

PONTIFÍCIA UNIVERSIDADE CATÓLICA DE CAMPINAS

REINALDO RICARTE DA SILVA JUNIOR

**DO CICLISTA AO CICLOATIVISTA: A PRAÇA DO CICLISTA E O USO
DA BICICLETA NA CIDADE DE SÃO PAULO.**

**CAMPINAS
2022**

PONTIFÍCIA UNIVERSIDADE CATÓLICA DE CAMPINAS
CENTRO DE CIÊNCIAS EXATAS, AMBIENTAIS E DE TECNOLOGIA
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM ARQUITETURA E URBANISMO

REINALDO RICARTE DA SILVA JUNIOR

**DO CICLISTA AO CICLOATIVISTA: A PRAÇA DO CICLISTA E O USO DA
BICICLETA NA CIDADE DE SÃO PAULO.**

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-graduação Stricto Sensu em Arquitetura e Urbanismo do Centro de Ciências Exatas, Biológicas e de Tecnologia, da Pontifícia Universidade Católica de Campinas, como exigência para obtenção do título de Mestre em Arquitetura e Urbanismo.

Orientador Prof. Dr. Manoel Lemes da Silva Neto

CAMPINAS
2022

Ficha catalográfica elaborada por Adriane Elane Borges de Carvalho CRB 8/9313
Sistema de Bibliotecas e Informação - SBI - PUC-Campinas

796.6
S586c

Silva Junior, Reinaldo Ricarte da

Do ciclista ao cicloativista: A praça do ciclista e o uso da bicicleta na cidade de São Paulo / Reinaldo Ricarte da Silva Junior. - Campinas: PUC-Campinas, 2021.

126 f.: il.

Orientador: Manoel Lemes da Silva Neto.

Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo) - Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo, Centro de Ciências Exatas, Ambientais e de Tecnologia, Pontifícia Universidade Católica de Campinas, Campinas, 2021.

Inclui bibliografia.

1. Ciclismo. 2. Ciclovias. 3. Bicicleta - São Paulo. I. Silva Neto, Manoel Lemes da. II. Pontifícia Universidade Católica de Campinas. Centro de Ciências Exatas, Ambientais e de Tecnologia. Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo. III. Título.

CDD - 22. ed. 796.6

**PONTIFÍCIA UNIVERSIDADE CATÓLICA DE CAMPINAS
CENTRO DE CIÊNCIAS EXATAS, AMBIENTAIS E DE TECNOLOGIA
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM ARQUITETURA E URBANISMO**

REINALDO RICARTE DA SILVA JUNIOR

**DO CICLISTA AO CICLOATIVISTA: A PRAÇA DO CICLISTA E O USO DA
BICICLETA NA CIDADE DE SÃO PAULO.**

Dissertação defendida e aprovada em 21 de
fevereiro de 2022 pela comissão
examinadora:



Prof. Dr. Manoel Lemes da Silva Neto

Orientador da dissertação, e presidente da
Comissão Examinadora.
Pontifícia Universidade Católica de Campinas.



Prof. Dra. Carmem Silveira

Fundação Oswaldo Cruz



Prof. Dra. Vera Lúcia dos Santos Plácido

Pontifícia Universidade Católica de Campinas.

**CAMPINAS
2022**

AGRADECIMENTOS

Agradeço a todos os professores que passaram na minha vida, pois eles foram fundamentais para minha formação.

Agradeço ao meu pai, por sempre acreditar no meu potencial e por me ensinar a importância do conhecimento.

Agradeço aos meus familiares que sempre estarão ao meu lado. A minha querida Julia por me apoiar nessa jornada. Aos meus grandes amigos pelas conversas intermináveis e inconclusivas.

Agradeço os companheiros do LADEUR. A Nathalia pelas conversas tragicômicas no whatsapp e a Laura pelas ajudas. Ao meu orientador, professor Manoel, por sua amizade e por me servir de bússola para navegar no pensamento do professor Milton Santos e da professora Ana Clara Torres Ribeiro.

Um grande agradecimento especial aos cicloativistas entrevistados que cederam gentilmente o seu tempo: Odir Zuge Jr, Aline Cavalcante, Thiago Benicchio, Bruno Ianoni e Renata Falzoni. Também ao site Vadebike.org; por ser o maior arquivo online sobre bicicleta de São Paulo.

Agradeço a todos os cicloativistas pela preocupação com os invisibilizados no trânsito. Agradeço a luta das companheiras que já não estão entre nós: Márcia Prado, Julie Dias e Marina Arkot #nãofoiacidente

O presente trabalho foi realizado com apoio da Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior – Brasil (CAPES) – Código de Financiamento 001. “This study was financed in part by the Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior – Brasil (CAPES) – Finance Code 001.”

Agradeço a todos os ativistas, pois só a luta muda o mundo!

RESUMO

Com o intuito de compreender as principais relações entre uso da bicicleta na cidade de São Paulo, o cicloativismo paulistano, e as novas políticas cicloviárias, a pesquisa expõe o estudo de três itens determinantes para análise: a formação territorial; o uso da bicicleta e o cicloativismo; a Praça do Ciclista e apropriação do espaço público. O trabalho, a partir de um estudo sobre a formação territorial e da evolução dos meios de transportes, exhibe as condicionantes para o uso da bicicleta na cidade São Paulo. As características dos ciclistas tradicionais e do novo ciclista, recorrente ao crescimento das infraestruturas cicloviárias e do cicloativismo paulistano, também foram contempladas. Para aprofundar a interpretação do cicloativismo, a dissertação apoia-se nos relatos de cinco cicloativistas e em uma ampla pesquisa formando uma linha do tempo do cicloativismo da Praça do Ciclista, exibindo e classificando suas principais ações. A Praça do Ciclista é analisada sob o prisma de duas de apropriações antagônicas de lugares: a cidade e o espaço alienado; os lugares como possibilidade de uma outra globalização. A conclusão apresenta uma apuração crítica dos fatos estudados e uma perspectiva do cicloativismo e sua relação com a Praça do Ciclista.

Palavras-chave: Praça do Ciclista; Bicicleta; São Paulo; Cicloativismo.

ABSTRACT

With the intention to understand the main relationships between bicycle use in the city of São Paulo, São Paulo cycling activism, and the new cycling policies, the research exposes the study of three determinant items for analysis: territorial formation; bicycle use and cycle activism; Cyclist's Square and appropriation of public space. The work, based on a study of territorial formation and the evolution of means of transport, shows the conditions for the use of bicycles in the city of São Paulo. The characteristics of traditional cyclists and the new cyclist, recurring to the growth of cycling infrastructure and cycle activism in São Paulo, were also contemplated. To deepen the interpretation of cycloactivism, the dissertation is based on the reports of 5 cyclists and on extensive research forming a timeline of cycloactivism in Cyclist's Square, displaying and classifying its main actions. Cyclist's Square is analyzed through the prism of two antagonistic appropriations of places (SANTOS, 2010): the city and the alienated space; places as a possibility of another globalization. The conclusion presents a critical assessment of the facts studied and a perspective of cycloactivism and its relationship with Cyclist's Square.

Keywords: Cyclist's Square; Bicycle; São Paulo; Cycloactivism.

Lista de figuras

FIGURA 2 - REDE CICLOVIÁRIA DE SÃO PAULO ENTRE 1990 E 2007 – 4 KM.....	21
FIGURA 3 – REDE CICLOVIÁRIA DE SÃO PAULO ENTRE 2008 E 2012 – 82,2 KM + 120,8 KM DE CICLOFAIXA OPERACIONAL DE LAZER.	22
FIGURA 4 – REDE CICLOVIÁRIA DE SÃO PAULO ENTRE 2013 E 2016 – 499 KM + 120,8 KM DE CICLOFAIXA OPERACIONAL DE LAZER.	23
FIGURA 5 – ANÉIS VIÁRIOS DE SÃO PAULO	29
FIGURA 6 - CICLOATIVISTA THIAGO BENICCHIO – PRIMEIRO À DIREITA - CAMPANHA PELO COMPROMETIMENTO DOS CANDIDATOS À PREFEITURA DE SÃO PAULO PELA AMPLIAÇÃO DA INFRAESTRUTURA CICLOVIÁRIA.	47
FIGURA 7 - RENATA FALZONI NA CICLOVIA DA AVENIDA PAULISTA.....	48
FIGURA 8 - CICLOATIVISTA ODIR ZUGE JR.	50
FIGURA 9 - CICLOATIVISTA BRUNO IANONI CONVERSANDO COM CICLISTA. ATIVIDADE EM COMEMORAÇÃO DO DIA MUNDIAL SEM CARRO – CICLOVIA DA INAJAR DE SOUZA (PERIFERIA DE SÃO PAULO).	52
FIGURA 10 - AÇÃO DOS CICLOATIVISTAS NA INAUGURAÇÃO DA PONTE ESTAIADA..	54
FIGURA 11 - CICLOATIVISTA ALINE CAVALCANTE NO ATO PELA VACINA E PELO FORA BOLSONARO.	57
FIGURA 12 - ENTREGADORES CRIAM BIKE-PONTO ENTRE AS RUAS GOMES DE CARVALHO E VICENTE PINZON. NO ENTORNO DA CICLOVIA DA AVENIDA FARIA LIMA.	58
FIGURA 13 - MAPA DA FLUIDEZ DO TRÂNSITO DE SÃO PAULO. RELAÇÃO DAS PONTES E VIADUTOS DA CIDADE.....	62
FIGURA 14 - A BICICLETA <i>MOUNTAIN BIKE</i> TORNA-SE FETICHE DE CONSUMO.....	64
FIGURA 15 – PANFLETO DA PRIMEIRA BICICLETADA.....	69
FIGURA 16 - A LINHA DO TEMPO DO CICLOATIVISMO DA PRAÇA DO CICLISTA (2006 - 2012).....	73
FIGURA 17 - A LINHA DO TEMPO DO CICLOATIVISMO DA PRAÇA DO CICLISTA (2013 - 2021).....	74
FIGURA 18 – PARTICIPAÇÃO DA FREQUÊNCIA DE DIAS POR SEMANA DO USO DE BICICLETA, SEGUNDO FAIXA DE RENDA.....	91
FIGURA 19 - REDE CICLOVIÁRIA. MUNICÍPIO DE SÃO PAULO, 2016	92
FIGURA 20 -DISTRIBUIÇÃO POR TEMPO QUE COMEÇOU A USAR A BICICLETA COMO MEIO DE TRANSPORTE – RECORTE POR FAIXA DE RENDA.	93
FIGURA 21 - CICLOVIA PRIVATIZADA MARGINAL DO RIO PINHEIROS.....	105
FIGURA 22 - CICLOVIA DA MARGINAL DO RIO PINHEIROS.....	106
FIGURA 23 - MANIFESTAÇÃO DA APEOESP (ASSOCIAÇÃO DOS PROFESSORES ESTADUAIS DE SÃO PAULO)	112

FIGURA 24 - MANIFESTAÇÃO CONTRA O STF (SUPREMO TRIBUNAL FEDERAL).	
 FONTE:.....	112
FIGURA 25 - A PRAÇA DO CICLISTA	113
FIGURA 26 - MAQUETE DO PROJETO 'NOVA PAULISTA'	114
FIGURA 27 - BATISMO POPULAR DA PRAÇA DO CICLISTA.....	117
FIGURA 28 - FRANCISCO MIRANDA DE BICICLETA.....	118
FIGURA 29 - MULHER DISCURSANDO EM CAIXA DE SOM. ATO FORA BOLSONARO..	120
FIGURA 30 - PAZ NA COLÔMBIA.	121
FIGURA 31 - MARCHA CONTRA A MÍDIA MACHISTA	121
FIGURA 32 - MARCHA PELO ESTADO LAICO	122
FIGURA 33 - MOVIMENTO SECUNDARISTA.	122
FIGURA 34 - ATO CONTRA A NOMEAÇÃO DE JAIR BOLSONARO	123
FIGURA 35 - MARCHA DAS VADIAS LIVRES.....	123
FIGURA 36 - HORTA DO CICLISTA.....	124
FIGURA 37 - MARCO ZERO DAS HORTAS URBANAS.....	125
FIGURA 38 - SERVIÇO SOS, PATROCINADO PELO BRADESCO	127
FIGURA 39 - PROJETO DE REVITALIZAÇÃO E CONCESSÃO DA PRAÇA DO CICLISTA	128

Listas de tabelas

TABELA 1 - IMPLANTAÇÃO ANUAL DE ESTRUTURA CICLOVIÁRIA (EM METROS) NO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO, CLASSIFICADA POR TIPOLOGIA.	20
TABELA 2 - VIAGENS, USUÁRIOS DE BICICLETAS E VALORES TOTAIS DE POPULAÇÃO E VIAGENS. MUNICÍPIO DE SÃO PAULO, 2007 E 2017.	90
TABELA 3 - VIAGENS POR REGIÕES DA CIDADE.	91

Lista de quadros

QUADRO 1 – ORGANIZAÇÃO DAS AÇÕES POLÍTICAS DO CICLOATIVISTAS.....	89
QUADRO 2 - MATERIAIS PUBLICITÁRIOS DE EMPREENDIMENTOS IMOBILIÁRIOS - SÃO PAULO (2014-2015).....	103

Listas de abreviaturas e siglas

ALIANÇA BIKE: Associação Brasileira de Setor de Bicicletas

CCLA: Centro de cultura e Ação Libertária

CET: Companhia de Engenharia de Tráfego

CICLOCIDADE: Associação dos Ciclistas da Cidade de São Paulo

COOPE: Instituto Alberto Luiz Coimbra de Pós-Graduação e Pesquisa de Engenharia

CMTC: Companhia Municipal de Transportes Coletivos

CPTM: Companhia Paulista de Trens Metropolitanos

CTB: Câmara Temática de Bicicleta

CTB: Código Brasileiro de Trânsito

FIESP: Federação das Indústrias do Estado de São Paulo

MASP: Museu de Arte São Paulo

WNBR: World Naked Bike Ride

SMDU: Secretaria Municipal de Desenvolvimento Urbano

Sumário

As circunstâncias.....	14
A adolescência e a bicicleta solitária.....	14
A bicicleta e a coletivo.....	15
Da luta ao luto, ou segundo Zuge Jr. (2015) “ninguém pedala impunemente em São Paulo”	16
Introdução.....	19
I. A formação territorial e os meios de transportes em São Paulo: impactos sobre o uso da bicicleta	25
A. Renda e formação do território	26
B. O transporte público na cidade de São Paulo	30
C. A história das políticas pró-bicicletas na cidade de São Paulo.....	33
D. A bicicleta os transportes públicos excludentes e a segregação socioespacial	36
II. O uso da bicicleta e o cicloativismo	39
A. São Paulo, a cidade dos automóveis, e o uso da bicicleta pelo “homem lento”	40
B. O cicloativismo.....	44
1. A relação com a bicicleta	45
2. O entendimento do cicloativismo	47
3. Cicloativismo e a internet.....	50
4. A formação política	52
5. A glamorização do uso da bicicleta	55
6. Divergências internas	58
C. A classe média redescobre a bicicleta: o início do cicloativismo paulistano	63
D. O que é <i>critical mass</i> ? E a primeira bicicletada.....	66
E. Formação da centralidade da Praça do Ciclista	71

1. Linha do tempo	71
2. Organização e constituição.....	75
F. O atual uso da bicicleta em São Paulo	90
G. O cicloativismo, a revalorização urbana e os novos usos da bicicleta	94
1. Do novo ao novíssimo movimento social.....	94
2. Cicloativista e cicleteiros: aproximações e distanciamentos	99
3. Ciclovia como elemento das cidades globais e a mudança do perfil do ciclista	101
III. A praça do ciclista e apropriação do espaço público.....	108
A. A Avenida Paulista.....	110
B. A praça do ciclista – fundação e uso	113
1. A Praça do Ciclista como publicidade.....	126
2. Espaço de solidariedade.....	128
3. Ação política global.....	130
IV. Conclusões.....	132
Referências bibliográficas.....	135
Entrevistas	144
Reportagens	144

As circunstâncias

Como a presente pesquisa trabalha com relatos dos cicloativistas, desse modo, peço-lhes licença para relatar a minha história. Faz-se necessário apresentar o lugar de onde parte esse trabalho, pois “o lugar de fala não determina uma consciência discursiva sobre este lugar. Porém, o lugar que ocupamos socialmente nos faz ter experiências distintas e outras perspectivas” (RIBEIRO, 2017, p.69).

Desde o momento que comecei a pesquisa, tenho passado por um turbilhão de emoções. Cada coleta de dados, cada fotografia registrada no tempo, cada conversa com outros cicloativistas reativa uma parte da minha história. Até mesmo o título da dissertação “Do ciclista ao cicloativista: a praça do ciclista e o uso da bicicleta na cidade de São Paulo” descreve a minha trajetória.

A adolescência e a bicicleta solitária

Nascido e criado no bairro do Tucuruvi, zona norte de São Paulo, comecei a andar de bicicleta ainda na adolescência. Com a bicicleta descobri que não dependia mais de transporte público, e isso significou minha primeira libertação, por dois sentidos: pela descoberta que não precisaria mais gastar dinheiro para me locomover – bastava pedalar para encontrar meus amigos, ir ao shopping, ir para o Horto Florestal; e pela autonomia em relação aos atrasos e aos horários do ônibus – sair à noite sempre era o mesmo drama, nunca sabíamos se iríamos conseguir pegar o último ônibus do dia.

Com o passar do tempo fui ampliando minhas distâncias, primeiro dentro do bairro, depois para o bairro vizinho, até que fui para o lugar mais inimaginável de se chegar de bicicleta, a cidade! (era assim que chamávamos o centro de São Paulo) e esse feito pode ter sido, até aquele momento, o maior feito da minha vida com uma bicicleta. Mesmo eu, que sempre morei em São Paulo, nunca tive uma relação de proximidade com o centro, fui conhecer os cartões postais da cidade – Avenida Paulista, Parque do Ibirapuera, MASP, Teatro Municipal – aos 16 anos de idade.

Em uma dessas minhas idas ao centro, conheci um ciclista na subida da rua Brigadeiro Luís Antônio. Ele me contou sobre uma tal “bicicletada”, que acontecia todas as últimas sextas-feiras do mês. Disse que era um misto de protesto político e festa, e que, ele mesmo, ia fantasiado de palhaço. Pensei: Bicicleta com política, como assim? A política sempre foi um elemento importante para mim e para minha família. Minhas primeiras lembranças com política datam da eleição de 1989, mesmo com apenas 4 anos de idade. Já um pouco mais velho, no ensino médio, acompanhava as eleições, os debates na televisão, fazia campanha e assistia comícios.

Então, como me interessava por política entrei na lista de e-mails da bicicletada e comecei a participar das discussões. Comecei lendo muito, eram relatos de violência, propostas de ações diretas, textos sobre planejamento urbano, informativos de como andar de bicicleta no trânsito e as discussões intermináveis sobre o uso do capacete.

A bicicleta e a coletivo

Depois da minha primeira vivência na bicicletada, iniciou-se a segunda fase da minha vida de ciclista, a fase coletiva. Nessa nova fase o ato de pedalar tornou-se um ato político, um gesto contra as petroleiras internacionais, contra as montadoras de veículos, contra os espaços privatizados. Éramos os defensores das praças, dos parques e dos canteiros centrais.

Na minha opinião a “bicicletada Interplanetária” para Santos foi a bicicletada que mais refletia o espírito do cicloativismo da praça do ciclista.

Saímos da praça do ciclista por volta das 10 horas da manhã. Éramos cerca de 100 pessoas, fomos até o Jabaquara e quando íamos acessar a rodovia, a polícia rodoviária nos parou. Levamos uma constituição de bolso e defendemos, a partir das leis, que tínhamos direito de estar ali de bicicleta. No mesmo momento os policiais perderam seus argumentos. Os policiais queriam saber quem estava organizando o passeio, nesse momento todos levantamos a mão. Porque na bicicletada ou você falava com todos, ou não falava com ninguém.

O policial, já irritado, berrou: - nenhum ciclista vai entrar na rodovia. Nós respeitamos sua fala, desmontamos das bicicletas e viramos pedestres e, assim, seguimos para Santos a pé. Depois de alguns metros, voltamos a pedalar, porém, mais uma vez, a polícia rodoviária nos parou, assim, outra vez viramos pedestres, e seguimos rumo ao litoral.

A força tática entrou em ação na altura de Santo André, com bombas de gás lacrimogêneo e balas de borracha, eles conseguiram deter metade dos ciclistas. A outra metade conseguiu escapar, e seguir viagem. Até que na altura dos túneis, a tropa de choque nos aguardava com um caminhão para prender todas as bicicletas, naquele momento eu voltei.

Voltamos eu e um rapaz desconhecido. Esse rapaz descobriu a bicicletada por acaso e resolveu ir com seu *personal trainer*. No episódio da força tática o *personal trainer* o abandonou, e ele ficou sozinho. Me ofereci para acompanhá-lo na volta. Na pedalada de volta o rapaz estava indignado, ele não entendia por que a polícia atirou nele. Para ele, aquilo não fazia o menor sentido. Argumentava que não era um ladrão, que não era bandido, e não estava fazendo nada de errado.

Portanto, a bicicletada é política na prática, formada a partir das experiências coletivas. Foi assim nas manifestações contra a construção das pistas centrais da Marginal Tietê, nas pinturas clandestinas das faixas de pedestre e da ciclovia na ponte das Bandeiras.

Da luta ao luto, ou segundo Zuge Jr. (2015) “ninguém pedala impunemente em São Paulo”

Era uma sexta-feira, estava prestes a começar as minhas aulas do período da tarde. Encontrava-me na sala dos professores, no computador, olhando meus e-mails. A lista da bicicletada estava agitada. Mais uma morte na avenida Paulista.

Uma foto de uma bicicleta amassada surge na lista. Uma bicicleta com bagageiro, caixote, *bar ends*, paralamas e pneu liso. A foto me desespera, porque aquela era uma bicicleta montada à nossa maneira, somente cicloativistas montavam bicicleta assim.

Entro na sala de aula, tinha mais duas aulas no período da tarde. Recebo uma mensagem do Giba. “Pessoal, ainda não é para divulgar, mas foi a Julie”.

Sem sair da aula, começo a chorar. Dispenso os alunos e ligo para minha namorada. Ela dizia que não era a Julie, pois ela tinha uma bicicleta *bike tour*, não aquela da foto. Na hora me deu um alívio, mas depois, na lista de e-mail, confirmaram a morte de nossa amiga Julie Dias.

Minha cabeça começou a rodar. Não era possível, ela era muito experiente, além de ser muito mais prudente do que eu no trânsito. Julie usava colete reflexivo, óculos de proteção, luvas, capacete, porém nada disso foi suficiente para salvá-la. Ninguém merece morrer esmagado por um ônibus, ninguém!

Julie era de São José dos Campos e veio para trabalhar como bióloga em São Paulo. Participamos do pedal verde, andávamos de bicicleta aos domingos de manhã e plantávamos árvores na cidade. Quando eu a conheci, fui um dos maiores incentivadores para que ela adotasse a bicicleta como meio de transporte. Senti uma culpa enorme, já não sabia mais se valia a pena tudo isso, mas, mesmo assim, organizamos um ato em sua memória na mesma noite.

No fim da tarde, todos os cicloativistas já estavam na praça do ciclista. Aquele mesmo espaço em que compartilhávamos sonhos, sorrisos e projetos alternativos de mundo, foi o espaço mais caloroso para nossa dor. Preparamos a *Ghost Bike* e plantamos uma árvore em sua homenagem na nossa praça, a Praça do Ciclista.

Giba me dizia: nessa luta temos nossos mártires, fazemos política com nossos corpos. Pasqualini dizia: estou cansado de ouvir que existe uma guerra no trânsito, em uma guerra dois lados morrem, no trânsito só o nosso lado morre.

Naquela noite choveu muito, muito mesmo. Fomos caminhando da praça do ciclista até o local do acidente. Eu chorava muito, nós chorávamos juntos. No outro dia, no noticiário da televisão, o motorista do ônibus chorando dizia que não viu a moça. Realmente nas imagens da CET é possível ver que Julie foi fechada por outro ônibus e que o motorista que a atropelou não teve alternativa.

Então de quem era a culpa? Em 2015, três anos depois, é inaugurada a ciclovia da Avenida Paulista. Senti um misto de alegria e raiva, queria que Julie estivesse conosco, ela merecia ter visto isso. Mas ela não está presente, por justamente, faltar aquela ciclovia. Mas agora, pelo menos na Avenida Paulista, as pessoas poderão andar de bicicleta sem medo de morrer.

Que o vermelho das ruas seja de ciclovias, não de nosso sangue escorrendo no asfalto.

Introdução

O presente trabalho nasceu de minha necessidade pessoal em refletir criticamente as ações políticas do cicloativistas paulistanos. Como pesquisador e cicloativista, minha história de vida mescla-se com a início do cicloativismo, e conseqüentemente, com a formação da Praça do Ciclista. Sendo assim, busquei nessa dissertação resgatar os acontecimentos, os projetos políticos e os discursos que catapultaram as transformações territoriais, e a relevância da bicicleta na cidade de São Paulo.

Enquanto jovens paulistanos, contrariávamos o *statu quo* do predomínio do automóvel existente na camada da psicoesfera (SANTOS, 1997). Entendíamos a possibilidade real de transformar a cidade, no sentido proposto por Harvey (2013);

“(...) A liberdade da cidade é, portanto, muito mais que um direito de acesso àquilo que já existe: é o direito de mudar a cidade mais de acordo com o desejo em nossos corações. (...) Se descobrimos que nossa vida se tornou muito estressante, alienante ou simplesmente desconfortável ou sem motivação, então temos o direito de mudar o rumo e buscar refazê-la segundo outra imagem e através da construção de um tipo de cidade qualitativamente diferente” (HARVEY, 2013, p.28).

Se o principal objetivo do cicloativismo paulistano era que São Paulo, a maior cidade da América do Sul com seus 12,2 milhões de habitantes e historicamente sempre hostil às mobilidades ativas, se transformasse radicalmente, os cicloativistas formulariam e executariam uma série de ações políticas para viabilizar essa mudança.

Os dados de violência no trânsito são representativos do descaso do município pelas mobilidades ativas, como apontam as pesquisas da CET. Em 2020, o total de pessoas atropeladas foi de 1.940, mais de duas pessoas atropeladas diariamente na cidade (CAI NÚM..., 2021). Já o número de ciclistas mortos também aumentou 19,3%. 31 mortes em 2020 e 37 mortes em 2021 (CRESCER..., 2021).

Mesmo com esse histórico desfavorável ao uso da bicicleta, é possível perceber uma relação entre a história do cicloativismo, originado na Praça do Ciclista, e o crescimento da infraestrutura cicloviária na cidade, como apresentado na tabela 1. Assim, a história do uso da bicicleta na cidade de São Paulo ganharia novos contornos no início do século XXI.

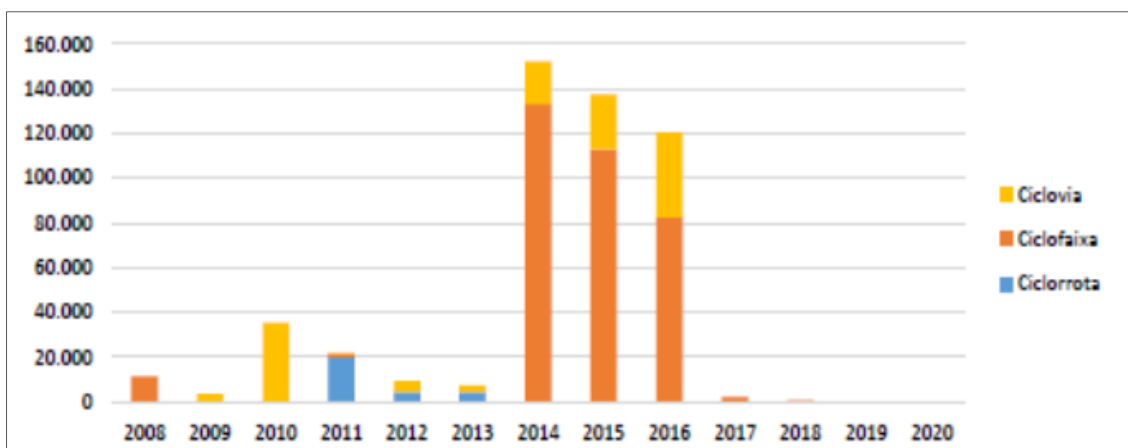


Tabela 1 - Implantação anual de estrutura Cicloviária (em metros) no município de São Paulo, classificada por tipologia.

Fonte: CET, 2019.

Com os governos municipais de Gilberto Kassab (2008-2012) e Fernando Haddad (2012-2016), as políticas pró-bicicletas ganharam protagonismo. A gestão Kassab instituiu as ciclofaixas de lazer, faixas montadas pela iniciativa privada aos finais de semana, e as primeiras ciclorrotas em alguns bairros da cidade. Todavia, é na gestão Haddad que a infraestrutura cicloviária ganha destaque no planejamento urbano. As ciclovias que, no fim do século XX, tinham apenas 4 Km de extensão, crescem continuamente, chegando aos 500 Km em 2018.

Atentando-se aos mapas da cidade, fica evidente como esta transformação afetou diversos bairros de São Paulo. Como a figura 4 exhibe, as pistas para bicicleta já podem ser encontradas facilmente na paisagem urbana.

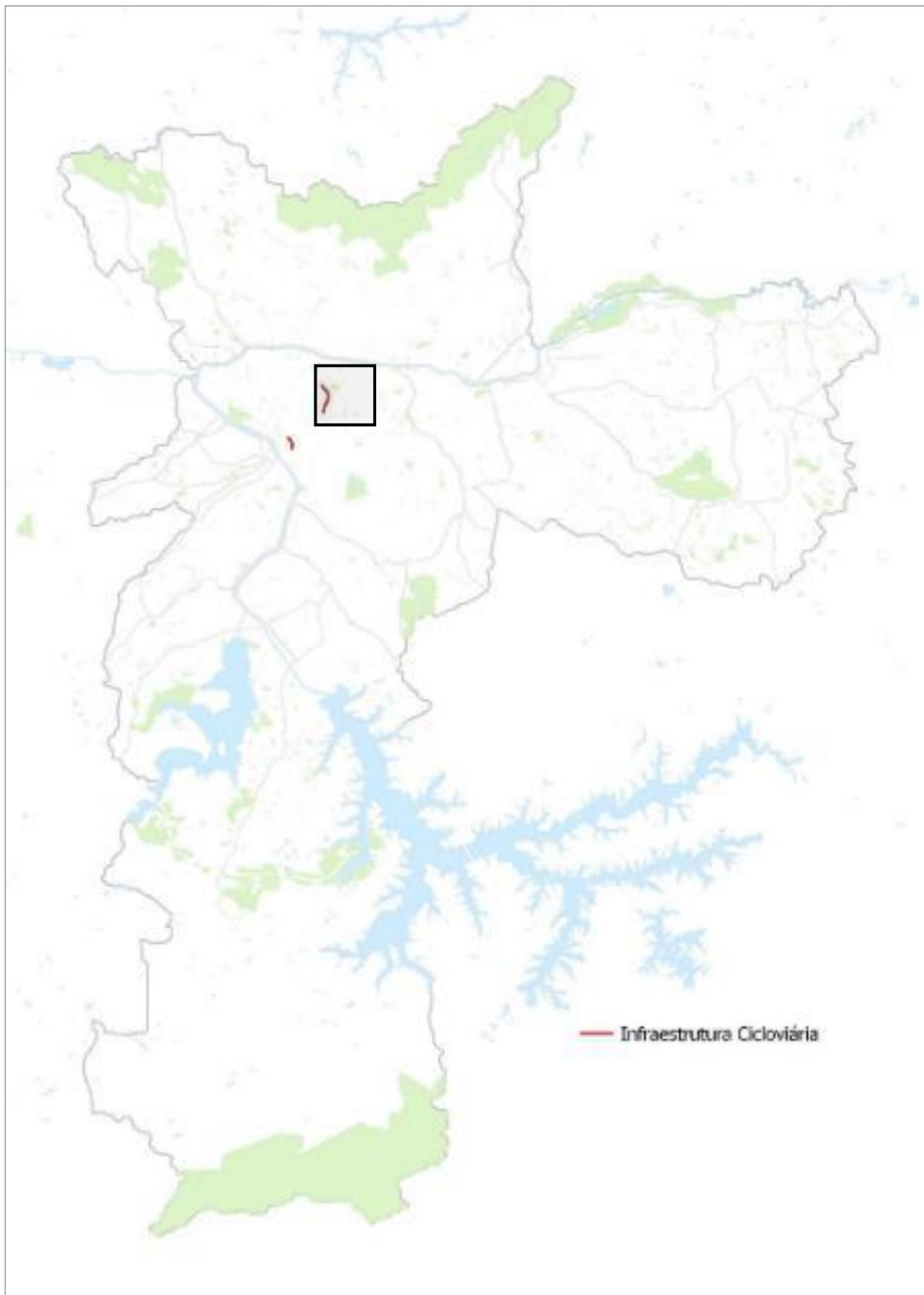


Figura 1 - Rede Ciclovária de São Paulo entre 1990 e 2007 – 4 km.

