POLÍTICA

A BICICLETA NA
CIDADE DE SÃO PAULO

MOBILI DADE E

LETICIA LINDENBERG LEMOS

ORIENTADORA: RAQUEL ROLNIK
DOUTORADO | FAUUSP | 2021

ESPAÇO

LETICIA LINDENBERG LEMOS

POLÍTICA, MOBILIDADE E ESPAÇO

POLÍTICA MOBILIDADE E ESPAÇO

A BICICLETA NA
CIDADE DE SÃO PAULO

LETICIA LINDENBERG LEMOS

Tese apresentada à Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo como parte dos requisitos para obtenção do título de Doutora em Arquitetura e Urbanismo.

Orientadora: Raquel Rolnik
Área de Concentração: Planejamento Urbano e Regional

(versão corrigida)

São Paulo | 2021

Autorizo a reprodução e divulgação total ou parcial deste trabalho, por qualquer meio convencional ou eletrônico, para fins de estudo e pesquisa, desde que citada a fonte.

O presente trabalho foi realizado com apoio da FAPESP (Fundação de Amparo à Pesquisa do Estado de São Paulo), processo 2017/11198-7.

As opiniões, hipóteses e conclusões ou recomendações expressadas neste material são de responsabilidade da autora e não necessariamente refletem a visão da FAPESP.

E-mail da autora: leticialemos@gmail.com

Exemplar revisado e alterado em relação à versão original, sob responsabilidade da autora e anuência da orientadora.

A versão original, em formato digital, ficará arquivada na Biblioteca da Faculdade.

São Paulo, 30 de junho de 2021.

Catálogo na Publicação
Serviço Técnico de Biblioteca
Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo

Lemos, Letícia Lindenberg
Política, mobilidade e espaço: a bicicleta na cidade de São Paulo / Letícia Lindenberg Lemos; orientadora Raquel Rolnik. - São Paulo, 2021.
448 p.

Tese (Doutorado) - Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo. Área de concentração: Planejamento Urbano e Regional.

1. Bicicleta. 2. Automobilidade. 3. Política. 4. Cicloativismo. I. Rolnik, Raquel, orient. II. Título. X

Para **Marina Kohler Harkot**,
amiga querida que vive em mim,
e por tantas vidas ceifadas
por políticas que priorizam o carro

Agradecimentos

Fazer uma tese de doutorado não é fácil, disseram para mim. E, de fato, não é. É também um trabalho solitário em muitos aspectos, mas intensamente coletivo na rede necessária para sua construção. Finalizar uma tese de doutorado com filhas (em idade escolar) e em um ano em que enfrentamos uma pandemia, com necessidade de distanciamento social e de trazer a escola para casa, amplia ainda mais a necessidade de suporte social e emocional. Assim, há inúmeras pessoas que eu desejo agradecer:

À minha orientadora Raquel Rolnik, pela orientação e leitura tão atenta e criteriosa, e por ter acolhido a mim e a esta pesquisa. Agradeço também pelo apoio e especialmente por acreditar em mim (e me ajudar a acreditar também).

A Marina Kohler Harkot, que se foi lutando e nos deixou sua luta por um mundo mais gentil. Este mundo, esta luta e esta tese não seriam os mesmos sem as suas contribuições.

À professora Monika Dowbor pelas ricas contribuições na banca de qualificação e pela interlocução na organização dos esquemas de interação.

Em especial, à professora Paula Freire Santoro, pelo convite para integrar a equipe do LabCidade e por abrir espaço para discussões sobre mobilidade urbana, bicicleta e sua relação com gênero. E por ter abraçado pesquisas de iniciação científica de Gabriela Monteiro Carneiro, Vicente Sisle Zeron e Guilherme Ribeiro Reis que colaboraram muito com esta tese. Agradeço aos três pela parceria.

A toda a equipe do LabCidade, onde colaborei como pesquisadora entre 2015 e 2018, pela visão crítica e ampla que contribuiu para ampliar meus horizontes e a construir a proposta desta pesquisa.

Ao professor Nabil Bonduki pela leitura e diálogo sobre o projeto no início do processo, durante a disciplina de Pesquisas em Planejamento Urbano e Regional.

A Vitor Calil e Daniela Costanzo, por terem compartilhado a parte dos planos cicloviários aos quais tiveram acesso, e pelos debates que contribuíram muito para a reflexão sobre o processo histórico de planejamento para bicicleta em São Paulo.

Ao professor Adrian Gurza Lavelle por ter aberto as portas do Núcleo de Democracia e Ação Coletiva do Centro Brasileiro de Análise e Planejamento Cebrap, onde pude adentrar o universo da literatura da ciência política que adotei nesta tese.

A Hélio Wicher Neto e Simone Ferreira Gatti, amigos queridos sempre prontos para discutir política e política pública, para dar suporte de quem sabe o que demanda uma pesquisa acadêmica.

A Ruth Oldenziel, por ter me acolhido em Eindhoven para o período sanduíche e por ter trazido reflexões críticas sobre a pesquisa que conduzi lá e a que conduzia aqui. Agradeço também a todos os doutorandos da equipe, mas em particular a Matthew Bruno e Henk-Jan Dekker com quem compartilhei a pesquisa sobre o ativismo pela bicicleta nos Países Baixos.

A Odir Züge Jr. e Lucas Rosin, por terem compartilhado comigo as respectivas pesquisas, que foram muito importantes para o primeiro entendimento sobre o processo que eu desejava pesquisar.

A Rachel Schein por ter cedido as lindas fotos da capa e contra-capas.

A todos e todas que tão gentilmente cederam um momento de suas vidas para me passar informações ricas que são a base desta tese: Alexandre Bergamini, Aline Cavalcante, Antônio Miranda, Cláudio Silva, Cyra Malta, Daniel Guth, Eduardo Magrão, Guilherme Cipullo, Johnny Borges, Laura Ceneviva, Luciana Nicola, Luiz Marcelo Alves, Manuela Colombo, Meli Malatesta, Roberson Miguel, Sabrina Duran, Suzana Nogueira e Thiago Benicchio. Em especial a Arturo Alcorta, Renata Falzoni e Flávio Soares pelo material compartilhado.

E um agradecimento especial à minha família. Tomaz pela onda enorme que segurou nesses últimos tempos. Dora e Mila por serem crianças curiosas que me instigam a descobrir o mundo. Meus pais e meus sogros por tanto suporte que dão em tantos sentidos. E em especial à minha irmã, Carolina, que é inspiração e referência, topou ler essas centenas de páginas e me ajudar não somente com revisão, mas também com questionamentos e contribuições maravilhosas.

*What is the city
but the people*

Shakespeare

*Life is like a 10-speed bicycle.
Most of us have gears we never use.*

Charles M. Schultz

Resumo

Nos últimos dez anos, São Paulo passou por um processo intenso e contencioso de abertura de espaço no sistema viário para circulação de bicicleta. Em uma cidade construída e adaptada historicamente para favorecer o automóvel, o processo histórico que permitiu em dado momento que a municipalidade removesse espaço de estacionamento para carros para implantar mais de quatro centenas de quilômetros de ciclovias e ciclofaixas no período de um mandato no executivo municipal não se deu sem muitos entraves, avanços e recuos. Esta tese propõe iluminar o processo político e histórico, bem como os conflitos e contradições, da construção agenda cicloviária em São Paulo. Mostra a construção da agenda que culminou na implementação dessa política pública e na inserção da bicicleta na metrópole carrocêntrica, embora implantada de forma restrita a um território de classe média. Para tanto, dialoga com literatura de quatro áreas: questões territoriais e de segregação socioespacial, autores no campo da Ciência Política que estudam as interações entre sociedade civil e o Estado, discussões da sociologia sobre o sistema da automobilidade e suas implicações, e literatura sobre transição sociotecnológica da automobilidade, tudo isso sempre calcado em ampla fonte primária. A presente tese busca mostrar que a reivindicação por políticas para bicicleta surge como um nicho no regime dominante da automobilidade, uma demanda contra-hegemônica que se coloca contra a dominância do automóvel no sistema viário, que ganhou adeptos no mundo corporativo, mas também sofreu resistências contrárias dentro e fora do Estado ao longo de seu percurso. Por fim, o uso da bicicleta em São Paulo passou de um nicho para um regime subalterno dentro do regime dominante da automobilidade. Essa mudança de estatuto foi o que possibilitou os ganhos importantes, ainda que distantes de um alcance sistêmico desejável, da mobilidade sobre bicicletas em São Paulo.

Palavras Chave

Bicicleta; Automobilidade; Política; Cicloativismo; Mobilidade urbana; Política cicloviária; Política da bicicleta

Abstract

Over the past ten years, São Paulo has gone through an intense and contentious process to open space in the road system for commuting cycling. In a city historically built and adapted to favor the automobile, the historical process which allowed for the municipality to remove parking space to build more than four hundred kilometers of bike baths and lanes during a four-year term did not develop without much hindrance, advancements, and retreats. This thesis proposes to illuminate the political and historical constitution of the agenda for cycling policies along with its conflicts and contradictions. It shows the developments that led to implementing this public policy and the inclusion of cycling in this car-centric metropolis, although restricted to the middle-class territory. To this end, the analyses presented here use the literature of four areas: debates about territorial and socio-spatial segregation, authors in the field of Political Science that study State-societal interactions, debates on the field of sociology about the system of automobility and its implications, and the literature about socio-technical transitions from automobility, all firmly grounded on vast primary sources. The present thesis seeks to show that the claim for bicycle policies emerges as a niche in the dominant regime of automobility, a counter-hegemonic demand standing against the automobile's dominance in the road system. It also gained supporters in the corporate world and resistances outside and inside the State throughout the process. Finally, cycling in São Paulo turned from a niche into a subaltern regime within the dominant regime of automobility. Though far from a desired systemic reach, that particular change was responsible for the important gains for cycling in São Paulo.

Keywords

Bicycle; Automobility; Politics; Cycling activism; Urban mobility; Cycling policies; Cycling politics.

Lista de siglas e acrônimos

Abraciclo	Associação Brasileira dos Fabricantes de Motocicletas, Ciclomotores, Motonetas, Bicicletas e Similares
ANTP	Associação Nacional de Transportes Públicos
ASCOBIKE	Associação dos Condutores de Bicicletas de Mauá
Bicicultura	Encontro Brasileiro de Mobilidade por Bicicleta e Cicloativismo
CAI	Clean Air Initiative
CCJ	Centro Cultural da Juventude
Cebrap	Centro Brasileiro de Análise e Planejamento
CET	Companhia de Engenharia de Tráfego
CEU	Centro Educacional Unificado
CicloBR	Instituto CicloBR
Ciclocidade	Associação de Ciclistas Urbanos de São Paulo
CMTT	Conselho Municipal de Trânsito e Transporte
ConCidades	Conselho das Cidades
COSIPA	Companhia Siderúrgica Paulista
CPB	Centro Promocional da Bicicleta
CPPU	Comissão de Proteção à Paisagem Urbana
CPTM	Companhia Paulista de Trens Metropolitanos
CT-B	Câmara Temática da Bicicleta
CTB	Código de Trânsito Brasileiro
CTET	Centro de Treinamento e Educação de Trânsito da CET
CTT	Comissão de Trânsito e Transportes da Câmara Municipal de São Paulo
DCL	Departamento de Planejamento Cicloviário
DENATRAN	Departamento Nacional de Trânsito
DMSC	Dia Mundial sem Carro
DOM-SP	Diário Oficial do Município de São Paulo
E-RIV	Estudo e Relatório de Impacto de Vizinhança
FEMA	Fundo Estadual do Meio Ambiente
FMT	Fundo Municipal de Transporte
FQ	FabraQuinteiro (agência de publicidade)
FUNDURB	Fundo de Desenvolvimento Urbano
GEIPOT	Grupo Executivo de Integração da Política de Transportes
GET	Gerências de Engenharia de Tráfego
GRSP	<i>Global Road Safety Partnership</i>
GT Bicicleta	Grupo de Trabalho Bicicleta
GT	Grupo de Trabalho

IDECICLO	Índice de Desenvolvimento da Estrutura Ciclovitária
IPV	Instituto Parada Vital
ITDP	<i>Institute for Transportation and Development Policy</i>
ITE	<i>Institute of Transportation Engineers</i>
JK	Av. Juscelino Kubitschek
JPL	Justificativa de Projeto de Lei
LAI	Lei de Acesso à Informação
LPUOS	Lei de Uso e Ocupação do Solo
Metrô	Companhia do Metropolitano de São Paulo
MPE-SP	Ministério Público do Estado de São Paulo
OD	Pesquisa Origem-Destino
ONG	Organização Não Governamental 288
ONU	Organização das Nações Unidas
OTTC	Operadoras de Tecnologia de Transporte Credenciadas
OUC	Operação Urbana Consorciada
PAITT	Planos de Ação Imediata de Transporte e Tráfego
PC	Grupo de Trabalho Projeto Ciclista
PDE	Plano Diretor Estratégico
PL	Projeto de Lei
PlanMob	Plano Municipal de Mobilidade
PM	Polícia Militar
PNMU	Política Nacional de Mobilidade Urbana
Pró-Ciclista	Grupo Executivo para Melhoramentos Ciclovitários Pró-Ciclista
RIO-92	Conferência das Nações Unidas sobre o Meio Ambiente e o Desenvolvimento no Rio de Janeiro em 1992
Sabesp	Companhia de Saneamento Básico do Estado de São Paulo
SAMU	Serviço de Atendimento Móvel de Urgência
SEHAB	Secretaria Municipal de Habitação
SEME	Secretaria Municipal de Esportes, Lazer e Recreação
SeMob	Secretaria do Transporte e da Mobilidade Urbana
SME	Secretaria Municipal de Educação
SMT	Secretaria Municipal de Transportes
SVMA	Secretaria do Verde e Meio Ambiente
TAC	Termo de Ajustamento de Conduta
TC	Termo de Cooperação
TCM	Tribunal de Contas do Município
TPU	Termo de Permissão de Uso
TRANSCOL	Plano de Transporte Coletivo
UCB	União de Ciclistas do Brasil

Lista de Imagens

FIGURAS

1.1	Bicicletas sendo leiloadas em São Paulo em 1960 por infringirem a Lei 4.265/1952	22
1.2	Fotografias de um dos passeios organizados pela Caloi na década de 1970	27
1.3	Imagens da campanha icônica da Caloi “Não esqueça a minha Caloi”	28
1.4	Fotografias da ciclovia na Av. Juscelino Kubitschek na déc. de 1970	30
1.5	Esquema de divisão setores Sistemas Ciclovitários Setoriais de 1981	40
2.1	Recorte da notícia publicada no Jornal Folha de São Paulo em 21/3/1993	64
2.2	Publicação Night Biker’s News de 1992	65
2.3	Proposta de infraestrutura para bicicleta ligando a USP à represa da Guarapiranga publicada no Night Biker’s News em 1992	65
2.4	Sinalização especial criada pela CET para bicicletas em 1994	78
2.5	Folheto produzido pelo Projeto Ciclista sobre a proposta de ciclovia na Av. Sumaré e com o Plano Trienal de Ciclovias, de acordo com a Resolução do CADES 04/1994	81
2.6	Renata Falzoni fazendo manifestação por faixas para bicicleta em 1996, quando se candidatou à vereadora de São Paulo	83
2.7	Notícia no jornal O Estado de São Paulo de 08/07/1997 sobre a “escolta” que ciclistas fizeram do carro do Prefeito para demandar o cumprimento da Lei 10.907/1990	84
2.8	Cicloativistas na frente da Prefeitura após “escolta” do carro do Prefeito	85
2.9	Cicloativistas em reunião com o Prefeito Celso Pitta após “escolta” do carro	85
2.10	Ciclistas entregam a bicicleta infantil para Fernando Henrique Cardoso, então Presidente da República, como parte da campanha “Bicicleta Brasil: Pedalar é um Direito”	86
3.1	Cartaz da Bicicletada contra o G8, realizada em 20 de julho de 2001	95
3.2	Fotografia icônica de John Lennon e Yoko Ono na cama do Hotel Hilton em Amsterdã realizando o protesto que ficou conhecido como bed-in com a bicicleta branca do Witte Fietsenplan	98
3.3	Ciclistas reunidos no Ibirapuera para levar as cartas aos candidatos	102
3.4	Carta compromisso assinada por Marta Suplicy	104
3.5	Foto de Marta Suplicy recebendo a Carta de reivindicações e compromisso	105

3.6 Foto de Walter Feldman recebe Carta de reivindicações e compromisso em nome de Serra	105
3.7 Cicloativistas pintando pictograma da bicicleta com stencil no asfalto de uma via em São Paulo durante Bicicletada de novembro de 2007	107
3.8 Cicloativistas instalando placas durante Bicicletada de janeiro de 2006	108
3.9 Cicloativistas preparando placa (esquerda) e instalando-a (direita) na Praça do Patriarca, em frente à sede da Prefeitura de São Paulo	108
3.10 Fotos de cicloativistas circulando com estrutura que simula o espaço do automóvel na Bicicletada de set. 2005 (esquerda) e de dez. 2005 (direita)	108
3.11 Vacas de fibra de vidro do Cow Parade recebendo máscaras contra a poluição atmosférica na Bicicletada do DMSC de 2005	108
3.12 Fotos da Vaga Viva montada no centro de São Paulo para o DMSC de 2006 com paraciclo montado com tubos de PVC na forma de um carro	109
3.13 Bicicletada no Dia Mundial sem Carro de 2007	110
3.14 Boneco de extraterrestre na Bicicletada do DMSC de 2007	110
3.15 Um dos panfletos entregues na 32ª Bicicletada realizada em abril de 2005	111
3.16 Placas fixadas em poste no DMSC de 2006, no local que veio a ser denominado oficialmente como Praça do Ciclista.	112
3.17 Cartaz do contra-evento “Fiat menos 30”	113
3.18 Fotos evento-protesto contra a exclusividade da Ponte Estaiada para carros	115
4.1 Bicicletário com bicicletas para aluguel junto ao Metrô Vila Madalena	150
4.2 Esquema de ligação proposta pela Secretaria de Esporte, Lazer e Recreação	158
4.3 Trajeto do primeiro trecho de Ciclofaixa Operacional de Lazer implantado	161
4.4 Ciclofaixa Operacional de Lazer na Av. Paulista, implantada em 2012	162
4.5 Trecho da ciclorrotas da Lapa na Av. Sumaré	188
4.6 Esquema de um trecho da ciclofaixa de Moema	189
4.7 <i>Die-in</i> em protesto à morte por atropelamento da ciclista Juliana Dias	206
4.8 Protesto <i>die-in</i> na Museumplein em frente ao Rijksmuseum, Amsterdam.	206
4.9 Cartaz da Bicicletada Nacional 2012	207
5.1 Manifestação organizada pela Siemaco e o respectivo cartaz em protesto à violência sofrida por David Santos de Souza	224
5.2 Modelo para ciclofaixas apresentado na reunião do CMTT de 4/6/2014	243
5.3 Capa Manual Bicicleta e Comércio	259
5.4 Adesivo produzido para a campanha Bicicleta faz bem ao Comércio	259
5.5 Área 40 demarcada no Centro.	265
5.6 Cartaz chamando para a “Bicicletada das Pontes”.	267
5.7 Faixas demandando segurança na ponte Freguesia do Ó.	268
5.8 Faixas demandando segurança na ponte Estaiada.	268
5.9 Lambe-lambe disponibilizado para a campanha Adote uma Ponte.	269
5.10 Cicloativistas da Zona Norte instalam faixa em viaduto na Av. Sumaré, Zona Oeste de São Paulo, demandando que os cem quilômetros de ciclovias que faltavam para a meta fossem implantados na periferia.	275

6.1 Imagem da capa da plataforma mobilidadeativa.org.br	315
6.2 Comparação entre a situação de infraestrutura para circulação de bicicleta em 2016 e após as possíveis remoções, de acordo com as entrevistas de Doria à imprensa	320
6.3 Cicloativistas realizam die-in em frente à casa de João Doria durante o protesto realizado no dia 5/10/2016	321
6.4 Faixa afixada na ponte Estaiada, na Zona Sul, contra as altas velocidades nas marginais no Dia Mundial Sem Carro 2016	328
6.5 Faixa afixada na ponte da Casa Verde, na Zona Norte, com cicloativistas erguendo suas bicicletas contra as altas velocidades nas marginais no Dia Mundial Sem Carro 2016	328
6.6 Montagem com fotos da Operação Tapa Buraco mostrando o estado da via e a ciclofaixa sendo retirada pela equipe da Prefeitura	348
6.7 Pintura da ciclofaixa na Av. Amarilis feita pelos ciclistas	350
6.8 Manifestação em Nova Iorque contra a política ciclovária da cidade	352
6.9 Capa da edição de 28/3/2011 da New York Magazine	353
6.10 Ciclistas na Praça dos Ciclistas momentos antes do início da Bicicletada de abr. 2017	355
6.11 Doria recusa flores entregues por cicloativista ironicamente como homenagem aos mortos das marginais	356
6.12 Pintura realizada por cicloativistas na ciclofaixa removida no Bom Retiro	357
6.13 Ciclofaixa na Zona Norte em janeiro de 2018, após mudança de modelo	359
6.14 Imagem da apresentação da Prefeitura em 3/8/2018	381

MAPAS

1.1 Viagens com bicicleta OD 1977	26
1.2 Ciclovia implantada em 1976	31
1.3 “Estudo Piloto Ciclovia USP-Ibirapuera”	35
1.4 Plano Ciclovias em Novas Avenidas	38-9
1.5 Plano Sistemas Ciclovitários Setoriais	42-3
1.6 Sist. Ciclov. Setoriais por distrito	44
1.7 Proposta de “Ciclrede” apresentada por Arturo Alcorta em 1982.	49
2.1 Zonas Pesquisa 1992 e terminais pesquisados, sobre declividade	62
2.2 Viagens com bicicleta OD 1987	63
2.3 Plano de Ciclovias para São Paulo de 1994	70-1
2.4 Proposta ligação USP-Ibirapuera de 1994	75
2.5 Proposta de “Ciclo-rede” no vale do Rio Pinheiros em 1998.	79
3.1 Viagens com bicicleta OD 1997	122
3.2 Propostas de 2005 - áreas vistoriadas pelo GT Bicicleta	124-5

3.3 Rede cicloviária proposta para o Butantã por Alcorta/ITDP.	126
3.4 Proposta ciclovia na OUC Butantã-Vila Sônia.	128
4.1 Bicicletários CPTM (re)inaugurados desde 2007	141
4.2 Infraestrutura para circulação de bicicleta implantada até 2010	144-5
4.3 Estações com Metrô Ciclista/Use Bike	149
4.4 Mapa produzido por Alcorta para o entorno da estação Guilhermina-Esperança, na Zona Leste de São Paulo, um dos mapas produzidos pelo cicloativista para as estações atendidas pelo programa Metrô Ciclista.	155
4.5 Localização estações c/ estacionamento e aluguel, operadas pela FGTV Produções Ltda.	154
4.6 Ciclofaixas Operacionais de Lazer implantadas até 2012	164-5
4.7 Estações implantadas 1ª fase Bike Sampa em 2012	172-3
4.8 Primeiras estações implantadas para o sistema CicloSampa em 2013	178-9
4.9 Proposta de rede cicloviária para a Zona Leste em 2010	185
4.10 Proposta de rede cicloviária para a Zona Norte em 2010	186
4.11 Proposta de rede cicloviária para a Zona Sul em 2010	187
4.12 Infraestrutura implantada até 2012	192-3
5.1 Infraestrutura para circulação de bicicleta implantada em 2014	246-7
5.2 Vias que foram incluídas no Programa Ruas Abertas	257
5.3 Áreas 40 implantadas em São Paulo	264
5.4 Pontes, viadutos e passarela indicados no mapeamento colaborativo da campanha Adote uma Ponte	270-1
5.5 Pontes e o viaduto indicados no mapeamento colaborativo que receberam infraestrutura para circulação de bicicleta	272-3
5.6 Infraestrutura para circulação de bicicleta implantada até meados 2015	278-9
5.7 Infraestrutura para circulação de bicicleta implantada entre meados de 2015 e final de 2016	280-1
5.8 Infraestrutura para circulação de bicicleta implantada até 2016	282-3
5.9 Parklets implantados em São Paulo até 2016.	287
5.10 Localização estações e área cobertura do sistema CicloSampa em 2015	290-1
5.11 Localização estações do sistema Bike Sampa implantadas até 2015	294-5
5.12 Densidade estações Bike Sampa implantadas até 2015 por distrito	296
5.13 Sobreposição das áreas de cobertura dos dois sistemas de compartilhamento de bicicletas em São Paulo	299
6.1 Divisão em zonas da infraestrutura existente para a Auditoria Cidadã	342
6.2 Estado de conservação do pavimento das ciclovias e ciclofaixa	343
6.3 Avaliação do grau de confinamento da infraestrutura cicloviária	344
6.4 Política cicloviária implementada pela gestão Doria	360-1
6.5 Bike Sampa relançado no início de 2018 e locais onde o Programa Estação Bike foi prometido e onde foi implantado	367
6.6 Estações do Bike Sampa no final de 2019	369

