



**UNIVERSIDADE FEDERAL DA BAHIA  
FACULDADE DE COMUNICAÇÃO  
GRADUAÇÃO EM PRODUÇÃO EM COMUNICAÇÃO E CULTURA**

**LUÍS PITON**

MEMORIAL DO DOCUMENTÁRIO "A REDENÇÃO DO CICLISTA"

Salvador  
2011.2

LUÍS PITON

MEMORIAL DO DOCUMENTÁRIO "A REDENÇÃO DO CICLISTA"

Memorial apresentado à banca como requisito parcial para obtenção do grau de Bacharel em Comunicação Social com Habilitação Produção em Comunicação e Cultura pela Faculdade de Comunicação da Universidade federal da Bahia.

Orientador: Professor Doutor José Francisco Serafim

Salvador  
2011.2

A

O(ainda) Imanifesto.

Sitting on the cushion you will understand nothing.  
Vashist Giri, "Holy Men and Fools"

## **Resumo**

Documentário realizado com políticos, usuários de bicicleta e pesquisadores de mobilidade urbana, que busca estabelecer a bicicleta como alternativa de mobilidade na cidade de Salvador. O projeto visa apontar todos os benefícios do uso de bicicletas, para a saúde física e mental, para o meio ambiente, e também como modo de transporte mais eficiente que o transporte público (ônibus) ou até mesmo os automóveis, em uma cidade cada vez mais congestionada. Além de discutir direitos dos usuários de bicicleta e debates ideológicos motivados por um modelo de trânsito baseado em automóveis.

**Palavras Chave: Documentário; Bicicleta; Mobilidade Urbana; Trânsito; Salvador.**

## SUMÁRIO

1. Apresentação.....	07
2. Documentário .....	09
3. O Projeto .....	16
4. A Produção .....	22
5. Conclusão.....	26
6. Referências.....	28
Anexos.....	29

## **1 - Apresentação**

Este memorial descreve o processo de produção do videodocumentário "A redenção do ciclista". O projeto surge da minha própria experiência, como usuário de bicicleta há vários anos, que circula pela cidade e percebe seus problemas e possibilidades. O modo anômalo como os carros ocupam Salvador e a convivência de certas parcelas do poder público, com a consequente perda de qualidade de vida da população soteropolitana me provocaram e me moveram para fazer esse vídeo. Meu plano era começar a produção e as filmagens tão logo o semestre 2011.2 começasse, em agosto.

Porém, devido a uma greve de funcionários da UFBA, e a não ter câmera própria nem ter conseguido uma emprestada, só fui começar as filmagens dia 22 de setembro, quando consegui emprestado o equipamento.

O projeto foi totalmente filmado com uma handycam zr 800 Canon mini dv. "A redenção do ciclista", foi feito metade com recursos próprios e metade através de parcerias, como o caso da câmera, que ganhei de presente ao longo do processo. Na etapa de edição utilizei minha máquina pessoal, com o programa Final Cut Pro X.

Para esse projeto, fui produtor, argumentista, repórter, cinegrafista, editor e diretor. Desde que iniciei essa graduação, sempre tive interesse por audiovisual, e apesar do prazo apertado para entrega do trabalho, da cooperação quase nula do pessoal do LabVídeo, a experiência foi prazerosa.

Nossa intenção, com o trabalho finalizado, é divulgá-lo em sites de postagens de vídeos e redes sociais, inscrevê-lo em festivais, e reeditá-lo com suas idéias centrais para que participe do Festival Nacional Imagem em 5 Minutos de 2012, da Diretoria de Audiovisual da Fundação Cultural do Estado da Bahia. Além, é claro, de promover a reflexão sobre o problema da perda da qualidade de vida do soteropolitano motivada pelo trânsito caótico da cidade.

Mais adiante, aprofundaremos as idéias contidas nessa apresentação. Dessa forma, o segundo capítulo (Documentário) traz definições gerais acerca do gênero escolhido para ser a

linguagem do projeto, além de falar um pouco sobre o conteúdo do vídeo. No terceiro capítulo (Projeto), está o embasamento teórico. Informações sobre projetos anteriores sobre o tema, em documentário e videoreportagem documental. O quarto capítulo (Produção) é sobre o projeto sendo construído na prática. Os imprevistos e dificuldades encontrados no caminho dessa produção como: produção, filmagem, decupagem e edição estão aí. No quinto e último capítulo (Conclusão) estão agrupadas minhas conclusões desses anos de bicicleta, e, mais especificamente, do último semestre na Faculdade de Comunicação, no qual me debrucei sobre o tema da mobilidade urbana.



## 2 – Documentário

### 2.1– O Gênero

Para contar uma história que é um retrato de parte da minha própria realidade, precisei buscar uma metodologia adequada para tal, pois, caso não o fizesse, correria o risco de cair no sentimentalismo barato ou mesmo em uma militância fanática, que me faria em algum momento me desviar do caminho pretendido. Dessa forma, escolhi a linguagem documental e busquei me aproximar de suas bases teóricas.

Buscando essas bases, durante a disciplina Desenvolvimento Orientado de Projeto, (ainda tendo a idéia de que, para fazer um documentário, bastava ligar a câmera e apertar rec) li “Espelho Partido: Tradição e Transformação do Documentário” de Sílvio Da-Rin, por orientação do professor José Francisco Serafim. O livro elucidou varias questões que eu tinha e serviu de ponto de partida para outras referências como John Grierson, Bill Nichols e Robert Flaherty, mestres nos campos conceituais e práticos, além de terem seus nomes nos primórdios da história do gênero documentário. Dois outros autores que ajudaram no trabalho de pesquisa foram Fernão Pessoa Ramos, com o seu “Mas afinal... O que é mesmo documentário?” e Sérgio Puccini, com “Roteiro de documentário: da pré-produção à pós-produção”. Essas leituras me ajudaram a me desvencilhar da “pretendida” falta de planejamento para a produção e abriram minha visão para a possível coexistência de verdade e imaginação em um só produto.

Podemos perceber que o formato documentário e o cinema de ficção têm similaridades e diferenças simultâneas. Puccini (2009) sinaliza alguns pontos de semelhança entre os dois gêneros do ponto de vista do roteiro:

Não obstante as evidentes diferenças na articulação do discurso entre os gêneros de ficção e o documentário, não é tão raro quanto se imagina encontrarmos documentários feitos com roteiro seguindo o mesmo modelo de um filme de ficção. Uma rápida análise de alguns dos filmes produzidos por John Grierson

(Night Mail, Harry Watt, Basil Wright- 1936; Fires Were Started, Humphrey Jennings - 1943) é suficiente para constatar uma calculada construção dos planos de filmagem, articulados em função da montagem, cuidados só possíveis com uma prévia planificação do filme na forma de um detalhado roteiro cinematográfico. (2009, p.174,175)

Fica ainda mais imprecisa uma delimitação entre ficção e não-ficção, pois quando se fala de documentário “o enfoque é generalizante, os parâmetros propriamente cinematográficos são escassos e a ênfase é colocada nas intenções do realizador e nos possíveis efeitos do filme sobre a audiência” (DA-RIN, 2004). Daí começamos a entender porque Grierson diz que o documentário é o “tratamento criativo da realidade”. Costuma-se opor o documentário aos filmes de ficção (em inglês tratados como non-fiction film), mas isso ainda seria ter uma visão simplista do gênero.