Fonte: CET, 2019.

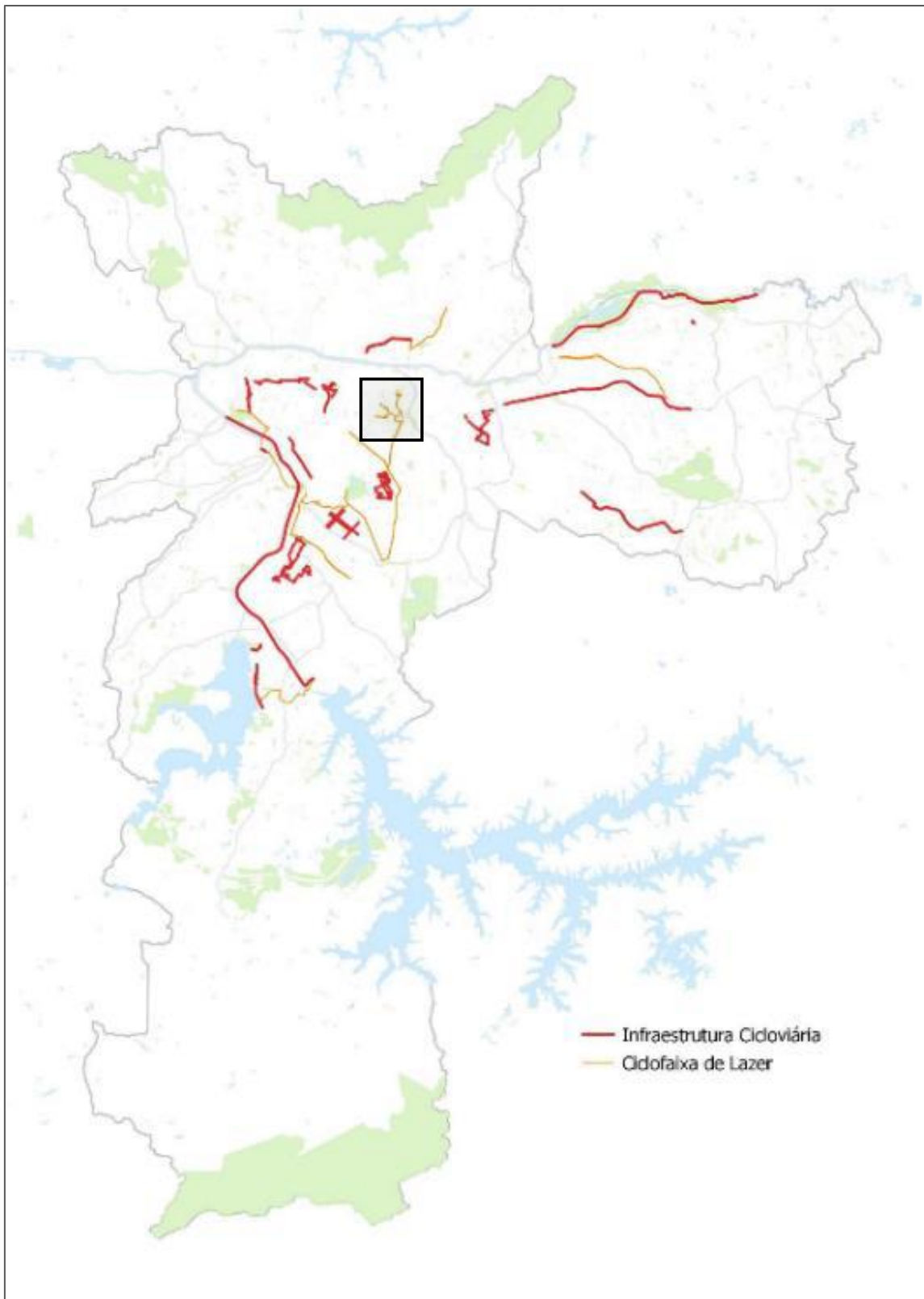


Figura 2 – Rede cicloviária de São Paulo entre 2008 e 2012 – 82,2 km + 120,8 km de ciclofaixa operacional de lazer.

Fonte: CET, 2019.

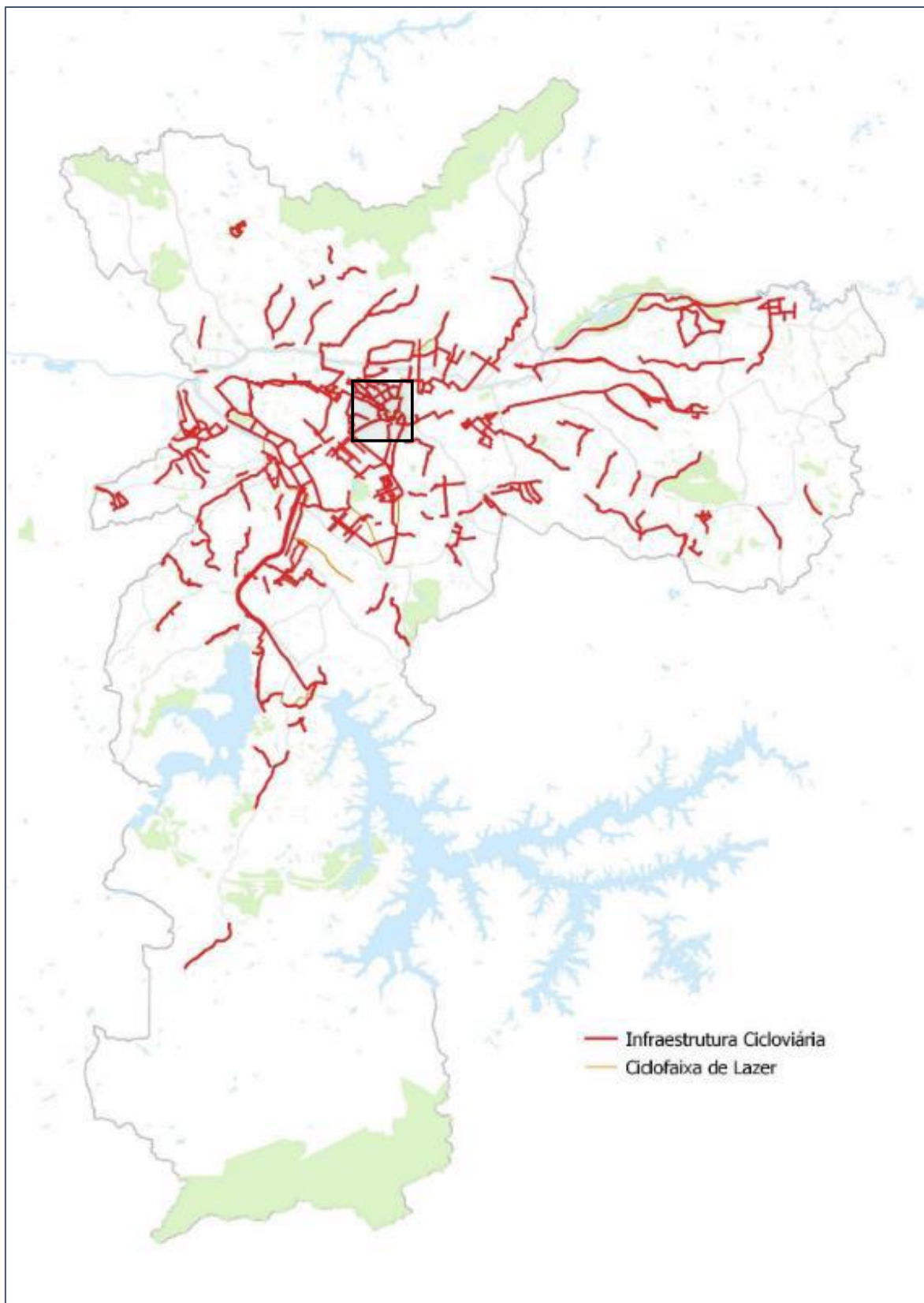


Figura 3 – Rede ciclovária de São Paulo entre 2013 e 2016 – 499 km + 120,8 km de ciclofaixa operacional de lazer.

Fonte: CET, 2019

Contudo, com o crescimento das ciclovias na cidade, as críticas aos ciclistas também aumentaram na capital paulista. Até mesmo a coloração da ciclovia foi colocada em debate, “um argumento também adotado pelos mais críticos com o prefeito, entre os quais houve quem chegou a associar o vermelho das faixas com propaganda política do PT” (MARTÍN, 2015). A justiça questionou a colocação de radares e a diminuição da velocidade das principais vias da cidade, em razão da necessária convivência entre os diferentes modos de transporte.

Esse clima propiciou um aumento das hostilidades aos ciclistas da cidade. Por exemplo: foi registrado a colocação de tachinhas nas ciclovias da Rua Vergueiro e na Rua Arthur de Azevedo (CICLISTAS RE..., 2015). Em decorrência das grandes manifestações contra o governo Dilma Rousseff, a bicicleta e o ciclista foram identificados como sendo comunistas. Há registros de agressão aos ciclistas nas ruas.

Mas o fato culminante do cicloativismo foi a consolidação da Praça do Ciclista como lugar diferenciado de concentração e manifestação política. Fruto da resistência dos cicloativistas, a Praça do Ciclista integra-se aos outros espaços fundamentais e históricos da cidade São Paulo

Com o intuito de analisar toda essa dinâmica, o trabalho consiste no estudo dos três itens integrantes do polo morfológico da pesquisa (Bruyne et. al, 1977). Eles serão a base para compreensão do objeto de estudo em sua totalidade, estruturando os três capítulos apresentados no trabalho: 1) Meio de transporte e formação territorial; 2) O uso da bicicleta e o cicloativismo; 3) Praça do ciclista e a análise da formação de lugar.

I. A formação territorial e os meios de transportes em São Paulo: impactos sobre o uso da bicicleta

O presente capítulo buscará uma compreensão crítica da formação territorial e seus impactos para a mobilidade urbana. Esse olhar aprofundado dará subsídios para, ao final do capítulo, categorizar os principais elementos que envolvem o uso da bicicleta na cidade de São Paulo.

Serão apresentadas as opções políticas que marcaram a segregação socioespacial e o esgarçamento do tecido urbano. Os arranjos institucionais, relações patrimonialistas entre as empresas de transportes públicos e os governos municipais e o histórico das políticas pró-bicicletas na capital paulista.

Ao final apresentar-se-á um diagnóstico detalhado sobre as principais barreiras que se impõem o uso da bicicleta em São Paulo.

A. Renda e formação do território

2017	VIAGENS POR RENDA FAMILIAR(*)					
	MODOS PRINCIPAL	Faixa 1**	Faixa 2**	Faixa 3**	Faixa 4**	Faixa 5**
METRÔ	428	1.496	1.084	227	165	3.400
TREM	241	644	300	43	17	1.245
ÔNIBUS	1.697	4.339	1.889	276	103	8.304
FRETADO	32	131	71	15	3	252
ESCOLAR	419	973	560	83	59	2.094
AUTO	870	3.855	4.403	1.227	986	11.341
TÁXI	53	142	157	58	58	468
MOTO	113	521	356	41	33	1.064
BICICLETA	101	162	73	26	15	377
A PÉ	3.407	6.365	2.764	474	340	13.350
OUTROS	24	51	27	3	7	112
TOTAL	7.385	18.679	11.684	2.473	1.786	42.007

Tabela 1 - Viagens diárias por modo principal e renda familiar mensal. Região metropolitana de São Paulo (em milhares).

Fonte: Companhia do metropolitano de São Paulo (METRO), 2017.

A tabela 1 elucida a relação existente entre as classes sociais e os meios de transportes. Os grupos com as menores rendas utilizam os transportes públicos (metrô, ônibus) e transportes não motorizados (bicicleta ou a pé), e, por outro lado, os grupos com as maiores rendas utilizam os automóveis individuais¹. A partir desses dados, podemos avançar para o entendimento socioespacial da cidade de São Paulo.

O desenho urbano da cidade acentuou a desigualdade. Segundo Villaça (2011) a disparidade socioespacial define um recorte regional característico no

¹ Por questão metodológica a pesquisa não se ateu ao uso de motocicletas na cidade.

município de São Paulo. O quadrante sudoeste da cidade, possui os melhores índices de escolaridade, renda, desenvolvimento humano e social, concentra os estabelecimentos comerciais de luxo, empregos mais bem remunerados e as residências dos mais ricos. Basicamente, esse é o modo pelo qual as classes mais abastadas diminuem significativamente o deslocamento casa/trabalho/consumo. Otimizam o tempo em decorrência do exercício do poder hegemônico que exercem no processo de controle do espaço da cidade.

“Não podendo atuar diretamente sobre o tempo, os homens atuam sobre o espaço como meio de atuar sobre o tempo. Daí decorrem a grande disputa social em torno da produção do espaço urbano e a importância do sistema de transporte como elemento da estrutura urbana.” (VILLAÇA, 2011, p.56).

Já as camadas mais pobres trabalham em todas as regiões da cidade, enfrentam a precariedade dos transportes públicos e grande tempo de viagem. Segundo dados de 2012, o tempo médio de viagem de um morador da grande São Paulo foi de 2 horas e 47 minutos, e para um terço da população ultrapassou 3 horas (MARICATO, 2015).

Do ponto de vista espacial, São Paulo é orientada pelo desenho viário da cidade em sintonia com os processos de especulação imobiliária. Estes consolidaram o esgarçamento da mancha urbana a partir dos grandes vazios urbanos à espera das infraestruturas públicas, equipamentos e serviços que posteriormente garantirão a valorização da terra urbana (SANTOS, 1990).

Esse quadro foi estruturante para o crescimento horizontal da cidade e o conseqüente aumento das distâncias (SANTOS, 1990). Distâncias sociais e distâncias físicas.

Nos planos urbanísticos, um embate foi proposto na década de 1950 entre duas correntes distintas. O plano de influência americana proposto pelo ex-prefeito Prestes Maia e o plano de matriz europeia proposto por Anhaia Mello. O primeiro, vitorioso, reconhecia a necessidade de aumento territorial da cidade totalmente conectada por grandes vias rodoviárias. O segundo, derrotado, previa um

adensamento populacional com melhor distribuição de transportes coletivos (VASCONCELLOS, 2013).

O Plano de Avenidas de Prestes Maia indicou a instalação de três anéis concêntricos, que se estendiam radialmente na cidade (Figura 5). O primeiro anel viário central contemplou o alargamento das vias Líbero Badaró, São João, Boa Vista, Praça da Sé e Largo São Francisco (ROLNIK, KINTOWITZ, 2011). A segunda perimetral seria construída no traçado das linhas férreas da São Paulo Railway e da Sorocabana. E a terceira perimetral usaria as margens do Rio Tietê e Pinheiros, seguindo para a cabeceira do Ipiranga, em direção ao Tamanduateí (SANTOS, 2014b).

Na década de 1950, "O programa de melhoramentos públicos para a cidade de São Paulo" desenvolvido pelo engenheiro nova-iorquino Robert Moses, sacramentou a terceira perimetral. Utilizou os leitos dos rios como condutores para as vias expressas, exatamente como no desenho proposto por Prestes Maia, porém com uma diferença fundamental.

"Enquanto Maia tratava a metrópole como um mecanismo independente, Moses e sua equipe reconhecem a metrópole em escala maior, cuja importância alcançara o patamar nacional e internacional e para a qual era intrínseca a ampliação das conexões de âmbito regional, nacional e internacional" (SANTOS, 2014b, p.37).

Somado ao desenvolvimento e ampliação da malha viária, foram criadas legislações e códigos de obras que incentivavam a verticalização nos territórios contemplados pelas novas obras viárias. A criação de novas centralidades abriria novos bairros para os setores paulistanos mais ricos (ROLNIK, KINTOWITZ, 2011).

Na década de 1960, ocorreu a ampliação do sistema viário com o crescimento de 778% de faixas expressas com a construção de 536 Km de ruas e avenidas. Nos anos 1980, as vias expressas chegariam aos 690 Km (ROLNIK, KINTOWITZ, 2011).

B. O transporte público na cidade de São Paulo

Há uma relação direta entre a evolução dos meios de transporte, as escolhas das políticas urbanas territoriais, e a estruturação do sistema viário de uma cidade. Se o acesso aos transportes individuais (carros, motos e bicicletas) está vinculado ao mercado, o transporte público tende a ter algum tipo exclusivo de regulamentação governamental. Por exemplo, no caso dos transportes de ônibus, trens e metrô. No caso, o Estado subsidia o valor das passagens e os gastos das empresas privadas de transportes, impactando diretamente no acesso aos transportes das populações de baixa renda (VASCONCELLOS, 1999).

O primeiro transporte público que se tem registro em São Paulo é o Tílburi, datado de 1865. O Tílburi era um serviço de aluguel de charretes, administrado pelo senhor Donato Severino. Era o próprio empresário que estipulava a tabela com os preços das locações. Essa modalidade de transporte sobreviveu até meados do início do século vinte, tendo o último registro fotográfico em 1916, na praça da Sé. (PARABÉNS...,2020)

O bonde, movido a tração animal, foi uma iniciativa da Companhia Carris de Ferro de São Paulo, datada de 1872. A linha ligava a estação da luz à praça da Sé. O contrato da empresa com a província duraria 50 anos. Por ser um contrato de exclusividade, as empresas que pleiteavam fornecer outras linhas, da periferia para o centro, foram impedidas pelo governo provincial. (GREENFIELD, 1974).

Apenas em 1880, a prefeitura concebe ao Engenheiro Alberto Kuhlmann o direito de iniciar uma linha de bondes do centro da cidade para a Vila de Santo Amaro, com a "companhia Carris de Ferro São Paulo à Santo Amaro". Em 1889, Victor Nothmann e Fernando Dumoulin estabeleceram as linhas que ligavam a Bela Vista e o Bom Retiro ao centro de São Paulo (GREENFIELD, 1974).

"Por volta de 1890, São Paulo ostentava onze diferentes linhas de bonde servindo, ou planejadas para servir, a própria cidade, bem como áreas da redondeza como Sant'Ana e a Freguesia do Ó" (GREENFIELD, 1974, p.121).

O bonde elétrico foi inaugurado em 7 de maio de 1900. Um serviço prestado pela companhia anglo-canadense-americana *Light and Power Co.*, substituindo os bondes movidos à tração animal, predominante até o fim do século XIX. Foi assim que São Paulo daria um salto tecnológico com o aumento da velocidade urbana, pois os bondes movidos à tração animal eram bem mais lentos e com viabilidade de operação mais complexa.

Se os bondes elétricos trouxeram melhorias na locomoção, eles transformaram as relações sociais e estruturais na cidade de São Paulo. Ricardi (2012) relata uma série de problemas e conflitos relacionados ao avanço do bonde na cidade. Referenciado com as pesquisas dos jornais da época, o autor afirma que

“para os paulistanos da virada do século XIX para o XX, entretanto, os problemas causados pelos bondes movidos à tração elétrica se tornavam cada vez mais constantes e deviam causar preocupação. Acidentes graves ou leves estavam presentes, que resultavam ou não em mutilações, como afirmamos, somente o destino dos atingidos não nos é, infelizmente, possível saber com certeza, exceto nos casos de morte” (RICARDI, 2012, p.2).

O governo municipal garantiu o serviço de bondes elétricos como uma exclusividade à companhia *Light and Power Co.* Nesse sentido, a companhia tornou-se detentora de um grande poder político, crescendo para o segmento de distribuição elétrica. “Esse apoio podia se configurar até com a força da lei, dando à *Light and Power* instrumentos que dariam grande margem de manobra para agir legalmente em assuntos altamente controversos, como desapropriação de terrenos” (RICARDI, 2012, p.11).

No ano de 1920, o bonde era o principal meio de transporte coletivo na cidade de São Paulo, com 258 Km de extensão e responsável por 84% de todas as viagens coletivas no período. Chegaram a 1,5 milhão de viagens/dia. (ROLNIK, KINTOWITZ, 2011).

Com o rompimento do contrato com a *Light and Power Co*, nos anos 1930, o ônibus passa a ser o principal meio de transporte coletivo na cidade.

“Em 1942, as linhas de bonde tinham encolhido 41 km, seus carros aumentados apenas 20 unidades desde 1920 e sua participação caído para 63% das viagens em modo coletivo, enquanto a participação do ônibus nas viagens em modo coletivo passou de 16% para 37%. Assim, o sistema de bondes vai decaindo até desaparecer em 1968” (ROLNIK, KINTOWITZ, 2011, p.92).

O crescimento do uso do ônibus possibilitou a conexão de áreas totalmente esquecidas pela urbanização formal, viabilizando, desse modo, a conexão da periferia ao centro da cidade. Bastariam aos empreendedores criarem péssimas estradas de terras, que isso viabilizava o acesso do ônibus às extensas periferias paulistanas. O que seria inviável prosseguir em trilhos de bonde.

Desse modo, os ônibus coletivos reinaram na cidade, principalmente com a criação da CMTCC em 1948. A empresa assumiu as linhas de bondes deixadas pela Light, e os serviços dos ônibus informais que existiam na cidade (ROLNIK, KINTOWITZ, 2011). O tipo econômico de exploração do serviço era o "serviço pelo custo". O faturamento das empresas provinha das tarifas individuais dos passageiros. Esse sistema foi um dos principais problemas para a distribuição das linhas na cidade, pois as linhas menos rentáveis eram descartadas pelas empresas.

“O espaço se torna objeto de disputa: se disputam ruas e passageiros na rua. Aqui, o desenho das linhas de ônibus é fortemente subordinado à necessidade da captação do maior número de passageiros pagantes.” (CAMPOS, 2014)

Outro fator importante foi a relação entre as linhas de ônibus e a especulação imobiliária. Muitas empresas adquiriam terrenos e criavam linhas próximas para que, por consequência, os terrenos fossem valorizados. (CAMPOS, 2014)

Esse sistema de remuneração só iria mudar no começo da década de 1990, com a “remuneração por custo de operação”. Concebendo-se uma razão entre quilômetros rodados e passageiros transportados, as empresas receberiam 80%

dos custos e mais 20%, caso conseguissem transportar o número de passageiros previstos nas pesquisas estatísticas da média histórica da linha (CAMPOS, 2014).

Esse modelo possibilitou uma maior interferência do Estado no planejamento das linhas mas, por outro lado, possibilitou às empresas a racionalização das frotas excedentes aumentando o número de passageiros por veículo (CAMPOS, 2014).

A história do transporte público demonstra a falta de uma política pública de mobilidade voltada exclusivamente para a população empobrecida da cidade. Mesmo com a expansão do metrô paulistano para as periferias, o planejamento estatal foi condicionante para a expulsão da população de baixa renda das regiões próximas das estações e de crescente valorização do solo urbano.

C. A história das políticas pró-bicicletas na cidade de São Paulo

Em São Paulo, a primeira ciclovia foi construída em 1976, na Avenida Juscelino Kubitschek. Projetada sem qualquer planejamento, o primeiro plano de ciclovias da cidade data de 1981. Previa-se, então, a construção de 185 Km de ciclovias, todavia o projeto nunca foi realizado (CET, 2019).

Em 1994 foi conduzido, junto à Secretaria do Verde e do Meio Ambiente, o “Projeto Ciclista”. Tratava-se de um novo plano para implementação do sistema cicloviário da cidade.

“Em tal espaço foram gestadas as bases, sobretudo no que diz respeito às vias estruturais de alta complexidade, do sistema cicloviário que seria construído entre 2013 e 2016 e, também a rede temática de política pública que fortaleceria o surgimento de grupos cicloativistas organizados e articulados” (ROSIN, LEITE, 2019, p.889).

Com o “Plano Ciclista” algumas ciclovias foram implementadas, como nos parques e nas Avenidas Sumaré e na Avenida Faria Lima. Todavia, com a

paralisação dos projetos e das obras, as ciclovias já consolidadas tornaram-se calçadas.

Nos “Planos Regionais Estratégicos”, do plano diretor de São Paulo de 2004, a bicicleta foi novamente contemplada. A extensão planejada reduziu-se a 105 Km de ciclovias. Os planos anteriores contemplavam maior extensão e abrangência (CET, 2019).

A primeira política pública efetiva pró-bicicleta na cidade aconteceu apenas em 2007, com a liberação das bicicletas nos trens e metrô de São Paulo. Inicialmente a permissão valia somente aos fins de semana, porém, com a ampliação do número de usuários, foram ampliados o horário e os dias de funcionamento. Hoje é possível a utilização das escadas rolantes transportando bicicletas e a utilização dos bicicletários públicos, instalados em algumas estações de metrô (DE 1976..., 2017).

No ano de 2008, inicia-se a implementação das primeiras estruturas cicloviárias, agora alinhadas com o planejamento pró-bicicletas das gestões anteriores. A gestão estadual do governador José Serra (2006 – 2009) implementa a ciclovia denominada “caminho verde”. A ciclovia liga as estações Guilhermina Esperança à Corinthians Itaquera, na zona leste da cidade, acompanhando os trilhos da linha vermelha do metrô de São Paulo. Meses depois, ela foi estendida até o metrô Tatuapé, tornando-se a maior ciclovia fora dos parques de São Paulo (SP INAUG..., 2008).

No próximo ano, 2009, o Grupo de Trabalho Municipal de Bicicleta é transferido da Secretaria do Verde e Meio Ambiente passando a integrar a Secretaria Municipal de Transportes.

“Tal mudança teve um duplo impacto sobre o processo: por um lado, insulou a questão em um espaço pouco participativo, por outro, fortaleceu a rede temática da bicicleta, que passou a atuar de maneira organizada e sistematizada tanto em outras arenas públicas aumentando a presença na Câmara Municipal” (ROSIN, LEITE, 2019, p.889).

No mesmo ano, exatamente no aniversário da cidade, inaugura-se o primeiro sistema de aluguel de bicicleta de São Paulo. Os aluguéis eram feitos em algumas estações do metrô, podendo ser devolvidas em outras. Na primeira hora o sistema era gratuito, porém se o ciclista excedesse o tempo, havia uma taxa de valor 2 reais/hora. No mesmo ano, inaugurou-se as primeiras ciclofaixas de lazer na cidade (USUÁRIO PO..., 2009).

Em 2010, dia 27 de janeiro, tem-se mais uma inauguração de ciclovia, agora margeando as linhas ferroviárias. A ciclovia da Marginal Pinheiro conecta a estação autódromo da CPTM à Vila Olímpia, contando com 14 Km de extensão. O problema era que a ciclovia contava apenas dois acessos, dificultando a utilização e o uso de quem utiliza à bicicleta como meio de transporte (INAUGU...,2010).

Já em 2011, na região do Brooklin, foi inaugurada a primeira ciclorrota da cidade de São Paulo. O percurso tem 15 Km, e toda rota é preferencial para bicicleta. O percurso é sinalizado com bicicletas pintadas no asfalto, placas de trânsito e redução da velocidade dos veículos para 30 km, porém não estavam previstos radares na implantação (CICLORROTAS..., 2015).

As ciclorrotas multiplicaram-se na cidade. Atualmente há cinco Ciclorrotas em São Paulo: região do Brooklin 15 km, Butantã 0,5 km, Moema 6,5 km, Mooca 8 km, Vila Mariana 10 km. Totalizando 58 km. (CICLORROTAS, 2015)

A primeira ciclovia que, efetivamente, retirou as vagas dos carros da cidade foi a ciclovia de Moema, inaugurada no dia 5 de novembro de 2011. Ela foi um projeto experimental da CET, contava com 3,5 Km e conectava-se a ciclorrota de Moema. Essa ciclovia causou um intenso debate nos meios de comunicação, com manifestações públicas contrárias ao uso da bicicleta naquele bairro de classe média.

A ciclovia da avenida Faria Lima foi inaugurada em 2012. O canteiro central da avenida foi utilizado e, portanto, não reduziu o leito carroçável. A ciclovia tem 6 Km de extensão.

No mesmo ano inaugura o novo sistema de bicicletas compartilhadas, agora patrocinado pelo Banco Itaú. Na sua primeira fase o uso era gratuito na primeira hora, mas com a mudança do sistema tornou-se pago. Ela é presente no quadrante sudoeste da cidade.

No ano de 2015 formou-se a CTB, um conselho consultivo ligado à Secretaria Municipal de Mobilidade e Transporte. O objetivo geral da Câmara Temática da bicicleta é: “Construir uma política cicloviária para a cidade de São Paulo a partir do diálogo entre representações de ciclistas e o poder público municipal” (CONSELHO MUNICIPAL DE TRANSPORTE E TRÂNSITO, 2015). A partir desta câmara, as organizações sociais pró-bicicleta poderão fazer sugestões, reclamações e solicitações junto à prefeitura.

O auge ocorre na gestão Fernando Haddad, que, ao final do seu mandato, entregou 400 KM de ciclovia. Foi nessa gestão que se inauguraram algumas ciclovias emblemáticas, como a ciclovia da Avenida Paulista, as ciclovias em algumas pontes e viadutos da cidade, e uma ponte exclusiva para o uso de bicicleta na Marginal Pinheiros.

Na gestão do prefeito João Dória os projetos de ampliação das ciclovias foram paralisados. Ultimamente, com a gestão iniciada em 2018, o prefeito Bruno Covas retomou a ampliação de ciclovias na cidade.

D. A bicicleta os transportes públicos excludentes e a segregação socioespacial

Em síntese, no contexto da constituição territorial da cidade de São Paulo, da implantação dos meios de transportes e das políticas pró-ciclistas propõe-se que os principais condicionantes relacionados ao uso da bicicleta em São Paulo sejam, por hipótese, os seguintes:

a) Expansão urbana e segregação socioespacial

Com o esgarçamento da cidade movido por fatores tais como especulação imobiliária do solo urbano, a cidade fragmenta-se com o avanço da segregação

socioespacial. O aumento das distâncias, principalmente para os mais vulneráveis, faz do transporte um fator decisivo de disputa política.

Nela, o ciclista paulistano tradicional encontra muita dificuldade no uso cotidiano da bicicleta, pois sua viagem diária é muito longa. Os ciclistas, principalmente os periféricos, que utilizam as bicicletas nos bairros tendem a ampliar a quilometragem diária percorrida, simplesmente porque a mancha cresce.

b) As grandes “rodovias urbanas” e as paredes invisíveis da exclusão

A implementação das grandes avenidas, dos anéis viários contornando a cidade, dos viadutos e túneis, com automóveis trafegando em velocidades extremas, dificultaram o deslocamento das pessoas, principalmente para os indivíduos que utilizam a mobilidade ativa (ciclistas e pedestres) (JUNIOR; FERREIRA, 2008).

O plano das grandes avenidas estruturais implementadas nos fundos de vales dificultou, ainda mais, a vida do ciclista nas cidades, visto que, os ciclistas tradicionais, em razão da topografia de São Paulo, habituaram-se a escolher grandes avenidas para fugir das subidas e contornar os morros, mesmo que elas sejam as vias mais perigosas.

c) Planejamento do transporte público pelas empresas privadas

A história do transporte público da cidade de São Paulo move-se em razão da lucratividade das empresas. Os interesses das populações periféricas foram negligenciados, tanto na elaboração das linhas de ônibus, quanto nas intervenções estatais para a melhoria do serviço, fator que interfere diretamente no uso da bicicleta pelas camadas populares.

d) Lenta evolução das políticas cicloviárias

Mesmo com a chegada da bicicleta no século XX, apenas no início do século XXI o seu uso ganha destaque nas políticas públicas. Anteriormente no século passado, foi marginalizado e impedido de prosperar nas políticas públicas.

Os planos cicloviários, criados desde à década de 1970, não resultaram em qualquer materialidade no espaço urbano. Isso só viria ocorrer com o crescimento do cicloativismo de rua em São Paulo.

II. O uso da bicicleta e o cicloativismo

Na busca por um entendimento totalizante do universo da bicicleta é necessário compreender seu uso e o movimento cicloativista para além do senso comum, isto é, visando “construir um objeto científico, (...), romper com o senso comum, quer dizer, com representações partilhadas por todos, quer se trate dos simples lugares-comuns da existência do vulgar, quer se trate das representações oficiais” (BOURDIEU, 1989, p.34).