6.7 Pontos de venda créditos Yellow por porcentagem de estabelecimentos.	373
6.8 Distrito onde Yellow depositou bicicletas e onde foram deixadas por usuários	374
6.9 Perímetro atendimento definido para o sistema Yellow no início de 2019	375
6.10 Perímetro de atendimento de bicicletas convencionais (mecânicas) da Yellow a partir do 2º semestre de 2019	378
6.11 Perímetro de atendimento de bicicletas e patinetes elétricos da Yellow a partir do 2º semestre de 2019	379
6.12 Trechos propostos pelo Plano Cicloviário da gestão Bruno Covas, apresentado no final de 2019	384-5

GRÁFICOS

1.1 Distribuição propostas Sistemas Cicloviários Setoriais de 1981 em 8 zonas	45
1.2 Tipologias adotadas nos Sistemas Cicloviários Setoriais de 1981	45
1.3 Tipologias adotadas nos Sistemas Cicloviários Setoriais de 1981 em 8 zonas	46
2.1 Tipologias adotadas no Plano de Ciclovias de 1994	72
2.2 Distribuição propostas do Plano de Ciclovias de 1994 em 8 zonas	72
2.3 Tipologias adotadas no Plano de Ciclovias de 1994 em 8 zonas	73
4.1 Proporção de bicicletários inaugurados por ano junto a estações da CPTM	142
4.2 Extensão de Ciclofaixa Operacional de Lazer implantada entre 2009 e 2012 (em quilômetros)	163
4.3 Viagens com bicicleta como modo principal entre 1977 e 2012	167
4.4 Mortes no trânsito por usuário da via.	168
4.5 Infraestrutura para circulação de bicicleta implantada entre 2009 e 2012	191
5.1 Risco de fatalidade de pedestres por velocidade da colisão	265
5.2 Porcentagem de ciclistas mortos ou seriamente machucados em colisão frontal com automóveis, relacionado à velocidade regulamentada da via na Carolina do Norte.	265
5.3 Infraestrutura implantada pela gestão Haddad até meados de 2015, em quilômetros por hectare.	274
5.4 Infraestrutura implantada pela gestão Haddad, em quilômetros por hectare até meados de 2015 e até 2016.	276
5.5 Ciclovias e ciclofaixas implantadas na gestão Haddad, em quilômetros.	277
5.6 Previsão do Edital de chamamento público n. 1/2015 para ampliação da oferta de estações e bicicletas.	297
6.1 Comparativo entre infraestrutura para circulação de bicicleta implantada pela gestão Haddad e a proposta pelo plano apresentado pela gestão Covas no final de 2019	383

TABELAS

5.1	Comparativo entre Bike Sampa e CicloSampa em 2015	292
-----	---	-----

ESQUEMAS

1.1	Interação entre atores e instituições, e os produtos (<i>outputs</i>) de meados do séc. XX até a década de 1970.	54
1.2	Interação entre atores e instituições, e os produtos (<i>outputs</i>) da década de 1980.	56
2.1	Interação entre atores e instituições, e os produtos (<i>outputs</i>) da década de 1990.	90
3.1	Interação entre atores e instituições, e os produtos (<i>outputs</i>) entre 2000 e 2007.	133
4.1	Interação entre atores e instituições, e os produtos (<i>outputs</i>) entre 2007 e 2012.	218-9
5.1	Interação entre atores e instituições, e os produtos (<i>outputs</i>) entre 2007 e 2012.	308-9
6.1	Interação entre atores e instituições, e os produtos (<i>outputs</i>) entre 2007 e 2012.	390-1

Sumário

<i>RESUMO</i>	<i>viii</i>
<i>ABSTRACT</i>	<i>xv</i>
<i>LISTA DE SIGLAS E ACRÔNIMOS</i>	<i>xvii</i>
<i>LISTA DE IMAGENS</i>	<i>xxi</i>
<i>INTRODUÇÃO</i>	<i>1</i>
<i>PARTE 1 A BICICLETA COMO PAUTA CONTRA-HEGEMÔNICA</i>	<i>17</i>
<i>CAPÍTULO 1 BICICLETA COMO PLANO E O INÍCIO DO CICLOATIVISMO</i>	<i>19</i>
As primeiras décadas da bicicleta como pauta política no Brasil	20
Crise do petróleo e as primeiras intervenções para bicicleta	25
Os primeiros planos de São Paulo	33
A primeira geração de cicloativistas	48
Balanço do período	53
<i>CAPÍTULO 2 CICLOATIVISMO E INSTITUCIONALIZAÇÃO DA BICICLETA NO ESTADO</i>	<i>59</i>
Bicicleta em uma primeira onda ambiental	60
Criação do Projeto Ciclista	67
Ativismo institucional e mobilizações	82
Balanço do período	88
<i>CAPÍTULO 3 BICICLETA COMO INSURGÊNCIA E A TECNOCRACIA AMBIENTAL</i>	<i>93</i>
O (re)surgimento de uma luta em torno da bicicleta	94
A escalonada das Bicicletadas	102
A bicicleta dentro do Estado em uma nova onda ambientalista	117
Balanço do período	130

PARTE 2 | INCORPORAÇÃO DA BICICLETA NO SISTEMA DE MOBILIDADE 135

CAPÍTULO 4 | A POLÍTICA CICLOVIÁRIA COMEÇA A SAIR DO PAPEL, MAS NÃO OCUPA ESPAÇO 137

4.1 | Bicicleta como marketing e a entrada do financiamento de empresas privadas 139

Bicicleta no Governo do Estado e a primeira leva de infraestrutura permanente ... 140

A entrada de atores corporativos e as primeiras bicicletas compartilhadas 148

As Ciclofaixas Operacionais de Lazer e a entrada de mais um ator corporativo 156

Os sistemas de bicicletas compartilhadas e a entrada do Itaú Unibanco 169

4.2 | Avanços na institucionalização da bicicleta no Estado e na sociedade civil 181

A bicicleta na Secretaria de Transportes 182

Sociedade civil institucionalizada 195

Financiamento corporativo da sociedade civil 201

Eleições municipais e um novo cenário de luta cicloativista 204

Balanço do período 214

CAPÍTULO 5 | POLÍTICA PÚBLICA CONTRA-HEGEMÔNICA E A DEMOCRATIZAÇÃO DO ESPAÇO 221

Início de uma nova gestão 223

Programa de metas 229

Revisão do Plano Diretor Estratégico 232

Participação social na gestão Haddad 234

Início da implementação na gestão Haddad 242

Resistências e contrarresistências 248

Ciclovias na Paulista 249

Ruas Abertas 254

Campanha Bicicleta faz bem ao Comércio 258

Redução das velocidades 260

Área 40 262

Demandas das periferias 266

Proteção nas pontes 266

Campanha Ciclovias na Periferia 274

Na relação com o mercado 285

Parklets 285

Sistemas de compartilhamento de bicicletas 288

Considerações sobre a gestão e o Bicultura 300

Bicultura 302

Balanço do período 305

CAPÍTULO 6 | RETROCESSOS, RESISTÊNCIAS E AVANÇOS 311

Eleições de 2016 a Coalizão pela Mobilidade Ativa 313

As velocidades das marginais e o início da gestão Doria 326

Programa de Metas 333

Associação: conflitos e projetos 335

Global Road Safety Partnership 335

Financiamento institucional e conflitos de gênero na Ciclocidade 337

Auditoria Cidadã 340

Retrocessos e resistências 346

Retorno da política distributiva e a ressignificação da política cicloviária 358

A iniciativa privada e serviços públicos para bicicleta 362

Gestão Covas e novo Plano Cicloviário 380

Eleições 2020 e a centralidade da agenda da bicicleta 386

Balanço do período 388

CONSIDERAÇÕES FINAIS 393

REFERÊNCIAS 401

INTRODUÇÃO

Em meados de 2014, começaram a surgir faixas vermelhas com pictogramas de bicicletas pintadas por ruas em São Paulo. Esses espaços que se abriam para circular com bicicletas me deram coragem para, pela primeira vez desde que a minha filha de quatro anos havia nascido, instalar uma cadeirinha de criança e levá-la comigo na bicicleta. Eu havia trabalhado com planos e projetos para mobilidade ativa, incluindo ciclovitários, entre 2011 e 2012, e naquela ocasião tive que dialogar com a Companhia de Engenharia de Tráfego de São Paulo (CET).

A postura era sempre muito refratária a abrir espaço para bicicleta – no canteiro central, sim, aí podia até construir ciclovias sobre raiz de árvore centenária, mas na rua, tirando espaço do carro, jamais! Como exemplo, participei de um projeto de ciclovias para conectar a estação José Bonifácio da CPTM (Companhia Paulista de Trens Metropolitanos) aos conjuntos habitacionais a sul da linha férrea. A Secretaria Municipal de Habitação (SEHAB) havia reduzido a quantidade de vagas para carro no projeto de novos conjuntos no entorno da estação sob a justificativa de que o terreno seria mais bem utilizado com outros usos, ampliando inclusive a oferta de unidades.

Para liberar o financiamento, a Caixa Econômica Federal demandou que o órgão oferecesse uma solução para a mobilidade das pessoas que morariam nos conjuntos, e a ciclovias foi a solução proposta pela SEHAB. Apesar de as contagens volumétricas realizadas pela equipe do projeto mostrarem que era possível implantar ciclofaixas no leito carroçável, a fixação da equipe

da CET por implantar a ciclovia no canteiro central – e não junto aos bordos – era tanta, que convenceram a Secretaria Municipal do Verde e do Meio Ambiente (SVMA) a autorizar que raízes de árvores centenárias no canteiro central das avenidas fossem cobertas com o pavimento da ciclovia – que, até o momento de conclusão desta tese, não havia sido implantada.

Assim, em 2014, circulando de bicicleta por uma nova ciclovia implantada na gestão Haddad, eu me perguntava: como era possível aquilo ter acontecido nesta cidade tão centrada no carro – ou carrocêntrica? Como era possível a CET estar tirando estacionamento de carro para implantar ciclofaixas depois de todo o entrave que eu havia visto dentro do órgão? Como era possível que os ciclistas, tão invisíveis, estivessem sendo vistos?

Comecei a usar bicicleta em São Paulo em 2008, quando finalmente consegui vencer meu medo, com o apoio do meu namorado – agora marido –, e compartilhar a rua com os carros. O desejo estava lá desde a faculdade, mas naquele momento sentia não somente o medo de ser atropelada, mas também tantos outros medos que vêm com ser mulher na nossa sociedade, como assédios e inúmeras violências de gênero. Pereira e Prates (2017) argumentam:

que o espaço público da cidade carrocêntrica é dividido entre os diferentes grupos que a povoam – cada qual com sua parcela. A rua está para os motoristas de carros, ônibus e caminhões; a exígua calçada está para os pedestres – ou para que estes consigam chegar até os pontos de acesso ao transporte público; aos ociosos (crianças, idosos, boêmios, vadios) cabem as praças (p. 117).

Assim, concluem que o ciclista, que não é “nem motorista, nem pedestre, nem ocioso”, seria um *sem-parcela*, “aquele que atrapalha o trânsito, mas que, ao mesmo tempo, afirma que é o trânsito” (p. 117). E era assim que eu me sentia, sem uma parcela do espaço viário, mas querendo ser trânsito, ter um lugar para pedalar de forma segura e tranquila. Nesse momento, eu já sabia que existiam grupos de pedal noturno e a Bicletada do final do dia da última sexta-feira do mês – com pessoas que poderiam ser um suporte para mim –, além das ciclovias em parques, mas usar a bicicleta dessa forma não fazia sentido para mim. As Ciclofaixas Operacionais de Lazer, que foram iniciadas em 2009, tampouco fizeram sentido. Eu não queria pedalar à noite, em parques, ou entre parques. Eu não desejava *apenas* usar bicicleta, eu desejava usá-la no cotidiano, para me deslocar, para chegar aos lugares, chegar mais longe do que somente meus pés me permitiam, sem depender de carro ou de ônibus. Se fosse andar de bicicleta aos domingos, seria para ir a algum lugar, mesmo que fosse ao parque, mas ir até lá de bicicleta, pedalando o percurso todo – e em segurança.

Quando trabalhei com os planos e projetos para mobilidade ativa, tive também o primeiro contato mais direto com cicloativistas, que passavam pelo escritório ou davam suporte a alguns dos projetos. Esses são os ciclistas que, ao usarem a bicicleta desafiando o sistema carrocên-

trico, se transformaram em sujeitos políticos (PEREIRA; PRATES, 2017) e, assim, “ao assumir o dano que lhe é causado pelas outras parcelas da sociedade, instaura um litígio. Ele [ciclista/cicloativista] coloca em cheque (sic) a distribuição do espaço público, questiona a condição de igualdade entre os cidadãos que andam de carro e os que andam de bicicleta” (p. 117). Nesse momento, eu já usava a bicicleta no cotidiano para trajetos um pouco mais longos e, a cada ano que passava, via crescendo o número de pessoas “movidas a arroz com feijão”, como os cicloativistas gostam de frisar, cruzando o meu percurso. Mesmo assim, não passava pela cabeça que, em poucos anos, centenas de quilômetros de faixas de estacionamento para carro seriam transformados em ciclofaixas.

No discurso de abertura do Bicicultura em São Paulo, em 26 de maio de 2016, o então Prefeito Fernando Haddad faz um paralelo entre a política “de democratização do viário” e “de apropriação do espaço público” realizada durante sua gestão com as questões do campo e de reforma agrária. Haddad afirma que “o ciclista é uma espécie de sem-terra” do viário, “que estava pedindo uma reforma viária na cidade”. Segue indicando que

a reforma viária tem uma vantagem sobre a reforma agrária do ponto de vista de conflito. Você não está tirando propriedade de um para dar para o outro, porque você é, ao mesmo tempo, ou pode ser ao mesmo tempo, pedestre, ciclista, usuário do transporte individual motorizado, usuário do transporte público, simultaneamente, no mesmo dia, você pode ser tudo isso¹.

No entanto, o que se via na cidade não era um processo livre de conflitos. A gestão 2013-2016 enfrentou resistência de comerciantes que chegaram ao ponto de jogar tachinhas nas ciclofaixas para furar os pneus das bicicletas² e, assim, punir os ciclistas que passavam ali. Associações de comerciantes buscaram o Ministério Público e a Câmara Municipal para tentar barrar o avanço da política cicloviária. Associações de bairro protestaram. Haddad foi apelidado de “Prefeito Suvinil” por estar “apenas” pintando faixas – em contraponto a fazer uma política pública “bem-feita”, portanto, dispendiosa – e acusado de usar o vermelho para promover seu partido, o PT. A gestão Haddad enfrentou o Ministério Público não somente em relação às ciclovias e ciclofaixas, mas também ao tentar oferecer ruas para o lazer aos domingos. Foi processado por improbidade administrativa por usar recursos de multas para essas políticas. Os cicloativistas fizeram pedaladas, notas de repúdio contra as ações do MP, campanhas. Ainda,

¹ Disponível em: <<https://www.facebook.com/paginadarachel/videos/499286900196022>>. Acesso em: 25/1/2021.

² O caso de tachinhas sobre a recém-inaugurada ciclofaixa na Artur de Azevedo, em Pinheiros, foi noticiado, por exemplo, pelo G1 e pelo portal UOL, da Folha de São Paulo. Disponível em: <<http://g1.globo.com/sao-paulo/noticia/2014/10/ciclistas-reclamam-de-pneus-furados-por-tachinhas-em-ciclovias-em-sp.html>> e <<https://noticias.uol.com.br/cotidiano/ultimas-noticias/2014/10/13/ciclistas-se-queixam-de-pneus-furados-por-tachinhas-em-ciclofaixa-de-sp.htm>>. Acesso em: 11/2/2021.

se fosse tão livre de conflito, por que não teria sido feito antes? E mais, por que a gestão Covas, cujo mandato foi iniciado ameaçando remover ciclofaixas, teria voltado a implantá-las?

Com desejo de compreender essas questões e o processo político que teria possibilitado tantas centenas de quilômetros de espaço para bicicleta em São Paulo – apesar da resistência –, decidi aplicar para o doutorado em 2016, ainda finalizando o mestrado. Como desejava olhar para o processo político, e não apenas analisar territorialmente o que foi implantado, precisava entender melhor a política – no sentido do que em inglês se denomina *politics*.

Aqui cabe uma breve observação sobre os termos. Há duas palavras em inglês para o termo *política*, expressando significados diferentes: *politics* e *policy*. O primeiro é definido como “a arte ou ciência de governo”; “a arte ou ciência relacionada a ganhar ou manter controle sobre um governo”; e “o complexo inteiro de relações entre pessoas vivendo em uma sociedade”. Já o segundo: “um curso ou método de ação definido, selecionado entre alternativas e à luz de condições dadas para guiar e determinar decisões presentes e futuras”; e “um plano geral de nível alto abrangendo os objetivos gerais e os procedimentos aceitáveis especialmente de um órgão governamental”³. Em português, no sentido de *policy*, o termo política pode ser acompanhado de um adjetivo, como política *pública*, política *habitacional*, política *ciclovitária*. Assim, ao longo da tese, quando se mostrou necessário esclarecer a qual definição me referia quando mencionava o termo política, inclui a palavra *politics* ou *policy* entre parênteses.

De volta à proposta desta tese, decidi avançar sobre o campo da Ciência Política. Como é uma literatura com a qual eu não tinha familiaridade, fui buscar bibliografia, entrei em contato com alguns professores da Ciência Política, como a professora Luciana Tatagiba, que me respondeu gentilmente com referências bibliográficas para me ajudar a começar. Integrei também, por alguns meses, o grupo NDAC (Núcleo de Democracia e Ação Coletiva) do Centro Brasileiro de Análise e Planejamento (Cebap), coordenado pelo professor Adrian Gurza Lavalle. Era um universo com o qual eu não havia tido contato antes, onde “caí de paraquedas”, “boiei”, mas sai mais inteira – e mais entendida sobre o assunto – do que antecipei.

Compreendi logo que processos políticos e sociológicos são produzidos historicamente. Não há como “do nada” uma política começar a ser implantada, existe uma história que enquadra e embasa a política (*politics*) e a política pública (*policy*). Assim, apesar de o fenômeno que eu

buscava compreender inicialmente se situar entre 2013 e 2016, era necessário, também, trazer uma perspectiva histórica do processo para ajudar a explicá-lo, bem como acompanhar o processo a partir de 2016 para avaliar como se sustentou nos anos subsequentes à gestão Haddad. Desse modo, este trabalho é fruto não somente de uma pesquisa aprofundada, como é esperado de um doutorado, mas também de um processo de ampliação de horizontes teóricos, do resgate da história da política (*politics*), do planejamento e da política pública (*policy*) da bicicleta, e, também, do ativismo por uma causa.

• • •

O objetivo central desta pesquisa é refletir sobre a construção política (*politics*) da política (*policy*) ciclovitária na cidade de São Paulo desde o primeiro Projeto de Lei apresentado, mas não aprovado, propondo a construção compulsória de ciclovias pelo Executivo Municipal, em 1951, até o final da gestão Dória-Covas em 2020. A pesquisa parte da hipótese de que a reivindicação por políticas ciclovitárias em São Paulo surge como uma demanda contra-hegemônica, ao se colocar em oposição à dominância da automobilidade – um *nicho* no *regime dominante* do automóvel –, mas sua incorporação pelo Estado e constituição como política pública, bem como sua implementação, são permeadas, influenciadas e viabilizadas tanto por atores da sociedade civil, como pela assimilação da pauta por atores do sistema hegemônico, ou *regime dominante*, nominalmente atores do campo empresarial.

Propõe-se mostrar, também, que a sociedade civil teve papel fundamental não somente na institucionalização da bicicleta no interior da burocracia estatal, com pressões de fora do Estado e por meio de cicloativistas participando de sua estrutura e militando a partir de dentro, como para o suporte no período de implementação e para a resistência no período de retrocesso. Argumenta-se, ainda, que a concretização territorial dessa política (*policy*) foi permeada por entraves políticos e técnicos decorrentes da dominância da automobilidade na engenharia de tráfego, parte da resistência pela manutenção do *regime dominante*, e que a política ciclovitária começou a ser viabilizada de modo mais sistemático a partir do momento em que diversas pautas contra-hegemônicas – como o resgate das ruas como espaço de convivência – são incorporadas pela gestão pública municipal.

Ainda, os diversos grupos que incidiram e deram suporte à concretização das políticas ciclovitárias são compostos por atores diversos, que tensionaram as reivindicações, o processo de implementação da política pública e, também, internamente, questionando o *modus operandi* das entidades e do movimento cicloativista. Por fim, argumenta-se que a implantação de infraes-

³ Segundo definição do dicionário Merriam-Webster. Tradução própria do original em inglês: “the art or science of government”; “the art or science concerned with winning and holding control over a government”; “the total complex of relations between people living in society”; “a definite course or method of action selected from among alternatives and in light of given conditions to guide and determine present and future decisions”; e “a high-level overall plan embracing the general goals and acceptable procedures especially of a governmental body”. Disponível em: <<https://www.merriam-webster.com/>>. Acesso em: 15/2/2021.

trutura para circulação de bicicleta também contribuiu como uma *institucionalização espacial* da política cicloviária, tornando-se parte do sistema – um *regime subalterno* – e, assim, favorecendo e moldando a resistência, e sendo assimilada por atores de espectros políticos diversos.

A pesquisa parte também do entendimento da importância de repensar o modelo centrado no automóvel para garantir as condições ambientais, sociais e econômicas para as gerações futuras (HOLDEN *et al.*, 2014; WCED, 1987). Poluição – sonora e ambiental – e congestionamento no ambiente urbano são problemas graves derivados do desenvolvimento urbano ao longo do século XX que foi orientado para a promoção do automóvel. É nesse sentido que diversos pesquisadores têm debatido as possibilidades de uma *transição sociotecnológica* para a sustentabilidade na mobilidade (GEELS; KEMP, 2012), indicando, inclusive, que devem ser consideradas tecnologias que não necessariamente são inovações, como a bicicleta (SHOVE, 2012). Os modos ativos de modo geral, e a bicicleta em particular, têm potencial para contribuir para essa transição por apresentarem características como neutralidade de emissão de carbono, baixo consumo de espaço viário e promoção de atividade física (KOSZOWSKI *et al.*, 2019).