Devemos admitir que documentário não é um conceito com o qual se possa operar no plano teórico. Toda conceituação terá então que ser conduzida pela própria análise, evitando então a dupla simplificação do problema: seja considerar o documentário um falso objeto a ser descartado, seja considerá-lo um objeto dado e dotado de uma imanência. O termo documentário não é depositário de uma essência que possamos atribuir a um tipo de material filmico, a uma forma de abordagem ou a um conjunto de técnicas. Todas as inumeráveis tentativas que conhecemos de explicar o documentário a partir da absolutização de uma dessas características, ou de qualquer outra tomada isoladamente, fracassaram. (DA-RIN, 2006, p. 18)

Podemos nos aproximar de uma definição do que é documentário pela tentativa de definir o que ele não é. Ramos (2008) destaca quatro campos com os quais a narrativa documental interage, dialoga e se dilui “formando uma espécie de círculo com quatro pontos cardinais” (2008, p.51). São eles: o docudrama, reportagem, publicidade e videoarte.

### **Docudrama - “História não é narrativa”**

O docudrama é uma ficção baseada em fatos históricos. Se diferencia do documentário pela

forma como as personagens são enunciadas. A ausência de entrevistas, depoimentos, locução e a presença de atores profissionais são alguns dos elementos que o aproximam da narrativa ficcional.

Docudramas são ficções, e como tais, interpretadas pelo espectador dentro do universo do faz-de-conta, centrado em hipóteses que estabelecemos sobre a indeterminação da ação ou a verossimilhança dos personagens diante da trama. A expectativa espectral (carregada de emoções) sobre a conduta de entes com personalidade, a verossimilhança das reviravoltas, a catarse no reconhecimento são elementos que constituem a fruição da ficção, baseada no acordo tácito que funda o faz-de-conta ficcional. (2008, p.52)

Apesar de ambos tratarem de fatos históricos, a narrativa do docudrama pode ser vista como inverossímil por ter sido transformada em trama, para ser fruída de forma ficcional.

### **Reportagem**

Diferencia-se do documentário pela presença do âncora e do repórter. O telejornal tem uma estrutura sincopada, na qual cada notícia forma um todo completo, separada das outras notícias.

De forma diferente do documentário, a reportagem está vinculada à ideia de periodismo, tratando de acontecimentos cotidianos que tenham dimensão social. A isto podemos denominar notícia.

Na minha pesquisa, não encontrei documentários que tratassem do tema da mobilidade urbana especificando a bicicleta como meio de transporte ideal para grandes cidades. O formato mais próximo que encontrei foi o da videoreportagem, com a jornalista renata Falzoni. a pioneira no Brasil da videoreportagem - formato onde uma pessoa grava, entrevista e conduz as gravações. Renata é também defensora da bicicleta como meio de transporte há 30 anos, fundadora dos Night Bikers. Apresenta o programa 'Aventuras com Renata Falzoni', no canal ESPN, viajando de bicicleta.

Não é minha intenção fazer uma videorreportagem, mas a militância e o arcabouço ideológico de Renata Falzoni me fizeram pensar mais a sério sobre o assunto de que vou tratar.

## **Publicidade**

A mesma argumentação desenvolvida no campo da verdade no documentário pode ser aplicada em relação à propaganda. Novamente, tentar definir documentário apenas do ponto de vista da verdade não vai nos levar a lugar algum.

Existem asserções falsas e verdadeiras (logicamente falando, por exemplo) e os enunciados da narrativa documentária são compostas por ambas. Estamos definindo documentário como forma imagética-sonora que enuncia asserções, entendidas como documentárias, para o espectador (na medida em que este espectador as recebe e define como tais, a partir de indexação social). É nesse sentido que definimos a asserção documentária como descolada da verdade, suposta enquanto entidade lógica impessoal. Sejam verdadeiras ou não as asserções; é o modo assertivo que define o documentário. O mesmo tipo de raciocínio deve valer para a propaganda. O que para alguns é propaganda para outros é verdade, e vice-versa. (2008, p. 62)

Grierson pensa a missão cívica do documentário utilizando-se do conceito de propaganda. Na ética que norteia o documentário clássico, não há contradição em se fazer propaganda desde que as asserções estejam dentro do campo ideológico considerado positivo pelo sujeito que enuncia. Dentro deste contexto, a função do documentário é fazer propaganda de boas causas ou boas ideias. Então, não há contradição entre documentário e propaganda dentro do universo clássico.

## **Videoarte**

O diálogo entre mídias abre um campo experimental diferenciado, do qual emerge uma série de mídias que se convencionou chamar de “convergência de mídias”. O documentário, dentro dessa visão, é uma forma narrativa que pode ser veiculada em mídias diversas, como TV, cinema ou internet.

...É amplo o diálogo mantido pelo documentário com as vanguardas do início do século XX. A chegada de Alberto Cavalcanti à Inglaterra (1934) é significativa nessa relação. Cavalcanti vem de uma convivência íntima com o grupo surrealista e com a vanguarda impressionista do cinema francês. Sua contratação tem como objetivo incorporar a nova sensibilidade estética modernista à proposta de narrativa centrada em asserções sobre o mundo, que se está construindo. O efeito da presença de Cavalcanti sobre o grupo britânico é nítido, principalmente na construção das sofisticadas trilhas sonoras da produção inglesa da primeira metade dos anos 1930. (2008, p. 67)

A expressão do lirismo no documentário poético em primeira pessoa costuma ter a figuração do eu que enuncia diluída, estourando a subjetividade em uma multiplicidade de vozes que se sobrepõem.

Dessa análise, percebemos em que o documentário de diferencia da ficção. O faz-de-conta é o pressuposto pelo qual o espectador da ficção se apropria em sua imaginação aquele universo. Já as consequências de fruir asserções sobre o mundo compõem o repertório do espectador de documentário.