Propõem-se, sob a perspectiva da sociologia reflexiva de Bourdieu (2008), encontrar a relação do uso da bicicleta com vários estratos sociais, pois,

“é preciso cuidar-se para não transformar em propriedades necessárias e intrínsecas de um grupo qualquer, as propriedades que lhe cabem em um momento dado, a partir de sua posição em um espaço social determinado e em uma dada situação de ofertas de bens e práticas possíveis” (BOURDIEU, 2008, p.18).

Em Ana Clara Torres Ribeiro (2013b) a ação política do sujeito coletivo refere-se as ações organizadas dos movimentos sociais e as ações sociais praticadas pelo “homem lento”. As convergências entre o cicloativismo e as estratégias de sobrevivência gestadas no interior da cultura popular devem, portanto, ser incorporadas na pesquisa, como afirma Ribeiro (2013b)

“Com esta perspectiva analítica, propõe-se que a pesquisa urbana não se deixe conduzir, apenas, pelos movimentos sociais mais visíveis. Sugere-se que, além destes movimentos, seja valorizado cada gesto em que seja possível reconhecer a luta pela afirmação de sujeitos sociais autônomos” (RIBEIRO, 2013b, p.199).

Por isso o presente capítulo inicia-se traçando um perfil do uso tradicional da bicicleta em São Paulo e sua relação com a cultura do automóvel presente na cidade.

Posteriormente, relatos de cicloativistas contribuem para traçar possíveis elementos estruturantes dos sentidos simbólicos do cicloativismo. A análise

também conta com o suporte de uma linha do tempo das principais ações do cicloativismo da Praça do Ciclista

Por fim, pretende-se um esforço de síntese dos principais aspectos morfológicos alcançados com a pesquisa empírica.

A. São Paulo, a cidade dos automóveis, e o uso da bicicleta pelo “homem lento”

Para aprofundamento das questões referentes à produção do espaço, deve-se percebê-lo à luz de um campo bidimensional, em que, por um lado, temos os sistemas de objetos a tecnoesfera, constituído por aqueles objetos culturais que fabricados que pelos homens, orientam nossas ações cotidianas e, de outro o sistema de ações, a psicoesfera, ações racionais movidas a fins políticos que orientam e modificam o sistema de objetos (SANTOS, 1997).

No âmbito da psicoesfera, o sistema de ações tende ao controle dos conflitos sociais projetando aparatos ideológicos-discursivos presentes, especialmente, na linguagem da publicidade e nos consensos hegemônicos (SANTOS, 2014a).

Ao longo de sua história, São Paulo tornou-se uma cidade alinhada à ampliação e valorização do uso do automóvel. Pedestres e ciclistas não são considerados nos projetos urbanos, podendo-se até mesmo dizer que sejam considerados cidadãos de segunda categoria na escala social do trânsito. O automóvel passou a ser uma alternativa viável na cidade, tanto pelos incentivos e programas de renúncias fiscais para os automóveis cedidos pelo governo federal “o governo brasileiro deixou de recolher impostos de R\$ 26 bilhões de reais desde o final de 2008” (MARICATO, 2015, p.43), quanto pelos constantes alargamentos das vias da cidade, e isso sem contar o símbolo de status e valorização social do veículo (LUDD, 2005).

Em São Paulo, o automóvel ganha notoriedade tanto nos sistemas de objetos, a tecnoesfera, quanto nos sistemas de ações, a psicoesfera. O crescimento da frota de automóveis da cidade evidencia o consumismo desenfreado por esse bem de consumo, algo alinhado aos incentivos, publicidades e transformações territoriais da cidade. Em decorrência do “cidadão consumidor”, segundo Milton Santos (2014), nunca se constituiu uma cidadania plena no país.

“Em lugar do cidadão surge o consumidor insatisfeito e, por isso, votado a permanecer consumidor. Sua dependência em relação aos novos objetos limita sua vocação para obter uma individualidade (...) A comunicação entre as pessoas é frequentemente intermediada pelas coisas” (SANTOS, 2014a, p.30).

Como o automóvel é um bem de consumo caro, a expansão econômica vivenciada no Brasil nas duas primeiras décadas do século XXI possibilitou a ascensão social e, conseqüentemente, o acesso ao automóvel particular. O automóvel, antes de possuir um valor de uso, é atrelado ao luxo, seus símbolos referentes à “liberdade”, à “velocidade” e ao “poder” ainda persistem, mesmo com os congestionamentos gigantescos (GORZ, 2005). O trânsito de veículos é um fenômeno coletivo por natureza, mas embebecidos pela potência do motor e pela velocidade sobre-humana, os motoristas tendem a exceder o limite de velocidade e, principalmente, considerar o espaço como território de exclusividade e de exacerbação do consumismo e do individualismo (THIELEN, 2010). Santos (2014a), refletindo sobre o consumismo, refere-se ao consumo como “um ópio social mais eficaz que as religiões o foram no passado, já que alimenta das práxis individuais e coletivas experimentadas no próprio processo da vida: o trabalho, a casa, a educação e o lazer” (SANTOS, 2014a, p.52).

Porém, existe uma outra instância da vida social para além do consumismo desenfreado, o “espaço banal” (SANTOS, 2011). O espaço banal é categoricamente o espaço de todos. Nele estão contidos os elementos presentes na vida social, os projetos políticos e culturais, os fragmentos de modernizações impostas no território (SANTOS, 2011). Nesse espaço, apresentam-se os sistemas de ações de todos os agentes, não apenas do campo hegemônico, pois o espaço banal é menosprezado pelas elites. No espaço banal os homens vivem, reconhecem-se no território, e lançam suas estratégias de sobrevivência.

O espaço banal é o lugar dos “homens lentos”, conceito filosófico-analítico proposto por Milton Santos. Segundo Santos, a categoria compreende o mundo de forma contrária às classes médias que, alienadas dos problemas mais profundos da sociedade, refugiam-se na cultura de massa. Os homens lentos “reavaliam a tecnoesfera e a psicoesfera, encontrando novos usos e finalidades

para os objetos e as técnicas e, também novas articulações práticas e novas normas, na vida social e afetiva” (SANTOS, 2011, p.326).

Os homens lentos, herdando os espaços elitistas e de exclusão que não conceberam, passam a praticá-los de maneira criativa, formando novos usos, novas métricas e, como resultado, criam lugares. Eles quebram as retóricas impositivas da modernidade e da cultura de massa, pois sua existência e seus valores não são fundados exclusivamente pela lógica competitiva, por si só; eles contradizem os discursos economicistas, provenientes das ciências econômicas e de outras ciências sociais.

Em São Paulo, a cultura consumista e individualista do automóvel amalgama-se com as estratégias dos homens lentos. Afirmamos, assim, que a bicicleta é uma estratégia de transporte para os homens lentos.

Dados da pesquisa de mobilidade do metrô paulista apontam que, na cidade de São Paulo, a maioria das viagens de bicicleta são realizadas na Zona Leste, nos bairros do Itaim Paulista, São Miguel, Vila Curuçá, Vila Jacuí e Jardim Helena. Nesta região realizam-se, em média, 18 mil viagens diárias de bicicleta (PARAÍSO..., 2017). O ciclista tradicional de São Paulo é homem, com baixa escolaridade, de classe baixa, morador da periferia. (VASCONCELLOS, 2013).

Na reportagem “Paraíso das magrelas, Jardim Helena é referência no uso de bicicletas” (2017). Duas falas apontam para a relação da bicicleta com o bairro do extremo leste paulistano. A primeira, de um jovem de 18 anos, diz o seguinte: “Às vezes eu até acho que nasci em cima de uma bike, mas ninguém quer me contar” (PARAÍSO..., 2017).

Outro relato, de um ciclista de 56 anos: “Aqui tudo se resolve assim: a pé ou de bicicleta, mas sobretudo de bicicleta, pois conseguimos chegar mais rápido onde queremos” (PARAÍSO..., 2017).

Esse conhecimento sobre a bicicleta foi gestado no lugar, sua matriz vem da força do cotidiano. Como afirma Milton Santos (2011);

“O lugar é o quadro de uma referência pragmática do mundo, do qual vêm solicitações e ordens precisas de ações condicionadas, mas é também o

teatro insubstituível das paixões humanas, responsáveis, através da ação comunicativa, pelas mais diversas manifestações da espontaneidade e da criatividade” (SANTOS, 2011, p.322).

O conhecimento formado no seio da cultura popular, como no caso da valorização do uso da bicicleta, afirma a diversidade dos modos de vida na cidade. A pesquisa do Programa de Engenharia de Transportes da Coppe, revelou que a bicicleta é o meio de transporte mais econômico disponível na cidade, com gasto de R\$ 0,12 por quilômetro rodado, sendo três vezes mais econômico que o ônibus e seis vezes mais econômico que o automóvel (BICICLETA:A...2011).

Os homens lentos, por viverem todos os tipos de escassez, já dominam formas econômicas de locomoção, como o uso da bicicleta.

Essa perspectiva também foi relatada na entrevista com o cicloativista Bruno Ianoni, habitante da periferia de São Paulo;

“A primeira vez que eu peguei a bicicleta para usar como meio de transporte foi porque eu estava sem dinheiro, desempregado, sem grana pra colocar gasolina no carro, sem grana para pegar o ônibus. E aí eu falei, eu vou arriscar, eu vou de ‘bike’ para a faculdade. Depois desse dia tudo mudou” (IANONI, 2021).

Os “homens lentos de bicicleta” são popularmente denominados “bicicleteiros”. São eles que, de maneira prática, criam estratégias para o uso mais seguro e útil da bicicleta nas metrópoles: pedalar na contramão e nas calçadas, avançar o farol vermelho para conseguir manter a distância dos carros, conhecer a topografia da região para evitar subidas, escolher cruzar a cidade pelos fundos de vale, utilizar caixote no bagageiro para carregar malas e mochilas, usar paralamas, conhecer os locais que disponibilizam água e banheiros públicos, conhecer os pontos mais seguros para prender a bicicleta.

Milton Santos alerta-nos para as contradições existentes nos lugares (SANTOS, 2011). Essa contradição é percebida na valorização e no descarte no uso da bicicleta, como afirma Vasconcellos (2013). Assim que as classes populares

ascendem economicamente, tendem a descartar a mobilidade ativa – bicicletas e caminhadas – adquirindo transportes motorizados, motocicletas e automóveis (VASCONCELLOS, 2013).

B. O cicloativismo

Não é possível datar quando, especificamente, surgiu o termo “cicloativista”. Todavia, é necessário conceituar e compreender em toda sua complexidade. Para Zuge Jr. (2015) o cicloativismo caracteriza-se em decorrência de um “grupo de pessoas que se utilizam da bicicleta como veículo de transporte e lazer e promovem seu uso principalmente como meio de transporte legítimo, pressionando o poder público” (p.10). Daí dois elementos fundantes do cicloativismo: o uso da bicicleta como meio de transporte e sua promoção; e a pressão política, para que o poder público integre a bicicleta nos planos de transporte municipais.

Nessa perspectiva, o cicloativismo é algo existente desde a chegada da bicicleta no Brasil. Como, por exemplo, na luta pela construção do primeiro velódromo de São Paulo pela aristocrata Veridiana da Silva Prado, no ano de 1895, ou na formalização dos clubes ciclísticos do mesmo período (TRONCOSO, PUTTINI, JUNIOR, TORO ARÉVALO, 2018). Alinhada a essa perspectiva, é possível integrar na categoria de cicloativista os gestores públicos que, de alguma maneira, buscaram colocar a pauta das bicicletas em seus departamentos governamentais, como na implementação da Secretaria do Verde e do Meio Ambiente de São Paulo e no “plano ciclista” de 1992 (ROSIN, LEITE, 2019).

Considere-se, ainda, os sentidos políticos e simbólicos, tanto na percepção particular sobre a bicicleta, quanto em relação com a cidade moderna e com os movimentos sociais de rua. Como aponta Chris Carlsson, organizador da *critical mass* de São Francisco, “(...) a bicicleta é um objeto em que você pode despejar sentido, como você coloca um líquido em um copo. E o sentido vem das nossas cabeças, das nossas decisões” (ANDAR DE B..., 2014).

Nesse direcionamento, a pesquisa registrou os relatos de cinco cicloativistas paulistanos². Objetivando a compreensão do fenômeno a partir dos próprios agentes, dos sentidos políticos, sociais e culturais dessa ação política particular, a pesquisa organizou, em negrito, os principais elementos metodológicos presentes nas falas.

Esses relatos estão divididos nas seguintes seções: a relação com a bicicleta; o entendimento do cicloativismo; o cicloativismo e a internet; a formação política; a glamorização do uso da bicicleta; divergências internas.

1. A relação com a bicicleta

As falas relatam, de maneira singular, a relação de complementariedade da bicicleta com uma forma de vida urbana singular.

*“Depois que eu comecei a andar de bicicleta, ela passou a **ser uma extensão de meu corpo** (...) A bicicleta se tornou algo além do meio de transporte, é o meio de fazer amizades, meio de fazer militância, se tornou, por algum momento, meu trabalho. **Ela fez muita diferença na minha vida**” (IANONI, 2021).*

A cicloativista Aline Cavalcante reconhece na bicicleta outra forma de vida:

*“A **bicicleta é um símbolo**, muito concreto, de uma **outra lógica de vida**, tanto individual, quanto coletiva (...) Para mim ela **simboliza uma forma de resistência**, uma **cidade mais humana**, mais tranquila, mais devagar,*

² Os cinco ciclistas selecionados são representativos do universo da Praça do Ciclista. Renata Falzoni e Odir Zuge Junior formaram as bases do cicloativismo, cada qual em seu tempo histórico. Já Aline Cavalcante, Bruno Ianoni e Thiago Benicchio são cicloativistas resultantes das ações dos cicloativistas da Praça do Ciclista.

*que respeita mais o tempo humano, que respeita mais os outros, e que é mais saudável. Uma **lógica inversa ao planejamento** que nós temos hoje das cidades” (CAVALCANTE, 2021).*

Essa visão é reforçada por Odir Zuge:

*“A bicicleta, para mim, é um **veículo subversivo**. Porque, no meu entender, ela traz uma outra leitura do mundo que a gente perdeu para a motorização (...) A bicicleta recupera a leitura da cidade como ela é. Andando de ônibus e de carro em Perdizes [bairro de São Paulo] você não percebe que é cheio de morro. **Você recupera a noção de espaço**, que a gente perdeu. Faz a gente retomar a leitura antiga, que é antiga. Vamos lembrar, o carro tem só 100 anos já o homem tem 250 mil anos”.*
(ZUGE JR, 2021).

Thiago Benicchio, também relaciona a bicicleta a algo maior que o transporte: “ (...) você **enxerga a cidade de outros olhos**, quando você passa usar a bicicleta, você enxergar a cidade com outros olhos, é algo bastante transformador. Você **sente a opressão do desenho urbano**” (BENICCHIO, 2021).



Figura 5 - Cicloativista Thiago Benicchio³ – primeiro à direita - campanha pelo comprometimento dos candidatos à prefeitura de são paulo pela ampliação da infraestrutura cicloviária.

Fonte: Wikipedia.com.br

2. O entendimento do cicloativismo

Para Renata Falzoni, o cicloativismo significa;

*“Fazer ação em cima de uma bicicleta para um bem comum, para uma cidade melhor para as pessoas fora dos carros. O cicloativista pensa na cidade, não apenas em ciclovias. A ciclovia traz consequência para toda a mobilidade ativa, para todas as pessoas da cidade. E o ativista pela bicicleta é aquele cara que, antes de tudo, **reclama uma cidade que resgata a escala humana**” (FALZONI, 2021).*

³ Thiago Benicchio é Jornalista e foi uns dos fundadores da ONG Ciclocidade. Sendo o primeiro coordenador geral da instituição.



Figura 6 - Renata Falzoni⁴ na ciclovia da Avenida Paulista.

Fonte: Bikemagazine.com.br

Na mesma linha argumentativa, Thiago Benicchio sustenta a ideia do cicloativismo colaborar com a transformação da cidade;

*“Em uma perspectiva mais ampla, o cicloativismo é a **luta por melhores condições de mobilidade para quem usa a bicicleta**, e conseqüentemente, para outras formas de transporte. Com mais pessoas de bicicleta e melhores condições para quem utiliza o transporte de bicicleta, isso transforma a cidade em uma coisa melhor. O cicloativismo não é a luta por ciclovias, ou simplesmente por melhores condições de mobilidade para quem usa a bicicleta. Assim, eu entendo que o*

⁴ Renata Falzoni é Arquiteta e Jornalista. Criadora do grupo *Night Bikers Club* do Brasil e principal expoente da causa cicloativista de São Paulo. Atualmente possui um canal no *Youtube* “Bike é Legal”.

*cicloativismo é uma **forma de luta** para que a **gente tenha uma cidade melhor**, a partir de melhores condições para quem usa a bicicleta, a partir de um trânsito mais seguro, mais harmônico. É uma **luta por uma vida melhor na cidade**, entendendo o potencial da bicicleta para que isso aconteça” (BENICCHIO, 2021).*

Aline constata no cicloativismo a luta por uma cidade em que se possa pedalar sem precisar ter coragem.

*“Cicloativismo para mim é a luta e a militância **por cidades que são amigas da bicicleta**. Eu me considero cicloativista porque eu milito nesta causa, porque a **bicicleta é uma ferramenta de transformação das cidades**. Eu luto para que esta seja uma possibilidade para cada vez mais pessoas, de forma segura, de forma acolhedora, que não seja uma coisa para as pessoas jovens, atléticas e que tem coragem. Deve ser uma coisa que crianças e idosos e qualquer um possa fazer (...) Cicloativismo está associado a manifestação de rua e a **uma militância permanente**.”* (CAVALCANTE, 2021).

Bruno Ianoni aponta para a relação existente entre todo ciclista pedalando em São Paulo e o cicloativismo;

*“Só de pegar a bicicleta e estar na rua ocupando o espaço do carro, principalmente há 12 anos atrás, quando não existia a ideia de compartilhamento, já era uma potência. Gerar um **confrontamento das ordens ditas naturais** – rua é lugar de carros – já era uma forma de ativismo. **Cicloativismo é uma prática com reflexão crítica**”* (IANONI, 2021).

O cicloativista Odir Zuge Jr reconhece no cicloativismo a luta pela mudança cultural, logo, por outra forma de viver na cidade;

*“**Cicloativismo é um movimento social**, só que não é um movimento social de cunho econômico. Ele não é de tomada de poder, mas ele é um novo movimento social que trabalha as gramáticas da vida - apesar de*

não ser habersiano - **trabalham cultura, trabalham forma de vida e forma de viver**” (ZUGE JR., 2021).



Figura 7 - cicloativista Odir Zuge Jr⁵.

Fonte: <https://infograficos.estadao.com.br>

3. Cicloativismo e a internet

O cicloativismo está igualmente alinhado com o crescimento da internet, como apontam as falas dos cicloativistas.

*“Nesse sentido a gente pode dizer que a Praça do Ciclista surge no meio desta quebra de correntes, que também é somada com a internet. A **internet catapulta o novo momento do ativismo**, dando força, legitimidade e ciência, com a entrada de estudantes, que criam a bicicletada. (...) Esse pessoal, muito catapultados em salas da internet,*

⁵ Odir Zuge Jr é professor de direito. Cicloativista presente na primeira bicicletada. Defendeu doutorado na Universidade São Paulo sobre a temática do cicloativismo.

*perguntando o porquê, os números e os dados sobre bicicleta. Eu que assistia aquilo tudo, pensava, **agora a gente tem pesquisa, tem uma curiosidade científica***” (FALZONI, 2021).

Outro elemento importante era a lista de e-mails da bicicleta e os blogs específicos dos cicloativistas;

*“**A relação da internet o cicloativismo é bem grande**(...) No século XXI, na minha geração foi fundamental. Eu me propus a fazer uma cobertura diária sobre a bicicletada no meu blog. Uma coisa de alimentar a divulgação do encontro com imagens e textos para estimular as pessoas. Além disso, **a lista de discussão da bicicletada**. Era a nossa forma de conversar sobre as coisas cotidianamente, principalmente nos assuntos internos da Bicicletada. A lista da bicicletada era fundamental **para discutir as ações**, além de circular **as informações sobre bicicletas**. Isso era por e-mail.*

*Eu lembro que fiz uma vez uma cobertura ao vivo. O ao vivo eram fotos num Nokia [celular] antigo, com uma internet 2g. Ali tinham muitos ensaios do que viria a **se tornar depois as “lives” e os “streamings”**. Tinham os flyers que nós fazíamos - os cartõezinhos virtuais que nós fazíamos (...) isso foi acontecendo como uma maré de coisa similares”* (BENICCHIO, 2021).

*“Eu fui **descobrimo vários blogs** (Apocalypse Motorizado, Ciclobr, Vadebike), logo teve o Evento da WNBR, no dia eu passei na paulista para ver o que era. E naquele mês foi a primeira bicicletada”* (IANONI, 2021).

Odir Zuge Jr. relata as primeiras listas de e-mails anteriores ao cicloativismo da Praça do Ciclista;

*“Existia uma **lista de uso da bicicleta** no final dos anos 90, a bike-on-list no yahoo. Nessa bike-on-list eu conhecia um monte de gente, nessa época eu morava na Bela Cintra e nos marcávamos as saídas de pedal,*

para qualquer coisa, por exemplo, para descer a serra, para rodar a noite”
(ZUGE JR., 2021).



Figura 8 - Cicloativista Bruno Ianoni⁶ conversando com ciclista. atividade em comemoração do dia mundial sem carro – ciclovia da inajar de souza (periferia de são paulo).

Fonte: <https://www.flickr.com/photos/ciclocidade>

4. A formação política

Em suas ações, os cicloativistas, inclinam-se a olhar criticamente o espaço da cidade e as implicações políticas que envolvem os projetos urbanos. Sobre isso, comenta a cicloativista Aline Cavalcante:

⁶ Bruno Ianoni é administrador e geógrafo. Morador do bairro periférico da Cachoeirinha (Zona Norte da cidade de São Paulo). Participou das ongs Ciclocidade e CicloBR e do coletivo BikeZN.

*“A bicicletada, para mim, foi fundamental [para a consciência política]. Ela foi o lugar onde eu **adquiri conhecimento sobre mobilidade, [sobre] o acesso à cidade, à arquitetura, sobre história.** A bicicleta foi me dando noção sobre a cidade, noção das distâncias, **noção das desigualdades sociais.** A diferença de você pedalar entre Perdizes e Consolação e entre Barra funda e Glicério, então você vai sentindo isto no corpo e na pele”* (CAVALCANTE, 2021).

As ações políticas dos cicloativistas, principalmente sua exibição nos meios de comunicação formais (televisão e rádio) e informais (blogs e panfletos) ampliaram a voz dos cicloativistas e com isso, o número de cicloativistas em São Paulo ampliou-se também. Bruno Ianoni relata a diferença entre pedalar na cidade antes e depois do cicloativismo;

*“Uma das coisas que **estimulou [o uso bicicleta] foi que eu passava pela [avenida] Inajar de Souza e via uma ciclovía.** Daí eu pensava: vou usar, **foi importante essa ciclovía,** ela me incentivou a usar a bicicleta. O resto do trecho eu ia pela calçada. Depois eu comecei a descobrir os blogs da galera do cicloativismo, eles falavam pra andar na rua, no mesmo sentido dos carros e eu morria de medo, eu ia pela sarjeta e pelo cantinho. **Eu achava que aquele não era meu espaço, que eu não deveria atrapalhar os carros.** Então vinha um carro e dava a passagem. E tomava várias finas. Eu continuei lendo e aprendendo, tendo coragem, isso mudou toda minha relação com pedalar. Teve uma ação dos cicloativistas na inauguração da ponte estaiada⁷, em 2008. **Eu vi aquele pessoal com cartazes e bicicletas. Eu vi nos jornais e na internet.** O pessoal reclamando da obra superfaturada etc. Aí eu pensava: todo*

⁷ Inaugurada em 2008, a Ponte Octávio Frias de Oliveira é um dos principais cartões postais de São Paulo. Localizada em área nobre da cidade, no bairro do Brooklin, ela cruza o Rio Pinheiro.

mundo sabe que as obras são superfaturadas. Porque o pessoal está reclamando disso? Mas daí eu fiquei curioso, e fui atrás” (IANONI, 2021).



Figura 9 - Ação dos cicloativistas na inauguração da ponte estaiada

Fonte: G1

A relação entre ação política e o uso cotidiano da bicicleta pode ser percebida na fala de Odir Zuge Jr. Para o cicloativista, andar de bicicleta e ser cicloativista é ter orientação e práticas políticas anarquistas;

*“Eu percebo, até mesmo pela minha formação de filosofia política, que não existe neutralidade. **Não existe usar a bicicleta de forma neutra.** Eu até uso esta frase na minha tese de doutorado: **ninguém usa a bicicleta de maneira impunemente.** Na hora que você escolhe a bicicleta para transporte **você está tomando uma decisão política.** Eu percebi isto rapidamente. Eu me incomodava com a turma da bike-on-list [grupo de e-mail de ciclistas] que dizia que andar de bicicleta é só andar de bicicleta. Não! **andar de bicicleta é questionar todo um sistema,** mesmo que você faça isso todo o fim de semana. (...) Os cicloativistas do mundo inteiro são **anarquistas práticos**, as vezes eles nem sabem o que é anarquismo, mas as práticas são anarquistas. Não tem lideranças claras*

elas são fluídas, descentralizadas, lideranças situacionais, elas aparecem e desaparecem, elas não têm uma figura para ser cooptada e desmontar o movimento. Usa práticas anarquistas” (ZUGE JR., 2021).

Renata Falzoni relaciona o cicloativismo como uma possibilidade natural da pessoa que pedala na cidade e logo, de alargamento da formação política;

*“Para cada nível de entendimento da ferramenta bicicleta que a pessoa tem, o diálogo é um. Quando uma pessoa entende que a bicicleta é uma ferramenta que traz a escala humana para o cidadão, **faz ele interagir com o espaço urbano e questionar sua cidade**, aí ele tá apto a entrar no cicloativismo e entender das coisas. A bicicleta é a ponta do iceberg, o que vem por baixo é o que a gente se preocupa. **Não tem a ver com a bicicleta, mas com os efeitos colaterais dela**. Então, sim, eu atribuo a **bicicleta e os ativistas a salvação do planeta**. Tem um monte de gente, que mudou a cabeça porque começou a pedalar. Podem ser que não sejam todos, mas faz parte do processo da **bicicleta você voltar a ser pessoa**. (...) Os **ciclistas sabem o custo da energia**, isso muda o cidadão. Mas não é só isso, tem que ter estudantes pedalando e pensando, pessoas em congressos, influenciando políticas públicas” (FALZONI, 2021).*

5. A glamorização do uso da bicicleta

É consenso entre os cicloativistas entrevistados que, principalmente após expansão da infraestrutura cicloviária paulistana, a bicicleta ganha um novo status social. Sobre esse assunto comenta Renata Falzoni;

*“Esse fenômeno da **gentrificação da bicicleta é mundial**. No mundo inteiro existe uma **gentrificação da bicicleta**. **O Brasil é o "elo perdido" porque mantém, e manteve, uma raiz muito forte de "bicreteiro"**, fala **isso com muito orgulho, das bicicletas de trabalhador**. A Europa é a primeira a **gentrificar**. Como eles têm uma classe média mais numerosa, os pobres podem usar o carro e tudo bem. Nas cidades é **elegantíssimo** as mulheres pedalando nas cidades. Nos Estados Unidos o retorno da*

*bicicleta surge com o subsídio público da bicicleta para combater a obesidade infantil. No Brasil saiu da periferia e veio para o centro. **Saiu da periferia porque duplica-se avenida**, aumenta a velocidade, **assim o cara melhorou de vida e vai pra moto**. Outro fator central, foi a **diminuição da fabricação mundial de bicicleta**. As **bicicletas pararam de ser simples** e tiveram maior valor agregado. Eu não vejo numa crítica dizendo gentrificou e ponto! Não, a gente tem que **resgatar os bairros compactos, para que a bicicleta volte a ser um transporte de trabalhador**. A gente tem que promover a intermodalidade, as bicicletas elétricas, as infraestruturas conectadas” (FALZONI, 2021).*

Sobre uma possível transformação do sentido de andar de bicicleta, principalmente com implementação das ciclovias nas áreas nobres das cidades e com a publicidade sobre os ciclistas, o cicloativistas entrevistados colocaram as seguintes visões:

*“**A bicicletada nasce em São Paulo com o espírito anticapitalista, anti-imperialista, antiglobalização, e o que o capitalismo faz? O que faz com qualquer agenda, que é deturpar tudo, colocar em uma embalagem e virar mercadoria**. E o capitalismo faz isso com qualquer coisa: reciclagem, mudanças climáticas, energias renováveis. O espírito da solidariedade do, olha vamos fazer isso pelas pessoas, se perde se não é fomentado. E é claro que pode se perder, o capitalismo é o rei de fazer isso. Transformar toda a luta coletiva em fator individual, e o carro é grande exemplo disso, **quando fecha a Ford é um problema social, vai perder muitos empregos, então tá tudo concatenado (...)** Então se a gente não fomenta este espírito da solidariedade, de que a bicicleta, o “bicicleteiro”, o ciclista de estrada, o ciclista de pista e o fixero [ciclistas que usam bicicleta de corrida com uma marcha], **é tudo igual, vulnerável igual, e precisa de política pública igual. (...)** **A classe é a divisão do sistema capitalista não da bicicleta”** (CAVALCANTE, 2021).*



Figura 10 - Cicloativista Aline Cavalcante⁸ no ato pela vacina e pelo fora bolsonaro.

Fonte: @alinecalvantebr

Renata Falzoni e Odir Zuge Jr. complementam sobre a democratização que a bicicleta e, principalmente, das ciclovias trazem para os espaços elitizados da cidade:

*“Qual é o único lugar da cidade de São Paulo que você **vê inclusão social na rua**? É na ciclovia, principalmente na Faria Lima. Eu mostro isso, pelos sapatos que as pessoas estão usando ao pedalar [comenta sobre o vídeo*

⁸ Aline Cavalcante é Jornalista. Foi diretora de participação pública da ONG ciclocidade. Participa da discussão sobre gênero e transporte urbano. Atualmente elabora pesquisa sobre a relação das cidades com as mudanças climáticas.

de créditos de seu documentário]. Você vai ver galochas de operário, de açougueiro, sapatinhos de 2 mil reais, melissa de plástico, chinelo, sapato de porteiro” (FALZONI, 2021).

*“Hoje o uso da bicicleta que explodiu na cidade de São Paulo. Há uma categoria que se beneficiou muito pelas políticas instauradas em São Paulo, que são **os entregadores. Eles são os maiores usuários das estruturas nas regiões centrais.** Faria Lima que não tinha bicicleta, hoje eles congestionam as ciclovias” (ZUGE JR., 2021).*



Figura 11 - Entregadores criam bike-ponto entre as Ruas Gomes de Carvalho e Vicente Pinzon. No entorno da ciclovias da Avenida Faria Lima.

Fonte: <https://piseagrama.org/>

6. Divergências internas

Nem tudo é consenso. No cicloativismo houve, por exemplo, o polêmico caso do capacete. Alguns ciclistas achavam um absurdo a não utilização do capacete, entretanto, outros, por não quererem criar uma diferenciação entre os ciclistas esportistas e os ciclistas tradicionais, negavam-se a usar. Como apresentado no

texto “Capacete é coisa que colocaram na sua cabeça” do cicloativista Vitor Leal (2010).

*“Pedalo sem capacete porque não acho fundamental. Pedalo sem capacete e com roupas “civis” porque quando um pedestre me vir quero que ele pense “que legal que ele está de bike, eu podia estar também” e não “Pedalar é perigoso e eu preciso de um monte de roupas especiais”. Pedalo sem capacete porque acho bonito. Porque quando um motorista me vir ele pode pensar duas vezes nas consequências de uma fina. Pedalo assim porque não uso capacete para andar, para dirigir ou para usar o banheiro. Porque prefiro prevenir acidentes. Pedalo porque me sinto mais seguro assim. **Pedalo sem capacete porque eu estou me locomovendo e não praticando esporte – muito menos radical. E se um dia você me vir pedalando de Kilt [saia masculina], é porque deve ser mais seguro – e divertido – pedalar assim”** (LEAL, 2010).*

Já sobre a institucionalização do cicloativismo, a maior crítica ocorreu em 2016, com a publicação do texto, “Os donos do cicloativismo - Um caso paulistano”. Nele, Sabrina Duran elenca dois questionamentos sobre os rumos do cicloativismo institucionalizado das associações como o Ciclocidade e o Instituto CicloBR: o patrocínio e o direcionamento do banco Itaú nos rumos das organizações; e a exploração do trabalho dos ciclistas que, por boa vontade, trabalham de voluntários para estas associações, como no evento Bicicultura realizado no mesmo ano.