Este trabalho foi construído por meio de um amplo trabalho empírico a partir do referencial teórico definido. O histórico do planejamento e das disputas políticas em torno da agenda da bicicleta foi construído a partir de consulta a fontes secundárias, documentos oficiais, reportagens produzidas pela mídia e pela sociedade civil, e entrevistas semiestruturadas. Entre os documentos e materiais oficiais consultados, estão incluídos: planos cicloviários disponíveis na biblioteca da CET; publicações do Grupo Executivo de Integração da Política de Transportes (GEIPOT); o marco regulatório nos três níveis federativos – municipal, estadual e federal –, incluindo leis, projetos de leis, justificativa de projeto de lei, decretos, portarias e resoluções; edições do Diário Oficial do Município de São Paulo (DOM-SP); programas de governo e programas de metas do município; bases de dados das pesquisas de Origem Destino (OD) do Metrô; e relatórios de reuniões do Conselho Municipal de Trânsito e Transporte (CMTT) e da Câmara Temática da Bicicleta (CT-B).

Os dados e informações disponíveis nos documentos, como as propostas dos planos cicloviários, as informações sobre cicloviários da CPTM e do Metrô, e sobre os sistemas de compartilhamento de bicicletas até 2015 foram georreferenciados pela autora, tendo a colaboração de Guilherme Ribeiro Reis, aluno de graduação da FAUUSP como parte de sua pesquisa de iniciação científica. e analisados em relação à distribuição espacial da infraestrutura proposta, como à tipologia adotada.

Também foram consultados filmes documentais, notícias, e reportagens em vídeo, tanto da grande mídia, como os jornais *O Estado de São Paulo*, *Folha de São Paulo*, *Gl*, entre outros, como

da mídia “ativista”, como canais montados por Renata Falzoni (“Aventuras com Falzoni” e “Bike é Legal”) e Willian Cruz (“Vá de Bike”), blogs e fotologs de cicloativistas, e informações disponibilizadas nos sites das entidades da sociedade civil constituídas por cicloativistas, Ciclocidade, CicloBR e BikeAnjo. Foram realizadas, também, entrevistas semiestruturadas com 22 pessoas envolvidas com a agenda da bicicleta em diferentes esferas, que foram posteriormente transcritas.

A maioria das entrevistas abordou questões sobre a política e o planejamento no nível municipal, mas foram consultados também alguns atores sobre o processo no nível federal. As entrevistas foram guiadas por algumas perguntas e ampliadas em pontos que se mostrassem importantes. Foram iniciadas com perguntas sobre o histórico do entrevistado em relação à bicicleta e seguiam para perguntas específicas, definidas de acordo com a esfera à qual o entrevistado fazia parte (sociedade civil, Estado ou empresa), o nível federativo de atuação e o período durante o qual estava ativo.

● ● ●

Este é um doutorado na área de Planejamento Urbano e Regional sobre um processo político no campo da mobilidade urbana. Por essa razão, a pesquisa se utiliza de quatro campos de análise. Apresenta uma discussão territorial do que foi proposto e efetivamente implementado da política cicloviária, particularmente em relação à reprodução da segregação e da concentração de investimentos em territórios de mais alta renda. Também adota referências da Ciência Política para a análise do processo político, inclusive acerca da interação dos atores e da incidência da sociedade civil, seguindo a abordagem do neoinstitucionalismo histórico. Por fim, se utiliza do pensamento de sociólogos sobre a automobilidade e suas implicações, bem como a literatura sobre transição sociotecnológica e as categorias de regime e nicho. As referências teóricas e os conceitos adotados foram sendo pontuados e explicados ao longo da tese quando se mostrava necessário para explicar ou discutir alguma questão sobre a história ou sobre o processo político. No entanto, considerando que a abordagem neoinstitucionalista histórica, o conceito da automobilidade e a literatura sobre transição sociotecnológica não são usuais na área deste doutorado, cabe uma breve explicação sobre os dois campos.

Automobilidade pode ser definida como um “sistema social, cultural, político, tecnológico e econômico”⁴ (ZUNINO SINGH, 2018, p. 49) que tem o carro como elemento central. O auto-

⁴ Tradução própria do espanhol: “*automóvil como sistema social, cultural, político, tecnológico y económico*”.

móvel oferece status por meio de sua associação com signos de valor como velocidade, masculinidade, liberdade, sucesso, entre outros. Sheller e Urry (2000) adotam o termo automobildade com duplo sentido para o prefixo “auto”, se referindo: (1) ao olhar reflexivo do próprio ser humano (autobiografia, autocorreção) e (2) ao seu uso na conjunção com maquinários no sentido de se moverem sozinhos, como o próprio automóvel.

Assim, os autores indicam que “o motorista é um conjunto ‘híbrido’ com “duas ressonâncias, de humanos autônomos e de máquinas autônomas”⁵. Segundo Sheller e Urry (2006, p. 209), a “automobildade impacta não somente os espaços públicos e oportunidades para as pessoas se reunirem, mas também a formação de subjetividades de gênero, familiar e de redes de sociabilidade, segregação urbana, imagens nacionais e aspiração à modernidade”⁶.

O neoinstitucionalismo histórico é uma abordagem por meio da qual se constrói um deslocamento da análise sobre o processo político centrada na sociedade (*society-centered*) para um olhar para o Estado na relação com a sociedade civil (*polity-centered*) (SKOCPOL, 1985; 1992; HOUTZAGER, 2003). Os autores dessa linha fundamentalmente defendem que os Estados são “muito mais do que uma mera arena onde grupos sociais fazem demandas e se envolvem em disputa ou compromissos políticos”⁷ (SKOCPOL, 1985, p. 8). Para além disso, defendem que a formação histórica e os contornos sociais de onde vêm o Estado e a sociedade civil importam e precisam ser estudados.

Ainda, autores que olham para a interação entre sociedade civil e Estado avançam para além de “categorias estanques, como entidades autônomas e dicotômicas (*outsider vs insider, challenger vs authority*)” (GURZA LAVALLE *et al.*, 2017, p. 10) e de somente um modelo conflituoso de ação dos atores. Em outras palavras, percebem que a complexidade das interações socioestatais não se resume a, por exemplo, protestos⁸. Avançam para um olhar sobre o “repertório de interação”

⁵ Tradução própria do inglês: “the car-driver is a ‘hybrid’ assemblage” e “double resonance, of autonomous humans and of autonomous machines”.

⁶ Tradução própria do original em inglês: “automobility impacts not only on local public spaces and opportunities for coming together, but also on the formation of gendered subjectivities, familial and social networks, spatially segregated urban neighbourhoods, national images and aspirations to modernity”.

⁷ Tradução própria do original em inglês: “much more than a mere arena in which social groups make demands and engage in political struggles or compromises”. Esse entendimento é baseado na visão de Weber, autor que foi pioneiro no pensamento sobre a importância das estruturas organizacionais e segundo quem Estados seriam “associações obrigatórias que reivindicam o controle sobre os territórios e as pessoas dentro deles” (SKOCPOL, 1985, p. 7). Tradução própria do original em inglês: “compulsory associations claiming control over territories and the people within them”.

⁸ Outros autores que podem ser consultados sobre o neoinstitucionalismo histórico são Hall e Taylor (2003), Houzager (2003), Immergut (1998), Marques (1997), Steinmo (2008), Thelen e Steinmo (1992). Para os efeitos da incidência da sociedade civil, ver especialmente Carlos *et al.* (2016) e Amenta *et al.* (2002; 2010). Para uma reflexão sobre a literatura recente sobre movimentos sociais, ver Silva (2010).

(ABERS *et al.*, 2014), prevendo ao menos quatro formas que a sociedade civil busca interagir com o Estado – (i) protestos e ação direta; (ii) participação institucionalizada; (iii) política de proximidade; e (iv) ocupação de cargos na burocracia –, que não são auto excludentes, ou seja, podem ser – e frequentemente são – adotadas concomitantemente.

O campo da *transição sociotecnológica* propõe, a partir de uma perspectiva multinível, explicar como são constituídos *regimes sociotecnológicos* e como ocorre a transição de regimes. São três os níveis de análise propostos: *nichos* no nível micro; *regimes* no nível intermediário; e contexto ou a *paisagem (landscape)* no nível macro (GEELS; KEMP, 2012). O nível macro diz respeito ao contexto relacionado, mas exógeno, ao *regime*. É usualmente no nível dos *nichos* que surgem e são desenvolvidas as inovações, que ocorrem dentro do enquadramento do *regime dominante*. Já os *regimes* apresentam maior estabilidade e são constituídos por “regras estruturais profundas que coordenam e guiam as perspectivas e ações de atores” (p. 54).

Os *regimes* “são resultados de mudanças anteriores, e eles estruturam mudanças subsequentes”⁹ (p. 55). *Regimes sociotecnológicos* (denominado aqui simplesmente como *regimes*) são compostos por regimes específicos (tecnológico, científico, político, cultural), e as transições envolvem mudanças tecnológicas, de regulação, na infraestrutura, bem como nas práticas sociais e culturais, e no simbolismo. Geels e Kemp (2012) argumentam que não existe apenas um, mas “também outros regimes (por exemplo, trem, bonde, ônibus, bicicleta)”, que fazem parte do sistema “há décadas e são conduzidos por comunidades específicas de atores que desenvolveram práticas institucionalizadas, crenças, capacidades e assim por diante”. Indicam que não poderiam ser denominados *nichos* por não “serem inovações radicalmente novas e precárias”. Assim, os autores propõem chamar os domínios desses modos de “regimes subalternos em contraste ao regime dominante da automobildade” (p. 56).

Como exemplo, quando surgiram, os automóveis eram um *nicho*, uma inovação, e, por meio de diversos domínios da sociedade orientados para a sua promoção, foram se consolidando e se tornando o *regime dominante*. Nos Países Baixos, por exemplo, Valenta (2013) argumenta que o regime de mobilidade dominante até o final da Segunda Guerra era da bicicleta e que o automóvel foi gradativamente deixando de ser um *nicho* para se tornar um *regime* no sistema de mobilidade, tirando a dominância da bicicleta.

No entanto, o contexto discutido por esses autores é o europeu, onde a bicicleta como modo de transporte tem uma história mais longa e é, também, mais amplamente disseminada na sociedade e no sistema de mobilidade. De fato, a bicicleta não é uma *novidade tecnológica*: foi inven-

⁹ Tradução própria do original em inglês: “deep-structural rules that coordinate and guide actor’s perceptions and actions” e “are outcomes of earlier changes, and they structure subsequent change”.

tada há mais de (no mínimo) duzentos anos. No entanto, no Brasil, assim como muitos países não europeus, a bicicleta foi introduzida depois de sua disseminação na Europa. Ainda, logo após sua chegada em São Paulo, deu-se início ao processo urbano de crescimento acelerado (OLIVEIRA, 1982) pautado pela ampla incorporação do automóvel. Diferentemente do caso no velho continente, a bicicleta foi sempre tão lateralizada e invisibilizada social e politicamente, que nunca chegou a compor um *regime – dominante* ou *subalterno* – no contexto local.

Frente ao contexto local, denominar o campo da bicicleta em São Paulo – e no Brasil de modo geral – como um *regime subalterno* não contribui para iluminar o processo histórico – apresentado e discutido nesta tese – que levou à incorporação desse veículo no sistema de mobilidade de São Paulo. Portanto, a bicicleta como meio de transporte *em São Paulo* será considerada um *nicho*. Não no sentido estrito de inovação *tecnológica*, mas como uma inovação *dentro do sistema*, um modo que sai da invisibilidade, disruptivo *política* e *socialmente*, e desafia a automobildade – que é, esse sim, claramente o *regime dominante*.

A tese está organizada em duas partes, definidas a partir da incorporação da bicicleta como uma luta contra-hegemônica dentro do sistema da automobildade a partir da entrada do mercado e da institucionalização dos atores da sociedade civil. Cada parte contém três capítulos que apresentam, cronologicamente, o processo político e histórico da agenda da bicicleta em São Paulo. A primeira parte trata do surgimento da bicicleta como demanda política em São Paulo, a construção dessa agenda contra-hegemônica e sua evolução tanto como luta da sociedade civil, como sua institucionalização dentro do Estado. O Capítulo 1 discute as regulações e propostas para bicicleta desde as primeiras décadas do século XX até o período da Crise do Petróleo, quando são elaborados os primeiros planos no município, a primeira ciclovia é construída na capital paulista e surgem os primeiros cicloativistas, atores da sociedade civil atuando politicamente pela bicicleta, já na década de 1980.

O Capítulo 2 segue tratando do processo nos anos 1990, quando uma primeira onda ambientalista impulsiona a institucionalização da agenda da bicicleta dentro do Estado, com a criação do Projeto Ciclista em 1993, dentro da SVMA, que foi o primeiro espaço institucionalizado para discutir questões relacionadas à promoção da bicicleta, e que foi coordenado por um cicloativista. Através dele, esse ator passa a realizar um *ativismo institucional* (ABERS; TATAGIBA, 2014), se desdobrando no reconhecimento da bicicleta como veículo na legislação federal. No período, o cicloativismo avança, realizando demandas nas ruas, mas, na sequência, no final da década, ocorre um arrefecimento dessas mobilizações.

O Capítulo 3 adentra os primeiros anos do século XXI, mostrando o surgimento de um novo grupo de cicloativistas. No período, as listas de e-mail se tornam uma ferramenta de articulação e os cicloativistas iniciam a Bicletada mensal, tentam incidir pela primeira vez no processo eleitoral para prefeito de São Paulo. O evento que inicialmente conta com poucos participantes, começa a escalonar entre 2006 e 2007, passando a reunir um grupo maior de ciclistas. O período mostra, também, avanços na organização desses atores e o surgimento de uma nova onda ambientalista, que novamente promove a agenda da bicicleta dentro do Estado. Até esse momento, a bicicleta se mostra um *nicho* dentro do *regime dominante* da automobildade (GEELS; KEMP, 2012), mas, nos anos subsequentes, vai gradativamente sendo incorporada no sistema.

A segunda parte aborda a incorporação da bicicleta no sistema de mobilidade durante três gestões municipais consecutivas durante as quais a política cicloviária é implementada. O Capítulo 4 apresenta o primeiro período, incorporando a gestão Serra no Governo do Estado e de Kassab na Prefeitura. Durante os mandatos no nível estadual e municipal, empresas passam a financiar serviços públicos para bicicleta e o Estado – Governo e Prefeitura – inicia a implantação de infraestrutura para bicicleta. O que foi implantado, entretanto, não disputa o espaço do carro, se configurando como uma política *distributiva*, se acordo com a proposição de Lowi (2016). Já a sociedade civil se institucionaliza no período, passando a realizar um *advocacy* cada vez mais estruturado, e consegue levar a pauta para a pasta que cuida de transportes na Prefeitura.

O Capítulo 5 apresenta o mandato seguinte, de Fernando Haddad, cuja gestão é marcada pela incorporação de pautas contra-hegemônicas. Adotando o *slogan* “SP + humana” no Plano Diretor, traz o discurso de “humanizar” a cidade, de fazer “uma cidade para pessoas”, de resgate dos espaços públicos; um enquadramento das políticas urbanas no qual as políticas cicloviária também se encaixam. Centenas de quilômetros de infraestrutura para circulação de bicicleta começam a ser executados na cidade, majoritariamente retirando espaço de estacionamento de carro nas ruas, e, assim, se constituindo como uma política *redistributiva* (LOWI, 2016). A participação social também é ampliada e institucionalizada, particularmente com a criação de Conselho de Trânsito e Transportes, espaço que é aproveitado pelos cicloativistas para alavancarem um espaço específico para discutir a política cicloviária junto ao Estado.

O programa de redução de velocidades, que vinha desde a década de 1990, também toma uma nova dimensão ao ser implantado nas vias marginais do Pinheiros e do Tietê, ferindo diretamente o signo de velocidade associado ao carro. Ainda na perspectiva de resgate do espaço público, a gestão inicia uma política pública – que se tornou programa ainda na gestão Haddad – de abrir o viário para o lazer da população aos domingos, portanto fechando-as para carros. Ferindo, assim, outro signo da automobildade: liberdade – que seria a ideia de liberdade de os motoristas circularem dentro dos seus carros. A política cicloviária e de redemocratização do

espaço viário avança sobre a Av. Paulista, na qual a relação com a automobildae se mostra no campo do simbolismo dessa avenida. Paralelamente, as empresas mantêm seu espaço dentro da política ciclovária, e a tentativa da gestão de criar um instrumento para regulamentar o serviço de compartilhamento de bicicletas – incluindo a proposta de unificação – é barrado por interesses contrários e o sistema segue com dois operadores.

Os avanços contra a hegemonia da automobilidade produzem uma reação negativa de alguns grupos, como associações comerciais e de bairro, e o Ministério Público do Estado de São Paulo (MPE-SP), desencadeando, por sua vez, a contrarresistência dos cicloativistas que garantem suporte para a política pública no período. No entanto, a aproximação da gestão a agenda “humanizante”, com rápida ampliação de espaço para bicicleta por meio de uma política *redistributiva*, e de outras políticas (*policies*) contra-hegemônicas, levou à associação dessas agendas como sendo *de esquerda* ou *do PT* (partido do Prefeito). Isso, dentro de um contexto de polarização política mais ampla e de forte antipetismo, impactou negativamente no processo eleitoral de 2016 – questão abordada no capítulo seguinte.

O Capítulo 6 aborda o último período a ser tratado nesta tese: a gestão Doria-Covas. A primeira questão tratada são as eleições de 2016, na qual Doria se posiciona em oposição direta à gestão Haddad, propondo políticas (*policies*) dentro do sistema da automobilidade, adotando o *slogan* “Acelera SP”. O Capítulo apresenta a articulação dos cicloativistas em uma coalizão mais ampla e a frente pela mobilidade ativa constituída para incidir desde o processo eleitoral, até o Programa de Metas. Ao longo do primeiro ano e meio, a gestão buscou retroceder em diversas medidas, iniciando com a retomada das velocidades mais altas nas marginais, esvaziando espaços de participação, e avançando para remoções silenciosas de ciclofaixas. Os retrocessos foram combatidos de diversos modos pelos ativistas, inclusive com uma Ação Civil Pública que buscava barrar o aumento das velocidades das marginais e repintura de faixas apagadas.

Em relação aos atores do mercado, ainda na gestão Doria, um novo nicho de negócio foi aberto pela Prefeitura para o compartilhamento de bicicletas, permitindo vários operadores nas mesmas áreas e com nenhuma garantia de atendimento para as periferias. Ainda, permitindo novos modelos, como as bicicletas sem estação e os patinetes elétricos. A gestão Doria também retoma a política *distributiva* que havia sido conduzida por Kassab, implantando mais quilômetros de Ciclofaixa Operacional de Lazer e propondo ampliar a rede permanente somente com ciclorotas. Ainda, busca ressignificar a política (*policy*) alterando o modelo de pintura da ciclofaixa.

O período avança para entrada de Covas como Prefeito, a partir da saída de Doria para candidatura a Governador. Após um período de continuidade da resistência da gestão em relação à política ciclovária e de manutenção da falta de diálogo que vinha desde a primeira metade do

mandato, a política ciclovária volta a ser expandida. No final de 2019, Covas publica um novo Plano Ciclovário que define metas já para aquele mandato – ou seja, somente um ano para executar –, e para os dois subsequentes. Em um esforço coordenado dentro da CET, o último ano da gestão Covas é marcado por uma intensa implantação de ciclofaixas pela cidade similar à gestão Haddad. No entanto, diferentemente do período anterior, não recebe reações contrárias de setores anteriormente reacionários ao avanço da política ciclovária.

O período termina com as eleições de 2020 que mostram uma mudança no contexto da política (*politics*) da bicicleta: todos os candidatos mais votados para Prefeito haviam incluído a bicicleta em seus planos, ora prometendo alguma política ciclovária, ora criticando a gestão Covas por ter feito pouco e ter demorado demais. Os avanços da política ciclovária no final da gestão Covas e a incorporação da agenda dentro de um espectro político mais amplo sinalizam que a bicicleta havia sido incorporada no sistema, passado de *nicho* para um *regime subalterno* dentro do *regime dominante* que seguia sendo do carro (GEELS; KEMP, 2012).

Cada período foi sintetizado em um esquema que sistematiza o contexto do período, atores e instituições presentes, bem como as conexões, interações e influências. Foi organizado em cinco campos: (1) contexto ou fatores exógenos; (2) o Estado, dividido nos três níveis federativos e as respectivas instituições dentro deles; (3) a sociedade civil; (4) a mídia; e (5) o mercado. O campo de contexto e fatores exógenos explicita eventos ou questões externas ou não diretamente ligadas a políticas ciclovárias, mas que a influenciaram. No segundo campo, são apontadas as instâncias responsáveis nos três níveis federativos e as instituições dentro deles, bem como os seus produtos (*outputs* estatais): planos elaborados, legislações promulgadas e o que foi implementado da política ciclovária.

O terceiro campo engloba os principais atores da sociedade civil e sua incidência diretamente no Estado (adentrando as instituições estatais ou incidindo a partir de fora) e em relação a outros atores da sociedade civil, e, também, seus produtos (*outputs* sociais): campanhas, projetos, cursos ou eventos que dão suporte à causa. O quarto campo sistematiza os atores da mídia, “convencional” e “ativista” e o último campo mostra os atores do grupo denominado mercado, que inclui as fábricas e montadoras, e as empresas sem relação com o mercado da bicicleta, mas que passam a financiar serviços públicos para bicicleta. Os produtos desses atores (*outputs* do mercado) se referem tanto a eventos e campanhas, como a serviços ligados à bicicleta financiados pelas empresas.

Por fim, as considerações finais resgatam as propostas da tese e o processo discutido ao longo dos seis capítulos. Apresenta a síntese das reflexões sobre a construção política (*politics*) da agenda da bicicleta e sua inserção no sistema de mobilidade a partir da literatura que foi mobilizada para a discussão proposta aqui. Assim, apresenta e debate o percurso mais amplo,

de uma demanda colocada por “sem-parcelas”, um *nicho* dentro do *regime dominante*, contrária à hegemonia da automobilidade, passando pela sua inserção no sistema – no primeiro momento lateralmente, sem retirar espaço, e, na sequência, disputando espaço viário “do carro” –, até o período de inversão e constituição como um *regime subalterno*, e traz questões para avançar no entendimento sobre o processo político da bicicleta em São Paulo.

PARTE 1

A BICICLETA COMO PAUTA CONTRA-HEGEMÔNICA

CAPÍTULO 1

BICICLETA COMO PLANO E O INÍCIO DO CICLOATIVISMO

Este primeiro capítulo será dedicado a debater o primeiro período de entrada da bicicleta na agenda das políticas públicas na cidade de São Paulo. O período pode ser dividido em dois momentos. O primeiro começa em meados do século XX e vai até o final da década de 1980, se iniciando com a estruturação das principais marcas de bicicleta fabricadas no Brasil e com a proposta do primeiro projeto de lei que objetiva oferecer espaço para ciclistas. Adentramos, então, o contexto da crise do petróleo, na década de 1970, e consequente discussões dentro do Estado sobre a bicicleta como política pública, bem como as primeiras intervenções para o uso do veículo nas cidades, incluindo a primeira ciclovia da capital paulista. O segundo momento é marcado pelos primeiros planos para sistemas de circulação com bicicletas elaborados pela CET¹, a partir de indução federal. A pauta cicloviária avança no contexto de redemocratização no Brasil, com a incidência dos primeiros atores que buscaram promover o uso da bicicleta. Será apresentado, então, um debate sobre o contexto e formas de incidência política da primeira geração de cicloativistas.

¹ A Companhia de Engenharia de Tráfego é uma empresa de economia mista criada em 1976 durante a gestão de Olavo Setúbal. É vinculada à Prefeitura de São Paulo através da Secretaria Municipal de Transportes e é responsável pelo planejamento, gerenciamento, operação e fiscalização do sistema viário do município.