## 2.2- Mobilidade Urbana

A frase de um vereador na Câmara Municipal (“mas não tem mais espaço nem pra carro andar, quanto mais bicicleta”) me fez pensar que um dos aspectos principais desse trabalho é a descoberta da perda da humanidade nos grandes centros, devida a uma supervalorização do uso de automóveis, motivada por um maior poder aquisitivo conquistado nos governos anteriores. Isso permitiu que parte da população que era das classes “D” e “E” subissem para as classes “C” e “B”, o que lhes possibilitou ter crédito e comprar seus tão sonhados carros. O problema é que todo mundo teve a ideia de fazer a mesma coisa, acreditando que assim teriam mais praticidade, conforto e segurança.

A escolha do nome “A redenção do ciclista” vem de, devido a uma visão carrocentrista adotada pela população em geral, o usuário de bicicleta sempre ter sido visto como um transtorno por quem anda de carro, um obstáculo que atrapalha o seu caminho. Já ouvi pessoas dizendo que os usuários de bicicleta são “outro inferno” no trânsito da cidade. A ideia de uma “redenção” vem da mudança gradual dessa visão, o uso da bicicleta como meio de transporte ganhando mais espaço como alternativa para desfartar as vias da cidade, com a também gradual sensibilização da Secretaria de Municipal dos Transportes e Infra-Estrutura (SETIN) para a questão. O título é uma citação ao texto de Hélio Gomes Filho (A redenção da bicicleta), e também serve para enfatizar a figura humana, e seu paulatino processo de redenção.

Minha pesquisa se deu entre integrantes da Bicicletada Salvador, políticos de Salvador, pesquisadores de mobilidade urbana, trabalhadores e estudantes que usam a bicicleta como meio de transporte e integrantes da ASBEB (Associação de Bicicleteiros do Estado da Bahia). Com exceção do Vereador Gilmar Santiago, todos andam de bicicleta e a utilizam como meio de transporte (o vereador disse que vai aprender).

Para que o vídeo falasse por si só, preferi não usar voz over, e usar no máximo algumas legendas, quando fosse inevitável. Para evitar o modelo de documentário que é construído apenas

pelo arranjo de entrevistas, os chamados “talking heads”, preferi colocar os personagens em ação, e não apenas falando. No modelo de documentário direto, esta possibilidade de estar próximo dos personagens depende de uma negociação prévia entre personagem e documentarista.

O documentário “A redenção do ciclista” permite bem esse formato, pois a maior parte das imagens foi feita na rua, em passeios, bicicletadas e deslocamentos de casa ao trabalho ou faculdade. As entrevistas vêm para dar um embasamento ao que se vê na prática, com esses personagens pedalando nas ruas.

Segundo Puccini (2007), essa negociação sempre esbarra em limites éticos, de preservação de uma privacidade, ou corre o risco de se tornar uma encenação autorizada, mas nem sempre assumida pelo personagem que se deixa filmar.

A fim de se evitar a monotonia dos *talking heads*, documentários recorrem com frequência ao registro do personagem em ação. Essa ação muitas vezes se revela mais uma atividade, o personagem encena para a câmera aquelas que seriam suas atividades habituais ligadas ao exercício de vida doméstico ou profissional. Essa estratégia de captar o personagem em atividade serve para criar uma maior dinâmica visual no filme, quebrar o monopólio do enquadramento de entrevista padrão (câmera fixa em plano médio ou primeiro plano) ao inserir uma maior variedade de composições visuais no documentário (planos, enquadramentos). O recurso da encenação é uma das estratégias de apresentação de personagens no documentário, de como esses personagens irão se comportar diante da câmera. Tal recurso possibilita ao documentarista cobrir momentos diversos na vida de seus personagens. (2007, p. 103).

Em um momento, um ciclista, ao ver a câmera apontada para si, empina a bicicleta e sai pedalando em uma roda só por quase um minuto, e ainda acena para mim antes de voltar às duas rodas. Em outro momento, outros dois fazem a intervenção com spray, pintando uma bicicleta na parede, quando de repente surge um depoimento espontâneo, que não havia sido solicitado por mim. Essas duas situações me fizeram novamente pensar nos limites entre realidade e ficção.

### **3 - O Projeto**

#### **3.1– O Tema**

Antes do tema da mobilidade urbana, eu trataria de outro tema (arte corporal), mas surgiram imprevistos que me fizeram mudar de ideia, como a impossibilidade de ir filmar o maior evento da atualidade que acontece nessa área aqui na Bahia, a Convenção Baiana de tatuagem. Por mudar de tema, precisei iniciar uma outra pesquisa e buscar novas bases teóricas, mas sinto que, apesar de gostar de arte corporal e ser adepto dela, escrever sobre mobilidade urbana e filmar bicicletadas, intervenções artísticas (ou “vandálicas”) relacionadas ao uso de bicicletas, acompanhar durante algum tempo o trabalho de políticos com projetos sobre o trânsito da cidade e conhecer aquelas pessoas, que levam a frente uma revolução pacífica e alegre, foi para mim uma experiência muito mais enriquecedora.

Só quem usa a bicicleta da forma como eu uso sabe do que estou falando.

Por sempre ter pertencido à Classe “C-”, em alguns momentos passei por adversidades devido à escassez de dinheiro. Nem sempre conseguia trabalho, e nesse momento as coisas eram mais difíceis. Vendo meu primo – o mesmo que me ensinou a andar de bicicleta quando criança – morando no bairro do Uruguai e vindo nos visitar na Saúde de bicicleta regularmente, passei a sentir que devia fazer o mesmo. Economizaria dinheiro, já que Salvador tem uma das tarifas de ônibus mais caras do Brasil (apesar de o serviço ser de péssima qualidade), faria um esporte, contribuiria para descongestionar o trânsito e ainda chegaria mais rápido ao destino, com tantos engarrafamentos, que hoje em dia já não tem mais hora para acontecer.

Anos mais tarde, durante as gravações desse vídeo, depois de encerrar a sonora com o vereador Gilmar Santiago, conversávamos sobre a condição que a cidade se encontra atualmente, e ele disse que apesar de tudo que acontece hoje em dia Salvador continua sendo “a jóia da coroa”, apenas se encontra maltratada. Isso me fez lembrar daqueles tempos que eu comecei a pedalar, do amor que sinto pela cidade, apesar de tudo, e do meu desejo de fazer algo para contribuir. É nesse



contexto que vem a citação de Vashist Giri do começo do trabalho. Algo como “sentado em uma almofada você não aprenderá nada”. Ele se refere à busca espiritual, elemento que eu também vejo no uso da bicicleta (opinião compartilhada por outros usuários de bicicleta), no sentido de dizer não à “Babilônia”, por não usar o péssimo serviço de transporte que eles nos oferecem, por um preço tão caro. Mas a citação foi transplantada por mim para o sentido político contido no ato de pedalar na cidade: os modos de se usar as vias públicas, e habitar as ruas, tornando a cidade mais humana.