Duran (2016) aponta que um dos problemas centrais do cicloativismo institucional é só colocar em questão as implementações de ciclovias, esquecendo as demandas históricas do movimento. Além das instituições não darem a devida importância às questões sociais mais urgentes, como, por

exemplo, a retirada de pessoas em situação de rua para a construção da ciclovia do Minhocão⁹.

Outro fato relevante é o exclusivismo dos “meninos do cicloativismo”¹⁰ no processo. Segundo Duran (2016), os “meninos do cicloativismo”, serviriam como legitimadores das propostas políticas pró-bicicleta desenvolvidas exclusivamente pelo banco Itaú.

“Antes de ganharem dimensão da coletividade, as conversas sobre políticas públicas de mobilidade por bicicleta na maior cidade da América do Sul são feitas pelo Itaú com “os meninos”. Uma espécie de petit comité do cicloativismo paulistano” (Durán, 2016).

Questionada sobre a relação dos bancos e as ONGs do cicloativismo Aline Cavalcante, integrante da diretoria do Ciclocidade, responde:

*“O **cicloativismo** tem que manter a chama da **solidariedade, cooperativismo, do anticapitalismo**. Fazer parceria com o banco, hoje não tem outra forma, eu adoraria que os partidos de esquerda PT, PSOL financiassem a bicicleta, mas não tem! Quem financia as associações de bicicleta é o capital, porque estamos no capitalismo. Como se blinda um pouco disso? Com formação política, mostrando para as pessoas novas que só possível com um raciocínio de esquerda, com uma visão progressista, com **solidariedade entre os ciclistas**, e isso tudo é **ideologia da esquerda**. A direita é a ideologia do neoliberalismo, do cada um por si. E no cada um por si, o ciclista se fode! porque não tem respeito*

⁹ O Elevado Presidente João Goulart, é uma importante via expressa paulistana. Ela conecta a região do bairro da Barra Funda ao centro da cidade. A parte inferior do minhocão ganhou uma ciclovia em 2015.

¹⁰ Segundo Duran (2016), “meninos do cicloativismo” era a forma na qual as lideranças da ONG Ciclocidade eram conhecidas pelos agentes do banco Itaú.

*pelo próximo, não tem compaixão pela vida do outro. **Se é para ser individual, você, ciclista vai morrer, você é o mais frágil, você só vai sobreviver no coletivo.** Isso eu **aprendi na bicicletada.** Mesmo eu, trabalhando com o Itaú, e o Ciclocidade, trabalhando com o Itaú – ninguém gosta muito disso – , mas **a gente se blinda nas nossas ideologias, nas utopias.** Pegar este dinheiro e ir para as periferias, fazer, fortalecer e construir” (CAVALCANTE, 2021).*

Com o crescimento e a popularização do cicloativismo ocorreram divergências sobre as pautas estruturantes do movimento, como na divisão entre os cicloativistas do centro expandido (os primeiros cicloativistas da Praça do Ciclista) com os novos cicloativistas periféricos, como apresenta Zuge Jr:

*“Luta interna do movimento, é a questão das pontes. **O movimento começa na classe média, só que aí vão chegando as pessoas de fora.** E é a gente [moradores da periferia] que pedala até o centro, mas os cicloativistas do centro não pedalam até a casa da gente. Isso aconteceu, o próprio movimento ia ser cercado pelo pessoal de fora, e o pessoal de fora, de vez em quando, tem falas mais duras, porque toma mais porrada.*

***É mais fácil ser atropelado no Tremembé¹¹, do que na Doutor Arnaldo¹².** O pessoal da periferia vinha com falas mais duras, mais radicais. Quando sai a construção da carta compromisso, redigido pelo pessoal do centro, eles me mostram o texto e no texto não falava absolutamente nada sobre as pontes em cima da Marginal Tietê. Eu lembro da discussão o pessoal dizendo: está contemplado as pontes quando a gente fala das vias rápidas, eu dizia: não! Não está*

¹¹ Jardim Tremembé é um bairro periférico, localizado na Zona Norte da Cidade de São Paulo.

¹² Importante avenida do centro expandido paulistano.

contemplado! Eles vão deixar as pontes de fora, tem que falar das pontes. E quando teve a primeira reunião com o Haddad, o Roberson¹³ chegou e fez uma fala mais dura que a minha. **O pessoal de periferia quando começa a invadir o movimento, ela continua sendo de classe média, mas são periféricos, eles têm uma realidade híbrida. A gente é simultaneamente periferia e classe média**” (ZUGE JR., 2021).

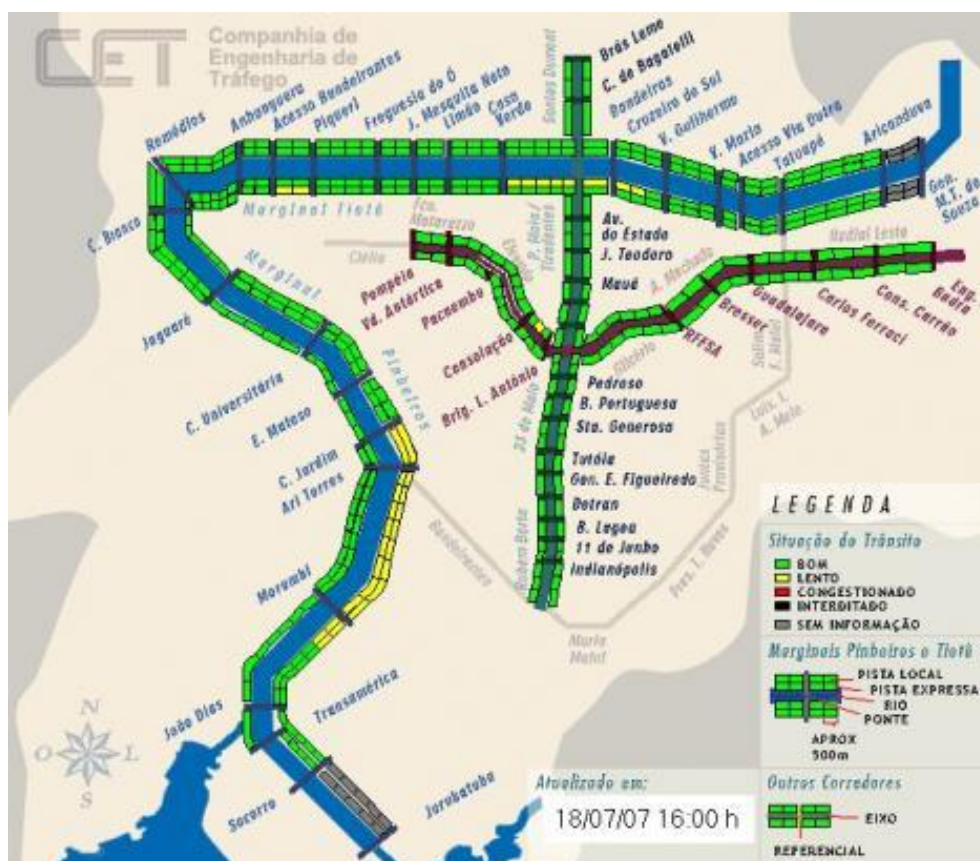


Figura 12 - mapa da fluidez do trânsito de São Paulo. relação das pontes e viadutos da cidade.

Fonte: infopod.com.br

¹³ Roberson Miguel é um Cicloativista que atua na região da Brasilândia, bairro periférico da Zona Norte da cidade.

C. A classe média redescobre a bicicleta: o início do cicloativismo paulistano

Antes da discussão dos movimentos cicloativistas paulistanos, em 1979, a jornalista Renata Falzoni fundava o *Night Bikers Club* do Brasil. Um grupo de ciclistas que organizavam encontros noturnos para pedalar na cidade. Esse grupo foi o pioneiro do que anos depois viria a ser uma tradição do ciclismo urbano de São Paulo, as pedaladas noturnas na cidade.

Os ciclistas encontravam-se no bairro do Itaim Bibi para pedalar em grupo, formando uma nova classe de ciclistas paulistanos, os ciclistas das classes médias e classe altas.

Segundo Renata Falzoni, a iniciativa *Night Bikers* consistia em colocar as classes médias para pedalarem na cidade e, desta forma, vivenciar a cidade pela perspectiva da bicicleta. Pois, segundo Falzoni,

*“Eu, na década de 70 e 80, evitava trazer à tona a bicicleta de transporte simplesmente. **Eu fiquei mais preocupada em colocar um glamour da bicicleta [como nos] night bikers, ciclista noturno, levar as pessoas para respeitar a bicicleta.** Plantando uma consciência, uma semente da bicicleta na classe dominante. E assistindo uma massa de trabalhadores tendo que abdicar da bicicleta, ou porque eles estavam sendo expulsos do centro da cidade para a periferia, ou porque eles estavam sendo empurrados pelo glamour da moto e do carro, e tudo isso porque eles estavam em uma cidade que não era mais exequível para a bicicleta”* (FALZONI, 2021).

A estratégia seria requalificar o significado da bicicleta na cidade, torná-la novamente glamorosa e uma opção possível para o lazer urbano. Renata Falzoni, como grande entusiasta das bicicletas, é sensível às causas que levaram as “classes populares” a abandonar o veículo e seduzirem-se pelo automóvel. Foi assim que São Paulo torna-se-ia uma cidade com infraestrutura cicloviária: quando as classes mais abastadas aceitaram a importância e o prazer da locomoção por bicicletas.



Figura 13 - a bicicleta *mountain bike* torna-se fetiche de consumo.

Fonte: <https://acervo.folha.com.br/>

Ao longo da década de 1990, algumas ações pró-bicicletas aconteceram na cidade. Em 1997, com a liderança de Renata Falzoni, sete cicloativistas formaram uma barreira de bicicletas diante o carro de Celso Pitta, prefeito de São Paulo. Então, a barreira fez o prefeito dirigir com a velocidade reduzida de apenas 5 Km/h entre sua residência e a prefeitura de São Paulo, obrigando o prefeito a receber os cicloativistas no Palácio das Indústrias (CICLISTAS...1997).

Outra ação relevante resultou da implementação do Código Brasileiro Trânsito (CBT), em 1998, quando o uso da bicicleta foi reconhecido como um meio de transporte no país. E, mais uma vez, Renata Falzoni estava presente. Ela e um grupo de ciclistas realizaram uma viagem de bicicleta a Brasília com o intuito de pressionar o então presidente, Fernando Henrique Cardoso, a sancionar o novo código.

Em seu discurso para o presidente, Renata Falzoni aponta:

"Nós, usuários da bicicleta como meio de transporte no Brasil, viemos há tempos marginalizados, não apenas pelos condutores de veículos motorizados, mas pelas próprias autoridades responsáveis. O planejamento urbano e a engenharia de trânsito neste país não englobam a circulação de bicicletas em seus projetos" (FALZONI, 2010).

Além das ações coletivas, alguns integrantes de departamentos públicos defenderam o uso da bicicleta na cidade, como no caso do engenheiro e ambientalista Werner Eugênio, responsável pela recém-criada pasta da Secretaria do Verde e Meio Ambiente de São Paulo. Em 1994, Eugênio realizou o Projeto Ciclista, o primeiro projeto que estabelecia o diálogo entre ciclista e poder público na cidade. Nele foram propostas estruturas cicloviárias que atravessavam a cidade, porém nunca saíram do papel.

Então, o primeiro momento do cicloativismo paulistano é focado na transformação da bicicleta em um bem de consumo das classes abastadas.

Constatamos, assim, nas ações dos primeiros cicloativistas, uma verdadeira ação política, na acepção de Ana Clara Torres Ribeiro, no âmbito da luta cultural e da manipulação dos valores e dos signos (RIBEIRO, 2014). Para ela o movimento social dos anos de 1990, diferentemente dos anos de 1960 que visavam o controle dos meios de poder, “aparece muito mais como uma disputa de oportunidades de integração social, de superação de estigmas, de mobilidade ascendente (...). Pode-se equalizar um pouco este jogo, tentando melhorar e democratizar o acesso, mas este é o limite” (RIBEIRO, 2014 p.73).

Ana Clara denuncia o pragmatismo das ações políticas, fruto do “realismo exacerbado”. Para quem as ações que visam mudanças práticas, focadas em grupos específicos, tendem, ao longo do processo, à criação de concorrentes e disputas com outros grupos sociais. Por isso a pauta das bicicletas deve ser integrada em amplo processo de transformação socioespacial.

A própria Renata Falzoni reconhece o avanço da segunda fase no cicloativismo paulistano:

“Eu considero o ativismo da bicicleta em São Paulo com o antes e o depois da bicicletada. Nesse sentido, a gente pode dizer que a praça do ciclista surge no meio desta quebra de paradigmas, que também é somada com a internet” (FALZONI, 2021).

D. O que é *critical mass*? E a primeira bicicletada

As *Critical Mass* surgiram em São Francisco nos Estados Unidos, em 1992, por intermédio de Chris Carlsson e seu grupo *San Francisco Bike Coalition*. Mensalmente, um grupo de ciclistas da cidade reunia-se e realizava uma pedalada, para que, naquele dia, fosse visível a presença e a existência de ciclistas na cidade (ZUGE JR., 2015).

Esses passeios eram baseados nas estratégias dos chineses para atravessar as grandes avenidas. Quando o projetista de bicicleta George Bliss viajou para a China para pesquisar sobre bicicletas reparou que nas vias não existiam muitos semáforos, dificultando o cruzamento dos pedestres e ciclistas. Os ciclistas e pedestres aguardavam a chegada de mais pessoas formando uma massa e assim conseguiam atravessar com segurança. Esta é a noção da massa crítica: uma massa de corpos que se protegem mutuamente (ZUGE JR., 2015).

Outra característica fundamental da massa crítica é a falta de lideranças ou estatutos. Não existe qualquer definição de trajeto. Cada participante pode escolher o caminho, bastando pedalar no início e escolher o rumo a seguir. Também não tem qualquer tipo de regulamentação junto aos órgãos públicos, pois a proposta dos ciclistas é promover uma “coincidência organizada”. Seria como se, por força do acaso, todos os participantes da pedalada estivessem ali, no mesmo lugar, indo para o mesmo trajeto e causando inúmeros transtornos aos motoristas.

As massas críticas são um misto de protesto e celebração. Muitas vezes os pedestres, ao cruzarem uma massa crítica, não conseguem definir se aquele grupo de ciclistas estão protestando ou fazendo uma festa de rua, visto que os ciclistas costumam sair fantasiados, com acessórios coloridos nas bicicletas, caixas de sons e chapéus extravagantes. Esse tipo de indumentária é uma forma de ganhar os holofotes. Uma das principais características de uma Massa Crítica é chamar atenção, colocar-se em evidência.

Segundo os relatos do cicloativista Odir Zuge Jr, a primeira bicicletada paulistana foi realizada em 2002, com a convergência entre grupos anarquistas, que reconheciam a bicicleta como um meio de transporte anarquista, e os grupos de

ciclistas da cidade. Grande entusiasta das bicicletas, Odir foi a ponte entre esses dois mundos. Integrante do grupo de e-mail do *yahoo bike-one-list*, era um militante anarquista e frequentava os cursos de língua esperanto no CCAL, onde conheceu os grupos antiglobalização. Nesse período, os anarquistas organizavam manifestações contrárias à implementação da ALCA (Área de Livre Comércio das Américas).

Foi em um desses encontros no CCAL que eles tiveram o primeiro contato com a *Critical Mass* de São Francisco. Foi assim que marcaram para o dia 29 de junho de 2002, um sábado, a primeira bicicletada de São Paulo, totalmente alinhada com os movimentos antiglobalização dos anos 1990. Gohn (2014) reconhece que “aquelas manifestações eram compostas por grupos minoritários, reuniam minorias e tinham espírito global” (GOHN, 2014). O lema presente dos movimentos foi “um outro mundo é possível” totalmente alinhado aos Fóruns Sociais Mundiais como o de Porto Alegre, e os movimentos zapatistas de Chiapas, no México.

O relato do cicloativista Odir Zuge Jr, publicados na reportagem “A história oral da bicicletada em SP”, apresenta mais detalhes sobre o surgimento e desdobramento da bicicletada paulistana,

“Quando a bicicletada começou, os contatos que a gente tinha eram de uma internet discada. Então as notícias chegavam por terceiros, muitas vezes. Quem começou a trabalhar a ideia de uma Massa Crítica mensal dentro do nosso grupo foi um hoje professor da USP chamado Pablo Ortellado. O Pablo foi o primeiro a citar. Ele não pedalava, mas já tinha o conhecimento do que estava acontecendo em San Francisco e começando a se espalhar pelos Estados Unidos. Nós estamos falando de discussões nossas em 2000/01.

A bicicletada não é um simples grupo de pedalada. Os grupos de pedal noturno são de lazer, na verdade, né. Eles têm uma outra cabeça, enquanto a nossa pegada é mudar mesmo o perfil da cidade. Várias questões surgem junto com a bicicleta. Muitas pautas se misturam. O que ocorre dentro do movimento é o seguinte: a bicicleta acaba sendo um


gancho para esse cidadão que tem uma vida cotidiana totalmente compartimentada, dentro de um quadradinho, abrir os olhos pra outras questões.

Tem um folheto, inclusive, de 2001, em que a gente convoca uma bicicletada Contra o G8. E na época nós usávamos o termo bicicletada como uma manifestação episódica, não um negócio recorrente, que fosse acontecer todo mês. Vem de lá o uso do termo bicicletada para as manifestações, e a partir do dia 27 de junho 2002 começamos a fazer mensalmente. Todas as anteriores ocorreram dentro dos protestos antiglobalização. Essa de junho de 2002 foi a primeira da Massa Crítica, com a pauta bicicleta.

"Nos primeiros oito meses acontecia aos sábados de manhã. Até que se cria um volume maior de participantes e se consegue pular para sextas à noite. Na primeira edição foram 12 pessoas. Foi aumentando progressivamente. São Paulo teve muita bicicletada com meia dúzia de gatos pingados, e muitas com duas, três mil pessoas. Hoje, pode-se contar com umas 100, 150 pessoas nas edições mensais, faça chuva ou sol. Agora, a bicicletada não é só um evento mensal, é toda a rede de contato que se forma no entorno. É comum a presença de pessoas que frequentam os passeios noturnos de lazer, e, na última sexta do mês, aparece na bicicletada" (A HISTÓRIA OR..., 2017).

BICICLETADA CONTRA O G8!

Dia 20 de Julho, os 8 países mais poderosos do mundo vão se reunir em Gênova, na Itália, para discutir o destino do planeta. Durante a reunião, milhares de pessoas vão protestar e mostrar que a democracia está nas ruas. Mais uma vez os grupos anticapitalistas de São Paulo chamam os homens e mulheres de boa vontade para tomarem a Avenida Paulista, dessa vez, para uma **BICICLETADA** contra o capital. *Traga sua bicicleta, skate, patins, patinete ou venha a pé mesmo.*



A rua é do povo! Não estamos parando o trânsito, nós somos o trânsito!

Onde: Em frente ao prédio da Gazeta, na Av. Paulista
Quando: Sexta-feira, dia 20 de Julho, ao meio-dia

**Um outro mundo é possível...
Um mundo sem líderes!**

Figura 14 – Panfleto da primeira bicicletada.

Fonte: <https://asbicicletas.wordpress.com>

Nas bicicletadas seguintes, o ponto de encontro foi mudado do Masp para a esquina da Avenida Paulista com a rua Consolação, na Praça do Ciclista. Nesse período, a bicicletada não foi apenas uma forma de protesto contra o capitalismo global, mas uma atividade que reivindica outra cidade, como aponta o blog apocalipse motorizado do cicloativista Thiago Benicchio,

“Toda última sexta-feira de cada mês, acontece a bicicletada de São Paulo, a ciclo-festa-passeata de quem usa transporte não-motorizado. A pedalada mensal celebra a busca por cidades mais agradáveis, menos poluídas, menos violentas e mais humanas. Pedalamos por espaço e pelo

respeito no trânsito, afinal, o direito de locomoção é das pessoas, não das máquinas” (BENICCHIO, 2006).

Detalhe significativo é que, por meio do relato dos cicloativistas entrevistados, a apropriação da cidade e da política do ponto de vista da bicicletada fica esteticamente descrita.

*“**Militar por uma causa urbana**, dentro de um ambiente horizontal, como a bicicletada tornou aquelas pessoas do cicloativismo a **adquirem mais tato sobre sociedade, elas têm mais tato sobre política**, você tem uma construção de uma nova cidade a ser feita, mas a partir do diálogo.*

*Eu cheguei na bicicletada pela primeira vez, na pedalada junina. Pedalada temática, todo mundo fantasiado, foi bem importante para mim que sou nordestina e tinha saudade de festa junina. Quando cheguei comecei a conversar com um grupo de pessoas, que para mim era as mais articuladas e a frente do movimento, **para mim era difícil entender que eles não eram líderes**.*

*Depois de um tempo eu fui perceber que **todos somos responsáveis pela condução da bicicletada**.*

*A bicicletada tem um ganho enorme sobre organização. Ela trouxe para o centro expandido um movimento mega anárquico, você não tem líder, não tem pauta, não tem agenda. **A gente se encontra e vai causar**, o que tiver que causar. Ao mesmo tempo ela propõe visões, ela propõe debates, mas não é bicicletada, são as pessoas. A bicicletada enquanto tinha pessoas comprometidas com aquele movimento eram incríveis, mesmo com as tretas, eram incríveis.*

***A bicicletada ajudou muito São Paulo a questionar essa autoridade do carro**, mesmo que a bicicletada não tivesse uma bandeira política. Na hora que as pessoas se encontram de bicicleta, em uma praça, e saem para pedalar em uma cidade que não tem ciclovia e nem respeito, aquilo vira uma explosão.*

Quando **eu percebi que a gente podia fechar uma avenida**, parar o trânsito da cidade de São Paulo, e que aquilo iria estar nos jornais do outro dia, foi transformador.

Com o tempo fui entendendo **que a massa crítica não parava a cidade, mas parava as vias do capital**. A bicicletada mostrou para São Paulo que a bicicleta existe, que ela é presente, que ela pode parar uma cidade, que ela pode mudar uma cidade, e que juntos somos imbatíveis. Se sozinho um motorista me atropela, em 200 não vai ser tão simples para ele passar por cima de mim. **A bicicletada para mim foi uma escola política, eu cresci muito politicamente na bicicleta**.

A bicicletada é regada de política e do princípio ao fim é político, principalmente antes do Haddad.

Ir para a bicicletada não era uma coisa pesada, era uma coisa leve. **O clima era de festa, vamos celebrar a vida**. Me vendiam a ideia de que São Paulo era linda era ótima e possível, mesmo com a morte da Marcia. **O lazer da bicicletada transformava a dor, não em conformismo, mas em um conforto**” (CAVALCANTE, 2021).

E. Formação da centralidade da Praça do Ciclista

1. Linha do tempo

Desde a inauguração da Praça do Ciclista, em 2006, até o presente, várias ações dos cicloativistas foram realizadas na cidade de São Paulo. Objetivando desenvolver uma linha do tempo do cicloativismo desde a constituição da Praça do Ciclista, a pesquisa organizou os relatos, as reportagens da mídia especializada, textos dos blogs e páginas da internet relacionadas ao tema.

Desse modo, tal linha do tempo apresenta as principais ações políticas organizadas pelos coletivos representadas naquela praça. Com a frequência das bicicletadas, toda última sexta-feira do mês, possibilitou-se a aproximação de ciclistas da cidade inteira, criando solidariedade, amizade e reflexão conjunta sobre os problemas da cidade.

“A cidade reúne um considerável número das profissões cultas, possibilitando o intercâmbio entre elas, sendo que a criação e transmissão do conhecimento têm nela lugar privilegiado (...) Diga-se, então que é, a cidade, lugar de ebulição permanente.” (SANTOS,2014c, p.60).

Para Ana Clara Torres Ribeiro (2014), a transformação radical é possibilidade exata e concreta, por isso é necessária uma classificação das ações sociais, pois “a ação política está para além da reprodução, ela é projetada para além da coisa como ela está agora, das relações sociais como elas estão desenhadas no momento.” (RIBEIRO, 2014, p.43).

Então a pesquisa questionou-se: em quais ações políticas realizadas pelos cicloativistas estão elementos para a transformação integral da sociedade?

Para acionar esta questão, Ribeiro (2014) reconhece a necessidade de classificar as ações sociais para poder observá-las segundo seus sentidos, reconhecendo os vínculos entre os sujeitos sociais, a conjuntura e o lugar (RIBEIRO, 2013b).

Aos moldes dos tipos ideais, a ação política dos cicloativistas foram, aqui, sistematizadas visando a organização didática de seus feitos. Na linha do tempo estão incorporadas as atividades que, de alguma forma, iniciaram-se dos coletivos que frequentam a Praça.

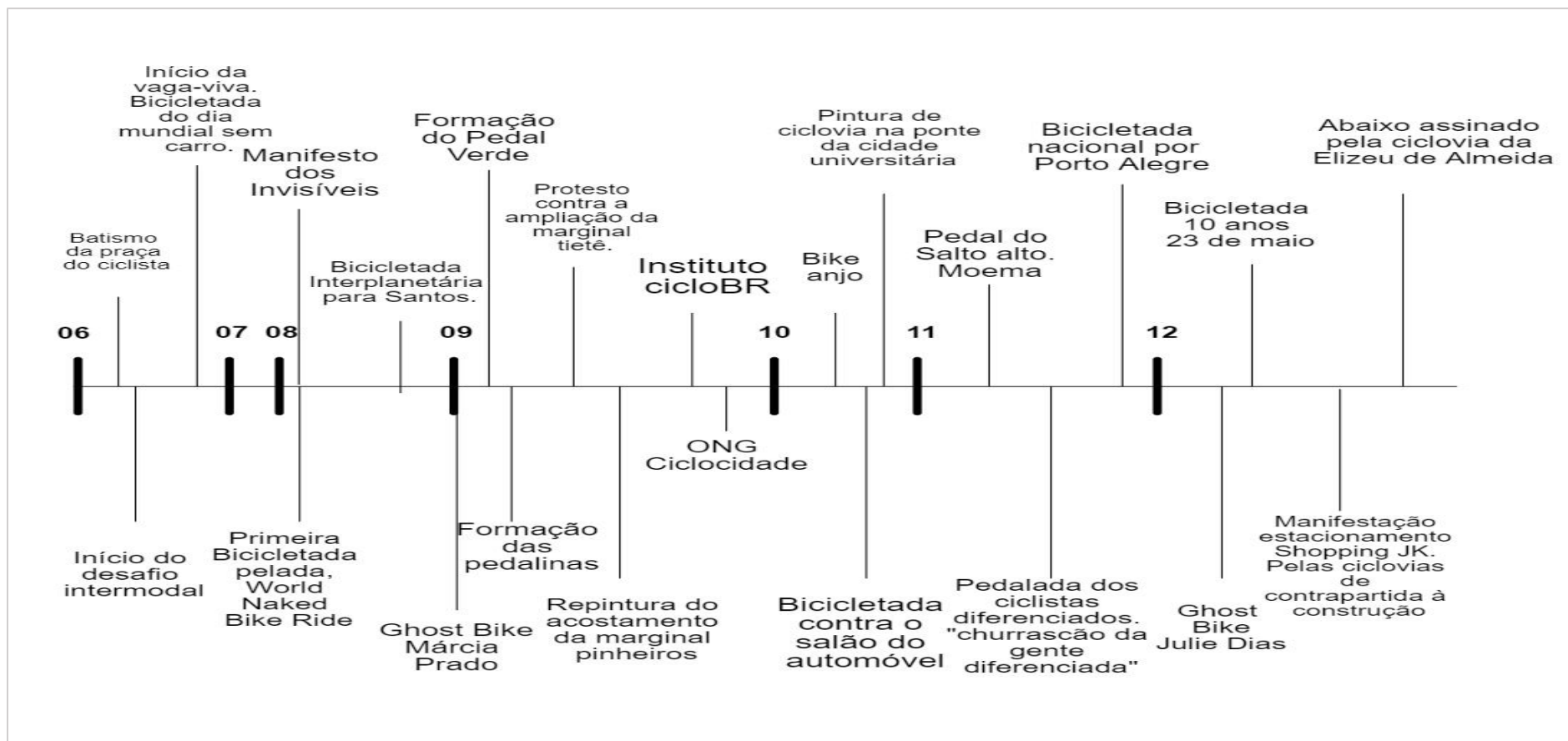


Figura 15 - a linha do tempo do cicloativismo da praça do ciclista (2006 - 2012).

Fonte: Elaboração própria.

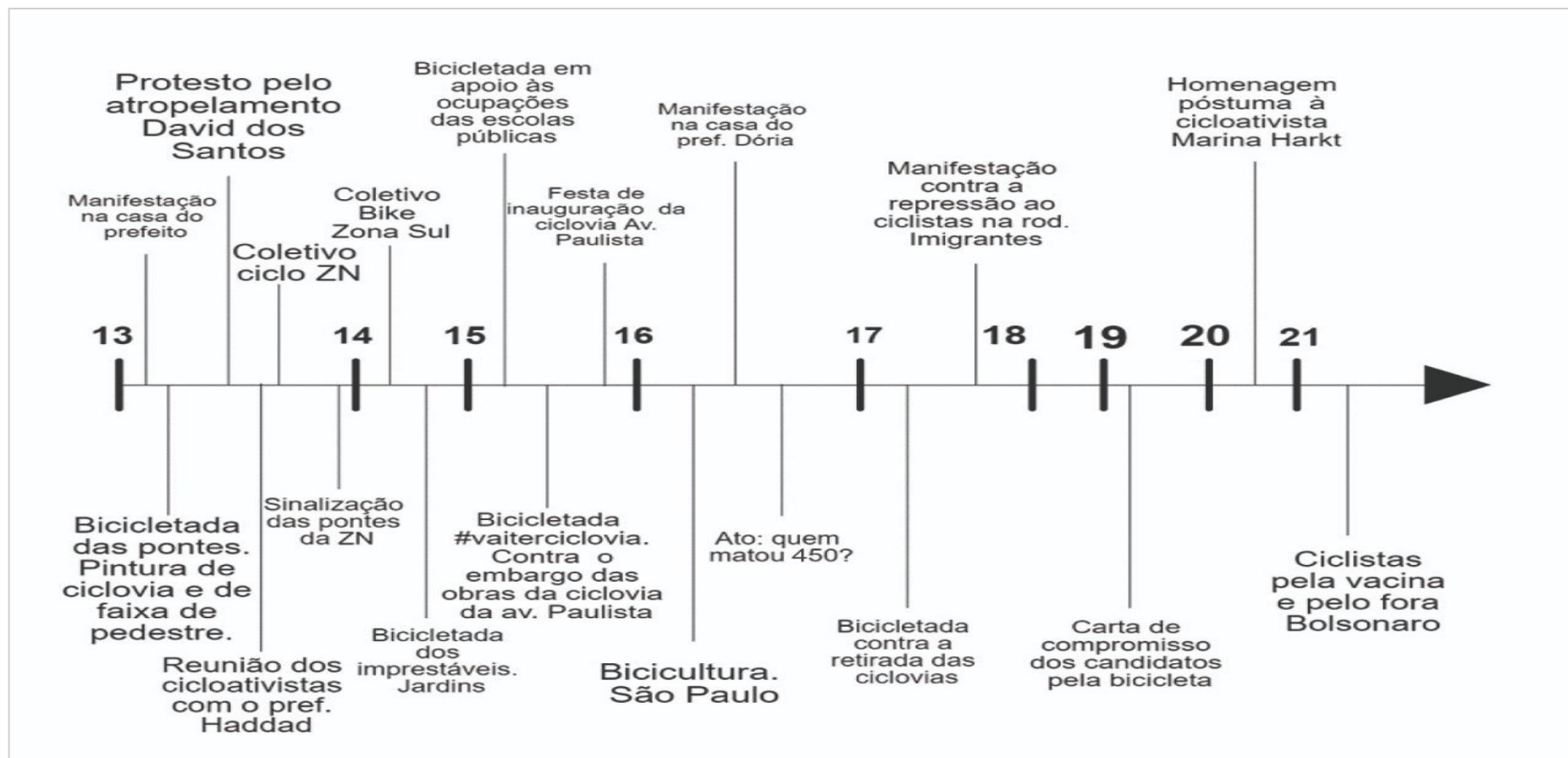


Figura 16 - a linha do tempo do cicloativismo da praça do ciclista (2013 - 2021).