As primeiras décadas da bicicleta como pauta política no Brasil

A bicicleta chegou a São Paulo, importada da Europa², no final do século XIX e foi difundida inicialmente para o uso desportivo entre as elites locais. Essa inovação tecnológica foi apropriada localmente e se tornou um meio de transporte de trabalhadores praticamente desde sua chegada à cidade (SOUZA, 2016)³, se constituindo como um nicho no sistema de mobilidade (GEELS; KEMP, 2012). O grande foco das políticas de mobilidade ao longo de todo o século XX, contudo, foi o automóvel. Já em 1920, os espaços livres do centro estavam sendo tomados por automóveis estacionados e os veículos “transbordavam” para as encostas a leste e oeste do triângulo histórico (FREIRE, 1926, p. 11)⁴. O espaço para uso de bicicletas na região central⁵ se restringia ao Velódromo, que havia sido encomendado por Antonio e Veridiana Prado. Local de lazer da aristocracia, onde a elite praticava o ciclismo esportivo, o espaço foi demolido em 1915 para abertura da Rua Florisbela, atual Nestor Pestana (SOUZA, 2016).

Em 1945, em decorrência da II Guerra Mundial e consequente dificuldade de importações, a Casa Caloi passa a fabricar peças de bicicleta. Após a Guerra, com os altos impostos da política nacionalista de Vargas mantendo dificuldades para importar, a Caloi inaugura a primeira fábrica da empresa, denominada Indústria e Comércio de Bicicletas Caloi S.A., e se tornou a primeira produtora de bicicletas do Brasil (FALZONI, 2016; CALOI, s.d.). A Monark, principal concorrente da Caloi ao longo do século XX, foi fundada em 1948. Assim como a Caloi, ela atuava inicialmente como importadora e montadora, e passou a produzir bicicletas posteriormente (MONARK, 2013).

² Em 1898, o imigrante italiano Luigi Caloi e seu cunhado Agenor Poletti fundaram a bicicletaria Casa Poletti & Caloi, que originou a Casa Luiz Caloi, e começaram a importar bicicletas da Europa.

³ Souza (2016) mostra que a bicicleta passa a ser citada com frequência como meio de transporte em jornais entre 1890 e 1910.

⁴ Segundo Freire (1926, p. 11), os espaços livres no centro já estavam sendo consumidos por estacionamento, “um uso para o qual nunca se pensou para esses espaços tendo sido concebidos para serem reservatórios para ar puro e descanso” e não sendo suficiente a área do platô central, os veículos passaram a ocupar as encostas do triângulo. Tradução própria do original em inglês: “*a use to which one never thought to put them when they were arranged for reservoirs for pure air and rest*”.

⁵ Neste momento, a bicicleta ainda não era reconhecida pela legislação Brasileira como um veículo a ser usado nas ruas como meio de transporte. Apesar disso, a bicicleta estava sendo usada nas ruas, como indica a pesquisa de Souza (2016).

No início da década de 1950 foi proposta a primeira legislação que propunha a obrigatoriedade de reservar espaço para bicicletas em vias da capital, e seu trâmite mostra uma política avessa à ideia de inclusão da bicicleta no sistema de circulação. O então vereador Ermano Marchetti apresentou o Projeto de Lei (PL) 511/1951⁶ que obrigaria a Prefeitura a construir “faixas de segurança reservadas para o tráfego (sic) de bicicletas e motocicletas” (art. 1º) em diversas vias⁷ – incluindo alguns trechos urbanos de estradas sob a jurisdição do Estado – e determinava que fosse reservado espaço para ciclistas em ruas a serem abertas com “largura superior a (sic) normal das vias públicas da cidade” (art. 2º), além de locais para estacionamento (art. 3º). A Assistência Técnico-Legislativa da Câmara emitiu parecer pontuando inconsistências no projeto, principalmente que a proposta fugia à competência da Câmara que deveria se limitar a “legislar regulando a disposição, o traçado e outras condições dos bens municipais de uso comum”⁸.

O PL foi enviado em julho de 1953 ao então Prefeito Jânio Quadros para avaliação “quanto à conveniência e possibilidade de execução da medida proposta”⁹ e recebeu um parecer negativo do técnico da Prefeitura sob a justificativa de que as vias indicadas no PL eram “vias troncos, de grande movimento, ligações importantes onde é necessário que o tráfego (sic) se escoe com a máxima rapidez possível, motivo pelo qual se instituiu a faixa para ônibus e caminhões e proibiu-se o tráfego (sic) de carroças e bicicletas”¹⁰, e classifica como um “absurdo” a proposta de implantar ciclovias nas estradas. O parecer também claramente leva para a esfera individual o problema de segurança dos ciclistas, indicando que os ciclistas deveriam “procurar ruas secundárias, de menos trânsito, a fim de circularem com segurança, bem como não atrapalharem o tráfego de uma maneira geral”¹¹.

⁶ Não pode ser excluída a possibilidade de o Projeto de Lei proposto por Ermano Marchetti ter sido motivado pelo uso da bicicleta por operários, por exemplo das fábricas da Lapa, local de atuação do vereador, como demanda da Liga Operária da Lapa e Água Branca. No entanto, as informações obtidas pela pesquisa não comprovam tal ligação.

⁷ Avenidas Água Branca, Nove de Julho, Rebouças, Brasil, Tucuruvi, Jabaquara, Tiradentes, Rangel Pestana, Celso Garcia, Independência, Rudge, do Estado, Brig. Luiz Antonio, Campos Elíseos, Santa Marina e São João (art. 1º, alínea a); as ruas Voluntário da Pátria, Clelia, Vergueiro, Liberdade, Paraíso, Cubatão e Guaicurus (art. 1º, alínea b); e as rodovias Anhanguera, São Paulo-Paraná e Marginal Tietê “até os limites do Município” (art. 1º, alínea c).

⁸ Folha 3 do Processo 4.989 de 1951. Disponível em: <<http://www2.camara.sp.gov.br/projetos/1951/00/00/0A/1J/00000A1JY.PDF>>. Acesso em: 6/7/2017.

⁹ Folha 30 do Processo 4.989 de 1951. Disponível em: <<http://www2.camara.sp.gov.br/projetos/1951/00/00/0A/1J/00000A1JY.PDF>>. Acesso em: 6/7/2017.

¹⁰ Folha 35 do processo 4.989 de 1951. Disponível em: <<http://www2.camara.sp.gov.br/projetos/1951/00/00/0A/1J/00000A1JY.PDF>>. Acesso em: 6/7/2017.

¹¹ Folha 35 do processo 4.989 de 1951. Disponível em: <<http://www2.camara.sp.gov.br/projetos/1951/00/00/0A/1J/00000A1JY.PDF>>. Acesso em: 6/7/2017.

Figura 1.1 | Bicicletas sendo leiloadas em São Paulo em 1960 por infringirem a Lei 4.265/1952.
Fonte: Acervo Estadão.

Cabe ressaltar que a bicicleta ainda não era reconhecida pela legislação brasileira como um veículo, o que ocorreu somente em 1997 com a promulgação do novo Código de Trânsito Brasileiro (CTB). Compreendidas como objetos pessoais, e não veículos, bicicletas que fossem estacionadas sobre os passeios, mesmo sem atrapalhar a circulação de pedestres, eram apreendidas e liberadas somente mediante pagamento de multa e custos da apreensão. Caso o proprietário não fosse retirar – e pagar o valor definido – as bicicletas eram leiloadas (Lei 4.256/1952 - figura 1.1 ao lado).

Entre 1956 e 1961, durante o governo de Juscelino Kubitschek, o Brasil passou por uma intensa modernização. A rápida industrialização teve como base a indústria automobilística, que passou a ser elemento central das políticas de desenvolvimento econômico (CAPUTO; MELO, 2009). São Paulo apresentou também um crescimento vertiginoso ao longo do século XX, passando de uma vila para uma metrópole em um período de 60 anos (OLIVEIRA, 1982). O processo se deu através da promoção do uso de veículos motorizados individuais – particularmente o automóvel – para classes mais altas e de ônibus para rendas baixas.

Assim, ao longo dos anos, o regime tecnológico dominante da mobilidade em São Paulo foi sendo constituído em torno do carro. Rip e Kemp (1998, p. 338) definem o conceito como sendo um “conjunto de regras ou gramática embutidos em um complexo de práticas de engenharia, tecnologias de processo de produção, características do produto, habilidades e procedimentos, formas de lidar com artefatos e pessoas relevantes, formas de definir problemas”, que estão “embutidos em instituições e infraestruturas”. Os autores argumentam, também, que regimes resultam “de mudanças anteriores e estruturam mudanças subsequentes”¹². As inovações são enquadradas pelo regime dominante e surgem em nichos que são “domínios particulares de uso, constelação de atores e áreas geográficas com características especiais”¹³ (GEELS; KEMP, 2012, p. 53).

¹² Tradução própria do original em inglês: “rule-set or grammar embedded in a complex of engineering practices, production process technologies, product characteristics, skills and procedures, ways of handling relevant artifacts and persons, ways of defining problems—all of them embedded in institutions and infrastructures”, “embedded in institutions and infrastructures” e “of earlier changes and they structure subsequent change”.

¹³ Tradução própria do original em inglês: “particular domain of use, actor constellations and geographical areas with special characteristics”.

Essa política desencadeou um impressionante espraiamento da cidade¹⁴, com ampla periferização das classes mais baixas (NADALIN; IGLIORI, 2015), configurando “uma expansão horizontal periférica (de baixa renda) ou dispersa (de média ou alta renda)” (BONDUKI, 2011, p. 27). Nesse sentido, em relação ao automóvel, Sheller e Urry (2000) argumentam que o veículo criou uma relação ambígua entre liberdade de movimento e subordinação ao espaço produzido por essa liberdade. Em outras palavras, enquanto a flexibilidade e rapidez permitem a expansão dispersa citada acima, essa mesma dispersão do tecido urbano impõe o uso do automóvel para a realização de todas as atividades. Assim, esse quadro foi tornando a cidade cada vez mais dependente de modos motorizados (VASCONCELLOS, 1999; ROLNIK; KLINTOWITZ, 2011; GOMIDE; GALINDO, 2013).

Em 1965, foi criado o GEIPOT¹⁵ e o Fundo de Pesquisas de Transportes. O grupo foi criado com o objetivo de “prestar apoio técnico e administrativo aos órgãos do Poder Executivo” sobre “a política nacional de transportes nos seus diversos modais” e “promover, executar e coordenar atividades de estudos e pesquisas necessários ao planejamento de transportes no País”¹⁶. Com foco na coordenação e implementação de políticas de transporte, Araújo e Brasileiro (2012) indicam que “o GEIPOT procurou, também, capacitar profissionalmente o seu quadro de técnicos, investindo em cursos de especialização, mestrado e doutorado, já que a atividade de planejamento de transportes devido à sua complexidade estava exigindo conhecimento especializado” (p. 211). O investimento em capacitação no nível federal se desdobrou para o nível municipal. Segundo Gomide e Galindo (2013), “o governo federal propiciou assistência técnica e financeira aos municípios na concepção e estruturação de órgãos de gestão, na elaboração de planos e projetos de transportes, como também na formação e capacitação de pessoal para o setor” (p. 28). O GEIPOT veio a se tornar um indutor para elaboração de planos para bicicleta no nível municipal, conforme será tratado mais à frente.

¹⁴ Diferentemente dos sistemas sobre trilhos, os ônibus não precisam de infraestrutura específica para circular, podendo, inclusive, circular em ruas de terra, o que garante uma grande flexibilidade ao sistema e favorece o espraiamento urbano.

¹⁵ O GEIPOT foi criado pelo Decreto 57.003 como Grupo Executivo de Integração da Política de Transportes dirigido pelo Ministro da Viação e Obras Públicas, Ministro de Estado da Fazenda, Ministro Extraordinário para o Planejamento e Coordenação Econômica e pelo Chefe do Estado Maior das Forças Armadas. Em 1969, foi subordinado ao Ministro de Estado dos Transportes e transformado em Grupo de Estudos para Integração da Política de Transportes pelo Decreto-Lei 516. Em 1973, a Lei 5.908 manteve a subordinação o Ministério dos Transportes e alterou o nome para Empresa Brasileira de Planejamento de Transportes, ainda que o acrônimo GEIPOT tenha sido preservado. Disponível em: <<https://www.gov.br/infraestrutura/pt-br/aceso-a-informacao/orgaos-extintos/geipot>>. Acesso em: 11/9/2018. Segundo Araújo e Brasileiro (2012), a sigla foi preservada, pois “a marca GEIPOT já era consolidada internacionalmente, principalmente no âmbito da América do Sul, devido aos trabalhos realizados pelo órgão” (p. 210).

¹⁶ Disponível em: <<https://www.gov.br/infraestrutura/pt-br/aceso-a-informacao/orgaos-extintos/geipot>>. Acesso em: 11/9/2018.

Apesar da natureza multimodal proposta para o Plano Nacional de Viação, era clara “a prioridade conferida pelo governo à modalidade rodoviária” (BRASILEIRO, 2001 *apud* XAVIER, 2011, p. 140). O estímulo à motorização no país levou ambas as fabricantes de bicicleta a adentrarem o mercado de motorizados, produzindo os ciclomotores. A Monark lançou a Monareta em meados de 1950 e a Caloi, a Mobylette em meados de 1970 (FALZONI, 2016). No início dos anos 1970, apesar da disputa acirrada entre os dois fabricantes pelo mercado de bicicletas, Sylvio Marzagão, da Monark, e Bruno Caloi, da Caloi, “unem forças e suas agências de publicidade para promover a bicicleta como produto, independente (sic) de marca” e criaram o Centro Promocional da Bicicleta (CPB) com o intuito de “divulgar a bicicleta, e não marcas”¹⁷. O slogan criado a partir da união foi “Em cada bicicleta um coração bate mais forte” (FALZONI, 2016, p. 90).

Alguns anos depois, em 1976, com necessidade de maior organização para “abrir frentes de relacionamento governamental e parlamentar em Brasília” (p. 90), foi criada a Abraciclo (Associação Brasileira dos Fabricantes de Motocicletas, Ciclomotores, Motonetas, Bicicletas e Similares). Através da incidência política da Associação, a Assembleia Legislativa de São Paulo aprovou a Lei 1.208/1976 que determina que toda estrada a ser construída pelo Governo do Estado receba uma faixa exclusiva para circulação de bicicleta (FALZONI, 2016). Ainda que nada tenha sido concretizado a partir dessa nova norma, a articulação mostra uma primeira incidência política junto ao legislativo por parte de atores do mercado.

¹⁷ José Cocco em entrevista concedida a Renata Falzoni em 15/3/2016; compartilhada com a autora em 29/7/2020.

Crise do petróleo e as primeiras intervenções para bicicleta

Apesar do investimento e crescimento da indústria automobilística, “a maior parte da população trabalhadora era dependente dos meios coletivos de transportes” na década de 1970 (GOMIDE; GALINDO, 2013, p. 28). Já a bicicleta, segundo a pesquisa OD de 1977¹⁸, era utilizada em somente 0,3% das viagens diárias¹⁹, particularmente por motivo trabalho (35% das viagens com o modo) e com maior quantidade de viagens por km² no Parque Edu Chaves (Zona Norte) e em Perdizes (Zona Oeste), apesar da topografia pouco favorável, como pode ser observado no mapa 1.1 a seguir. Podemos observar também que nesse momento há uma densidade expressiva de viagens com bicicleta nos bairros mais centrais, que, como veremos no próximo capítulo (mapa 2.2 mais adiante), sofre uma periferização na década que se segue.

A pesquisa OD de 1977 mostrou que a bicicleta era principalmente usada por motivo trabalho, mais o investimento por parte do poder público concentrou-se na promoção do lazer com bicicleta, que representava somente 7% das viagens com bicicleta. Segundo José Cocco²⁰, em meados de 1970, a Caloi começou a organizar e patrocinar o Passeio Ciclístico Caloi da Primavera (figura 1.2 a seguir) como forma de promover o uso da bicicleta. Os eventos eram realizados pela Secretaria Municipal de Esportes e chegaram a juntar dezenas de milhares de pessoas²¹. Foi tão bem-sucedido, que a equipe da Caloi montou kits para outras prefeituras realizarem eventos similares²². Assim, “as prefeituras das grandes cidades brasileiras passaram a estimular grandes passeios ciclísticos” (BRASIL, 2007, p. 15) em datas comemorativas ou ligadas às mudanças de estação.

¹⁸ A primeira edição da pesquisa Origem-Destino foi realizada em 1967, mas incluiu somente modos motorizados. A bicicleta e o deslocamento a pé foram incluídos a partir da pesquisa de 1977.

¹⁹ Incluindo todas as localidades medidas pela pesquisa OD de 1977.

²⁰ Entrevista concedida a Renata Falzoni em 15/3/2016; compartilhada com a autora em 29/7/2020.

²¹ Segundo informações obtidas no site da Caloi (disponível em: <<http://www.caloi.com.br/a-caloi/>>. Acesso em: 25/2/2019), os eventos chegavam a reunir oitenta mil pessoas. Segundo o Diagnóstico Nacional sobre o Planejamento Cicloviário a quantidade de pessoas chegou a trinta mil (BRASIL, 2007, p. 15).

²² Informação fornecida por José Cocco em entrevista concedida a Renata Falzoni em 15/3/2016; compartilhada com a autora em 29/7/2020.

Figura 1.2 | Fotografias de um dos passeios organizados pela Caloi na década de 1970.

Fonte: Cedido por Renata Falzoni à autora em 14/8/2020.

Segundo o Diagnóstico Nacional sobre o Planejamento Ciclovitário (BRASIL, 2007), a prática desportiva havia sido estimulada pela visita de Cooper ao Brasil e “a divulgação do seu método de melhoria de condicionamento físico e saúde através de exercícios físicos leves” (p. 15). Renata Falzoni²³ indica que os passeios promovidos pela Caloi tinham o objetivo de “vender bicicleta em cima de lazer, em cima de família”, sem nenhuma ligação com seu uso para o transporte. Além do uso desportivo adulto, era também amplamente estimulado o uso por crianças. A icônica propaganda da Caloi com o slogan “Não esqueça a minha Caloi”, criada no final da década de 1970²⁴, tão bem sucedida que ficou no ar por 17 anos²⁵, buscava estimular que as crianças pedissem uma bicicleta Caloi de presente e promovia o uso para o lazer (figura 1.3 a seguir).

²³ Entrevista concedida por Renata Falzoni à autora em 28/4/2020.

²⁴ Disponível em: <<http://www.caloi.com.br/a-caloi/>>. Acesso em: 25/2/2019.

²⁵ Informação fornecida por José Cocco em entrevista concedida a Renata Falzoni em 15/3/2016; compartilhada com a autora em 29/7/2020.

Figura 1.3 | Imagens da campanha icônica da Caloi “Não esqueça a minha Caloi”.

Fonte: brandtarget.wordpress.com.

Ainda na década de 1970, a escassez de combustível, em decorrência da crise do petróleo em 1973, forçou o governo brasileiro a buscar soluções para “amenizar a dependência daquela fonte de energia” (BRASIL, 2007, p. 28), principalmente através do transporte coletivo. No mesmo ano da crise, o GEIPOT elaborou “o primeiro documento sobre o transporte urbano em termos nacionais” (GOMIDE; GALINDO, 2013, p. 28).

Ainda que a ênfase central do GEIPOT fosse no transporte coletivo, Antônio Miranda²⁶ indica que a crise e a Conferência da Organização das Nações Unidas (ONU) para o Ambiente Humano, realizada em 1972 na cidade de Estocolmo, Suécia, contribuíram para criar um momento oportuno para propor políticas para bicicleta. Além disso, “os principais jornais do mundo” estamparam “as fotos dos reis da Holanda e da Dinamarca andando de bicicleta, sob as manchetes: ‘Nós temos uma boa alternativa de transporte’” (BRASIL, 2007, p. 15, grifos no original). Assim, em meados da década de 1970, a Abraciclo pressionou o Ministério de Transporte (FALZONI, 2016), e Miranda e outros técnicos²⁷ que trabalhavam no GEIPOT começaram, “a pedido do presidente da empresa, a elaborar o Manual de Planejamento Ciclovitário” para promover que cidades brasileiras comessem “a pensar e estruturar a mobilidade por bicicleta”²⁸.

²⁶ Entrevista concedida por Antônio Miranda à autora em 26/9/2018. Antônio Carlos de Mattos Miranda é arquiteto, cicloativista e foi presidente da União de Ciclistas do Brasil fundada em 24/11/2007. Trabalhou no GEIPOT entre 1972 e 1991, primeiro como estagiário e em seguida como técnico de Transporte Urbano.

²⁷ Engenheiro José Carlos Aziz Ary e Arquiteto Tomás Ahouagi. Informação obtida em entrevista concedida por Antônio Miranda à autora em 26/9/2018.

²⁸ Entrevista concedida por Antônio Miranda à autora em 26/9/2018. Miranda indica que para elaborar o manual, os técnicos realizaram visitas a Curitiba, para conhecer o que estava sendo implantado

Publicado em 1976, o Manual marca o início da institucionalização da questão ciclovitária dentro do Estado. Segundo Miranda²⁹, quando o Manual foi publicado, “alguns grupos começaram a aparecer, como o Grupo de São Paulo, liderado pelo Arturo Alcorta³⁰, acho que pegando carona dos grandes passeios da Primavera organizado pelas montadoras”. Como desdobramentos do Manual, o GEIPOT “incluiu a bicicleta como modal a ser contemplado tanto em seus PAITTs (Planos de Ação Imediata de Transporte e Tráfego), como nos seus TRANSCOLs (Plano de Transporte Coletivo)”³¹.

Em 1977, foi realizado o Plano Ciclovitário de Maceió (BRASIL, 2007) e implantada a “primeira ciclovía, e até mesmo microrede”, onde a prefeitura “de fato implantou os projetos”³². Em 1978, foi elaborado “o primeiro projeto executivo de engenharia brasileiro para implantação de uma ciclovía ao longo de uma rodovia – a PA-400 [...] que ligava o Distrito de Belém ao Distrito de Icoaraci” (BRASIL, 2007, p. 15). Em Curitiba foi implantada uma ciclovía para lazer às margens do Rio Belém, que, segundo Miranda³³, teria inibido o descarte de entulhos de construções e inaugurado as ciclovias em parques na cidade e “conexões entre alguns deles” (BRASIL, 2007, p. 15). Além do Manual, o GEIPOT continuou a produzir estudos e propostas na década de 1980³⁴.

nos parques, e a Joinville, na época já notória pelo uso da bicicleta. Joinville é conhecida dessa forma particularmente por causa da “Fundição Tupy, maior empresa da cidade” (BRASIL, 2007, p. 15), que “havia construído recentemente [na década de 1970] um estacionamento coberto para bicicletas, com 2.400 vagas, bomba de ar comprimido, espaço numerado para cada um dos veículos, controlador de ciclistas na entrada e na saída, além de outras facilidades de acesso” (p. 15). Foi na visita que os técnicos entraram em contato com o termo “bicicletário”.

²⁹ Entrevista concedida por Antônio Miranda à autora em 26/9/2018.

³⁰ Arturo é ciclista e cicloativista. Se tornou repórter especial da revista Bicisport e do jornal O Estado de São Paulo, criador do Bike-repórter na Rádio Eldorado e criou o site Escola de Bicicleta (www.escoladebicicleta.com.br). Arturo e Renata Falzoni se conheciam desde a infância por ligações familiares. Segundo Falzoni, Arturo é seu “primo não consanguíneo”.

³¹ Entrevista concedida por Antônio Miranda à autora em 26/9/2018.

³² Entrevista concedida por Antônio Miranda à autora em 26/9/2018.

³³ Entrevista concedida por Antônio Miranda à autora em 26/9/2018.