Desde antes de entrar na Facom tinha atração pela linguagem audiovisual, através do que ouvia falar de amigos que estudavam Cinema e Vídeo na FTC. Apesar de não ser um cinéfilo tão voraz quanto eles, essa forma de ver e pensar o mundo sempre me impressionou, pelo impacto imediato causado no espectador. Tempos depois, passei em um REDA para a DIMAS, tive contato com diversos realizadores, pesquisadores e profissionais da área, aumentando meu interesse ainda mais. Hoje, moro no Alto do Coqueirinho, e continuo pedalando. Sou estagiário do Programa Soterópolis, na TVE Bahia, e vi novas possibilidades aparecerem na minha frente. Fazer TV de um modo diferente, com liberdade e poder levar um conteúdo de qualidade às pessoas me enche de entusiasmo.

Sinto que, com esse trabalho (o vídeo que será apresentado como trabalho de conclusão de curso), tenho a responsabilidade de conscientizar as pessoas sobre como nossa vida é e como ela poderia/pode ser.

### 3.2- Mobilidade Urbana

Para ter uma maior facilidade de destrinchar esse tópico, decidi tratar de alguns pontos-de-vista que observei em assuntos que foram abordados pelos personagens do documentário. Foram três os pontos-chave na discussão: O aumento da frota de carros com suas consequências ambientais, psicológicas, sociais e de saúde; o esvaziamento radical da presença de pessoas nas ruas e a crescente ideologia do medo do espaço coletivo; e o uso da bicicleta como forma de amenizar esses problemas na vida dos grandes centros urbanos.

A falta de mobilidade tem sido um fator determinante para o declínio da qualidade de vida nas grandes cidades brasileiras.

A quantidade de automóveis em circulação aumentou exponencialmente, enquanto a ocorrência de congestionamentos acresce algumas horas preciosas à jornada de trabalho da população economicamente ativa, o que sugere tanto um volume significativo de desperdício para as economias locais, seja na elevação dos impactos de carburantes sobre a atmosfera ou nos custos assustadores dos acidentes de trânsito.

Nem mesmo a implantação tardia de malhas metroviárias, a partir da década de 70, no Brasil, e a construção de grandes avenidas solucionaram a questão da mobilidade urbana. (FILHO, 2009, p. 163)

Patrão (s/d), citando Ludd (2004), completa:

Os automóveis reinam no imaginário dos planejadores urbanos. Avenidas, rodovias, túneis, pontes tornam-se sinônimos de progresso de cidade moderna. O espaço público vai sendo invadido por essas monumentais construções que têm como finalidade exclusiva melhorar o tráfego dos grandes centros urbanos. O trânsito cada vez mais caótico é pensado pela sociedade espetacular como externalidade negativa econômica e deve ser eliminado a qualquer custo. Porém, no Brasil, segundo dados do Denatran, nos últimos 10 anos a frota nacional passou de 24 milhões para 56 milhões de veículos. Além de

contribuírem para a expulsão das pessoas dos espaços públicos, os automóveis, sobretudo os particulares, estão entre os principais emissores de poluentes, constituindo-se em um verdadeiro “apocalipse motorizado” (Ludd, 2004, apud Patrão, s/d).

No final dos anos 70, o planejamento urbano se baseava, principalmente, no transporte rodoviário, priorizando o transporte privado em detrimento do transporte público, havendo poucos esforços para promover o uso de modos não-motorizados de transporte (SILVA, COSTA e MACEDO, 2008, apud FRANCO, 2011). A crise de mobilidade causada pelo aumento do espaço para os automóveis no lugar do espaço para pessoas e meios de transporte sustentáveis é claramente percebida nos grandes centros urbanos. Os impactos negativos do transporte motorizado individual, como congestionamentos, poluição ambiental, e velocidade dos carros, recaem principalmente sobre grupos mais vulneráveis, como pedestres e ciclistas.

É claro que esse modo de vida elimina toda a vida de suas relações cotidianas, esvaziando as ruas, que tornaram-se apenas caminhos para outros lugares.

É claro que as cidades mais modernas têm problemas nas calçadas, uma vez que os pés são ignorados. As ruas rapidamente se tornaram regiões de crimes: feche as janelas, tranque as portas, rápido. O crime nas ruas psicologicamente começa com um mundo onde não se caminha; começa na prancheta do urbanista, que vê as cidades como um amontoado de arranha-céus e de shopping centers com ruas que servem meramente de acesso entre eles. (Hillman, 1999:55, 56, apud Patrão s/d)

Se suscita a mesma questão em Filho (2009), citando Berman (2008):

Para Marshall Berman (2008), a introdução do automóvel na cidade estabeleceu muitas alterações na paisagem urbana. Nos tempos de Baudelaire, os grandes boulevards parisienses eram um convite à participação na grande família de olhos, ao convívio social nas ruas. Ele afirma: A perspectiva do novo homem no carro vai gerar alguns dos principais paradigmas de planejamento e design do

século XX: a cidade que é uma máquina para o trânsito; o alto prédio no parque; a demanda, temos de matar a rua; as redes de vias expressas suspensas, nas quais os carros interagem e se comunicam, mas as pessoas não. (BERMAN, 2008, p. 367, apud Filho, p. 163).

A ciclovia é considerada um equipamento urbano fundamental para a segurança e agilidade das viagens de bicicleta. A ativista da bicicleta Renata Falzoni (2008) defende: “(...) que as cidades possuam toda uma estruturação cicloviária, o que engloba ciclovias, ciclofaixas, bicicletários públicos, sinalização e a criação de rotas de ciclovias, além da integração com outros transportes.”

Para Boareto (2003), mobilidade urbana é “o resultado de um conjunto de políticas de transportes e circulação, buscando proporcionar o amplo e democrático acesso ao espaço urbano, por meio da priorização de transportes não-motorizados e ecologicamente sustentáveis. Essa visão é baseada nas pessoas e não nos veículos” (Boareto, 2003, apud Franco, 2011). Acreditando em benefícios psico-sociais como proteção, autonomia, prestígio e segurança, esses “carro-dependentes” tornam sua vida e a de outros usuários mais frágeis pior.

A bicicleta surgiu em Paris, em 1861, criada por Pierre e Ernst Michaux, que produziram e comercializaram as primeiras 400 unidades do veículo, num tempo em que a velocidade dos meios de transporte limitava-se a cerca de 50 km horários (Filho, 2009). Nesse momento histórico, na Europa do século 19, surgiram a bicicleta e o automóvel. A bicicleta prosperou numericamente no Oriente, onde estão localizadas as maiores frotas de duas rodas. No Ocidente, encontramos o berço da indústria automobilística e a maior frota de veículos motorizados.