Fonte: Elaboração própria

2. Organização e constituição

a) Ações e táticas institucionalizadas pró-bicicletas

(1) Elementos acionadores

Institucionalização do cicloativismo; formação de grupos de ‘*advocacy*’ pró-bicicleta; alianças com empresas privadas – principalmente os bancos Bradesco e Itaú; defesa da bicicleta em várias conotações – turismo, transporte, esporte e lazer; fomento à pesquisa para conhecimento da realidade do ciclista; proposição de políticas públicas.

(2) Ações resultantes

(A) Formação das ONGs

(i) Instituto CicloBR

É uma organização focada na mobilidade sustentável, mas, principalmente, pela promoção e defesa do uso da bicicleta na cidade (CICLOBR, 2021).

Principais atividades:

- **Desafios intermodal:** Corrida entre vários tipos de modais no horário do *rush* paulistano – pedestre, usuário de transporte público (viagem integral + uso de dois modais), ciclista por vias rápidas, ciclistas por ciclovias, patinador, motorista de automóvel, motociclista, helicóptero.
- **Implementação da Rota Márcia Prado:** Rota ciclo-turística que liga São Paulo a Santos.
- **Movimento conviva:** Parceria com o Banco Bradesco para realizar o SOS – serviços de reparos de bicicleta nas ciclofaixas de lazer.
- **Participação política institucional:** Câmara Temática da Bicicleta e do Conselho Municipal de trânsito e transporte do Município de São Paulo.

(ii) Ciclocidade

“Tem como missão contribuir para a construção de uma cidade mais sustentável, baseada na igualdade de acesso a direitos, promovendo a mobilidade e o uso da bicicleta como instrumento de transformação” (CICLOCIDADE, 2021).

As atividades da Ciclocidade atua em três áreas:

- **Participação em Políticas Públicas:** Grupo de Trabalho (GT) Ciclovias e Câmara Temática no Conselho Municipal de Transportes e Trânsito (CMTT); GT Legislativo: acompanhamento da Câmara de Vereadores e Assembleia Legislativa de São Paulo; GT Segurança Pública: construir propostas, análise de dados e mapeamento dos roubos e furtos de bicicleta; GT Bicicletas compartilhadas: acompanhar a implementação e as carências dos sistemas de bicicletas compartilhadas na cidade.
- **Cultura da bicicleta:** GT Comércio e bicicleta: dar continuidade à campanha "bicicleta faz bem ao comércio", levantando dados e pesquisas sobre a relação do comércio e a bicicleta; GT Gênero: fomentar pesquisas e ações que visem discutir a relação entre as mulheres a bicicletas.
- **Pesquisa:** GT Contagens de Ciclistas: realiza contagens de ciclista para tornar visível o uso da bicicleta na cidade.
- **Gestão:** GT Associação: Cuidar da participação dos associados da Ciclocidade.

(iii) Bike Anjo

Inicialmente foi um grupo de e-mails unindo ciclistas experientes à ciclistas novatos, visando a troca de informações referente ao comportamento dos ciclistas nas ruas e avenidas da cidade, traçando as melhores rota. Ao longo de sua trajetória, o *Bike Anjo* cresceu tornando-se um portal, atuando em 834 cidades, com mais de 8200 ciclistas cadastrados na plataforma (BIKEANJO, 2021).

(B) Encontro Nacional

Bicicultura São Paulo 2016 – Que elo te move?

Encontro nacional de ciclistas. Realizado entre 26 e 29 de maio, com a organização nacional da UCB – União dos ciclistas do Brasil. Em São Paulo o evento foi liderado pela Ong Ciclocidade. (BICICULT...,2016). Principais eventos: discussões políticas, atividades culturais, show e promoção da cultura da bicicleta.

(C) *Abaixo assinado e manifesto dos invisíveis*

Abaixo assinado por ciclovia

Primeiro abaixo-assinado para a implementação da ciclovia na avenida Eliseu de Almeida, Zona Oeste da cidade. A ciclovia foi implementada 2 anos mais tarde.

Manifesto dos Invisíveis¹⁴:

¹⁴ Manifesto dos Invisíveis

Motorista, o que você faria se dissessem que você só pode dirigir em algumas vias especiais, porque seu carro não possui airbags? E que, onde elas não existissem, você não poderia transitar?

Para nós, cidadãos que utilizam a bicicleta como meio de transporte, é esse o sentimento ao ouvir que “só será seguro pedalar em São Paulo quando houver ciclovias”, ou que “a bicicleta atrapalha o trânsito”. Precisamos pedalar agora. E já pedalamos! Nós e mais 300 mil pessoas, diariamente. Será que deveríamos esperar até 2020, ano em que Eduardo Jorge (secretário do Verde e do Meio Ambiente de São Paulo) estima que teremos 1.000 quilômetros de ciclovias? Se a cidade tem mais de 17 mil quilômetros de vias, pelo menos 94% delas continuarão sem ciclovia. Como fazer quando precisarmos passar por alguma dessas vias? Carregar a bicicleta nas costas até a próxima ciclovia? Empurrá-la pela calçada?

Ciclovia é só uma das possibilidades de infraestrutura existentes para o uso da bicicleta. Nosso sistema viário, assim como a cidade, foi pensado para os carros particulares e, quando não ignora, coloca em segundo plano os ônibus, pedestres e ciclistas. Não precisamos de ciclovias para pedalar, assim como carros e caminhões não precisam ser separados. O ciclista tem o direito legal de pedalar por praticamente todas as vias, e ainda tem a preferência garantida pelo Código de Trânsito Brasileiro sobre todos os veículos motorizados. A evolução do ciclismo como transporte é marca de cidadania na Europa e de funcionalidade na China. Já temos, mesmo na América do Sul, grandes exemplos de soluções criativas: Bogotá e Curitiba.

Não clamamos por ciclovias, clamamos por respeito. Às leis de trânsito colocam em primeiro plano o respeito à vida. As ruas são públicas e devem ser compartilhadas entre todos os veículos, como manda a lei e reza o bom senso. Porém, muitas pessoas não se arriscam a pedalar por medo da atitude violenta de alguns motoristas. Estes motoristas felizmente são minoria, mas uma minoria que assusta e agride.

A recente iniciativa do Metrô de emprestar bicicletas e oferecer bicicletários é importante. Atende a uma carência que é relegada pelo poder público: a necessidade de espaço seguro para estacionar as bikes. Em vez de ciclovias, a instalação de bicicletários deveria vir acompanhada de uma campanha de educação no trânsito e um trabalho de sinalização de vias, para informar aos motoristas que ciclistas podem e devem circular nas ruas da nossa cidade. Nos cursos de habilitação não há sequer um parágrafo sobre proteger o ciclista, sobre o veículo maior sempre zelar pelo menor. Eventualmente cita-se a legislação a ser decorada, sem explicá-la adequadamente. E a sinalização, quando existe, proíbe a bicicleta; nunca comunica os motoristas sobre o compartilhamento da via, regulamenta seu uso ou indica caminhos

Carta-Manifesto assinado por vários cicloativistas paulistano. Denuncia a violência no trânsito, aponta como solução o respeito e a educação dos motoristas. Questiona à segregação dos ciclistas em ciclovias e ciclofaixas. “Preferimos crer que podemos fazer nossa cidade mais humana, do que acreditar que a solução dos nossos problemas é alimentar a segregação com ciclovias” (MANIFESTO DOS INVISÍVEIS, 2008).

b) Grandes manifestações de rua pró-bicicleta

(1) Elementos acionadores

Protesto-passeio lúdico; dar visibilidade ao ciclista; questionar o significado da rua. Por ter maior visibilidade proporcionam iniciação de novos ciclistas ao cicloativismo.

alternativos para o ciclista. A ausência de sinalização deseduca os motoristas porque não legitima a presença da bicicleta nas vias públicas.

A insistência em afirmar que as ruas serão seguras para as bicicletas somente quando houver milhares de quilômetros de ciclovias parece a desculpa usada por muitos motoristas para não deixar o carro em casa. “Só mudarei meus hábitos quando tiver metrô na porta de casa”, enquanto continuam a congestionar e poluir o espaço público, esperando que outros resolvam seus problemas, em vez de tomar a iniciativa para construir uma solução.

Não podemos e não vamos esperar. Precisamos usar nossas bicicletas já, dentro da lei e com segurança. Vamos desde já contribuir para melhorar a qualidade de vida da nossa cidade. Vamos liberar espaços no trânsito e não poluir o ar. Vamos fazer bem para a saúde (de todos) e compartilhar, com os que ainda não experimentaram, o prazer de pedalar.

Preferimos crer que podemos fazer nossa cidade mais humana, do que acreditar que a solução dos nossos problemas é alimentar a segregação com ciclovias. Existem alternativas mais rápidas e soluções que serão benéficas a todos, se pudermos nos unir para construirmos juntos uma cidade mais humana.

A rua é de todos. A cidade também.

Disponível em <https://www.apocalipsemotorizado.net/2008/09/18/manifesto-dos-invisiveis/>.
Acessado em: 10/05/2021

(2) Ações resultantes

(i) WNBR (*World Naked Bike Ride*) – Pedalada pelada

Iniciou-se nos Estados Unidos como um protesto pela paz, entretanto, hoje é um instrumento de reivindicação por segurança dos ciclistas. Com o lema “pedale o mais nu que conseguir”, a pedalada é realizada anualmente. Enfatiza a fragilidade dos ciclistas. Denuncia a indiferença dos motoristas que só os percebem nus. Os ciclistas participam pintados, com perucas e máscaras.

Nas duas primeiras edições da pedalada pelada ocorreram prisões e batidas policiais. Porém, a partir da terceira edição, o evento torna-se noturno diminuindo os conflitos com os policiais.

(ii) Bicletada do dia mundial sem Carro

Uma das maiores bicicletadas do ano. A pedalada acontece no dia 22 de setembro, dia mundial sem carro.

(iii) Bicletada #vaiterciclovía

Em resposta ao embargo das obras da ciclovia da Avenida Paulista, expedido pela promotora Camila Mansour Magalhães da Silveira, marcou-se a bicicletada para o dia posterior da decisão judicial.

Foi a maior bicicletada da história de São Paulo, com quase 7 mil ciclistas. A decisão para suspensão do embargo ocorreu em meio à pedalada. A obra foi terminada.

Na mesma sexta-feira, 45 cidades do Brasil e do mundo também prestaram solidariedade aos ciclistas paulistanos, fazendo protestos por ciclovias em suas cidades (BERTOLINI, 2015).

(iv) Festa de inauguração da ciclovia da Avenida Paulista

O evento organizado por grupos de Facebook contou com ciclistas de várias partes do país. Entre as atividades, organizadas de forma popular, estavam: vaquinha virtual para soltar 2 mil balões brancos, corte de fita simbólico, fazer

um minuto de silêncio em homenagem às ciclistas mortas na avenida. (CRUZ, 2015a)

(v) Bicicletada contra a retirada das ciclovias

Nas eleições municipais de 2016, João Dória, candidato do PSDB, venceu a disputa. Dória, com seu bordão de campanha “acelera São Paulo”, criticava as ciclovias e, principalmente, a diminuição da velocidade na cidade.

Após a confirmação da vitória, os cicloativistas se mobilizaram para pressionar o prefeito. Ocorreram bicicletadas e manifestações defendendo às ciclovias da cidade, organizando um protesto na frente da casa do prefeito.

Os cartazes e os gritos dos cicloativistas questionavam os slogans de campanha. "Desacelera São Paulo", "vai ter ciclovia", "ciclovia fica", "nem um metro a menos", "ciclovida". (CRUZ, 2016)

(vi) Manifestação no estacionamento do Shopping JK

A secretária de transportes do município de São Paulo concebeu a autorização de abertura do Shopping JK, antes que a empresa concluísse as contrapartidas viárias. Entre elas, havia a instalação de uma ponte exclusiva para ciclistas, ligando o parque do povo à ciclovia da marginal pinheiros. Por conta dessa autorização, os ciclistas realizaram uma bicicletada contra o shopping JK Iguatemi. Eles Bloquearam as entradas de carro do shopping e gritaram frases de ordem no estacionamento.

c) Ações ressignificantes dos espaços públicos

(1) Elementos acionadores

Defender a diversidade de uso das vias públicas; criar intervenções urbanas pontuais; ocupação de espaços urbanos inutilizados; questionar os espaços públicos destinados aos automóveis.

(2) Ações resultantes

(i) Batismo da Praça do Ciclista

Ressignificação de espaço residual nas esquinas da Avenida Paulista com a rua da Consolação. Batismo popular dos cicloativistas.

(ii) Vaga Viva

Instalação temporária de uma praça, com atividade de lazer e recreação, em uma vaga de estacionamento no meio-fio de uma avenida. A primeira vaga-viva instalada em São Paulo foi na Av. Ipiranga, altura do número 210 (em frente ao Edifício Copan).

A vaga-viva foi a inspiração do que viria a ser os *parklets*, instituídos pela prefeitura de São Paulo. A fundamental diferença entre os dois conceitos é a sua forma de operacionalidade. As vagas-vivas realizavam cursos, debates e recreações. Já os *parklets* são pequenas praças mantidas pela iniciativa privada.

d) Ações em solidariedade às causas sociais

(1) Elementos acionadores

Apoio a outros movimentos sociais; união e proximidade com outras pautas de transformação social nas cidades; manifestação contra governos.

(2) Ações resultantes

(i) Bicicletada em apoio às escolas ocupadas

A bicicletada visita duas ocupações escolares, levando mantimentos, lençóis e cobertores para os estudantes secundaristas. a bicicletada posiciona-se pela defesa dos movimentos estudantis de 2016. (CRUZ, 2015b)

(ii) Pedalada dos ciclistas diferenciados

Os moradores do bairro de Higienópolis conseguiram embargar a construção de uma estação de metrô na região. No manifesto público contra a estação, os moradores alegavam que o metrô traria gente diferenciada para o bairro. Assim, os manifestantes do movimento do passe-livre convocaram um ato de protesto

e o batizaram como “Churrascão da gente diferenciada”. Os cicloativistas também participaram do ato, criando um evento no Facebook denominado “bicicletada dos ciclistas diferenciados”. A bicicletada se reuniu na Praça do Ciclista e integrou-se aos outros grupos no local. (‘CHURRAS...’, 2011)

(iii) Ciclistas pela vacina e pelo Fora-Bolsonaro

Organização dos cicloativistas em apoio aos atos de rua. Foi organizado um evento para denunciar o atraso da vacinação e o descasso do governo do presidente Jair Bolsonaro.

e) Ações pela causa ambiental

(1) Elementos acionadores

relacionar o uso da bicicleta a um modo de vida sustentável; defesa da ampliação e manutenção dos espaços verdes da cidade; organização voluntária para plantio e cuidado das praças e parques da cidade.

(2) Ações resultantes

(i) Pedal verde

O coletivo pedal verde nasceu após o plantio simbólico de uma árvore na praça do ciclista, em homenagem à Marcia Prado. O grupo saía do viveiro Manequinho Lopes, localizado no Parque do Ibirapuera, nos últimos domingos do mês para plantar árvores, cuidar de praças e das hortas urbanas.

(ii) Protesto contra a ampliação da marginal

Com o início das obras da pista central da Marginal Tietê, em 2009, muitas árvores foram derrubadas. Como resposta, os cicloativistas marcaram um protesto na ponte das Bandeiras para denunciar a política de ampliação das pistas para os veículos (CRUZ, 2009).

Os cicloativistas denunciavam a diminuição da permeabilidade das margens do rio, o corte das árvores centenárias e o agravamento da poluição e do trânsito (CRUZ, 2009). Como resposta, o governador José Serra questionou os

manifestantes: “E o pessoal vai andar de burrinho para ir até Guarulhos?” (AZEVEDO, 2009). Apesar dos protestos de ambientalistas, urbanistas e cicloativistas, a pista foi construída.

f) Ações contra a segregação social do trânsito

(1) Elementos acionadores

Denunciar as infraestruturas públicas que desvalorizam os transportes ativos; questionar os limites do direito constitucional de ir e vir; relacionar a ampliação do sistema viário ao aprofundamento da desigualdade social.

(2) Ações resultantes

(i) Protesto na inauguração da Ponte Estaiada

No dia 10 de maio de 2008 foi inaugurada, na cidade de São Paulo, a ponte Estaiada. Cruzando o Rio Pinheiros, com duas pistas estaiadas em curvas independentes. A ponte, que já nascia como um cartão postal da cidade, foi enaltecida pela fala do governador José Serra "a inauguração desta ponte que, sem dúvida, será um marco, também, no desenvolvimento da cidade" (SERRA, 2008). Porém, a construção da ponte causou a remoção dos moradores da região, além da exclusão do trânsito de pedestres e ciclistas. Os cicloativistas, juntamente com os moradores da região, protestaram denunciando a segregação social presente no uso da ponte, apelidada pelos manifestantes de “estilinguão” (INAUGURA..., 2008).

(ii) Bicletada interplanetária para Santos. Bicletada: por que fomos barrados?

As duas bicicletadas questionaram a impossibilidade do trânsito de bicicletas no trajeto São Paulo-Santos. A bicicletada: por que fomos barrados? Denuncia a repressão policial ocorrida na tradicional descida a Santos, evento realizado no final do ano (CRUZ, 2017).

g) Ações contra a violência do trânsito

(1) Elementos acionadores

resgatar a memória dos ciclistas mortos no trânsito; prestar homenagens e solidariedade às vítimas; instalações de *ghost bikes*; atos públicos pela pacificação do trânsito.

(2) Ações resultantes

(i) *Ghost Bike* Márcia Prado.
Ghost Bike Julie Dias.
 Homenagem à Marina Harkot

As três cicloativistas mortas foram homenageadas. Márcia Prado e Julie Dias receberam *ghost-bikes* em sua memória. *Ghost-bikes* são bicicletas brancas instaladas nos locais das mortes dos ciclistas. Elas servem para que a população mantenha viva a lembrança dos ciclistas mortos. Ao longo da história do cicloativismo da Praça do Ciclista, várias bicicletas brancas foram espalhadas na cidade.

(ii) Quem Matou 450?

Os cicloativistas somaram-se aos pedestres para reivindicar uma política pró-mobilidade ativa. A manifestação surge em resposta às políticas de aumento de velocidade, imposta pela gestão do prefeito João Dória. O nome #quemmatou450 referencia o número de ciclistas e pedestres mortos no ano anterior (CRUZ, 2016b).

(iii) Bicicletada mundial por
 Porto Alegre

O protesto foi em resposta ao maior atropelamento da história das bicicletadas no Brasil. O motorista Ricardo Neis atirou o automóvel nos integrantes da bicicletada de Porto Alegre. O motorista foi julgado e condenado a 12 anos e 9 meses de prisão, respondendo criminalmente por 11 tentativas de homicídio triplamente qualificado e 5 lesões corporais dolosas. (ATROPELAMENTO..., 2021)

As imagens do atropelamento, amplamente compartilhado na internet, causou comoção mundial. Vários ciclistas do mundo prestaram homenagens às vítimas.

A bicicletada de São Paulo prestou homenagens as vítimas realizando um ato na praça do ciclista.

(iv) Protesto contra o atropelamento de David Souza

O ciclista David de Souza foi atropelado na Avenida Paulista. No atropelamento o ciclista amputou o braço, entretanto o motorista Alex Siwek não prestou socorro e fugiu. Siwek, percebendo que ficou com o membro amputado no carro, atirou o resto do membro no córrego da Avenida Ricardo Jafet.

No mesmo dia aconteceu um grande protesto na casa do prefeito Fernando Haddad. O então prefeito, conversando com os cicloativistas, marcou uma reunião com as principais lideranças do cicloativismo paulistano. Na reunião foi instituído um plano cicloviário em comum acordo entre os cicloativistas e a prefeitura da cidade.

A reunião marcaria o início da implementação massiva do sistema cicloviário da cidade de São Paulo.

h) Ações contra a cultura do automóvel

(1) Elementos acionadores

denúncia ao consumismo; manifesto á devastação ambiental promovida pelos carros; ridicularização dos argumentos contrários aos ciclistas; crítica ao predomínio dos carros em detrimento aos outros meios de transporte.

(2) Ações resultantes

(i) Bicicletada contra o Salão do Automóvel

Seguindo as *critical mass* europeias, que invadem as feiras de automóveis de seus países, a bicicletada contra o salão do automóvel foi uma ação que criticou a glamorização dos automóveis na sociedade brasileira.

A bicicletada saiu da Praça do Ciclista e seguiu para o pavilhão de eventos no Anhembi. Os ciclistas, dentro do pavilhão, cantavam palavras de ordem contra os automóveis, apontando os problemas do uso do carro na cidade.

(ii) Bicicletada dos
imprestáveis no Jardins.
Bicicletada do Salto Alto em
Moema

Com a implementação, em 2011, da primeira ciclovia que extinguiu os espaços de estacionamento para carros na região de Moema, começaram uma série de críticas às ciclovias que viriam a ser corriqueiras na cidade. Em uma entrevista para a televisão uma comerciante do bairro de Moema questiona: Como minhas “clientes milionárias” fariam para estacionar seus carros importados. “Você acha que minhas clientes vão andar de salto alto de bicicleta?” (PROTESTO ‘MI...,2011).

Essa fala motivou os cicloativistas, que na mesma semana, realizaram uma manifestação intitulada “*milionárias da bike*” e “*pedal do salto alto*”, defendendo a continuidade da ciclovia no bairro. Vários ciclistas foram de roupas e vestidos de gala, salto altos, roupas elegantes, ironizando a fala dos moradores locais. (CRUZ, 2011)

A bicicletada dos imprestáveis aconteceu em resposta às falas preconceituosas de alguns moradores do Jardins contra as ciclovias na região. Eles argumentaram que “Quem anda de bicicleta não presta, hoje nós sabemos disso! São pessoas não qualificadas.” Defendiam a exclusividade do uso das ruas “Se eu fizer um jantar e quiser receber meus amigos, onde eles vão parar?” (SHEIN, 2014).

i) Ações diretas

(1) Elementos acionadores

Montagem de estrutura Cicloviária e para pedestres piratas; atos sem reivindicação de autoria; pronta resposta aos feitos municipais contrários às bicicletas.

(2) Ações resultantes

(i) Repintura do acostamento da marginal. Pintura de ciclovia na Ponte da Cidade Universitária e da Rua Vergueiro

A pintura de sinalização pirata para bicicleta no asfalto já era uma marca do cicloativismo da Praça do Ciclista.

Porém, a repintura do acostamento da Marginal Pinheiros foi uma ação direta que ocorreu um dia após ao apagamento do antigo acostamento pela prefeitura. O acostamento, por ser uma área de segurança para os ciclistas, era muito utilizado. Assim, os cicloativistas repintaram na madrugada.

A ponte da cidade universitária também foi lugar para a ação. Nas duas ocasiões, logo pela manhã, os funcionários da CET apagaram as ciclovias.

j) As pautas específicas

(1) Elementos acionadores

Defesa da implementação das estruturas cicloviárias fora do centro expandido; apresentação de reivindicações próprias; questionamento sobre os rumos do cicloativismo considerado hegemônico.

(2) Ações resultantes

(i) Pedalinas

Foi um coletivo de mulheres ciclistas. Reuniam-se no segundo domingo do mês, na Praça do Ciclista. O intuito do coletivo era proporcionar um espaço seguro para que as mulheres possam trocar ideias, impressões e conhecimento sobre as dificuldades das mulheres em pedalar na cidade.

(ii) Coletivos periféricos

Ao logo da história do cicloativismo surgiram uma rede de coletivos de cicloativistas de periferia.

Com pautas próprias, eles defendem a implementação de ciclovias na periferia e nas áreas mais pobres da cidade. Levantando o movimento #ciclovianaperiferia.

A questão das pontes que cruzam as marginais (Pinheiros e Tietê) tornaram-se relevantes nas ações dos cicloativistas. Foi realizada a primeira bicicletada das pontes, especificamente na Ponte das Bandeiras, importante ligação da Zona Norte com centro de São Paulo.

Nesse dia, os ativistas pintaram uma ciclofaixa e uma faixa de pedestre para sinalizar a presença de pedestres e ciclistas na pista.

Em outra ação, o coletivo BikeZN sinalizou, com placas caseiras produzidas a partir de discos antigos, três pontes que ligam a Zona Norte ao centro da cidade.

tipologia	Elementos acionadores
a) Ações e táticas institucionalizadas pró-bicicletas	Institucionalização do cicloativismo; formação de grupos de 'advocacy' pró-bicicleta; alianças com empresas; defesa da bicicleta em várias conotações – turismo, transporte, esporte e lazer; fomento à pesquisa para conhecimento da realidade do ciclista; proposição de políticas públicas.
b) Grandes manifestações de rua pró-bicicleta	Protesto-passeio lúdico; dar visibilidade ao ciclista; questionar o significado da rua. Por ter maior visibilidade proporcionam iniciação de novos ciclistas ao cicloativismo.
c) Ações ressignificantes dos espaços públicos	Defender a diversidade de uso das vias públicas; criar intervenções urbanas pontuais; ocupação de espaços urbanos inutilizados; questionar os espaços públicos destinados aos automóveis.
d) Ações em solidariedade às causas sociais	Apoio a outros movimentos sociais; união e proximidade com outras pautas de transformação social nas cidades; manifestação contra governos.
e) Ações pela causa ambiental	Relacionar o uso da bicicleta a um modo de vida sustentável; defesa da ampliação e manutenção dos espaços verdes da cidade; organização voluntária para plantio e cuidado das praças e parques da cidade.
f) Ações contra a segregação social do trânsito	Denunciar as infraestruturas públicas que desvalorizam os transportes ativos; questionar os limites do direito constitucional de ir e vir; relacionar a ampliação do sistema viário ao aprofundamento da desigualdade social.
g) Ações contra a violência do trânsito	Resgatar a memória dos ciclistas mortos no trânsito; prestar homenagens e solidariedade às vítimas; instalações de 'ghost bikes'; atos públicos pela pacificação do trânsito.
h) Ações contra a cultura do automóvel	Denúncia ao consumismo; manifesto à devastação ambiental promovida pelos carros; ridicularização dos argumentos contrários aos ciclistas; crítica ao predomínio dos carros em detrimento aos outros meios de transporte.
i) Ações diretas	Montagem de estrutura Ciclovária e para pedestres piratas; atos sem reivindicação de autoria; pronta resposta aos feitos municipais contrários às bicicletas.
j) As pautas específicas	Defesa da implementação das estruturas ciclovárias fora do centro expandido; apresentação de reivindicações próprias; questionamento sobre os rumos do cicloativismo considerado hegemônico.

Quadro 1 – Organização das ações políticas do cicloativistas.

Fonte: Elaboração própria

F. O atual uso da bicicleta em São Paulo

A pesquisa Origem e Destino da companhia metropolitana de São Paulo, desenvolvida pela Secretaria do Desenvolvimento Urbano do município de São Paulo, apontou um crescimento expressivo do uso da bicicleta na cidade. Ao total, em um ano, foram computados 59,5 mil usuários e 220 mil viagens, o que representou um aumento de 7,2% no total de ciclistas e de 45,2% no número de viagens diárias em relação ao ano anterior (SMDU, 2020).

É importante constatar que a pesquisa de 2017 não contemplou o crescimento do uso comercial da bicicleta, principalmente pelos entregadores que trabalham em aplicativos, e o número de viagens nos finais de semana e feriados (SMDU, 2020).

Variáveis	2007	2017	Variação (%)
Usuários de bicicletas	55.527	59.543	7,2
Viagens	150.252	218.231	45,2
População do MSP	10.898.000	11.739.000	7,7
Total de viagens MSP	23.519.000	25.841.000	9,9
% usuários de bicicletas/ total da população	0,5	0,5	
% viagens bicicletas/ total das viagens	0,6	0,8	

Tabela 2 - Viagens, usuários de bicicletas e valores totais de população e viagens. Município de São Paulo, 2007 e 2017.

Fonte: SMDU, 2020

A pesquisa da ONG Ciclocidade “Perfil de quem usa a bicicleta na cidade de São Paulo” reconheceu que a maioria dos ciclistas da cidade, 74%, utilizam a bicicleta entre cinco e sete dias da semana (CICLOCIDADE, 2016), portanto o fazem meio de transporte. É importante notar que este número é perceptível em todas as faixas de renda, inclusive na de mais de 10 salários-mínimos, onde 58% utilizam a bicicleta todos os dias úteis da semana. Já nas faixas de menor rendimento, o número eleva-se entre 71% e 85%.

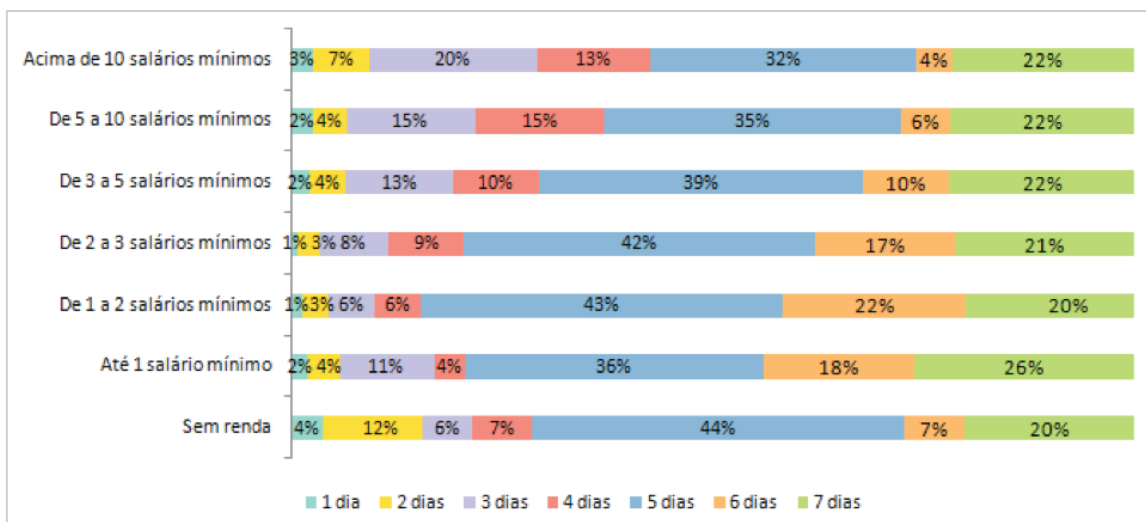


Figura 17 – Participação da frequência de dias por semana do uso de bicicleta, segundo faixa de renda.

Fonte: CICLOCIDADE, 2016.

Na distribuição espacial das viagens da cidade, excluindo a Região Norte 1 e a Região Sul 2, as demais regiões registraram um aumento. O grande destaque das pesquisas de 2017 foram a Zona Oeste, Sul 1 e Centro, com um crescimento de mais de 100% no número de viagens (SMDU,2020).

Regiões	Viagens 2007	%	Viagens 2017	%	Varição (%)
Centro	6.064	4	18.515	9	205
Leste 1	14.855	10	26.651	12	79
Leste 2	36.133	25	38.719	18	7
Norte 1	30.658	21	25.076	12	-18
Norte 2	7.185	5	11.671	5	62
Oeste	10.305	7	45.615	21	343
Sul 1	13.975	10	29.289	14	110
Sul 2	26.008	18	19.324	9	-26
Total	145.183*	100	214.859*	100	48

Tabela 3 - Viagens por regiões da cidade.

Fonte: SMDU, 2020

Conforme o mapa da rede cicloviária de 2016, percebe-se uma relação direta entre o crescimento do uso da bicicleta com a implementação da infraestrutura para a bicicleta na cidade (SMDU, 2020).