³⁴ Segundo Malatesta (2012), foram publicados cinco documentos: (i) Tratamento de Interseções, em outubro de 1983; (ii) Estacionamento, em janeiro de 1984; (iii) Trechos Lineares, em junho de 1984; e (iv) Instruções para Planejamento, em agosto de 1984. Além de “cartilhas, sobre estacionamento de curta duração, trechos lineares e outros”. Na época, foram também elaboradas algumas “propostas de infraestrutura para a bicicleta, tendo sido criados alguns projetos específicos sobre mobilidade ciclovitária pelo GEIPOT em algumas cidades”, dentre as quais Miranda (em entrevista concedida à autora em 26/9/2018) cita Ipatinga -MG, Montenegro-RS e Araçatuba-PR.

Miranda é um cicloativista e foi responsável por realizar um “ativismo institucional”³⁵ (ABERS; TATAGIBA, 2014) dentro do GEIPOT para que o planejamento cicloviário fosse retomado (XAVIER, 2011). No final da década de 1990, foi novamente chamado pelo GEIPOT, nesse momento como consultor, para elaborar uma nova versão do Manual, último documento publicado pelo GEIPOT, em dezembro de 2001³⁶.

No município de São Paulo, a bicicleta foi explorada pelo poder executivo municipal como solução para a falta de infraestrutura de lazer e esporte da cidade, e como possível modo alternativo ao automóvel com o objetivo de mitigar os problemas derivados da crise do petróleo. Em 1975, o jornal Estado de São Paulo (28/10/1975) anunciou que a Prefeitura iria construir uma “pista exclusiva para ciclistas, com três metros de largura, [...] no canteiro central da avenida do Sapateiro” – atualmente Av. Juscelino Kubitschek (JK) – com “extensão de 1.800 metros, ligando a rua Atílio Inocente à Marginal do rio Pinheiros” (ver figura 1.4 abaixo e mapa 1.2 ao lado).

Figura 1.4 | Fotografias da ciclovia na Av. Juscelino Kubitschek na déc. de 1970.
Foto: Benedito Salgado/Estadão.

Ainda segundo a reportagem, o Secretário de Vias Públicas à época, Octávio Camilo Pereira de Almeida,

explicou que a pista se destinará, inicialmente ao lazer. Mas servirá, também, como experiência para a implantação de pistas exclusivas para ciclistas em outros pontos da cidade. Uma das opções já em estudo é o aproveitamento de uma faixa da Marginal direita do Tietê, entre a Penha e a ponte das Bandeiras, o que exigirá a construção de dois pontilhões, sobre os córregos Andaraí e Carandiru.

³⁵ Aber e Tatagiba (2014) se utilizam do termo *ativismo institucional* para “descrever o que pessoas estão fazendo quando assumem cargos nas burocracias do governo com o propósito de avançar as agendas políticas ou projetos propostos por movimentos sociais”. Nesse momento, não havia um movimento social em torno da agenda cicloviária, mas um cicloativismo não articulado e Miranda já era um desses cicloativistas. Assim, optamos por adotar o mesmo conceito usado por Abers e Tatagiba, com a ressalva apresentada nesta nota. Tradução própria do original em inglês: “describe what people are doing when they take jobs in government bureaucracies with the purpose of advancing the political agendas or projects proposed by social movements”.

³⁶ Entrevista concedida por Antônio Miranda à autora em 26/9/2018.

Assim, em 1976, foi construída a primeira ciclovia da cidade (figura 1.4 e mapa 1.2 acima), na recém-inaugurada avenida Juscelino Kubitschek (nome que foi dado à avenida que seria do Sapateiro). A pista construída fazia um circuito fechado no canteiro central, completamente isolado do seu entorno. Segundo o então Secretário de Vias Públicas, serviria de piloto para a construção posterior de vias semelhantes em outros locais da cidade, o que não se concretizou em sua gestão, nem posteriormente nos moldes com fora concebida nesse momento.

Os primeiros planos de São Paulo

No período em questão, as decisões políticas no Brasil eram centralizadas no nível nacional. Assim, segundo Meli Malatesta³⁷, o planejamento cicloviário foi induzido pelo GEIPOT através da promoção de “eventos nas cidades brasileiras para divulgar a necessidade de investimentos na bicicleta como transporte e construir infraestrutura cicloviária também”. Ainda segundo a entrevistada, “ninguém [da recém-criada CET] queria ir [nos eventos do GEIPOT], porque todo mundo achava que [política para bicicleta] era uma bobagem”. Então mandaram o “grupo que trabalhava já com [segurança³⁸ de] pedestres”, incluindo a própria Meli Malatesta, pois acreditavam que o planejamento para bicicleta e para pedestres seria muito parecido³⁹. A intenção dos eventos era promover a bicicleta como alternativa ao automóvel, mas pouco foi efetivamente realizado. A partir da participação de técnicos da CET em um dos eventos, o “Seminário sobre Alternativas de Transportes sobre Duas Rodas” realizado em dezembro de 1980 (CET, 1981a), “veio uma ordem” para “fazer uma ciclovia”⁴⁰.

É interessante ressaltar que a engenharia de tráfego é constituída sobre a ideia de medidas baseadas em estudos e decisões técnicos. A CET foi fundada em 1976 “com forte influência da engenharia de tráfego norte-americana, orientada para a circulação com automóveis” (LEMOS, 2016, p. 42), “voltada basicamente para o atendimento da segurança e fluidez do automóvel” (REQUENA, 2015, p. 55). Particularmente o *Institute of Transportation Engineers* (ITE) foi uma referência importante. Nesse enquadramento da CET, as decisões sobre o trânsito seriam baseadas somente em questões técnicas da engenharia, portanto, desconsiderando as dimensões sociais e políticas da circulação como uma forma de consumo do espaço, como argumentado por Vasconcellos (1999). Requena (2015, p. 62) argumenta que o “mundo do trânsito [...] foi tecnicizado durante os anos 1970”.

³⁷ Maria Ermelina (Meli) Malatesta foi funcionária da CET de 1978 a 2013. Participou do desenvolvimento de praticamente todos os planos para bicicleta que foram publicados pela CET e coordenou o DCL (Departamento de Planejamento Cicloviário) de 2009, quando foi criado, até 2013, quando se aposentou. Entrevista concedida à autora em 3/8/2018.

³⁸ Segundo Meli Malatesta (entrevista concedida à autora em 3/8/2018), “a CET tem um vício de dar um enfoque no planejamento da mobilidade a pé como assunto de segurança, ‘se aconteceu atropelamento, nós vamos resolver, vamos ver o que tá acontecendo’, e não ter uma visão como rede”.

³⁹ Entrevista concedida por Maria Ermelina (Meli) Malatesta à autora em 3/8/2018.

⁴⁰ Entrevista concedida por Maria Ermelina (Meli) Malatesta à autora em 3/8/2018.

Malatesta afirma ainda que os técnicos da CET “desconhecia[m] onde tinham as viagens de bicicleta”⁴¹, só “sabia[m] que tinha muita gente andando de bicicleta no [Parque do] Ibirapuera e na Cidade Universitária [da Universidade de São Paulo - USP], [que] tinha muita gente que ia lá, por motivos de lazer”. O conhecimento empírico dos técnicos da CET indicado por Malatesta sobre o uso de bicicleta na USP e no Ibirapuera, particularmente por não serem locais indicados pela pesquisa OD com a maior quantidade de viagens por bicicleta, conforme indicado acima, mostra que o foco do olhar dos funcionários desse órgão está na região sudoeste em detrimento do restante da capital⁴². Segundo Malatesta, os técnicos decidiram, então, projetar uma ciclovia “que ligasse esses dois polos de interesse de viagem de bicicleta”, mesmo que fosse para o lazer, que seria “um primeiro passo” para uma futura política cicloviária⁴³. Assim, foi publicado o “Estudo Piloto Ciclovia Cidade Universitária - Pq. Ibirapuera” em 1981 (CET, 1981a).

A primeira proposta para bicicleta produzida pela recém-criada CET consistia, assim, em uma ligação de 7,7 km entre a USP e o Parque do Ibirapuera (ver mapa 1.3 ao lado), indicados no documento como dois polos de grande atração para ciclistas. A tipologia proposta era de ciclovia sobre o canteiro central na quase totalidade do percurso, exceto na conexão entre a ponte Cidade Jardim e a Av. Juscelino Kubitschek. Para o trecho, foi prevista uma ciclovia na calçada da Marginal Pinheiros, paralelamente à, então, pista da Monark (atualmente Parque do Povo). As conexões entre as ciclovias no canteiro central e a faixa na calçada eram realizadas por travessias semaforizadas, com botoeira prevista para o acesso à JK. O primeiro trecho na avenida, até a Rua Prof. Atílio Innocenti, aproveitava a ciclovia existente lá desde 1976, e previa sua continuação ao longo do canteiro central até a Av. República do Líbano. Além da infraestrutura para circulação, foram propostos três locais de estacionamento para bicicletas a serem implantados, dois dos quais foram justificados pela proximidade com comércios e serviços locais.

O plano declarava como objetivo da proposta “promover na cidade de São Paulo o uso dos veículos leves de duas rodas como meio de transporte, e por extensão, como instrumento de lazer” (CET, 1981a, p. 2). Malatesta⁴⁴ pontuou, entretanto, que a intenção era promover o

⁴¹ Apesar de existir medições da pesquisa de Origem-Destino desde 1977 para pedestres e ciclistas, conforme demonstrado no mapa 1.1, Malatesta indica na entrevista à autora (3/8/2018) e em sua tese de doutorado (MALATESTA, 2014, p. 86) que as viagens de bicicleta “ainda não eram registradas na Pesquisa de Origem e Destino do Metrô”.

⁴² O foco nessa área que veio a ser denominado por Villaça (1998) como Quadrante Sudoeste, se mostra em inúmeras outras políticas públicas urbanas em São Paulo. É a porção da cidade com maior concentração de renda e empregos e que historicamente foi privilegiada com infraestrutura e serviços em maior abundância e qualidade.

⁴³ Entrevista concedida por Maria Ermelina (Meli) Malatesta à autora em 3/8/2018.

⁴⁴ Entrevista concedida por Maria Ermelina (Meli) Malatesta à autora em 3/8/2018.

lazer com bicicleta como um “primeiro passo” para trazer mais pessoas a usarem a bicicleta. O documento indica os dois polos – USP e Parque do Ibirapuera – como atrativos de viagens com motivo trabalho, escola e lazer. No entanto, são apontados como destinos de ciclistas “principalmente nos fins de semana”, portanto exclusivamente para lazer. De todo modo, somente a USP⁴⁵ se enquadraria como importante destino para trabalho e estudo, além do lazer, já que o motivo para ir ao Parque do Ibirapuera seria quase exclusivamente para o lazer (exceto para os funcionários do parque).

A justificativa indicada no documento para a escolha do trajeto proposto coloca duas condições como essenciais para oferecer espaço para a bicicleta: “possibilidade física” nas vias para inserir uma faixa para bicicleta e “topografia favorável”. A segunda questão ignora que há ciclistas que usam bicicleta em terreno acidentado, por exemplo um dos locais com maior quantidade de viagens por km² em 1977 foi Perdizes, local notório pelas ladeiras íngremes. Já o conceito de “possibilidade física” se refere à oferta de espaço para a bicicleta (*nicho*) sem prejuízo para a circulação do carro (*regime dominante*). A suposta falta dessas duas qualidades nas vias do município vai se perpetuar nos planos desenvolvidos pela CET nas décadas que se seguem como justificativa para não propor infraestrutura para circulação de bicicleta.

De fato, foram propostos alguns ajustes em cruzamentos e novas travessias que interromperiam temporariamente o fluxo veicular. De modo geral, entretanto, o espaço do automóvel foi amplamente preservado pela proposta, pois, segundo Malatesta⁴⁶, naquele momento na CET

não dava para pensar em retirar faixa do carro para [inserir espaço para] a bicicleta, a não ser quando tinha ociosidade muito grande, porque a gente estava nos anos 1980. Os anos 1980 eram os anos do automóvel ainda. Você tinha congestionamentos muito localizados nos horários de pico, não tinha ainda rodízio, [porque] não precisava.

Em seguida à primeira proposta, “veio a orientação para [...] fazer um plano para a cidade”⁴⁷ e os técnicos da CET elaboraram dois estudos. O plano “Sistemas Cicloviários Setoriais”, publicado em fevereiro de 1981 (CET, 1981b) e a proposta “Ciclovias em novas Avenidas” (CET, 1981c), publicada em março do mesmo ano. Para o segundo estudo, os técnicos da CET aproveitaram o “plano de avenidas que estava em elaboração na Secretaria de Vias [Públicas], que era [para

⁴⁵ Ainda que, em diversos pontos do percurso proposto no Plano, existam postos de trabalho, a conexão entre bairros residenciais e esses locais de trabalho, por exemplo ao longo da JK, não é apresentada como objetivo do projeto. Ao contrário, trata especificamente da ligação entre a USP e o Parque, colocando o fluxo entre esses dois polos como a questão mais relevante, sem considerar as ofertas encontradas ao longo do trajeto.

⁴⁶ Entrevista concedida por Maria Ermelina (Meli) Malatesta à autora em 3/8/2018.

⁴⁷ Entrevista concedida por Maria Ermelina (Meli) Malatesta à autora em 3/8/2018.

realizar] a canalização de córregos”⁴⁸ e seriam construídas entre 1981 e 1982, e propuseram que ciclovias fossem incorporadas ao projeto de algumas das avenidas⁴⁹. Apesar de ter sido publicado posteriormente, as propostas do plano “Ciclovias em Novas Avenidas” já haviam sido incorporadas ao Sistemas Setoriais publicado em fevereiro, por isso será discutido primeiro.

Como pode ser observado no mapa 1.4 a seguir, dos quinze trechos previstos pela Secretaria de Vias Públicas para novas avenidas, foram propostas ciclovias em somente cinco. Na Zona Norte, apenas a estrada de Parelheiros foi apontada no plano como propícia para a instalação de ciclovias. Na Zona Leste, foram propostas ciclovias em três dos quatro trechos previstos, somando pouco mais de dez quilômetros⁵⁰. Na porção oeste do município, não foi proposta ciclovias em nenhuma das avenidas consideradas⁵¹.

No documento é indicado que a “finalidade principal” de promover uma “política de incremento ao uso da bicicleta” seria “torná-la um elemento a mais no sistema de transporte existente” (CET, 1981c, p. 3). A bicicleta é apresentada no documento como uma “forte alternativa para o problema [da crise do petróleo], uma vez que suas vantagens abrangem não só a economia de combustível, como também uma *otimização da fluidez na via*”⁵² (p. 3, grifo nosso). O trecho grifado ressalta a justificativa da oferta de infraestrutura pela melhoria que causaria para a circulação de carros. O documento não coloca os ciclistas como público-alvo da política pública, mas sim os motoristas, que teriam a fluidez do seu espaço de circulação otimizado.

Para chegar à proposta de quais trechos receberiam infraestrutura, o documento indica que foram consideradas três condições para as vias selecionadas: (1) que sejam um “prolongamento de um corredor já existente e que apresente[m] condições para a locação de uma ciclovias”, (2) que passem “por regiões onde o uso do solo propicia uma demanda de ciclistas”, e (3) que estabeleçam “ligação entre dois polos de interesse” (CET, 1981c, p. 8, grifo nosso).

⁴⁸ Entrevista concedida por Maria Ermelina (Meli) Malatesta à autora em 3/8/2018.

⁴⁹ A construção das ciclovias na mesma obra dos trechos é justificada no documento pelo baixo impacto no orçamento, resultando em um acréscimo de somente 2.5% do custo (CET, 1981c).

⁵⁰ Apesar de Malatesta indicar, em entrevista concedida à autora em 3/8/2018, que não havia conhecimento sobre o uso da bicicleta quando elaborou o primeiro estudo, publicado em 1980, quando trata do segundo, publicado somente um ano depois, ela menciona a “região da Nitroquímica”, adjacente ao Jardim Helena, no extremo leste da capital, como um local “que tinha muitas indústrias com bicicletário” e conclui que “tinha já naquela região uma demanda”. Apesar do conhecimento indicado pela antiga funcionária da CET, o trecho novo de avenida que ficava mais próxima do Jardim Helena, atualmente Av. Dr. Assis Ribeiro, não foi indicado no plano publicado para receber infraestrutura para bicicleta.

⁵¹ A Av. Eliseu de Almeida aparece como uma das avenidas não contempladas com indicação de ciclovias. A avenida veio a ser uma demanda notória de cicloativistas da terceira geração e mostrou um crescimento expressivo de ciclistas após a implantação da ciclovias em 2015, conforme será tratado mais à frente.

⁵² Requena (2015, p. 71) pontua que fluidez e segurança são “missões originais [da CET], que persistem até hoje”.

Ao indicar que a avenida precisaria ter “condições” para receber uma ciclovia, o documento novamente indica que o espaço do automóvel não está em questão, ou seja, não é passível de alteração ou redução.

Para justificar a seleção dos cinco trechos, o documento indica que as vias que foram selecionadas para receber infraestrutura para circulação de bicicleta apresentavam “uma relação entre suas características e uma melhoria no desempenho do uso da bicicleta” (CET, 1981c). Entretanto, ao oferecer argumentos genéricos, não fica justificada a exclusão das demais vias, que poderiam igualmente atender os critérios de ordem geral estabelecidos.

No plano Sistemas Ciclovitários Setoriais, ao qual os trechos propostos em novas avenidas foram incorporados, a cidade de São Paulo foi dividida em setores (ver figura 1.5 abaixo). O plano era bastante abrangente, tanto na distribuição geográfica na cidade, como em extensão, com mais de 170 km de vias propostas para bicicleta. Como os planos anteriores, apresentava como objetivo “introduzir a bicicleta como um elemento a mais no sistema de transporte existente” (CET, 1981b, p. 1). Além de considerar a bicicleta como veículo “com desempenho bastante satisfatório nas viagens de 7 ou 8 km de distância” (p. 1), o documento incorpora o uso da bicicleta para realizar integrações com o transporte coletivo.

Figura 1.5 | Esquema de divisão setores Sistemas Ciclovitários Setoriais de 1981.

Fonte: CET (1981b, p. 46).

No plano, são propostas quatro tipologias possíveis a serem implantadas, ainda mantendo o espaço do carro longe de disputa (ver mapa 1.5 a seguir). A primeira tipologia apresentada são as ciclovias a serem implantadas onde for “possível dispor de um espaço (geralmente no canteiro

central) nas vias existentes” (CET, 1981b, p. 4, grifo nosso). A segunda seriam “faixas nas calçadas”, destinando parte do passeio “para o uso também do ciclista”, desde que fossem seguidos “critérios de segurança” (p. 4), sem especificar quais seriam os critérios. Em seguida, são apresentadas mais duas tipologias, ambas classificadas como “tráfego no próprio leito viário”: (1) as ciclofaixas, que seriam “a apropriação de uma faixa ou parte de uma faixa de rolamento” (p. 4); e (2) “partilhar o tráfego com veículos motorizados” (p. 5).

Apesar de as duas últimas tipologias preverem o uso do espaço no leito viário, as ressalvas apresentadas revelam o esforço de preservação do espaço dos veículos motorizados. É nesse sentido que a adoção de ciclofaixas deveria se restringir a ruas com “baixa densidade veicular” – sem indicar qualquer número de referência – e somente quando fosse impossível adotar as opções anteriores (ciclovias ou ciclofaixas nas calçadas). Já o compartilhamento da via deveria ser acompanhado de “sinalização adequada à segurança do ciclista” (p. 5) e implantado “somente em rua de trânsito local” no mesmo sentido do tráfego motorizado. Nenhuma das duas tipologias que propõe utilizar o leito viário prevê qualquer alteração geométrica ou medida de acalmamento de tráfego da via que favoreça a segurança dos ciclistas.

Além da definição das tipologias possíveis de serem adotadas, o documento também ressalta a importância de oferta de locais para estacionamento das bicicletas. Denominados genericamente de “bicicletários”⁵³, seriam necessários “ao longo das rotas, nos locais de interesse do usuário, por exemplo, em áreas comerciais ou escolares, além dos terminais de transporte coletivo” (p. 5). No entanto, não há mais nenhuma menção à implantação de local para estacionamento de bicicletas no documento. Segundo Malatesta (2012, p. 24), “mesmo sendo intenção inicial, a integração modal proporcionada por esta rede ciclovitária não se efetivou, pois não constou do plano a proposta de implantação de bicicletários nos terminais de ônibus e estações de metrô e trem existentes na época”.

Indo contrariamente ao padrão histórico de concentração de oferta de infraestrutura no quadrante sudoeste da capital paulista (VILLAÇA, 1998), a proposta elaborada para o plano Sistemas Ciclovitários Setoriais foi mais abrangente na cidade, como pode ser observado nos mapas 1.5 e 1.6 a seguir. A porção leste do município (Leste 1 e Leste 2), por exemplo, recebeu mais da metade da infraestrutura na proposta (ver gráfico 1.1 a seguir). Os territórios mais a leste (Itaim Paulista, São Miguel, Ermelino Matarazzo, Penha, São Mateus, Itaquera) contaram com 26% da quilometragem proposta, dos quais 38% estava concentrado somente na Subprefeitura de São Miguel. Além disso, dos 22 trechos indicados como prioritários pelo plano, 11 encontram-se na Zona Leste⁵⁴.

⁵³ Atualmente faz-se uma distinção entre bicicletário, que são os locais para guarda de bicicleta, e paraciclos, que são os aparatos em si onde as bicicletas são fixadas.

⁵⁴ Não há justificativa no documento para a alta concentração de propostas na porção leste do município.

O canteiro central foi a tipologia mais frequentemente indicada no plano, somando 60% da extensão proposta (gráfico 1.2 abaixo). Em cerca de 10% dos trechos, a proposta indica uma mistura entre as tipologias, justificada pela falta de espaço no canteiro e/ou na calçada e na suposta impossibilidade de tirar espaço do carro. O canteiro central era indicado nas partes onde havia “largura suficiente”, o que, novamente, significava ter a possibilidade de oferecer espaço para circulação de bicicleta sem tirar do carro.

Gráfico 1.1 | Distribuição propostas Sistemas Ciclovíarios Setoriais de 1981 em oito zonas.

Fonte: Elaboração própria a partir de dados obtidos em CET (1981b).

Gráfico 1.2 | Tipologias adotadas nos Sistemas Ciclovíarios Setoriais de 1981.

Fonte: Elaboração própria a partir de dados obtidos em CET (1981b).

As propostas de uso das calçadas também ficaram mais concentradas na Zona Leste da capital. De todas as calçadas propostas no plano, quase 90% se localiza nas zonas Leste 1 e Leste 2 (gráfico 1.3 a seguir). Especificamente as subprefeituras São Mateus e Vila Carrão somam quase 50% da extensão de calçada indicada no plano. É importante notar que são locais com alta precariedade nos espaços dos pedestres e no próprio plano é indicada a inexistência de calçamento em diversos trechos e a consequente necessidade de pavimentar as calçadas para poder implantar a faixa para bicicleta.

Os planos desenvolvidos pela CET no início da década de 1980, entretanto, não chegaram a ser implantados por causa do sucesso da principal investida do Governo Brasileiro para lidar com a crise do petróleo: Programa Pró-Álcool. Lançado em 1975, o Programa foi criado a partir de uma decisão política e econômica de promover o uso de álcool como uma fonte de energia renovável que pudesse substituir os combustíveis fósseis (PUPPIM DE OLIVEIRA, 2002), cuja importação a preços elevados por conta da crise estava causando impactos negativos na balança comer-

Gráfico 1.3 | Tipologias adotadas nos Sistemas Ciclovitários Setoriais de 1981 por região de São Paulo (segundo divisão em 8 zonas).

Fonte: Elaboração própria a partir de dados obtidos em CET (1981b).

cial exterior brasileira (MOREIRA; GOLDEMBERG, 1999)⁵⁵. No primeiro momento o álcool era somente misturado na gasolina, mas a produção do novo combustível foi complementada por uma vasta adaptação ou substituição da tecnologia de carros para permitir que a frota pudesse funcionar a álcool. Em 1980, as fábricas de automóveis começaram a produzir carros movidos exclusivamente ao novo combustível, chegando a 90% da frota vendida em meados da década – no auge da era do álcool combustível (PUPPIM DE OLIVEIRA, 2002).