A bicicleta é reconhecida como um meio de transporte de baixo consumo de energia, saudável para aqueles que a utilizam (reduzindo os riscos de mortes por doenças crônico-degenerativas e cardio-respiratórias) e para o meio ambiente, é relativamente rápida em curtas distâncias e provê um meio acessível a todas as camadas da população. Em estudo de Santana (2008), foi percebido que há uma forte relação entre o baixo custo de locomoção e o uso da bicicleta. A bicicleta se mostrou no estudo o veículo mais eficiente, mais rápido, mais barato, não

causando nenhum tipo de impacto ao meio ambiente, se revelando importante principalmente no aspecto social, dando mobilidade àqueles de baixa renda (Santana, 2008, apud Franco, 2011).

A escolha da bicicleta como modal principal , depende tanto de fatores subjetivos (desejo de ser aceito, auto-imagem) como fatores objetivos (rapidez, organização geográfica da cidade, clima). A combinação desses dois fatores pode permitir que a bicicleta ganhe aos poucos mais espaço que o automóvel, apresentando, dessa forma, diversas vantagens, tanto individual, quanto coletivamente.

Uma quantidade enorme de tendências e matizes compõe o cenário da luta pela mobilidade urbana, mais precisamente, pelo direito a se caminhar nas cidades. Walkable Communities, Passe livre, Bicletada, Reclaim the Street, Reclaim the Night, Living the Streets, Dia sem carro, Black Blocs, Massa Crítica, são algumas das expressões presentes desse movimento no Brasil e no mundo (Patrão, s/d).

Vale, portanto, acompanhar de perto como a luta pelo direito de ocupar na cidade vai se desdobrar na próxima década. Caso não siga de acordo com princípios do desenvolvimento sustentável, ampliará seu horizonte para uma crítica radical que vai reivindicar a cidade como valor de uso.

#### 4 - A Produção

O vídeo começou a ser pensado no início do segundo semestre de 2011. Nesse período foi feita uma pesquisa sobre políticas voltadas para o trânsito na cidade de Salvador. Foi feita também uma pesquisa sobre grupos de ciclistas atuantes na cidade, para saber quais eram as suas maiores reivindicações. Pensei em começar a produção através do ponto de vista de um político, e entrei em contato com o vereador Gilmar Santiago, que me convidou para uma reunião que teria com o secretário de trânsito da cidade, junto com alguns integrantes do movimento Massa Crítica/ Bicicletada Salvador. Quando cheguei lá, o vereador ainda não tinha chegado, mas o pessoal da bicicletada já, e me pediram que não filmasse, pois o secretário poderia se sentir constrangido. Quando o vereador chegou, disse que não havia problema de filmar, que para o secretário também não haveria problema nenhum. Mas aquele grupo de ciclistas insistiu que era melhor que eu não filmasse a reunião. Daí tirei minhas próprias conclusões: o pessoal do Massa Crítica pretende ser um grupo apolítico, no entanto, foram tentar sensibilizar o secretário, acompanhados do vereador. O problema todo da filmagem era que eles não queriam aparecer na mesma mesa que os políticos.

Enfim, perdi a melhor parte do documentário, que seria a reunião. Esclareceria várias questões, e me pouparia algumas entrevistas isoladas como a do próprio vereador, que fiz depois na Câmara, descontextualizada e com muito barulho ao redor. Mas me fez ver o que eu estava produzindo com outros olhos. Aquele grupo não representava o perfil do usuário de bicicleta em Salvador, e eu precisaria de outro grupo para registrar no documentário. A partir daí, entrei em contato com Maurício, presidente da ASBEB (Associação de Bicicleteiros do Estado da Bahia), grupo de trabalhadores que usa a bicicleta como meio de transporte para se locomover de casa para o trabalho, e não apenas para ir ao teatro, café ou cinema.

Mas, fazendo o “melhor uso de um mau negócio”, consegui com uma integrante do movimento que não quis me dar entrevista, os contatos de Clement Vialle e Pablo Florentino, que me deram bons depoimentos, que serviriam de registro das reivindicações do movimento Massa

Crítica.

## **Filmagem**

Devido à greve de funcionários da UFBA, a qual já me referi na Introdução desse texto, não consegui o apoio do Labvideo, pois quando soube do fim da greve já havia se passado mais de uma semana, e todos os alunos de outros semestres estavam agendados para pegar equipamentos.

Cheguei a pensar em desistir do semestre, mas um amigo meu me emprestou uma handycam para fazer o trabalho. Ao longo do processo ele me deu a câmera, o que facilitou o trabalho, já que eu sabia que não poderia contar com a Facom para conseguir uma.

No meu primeiro dia de filmagem, quis fazer imagens de uma volta minha pela cidade, para ilustrar um trajeto de bicicleta. Um amigo cinegrafista, utilizando na prática a máxima de que “a tecnologia do povo é a vontade”, criou um dispositivo que me permitiria prender a câmera na bicicleta. O arranjo não deu certo, pois a câmera tremia muito, e nem essa volta nem a bicicletada desse mesmo dia (22 de setembro) puderam ser usadas no produto final. Dessa forma, a maior parte da bicicletada que aparece no documentário foi a de 28 de outubro, com trechos da do dia 22, como a concentração e alguns gritos de guerra.

Inicialmente, eu tinha uma ideia do que perguntaria para cada entrevistado, de acordo com seus conhecimentos e áreas de atuação, mas durante as entrevistas iam surgindo outras e eu preferi deixar a coisa mais livre. Às vezes dessas respostas surgiam registros mais interessantes do que os programados. De modo que nos arquivos brutos percebi que os tempos de entrevistas eram bastante variados.

Utilizei na maior parte das entrevistas o enquadramento em primeiro plano, sem tripé. O fato de não ter usado tripé não foi uma escolha estilística, na verdade foi por não ter conseguido um. Mas não acredito que isso tenha vindo a prejudicar muito o resultado final. Mesmo nas cenas em que filmei montado, segurando a câmera com apenas uma mão, enquanto a outra estava no guidão, as imagens não ficaram tão tremidas, em alguns momentos ficaram quase fluidas. Talvez por a

maior parte do documentário se passar na rua, durante os passeios, bicicletadas e no trânsito cotidiano, o tremor inevitável (apesar do estabilizador de imagem estar ligado) acabe parecendo uma opção estética, apesar de ter sido acidental.

As gravações foram finalizadas dia 06 de novembro (dia do passeio da ASBEB), com mais de 5 horas de vídeo para editar.