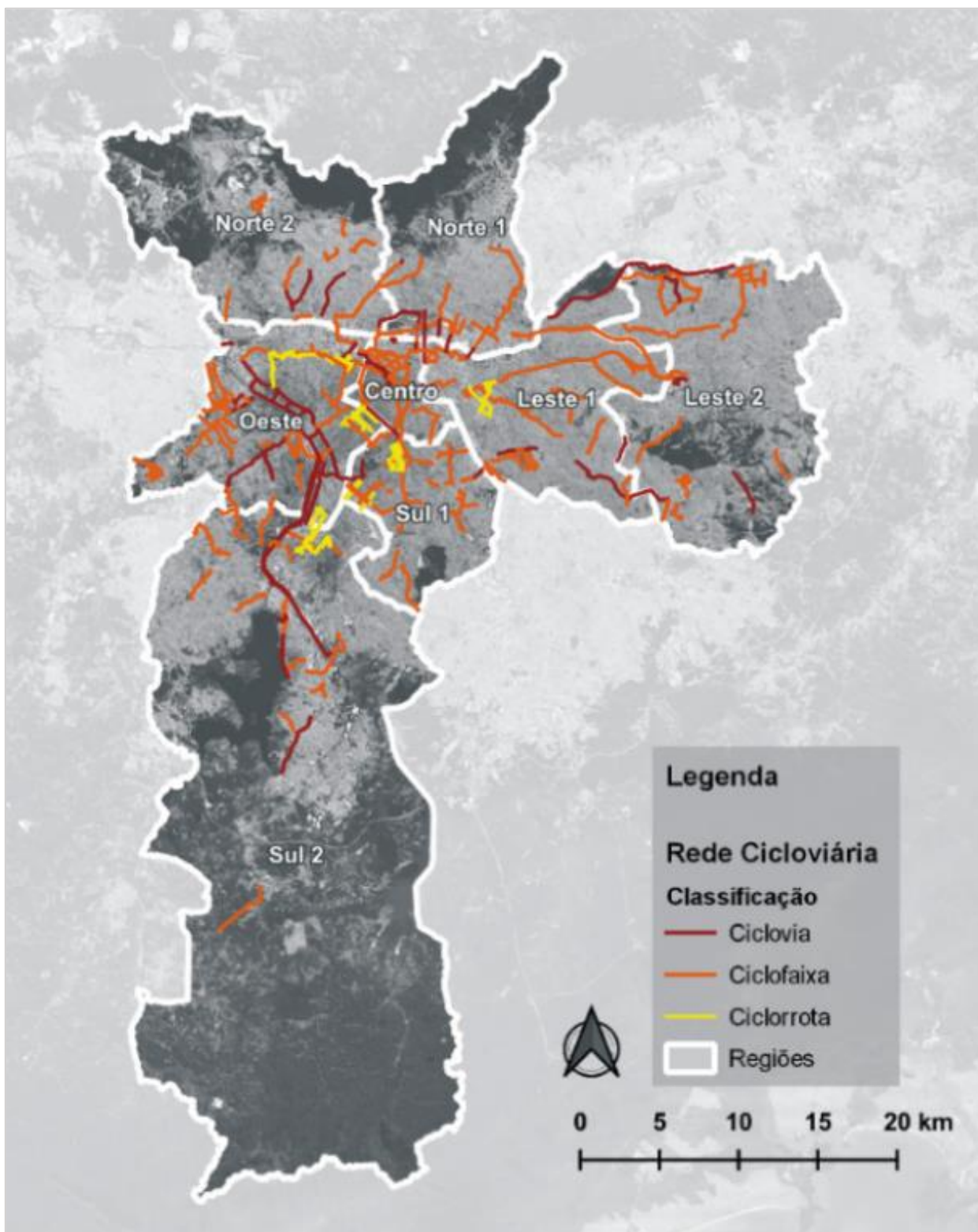


Figura 18 - Rede Cicloviária. Município de São Paulo, 2016

Fonte: SMDU, 2020

A pesquisa realizada pela ONG Ciclocidade (2016) também constatou um crescimento do número de ciclistas, principalmente nos grupos mais ricos da cidade, além da histórico uso nas faixas mais pobres da cidade.

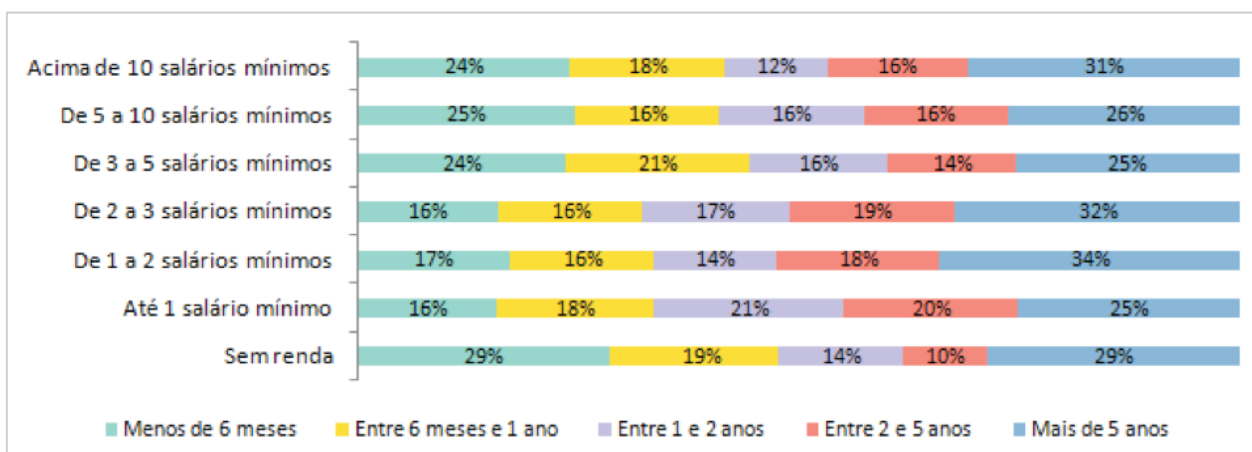


Figura 19 -Distribuição por tempo que começou a usar a bicicleta como meio de transporte – Recorte por faixa de renda.

Fonte: Ciclocidade, 2016.

Sendo assim, o SMDU (2020) define que “O perfil predominante do ciclista em 2017 pode ser descrito como: Homem, de perfil jovem (entre 15 e 29 anos estão 40% dos ciclistas), de renda média baixa (62% pertencem a faixa entre 0 e 4 salários-mínimos de renda familiar), de ensino médio completo ou superior incompleto (37,7%), residente em regiões mais periféricas (regiões Leste 1 e 2, Norte 1 e 2 e Sul 2)” (SMDU, 2020).

Por outro lado, está surgindo um novo ciclista descrito por SMDU (2020),

“Homem, de renda média e alta (há 16,2% com renda acima de 8 salários-mínimos), provavelmente coincidindo com parte dos 25,9% de ciclistas com grau de instrução superior completo e residente na parte da cidade com melhores condições urbanas (regiões Oeste, Sul 1 e Centro)” (SMDU, 2020).

Os dados da pesquisa “Viver em São Paulo” (2020), realizada pelo ONG Nossa São Paulo, apresenta uma demanda reprimida pelo uso da bicicleta. Constatou-se que, dos 68% dos paulistanos que nunca utilizaram a bicicleta como meio de transporte, apenas 30% não usaria a bicicleta de maneira alguma, e, no restante, 60% dos entrevistados poderiam utilizar a bicicleta em algum momento. Entre as queixas das pessoas que não utilizam a bicicleta, 30% usariam a bicicleta caso fosse mais seguro, tanto para roubos, quanto para a melhoria na infraestrutura.

Uma nova categoria que integra o universo dos ciclistas urbanos são os entregadores de aplicativo. Segundo dados das próprias empresas, hoje são mais de 30 mil ciclistas cadastrados.

Dados da "Pesquisa de perfil dos entregadores ciclistas de aplicativos" (2019) realizado pela Aliança Bike, aponta que a maioria dos entregadores, 74%, já utilizam a bicicleta como transporte. Entre os entrevistados, 75% têm até 27 anos. A pesquisa apresenta o perfil

" (...) entregador ciclista de aplicativo (típico): Ele é brasileiro, homem, negro, entre 18 e 22 anos de idade e com o ensino médio completo, que estava desempregado e agora trabalha todos os dias da semana, de 9 a 10 horas por dia, com ganho médio mensal de R\$ 992,00" (ALIANÇA BIKE, 2019).

G. O cicloativismo, a revalorização urbana e os novos usos da bicicleta

1. Do novo ao novíssimo movimento social

O cicloativismo possui elementos de duas fases distintas dos movimentos sociais contemporâneos. O movimento iniciou-se como uma vertente dos movimentos antiglobalização, dos “novos movimentos sociais” como conceituado por Gohn (2014). “Aqueles manifestações eram compostas por grupos minoritários, reuniam minorias e tinham espírito global” (p.140). Segundo Acácio (2016),

“(...) esses movimentos se afastariam cada vez mais da luta não só pelo poder, mas também de uma disputa em direção à busca de influenciar as decisões de Estado, privilegiando ações diretas e de experimentações

éticas de relações que efetivamente operam segundo a transformação que se quer para o presente e não projetada para o futuro” (ACÁCIO, 2016).

Na década de 1960, Os anarquistas holandeses já haviam percebido o fato das bicicletas possuírem uma mecânica relativamente simples, quando comparado com outros meios de transporte individuais, possibilitando ao usuário maior autonomia de trocas de peças e ajustes rápidos, e da total autonomia dos transportes públicos, o que impulsionaria práticas libertárias.

O primeiro grupo anarquista que percebeu na bicicleta um meio de transporte anarquista foi o grupo holandês Provos, dos anos de 1960. Iniciando um debate até então inédito, criticava a indústria do automóvel denunciando os automóveis como “caixas de ostentação de status”, atacando seu papel na cidade

“Os automóveis são meios de transporte perigosos e totalmente inapropriados para a cidade. Existem meios tecnicamente melhores e mais sofisticados para nos deslocarmos de uma cidade para outra. O automóvel representa uma solução ultrapassada para esse tipo de utilização” (GUARNACCIA, 2010, p.22).

O grupo espalhou bicicletas brancas na cidade para que as pessoas pudessem utilizá-las e, após o uso, deixá-las para que outras posteriormente o fizessem. “Tais bicicletas brancas pertencerão a todos e a ninguém” uma verdadeira precursora das *bikes sharing* atuais.

Desde então, surgiram outras iniciativas de grupos anarquistas pró-bicicleta, como as oficinas comunitárias de bicicleta, onde os ciclistas aprendem coletivamente como consertar em suas bicicletas. Nesses espaços são construídas as “recicletas”, bicicletas montadas a partir de coleta em lixões, ferro velhos ou doações de restos de bicicleta (CONHEÇA OS A..., 2019).

Contudo, o crescimento expansivo cicloativismo ocorreu na primeira década do século XXI, integrado aos “novíssimos movimentos sociais” (GOHN, 2017). Esses surgiram no mundo em decorrência das crises econômicas de 2008, nos

Estados Unidos, e de 2010, nos países europeus. No Brasil eclodiram nos movimentos de 2013, contra o aumento da passagem de ônibus em São Paulo.

Atualmente os “novíssimos movimentos sociais” tendem a perder sua potência internacionalista, encampando as disputas nacionais, em temas como corrupção, melhoria das condições de vida nas cidades e ativismo contra o mercado financeiro local.

O texto do filósofo Stéphane Hessel “Indignai-vos” (2011) é um convite à indignação coletiva, apresentando alguns elementos que serviram de inspiração a esses novíssimos movimentos sociais. Em seu texto-manifesto, o autor faz um relato sobre sua participação à resistência nazista, propondo como ponto central não ter indiferença aos problemas do mundo “A pior das atitudes é a indiferença, é dizer ‘não posso fazer nada, estou me virando’. Quando assim se comportam, vocês estão perdendo um dos componentes indispensáveis: a capacidade de se indignar e o engajamento, que é a consequência desta capacidade.” (HESSEL, 2011, p.22)

A indignação à desigualdade crescente no mundo, ou a restrição aos direitos humanos básicos são elementos que Hessel apresenta em seu texto, porém ele afirma;

“Aos jovens eu digo: olhem à sua volta e vocês encontraram os temas que justificam a sua indignação (...) Vocês encontrarão situações concretas que os levarão a praticar ações cidadãs fortes. Procurem, e encontrarão!” (HESSEL, 2011, p.25).

Ao final Hessel (2011) faz um chamamento aos sujeitos para a preocupação com os novos desafios do planeta:

“É chegado o tempo em que a preocupação com a ética, a justiça, o equilíbrio sustentável devem prevalecer. Porque os mais graves riscos nos ameaçam. Podem pôr um termo à aventura humana num planeta ameaçado de torna-se inabitável” (p.34).

Os relatos dos cicloativistas somados às ações praticadas, indicam a transição entre períodos. Um elemento central dessa transição foi a massificação do uso

da internet, pois os movimentos sociais, contemporâneos ou não, possuem uma dinâmica educacional própria, pelo motivo de estarem em constante interação com os grupos, tanto na esfera institucional, quanto no interior do próprio movimento. A principal diferença é que, na contemporaneidade, a rede de ativismo expande-se devido ao crescimento da internet e a comunicação online com os smartphones e as redes sociais (GOHN, 2014).

As convocações dos atos dos cicloativistas pelo Facebook, sua comunicação instantânea – foi possível convocar um ato e realizá-lo no mesmo dia, nos casos das mortes das cicloativistas Julia Dias e Marina Arkot – seu engajamento nos grupos de ciclistas virtuais, redes de e-mails, trazem a facilidade de comunicação e, logo, o ingresso de novos ciclistas, novos ideais e novas visões de mundo.

Manuel Castells afirma que os movimentos sociais tendem a “autocomunicação” para aglutinar discursos e propor uma outra interpretação de mundo reconhecendo que o poder do Estado não é manifestado apenas por coerção física, mas instituído por “mecanismos de manipulação simbólica”,

“Os movimentos sociais são produtores de novos valores e objetivos em torno dos quais as instituições da sociedade se transformaram a fim de representar esses valores criando novas normas para organizar a vida social” (CASTELLS, 2013, p.9).

A ampliação do sentido simbólico da bicicleta, expostos nos relatos dos cicloativistas, tende a elencá-la como um veículo que transpassa a característica de transporte, sendo um objeto de transformação social. Pode-se notar a ressignificação da bicicleta até mesmo na sua atividade de lazer.

Segundo Célio Turino (2005), o lazer é um elemento essencial a compreensão das formas de vida dos moradores de uma cidade. Portanto, para compreensão do cicloativismo é necessário um entendimento sobre as formas de solidariedade e identidade compostas no lazer e simbolizadas pelo ato pedalar pelas ruas da cidade.

A estrutura do sistema viário da cidade condena a prática do ócio, eliminando outras apropriações além daquelas que advém da imposição econômica. Seu

papel central, na sociedade capitalista, é o acúmulo de capital na promoção da circulação de mercadorias, de serviços e de trabalhadores. Como Almendra (2008) apresenta no prefácio do livro de Teresinha Ferrari (2008) “Fabricalização da cidade e ideologia da circulação”;

“O termo fabricalização utilizado pela autora expressa uma característica contemporânea do capital: a transformação das vias públicas de circulação das cidades em esteiras rolantes estendidas entre as fábricas. Trata-se da expulsão dos estoques e de seus custos de manutenção para fora dos limites de suas unidades fabris com a decorrente ocupação das ruas como depósitos, almoxarifados, verdadeiros estoques em trânsito” (ALMENDRA, 2008).

Pedalar, nas principais vias da cidade, seria uma transgressão aos anseios produtivos dos sistemas de transportes.

Então a bicicletada desempenha a função de contrastar e, portanto, quebrar a lógica imposta pelo modo de produção hegemônica e pela situação concreta do sistema viário, dos carros, do trânsito, dos ônibus e das pessoas circulando. A permanência de cicloativistas nas vias, pedalando em conjunto, devagar e conversando nas vias é um posicionamento político e um grito contra normalidade controladora. A bicicletada expandiu a concepção de lazer, pois permitiu os sujeitos a considerarem outras formas de viver e de sentir o espaço e a cidade.

Os cicloativistas, estando à deriva, como os situacionistas, tendem a navegar sobre as vias da cidade (JACQUES, 2003), pois entendem que a cidade é um espaço de aprendizagem e das possibilidades de se transformar, conhecer o novo e encantar-se pela vida diferente. “O lazer tem a capacidade de renovar constantemente os interesses” (TURINO, 2003). O cicloativismo luta pelo direito de lazer na rua, principalmente com a tendência à privatização dos espaços de lazer, tanto dos parques e das praças, quanto dos “não-lugares”, (MONTANER, 2001) formados de consumos rápidos, padronizados e condicionados aos padrões midiáticos.

Por isso as ruas da cidade, espaços ainda não privatizados, tornam-se o foco dos cicloativismo. O grupo defende a ressurreição do divertir-se nas ruas, algo cada vez menos possível nas grandes metrópoles. Quando os cicloativistas embatem uma concepção da bicicleta para além do produto (meio de transporte), colocando a bicicleta como ferramenta anarquista e anticapitalista, endossam um uso subversivo da bicicleta, principalmente no campo do lazer.

2. Cicloativista e bicicleteiros: aproximações e distanciamentos

A bicicleta é transporte do “homem lento”. Nessa perspectiva analítica, os elementos que referenciam a relação de proximidade e de distanciamento dos cicloativistas da Praça do Ciclista reforçam-se com a figura do bicicleteiro.

O entendimento teórico da bicicleta, como um transporte anti-sistêmico, é uma reflexão crítica, proposta pelos cicloativistas e sobre a prática cotidiana do uso da bicicleta realizada pelos “bicicleteiros” tradicionais. Valorização das formas de sobrevivência do homem lento é uma assimilação de uma nova possibilidade de política, como afirma Ribeiro (2013a)

“É nesta temporalidade que se afirma o homem lento, conquistador de oportunidades de sobrevivência e real sujeito das resistências que emergem nos espaços clean e nas grandes superfícies da última modernidade. É na agência cotidiana que o homem lento, conduzido pela cultura ordinária, aparece como portador de futuros e também como inventor de soluções. Assim, é na espaço-temporalidade do cotidiano que a natureza prática do senso comum adquire a potência das territorialidades resistentes, transformando o acaso – valorizado pelos pós-modernos – em projeto realizado e, ainda mais, em tecido social.”
(p.296).

Os cicloativistas, em sua maioria, jovens de classe média que fazem uma opção política pelo uso da bicicleta (ZUGE JR., 2015), tendem a ter como referência a identidade do “bicicleteiro”. Os cicloativistas apoiam-se nas estratégias dos bicicleteiros tradicionais, utilizando caixotes de plástico nos bagageiros, paralamas traseiro e dianteiro, não usando roupas de ciclismo ou capacetes.

Antes da implementação das políticas pró-bicicletas da cidade, os ciclistas que utilizam a bicicleta como meio de transporte compartilhavam das mesmas experiências, experiências de quase morte, violência e opressão, elementos amplamente discutidos no cicloativismo.

Com o uso constante da bicicleta, segundo Zuge Jr. (2015), ocorre “a percepção de haver algo errado na forma com que a cidade foi ocupada é constante entre os que nela pedalam cotidianamente, usando a bicicleta como transporte” (ZUGE JR., 2015).

Zuge Jr. segue relacionando o uso da bicicleta ao processo de desalienação do indivíduo com o espaço. “Em poucos meses de uso da bicicleta como transporte, é comum que o ciclista comece a questionar a forma com a cidade é organizada, ou melhor, como tem sido ocupada no decorrer de sua história” (ZUGE JUNIOR, 2015).

Os ciclistas invisibilizados, principalmente nas grandes metrópoles como São Paulo, veem a cidade de uma perspectiva anti-hegemônica. Segundo os ativistas, andar de bicicleta, proporciona uma desalienação do sujeito com o espaço urbano, em várias dimensões da vida social. Políticos, econômicos, e culturais.

O uso da bicicleta evidencia os problemas estruturais da formação urbana. É uma verdadeira ferramenta para combater o analfabetismo urbanístico, como proposto por Ermínia Maricato (2002):

“Para erradicar o analfabetismo urbanístico seja na chamada sociedade civil, seja entre técnicos e administradores é preciso resgatar o tema do estreito círculo dos urbanistas e ampliar o vocabulário para além do hermético urbanês. É preciso evidenciar, para as camadas populares, as estratégias das classes sociais na produção e ocupação do espaço, ou seja, nada aí é natural ou fruto do acaso” (MARICATO, 2002).

A diferença entre os cicloativistas e os bicicleteiro é, principalmente, na promoção da bicicleta como objeto de consumo extrapolando o puro e simples uso da bicicleta.

O cicloativismo criou a possibilidade de inserção do uso da bicicleta ao paradigma hegemônico global, como apresenta o artigo de Pereira e Prates (2017). Investigando a campanha informativa da Ciclocidade "Bicicleta faz bem ao comércio", campanha que tem por objetivo de relacionar a imagem dos ciclistas urbanos a bons consumidores para que os comerciantes apoiem a implementação da ciclovias nas ruas de comércio, os autores demonstraram a existência de um discurso totalmente integrado ao modelo liberal-capitalista. (PEREIRA, PRATES, 2017).

Também o uso da bicicleta pelos cicloativista, de classe média, alargou a diferença e o modo vida cultural dos ciclistas. Os dois circuitos – inferior e superior – (SANTOS, 2008) repercute-se no uso da bicicleta. As bicicletarias especializadas nas regiões nobres e as bicicletarias populares dos bairros. Os espaços dos ciclistas de alta-renda, seus passeios nas pedaladas noturna, suas lanchonetes e bares contrasta, com os trabalhadores, aqueles outros que enfrentam quilômetros de vias perigosas e vias mal sinalizada com bicicletas simples.

A glamorização da bicicleta acompanha a valorização do mercado da bicicleta, fazendo da cidade de São Paulo um nicho do mercado para a comercialização das bicicletas e equipamentos de alto custo. Assim, percebe-se que “a valorização da perspectiva economicista em detrimento às outras ações humanas, tendem a encolher o grau de compreensão do fenômeno e limitar as possibilidades de transformações territoriais concretas” (ONGARO, SILVA JUNIOR, SILVA NETO, 2020).

3. Ciclovias como elemento das cidades globais e a mudança do perfil do ciclista

Notícia publicada na página oficial do Partido Social-Democrático (PSD) apresenta a seguinte manchete: “Ciclofaixa de Lazer de São Paulo é modelo para todo o Brasil: As cidades de Campinas, Ribeirão Preto, Brasília, Rio de Janeiro, Curitiba e Caxias do Sul já adotaram o modelo implementado em São Paulo durante a gestão do prefeito Gilberto Kassab” (CICLOFAIXAS DE...,2013).

A ciclofaixa de lazer acrescentado à ampliação das ciclovias da cidade de São Paulo, fez da cidade uma referência nacional para a uso da bicicleta no

Brasil. Quanto as críticas iniciais envolvendo a implementação das ciclovias na cidade nos bairros de Moema e dos Jardins, apresentadas na linha do tempo do cicloativismo, transformaram radicalmente. Já em 2016, segundo a pesquisa “viver em São Paulo” realizada pelo Instituto Ibope, 68% dos paulistanos seriam favoráveis às ciclovias na cidade (SOARES, 2016).

Há uma relação estreita entre a valorização imobiliária e a implementação de ciclovias, como aponta o pesquisador Fábio Tieppo, do Núcleo de Economia Regional e Urbana da USP (Nereus). O pesquisador constatou que os imóveis próximos das ciclovias apresentaram uma grande valorização econômica (CICLOVIAS EM EX..., 2017).

“Em linhas gerais, a despeito das polêmicas e dissonâncias em torno de uma política cicloviária em São Paulo (em geral, associadas a críticas sobre formas e locais de implantação de ciclovias), sua presença se difunde por um viés aparentemente positivo nos discursos presentes no setor imobiliário, apresentadas como vantagem de certos tipos de empreendimentos” (ALLIS, 2015).

A bicicleta converte-se em um novo elemento valorativo na cidade. Se antes o veículo era renegado às franjas da cidade, agora é a estrela dos novos conjuntos residenciais dos bairros da classe média. Como se depreende do quadro do trabalho de Allis “Sobre cidades, bicicletas e turismo: evidências na propaganda imobiliária em São Paulo” (2015).

Empreendimento	Bairro	Fotobicicleta (capa)	Fotobicicleta (interior)	Bicicleta (texto)	Bicicletário
A	Barra Funda	x	x	x	✓
B	Barueri	✓	x	x	✓
C	Santa Cecília	x	✓	✓	x
D	Aclimação	x	x	✓	x
E	Ipiranga	✓	x	x	x
F	Aclimação	✓	x	x	✓
G	S. B. Campo	✓	x	x	x
H	Morumbi	x	x	✓	x
I	Centro	✓	✓	✓	✓
J	Chácara Klabin	✓	x	x	x
K	Aclimação	x	✓	x	x

Fonte: consulta direta aos folhetos dos empreendimentos. Legenda: ✓: presença x: ausência

Quadro 2 - Materiais publicitários de empreendimentos imobiliários - São Paulo (2014-2015).

Fonte: Allis (2015)

Surge nova concepção simbólica do ciclista para São Paulo. Agora pedalar na cidade é uma atividade positiva, associada à saúde e à preservação do meio ambiente, uma forma de vida alternativa integrada ao estilo de vida da cidade contemporânea. O ciclista de classe média é visto como o personagem importante na produção e apropriação de novos espaços públicos.

Assim, políticas pró-bicicleta da cidade restringiram-se à implantação de ciclovias, não abarcam mudanças urbanas estruturais na cidade. Tais como a possibilidade das pessoas de baixa renda morarem próximas ao trabalho, a melhor distribuição dos serviços de transportes públicos, redução da tarifa, a integração justa das bicicletas com o sistema público de transportes, ampliação e melhoria dos espaços públicos na periferia da cidade.

O cicloativismo desenvolve-se em paralelo à acumulação flexível, decorrente dos anos das políticas neoliberais dos anos 1980 e 1990.

A competitividade no contexto das cidades globais ¹⁵, torna a cultura comercializada no mercado internacional. O que inclui o uso da bicicleta, a requalificação dos espaços urbanos, por meio de pelas infraestruturas cicloviárias.

Esse movimento é sentido na mudança do perfil dos ciclistas urbanos. Relacionando-se a dois fatores associados. Primeiramente, a ampliação do sistema cicloviário na cidade nas áreas centrais e das classes médias, e a relação de proximidade dos moradores do quadrante sudoeste – área mais rica da cidade – com seus postos de trabalhos e suas atividades de lazer (VILLAÇA, 2011).

As ciclofaixas de lazer financiadas por empresas, as ciclovias privatizadas, e as ciclovias estruturadas nas áreas “nobres” da cidade apontam para o uso da bicicleta um novo status, possibilitando nova forma de vender/viver na cidade. Viver na cidade com bicicletas é factível nesse quadrante sudoeste porque os moradores deslocam-se menos, cerca de oito quilômetros no raio de sua casa, distância totalmente ciclável (VILLAÇA, 2011).

Apesar da pesquisa Origem e Destino apontar uma predominância de ciclistas no bairro da Zona Leste nos anos de 2010, a estrutura cicloviária foi predominantemente construída nas áreas mais bem aquinhoadas de São Paulo. Alinhadas ao pensamento mais “moderno” das cidades europeias, podem usufruir de ciclovias, bicicletários e paraciclos.

Um exemplo claro da segregação socioespacial na dimensão do uso da bicicleta é a reforma da ciclovia da Marginal do rio Pinheiros. Acompanhando os trilhos

¹⁵ Entende-se que “as teorias da cidade-global acreditam que a globalização demanda por novos espaços especializados, e as cidade seriam o lócus mais eficaz para oferecer tais espaços” (FERREIRA, 2007, p.22)

da CPTM, foi privatizada. A empresa gestora – Banco Santander – construiu novo asfalto, porém com poucos acessos, operando em horário específico.



Figura 20 - Ciclovía privatizada Marginal do rio Pinheiros.

Fonte: Diário do Transporte

Na margem oposta, há outra ciclovía, é a única alternativa para o meio de transporte, que pode ser utilizada diariamente, mas possui sinalização ou iluminação inadequada e o asfalto é precário (SANTOS, 2020).



Figura 21 - Ciclovía da Marginal do rio Pinheiros.

Fonte: SANTOS, 2020

O ciclista que não tem outra opção de transporte que não seja a bicicleta, já não mais numeroso da cidade. Agora existem outros personagens: os ciclistas por opção e os ciclistas por trabalho – entregadores de aplicativo.

É nas ciclovias e ciclofaixas do centro e do privilegiado sudoeste de São Paulo que as novas classes de ciclistas interagem com a cidade, formando uma multiplicidade de bicicletas, raças e classes sociais.

Milton Santos (2008) identificou nos países subdesenvolvidos como os vários tipos de modernizações incompletas convivem no mesmo território, de maneira desigual e complementar (SANTOS, 2008).

A ciclovía em locais privilegiados, como a Avenida Paulista e a Avenida Faria Lima, revela dois circuitos da economia as classes médias, e os entregadores de aplicativos.

Os entregadores, com situações de trabalho ao máximo precarizados, ganhando menos de um salário-mínimo mensais. Trabalhando sem qualquer tipo de seguridade social, integram o corpo de “colaboradores” das *startups* internacionais. Essas empresas recebem grandes investimentos financeiros e recorrentes auxílios estatais, como, por exemplo, a desregulamentação das leis trabalhistas.

Vários entregadores ciclistas não possuem bicicleta própria, portanto necessitam alugar as bicicletas compartilhadas, sendo um serviço prestado pelo banco Itaú. Pode-se concluir que “assim, não há dualismo: os dois circuitos têm a mesma origem, o mesmo conjunto de causas e são interligados” (SANTOS, 2008, p.69).

Se as ciclovias podem ser consideradas indicadores da modernização global, elas seriam, também, mais uma armadilha do subdesenvolvimento, como aponta Otilia Arantes

“(...) Estamos diante da reposição da armadilha clássica do subdesenvolvimento (ou seja, da modernização sem desenvolvimento, isto é, sem homogeneização social), a velha dualidade brasileira, elevada aliás agora a paradigma da polarização mundializada” (ARANTES, 2002, p.69).

III. A praça do ciclista e apropriação do espaço público

A globalização traz consigo uma possibilidade expressa na superação do período técnico-científico-informacional ¹⁶ e na emergência do período demográfico ou período popular da história. Esse novo período consistirá na retomada dos interesses coletivos, alçando-os ao centro do projeto político, tendo a cultura popular como vetor determinante da integração de indivíduos com o mundo sensível.

O conceito de horizontalidade, apresentado por Milton Santos, reconhece o espaço banal – aquele lugar desprezado pelos interesses hegemônicos – (SANTOS, 2011) como um potencial espaço de criatividade. Pois, ele se mantém na pluralidade, na capacidade de confronto entre várias racionalidades. Desse modo, a valorização da política se faz presente no embate de valores e ideais.

“A densidade sócio-cultural do espaço banal aparece como uma possibilidade de superação de alguns dos impasses enfrentados por aqueles que, comprometidos com o avanço socialmente justo da modernidade, recusam-se a aceitar imposições advindas dos modelos dominantes de modernização, responsáveis por destruição de bagagens culturais, pelo aumento (incontrolado) da desigualdade social e pelo extermínio de não-modernos em cada período da história do ocidente” (RIBEIRO, 2013b, P.297).

¹⁶ O período técnico-científico-informacional surge no fim da Segunda-Guerra-Mundial. Ele possibilita o advento da globalização, o aumento dos fluxos materiais e imateriais, maior capacidade produtiva e, logo, a maximização dos lucros das grandes firmas internacionais. (SANTOS, 2010)

O espaço urbano é a dimensão do aprendizado social. São as lutas políticas de sujeitos coletivos e a sobrevivência do cidadão comum, conceituado por Santos (2010) de “homem lento”, que lançam as possibilidades de resistência dos territórios. São desses embates que se formam novas formas culturais: as novas identidades que combatem velhos preconceitos; o localismo e o bairrismo gestado nos embates contra os agentes hegemônicos; os grupos sociais em total diálogo com os movimentos globais; a militância política totalmente integrada com os componentes artísticos (RIBEIRO, 2013b).

Ribeiro (2013c) propõe a aceitação do ser humano em sua extensão totalizante, isto é, reconhece-lô como “corpo-sujeito” que, dentro dessa definição, seria a integração total dos indivíduos aos elementos intrínsecos a eles, tanto em sua abordagem econômica e social, quanto na sua finitude corpórea e no seu sentido emocional.

Dessa forma é possível o diálogo proposto entre geografia e sociologia, pois como o “corpo-sujeito” é vivente em um território, ele se torna “corpo-espaço”. Ou seja, é uma categoria de análise com foco na resistência aos processos globais de desterritorialização e desenraizamento dos indivíduos no contexto de globalização (RIBEIRO, 2013c).