Na perspectiva ambientalista, o desenvolvimento do álcool como combustível veicular foi considerado como uma conquista notável dos cientistas brasileiros tanto pelo desenvolvimento de uma fonte energética renovável, como por ser considerado um combustível não poluente, devido às baixas emissões de CO₂⁵⁶. A ideia de ausência de emissões poluentes por veículos movidos a álcool, entretanto, tem sido questionada por pesquisas recentes. Jacobson (2007), por exemplo, mostra que o uso de etanol (E85) aumenta a emissão de outros gases poluentes e cancerígenos e que “uma frota futura usando E85 pode causar um risco maior do que a gasolina”⁵⁷ (p. 4156).

⁵⁵ Segundo Moreira e Goldemberg (1999), o Programa também apresentava como um de seus objetivos a regulação do mercado internacional de açúcar, cujo preço apresentava um intenso declínio na década.

⁵⁶ Entrevista concedida por Laura Ceneviva à autora em 4/8/2017. Ceneviva foi funcionária da Secretaria do Verde e do Meio Ambiente e foi responsável por organizar e coordenar o Grupo de Trabalho Bicicleta no início dos anos 2000, que foi oficializado mais tarde como Grupo Executivo Pró-Ciclista.

⁵⁷ Tradução própria do original em inglês: “a future fleet of E85 may cause a greater health risk than gasoline”

De todo modo, tendo sido bem-sucedido, o Programa solucionou a escassez de combustível, que era a questão central que havia mobilizado o governo brasileiro a buscar novas soluções em diversos campos para mobilidade. Como a questão era a falta de combustível para mover carros – e não a mobilidade urbana em si –, uma vez que o álcool combustível foi disseminado e a frota adaptada, o problema foi considerado solucionado e o modelo de mobilidade, centrado em carros, mantido. Assim, nenhum dos três planos cicloviários que foram desenvolvidos pela CET no começo da década de 1980 saíram do papel. Segundo Malatesta⁵⁸, “o assunto morreu” e “não se falou mais nada em ciclovias” nesta década. Refletindo a queda de importância da pauta cicloviária, Jânio Quadros, prefeito de São Paulo entre 1986 e 1988, demoliu a ciclovia experimental da Av. Juscelino Kubitschek apenas dez anos após sua construção, abrindo espaço para a construção de um túnel exclusivo para carros⁵⁹.

⁵⁸ Entrevista concedida por Maria Ermelina (Meli) Malatesta à autora em 3/8/2018.

⁵⁹ Disponível em: <<https://acervo.estadao.com.br/noticias/acervo,tunel-de-janio-engoliu-primeira-ciclovias-de-sao-paulo,10469,0.htm>>. Acesso em: 19/9/2018.

A primeira geração de cicloativistas

Com a redemocratização, conduzida por uma forte pressão social ao longo da década de 1980, houve uma pluralização de formas de interação socioestatal (DAGNINO, 2004; ALMEIDA, 2014). As disputas em torno do espaço público e da luta pelo Direito à Cidade⁶⁰ estavam sendo conduzidas pelo movimento da Reforma Urbana⁶¹ e centradas sobretudo em demandas por moradia e na reivindicação por serviços públicos, como escolas, creches e equipamentos de saúde. Já as demandas no campo da mobilidade urbana se centravam no transporte coletivo (GOMIDE; GALINDO, 2013). Ainda, atores ligados ao movimento da Reforma Urbana estavam incidindo no processo de elaboração da nova Constituição e garantiram que dois capítulos sobre as questões urbanas fossem incluídos no texto.

Paralelamente surgem os primeiros atores da sociedade civil advogando pela inclusão da bicicleta no sistema de mobilidade urbana na cidade de São Paulo. A presença desses atores trazendo “ideias cicloviárias” para o Brasil e a institucionalização da pauta no Estado são tratadas por Rosin (2016). O autor argumenta que as ideias fluíram da sociedade civil para dentro do Estado, mas não deixa claro como se deu a “interface socioestatal” (GURZA LAVALLE; ISUNZA VERA, 2010) que permitiu esse trânsito.

Ribeiro (2016) descreve os atores que promovem as primeiras mobilizações pelo uso da bicicleta em São Paulo como a primeira “geração discursiva” de cicloativistas⁶², que surgiu a partir

⁶⁰ O conceito de Direito à Cidade foi proposto por Lefebvre em 1968 em seu livro homônimo (*Le Droit à la Ville*), publicado em português em 1969 (LEFEBVRE, 1969), e foi incorporado no Brasil pelo movimento de moradia durante o processo de redemocratização. Seu significado foi adaptado e redefinido ao longo dos anos no Brasil e foi usado para dar suporte à ideia de direito à moradia e para justificar demandas por infraestrutura e serviços urbanos nas periferias da cidade (TAVOLARI, 2016).

⁶¹ O Fórum Nacional da Reforma Urbana foi criado em 1987 e “atua para modificar o processo de segregação social e espacial existente nas cidades brasileiras, a fim de que se tornem mais justas, inclusivas e democráticas” e “visando permitir acesso aos serviços públicos de qualidade a toda a população”. Disponível em: <<http://forumreformaurbana.org.br/quem-somos/>>. Acesso em: 19/9/2018.

⁶² Ribeiro (2016) define cicloativistas como “aqueles ciclistas que decidem ir além da prática ordinária e individual de pedalar, e adotam o uso da bicicleta enquanto causa, produzindo e difundindo discursos e práticas que visam um determinado projeto” (RIBEIRO, 2016, p. 197). A autora organizou os cicloativistas ao longo do tempo em três gerações discursivas, que seriam compostas por um “grupo distinto, coerente e comum de discursos e práticas exercidos e compartilhados entre os cicloativistas num determinado período” (p. 197). Este trabalho usou a organização de Ribeiro como referência, mas não se prende às

Mapa 1.7 | Proposta de “Ciclorede” apresentada por Arturo Alcorta em 1982.

Fonte: Alcorta (s.d., slide 3).

de “duas tendências discursivas diferentes” (p. 199). A primeira tendência propunha reforçar o uso da bicicleta como meio de transporte e um dos atores sociais que defendiam essa linha discursiva é Arturo Alcorta.

Em 1982, foram realizados debates em São Paulo, na “Casa da Rua Madre Theodora”, para construção das propostas para a campanha de Franco Montoro para Governador do Estado de São Paulo – processo viabilizado pela redemocratização. Alcorta⁶³ apresentou para o grupo, por encomenda do filho do candidato, o “Projeto de Viabilização de Bicicletas como Modo de Transporte, Esporte, Lazer e Turismo para o Estado de São Paulo”. A proposta, denominada por Alcorta de “ciclo-rede”, estava mais alinhada com a primeira tendência, promovendo a bicicleta como meio de transporte. Consistia em “255 km [...] de sistema cicloviário, principalmente rotas alternativas a grandes avenidas e pontos perigosos para

delimitações propostas pela autora, particularmente a partir do que ela define como “segunda geração discursiva”.

⁶³ Entrevista concedida por Arturo Alcorta à autora em 23/3/2018

o Município de São Paulo” (ALCORTA, s.d., slide 2), concentrados particularmente no quadrante sudoeste (mapa 1.7 acima).

Após ganhar as eleições e se tornar governador do Estado de São Paulo, Franco Montoro articulou para que a proposta fosse apresentada para o executivo municipal, mas ela acabou sendo bloqueada por um engenheiro da CET que, segundo Alcorta⁶⁴, teria dito “não faço porque não faço”. Os debates realizados na Casa se configuram, então, como *ponto de acesso* (SKOCPOL, 1992) para cicloativistas⁶⁵ – representados naquele momento por Alcorta –, mas não se configuraram como *encaixes* (SKOCPOL, 1992; GURZA LAVALLE *et al.*, 2017).

Skocpol (1992) explica *encaixe* como a relação positiva “entre os objetivos e capacidades de diferentes grupos politicamente ativos, e os *pontos de acesso* que são alterados ao longo do tempo e o poder de alavanca garantidos pelas instituições políticas”⁶⁶ (grifo nosso, p. 41). Além disso, sustenta que o “grau de sucesso para atingir objetivos políticos – incluindo promulgação de legislação social – depende das oportunidades relativas que instituições políticas existentes oferecem para o grupo ou movimento em questão (e simultaneamente nega para seu opositor ou competidor)”⁶⁷ (p. 54). Gurza Lavalle *et al.* (2017) afinam a definição de encaixes como sendo “sedimentações institucionais de índole pública” que “conferem alguma agência com certa duração a determinados tipos de atores” (p. 16), mas não necessariamente os que estiveram envolvidos na produção do *encaixe*.

Assim, *encaixes* são produzidos pelos grupos políticos e lhes conferem algum poder de agência sobre a política e as instituições. No caso descrito, naquele momento os ativistas tiveram um *ponto de acesso* ao Estado – os debates na Casa – e o utilizaram para levar suas propostas para dentro das instituições políticas, mas não foram capazes de produzir uma relação que garantisse sedimentação das propostas ou agência sobre a política, pois foi barrada dentro da CET, portanto não se configurou como um *encaixe*.

Apesar de esse ponto de acesso não ter se tornado um encaixe, a apresentação realizada durante os debates na “Casa da Rua Madre Theodora” possibilitou que diversos políticos entrassem em contato com a causa. Especialmente Walter Feldman se tornou posteriormente

“o primeiro ‘empreendedor político’ dos ideais cicloviários na cidade” (ROSIN, 2016, p. 27). Mais tarde, após se tornar vereador, Feldmann propôs e aprovou duas leis tratando de questões ligadas ao uso da bicicleta na Câmara Municipal, que foram seguidas de propostas de outros políticos⁶⁸.

A segunda tendência, que foi a que se tornou hegemônica no âmbito da sociedade civil nesse momento, propunha deslocar o foco do uso do transporte – entendido como ligado à imagem da pobreza – para algo mais aderente às classes mais abastadas (RIBEIRO, 2016)⁶⁹. Eles acreditavam que “o caminho mais eficiente para se atingir o poder político” e alcançar seu objetivo, que era a construção de ciclovias na cidade de São Paulo, “seria seduzir as classes mais altas ao uso da bicicleta” (RIBEIRO, 2016, p. 199). Geels e Kemp (2012) apontam que a literatura sobre nichos de inovações descreve “a construção de redes sociais e a [busca por] adesão de mais atores” para expandir “a base social e de recursos da inovação de nicho”⁷⁰ (grifo no original, p. 53) como um dos processos sociais para promover novas tecnologias – nesse caso, a promoção do modo bicicleta dentro do regime dominante do automóvel.

A tática adotada por eles foi tirar o foco do uso associado à classe baixa, e por isso menos “nobre”, que era para transporte, e promover o uso da bicicleta para o esporte (RIBEIRO, 2016)⁷¹. Ainda que tenham existido associações e clubes com intuito de promover o uso da bicicleta anteriormente ao grupo surgido no período, Ribeiro (2016) argumenta que esses atores foram os primeiros “a se defrontar com o desafio de transformar o imaginário estabelecido da bicicleta tido como ‘negativo’” (p. 198) diretamente ligado ao uso da bicicleta como meio de transporte por uma população de menor renda.

⁶⁸ Lei Municipal 10.907/1990, que dispõe sobre a destinação de espaços para ciclovias no município, regulamentada pelo Decreto Municipal 34.854/1995, mas que não chegou a ser efetivada, e a Lei Municipal 10.908/1990, que dispõe sobre a demarcação de ciclofaixas em praças públicas, foram propostas por Feldmann. O Decreto 29.839/1991, que institui uma ciclofaixa aos domingos na Av. Juscelino Kubitschek, proposto pela então Prefeita de São Paulo, Luiza Erundina, e a Lei Municipal 11.005/1991, de autoria de Marcos Mendonça, que dispõe sobre local para guarda de bicicletas e triciclos, nos parques municipais.

⁶⁹ Informação obtida também em entrevista concedida por Arturo Alcorta à autora em 23/3/2018 e em entrevista concedida por Renata Falzoni à autora em 28/5/2020. Falzoni é ciclista e cicloativista desde a primeira geração discursiva e se mantém ativa até o momento. Tornou-se referência do cicloativismo ao promover a bicicleta através de passeios de bicicleta. Atualmente mantém o site Bike é Legal.

⁷⁰ Tradução própria do original em inglês: “the building of social networks and the enrollment of more actors” e “the social and resource base of niche-innovation”.

⁷¹ Informação obtida também em entrevista concedida por Arturo Alcorta à autora em 23/3/2018 e em entrevista concedida por Renata Falzoni à autora em 28/5/2020.

Nessa linha, na década de 1980, Renata Falzoni⁷² montou o Cruizers das Montanhas. O grupo introduziu a prática de fazer trilhas com bicicletas adaptadas⁷³, do qual fazia parte também Arturo Alcorta⁷⁴. No final da década de 1980, ela e outros ativistas criaram grupos de passeios noturnos em São Paulo, os Nightbikers⁷⁵ (ZÜGE JUNIOR, 2015). A expectativa era que, ao serem “seduzidas” para usar a bicicleta através do esporte, as elites “iriam naturalmente adotá-la como meio de transporte, o que efetivamente não aconteceu” (RIBEIRO, 2016, p. 202) e acabou por criar um antagonismo entre o uso como esporte *versus* como transporte, definindo o primeiro como “coisa de rico” e mantendo o segundo como “coisa de pobre”.

Ainda, como as necessidades de infraestrutura para o uso da bicicleta como transporte não se aplicam para o uso como esporte (realizado dentro de parques, aos finais de semana ou a noite, com ruas esvaziadas de carros), a demanda dos cicloativistas por ciclovias “parecia deslocada e desprovida de lastro social” (RIBEIRO, 2016, p. 202). Assim, as pressões que os atores fizeram na década seguinte resultaram em avanços mínimos “em termos políticos e de implantação de infraestrutura” (p. 203). Apesar de algumas leis terem sido passadas⁷⁶ e alguns planos elaborados no nível municipal, as ciclovias que “saíram do papel” foram especialmente aquelas dentro de parques (ou em orlas marítimas no caso de cidades litorâneas).

⁷² Falzoni também começou a trabalhar na *Folha de São Paulo*, tendo saído em meados da década de 1980 porque ela decidiu que “queria trabalhar em televisão”, pelo alcance do canal. Em 1988, Falzoni começou a trabalhar na Rádio Eldorado com um programa sobre “grandes aventuras”. Entrevista concedida por Renata Falzoni à autora em 28/5/2020. O trabalho da cicloativista dentro da mídia convencional se manteve até 2012-2013, quando Falzoni consegue viabilizar seu próprio canal, conforme será tratado no Capítulo 5.

⁷³ Nesse momento o grupo adaptava bicicletas tipo *cruizer* para o uso na terra e, posteriormente, com a prática mais disseminada, chegaram as bicicletas tipo *mountain bike*, que haviam sido inventadas nos Estados Unidos.

⁷⁴ Entrevista concedida por Renata Falzoni à autora em 28/5/2020.

⁷⁵ Informação obtida em entrevista concedida por Renata Falzoni à autora em 28/5/2020 e no site do Nightbikers. Disponível em: <http://www.nightbikers.com/bicicleta/p_historia.htm> e <<http://nightbikers.com/bicicleta/noticias.htm>>. Acesso em: 19/9/2018.

⁷⁶ Para mais informações sobre essas normas, ver especialmente Malatesta (2012), Lemos e Wicher Neto (2014) e ITDP Brasil (2015).

O período tratado neste capítulo foi dividido em dois momentos. O primeiro, ilustrado no esquema 1.1 a seguir, traz como principal questão contextual a ditadura militar, que definia as políticas “de cima para baixo”, a partir do nível nacional. Há também dois fatores exógenos relevantes para a promoção do uso da bicicleta: a conferência da ONU em Estocolmo e a Crise do Petróleo. Os dois fatores serviram como pressão externa para que o Governo Brasileiro promovesse estudos sobre modos alternativos ao carro, e sobre a possibilidade de mudança de matriz energética.

A bicicleta – ainda um *nicho* dentro do *regime dominante* do carro – foi pensada no nível nacional como modo de transporte pelo GEIPOT. Os principais produtos do período no nível nacional, em relação à promoção do uso da bicicleta, foram o Manual de Planejamento Ciclovário e a inclusão da bicicleta nos PAITTs e nos TRANSCOLs. O GEIPOT também incentivou os municípios a promoverem o uso da bicicleta e, em São Paulo, foi construída a primeira ciclovia do município. É também na década de 1970 que aparecem os primeiros atores advogando pela bicicleta. Dentro do Estado, Miranda e outros técnicos promovem um “ativismo institucional” e, na sociedade civil, na cidade de São Paulo, Arturo Alcorta começa a promover o uso da bicicleta.

O mercado também se manteve ativo no período, com fábricas e montadoras de bicicleta se estruturando até meados do século. Particularmente a Caloi promove o uso da bicicleta especialmente como lazer e cria peças de propaganda marcantes. As duas principais marcas de bicicleta, Caloi e Monark, se articulam e criam um centro para promover a bicicleta, o que se desdobra com a criação da Abraciclo que passa a contribuir com *advocacy*⁷⁷ pela bicicleta junto ao poder público.

⁷⁷ O termo *advocacy* não tem tradução literal para a língua portuguesa fora do âmbito jurídico. O significado do seu uso neste trabalho pode ser resumido em “defesa e argumentação em favor de uma causa” e sendo “um processo de reivindicação de direitos que tem por objetivo influir na formulação e implementação de políticas públicas que atendam às necessidades da população” – neste caso dos ciclistas. Disponível em: <<https://www.politize.com.br/advocacy-o-que-e/>>. Acesso em: 14/12/2020.

Esquema 1.1 | Interação entre atores e instituições, e os produtos (outputs) de meados do séc. XX até a década de 1970.

Fonte: Elaboração própria.

No segundo momento, ilustrado no esquema 1.2 a seguir, os técnicos do GEIPOT continuam o trabalho de promoção da bicicleta, e publicam quatro manuais complementares. O Grupo também induz o executivo municipal a elaborar planos para bicicleta e, então, os primeiros planos ciclovitários são publicados no início da década de 1980. Porém, o Programa PróAlcool, que também fazia parte dos estudos desenvolvidos na década anterior, foi bem-sucedido no sentido do desenvolvimento de uma nova opção de combustível. Assim, tornou-se a principal solução para a maior crise da época que era a escassez de combustível fóssil. Dentro do espírito de promoção do automóvel nesse momento, a primeira ciclovía que havia sido construída na década anterior foi demolida para dar espaço para um túnel para carros.

No âmbito da sociedade civil, no período, parte dos cicloativistas da primeira geração cria as primeiras ações mais estruturadas para incentivar o uso das bicicletas: os Cruizes das Montanhas e os *Night Bikers*. Nesse momento, entretanto, ainda buscavam estimular essencialmente que outras pessoas adotem a bicicleta desportivamente como caminho para a adoção da bicicleta como transporte.

O país passa a viver um período de instabilidade política e fortalecimento da sociedade civil, com demandas pelo fim da Ditadura e mobilizações pelas eleições diretas. Com a restituição da democracia, a mobilização social se articula para eleger representantes. Nas articulações em São Paulo, destacam-se os debates realizados na casa da Rua Madre Theodora para construção da campanha para eleição de Franco Montoro ao governo do Estado como ponto de acesso. Arturo Alcorta participou trazendo propostas da Ciclo-rede, que tinha como objetivo viabilizar a bicicleta como modo de transporte, lazer, esportes e turismo no Estado de São Paulo. Ao ser eleito, Montoro levou a pauta para dentro do Estado e apresentou para a gestão municipal, mas não foi adiante por resistências internas da burocracia municipal.

A contribuição de Alcorta, entretanto, influenciou também políticos que foram eleitos para o legislativo municipal e que se tornaram empreendedores políticos da bicicleta, especialmente Walter Feldman. Sua entrada para o legislativo garantiu a promulgação das primeiras leis que buscam incentivar o uso da bicicleta através de políticas públicas: leis 10.907/90 e 10.908/90. E em 1991, a prefeita Luiza Erundina promulga o Decreto que institui uma ciclofaixa aos domingos na Av. Juscelino Kubitschek – o que se tornará, quase vinte anos depois, as Ciclofaixas Operacionais de Lazer iniciadas na gestão Kassab.

Esquema 1.2 | Interação entre atores e instituições, e os produtos (outputs) da década de 1980.

Fonte: Elaboração própria.

CAPÍTULO 2

CICLOATIVISMO E INSTITUCIONALIZAÇÃO DA BICICLETA NO ESTADO

Este segundo capítulo traz um debate sobre o início da institucionalização da pauta da bicicleta dentro do Estado e o desenvolvimento da luta do cicloativismo. O período se inicia com o segundo impulso de planejamento estatal para bicicleta, que se desencadeou a partir de estímulos ambientalistas exógenos. Nesse momento é constituído o primeiro espaço institucionalizado dentro do Estado, no nível municipal: o Projeto Ciclista (PC) na SVMA. O Projeto foi criado especificamente para debater e promover, por meio de política pública, o uso da bicicleta em São Paulo. Seu coordenador, que era um cicloativista, promoveu um “ativismo institucional” (ABERS; TATAGIBA, 2014) dentro do Estado, proporcionando a institucionalização da pauta da bicicleta no nível federal. Por fim, serão debatidas as ações dos cicloativistas, tratando do contexto e das formas de incidência política dos atores sociais no período, bem como as suas respostas às propostas publicadas e às mudanças no Estado promovidas a partir do *ativismo institucional*.

Bicicleta em uma primeira onda ambiental

No início da década de 1990, o contexto global trouxe nova sensibilização à pauta ambientalista no Brasil, com a realização da Conferência da ONU sobre o Meio Ambiente e o Desenvolvimento no Rio de Janeiro (RIO-92) em 1992. A bicicleta foi incorporada dentro dessa pauta (ROSIN, 2016) e volta às mesas dos planejadores do Estado. No mesmo ano, a CET publicou mais dois documentos tratando do uso da bicicleta: (1) uma revisão da proposta de ligação entre o campus da Universidade de São Paulo no Butantã e o Parque do Ibirapuera – “Estudo de Ciclovias: Parques Ibirapuera - USP” – e (2) uma pesquisa tipo *survey* com usuários do sistema de transporte – “Avaliação do Uso da Bicicleta na Cidade de São Paulo” (CTET, 1992).

Segundo Malatesta (2012, p. 27), o novo estudo para ligar o parque à USP foi realizado “a partir de proposta elaborada pela Eletropaulo em conjunto com a então Assessoria do Meio Ambiente da Prefeitura de São Paulo” e “atualizou a ligação, tendo em vista as alterações viárias previstas principalmente para o trecho da Av. Pres. Juscelino Kubitschek junto à Marginal Pinheiros”¹. Na proposta foi incluída “a construção de 3 passarelas ao longo do seu trecho, destinadas à circulação exclusiva de ciclistas e pedestres e utilizando parte da pista de serviço existente junto à margem oeste do Rio Pinheiros”.

A pesquisa com usuários do sistema de transporte foi realizada pelo Centro de Treinamento e Educação de Trânsito da CET (CTET). Os objetivos específicos declarados no documento eram aferir o uso da bicicleta nas regiões periféricas da cidade e avaliar o potencial de uso da bicicleta como meio de transporte mediante implantação de infraestrutura adequada. A pesquisa focou em usuários de transporte coletivo por considerar que sua condição socioeconômica os colocava “como os usuários potenciais de bicicleta como meio de transporte” (CTET, 1992, p. 4). As entrevistas com não-usuários de bicicleta buscavam descobrir o motivo de não usarem o modo, a inclinação a adotá-lo, caso fosse implantada infraestrutura adequada para a circulação e estacionamento de bicicletas na cidade, e os hábitos de uso da bicicleta no núcleo familiar.