### **Design**

Para fazer a capa do documentário, pedi o apoio da artista visual e designer Vraja Van (Vanessa Santos), que, a partir de ideias dadas por mim do que eu queria para a capa, elaborou um material que retrata bem o fato de nas grandes cidades atualmente o ciclista ter mais mobilidade que o automobilista, com o ciclista destacado e por cima, enquanto os carros, estagnados e por baixo.

Pelo fato de a artista ser minha esposa, essa etapa também saiu com custo zero.

### **Decupagem**

Para poupar recursos, comprei uma única fita mini dv (para somar à outra que eu já possuía). Então, para dar continuidade ao trabalho, à medida que ia filmando, ia capturando as imagens para o meu hd externo e dessa forma podia filmar na mesma fita novamente. Por isso, não poderei, no anexo desse trabalho, colocar a decupagem de todas as fitas. Colocarei a decupagem dos arquivos salvos, transcrevendo pontos importantes dos depoimentos e das imagens nas ruas.

### **Edição**

Para esta etapa, precisei do apoio do Labvideo para capturar as fitas e transpô-las para o formato digital. Por duas vezes consegui, mas na segunda o pessoa responsável disse que dali em diante seria difícil capturar pra mim, pois haviam trabalhos de TCC para ser feitos (como se eu não fosse fazer TCC também). Sentindo-me um “incômodo” para eles, decidi que iria fazer de forma diferente essas capturas. Capturei uma vez com amigos da DIMAS, mas devido à produção do meu trabalho coincidir com a época do Festival de 5 minutos, tive que contar com a boa vontade dos meus colegas da TVE, e dobrando meu turno, consegui brechas nos seus horários de trabalho.



Com tudo capturado, comecei a decupagem no dia 7 de novembro. Iniciei a edição dia 8 de novembro, e sofri um pouco com essa etapa, pois tive que me desapegar do resultado. Havia muitas coisas que tiveram que ficar de fora, mas que gostei muito. Como no passeio da ASBEB. Eles costumam a cada passeio arrecadar alimentos não-perecíveis e doá-los em alguma instituição filantrópica no fim do passeio. Dessa vez foram à casa de Reginaldo Hollyfield, em Massaranduba para homenageá-lo. O boxeador, que estava em casa na hora desceu para falar com o pessoal e toda a rua saiu para acompanhar. A coisa virou uma festa, e eu filmei tudo. Pena que não pude usar o material, pois acabaria fugindo do tema e alongando muito o vídeo.

Mas tudo bem, edição é desapego.

## 5 – Conclusão

Considerando aspectos como atualidade do tema e a identificação que tenho com ele, e somando isso ao gosto que tenho pelo trabalho com a linguagem audiovisual, escolhi que meu produto fosse um videodocumentário. Como vivemos em uma sociedade altamente audiovisual, senti que o formato produto seria mais interessante que uma monografia, em termos de visibilidade.

Como meu objetivo com a pesquisa e produção do documentário era fomentar a discussão sobre um aspecto fundamental do cotidiano de todos nós, o deslocamento na cidade, um vídeo será mais visto e comentado do que um trabalho escrito seria.

Ao mergulhar e me envolver mais nesse assunto, do qual antes apenas participava de forma orgânica, foi possível perceber que a apropriação do não-privado pode ser nossa forma de participação política. A rua é de todos, e essa é uma luta que vale muito a pena. Salvador é a “jóia da coroa”, e merece um tratamento melhor. Compreendi também o comprometimento ético e humano que o documentarista tem de ter com seus “personagens”, criados durante a construção da narrativa.

Tive muitas dificuldades para concluir esse vídeo. Desde a dificuldade para conseguir os equipamentos até o prazo, que acabou ficando muito apertado, passando pelo pequeno acidente que tive no Rio Vermelho, ( com algumas raladuras e uma quase queda no meio dos carros) enquanto filmava o estudante que ia para a faculdade. Em todos os meus anos de bicicleta, nunca havia sofrido nenhum arranhão. Mas todas as dificuldades foram aos poucos superadas e sinto que saí da experiência enriquecido, tanto como profissional quanto como ser humano.

Mudei meu tema de pesquisa (um dos motivos que fez meu prazo ficar apertado), porque, mais do que obter a graduação, meu objetivo era mostrar para alguém algo que me incomodava há tempos, e só com a realização das entrevistas e do contato com pessoas que já pensavam esses assuntos, consegui compreender o que sentia e colocá-lo em palavras. Quando você vê um carro estacionado em cima da calçada, percebe do que estou falando. A cidade deixou de ser para as

pessoas, e passou a ser para os carros. A cidade ficou menos humana e as ruas se tornaram lugares perigosos por causa disso.

Seria uma pretensão tola acreditar que esse vídeo pode mudar esse quadro, mas acredito que alcancei meu objetivo, que era de desabafar o que sinto e propor uma alternativa.

Agradeço a todos que direta ou indiretamente me ajudaram.

## 6 – Referências

DA-RIN, Sílvio – **Espelho Partido: Tradição e transformação do documentário**. Rio de Janeiro: Azougue Editorial, 2006.

FILHO, Hélio Gomes. **Nos caminhos da retirada sustentável: a redenção da bicicleta**. Campos dos Goytacazes: Essentia Editora, 2009.

FRANCO, Cláudio Márcio Antunes. **Incentivos e empecilhos para a inclusão da bicicleta entre universitários**. Curitiba: Universidade Federal do Paraná, 2011.

NICHOLS, Bill. **Introdução ao documentário**. Campinas: Papirus, 2005

PATRÃO, Ana Luiza Moraes. **Pelo direito de caminhar nas cidades?**. Campinas: UNICAMP.

PUCINNI, Sérgio – **Roteiro de Documentário: da pré produção à pós-produção**. 1. ed. Campinas: Papirus, 2009.

RAMOS, Fernão Pessoa – **Mas afinal... O que é mesmo documentário?**. São Paulo: SENAC São Paulo, 2008.

<http://www.falzoni.com/> - Último acesso em 30/10/2011.