Como contrassenso à rapidez dos processos de globalização e financeirização da economia e dos territórios, são nos lugares que o homem reconhece a si mesmo, redescobre-se como um ser local, de valores e sentidos integrados ao território. Os seus laços sociais firmam-se em sentimentos reais de aproximação e vínculo solidário.

“Quando o homem se defronta com um espaço que não ajudou a criar, cuja história desconhece, cuja memória lhe é estranha, este lugar é sede de uma vigorosa alienação. Mas o homem, um ser dotado de sensibilidade, busca reaprender o que nunca lhe foi ensinado, e vai pouco a pouco substituindo a sua ignorância do entorno pelo conhecimento, ainda que fragmentário. O entorno vivido é lugar de trocar, matriz de um processo intelectual” (SANTOS, 2014a.p.81).

A liberdade é forjada pelo homem protagonista de sua própria história, como o sujeito de si e do espaço em que habita, não como objeto dos monopólios e agentes sociais externos a ele. Por excelência, o cicloativismo e Praça do Ciclista favorecem essa potência.

A. A Avenida Paulista

A Avenida Paulista foi implantada em um lugar estratégico. Relativamente próxima do centro, em um local elevado, divisor das calhas dos rios Pinheiros e Tiete, a Paulista já nasce como um espaço de exclusão social desde sua fundação em 1891. “Inicialmente fruto de um empreendimento imobiliário, desde o início a Paulista foi, na condição de bairro elegante e restrito, alvo de investimentos privilegiados do setor público” (FRÚGOLI JR, 2000, p.115).

A partir dos anos 1970 a verticalização faz da avenida um espaço privilegiado de adensamento especulativo. É nesse período que vários edifícios surgem na Paulista, como o Conjunto Nacional e o prédio do MASP, que foi transferido do centro da cidade.

Na década de 1970 a 1980 o centro histórico da cidade passou por uma grande degradação e abandono e, desde então, a Avenida Paulista consolidou-se como a nova centralidade. Com o crescimento expressivo do número de bancos, instituições financeiras transferiram suas sedes do centro antigo paulistano para a Avenida Paulista.

“Tudo até aqui reforça a ideia de que, se a Paulista já detinha um forte prestígio e valor imobiliário, articula-se a isso sua força como polo de concentração do setor terciário, com destaque para o capital financeiro, além um considerável poder econômico, pelas presenças também pelas federações patronais” (FRÚGOLI JR, 2000, p.133).

Em sua história, alguns acontecimentos foram marcantes para a consolidação da avenida como um espaço popular e de manifestação política. A grande comemoração pelo título do campeonato paulista pelo Corinthians em 1977, em 1992 com as passeatas dos caras pintadas, pelo *impeachment* do

então presidente Fernando Collor de Mello, em 1997, com a Parada do Orgulho LGBTT (tornando-se uma das maiores do mundo) (COTRIM, 2017).

A Avenida Paulista é um caso exemplar dessa complexidade existente nos espaços livres da cidade. Atualmente, o projeto “Paulista Aberta”, promove a abertura da avenida aos domingos, criando mais uma área de lazer na cidade e apresentando uma multiplicidade de manifestações de rua.

Dentre as ocupações populares de cunho político, há três espaços, por ocasião, de atos políticos: o Vão-Livre do MASP; e a Calçada da FIESP e a Praça do Ciclista. Cada lugar representa uma visão própria da avenida.

Masp, projetado pela arquiteta Lina Bo Bardi, é um espaço público conhecido pelo seu enorme vão de 74 metros, e que abriga uma quantidade enorme de manifestações.

“Com base no uso do vidro e do concreto, Lina Bo Bardi concilia em sua arquitetura as superfícies ásperas e sem acabamentos com leveza, transparência e suspensão. A esplanada sob o edifício, conhecida como “vão livre”, foi pensada como uma praça para uso da população. (MASP,2019)



Figura 22 - Manifestação da APEOESP (Associação dos Professores Estaduais de São Paulo)

Fonte: Mídia Ninja

A calçada do FIESP é outro lugar que se tornou referência para protestos políticos. Contudo, diferente do MASP, é o lugar popularmente destinado para os militantes conservadores.



Figura 23 - Manifestação contra o STF (Supremo Tribunal Federal). Fonte:

https://twitter.com/NAS_RUAS

Esses dois espaços compõem, juntamente com a Praça do Ciclista, os três espaços políticos da Avenida Paulista.

B. A praça do ciclista – fundação e uso



Figura 24 - A Praça do Ciclista

Fonte: <https://vadebike.org/>

A Praça do Ciclista é um espaço residual. Ela é resquício de um projeto dos anos de 1970. Em 1967 o engenheiro Figueiredo Ferraz concebeu o projeto chamado "Nova Paulista". O projeto propunha que o trânsito de veículos da avenida fosse feita por pistas subterrâneas e que em sua superfície tivesse largas calçadas. O projeto foi abandonado em 1973, pelo governador biônico Miguel Colassuano (A 'NOVA PAULISTA'..., 2017).

Nadir Mezerani, um dos idealizadores do projeto reconhece que "A ideia [do projeto Nova Paulista] era preservar a convivência social e permitir que a pessoa andasse e atravessasse a rua sem precisar ir até o próximo quarteirão" (A 'NOVA

PAULISTA'..., 2017), algo que só seria realizado 40 anos depois, com a Praça do Ciclista.

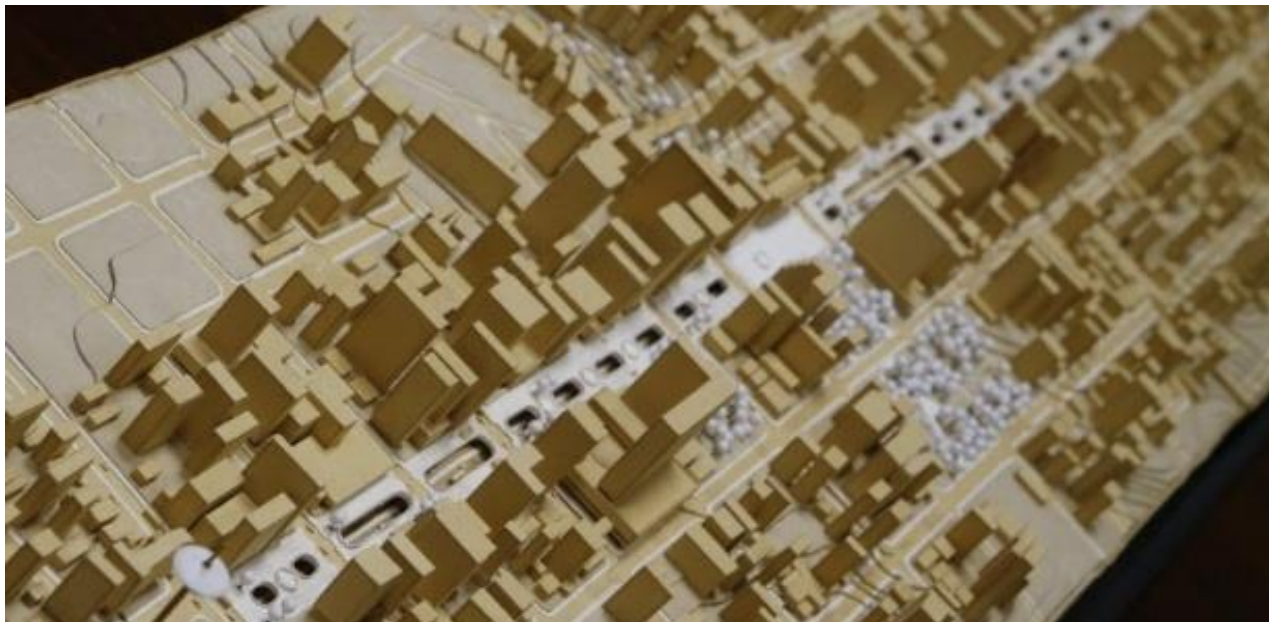


Figura 25 - Maquete do projeto 'Nova Paulista'.

Fonte: <https://saopaulosao.com.br/>

Atualmente, seu papel é organizar o fluxo de trânsito, conectando as avenidas Rebouças e Dr. Arnaldo com a Avenida Paulista. A praça não tem nenhum mobiliário urbano que possa ser convidativa para sua ocupação, sendo projetada exclusivamente para o sistema viário. Ela é composta por um pequeno canteiro verde central, quatro árvores e uma pequena horta comunitária. No centro existe um monumento ao militar venezuelano Francisco de Miranda (estátua cedida pelo governo venezuelano no ano de 1978). Foi neste espaço que cicloativistas na cidade de São Paulo fundaram a Praça do Ciclista.

Existe uma necessidade, por parte dos cicloativistas em delimitar um espaço físico para representá-los, pois “fundar sempre é fixar no solo um conjunto de crenças, de visões de mundo. É uma maneira de tornar um espaço seu, de apropriar-se dele ao distingui-lo dos outros espaços e de outrem. Portanto é uma maneira de classificar” (SEGAUD, 2016. p.142).

Constata-se, na fundação da praça, a necessidade de distinguir o lugar “Praça do Ciclista” em relação aos demais locais da cidade. A habitação de um espaço vago, a ressignificação linguística e cultural do território, embasa uma pedagogia do espaço, (SEGAUD, 2016) já que o uso cotidiano dos ciclistas e suas práticas, seus encontros, suas conquistas começam a dotar o local de um sentimento de pertencimento mútuo. Como ensina Marion Segaud,

“Apropriar-se de espaço é estabelecer uma relação entre este espaço e o eu (torná-lo próprio) por meio de um conjunto de práticas. Trata-se de atribuir significação a um lugar; isso pode ser feito no nível semântico, por meio das palavras e pelos objetos e símbolos que lhes são vinculados” (SEGAUD, 2016. p126-127).

A Praça do Ciclista tem um sentido próprio, formado a partir de cada manifestação proposta para o local. Ela constitui-se em um lugar, no sentido proposto por Ribeiro (2013): “O lugar opõe-se ao pensamento único, mas, também, ao politicismo e ao economicismo. Ele é, sobretudo, vida social, memória coletiva, sociabilidade e ação espontânea” (RIBEIRO, 2013a, p.198).

O cicloativista Thiago Benicchio relata como surgiu a ideia e o concepção da Praça do Ciclista, pois anteriormente a bicicletada era convocada na esquina da Paulista com a Consolação;

*“O que causava estranhamento era o nome do lugar: esquina da Paulista com a Consolação. **É uma esquina que não existe**, porque tem quatro esquinas separadas. **A gente resolveu colocar um nome, no começo foi de brincadeira**. Poxa, esse lugar não tem nome, isso daqui parece uma praça! naquela época era muito mais um canteiro central do que uma praça. Aquele espaço de terra não tinha nome, então pensamos: **vamos colocar um nome!**”*

Tinha um lance, que era forte em 2005 a 2010, que eram as intervenções urbanas. tinha gente com stencil, uma galera do rolê do grafite e das intervenções urbanas, como forma de protesto e questionamento.

Como tinha isso, o pessoal conseguiu fazer uma placa. Pegaram uns compensados, uns arrames, umas tintas e fizemos umas placas e colocamos na praça. A partir daí começou a divulgar a concentração não mais como esquina da Paulista com a Consolação, mas como Praça do Ciclista.

As coisas foram não apenas planejadas, foi como uma brincadeira. A gente levava a sério e se divertia. Se esse lugar não tem nome, não tem placa. Naquela época a gente colocava aquelas placas de sinalização (aquelas placas redondas) nos postes, com o desenho de bicicleta. A ideia era tornar visível a bicicleta” (BENICCHIO, 2021).

O cicloativista Odir Zuge Jr. descreve como surgiu os primeiros encontros dos ciclistas na “esquina da Paulista com a Consolação”,

*“Existia uma lista de uso da bicicleta no final dos anos 90, a bike-one-list no yahoo. Nessa lista de e-mail eu conhecia um monte de gente, nessa época eu morava na [rua] Bela Cintra e **nos marcávamos as saídas de pedal, para qualquer coisa, por exemplo, para descer a serra, pra rodar a noite. A gente marcava na Consolação com a Paulista, ainda não tinha aquela estrutura da praça, o Miranda [estátua presente na praça] e as árvores. E como era perto da minha casa e eu hospedava as pessoas que vinham de fora, quando fazia as descidas da serra, vinha gente de fora e acabava dormindo na minha casa.***

A gente já usava o local [Praça do Ciclista] pra fazer pedal, agora a Paulista já era área de manifestação por mero acaso histórico, então eu conhecia as duas galeras e acabei juntando. Com o tempo a prefeitura remodela o local e o Pasqualini [cicloativista paulistano, líder do site: bicicleteiro.org] lidera um movimento pra colocar o nome Praça do Ciclista, a Soninha Francine [vereadora de São Paulo] consegue batizar a praça do ciclista, e daí ficou” (ZUGE JR, 2021).



Figura 26 - Batismo popular da Praça do Ciclista.

Fonte: <http://www.apocalipsemotorizado.net/>

A festa de inauguração ocorreu na 41ª edição da bicicletada, a bicicletada de carnaval. O evento, realizado pelos cicloativistas, contou com a exibição de filmes em um telão, danças, confetes e serpentinas. O monumento do Francisco Miranda ganhou uma bicicleta entre as pernas, uma intervenção característica das bicicletadas nas últimas sextas-feiras do mês.



Figura 27 - Francisco Miranda de bicicleta.

Fonte: <https://commons.wikimedia.org/>

Como o cicloativismo organizava-se pelas redes sociais, a praça do ciclista foi o local que materializou o movimento. David Harvey (2012), analisando às ocupações de espaços públicos – primavera árabe, occupy Wall Street, praça dos indignados em Madri – reconhece que;

“As táticas do Occupy Wall Street são tomar um espaço público central, um parque ou uma praça, próximo à localização de muitos bastiões do poder e, colocando corpos humanos ali, convertê-los em um espaço público de iguais, um lugar de discussão aberta e debate sobre o que esse poder está fazendo e as melhores formas de se opor ao seu alcance. (...) Ela mostra como o poder coletivo dos corpos no espaço público continua sendo o instrumento mais efetivo de oposição. A praça Tahir mostrou ao mundo uma verdade óbvia: são os corpos nas ruas e praças, não os

balbucios de sentimentos no Twitter ou Facebook, que realmente importam” (HARVEY, 2012).

A cicloativista Aline Cavalcante expressa-se sobre a Praça do Ciclista;

“Quando eu cheguei na bicicleta, já existia como Praça do ciclista, para os ciclistas. Não para o governo!. Eu lembro da galera fazendo plaquinha e fazendo inauguração simbólica.

A praça do ciclista era o lugar onde eu conhecia as pessoas que eu conhecia no on-line. Era onde se concretizava aquele ambiente on-line e simbólico, a bicicletada era muito forte no online e se expandiu para o Brasil e o com o mundo. É na praça do ciclista que a gente realiza as coisas materialmente.

A praça do ciclista é o lugar onde se encontra, diverge, briga, reata, faz as pazes. O lugar em que rola o olho no olho das pessoas. Eu tenho um afeto muito grande pela praça, por mais que ela não tem a cara da praça, não tem banco, não tinha árvore, mas eu lembro da plantação da amoreira e da árvore. Antes lá não tinha nada era um resto da avenida paulista, um resto de cidade que sobrou ali, um lugar sem potencial de nada, de repente tem horta.

A praça pra mim era isso, não tinha potencial de acontecer nada, mas foi lá que conheci meus amigos, acampeí lá, a gente fez o Occupy com relação com os Estados Unidos” (CAVALCANTE, 2021).

Com isso, a Praça do Ciclista tornou-se mais um lugar de concentração política na popular Avenida Paulista, rivalizando com outros dois espaços: o vão-livre do Masp e a calçada da FIESP. A Praça do Ciclista, diferentemente dos outros dois lugares, é o espaço em que os movimentos autônomos convocam seus atos.

A pesquisa, baseando-se em uma busca do termo “Praça do Ciclista” no Twitter e no Facebook, constatou uma série de manifestações que possuem algumas características em comum. São estas: a não utilização de carros de som; a organização descentralizada; a espontaneidade. Suas pautas políticas são relacionadas às minorias – LGBTQI+, indígenas, movimento negro – ao movimento ambientalista e ao anarquismo. Hoje a Praça do Ciclista abriga uma horta comunitária no canteiro central, sendo reconhecida, pelos hortelões urbanos, o marco zero das hortas urbanas na cidade de São Paulo.



Figura 28 - Mulher discursando em caixa de som. Ato fora Bolsonaro.

Fonte: Acervo pessoal.



Figura 29 - Paz na Colômbia.

Fonte: Facebook, 2020.

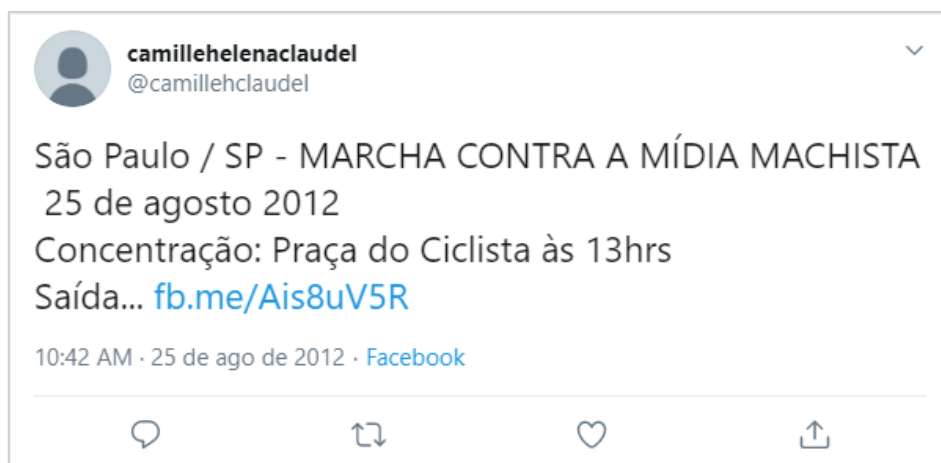


Figura 30 - Marcha contra a mídia machista

Fonte: twitter, 2020.

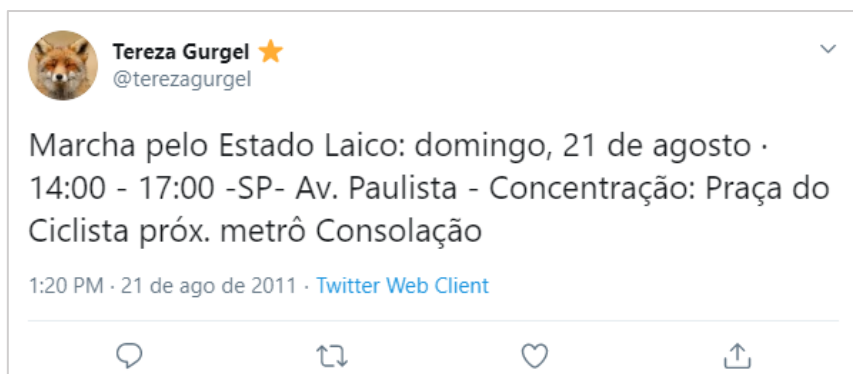


Figura 31 - Marcha pelo Estado Laico

Fonte: twitter, 2020.



Figura 32 - Movimento secundarista.

Fonte: Twitter, 2020

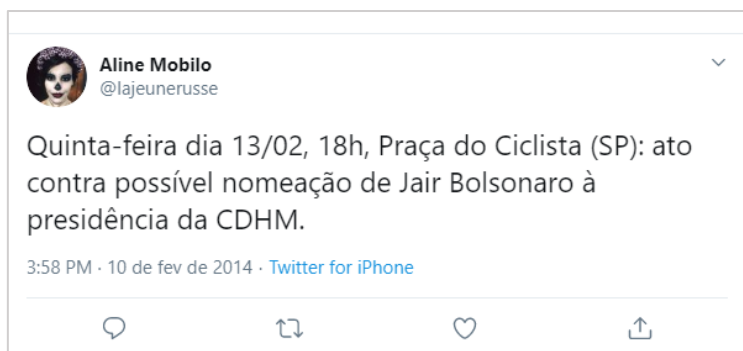


Figura 33 - Ato contra a nomeação de Jair Bolsonaro

Fonte: Twitter, 2020.



Figura 34 - Marcha das Vadias Livres.

Fonte: Facebook, 2020.

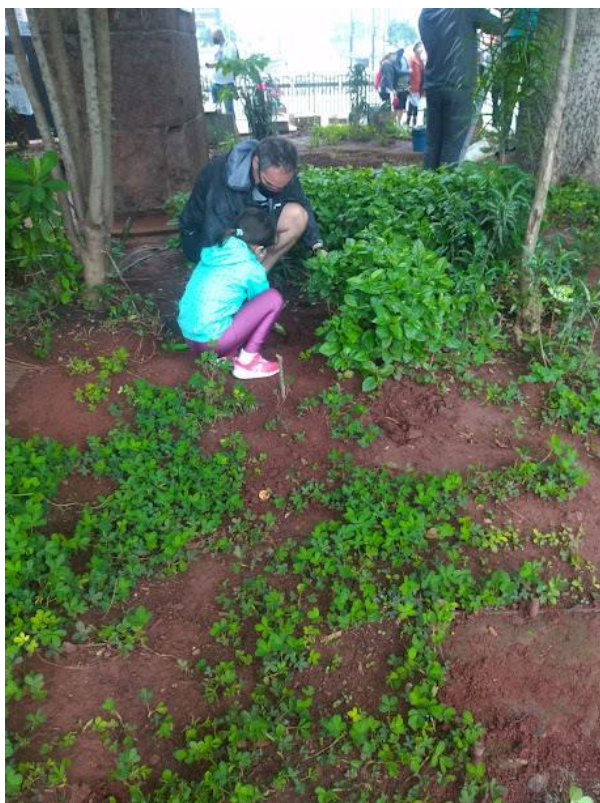


Figura 35 - Horta do Ciclista

Fonte: acervo pessoal.



Figura 36 - Marco Zero das hortas urbanas

Fonte: Acervo pessoal.

A Praça do Ciclista tornou-se exemplo para outros grupos de cicloativistas no país. Em Curitiba foi inaugurada, em 2014, a Praça do Bolso do Ciclista, financiada exclusivamente pelos ciclistas de Curitiba. Em Fortaleza os ciclistas da cidade rebatizaram a praça 1º de Maio, para Praça do Ciclista, a mesma proposta foi levantada por ciclistas em Belo Horizonte, Santo André, Aracaju.

Contudo, a lógica das cidades globais trouxe a possibilidade de elevar as bicicletas e seu uso na cidade como um novo produto à venda. Uma mercadoria disponível aos bairros mais seguros, mais iluminados e com as melhores infraestruturas cicloviárias. É visível a disputa simbólica do uso da bicicleta. Da

contestação das ideologias dominantes à afirmação do espaço urbano como mercadoria. Reflete apropriações da praça do ciclista.

1. A Praça do Ciclista como publicidade

Em 2009, a gestão municipal do prefeito Gilberto Kassab (2008 -2012) inaugurou as ciclofaixas de lazer, com funcionamento aos domingos, das 7h às 17h. Inicialmente a ciclofaixa conectava os parques Ibirapuera, do Povo e das Bicicletas. Em 2012, ela foi ampliada para a Avenida Paulista, para a região central e na Zona Norte, aumentando o seu alcance na cidade.

O seu funcionamento é gerido por um patrocinador. Por dez anos, de 2009 até 2019, o Banco Bradesco patrocinou as ciclofaixas. Com a lei da cidade limpa, em 2006, as ciclofaixas de lazer proporcionaram a empresa patrocinadora a possibilidade de uma ampla divulgação da marca, pois em cada cone de sinalização, bandeirinhas de cruzamentos, a marca é apresentada para os ciclistas, motoristas e pedestres.

O slogan da ciclofaixa de lazer na gestão Bradesco, “Conviva”, invoca a despolitização das questões referentes ao uso do carro e da bicicleta na cidade de São Paulo. Mesmo sendo nas vias públicas, as ciclofaixas de lazer seguem a mesma lógica dos não-lugares, pois elas se concentram nos bairros de classe médias onde estão instaladas. Frise-se que não condizem com a realidade do trânsito, além de serem vinculada como uma possibilidade de melhoria do lazer nas cidades.

Se, por um lado, as ciclofaixas de lazer possibilitam a iniciação dos indivíduos à prática ciclística no meio urbano e o crescimento das bicicletas na paisagem das cidades, por outro lado, a experiência dos ciclistas de domingo em nada se assemelha com o uso da bicicleta em outros dias da semana. Trata-se de uma experiência controlada, muito mais segura, sem os “incômodos” dos carroceiros, das pessoas com deficiências que utilizam as ciclovias como alternativas às calçadas.

Como serviço de cortesia, o Banco Bradesco contratou o Instituto CicloBR para fazer os reparos mecânicos nas bicicletas dos usuários (SOS). Além dos mecânicos volantes que circulavam nas ciclofaixas, uma tenda fixa de mecânica era montada todo domingo, em diversos pontos das ciclofaixas de lazer. Na Avenida Paulista, o ponto escolhido para a tenda foi a Praça do Ciclista.

A pretensa solidariedade (reparos de bicicletas) é desenvolvida de maneira mercantil, reforçando a relação entre bicicleta e o mercado. O legado histórico da luta pelo direito de pedalar, luta coletiva de solidariedade entre ciclistas que reside na Praça do Ciclista, é invisibilizado tornando-se uma dádiva do banco.

Com o surgimento de elementos como o “Conviva”, a tenda de reparos para bicicleta (SOS) e o Banco Bradesco, a bicicleta perde a força política proposta pelos cicloativistas que batizaram e formaram simbolicamente a praça.



Figura 37 - Serviço SOS, patrocinado pelo Bradesco

Fonte: Foursquare city guide, 2021.

Hoje, a Praça do Ciclista possui uma gestão privada, geridas pelas empresas *Eureka Coworking* e *Sense Bike passion*.

Foi realizada uma pesquisa junto aos ciclistas para elaborar o projeto. Apesar desse processo existir há um ano, ainda não foi estabelecido qualquer reforma no local. Isso aprofunda o uso comercial e propagandístico da Praça, diminuindo o seu sentido original.



Figura 38 - Projeto de revitalização e concessão da praça do ciclista

Fonte: Revista Projeto, 2021.

2. Espaço de solidariedade

No dia 2 de março de 2012, a bióloga Juliana Dias foi atropelada na Avenida Paulista. No mesmo instante os cicloativistas, a partir das redes sociais, reconheceram a vítima – Juliana Dias era cicloativista, muito atuante no ativismo ambiental – e marcaram uma manifestação na Praça do Ciclista.

Há um sentido e relação próprios dos ciclistas com o espaço urbano. Esse relacionamento está ancorado tanto na materialidade, na relação do ciclista com elementos concretos da cidade – ruas, calçadas, viadutos, avenidas, pontes –, na sua relação social – viabilidade econômica da bicicleta, atividade física –, quanto nos valores simbólicos – status social do automóvel, cultura da bicicleta como consumo, variação de tipos de ciclistas.

Como reflexão adicional e paralela ao tema, Santos (2011) reconhece um fenômeno contraditório existente na globalização. O avanço da velocidade da

informação, a agilidade dos deslocamentos o progresso tecnológico nos aproximam de nossos corpos, pois cercados desses elementos compreende-se nos corpos, “uma certeza materialmente sensível, diante de um universo difícil de aprender” (SANTOS, 2011, p.314).

Dessa forma, o corpo dilacerado por um ônibus é a parte materialmente sensível, e relaciona-se diretamente com corpo frágil de um ciclista.

A Praça do Ciclista expressa a solidariedade como um ponto comum a todos os tipos de de ciclistas. Todos eles, em algum momento de suas vidas, vivem alguma experiência de quase morte. Ela é expressa pelas “finas educativas” – nome dado pelos ciclistas, quando o motorista propositadamente joga o carro na bicicleta para que ela não ocupe a rua - ou pela imprudência dos motoristas que não respeitam a legislação dos 1,5 metros de distanciamento das bicicletas. Os cicloativistas, pessoas que optam politicamente pelo uso da bicicleta, somados aos ciclistas tradicionais, que utilizam a bicicleta como a única opção de transporte, trazem consigo experiências e estratégias de sobrevivência e de adaptação, para continuar utilizando as bicicletas nas cidades. (ZUGE JR., 2015)

A luta dos cicloativistas pode ser explicitada, como propõe Manuel Castells, por um processo de reconstrução do imaginário popular, “(...) a luta fundamental pelo poder é a batalha pela construção de significado nas mentes das pessoas” (CASTELLS,2013, p.8). A substituição de uma ordem social centrada no automóvel para a valorização dos transportes ativos, passa pela construção de um novo imaginário do que é ser cidade, não apenas no âmbito físico – ampliação do sistema cicloviário –, mas também uma elevação no status e no sentido de ser ciclista na cidade.

Portanto, é na Praça do Ciclista, nos atos e nos protestos, que os ciclistas encontram-se, trocam experiências, ideias, visões de mundo e, com isto, formam-se e fortalecem-se com a prática política. A Avenida Paulista, arena de diversas ações políticas, sede dos bancos e do mercado financeiro, carrega

consigo esta marca, um “território usado”¹⁷ (SANTOS, 2010), onde com a Praça do Ciclista, mais um local de resistência visível de luta social.

3. Ação política global

No ano de 2011 eclodiu, no mundo, uma série de protestos, como a Primavera Árabe, os indignados na Espanha, o *occupy wall street* nos Estados Unidos.

Em São Paulo ocorreu a versão paulistana desse fenômeno, o “Ocupa Sampa”. Um grupo de jovens anarquistas e socialistas, respondendo um chamado global, montaram um acampamento embaixo do viaduto do Chá, no Anhangabaú no centro da cidade. Após dois meses decidiram transferir-se para a Praça do Ciclista,

“Por isso, estamos ocupando a Avenida Paulista. Para dar visibilidade ao que representa toda a luta que acompanha a construção da Praça do Ciclista. Para dar visibilidade à uma outra sociedade, que estamos construindo ao pedalar, ao fazer assembleias, ao conversar e ao compartilhar nossas ideias, ideais e sonhos.

Assim como a Praça do Ciclista nasceu do encontro de pessoas que desejavam transformar a realidade em favor da convivência e de maneiras mais inteligentes de locomoção na cidade e, para isso, botaram a mão na massa para construir essa realidade, os movimentos de ocupação que agora acontecem em várias cidades do mundo também

¹⁷ Para Santos (2010) “Quando se fala em território deve-se, pois, de logo, entender que se está falando em território usado, utilizado por uma dada população. Um faz o outro, à maneira da célebre frase de Churchill: primeiro fazemos nossas casas, depois elas nos fazem... A idéia de tribo, povo, nação e, depois, de Estado nacional decorre dessa relação tornada profunda.” (SANTOS, 2010, p. 47)

propõem a retomada da possibilidade dos cidadãos construir suas cidades e interferirem nos rumos de seus países.” (OCUPAR A AVE..., 2011)

Cicloativismo, bicicletada paulistana, Ocupa Sampa decorrem de experiências internacionais. No caso das bicicletadas, a inspiração veio dos movimentos de São Francisco *Critical Mass*. É possível reconhecer nesses dois movimentos uma aproximação simbólica, uma luta por outro modelo de cidade e de mundo, totalmente alinhada com os movimentos altermundistas e com a luta antiglobalização internacional.

A experiência de democracia real no Ocupa Sampa era realizada por meio do consenso – assembleias não deliberativas, cada indivíduo que não se sentia representado pela escolha do grupo, podia pedir para rever as ações, debatendo até que houvesse um consenso entre todos os integrantes. Característica similar a ação política da bicicletada.

Sendo assim, nos dois casos, há forte simbolismo da Praça como um lugar de experimentações políticas. Uma possibilidade de vivência, mesmo que seja breve, de formas alternativas de vida.

IV. Conclusões

O uso da bicicleta pode ser considerado uma estratégia de transporte do homem lento, principalmente em São Paulo, com o constante aumento de tarifa e o descaso histórico com os transporte público. Neste sentido, a bicicleta é o único meio de transporte efetivamente democrático. Pois, ela democratiza, não em sua forma – status, publicidade, etc. – mas em sua função. Em São Paulo, todos os sujeitos (ricos e pobres) podem utilizar a bicicleta e, montados em uma bicicleta, abre-se uma oportunidade das ações políticas do homem lento. Assim, a bicicleta é um elemento que proporciona a simbiose do “corpo-sujeito” e o “corpo-espaço” (RIBEIRO, 2013c).