A aplicação da pesquisa foi distribuída nas regiões Sul, Leste e Oeste para “garantir uma melhor representatividade” (CTET, 1992, p. 4) dos potenciais ciclistas². O relatório pontua que não ha-

¹ Não foi usada a fonte primária para análise, pois o documento de 1992 com a proposta de ligação da USP com o Parque não estava disponível para consulta.

² A pesquisa foi realizada no Terminal José Maria (ônibus e trólebus) na Região Sul, no Metrô Tatuapé

veria necessidade de aplicar a pesquisa na Região Norte, porque as condições topográficas seriam “desfavoráveis ao uso da bicicleta, dada a proximidade da Serra da Cantareira” (p. 4). Pela delimitação territorial definida para a pesquisa (ver mapa 2.1 a seguir), entretanto, a Região Oeste se estende da Rodovia Raposo Tavares ao sul até o limite do município a norte, incluindo a região de Perus, que fica no extremo noroeste do município e apresenta declividades acima de 60% no terreno. Ainda, a região definida como Norte incorpora uma ampla faixa de área plana – portanto com topografia “favorável” –, ao longo das planícies aluviais dos rios Tietê e Cabuçu de Cima, junto à divisa com Guarulhos.

Ainda, as duas zonas que apresentaram maior quantidade de viagens diárias por km² na OD de 1987 se localizam na porção norte do município: (1) Pedra Branca, no distrito de Mandaqui, no pé da Serra da Cantareira, portanto com topografia não “favorável”; e (2) o Parque Novo Mundo, no distrito da Vila Maria-Vila Guilherme³, na várzea norte do Tietê (ver mapa 2.2 a seguir). A região central, onde na década anterior a OD mostrou quantidade mais marcante de viagens de bicicleta, aparece com uso mais baixo de bicicleta na OD de 1987.

A maior parte dos entrevistados tinha entre 18 e 25 anos, renda familiar de três a cinco salários mínimos e ensino básico completo. De todos os grupos entrevistados, o fator que mais pesou na decisão de não usar a bicicleta como meio de transporte foi a falta de segurança, tanto para seu uso, como para locais de guarda. Do grupo entrevistado que usa a bicicleta, a maioria não a utiliza como meio de transporte motivo trabalho, mas sim para realizar visitas ou fazer compras (57,1% e 46,4%, respectivamente). Apesar da “boa receptividade” (CTET, 1992, p. 13) da sugestão de implantação de ciclovias por parte dos entrevistados⁴, o Executivo Municipal não avançou no sentido de oferecer infraestrutura para os ciclistas acessarem os terminais.

A conferência da ONU RIO-92 também mobilizou a sociedade civil em torno da pauta da bicicleta. A partir do evento, o Greenpeace e os Night Biker’s lançaram a campanha “Cidade Livre de Carros” e realizaram, em maio de 1993, uma “Bikepasseata” (ver figura 2.1 a seguir) com a “reivindicação de inclusão da bicicleta nos planos urbanos da cidade” (ANTP, 2017, p.

e Itaquera na Região Leste, no Terminal de ônibus da Lapa na Região Oeste e no Polo Industrial na Av. Nações Unidas na Região Sul.

³ A Vila Maria-Vila Guilherme se manteve ao longo do tempo com quantidade expressiva de viagens. Foi um dos locais com maior quantidade de viagens de ciclistas segundo a pesquisa OD de 2007, como trataremos mais adiante, e onde a pesquisa do GT Gênero da Ciclocidade, realizada em 2016, conseguiu entrevistar mais mulheres ciclistas. Disponível em: <<https://www.ciclocidade.org.br/quem-somos/noticias/917-pesquisa-mobilidade-por-bicicleta-e-os-desafios-das-mulheres-de-sao-paulo>>. Acesso em: 28/10/2018.

⁴ A maioria dos entrevistados (87.9% dos que declararam usar bicicleta e 76.1% dos que declararam não usar) indicaram que passariam a usar a bicicleta caso fossem implantadas ciclovias.

Figura 2.1 | Recorte da notícia publicada no Jornal Folha de São Paulo em 21/3/1993.
Fonte: Cedido por Renata Falzoni à autora em 14/8/2020.

76). O grupo de ciclistas pedalou até “a casa do [então recém-eleito Prefeito Paulo] Maluf e depois [...] para o Parque do Ibirapuera”⁵.

Uma “Bikepasseata” se relaciona com a marcha na rua, ou passeata, que é uma “forma de protesto exemplar” (ABERS *et al.*, 2014, p. 332), mas com outra performance: usando bicicletas. Pode ser compreendida como parte do repertório de ação coletiva, denominado por Tilly (2006) como *repertoire of contention*. Abers *et al.* (2014) debatem o conceito e mostram que, segundo Tilly, a “natureza de problemas, conflitos ou demandas existentes” (p. 330) influenciam a ação coletiva, os recursos que um conjunto de atores tenha ao seu dispor, e também os conhecimentos acumulados de suas lutas anteriores, que são também aprendizados culturalmente.

A reprodução das práticas se explica não somente pelo acúmulo de conhecimento para sua aplicação, mas também pelo reconhecimento dela como legítima – social e politicamente – e, portanto, reconhecíveis tanto por seus pares, como pelos atores com quem se deseja dialogar (TILLY, 2006). A “Bikepasseata” é reconhecível não somente pela ligação com marchas e passeatas, mas com a Massa Crítica de São Francisco, que se iniciou no ano anterior⁶ e se tornou

⁵ Entrevista concedida por Renata Falzoni à autora em 28/4/2020.

⁶ A primeira edição da *Critical Mass* ocorreu em São Francisco no Embarcadero freeway na última sexta-feira de setembro de 1992 e se tornou um evento mensal, sendo realizado toda última sexta-feira de cada mês. Sua origem, entretanto, pode remontar à ocupação que patinadores fizeram desse local após seu fechamento por causa do abalo estrutural causado pelo terremoto de 1989. Pouco tempo depois do terremoto, as pessoas com seus patins passaram a se reunir no edifício da balsa – local que viria a ser o ponto de encontro da Massa Crítica – por volta de 1991, e criou-se o *Midnight Rollers*. Disponível em:

Figura 2.2 | publicação Night Biker's News de 1992 (ao lado) Figura 2.3 | Proposta de infraestrutura para bicicleta ligando a USP à represa da Guarapiranga publicada no Night Biker's News em 1992 (abaixo)
Fonte: Cedido por Renata Falzoni à autora em 14/8/2020.

simbólica para cicloativistas⁷. Falzoni, que seguia organizando passeios de bicicleta dos Night Bikers e nas montanhas, passou a editar e publicar o Night Biker's News (ver figura 2.2 acima) de 1992 a 1995. O jornal era também um canal para outros cicloativistas – como Arturo Alcorta – publicarem textos promovendo o uso da bicicleta. A publicação era, portanto, uma ferramenta para demandar políticas para bicicleta, trazendo também propostas de infraestrutura dedicada a ciclistas (figura 2.3 acima).

⁷ Segundo Falzoni, os cicloativistas na década de 1990 em São Paulo já sabiam da *Critical Mass* de São Francisco. Cita também os Night Biker's do Rio de Janeiro, onde indica que “já tinha hordas de pessoas em 92 nas ruas”. Entrevista concedida por Renata Falzoni à autora em 28/4/2020.

Criação do Projeto Ciclista

A conferência da ONU RIO-92 também se desdobrou na institucionalização da bicicleta dentro do Executivo municipal com a criação do Grupo de Trabalho Projeto Ciclista (Portaria 394/1993) dentro da recém-criada SVMA (Lei 11.426/1993). O primeiro secretário da SVMA foi Werner Zulauf, um ambientalista de longa data que convidou Günther Bantel⁸, com quem havia trabalhado na COSIPA (Companhia Siderúrgica Paulista), para compor sua equipe. Bantel era um engenheiro brasileiro que havia estado em Amsterdam para um estágio em metalurgia durante a crise do petróleo e vivenciou a solução dos Países Baixos para a crise: transporte com bicicletas. A partir da experiência, tornou-se um ativista pela bicicleta e defendia a causa em seus círculos pessoais.

Bantel assumiu o cargo de Assessor Técnico do Secretário “para desenvolver um programa destinado à integração dos ciclistas, como usuários dos 31 Parques Municipais”, iniciando “estudos nos Parques Ibirapuera, Aclimação e Independência” (PROJETO, 1995, p. 11). Assim surgiu o Projeto Ciclista⁹, o primeiro espaço institucionalizado criado no Executivo Municipal para discutir questões relacionadas ao uso da bicicleta como meio de transporte.

Ainda que o PC tenha sido constituído dentro da SVMA, o que resultava em uma orientação à atuação do grupo voltada para políticas ligadas a parques, o Relatório publicado pelo grupo (PROJETO, 1995) mostra um posicionamento no sentido de promover a bicicleta como meio de transporte e de reconhecimento dos ciclistas que já existiam em São Paulo, diferentemente dos planos publicados pela CET até o momento. De acordo com o documento, o PC tinha como objetivo “dotar a Cidade de São Paulo de um *modal de transporte* e de uma política urbana, destinada a equipá-la de infra-estrutura (sic) que gradativamente incorpore seus cerca de 4 milhões de ciclistas, ainda hoje marginalizados, no planejamento de transporte e sistemas viários” (p. 11, grifo nosso) e

⁸ No dia da “Bikepasseata” Renata Falzoni e Günther Bantel se conheceram e, a partir desse momento, estabeleceram uma relação, o que levou Bantel a participar de um protesto simbólico anos depois, conforme será tratado mais para frente.

⁹ Coordenado pela Secretaria do Verde e do Meio Ambiente, com participação das secretarias de Esportes, Lazer e Recreação, de Transportes e das Administrações Regionais, além de convidados da sociedade civil (ITDP, 2015).

estabelecer as ações necessárias à implementação de infra-estrutura (sic) urbana e educativa para o conforto, segurança e economia do cidadão ciclista; regulamentar leis e criar orientações das diretrizes orçamentárias (sic) que deem (sic) suporte aos projetos de ciclovias, ciclo-faixas (sic), espaços compartilhados e estacionamentos de bicicletas (p. 23).

O foco inicial do PC eram os parques, tendo em vista o escopo da Secretaria da qual o grupo fazia parte, mas, ainda em 1993, o Secretário “determinou a ampliação do ‘PROJETO CICLISTA – SÃO PAULO’ considerando o seu efeito sobre a contribuição à mitigação da poluição urbana, derivada de transporte automotor que representa cerca de 85% da poluição total” (p. 12). A partir disso, foi incluído no programa do grupo “todos os projetos, estudos e propostas de ciclovias existentes nas Secretarias Municipais de Transportes, de Vias Públicas, Administrações Regionais e de Esportes” (p. 12).

Ainda segundo o mesmo Relatório, a Lei Orçamentária para 1994 havia sido aprovada alocando “recursos significativos, equivalentes a cerca de 1/3 da verba orçamentária da Secretaria Municipal do Verde e do Meio Ambiente” destinados “a despesas com a implantação de obras e serviços de infra-estrutura (sic) em parques e no módulo de transporte e de circulação urbana”. Segundo Malatesta¹⁰, através do Projeto Ciclista, a SVMA “repassava a verba para a CET fazer ciclovia em parque”.

Em 1994, o grupo encomendou à CET “o desenvolvimento de um plano de ciclovias para ser incorporado ao Projeto Ciclista” (CET, 1994a, p. 2). A partir da demanda, a CET publicou um conjunto de ao menos¹¹ seis documentos que continham, entre outras propostas, o “Plano de Ciclovias para o Município de São Paulo”, com 120 quilômetros de vias para bicicleta e detalhamento de alguns dos trechos, publicado em maio daquele ano (ver o mapa 2.3 a seguir). Segundo Malatesta¹², a ideia inicial para o plano era retomar o que havia sido proposto nos Sistemas Ciclovitários Setoriais de 1981 (CET, 1981b). No entanto, como a CET estava sinalizando ciclovias em parques a pedido da SVMA, descartaram a ideia de retomá-lo,

porque surgiu a seguinte lógica: já que a prefeitura está investindo em sinalização para dentro do parque, vai ter muita gente que vai de bicicleta para [ir até] eles, então a diretriz agora é fazer um plano, uma rede ciclovitária para a cidade, começando a partir das avenidas do sistema viário, que dão acesso aos parques¹³.

¹⁰ Entrevista concedida por Maria Ermelina (Meli) Malatesta à autora em 3/8/2018.

¹¹ Devido à falta de informação disponível, não foi possível saber ao certo a quantidade de documentos que compõe o conjunto.

¹² Entrevista concedida por Maria Ermelina (Meli) Malatesta à autora em 3/8/2018.

¹³ Entrevista concedida por Maria Ermelina (Meli) Malatesta à autora em 3/8/2018.

Malatesta também indica que as ligações para os parques seriam uma primeira intervenção “para depois, se a população se estimula, passa a usar no dia a dia também, a gente ia expandir isso para a cidade toda” (grifo nosso). Em outras palavras, avaliar se esse *nicho* – o modo bicicleta –, esse domínio de uso do espaço viário e composto por uma *constelação de atores* específica, tem potencial para ser incorporado ao *regime dominante* (GEELS; KEMP, 2012). Diferentemente do plano de 1981, que, apesar de não ter sido implementado, mostrava uma intenção de promover a bicicleta como modo de transporte, a fala da antiga funcionária indica uma abordagem reativa. Em outras palavras, ao invés de propor uma política ciclovitária que estimulasse o uso cotidiano da bicicleta, era uma concepção voltada ao lazer com bicicleta e mantinha a realização da política dependente de a população mostrar interesse em usar o modo¹⁴.

O documento de 1994 indica a bicicleta como “um elemento presente na maioria das residências paulistanas, sendo utilizada sobretudo nos finais de semana para lazer, devido a seus usuários sentirem-se mais encorajados a enfrentar o trânsito nesses dias” (CET, 1994a, p. 3). Afirma também que São Paulo não possui uma cultura ciclística, mas constata “a presença marcante da bicicleta sendo utilizada como veículo de transporte e de carga” em algumas regiões¹⁵ e citam “a região da Nitroquímica na Zona Leste” – local que já havia sido mencionado no Plano Ciclovias em novas Avenidas publicado pela CET em 1981.

Essa empresa fica no Jardim Helena, onde a OD de 1987 já mostrava uma proporção relativamente alta de viagens por quilômetro quadrado (ver mapa 2.2). No plano, a bicicleta é tratada não somente na linha do lazer, mas também como se estivesse sendo introduzida em São Paulo no momento do plano. Segundo o documento, “a maioria das ciclovias foram propostas com *objetivo de lazer*” para que “a população constituída tanto por ciclistas como por pedestres e motoristas, se acostumem com a *nova modalidade de transporte* e dela se utilize também nos dias úteis” (p. 3, grifo nosso). Assim, era trazida como uma *inovação tecnológica*, ou seja, um *nicho* na mobilidade.

O plano trouxe uma nova proposta de tipo de intervenção: as ciclofaixas operacionais. A proposta era oferecer espaço para bicicleta através de uma operação de tráfego aos finais de

¹⁴ Essa visão se manteve dentro da CET e na gestão municipal e foi usada também para construir o argumento contra as ciclovias implantadas durante a gestão 2013-2016, como será tratado no Capítulo 5.

¹⁵ Pesquisa de Lemos e Carneiro (2019) mostra um uso intenso de bicicletas e triciclos de carga no centro de São Paulo. O uso de bicicletas de carga foi ressaltado pelo Relatório publicado em 2005 pela SVMA – que será apresentado e debatido no capítulo 4 –, no qual afirmam que “a potencialidade de [...] utilização [de bicicletas] já pode ser verificada no uso da bicicleta como distribuidora de carga. Nas áreas centrais da cidade, onde os veículos têm baixa velocidade ou mesmo restrições de acesso, a bicicleta de carga é um fato” (GT, 2005, p. 11)

semana e feriados, modelo que veio a ser adotado em São Paulo quinze anos depois na gestão Kassab (ver Capítulo 4). Como o foco era a utilização para acesso aos parques, o plano definia como condição para que a via fosse considerada para receber infraestrutura que ela estabelecesse uma “ligação de interesse ciclístico *principalmente motivo lazer*”. Já os parâmetros para a seleção das vias seguem a mesma lógica dos planos anteriores: existência de “suporte físico suficiente” para implantar a ciclovía no canteiro central ou na calçada, ou volume de tráfego reduzido que permita o compartilhamento; “topografia favorável”; e “demanda ciclística constatada através de observação de campo” (CET, 1994a, p. 4). Assim, a proporção de ciclovias propostas no canteiro central se manteve na faixa de 60%, seguida por ciclovía/faixa na calçada (ver gráfico 2.1 abaixo).

Gráfico 2.1 | Tipologias adotadas no Plano de Ciclovias para São Paulo de 1994.
Fonte: Elaboração própria a partir de dados em CET (1994a).

Gráfico 2.2 | Distribuição propostas do Plano de Ciclovias de 1994 em 8 zonas da capital.
Fonte: Elaboração própria a partir de dados em CET (1994a).

Assim como os Sistemas Ciclovitários Setoriais de 1981, a porção leste do município foi a que mais recebeu proposta de ciclovía, somando quase metade das ciclovias propostas no plano (ver gráfico 2.2 acima). No entanto, diferentemente do plano de 1981, que não apresentava nenhuma justificativa para uma proporção tão grande de infraestrutura proposta na Zona Leste, o plano de 1994 deixa claro que a região foi contemplada com tantos quilômetros por ter “disponível amplos espaços em canteiros centrais de novas vias, algumas cuja construção ainda não foi iniciada, o que permite prever-se espaço adequado à (sic) conter uma ciclovía”. Já a região sul, segundo o plano, apesar de contar com “vários polos de interesse [...], não possui espaços disponíveis no seu sistema viário, o que limitou a proposta nesta área” (p. 5). Com isso, a porção Leste 2 continuou com uma proporção notável de ciclovias/faixas na calçada e a região Sul 2 passa a apresentar somente indicação de compartilhamento da via (ver gráfico 2.3 ao lado).

Gráfico 2.3 | Tipologias adotadas no Plano de Ciclovias para o Município de São Paulo de 1994 por região de São Paulo (segundo divisão em 8 zonas).
Fonte: Elaboração própria a partir de dados obtidos em CET (1994a).

Desse modo, apesar de a CET indicar que aguarda existir “demanda ciclística” para, somente então, oferecer espaço dedicado para circulação de bicicletas no sistema viário¹⁶, nos locais onde a CET constata uso de bicicleta, não propõe vias para ciclista para não tocar no espaço do carro. Assim, a proposta de 1994 se resume a indicar infraestrutura onde há espaço sobrando e não onde há uso da bicicleta ou necessidade de reservar espaço para ciclista por falta de condições para compartilhamento da via, seja pela saturação da via ou pela velocidade de tráfego¹⁷. É notável, portanto, que a escolha pela implementação de ciclovias ainda na década de 1990 é menos ligada às demandas de tráfego em bicicleta e fortemente associada a uma preservação do espaço carroçável. Afinal, expressões como “espaço disponível” e “espaço adequado” não dizem respeito à adequação para a bicicleta, que, a rigor, teria o espaço carroçável como perfeitamente adequado, mas uma adequação ao tráfego de veículos motorizados, ou seja, à sua preservação. Essas expressões naturalizam o espaço da bicicleta como subordinado ao dos veículos motorizados e escondem assim uma escolha dos órgãos públicos.

¹⁶ Entrevista concedida por Maria Ermelina (Meli) Malatesta à autora em 3/8/2018.

¹⁷ Infraestrutura dedicada para ciclistas em locais com fluxo intenso de veículos pode garantir que ciclistas, inclusive aqueles que realizam entregas com triciclos, além de diversos outros usuários da via, tenham espaço para circular com segurança, conforme discutido recentemente pela autora sobre as ciclovias implantadas no centro de São Paulo (LEMONS; CARNEIRO, 2019). Já velocidade de tráfego é um fator fundamental para definição da necessidade de proteção física para os usuários mais vulneráveis da via. O risco de morte ou sequelas em colisões com bicicleta e pedestres aumenta exponencialmente com o aumento da velocidade de impacto, com maior intensidade a partir de 30km/h (NABORS *et al.*, 2012; ROSÉN; SANDER, 2009).

Essa postura adotada pela CET se alinha com a análise apresentada por Wicher Neto (2016) sobre a política pública conduzida pela empresa em São Paulo. O autor argumenta que as ações estatais que caracterizam a política pró-automóvel conduzida no município são pulverizadas em diversas políticas públicas e legislações, portanto classifica como “difusa e fragmentada”. O autor argumenta ainda que a política pública que promove o uso do automóvel “também está presente naquilo que deixou de ser feito pelo Estado” – como políticas ciclovias – ou “na conformação e limitação do escopo da política de mobilidade que só enxergava viabilidade na expansão do automóvel” (p. 63). Assim, Wicher Neto utiliza o conceito de não-decisão (*nondecisions*) de Bachrach e Baratz (1963) para argumentar que “essa ‘ausência’ de políticas” – na qual pode-se incluir a ciclovia – “atuou de forma estruturante na viabilização do automóvel”, se revelando também “pelo que deixou de ser feito” (p. 63).

Em agosto de 1994, a CET publicou também uma nova revisão da ligação da USP com o Parque do Ibirapuera (ver mapa 2.4 ao lado). No documento, as condições problemáticas do trânsito são tratadas como questões dadas, ou até fora da alçada ou do controle da CET, por exemplo indicando que “o sistema viário da cidade *ainda continua inóspito* para as bicicletas com os altos fluxos veiculares e excesso de poluição” (CET, 1994b, p. 2, grifo nosso).

No trecho citado, o sistema viário aparece como uma entidade aparentemente com vida própria, que poderia mudar sem intervenção externa. Já a CET se coloca à espera de que o tempo – e não intervenções concretas de engenharia de tráfego – torne o espaço viário mais adequado à circulação de bicicletas. Essa visão da CET se relaciona a um entendimento da engenharia de tráfego como disciplina técnica – portanto, não política ou social –, para a qual o trânsito seria “um ‘dado’ que não deve ser questionado” (VASCONCELLOS, 1999, p. 43). Com isso, o espaço do automóvel (*regime dominante*) é afastado de uma possível disputa e permanece intocável.

O documento pontua também que veículos motorizados, pedestres e bicicletas seriam “modos de transporte absolutamente incompatíveis, não podendo ocupar o mesmo espaço viário para circular” (p. 3). A convivência entre os três modos, segundo o documento, “causaria conflitos violentos e até fatais” (p. 3). O que provoca conflitos violentos e morte, entretanto, é a diferença de massa e velocidade dos carros em relação a pedestres e ciclistas. Em outras palavras, quanto mais alta a velocidade de tráfego de automóveis, maior a probabilidade e gravidade de uma possível colisão (NABORS *et al.*, 2012; ROSÉN; SANDER, 2009). Velocidade e densidade de tráfego são, assim, fatores que devem ser considerados para a escolha do tipo de infraestrutura a ser adotada para a bicicleta (JENSEN, 2000)¹⁸, mas não como justificativa para deixar de oferecer espaço no viário.

¹⁸ Para vias com velocidades ou densidade de tráfego mais altos os modos devem ser segregados, podendo chegar ao compartilhamento em velocidades baixas.

Como o espaço do automóvel é deixado fora da disputa, o canteiro central é trazido como local ideal para implantar infraestrutura para bicicleta, não por ser melhor para os ciclistas pela proteção que ofereceria a eles, mas porque, ao isolá-los dos veículos motorizados, mantém-se a fluidez dos automóveis. Assim, onde havia largura suficiente no canteiro central, a ciclovia foi proposta sobre ele. Quando era muito estreito, a proposta foi implantar ciclovia nos passeios¹⁹, em ciclofaixas separando os fluxos e retirando espaço dos pedestres, ou compartilhando, quando a CET considerou que “a redução do leito carroçável comprometeria demasiadamente o fluxo veicular” (p. 3). Ou seja, novamente não é cogitada qualquer opção que interferisse na dinâmica do trânsito motorizado.