<http://www.infraestrutura.salvador.ba.gov.br/> - Último acesso em 30/10/2011

# **Anexos**

## ANEXO 1

### DECUPAGEM- MATERIAL BRUTO

#### FITA 1

00:00:00 VAGA VERDE

00:02:25 BANNER “SEMEANDO LIVROS”

00:03:20 1ª SONORA (LUCAS JERZY- PSICÓLOGO)

00:03:50 O MITO DA CIDADE DESPLANEJADA

00:07:19 AUGE DO PLANEJAMENTO URBANO

00:08:10 ESPECULAÇÃO IMOBILIÁRIA- HERANÇA DO GOLPE MILITAR

00:08:29 DIA MUNDIAL SEM CARRO COMEMORADO NA VAGA VERDE

00:10:15 DIFERENCIAÇÃO ENTRE CICLISTA/USUÁRIO DE BICICLETA

00:12:20 DIREITOS DO USUÁRIO

00:13:17 SOBRE O CÓDIGO DE TRÂNSITO

00:14:41 UM METRO E MEIO DE DISTÂNCIA

00:15:58 O MOTORISTA NÃO PODE ULTRAPASSAR ACELERANDO

00:16:58 SOBRE A CONTRAMÃO

00:17:59 CARRODEPENDÊNCIA/MOTORCRACIA

00:20:30 SOLUÇÃO ENCONTRADA POR LONDRES PARA OS USUÁRIO DE METRÔ

00:20:44 USOS DO AUTOMÓVEL (QUESTÃO NARCÍSICA, OSTENTAÇÃO FÁLICA)

00:21:06 BICICLETA COMO SOLUÇÃO

00:23:06 A CICLOVIA É SEGREGACIONISTA

00:26:15 TRAZER A VELOCIDADE A UM PATAMAR MAIS HUMANO

#### **BICICLETADA 22 DE SETEMBRO**

00:26:30 IMAGENS DA CONCENTRAÇÃO

00:27:36 GUERREIRO NOS COMANDOS  
00:28:30 ENSAIO DE GRITOS DE GUERRA  
00:32:17 BICICLETADA VINDO  
00:33:33 TÚNEL CENTENÁRIO  
00:37:00 BICICLETADA VINDO  
00:41:00 CHEGADA NO FAROL  
00:42:53 PANORÂMICA CHEGADA

## **FITA 2**

00:00:20 **2ª SONORA (GILMAR SANTANA- VEREADOR)**

00:01:00 PROJETO DA CICLOVIA  
00:02:32 PROJETO DA CONDER CIDADE BICICLETA  
00:03:32 CRIAÇÃO DO GRUPO DE TRABALHO DE TRANSPORTE NÃO MOTORIZADO  
00:04:30 DIA MUNDIAL SEM CARRO  
00:05:50 SITUAÇÃO ATUAL DA CIDADE  
00:07:30 ALTERNATIVAS  
00:10:00 BICICLETA COMO SOLUÇÃO

## **IMAGENS CATRIEL- ESTUDANTE**

00:11:26 ESTUDANTE SAI DE BICICLETA  
00:13:00 IMAGENS ESTUDANTE PEDALANDO  
00:15:13 IMAGENS ESTUDANTE NA CICLOVIA  
00:20:00 IMAGENS LINHA PONTILHADA  
00:21:21 IMAGEM DESRESPEITO DO PEDESTRE  
00:22:34 IMAGENS PEDALANDO NO TRÂNSITO  
00:26:35 PESSOA DESCE DE ÔNIBUS INESPERADAMENTE  
00:29:10 ENTRANDO NA UFBA

00:30:00 **3ª SONORA (RICARDO HOLANDA- ESTUDANTE)**

00:30:15 DESRESPEITO DO PEDESTRE

00:31:00 PROBLEMAS NA CICLOVIA

00:31:28 **4ª SONORA (CATRIEL CHAMUSCA- ESTUDANTE)**

00:31:40 RELAÇÃO COM A BICICLETA

00:32:19 VANTAGENS DA BICICLETA

00:32:36 DESRESPEITO DO PEDESTRE

00:34:27 SOBRE A BICICLETADA

### **FITA 3**

#### **BICICLETADA 28 DE OUTUBRO**

00:00:00 **5ª SONORA (CLEMENT VIALLE- ENGENHEIRO)**

00:20:00 A POLÍTICA DE CRESCIMENTO ECONÔMICO E SUAS CONSEQUÊNCIAS

00:03:15 VANTAGENS DA BICICLETA

00:05:12 CÓDIGO DE TRÂNSITO BRASILEIRO E PROJETO DA CONDER

00:05:44 PERFIL DO USUÁRIO DE BICICLETA

00:06:33 HISTÓRIA DA BICICLETADA

00:10:40 **6ª SONORA (PABLO FLORENTINO- PROFESSOR)**

00:10:45 REIVINDICAÇÕES DA BICICLETADA

00:13:24 A BICICLETA É MAIS EFICAZ QUE OUTROS MODAIS

00:15:50 FALTA DE APOIO AO CICLISTA

00:17:00 PERFIL DO CICLISTA DE SALVADOR

00:17:20 CONCENTRAÇÃO BICICLETADA

00:20:28 DECISÃO DO TRAJETO

00:23:00 ORIENTAÇÃO

00:24:15 GRITOS DE GUERRA



00:25:40 SAÍDA DA BICICLETADA

00:26:52 BICICLETADA VINDO

00:29:48 BICICLETADA VINDO(MELHOR)

00:33:55 PNEU BRILHANTE

00:35:30 "BICICLETA É LIBERDADE PARA ANDAR PELA CIDADE"

00:38:45 "2,50 NÃO, BICICLETA É A SOLUÇÃO"

00:40:53 "DEIXA ELE PASSAR" (PARA O CARRO QUE TENTA INVADIR)

00:43:12 DESFOCADO, SAI NA PLACA DE 1,5 METRO

00:45:07 ENTRA NO POSTO DE GASOLINA

00:48:11 FAIXA "RESPEITE O CICLISTA

00:51:15 TRABALHADOR ENTRA NA MASSA PEDALANDO

00:52:00 PRINCIPIO DE BRIGA COM MOTORISTA DE CARRO, QUE NÃO CHEGA A ACONTECER

00:53:26 "EI VOCÊ DA JANELA, PEGUE SUA MAGRELA"

00:58:00 CAMINHÃO DA SKOL, PNEU FURA

#### **FITA 4**

#### **BICICLETADA 28 DE OUTUBRO (CONTINUAÇÃO)**

00:06:52 INTERVENÇÃO "VÁ DE BIKE" -Ó OS HOME!