O êxito dos cicloativistas foi conseguir alavancar “a moda” da bicicleta na cidade. Tanto que ela ganhou notoriedade nos meios de comunicação, nos empreendimentos imobiliários e, conseqüentemente, nos bairros ricos da cidade, surgindo uma “nova” e “moderna” forma de viver na cidade, transformando radicalmente a simbologia do ciclista da cidade. Porém, são nas ciclovias das áreas “nobres”, que executivos, trabalhadores e entregadores circulam, tornando às ciclovias um bem público de toda a cidade.

Se, no início da luta dos cicloativistas, os ciclistas eram vistos como “pessoas imprestáveis”, “pobres”, “gente diferenciada” e “comunistas”, hoje eles são vistos como uma grande oportunidade econômica para a cidade, até mesmo nos bairros burgueses que, anteriormente, foram contrários à implementação das ciclovias.

O cicloativismo paulistano, formado na Praça do Ciclista, foi fundamental para politizar os ciclistas da cidade. A vivência coletiva proporcionou um processo de desalienação de sua pedalada cotidiana. São nos encontros dos ciclistas que, refletindo sobre sua condição na cidade – violência, atropelamentos, ausência de planejamento urbano – eles criam as estratégias, ações coletivas e pressões políticas para transformar a cidade.

O cicloativismo, na atualidade, opera na intersecção de várias pautas ausentes nos debates anteriores. A ONG Ciclocidade, por exemplo, promove debates sobre mobilidades antirracistas e feministas; proliferou-se também os coletivos de ciclistas de periferia lutando por demandas específicas, e vários entregadores estão formando coletivos para reivindicar direitos trabalhistas.

Para que o cicloativismo possa servir de meio ativo para “uma ‘outra’ globalização” (SANTOS, 2010) ele deve se manter em constante vigilância, integrando a bicicleta em um projeto totalizante, que contemple uma profunda transformação do território. O cicloativismo, para além do espaço alienado da bicicleta pela bicicleta, deve ceder lugar para o direito à mobilidade de todos os cidadãos, pedalando ou não.

A Praça do Ciclista, como espaço coletivo de aprendizado social, tornou-se uma referência de luta que transcende a implementação das ciclovias na cidade. Como aponta Milton Santos (2014a) “Para ser transcendente, a luta urbana deve enfocar a cidade como um todo e o indivíduo total” (SANTOS, 2014a, p.98). Com essa perspectiva, percebe-se que as ações políticas do cicloativismo abarcaram diversas causas que extrapolaram o uso da bicicleta. Hoje, a Praça do Ciclista é o grande símbolo da luta autonomista na Avenida Paulista.

Se um canteiro central na Avenida Paulista não tinha história, a fundação dos cicloativistas a colocou no cenário urbano. A Praça do Ciclista salvaguarda, em sua história, algo mais profundo do que a luta pela bicicleta. Ela carrega a possibilidade, expressada no texto do Ocupa Sampa, de uma cidade que possa ser concebida pelas pessoas em comunhão, não apenas pelos gestores do mercado. As mortes, tragédias e violências do trânsito ecoam na praça, transformando o luto, sofrimento e a dor em luta política. Sendo assim, a Praça simboliza a solidariedade e o projeto alternativo de sociedade.

A gestão municipal contemplou apenas uma parte das demandas contestadas pelos cicloativistas (aumento das ciclovias e ampliação dos espaços de convivência) porém, por outro lado, elementos estruturantes da cidade como a expulsão dos pobres do centro, a lenta ampliação do transporte público, a falta de integração da bicicleta com outros modais, a questão ambiental, alternativas

ao carro particular foram esquecidas, fazendo da opção apenas por ciclovia uma regressão da causa cicloativista.

O uso da bicicleta na cidade aumentou com o crescimento da infraestrutura cicloviária e que vários grupos sociais se utilizam dessa infraestrutura. Apesar disso, a luta por segurança no trânsito, pela transformação do desenho urbano somado à redução da poluição, a melhoria do acesso aos transportes públicos e a transformação social não são mais apenas pautas exclusivas ao cicloativismo, mas sim, das diferentes esferas da sociedade civil contempladas pela luta da Praça do Ciclista.

Referências bibliográficas

ACÁCIO, Augusto. Antipolítica e nova política: o movimento antiglobalização, anarquia e os governos do Sul. *I Congresso de Investigadorxs sobre anarquismo* – CeDInCI - IDAES /UNSAM – ISSN: 2545-6490. 2016

ALIANÇA BIKE. *Pesquisa de perfil dos entregadores ciclistas de aplicativos*. São Paulo. 2019

ALLIS, T. *Sobre cidades, bicicletas e turismo: evidências na propaganda imobiliária em São Paulo*. Caderno Virtual de Turismo, 15(3), 390-406. 2015

ALMENDRA, Carlos C. crítica à lógica da produção e circulação just-in-time. In: FERRARI, Terezinha. *Fabricalização da cidade e ideologia da circulação*. São Paulo: Coletivo Editorial. 2008

ARANTES, Otília; VAINER, Carlos; MARICATO, Ermínia. *A cidade do pensamento único: desmanchando consensos*. 3. ed. Petrópolis, Editora Vozes, 2002.

AZEVEDO, Reinaldo. Serra começou a duplicar esta via; mas há quem queria destruí-la. Sim, eles falam a sério! **Veja**, 2009. Disponível em: <https://veja.abril.com.br/coluna/reinaldo/serra-comecou-a-duplicar-esta-via-mas-ha-quem-queira-destrui-la-sim-eles-falam-a-serio/>. Acessado em: 11 de mar. 2021.

BENICCHIO, Tiago. 41a Bicletada – Carnaval-inauguração na Praça do Ciclista. **Apocalipse Motorizado**. 28 de fev. 2006. Disponível em: <http://www.apocalipsemotorizado.net/2006/02/28/41a-bicletada-carnaval-inauguracao-na-praca-do-ciclista/> . Acessado em 20 jun 2020.

BERTOLINI, Enzo. Bicletada Internacional será realizada em apoio às ciclovias de São Paulo. **Vadebike.org**, 2015. Disponível em: <https://vadebike.org/2015/03/bicletada-nacional-em-apoio-as-ciclovias-de-sao-paulo-acao-suspensao-mp/>. Acessado em: 11 de mar. 2021

BICICULTURA SÃO PAULO 2016 - Que elo te move. *União dos ciclistas*, 6 de mai 2016. Disponível em: <https://uniaodeciclistas.org.br/geral/bicicultura-2016/>. Acessado em: 13 de set. 2021.

BIKEANJO. *Bikeanjo.org*. Sobre-nos. 2021. Disponível em: <https://www.bikeanjo.org/about/sobre-nos/>. Acessado em: 21 de mar. 2021

BOURDIEU, Pierre. *O poder simbólico*. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil; São Paulo: Difel, 1989.

BOURDIEU, Pierre. *Razões práticas: Sobre a teoria da ação*. Campinas: Papyrus, 2008.

BRUYNE, Paul de et al. *Dinâmica da pesquisa em ciências sociais: os polos da prática metodológica*. Rio de Janeiro: Livraria Francisco Alves Editora S/A, 1977.

CAMPOS, Marcos Lopes. *A política das linhas de ônibus*. 2014. Disponível em https://edisciplinas.usp.br/pluginfile.php/5514839/mod_resource/content/1/Linhas%20de%20%C3%B4nibus%20e%20pol%C3%ADtica.pdf Acessado em: 12 de mar 2021

CASTELLS, Manuel. *Redes de indignação e esperança: movimentos sociais na era da internet*. Rio de Janeiro: Zahar, 2013.

CICLOBR. *Ciclobr.org*. Institucional. 2021. Disponível em: <http://www.ciclobr.org.br//institucional>. Acessado em: 20 de mar. 2021

CICLOCIDADE. *ciclocidade.org.br*. Quem Somos. 8 de nov. 2021. Disponível em: <https://www.ciclocidade.org.br/institucional/respostas/quem-somos/>. Acessado em: 5 de jan. 2022

CICLOCIDADE. *Perfil de quem usa a bicicleta na cidade de São Paulo*. São Paulo, 2016.

Ciclorrotas. **capital.sp**. 3 de abr, 2015. Disponível em: <http://www.capital.sp.gov.br/cidadao/transportes/bicicletas/onde-andar/ciclorrotas>. Acessado em: 9 de mai. 2021.

COMPANHIA DE ENGENHARIA DE TRÁFEGO (CET - SP). *Plano Cicloviário do Município de São Paulo, 2019*. Disponível em <www.cetsp.com.br/media/866356/planociclovariodesaopaulo_2019.pdf>, Acessado em: 05 nov. 2020.

COMPANHIA DO METROPOLITANO DE SÃO PAULO (METRÔ) (2017). *Pesquisa Origem-Destino do Metrô ano 2017*. Disponível em: http://www.metro.sp.gov.br/pesquisa-od/arquivos/ebook_OD_2017-final.pdf. Acessado em: 20 de abr. 2020.

Conselho Municipal de transporte e trânsito. Regimento interno da Câmara Temática de Bicicletas. **Prefeitura de São Paulo**, 2015. Disponível em: https://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/mobilidade/participacao_social/conselhos_e_orgaos_colegiados/conselho_1/index.php?p=198765. Acessado em: 21 de mar. 2021

COTRIM, Luciana. *Serie avenida Paulista: 125 anos e 1 mês da avenida símbolo de São Paulo*. **Spacity.org**, 2017 Disponível em: <https://spacity.com.br/serie-avenida-paulista-125-anos-e-1-mes-da-avenida-simbolo-de-sao-paulo/>. Acessado em: 21 de mar. 2021.

CRUZ, Willian. Ciclistas de várias cidades se organizam para ir à festa de inauguração da ciclovia da Av. Paulista. **Vadebike.org**, 2015a. Disponível em: <https://vadebike.org/2015/06/grupos-bondes-ciclistas-inauguracao-ciclovias-paulista/>. Acessado em: 02 de mar. 2021

CRUZ, Willian. Bicletada paulistana fará manifestação em apoio às ocupações de escolas estaduais. **Vadebike.org**, 2015b. Disponível em: <https://vadebike.org/2015/12/bicicletada-apoio-escolas-ocupadas-reorganizacao-fechamento/>. Acessado em: 13 de mar. 2021

CRUZ, Willian. Ciclistas foram à casa de João Doria pedir que ciclovias não sejam retiradas em São Paulo (vídeo e fotos). **Vadebike.org**, 2016. Disponível em: <https://vadebike.org/2016/10/manifestacao-ciclistas-casa-joao-doria-protesto-retirada-ciclovias/>. Acessado em: 21 de mar. 2021

CRUZ, Willian. Protesto contra o corte das árvores da Marginal no próximo domingo. **Vadebike.org**, 2009. Disponível em: <https://vadebike.org/2009/06/protesto-contra-o-corte-das-arvores-da-marginal/>.

Acessado em: 13 de mar. 2021

CRUZ, Willian. Protesto contra repressão a ciclistas bloqueou Rodovia dos Imigrantes (fotos e vídeo). **Vadebike.org**, 2017. Disponível em: <https://vadebike.org/2017/12/protesto-contra-repressao-a-ciclistas-bloqueou-rodovia-dos-imigrantes-fotos-e-video/>. Acessado em: 13 de mar. 2021

CRUZ, Willian. Corpos pintados no asfalto da Av. Paulista questionam mortes de ciclistas e pedestres – #QuemMatou450? **Vadebike.org**, 2016b. Disponível em: <https://vadebike.org/2016/10/quemmatou450-bicicletada-pedestrada-corpo-pintado-chao-av-paulista-fotos-video/>. Acessado em: 13 de mar. 2021

CRUZ, Willian. Entrevista com Rosângela Lurbe, presidente da AMAM . **Vadebike.org**, 2011. Disponível em: <https://vadebike.org/2011/11/entrevista-com-rosangela-lurbe-presidente-da-amam/>. Acessado em: 13 de mar. 2021

DURAN, Sabrina. Os Donos do cicloativismo - um caso paulistano. **Sabrinaduran.wixsite**, 2006. Disponível em: <https://sabrinaduran.wixsite.com/sauva/single-post/2017/01/19/11>. Acessado em 11 de mar. 2021.

FALZONI, Renata. Renata Falzoni em Brasília. **Youtube**, 3 de mar. 2010. Disponível em: <<https://www.youtube.com/watch?v=ghh2oJDsMOU>>. Acessado em: 05 de mar. 2021.

FERREIRA, João Sette Whitaker. *O mito da cidade-global*. Petrópolis: Vozes, 2007.

FRUGOLI, JR. H. *Centralidade em São Paulo: trajetórias, conflitos e negociações em São Paulo*. São Paulo: Cortez/ Edusp. 2000

GOHN, M G. *Manifestações de Junho de 2013 no Brasil e Praças dos Indignados no Mundo*. Petrópolis: Vozes, 2014.

GOHN, M G. *Manifestações e protestos no Brasil: correntes e contracorrentes na atualidade*. São Paulo: Cortez. 2017

GORZ, André. A ideologia social do automóvel. In: LUDD, Ned (org.) *Apocalipse motorizado: a tirania do automóvel em um planeta poluído*. São Paulo: Conrad Editora do Brasil, 2005.

GREENFIELD, Gerald Michael. *Algumas notas sobre a história da viação urbana no velho São Paulo*. Revista de História. USP São Paulo. Volume 49. Número 99. 1974. Disponível em <https://www.revistas.usp.br/revhistoria/article/view/132581/128675> Acessado em: 20 de abr. 2020

GUARNACCIA, Matteo. *Provos: Amsterdam e o nascimento da contracultura*. São Paulo: Conrad Editora do Brasil, 2010

HARVEY, David. A liberdade na cidade. In: MARICATO, Hermínia et al. *Passe Livre e as manifestações que tomaram as ruas do Brasil*. São Paulo: Boitempo Editorial, 2013.

HARVEY. David. Os Rebeldes na rua: o partido de Wall Street encontra sua nêmesis. In: HARVEY, David...et. al. *Occupy: movimentos de protesto que tomaram as ruas*. São Paulo: Boitempo Editorial, 2012.

HESSEL, Stephane. *Indignai-vos!* São Paulo: Editora Leya, 2011

JACQUES, P.B. *Apologia da deriva, escritos situacionistas sobre a cidade*. Rio de Janeiro: Casa da Palavra. 2003

JUNIOR, S B; Ferreira, M A. Rodovia em áreas urbanizadas e seus impactos na percepção dos pedestres. **Sociedade & Natureza**, Uberlândia, 20. 221-237, Jun. 2008. Disponível em: <https://www.scielo.br/j/sn/a/kp59PgnFGvMkHPGpkyFmHBP/?format=pdf&lang=pt>. Acessado: 21 de jan. 2021.

LEAL, Vitor. Capacete é coisa que colocaram na sua cabeça. **Nosso Quintal**, 2010. Disponível em: <https://nossoquintal.org/2010/02/04/capacete-e-coisa-que-colocaram-na-sua-cabeca/>. Acessado em: 10 de out. 2021.

LUDD, Ned (org.) *Apocalipse motorizado: a tirania do automóvel em um planeta poluído*. São Paulo: Conrad Editora do Brasil, 2005.

MARICATO, Hermínia. *Para Entender a Crise Urbana*. São Paulo: Expressão Popular, 2015

MARICATO, Ermínia. *Erradicar o analfabetismo urbanístico*. **Revista Fase**, 2002.

MARTÍN, María. Ministério Público de São Paulo quer a suspensão das ciclovias de Haddad. **El País**, 18 mar. 2015. Disponível em: https://brasil.elpais.com/brasil/2015/03/18/politica/1426715775_941420.html. Acessado em: 11 de mar. 2011

MASP. **Masp.org.br**. sobre, 2019. Disponível em: <https://masp.org.br/sobre>. Acessado em: 16 nov. 2019.

MONTANER, Josep Maria. Espaço e antiespaço, lugar e não lugar na arquitetura moderna. In: MONTANER, J M. *A Modernidade Superada*. Madrid, São Paulo: Gustavo Gili, 2013. p. 26- 56

ONGARO, N. G.; SILVA JUNIOR, R. R. da; SILVA NETO, M. L. da. About another (new) historical period and the urgency to think about other (new) analytical categories: applications in the urban-regional and intra-urban dimensions. *Revista Nacional de Gerenciamento de Cidades*, [S. l.], v. 8, n. 66, 2020. DOI: 10.17271/2318847286620202702. Disponível em: https://publicacoes.amigosdanatureza.org.br/index.php/gerenciamento_de_cidades/article/view/2702. Acesso em: 11 jan. 2022.

PEREIRA, Heloisa Prates; PRATES, Vinicius. *O sujeito de bicicleta: considerações sobre o discurso cicloativista na São Paulo dos carros*. *Galaxia* (São Paulo, online), ISSN 1982-140 2553, n. 34, jan-abr., 2017, p. 112-124. Disponível em: <http://dx.doi.org/10.1590/1982-255420172870>

RIBEIRO, Ana Clara Torres. Cartografia da Ação Social: região latino-americana e novo desenvolvimento urbano. In: RIBEIRO, A C T. *Por uma sociologia do presente, ação, técnica e espaço*. Rio de Janeiro: Letra Capital, 2013b. Vol 5.

RIBEIRO, Ana Clara Torres. Território Usado e humanismo concreto: o mercado socialmente necessário. In: RIBEIRO, A C T. *Por uma sociologia do presente, ação, técnica e espaço*. Rio de Janeiro: Letra Capital, 2013a. Vol 2.

RIBEIRO, Ana Clara T. Sujeito corporificado e bioética: caminhos da democracia. In, RIBEIRO, A C T. *Por uma sociologia do presente, ação, técnica e espaço*. Rio de Janeiro: Letra Capital, 2013c. Vol 2.

RIBEIRO, Ana Clara Torres. *Teorias da Ação*. Rio de Janeiro: Letra Capital, 2014.

RIBEIRO, Djamila. *O que é: lugar de fala*. Belo Horizonte: Letramento, 2017.

RICARDI, Alexandre. *A técnica contra o paulistano: os desastres com bondes e rede elétrica retratados nos clippings reunidos pela Light and Power no início do século XX*. 2012. Disponível em <<https://www.13snhct.sbhc.org.br/site/anaiscomplementares#R>> Acessado em: 10/03/21

ROLNIK, Raquel e KLINTOWITZ, Danielle. Mobilidade na cidade de São Paulo. **Estudos Avançados**. v. 25, n. 71, 2011.

ROSIN, Lucas Bravo; LEITE, Cristiane Kerches da Silva. A bicicleta como resistência: o paradigma rodoviário e o papel do ativismo ciclista no município de São Paulo/SP. **Cad. Metrop.**, São Paulo, v. 21, n. 46, p. 879-902, Dec. 2019 Disponível em: <http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S223699962019000300879&lng=en&nrm=iso>. Acessado em 15 Apr. 2021.

SANTOS, Cleberson. Reaberta, ciclovia da Marginal Pinheiro em São Paulo tem trecho abandonado. **Agência Mural**, 2020. Disponível em: <https://www.agenciamural.org.br/reaberta-ciclovia-da-marginal-pinheiros-em-sao-paulo-tem-trecho-abandonado/>. Acessado em: 10 jan. 2022.

SANTOS, Isabel Morim. *Sistema viário estrutural de São Paulo e suas estratégias urbanísticas: planos, projetos e intervenções, 1930 a 2002*. 2014. Dissertação (Mestrado em Teoria e História da Arquitetura e do Urbanismo) - Instituto de Arquitetura e Urbanismo, University of São Paulo, São Carlos, 2014b. doi:10.11606/D.102.2014.tde-30102014-170049. Acesso em: 2021-04-14

SANTOS, Milton. *Técnica, Espaço, Tempo. Globalização e meio técnico-científico informacional*. São Paulo: Editora Hucitec. 1997.

_____. *Metrópole Corporativa Fragmentada*. São Paulo, Nobel, 1990.

_____. *O Espaço do Cidadão*. São Paulo: Edusp. 2014a.

_____. *O espaço dividido: os dois circuitos da economia urbana dos países subdesenvolvidos*. São Paulo: Edusp, 2008.

_____. *A natureza do espaço: Técnica, tempo. Razão e emoção*. São Paulo: Edusp. 2011.

_____. *Metamorfose do espaço habitado*. São Paulo: EDUSP, 2014c.

SEGAUD, Marion. *Antropologia do espaço: habitar, fundar, distribuir, transformar*. São Paulo: SESC São Paulo, 2016.

SERRA, José. pronunciamento de inauguração da Ponte Estaiada In. Inauguração da Ponte Estaiada. **São Paulo.sp**, 2008. Disponível em: <https://www.saopaulo.sp.gov.br/discursos/inauguracao-da-ponte-estaiada/>. Acessado em: 10 de mar. 2021.

SHEIN, Rachel. Bicletada dos Imprestáveis, em São Paulo, teve apoio e críticas de moradores. **Vadebike.org**, 2014. Disponível em: <https://vadebike.org/2016/10/quemmatou450-bicicletada-pedestrada-corporopintado-chao-av-paulista-fotos-video/> Acessado em: 13 de mar. 2021

(SMDU) Secretaria do desenvolvimento urbano na cidade de São Paulo. *O uso da bicicleta na cidade de São Paulo: uma comparação dos resultados das pesquisas OD 2007 e 2017*. São Paulo; 2020.

SOARES, Will. Cresce aceitação da redução de velocidade e ciclovias em SP, diz Ibope. **G1**, 2016. Disponível em: <http://g1.globo.com/sao-paulo/noticia/2016/09/cresce-aceitacao-da-reducao-de-velocidade-e-ciclovias-em-sp-diz-ibope.html>. Acessado em: 21 de mar. 2021

THIELEN, Iara. Psicóloga diz o que pensam e como agem os motoristas. In: CARUSO, Raimundo (org.) *O automóvel, o planejamento urbano e a crise das cidades*. Curitiba: Fiscal Tech, 2010.

TURINO, Célio. *Na trilha de Macunaíma: ócio e trabalho na cidade*. São Paulo: SESC. 2005.

VASCONCELLOS, E. A. *Circular é preciso, viver não é preciso: a história do trânsito na cidade de São Paulo*. São Paulo: Annablume, 1999.

VASCONCELLOS, Eduardo de Alcântara. *Mobilidade urbana: o que você precisa saber*. São Paulo: Companhia das letras, 2013.

VILLAÇA, F. O Rodoanel e a Ideologia. **Oculum Ensaios**. Campinas, 2010. vol 11_12. p. 112 a 115. Jan Dez, 2010. Disponível em: <https://periodicos.puccampinas.edu.br/seer/index.php/oculum/article/view/159/146>. Acessado em: 30/01/2020

VILLAÇA, F. Segregação urbana e desigualdade. **Estudos Avançados**. São Paulo, 2011. p.37-58. Disponível em: <https://www.scielo.br/j/ea/a/7G8LTmdQbCjCHqXg87Gs3SD/?lang=pt> Acessado em: 20 de abr. 2020

ZUGE JUNIOR, Odir. *Cicloativismo Paulistano: Uma investigação Jurídico-Fenomenológica*. Tese (doutorado – programa de Pós-Graduação em Filosofia e Teoria Geral do Direito) - Faculdade de Direito, Universidade de São Paulo, 2015. Disponível em: <https://teses.usp.br/teses/disponiveis/2/2139/tde-08122015-103751/pt-br.php>

Entrevistas

FALZONI, Renata. Depoimento [Dez. 2021]. Entrevistador: Reinaldo Ricarte da Silva Junior. Campinas, Pontifícia Universidade de Campinas, 2021. Entrevista concedida para a pesquisa: Do Ciclista ao Cicloativista: a praça do ciclista e o uso da bicicleta na cidade de São Paulo.

IANONI, Bruno. Depoimento [Dez. 2021]. Entrevistador: Reinaldo Ricarte da Silva Junior. Campinas, Pontifícia Universidade de Campinas, 2021. Entrevista concedida para a pesquisa: Do Ciclista ao Cicloativista: a praça do ciclista e o uso da bicicleta na cidade de São Paulo.

BENICCHIO, Thiago. Depoimento [Dez. 2021]. Entrevistador: Reinaldo Ricarte da Silva Junior. Campinas, Pontifícia Universidade de Campinas, 2021. Entrevista concedida para a pesquisa: Do Ciclista ao Cicloativista: a praça do ciclista e o uso da bicicleta na cidade de São Paulo.

ZUGE JR, Odir. Depoimento [Dez. 2021]. Entrevistador: Reinaldo Ricarte da Silva Junior. Campinas, Pontifícia Universidade de Campinas, 2021. Entrevista concedida para a pesquisa: Do Ciclista ao Cicloativista: a praça do ciclista e o uso da bicicleta na cidade de São Paulo.

CAVALCANTE, Aline. Depoimento [Dez. 2021]. Entrevistador: Reinaldo Ricarte da Silva Junior. Campinas, Pontifícia Universidade de Campinas, 2021. Entrevista concedida para a pesquisa: Do Ciclista ao Cicloativista: a praça do ciclista e o uso da bicicleta na cidade de São Paulo.

Reportagens

A história oral da Bicicletada em SP. **Vice.com**. 31 de jan 2017. Disponível em: <https://www.vice.com/pt/article/vvdja4/a-historia-oral-da-bicicletada-em-sp>.

Acessado em: 21/03/21

A 'nova paulista' e o calçadão que não deu certo. **São Paulo Sao**, 2017. Disponível em: <https://saopaulosao.com.br/nossos-caminhos/3392-a-nova-paulista-e-o-cal%C3%A7ad%C3%A3o-que-n%C3%A3o-deu-certo.html#>.

Acessado em: 12 out. 2021

Andar de bicicleta é uma decisão política. **Carta Capital**. 13 de fev. 2014. Disponível em <https://www.cartacapital.com.br/sociedade/escolher-a-bicicleta-como-transporte-e-uma-decisao-politica-8265/>. Acessado em: 20 de abr. 2021

ATROPELAMENTO COLETIVO DE CICLISTAS EM PORTO ALEGRE. In: **WIKIPÉDIA, a enciclopédia livre**. Flórida: Wikimedia Foundation, 2021. Disponível em: <https://pt.wikipedia.org/w/index.php?title=Atropelamento_coletivo_de_ciclistas_em_Porto_Alegre&oldid=62670477>. Acessado em: 24 dez. 2021

Bicicleta: a economia enfim calculada. **Planeta COPPE Notícias**. Rio de Janeiro, 6 de set. 2011. Disponível em: <https://www.coppe.ufrj.br/pt-br/planeta-coppe-noticias/noticias/bicicleta-a-economia-enfim-calculada>. Acessado em: 23 ago. 2021.

Cai número total de sinistros de trânsito na cidade de São Paulo em 2020. **CETSP**. São Paulo, 27 de maio 2021. Disponível em: <http://www.cetsp.com.br/noticias/2021/05/27/cai-numero-total-de-sinistros-de-transito-na-cidade-de-sao-paulo-em-2020.aspx> Acessado em: 06 de dez. 2021

'Churrascão da gente diferenciada' reúne ao menos 900 por metrô em Higienópolis, SP. **Extra**. 15 de mar. 2011. Disponível em: <https://extra.globo.com/noticias/brasil/churrascao-da-gente-diferenciada-reune-ao-menos-900-por-metro-em-higienopolis-sp-1815822.html>. Acessado em: 11 de mar. 2021.

Cresce número de mortos no trânsito de São Paulo em ano de pandemia, com 809 pessoas que perderam a vida. **Diário do transporte**. São Paulo, 27 de mai. 2021. Disponível em: <https://diariodotransporte.com.br/2021/05/27/cresce-numero-de-mortos-no-transito-de-sao-paulo-em-ano-de-pandemia-com-809-pessoas-que-perderam-a-vida/> Acessado em: 06 de dez. 2021

Ciclistas atrasam Pitta com 'barreira'. **Folha de São Paulo**. São Paulo, 8 de jun. 1997. Disponível em: <https://www1.folha.uol.com.br/fsp/cotidian/ff080734.htm>. Acessado em 05 de mar. 2021.

Ciclistas reclamam de pneus furados por tachinhas em ciclovias. **G1**. São Paulo, 2014. Disponível em: <http://g1.globo.com/sao-paulo/noticia/2014/10/ciclistas-reclamam-de-pneus-furados-por-tachinhas-em-ciclovia-em-sp.html>. Acessado em: 11 de mar. 2021.

Ciclofaixa de Lazer de São Paulo é modelo para todo o Brasil. **PSD, org**. 2013. Disponível em: <https://psd.org.br/noticia/ciclofaixa-de-lazer-de-sao-paulo-e-modelo-para-todo-o-brasil/>. Acessado em: 13 de mar. 2021

Ciclovias em expansão influenciam mercado imobiliário de São Paulo. **Jornal USP**. 2017. Disponível em: <https://jornal.usp.br/ciencias/ciencias-humanas/ciclovias-em-expansao-influenciam-mercado-imobiliario-de-sao-paulo/>. Acessado em: 21 de mar. 2021

Conheça os anarquistas que montam bicicletas para dismantelar o capitalismo. **anarquista.net**, 2019. Disponível em: <https://www.anarquista.net/conheca-os-anarquistas-que-montam-bicicletas-para-desmantelar-o-capitalismo/>. Acessado em: 23 de mar. 2021

De 1976 a 2017: uma breve história da bicicleta na cidade. **Folha de São Paulo**. São Paulo, 2 de abr. 2017. Disponível em: <https://www1.folha.uol.com.br/saopaulo/2017/04/1871611-de-1976-a-2017-uma-breve-historia-da-bicicleta-na-cidade.shtml>. Acessado em: 20 de mai. 2021

Inaugurada ciclovia às margens do Rio Pinheiros. **g1**. 27 de fev. 2010. Disponível em: <http://g1.globo.com/Noticias/SaoPaulo/0,,MUL1508392-5605,00-INAUGURADA+CICLOVIA+AS+MARGENS+DO+RIO+PINHEIROS.html>. Acessado em 15 de abr. 2021

Inauguração de ponte em SP tem protesto por moradia e ciclovias. **G1**. 10 de mar. 2008. Disponível em: <https://g1.globo.com/Noticias/SaoPaulo/0,,MUL465374-5605,00INAUGURACAO+DE+PONTE+EM+SP+TEM+PROTESTO+POR+MORADIA+E+CICLOVIAS.html>. Acessado em: 10 de mar. 2021.

Ocupar a Av. Paulista para dar visibilidade à Praça d@ Ciclista. **OcupaSampa**. São Paulo, 24, nov. 2011. Disponível em:

<https://ocupasampa.milharal.org/2011/11/24/ocupar-a-av-paulista-para-dar-visibilidade-a-praca-d-ciclista/>. Acessado em: 30 de nov de 2020

Parabéns, São Paulo: Dez fatos da história dos transportes na cidade. **ANTP**. São Paulo, 25 de jan. 2020. Disponível em: <http://www.antp.org.br/noticias/clippings/parabens-sao-paulo-dez-fatos-da-historia-dos-transportes-na-cidade.html> Acessado em: 07 de mar. 2020

'Paraíso das magrelas', Jardim Helena é referência no uso de bicicletas. **32Xsp**. São Paulo, 5 de jul. 2017. Disponível em: <https://32xsp.org.br/2017/07/05/paraíso-das-magrelas-jardim-helena-e-referencia-no-uso-de-bicicletas/>. Acessado em: 15 abr. 2020

Primeira Ciclorota começa a funcionar. **mobilize**. 22 de jul. 2011. Disponível em: <https://www.mobilize.org.br/noticias/260/primeira-ciclorota-de-sao-paulo-comeca-a-funcionar.html> Acessado em: 9 de mai. 2021.

Protesto 'Milionárias de bike' defende ciclofaixa de São Paulo. **G1**, 2011. Disponível em: <http://g1.globo.com/sao-paulo/noticia/2011/11/protesto-milionarias-de-bike-defende-ciclofaixa-em-sp.html>. Acessado em: 11 de mar. 2021.

SP inaugura maior trecho de ciclovia fora de parques. **G1**. São Paulo, 27 de set. 2008. Disponível em: <http://g1.globo.com/Noticias/SaoPaulo/0,,MUL774904-5605,00SP+INAUGURA+MAIOR+TRECHO+DE+CICLOVIA+FORA+DE+PARQUES.html>. Acessado em: 15 de abr. 2021

Usuário poderá alugar bicicleta em mais 7 estações de metrô. **saopaulo.gov**, 23 de jan. 2009. Disponível em: <https://www.saopaulo.sp.gov.br/spnoticias/na-imprensa/usuario-podera-alugar-bicicleta-em-mais-7-estacoes-do-metro/>. Acessado em 15 abr. 2021.