00:09:10 DEPOIMENTO "VÁ DE BIKE"

00:11:38 SAÍDA BICICLETADA

00:11:58 "VAMO NESSA GALERA"

00:13:47 CICLISTA EMPINANDO

00:15:50 "RESPEITE: UM CARRO A MENOS"

00:16:36 "BORA PRA LAPA PRA PEDALAR"

00:19:50 PNEU QUE BRILHA

00:20:00 TÚNEL DA CENTENÁRIO  
00:24:23 BLITZ NOS CARROS  
00:25:01 "ONDE CABE 1, DE BIKE CABEM 6"  
00:26:50 BICICLETADA INDO  
00:28:25 IMAGEM 1,5 METRO (PLACA)  
00:31:20 CHEGADA NA OCUPA SALVADOR  
00:32:44 LOGO MENINAS AO VENTO  
00:33:06 SOBRE A MUDANÇA DE PERCURSO/OCUPA SALVADOR  
00:35:30 **7ª SONORA (ANA ELISA- MENINAS AO VENTO)**  
00:35:45 FRASE DE WALCI BARRETO  
00:35:55 SOBRE A BICICLETADA  
00:38:58 MOVIMENTO CYCLOCHIC  
00:40:50 FORMAS DE PEDALAR COM SEGURANÇA  
00:41:50 BICICLETA COMO ALTERNATIVA PARA A CIDADE  
00:42:49 IMAGENS DA OCUPA SALVADOR

## **FITA 5**

### **PEDAL DA ASBEB DIA 06 DE NOVEMBRO**

00:00:00 **8ª SONORA (RUI- ITAPAGIPE É DO PEDAL)**  
00:30:00 O QUE É A ASBEB E O QUE REIVINDICA  
00:02:32 O PERFIL DO CICLISTA EM SALVADOR/ O TRÂNSITO VIOLENTO  
00:03:33 AULAS DE TRÂNSITO INCLUINDO O RESPEITO AO CICLISTA  
00:03:50 WALCI BARRETO FALANDO NO CARRO DE SOM  
00:04:55 "VAMOS PEDALAR"  
00:05:30 FOGOS  
00:05:48 SAÍDA ASBEB

00:05:58 PASSEIO ASBEB

00:06:17 TÚNEL CIDADE BAIXA/CURVA/IMAGENS DA RIBEIRA

00:07:26 PITON SEJA BEM VINDO

00:08:15 É O CARRO QUE ATRAPALHA O TRÂNSITO

00:09:00 **9ª SONORA (WALCI BARRETO- ADVOGADO)**

00:09:20 SOBRE A ASBEB/GRUPOS DE CICLISMO

00:10:25 ELEIÇÕES DE BICICLETA

00:12:00 HISTÓRIA DA ASBEB

00:13:05 TODOS SÃO BEM VINDOS, INCLUSIVE OS POLÍTICOS

00:15:15 TERMINAL DA RIBEIRA

00:16:02 DIREITOS DO CICLISTA

00:16:41 A BICICLETA É UMA INIMIGA

00:17:58 O QUE EU POSSO FAZER DE BICICLETA EU FAÇO

00:18:43 CÓDIGO NACIONAL DE TRÂNSITO

00:20:05 PRA PEDALAR EM SALVADOR...

00:21:20 A BICICLETA NÃO PODE SUBSTITUIR O CARRO

00:23:04 IMAGENS PLACAS DA TV RUA

00:23:24 IMAGENS TERMINAL MARÍTIMO DE SALVADOR

00:24:30 IMAGENS ORLA MARÍTIMA

00:25:00 IMAGENS RUAS DA RIBEIRA

00:25:50 IMAGENS DO "CORTEJO" NA RUA DE HOLLYFIELD

00:27:00 É O NOSSO CAMPEÃO QUE ESTÁ SENDO HOMENAGEADO

00:30:00 HOLLYFIELD AGRADECE

00:31:35 IMAGENS SÃO JOAQUIM

00:32:28 FIM DO PASSEIO

00:34:05 IMAGENS DA MINHA PRÓPRIA BICICLETA

00:35:50 IMAGENS DA COROA

00:37:50 IMAGENS DE MIM MESMO

00:39:20 IMAGENS DE MIM MESMO COM A CICLOVIA AO FUNDO

00:42:10 IMAGENS CATRACA

00:43:15 IMAGENS RODA DA FRENTE

00:45:20 IMAGENS PERNAS PEDALANDO

## ANEXO 2

### ROTEIRO DE EDIÇÃO

imagens da roda	BG
imagens bicicletada	
imagens pernas pedalando	
imagens pneu brilhante	
imagens catraca	
imagens linha pontilhada	
imagens guidão	
imagens fogos	Cross Fade
FADE OUT	no final cai áudio
GC>A situação do trânsito em Salvador	
GC>SONORA vereador	
FUNDE COM	
GC>SONORA Clement	
FUNDE COM	
GC>SONORA Lucas	
FUNDE COM	
GC>SONORA Walci	
FUNDE COM	
SONORA vereador	
FADE	
GC>Bicicletada SSA	
Geral concentração bicicletada	
GC>Bicicletada 22 de setembro	
Guerreiro dá os comandos	
Ensaio de gritos de guerra	
SONORA vereador	
FUNDE COM	
SONORA Clement	
FUNDE COM	

Decisão do trajeto	
GC>SONORA Ana Elisa	
FUNDE COM	
GC>SONORA Pablo	
FUNDE COM	
Geral concentração	
SONORA Clement	
Gritos de guerra	
"Bicicleta é liberdade"	
SONORA Pablo	
"2,50 não, bicicleta é a solução"	
SONORA Clement	
"Ei você da janela, pegue sua magrela"	
SONORA Pablo	
"Deixa ele passar"	
Bicicletada vindo	
Placa 1,5	
Caminhão da Skol, pneu fura	
Intervenção "vá de bike"	
Depoimento "vá de bike"	
"Vamo nessa Galera"	
Ciclista empinando	
IMAGENS respeite um carro a menos	
SONORA Lucas	
"Onde cabe um, de bike cabem 6"	
Túnel da Centenário	
Chegada na Ocupa Salvador	
Geral Ocupa Salvador	
FADE OUT	
FADE IN	
GC>Usuário de bicicleta	
SONORA Lucas	
Estudante sai de casa	BG
IMAGENS estudante pedalando	Cross Fade

	no final cai áudio
SONORA Lucas	
FUNDE COM	
INSERT Desrespeito do pedestre	
GC>SONORA Catriel	
Pedalando no trânsito	BG
Entrando na UFBA	Cross Fade
FADE OUT	no final cai áudio
FADE IN	
GC>ASBEB	
SONORA Walci	
FUNDE COM	
GC>SONORA Rui	
Saída ASBEB	
SONORA Rui	
Geral Passeio da ASBEB	
SONORA Rui	
FUNDE COM	
SONORA Pablo	
FUNDE COM	
SONORA Clement	
Túnel Américo Simas, Cidade Baixa	
SONORA Rui	
FUNDE COM	
SONORA Walci	
FUNDE COM	
Ruas da Ribeira	
Travelling São Joaquim	
Geral ASBEB	
FADE	
SONORA vereador	

FUNDE COM	
SONORA Walci	
FUNDE COM	
SONORA vereador	
FUNDE COM	
SONORA Ana Elisa	
FUNDE COM	
SONORA Walci	
FADE	
GC>Músicas	<b>BG</b>
Geral eu mesmo pedalando	
GC>Créditos	
GC>Agradecimentos	