Como pode ser observado no mapa, a proposta não apresentou grandes alterações no traçado geral, mas mudou a forma de conexão entre as duas margens do Rio Pinheiros. Diferentemente da proposta de 1981, que indicava infraestrutura permanente em todo o trajeto, em 1994 a CET adotou infraestrutura operacional em dois pontos do percurso: (1) para a travessia da Avenida Francisco Morato e (2) para a transposição do Rio Pinheiros pelo recém-inaugurado Túnel Jânio Quadros. As duas conexões só funcionariam aos finais de semana e feriados, e dependeriam da mobilização de agentes de trânsito para execução da operação de tráfego.

Para atravessar a Av. Francisco Morato durante a semana, o ciclista teria a opção de seguir pela calçada da Av. Waldemar Ferreira e realizar a travessia paralelamente à faixa de pedestres. O documento indica que a travessia “é muito perigosa devido aos altos fluxos veiculares e altas velocidades” e que “*em razão da distribuição dos estágios do semáforo*, os pedestres e ciclistas *inevitavelmente* realizarão a travessia em duas etapas” (CET, 1994b, p. 7, grifos nossos). Novamente as questões ligadas ao tráfego motorizado aparecem como questões “dadas”, como se não houvesse nada que a CET pudesse fazer – por exemplo reconfigurar os tempos dos semáforos – para resolver ou mitigar os problemas elencados.

As questões indicadas, entretanto, são operacionais da via e, portanto, são de responsabilidade da CET. Medidas como redução da velocidade regulamentada para a via, fiscalização ou alteração dos tempos semaforicos, por exemplo, resolveriam as questões pontuadas, mas vão contra o paradigma daquele momento, de acordo com o qual a CET atuava. Segundo Malatesta (2012), foi proposta uma alternativa²⁰ para a transposição do rio, “caso não se viabilizasse o trecho de ciclovia operacional utilizando o Túnel Jânio Quadros” (p. 34). A autora indica que a proposta era uma ligação até o Bosque do Morumbi, mas não menciona como seria realizada a transposição do rio.

¹⁹ Parte da calçada destinada à circulação de pedestre.

²⁰ O documento foi publicado em agosto de 1994 (MALATESTA, 2012), mas não tivemos acesso a ele.

No mesmo ano, foram detalhadas outras propostas, uma das quais foi a ciclovia da Av. Sumaré, com 1,6 quilômetro de extensão, implantada em 1996²¹. Por fim, Malatesta (2012) cita que a CET “implantou ciclovias em alguns parques municipais” como uma das ações em parceria com o Projeto Ciclista e “as respectivas administrações regionais de cada área” (p. 35): Parque do Ibirapuera, com 6,9 quilômetros; Parque do Carmo, com 6,7 quilômetros; Parque Anhanguera, com 13 quilômetros; e Centro Municipal de Campismo²², com 5,2 quilômetros.

Como a bicicleta ainda não havia sido reconhecida como veículo de transporte na legislação federal, o que viria a ocorrer em 1997 com a promulgação do CTB, não havia sinalização regulamentada para o modo no nível nacional. Para resolver a questão, foi criada uma família de placas específicas para a bicicleta (figura 2.4 a seguir), tendo como referência para o pictograma, um manual de sinalização dos Países Baixos²³. Das propostas de 1994, “a parte da sinalização interna [dos parques] saiu, mas a externa não saiu”²⁴, por causa da necessidade de fazer obra. Segundo Malatesta²⁵, “a CET não tem contrato de obra, então precisava da Emurb ou a secretaria de vias públicas detalhar um projeto de obra para a CET sinalizar”. A CET “até pode fazer projeto de geometria, mas projeto de obra ela não faz. Não está no escopo institucional dela [CET], enquanto empresa, fazer obra”²⁶.

No ano seguinte à publicação do plano pela CET, o Projeto Ciclista publicou um documento denominado “Relatório Final”, incorporando as vias propostas em 1994 (PROJETO, 1995), e, em 1996, um documento que organizou “o conjunto da Legislação Municipal que visa fomentar o uso da bicicleta” (PROJETO, 1996, p. 4). O Relatório de 1995 é um documento extenso, com quase sessenta páginas apresentando argumentos na defesa da bicicleta, propostas para o modo e regulamentações.

A abordagem é bastante diversa dos planos da CET, apresentando uma visão mais ampla do uso da bicicleta e não limitada ao uso recreativo ou à agenda ambiental, apesar de estar dentro

²¹ Além da ciclovia da Sumaré, Malatesta (2012) cita a ciclovia nas avenidas Braz Leme e Santos Dumont com cerca de 3 quilômetros sobre o canteiro central e com “previsão de futuramente estender este eixo cicloviário pelas avenidas Zaki Narchi, Santa Eulália e Luís Dumont Villares, fechando um pequeno sistema cicloviário na região Norte da cidade” (p. 34) e uma proposta de “ligação ciclística entre a ciclovia existente no interior do Parque do Ibirapuera ao então Caloi Bike Park (atual Parque das Bicicletas) situado na confluência das avenidas Ibirapuera e Indianópolis” (p. 35).

²² O Centro Municipal de Campismo, ou Cemucam, é um parque pertencente à Prefeitura de São Paulo, mas situado no município de Cotia.

²³ Entrevista concedida por Maria Ermelina (Meli) Malatesta à autora em 3/8/2018.

²⁴ Entrevista concedida por Maria Ermelina (Meli) Malatesta à autora em 3/8/2018.

²⁵ Entrevista concedida por Maria Ermelina (Meli) Malatesta à autora em 3/8/2018.

²⁶ Entrevista concedida por Maria Ermelina (Meli) Malatesta à autora em 3/8/2018.

Figura 2.4 | Sinalização especial criada pela CET para bicicletas em 1994.

Fonte: Malatesta (2012, p. 32).

da pasta de Verde e Meio Ambiente. Em alguns trechos do Relatório há um tom de manifesto, indicando uma atuação de ativismo – ou um “ativismo institucional” (ABERS; TATAGIBA, 2014) – pela bicicleta dentro do Estado. O documento ressalta o tratamento secundário que a bicicleta recebe no sistema de mobilidade, pontuando uma crítica à invisibilidade dos ciclistas na política pública e na percepção da sociedade, como no trecho abaixo:

os ciclistas são vistos como minorias (crianças, atletas) e como inexpressivos no contexto orçamentário e legal. *Não se vê no ciclista milhões de cidadãos (os jovens de até 18 anos, o estudante, o trabalhador, o desempregado, o adulto operário), todos sem poupança, lutando contra a despesa de locomoção diária. Aceita-se o ciclista do lazer de fim-de-semana e de férias, nos parques, nas estâncias e praias. Admira-se (sic) os bandos noturnos de ciclistas urbanos que são televisionados como fantásticos. Não se admira (sic) entregadores de bagagens urgentes (de cartas, de jornais, e revistas, de bebidas e alimentos, de encomendas leves) em circulação na Av. Ipiranga ou na Av. Paulista, diariamente enfrentando, desprotegido (sic), o perigo* (PROJETO, 1995, p. 13-14, grifos no original).

O documento critica também os investimentos inexpressivos para ciclistas frente aos “volumosos recursos públicos” destinados ao transporte coletivo e a obras de infraestrutura viária, ressaltando o impacto positivo da bicicleta na poluição, ambiental e sonora, e nos congestionamentos na cidade. Pela bicicleta, argumenta-se ser um modo “não poluente por princípio, de baixo custo relativo” que poderia ser utilizado por “muitos estudantes, muitos trabalhadores e muitos aposentados” que “deixariam de superlotar o equipamento público e coletivo de transporte, se fosse investido o equivalente de recursos orçamentários” para o modo (PROJETO, 1995, p. 14).

Além das recomendações e propostas para a bicicleta indicadas no Relatório, o Projeto Ciclista também elaborou a proposta de ciclo-rede para o “vale do Rio Pinheiros”, no final da década, “com o apoio da iniciativa privada, recursos técnicos e financeiros da GTZ – *Deutsche Gesellschaft für Technische Zusammenarbeit* – Sociedade Alemã de Cooperação Técnica” (GEIPOT, 2001, p. 78)

Mapa 2.5 | Proposta de “Ciclo-rede” no vale do Rio Pinheiros em 1998.

Fonte: Alcorta (s.d.).

– ver mapa 2.5 acima. A ciclo-rede se concentrava no quadrante sudoeste, abrangendo parte da Vila Leopoldina, Pinheiros, os Jardins, Cerqueira César, Itaim, Moema, Brooklin e alguns bairros adjacentes. Não há justificativa no documento para a escolha da área, mas é notável que seja, novamente, no território de maior renda e com melhores condições de infraestrutura urbana e serviços públicos.

Dentro do trabalho, foi produzido “um Mapa Guia para orientar o ciclista na seleção de rotas alternativas e seguras para transitar” (GEIPOT, 2001, p. 78) – ver mapa 2.5 a seguir. Além de destacar “vias e cruzamentos que exigem maiores cuidados dos ciclistas, o mapa informa sobre locais de interesse, bicicletarias e oficinas especializadas em consertos de bicicletas” (p. 78). Em julho de 1999, durante a Semana do Ciclista, “foram entregues no campo mais de 40 mil mapas a ciclistas, pedestres e motoristas” (p. 78).

Na década, foram também promulgadas leis que instituíam “ciclovias” para serem usadas aos domingos e feriados em dois distritos da Zona Leste: Tatuapé (Lei 11.537/1994) e Belenzinho (Lei 11.730/1995). Em 1996 foi aprovada a Lei Municipal que institui a Semana da Bicicleta (Lei 12.044/1996), “a ser comemorada, anualmente, na segunda semana de julho” (art. 1º). Entre 1996 e 1997, o PC publicou também uma série de panfletos com o Programa Trienal de Ciclovias, trezentos quilômetros de vias previstas em ruas e em parques da capital (ver figura 2.5 ao lado), ainda que muito pouco tenha se concretizado.

Figura 2.5 | Folheto produzido pelo Projeto Ciclista sobre a proposta de ciclovia na Av. Sumaré e com o Plano Trienal de Ciclovias, de acordo com a Resolução do CADES 4/1994.

Fonte: Cedido por Renata Falzoni à autora em 14/8/2020.

Ativismo institucional e mobilizações

Em 1995, Renata havia entrado na ESPN com uma proposta de fazer vídeo-reportagem sobre aventura e bicicleta, mas encontrou muita resistência para realizar o trabalho por encontrar um ambiente muito “corporativo”²⁷. Assim, a partir da Lei Federal 9.100/1995 que definia o mínimo de 20% “das vagas de cada partido ou coligação deverão ser preenchidas por candidaturas de mulheres” (art. 11, § 3º), Falzoni decide se candidatar ao legislativo municipal²⁸. Em 1996, ocorre a primeira tentativa por parte de cicloativistas de ocupar um cargo eletivo. Nesse ano, Renata Falzoni se candidatou ao legislativo municipal (figura 2.6 ao lado), mas não foi eleita. A cicloativista havia se filiado ao PT (Partido dos Trabalhadores) no início dos anos 1980, no momento da fundação do partido, e procurou o partido para a candidatura, mas não encontrou espaço para políticas para bicicleta²⁹.

Segundo ela, naquele momento ela não achou, dentro do PT, “uma aceitação da pauta da bicicleta como meio de transporte sustentável” sob o argumento de que “o mundo morre de fome e você [Renata] só quer bicicleta. Nós queremos luxo para todos, carro para todo mundo”³⁰. Apesar da postura reativa do PT naquele momento, é exatamente dentro de uma gestão petista, dezessete anos depois, que a política ciclovitária ganhou o maior impulso histórico, contando com uma implantação que trouxe parte do espaço do carro para a disputa, questão que será debatida no Capítulo 5. Frente à resistência do PT e à sua recusa pessoal ao PV (Partido Verde)³¹, Falzoni se candidatou pelo PSDB (Partido da Social Democracia Brasileira), tendo como principal agenda pressionar o Estado para liberar que bicicletas fossem levadas no Metrô (Companhia do Metropolitano de São Paulo)³². A pauta

Figura 2.6 | Renata Falzoni fazendo manifestação por faixas para bicicleta em 1996, quando se candidatou à vereadora de São Paulo.

Fonte: Cedido por Renata Falzoni à autora em 14/8/2020.

levou também à resistência dentro do PSDB, pois ela estaria se colocando contra a gestão do próprio partido no Governo do Estado.

Entre 1996 e 1997, os cicloativistas de São Paulo criaram o movimento “Pedala, São Paulo” e se organizaram para pressionar o poder público municipal. Em julho de 1997, o grupo (figura 2.7 a seguir) “cercou o carro do prefeito e o escoltou até” a sede da Prefeitura (figura 2.8 a seguir)³³. Suas demandas incluíam a efetivação da Lei 10.907/1991 que determina que novas avenidas recebessem infraestrutura para bicicleta³⁴ e a implantação do Plano de trezentos quilômetros publicado no ano anterior³⁵. Eles conseguiram uma reunião com o Prefeito

Metrô por falta de regra específica que proibisse. A partir de 1990, a empresa criou uma regra proibindo e só voltou a ser permitido duas décadas depois. Entrevista concedida por Renata Falzoni à autora em 28/4/2020.

³³ O Estado de São Paulo, 8/7/1997, p. 21, e disponível em <https://www1.folha.uol.com.br/fsp/cotidian/ff080734.htm>, acesso em 6/8/2020.

³⁴ Até 1997, diversas vias haviam sido inauguradas sem incluir espaço para bicicleta. A reportagem do jornal O Estado de São Paulo lista Jacu-Pêssego, Águas Espraiadas e Nova Faria Lima (O Estado de São Paulo, 8/7/1997).

³⁵ Segundo reportagem no jornal O Estado de São Paulo (8/7/1997), dos trezentos quilômetros prometidos no ano anterior, “apenas 26,5 quilômetros foram construídos, dos quais 20,5 quilômetros

²⁷ Segundo Falzoni, as reportagens na época eram realizadas com “uma equipe [grande], uma pessoa para levar os cabos, outra pessoa para carregar a câmera”. A cicloativista propunha fazer uma vídeo-reportagem que seria “foto, texto, rádio e televisão” unificado e realizado somente por Falzoni. Entrevista concedida por Renata Falzoni à autora em 28/4/2020.

²⁸ Em 1995, foi promulgada a Lei Federal 9.100 que definia cota para candidatas do sexo feminino aos legislativos municipais. Falzoni tomou isso como oportunidade para buscar adentrar o Estado. Entrevista concedida por Renata Falzoni à autora em 28/4/2020.

²⁹ Além de encontrar resistência à pauta da bicicleta, Falzoni relata que teve dificuldade com o “machismo muito grande” que enfrentou no PT. Entrevista concedida por Renata Falzoni à autora em 28/4/2020.

³⁰ Entrevista concedida por Renata Falzoni à autora em 28/4/2020.

³¹ Renata diz não ter se identificado com a diretoria do diretório do PV naquele momento.

³² Segundo Falzoni, na segunda metade da década de 1980 os ciclistas levavam suas bicicletas no

Figura 2.7 | Notícia no jornal O Estado de São Paulo de 8/7/1997 sobre a “escolta” que ciclistas fizeram do carro do Prefeito para demandar o cumprimento da Lei 10.907/1990.

Fonte: Cedido por Renata Falzoni à autora em 14/8/2020.

(figura 2.9 a seguir), que fez promessa, mas praticamente nada foi realizado nos anos que se seguiram. O protesto em forma de “escolta” demonstra novamente a mútua constituição Estado-Sociedade Civil: planos publicados pelo Estado se tornaram questões posteriormente cobradas pela sociedade civil.

Já dentro do Estado, o “ativismo institucional” (ABERS; TATAGIBA, 2014) por políticas para bicicleta promovido por Bantel dentro da SVMA não se limitou ao nível municipal. Por ser funcionário da Prefeitura de São Paulo, assessor do Secretário do Verde e do Meio Ambiente, Bantel tinha acesso ao debate que estava sendo conduzido no Congresso Nacional³⁶ para

estão localizados nos Parques do Ibirapuera, Cemucam, Anhangüera e Carmo” (p. 21)

³⁶ Entrevista concedida por Laura Ceneviva à autora em 4/8/2017. Laura Ceneviva é funcionária da

Figura 2.8 | Cicloativistas na frente da Prefeitura após “escolta” do carro do Prefeito.

Fonte: Cedido por Renata Falzoni à autora em 14/8/2020.

Figura 2.9 | Cicloativistas em reunião com o Prefeito Celso Pitta após “escolta” do carro.

Fonte: Cedido por Renata Falzoni à autora em 14/8/2020.

elaboração do CTB (Lei Federal 9.503/1997). A incidência de Bantel nos debates resultou na inclusão de questões sobre bicicleta em quatro artigos do Código³⁷, inclusive seu reconhecimento como veículo e conferindo a ciclistas o direito de trafegarem nas vias. Não houve participação institucionalizada da Sociedade Civil nos debates sobre o Código, mas através do “ativismo institucional” (ABERS; TATAGIBA, 2014) conduzido por Bantel, a questão cicloviária se institucionalizou no nível federal, se configurando como um “encaixe” (SKOCPOL, 1992; GURZA LAVALLE *et al.*, 2017)³⁸.

SVMA responsável por organizar e coordenar o Grupo de Trabalho Bicicleta no início dos anos 2000, que foi oficializado mais tarde como Grupo Executivo Pró-Ciclista.

³⁷ Entrevista concedida por Laura Ceneviva à autora em 4/8/2017.

³⁸ Ver explicação sobre *encaixe* no Capítulo I.

Como resposta à promulgação do CTB, os cicloativistas³⁹ criaram uma campanha denominada “Bicicleta Brasil: Pedalar é um Direito”. Para demandar a implementação efetiva do Código, uma comitiva de ciclistas – da qual Bantel também participou pedalando parte do percurso⁴⁰ – pedalou de Paraty a Brasília, percorrendo mais de 1,5 mil quilômetros (BICICLETA, 2018; ZÜGE JUNIOR, 2015). Segundo Falzoni⁴¹, os ciclistas fizeram a campanha “para sair em toda a mídia dando de presente uma bicicleta pequeninha para um Brasil que estava aprendendo a pedalar”, com o objetivo de “valorizar [a bicicleta e] trazer para pauta o Código de Trânsito Brasileiro”, no qual finalmente a bicicleta estava reconhecida como modo de transporte. Em Brasília, entregaram a bicicletinha para o, então Presidente, Fernando Henrique Cardoso (figura 2.10 abaixo).

Figura 2.10 | Ciclistas entregam a bicicleta infantil para Fernando Henrique Cardoso, então Presidente da República, como parte da campanha “Bicicleta Brasil: Pedalar é um Direito”.

Fonte: Cedido por Renata Falzoni à autora em 14/8/2020.

Particularmente o processo do CTB – a discussão, os artigos incluídos e a campanha da sociedade civil – mostra um processo com alguma incidência política por parte de atores societais no período. Há entrada de atores societais no Estado, conduzindo “ativismo institucional”, e interação entre sociedade civil e o Estado no período. O processo mostra também uma reestruturação e realinhamento dos atores na sociedade civil em resposta a mudanças no contexto político que se configuraram a partir da institucionalização da pauta no plano normativo, exemplificando a mútua constituição do Estado e da Sociedade Civil.

³⁹ A campanha foi mobilizada por Falzoni e teve a participação de outros cicloativistas da época, como Bill Presada, Leandro Simões, Antonio Olinto, Claudio Civatti, Milton Gouvêa, Teresa D’Aprile, Marcos Cezário, e incluindo o próprio Günther Bantel e Arturo Alcorta. Para a lista completa de participantes e maiores detalhes sobre a campanha, ver Bicicleta (2018).

⁴⁰ Entrevista concedida por Antônio Miranda à autora em 26/9/2018 e disponível no vídeo Bicicleta Brasil: Pedalar é um Direito (BICICLETA, 2018).

⁴¹ Entrevista concedida por Renata Falzoni à autora em 28/4/2020.

Apesar de o Projeto Ciclista ter sido desmobilizado no final da década, alguns dos produtos realizados pelo grupo foram importantes para a posterior institucionalização da questão cicloviária dentro do Estado, como trataremos no próximo capítulo. Além disso, o “ativismo institucional” promovido por Bantel difundiu ideias pró-bicicleta dentro do Estado e se desdobrou no que um dos entrevistados por Rosin (2016) denominou como “rede de infiltrados”, muito tempo após a saída de Bantel da SVMA.

Por fim, no final da década, os cicloativistas ao redor do Brasil criaram listas de e-mail. A BikeONEList, por exemplo, foi fundada em novembro de 1998 por “grupos ciclísticos”, como o Grupo Ciclístico Amigos do Pedal, Equipe Cicloturismo Brasil, Night Biker’s Club do Brasil e Cicloturismo Home Page. As listas marcam uma entrada dos cicloativistas no mundo digital e se tornaram um importante canal de articulação dos cicloativistas, particularmente a partir de 2000⁴².

Apesar das campanhas realizadas no final da década e da criação das listas online, Ribeiro (2016, p. 202-205) indica que ocorreu um “desencantamento do movimento cicloativista” na segunda metade da década de 1990 ao perceber “os limites impostos por seu próprio discurso”. A partir disso, a autora argumenta que há um “período de aparente inércia do cicloativismo brasileiro nos últimos anos” da década, ainda que alguns atores tenham se mantido ativos e buscado diálogo com o Estado nos anos subsequentes.

⁴² Segundo estatísticas apresentadas pelo site Yahoo, as atividades passaram a ser mais intensas a partir de 2000, chegando ao pico de 2.321 mensagens no mês de dezembro de 2000. Disponível em: <<https://br.groups.yahoo.com/neo/groups/bike/info?yguid=205935396>>. Acesso em: 4/11/2018.

Balanço do período

O período debatido neste capítulo compreende praticamente toda a década de 1990 e está ilustrado no esquema a seguir. A agenda da bicicleta começa a se fortalecer em São Paulo e surgem embriões do desenvolvimento posterior da agenda da bicicleta. A década se inicia com um estímulo exógeno para a promoção da bicicleta, com a realização da conferência RIO-92. No mesmo ano, a CET realiza pesquisa junto aos terminais de ônibus com objetivo de avaliar as possibilidades de promover a bicicleta como modo de acesso aos terminais e publica uma revisão da ligação da USP com o Parque do Ibirapuera.

Os atores da sociedade civil se organizam, promovendo ações de incidência política demandando políticas públicas para a bicicleta no nível municipal e federal. Ainda em 1992, Falzoni lança o Night Biker's News, jornal que promovia o uso e políticas para bicicleta. Ainda no contexto ligado à pauta ambiental, cicloativistas e o Greenpeace lançam a campanha “Cidade Livre de Carros” e realizam uma “Bikepasseata” para pressionar o Prefeito e demandar a inclusão de políticas para bicicleta nos planos urbanos.

Nessa conjuntura, a SVMA foi criada e, dentro dela, o grupo Projeto Ciclista, coordenado por Bantel, que era um cicloativista. O grupo trouxe um princípio de questionamento sobre a naturalização da hegemonia do lugar do carro no espaço de circulação em direção a uma maior consciência a respeito do lugar preterido (e não naturalmente secundário) da bicicleta. A partir de uma demanda desse grupo, a CET desenvolveu planos para incluir a bicicleta no sistema de mobilidade, ainda que muito orientados ao uso para lazer e esporte. Tratando o trânsito e as questões do sistema viário como “dados” inquestionáveis, as propostas da CET operam dentro do *regime dominante* (GEELS; KEMP, 2012) e mantêm o espaço do carro fora da disputa por espaço. É nesse momento que a CET traz a proposta de ciclovias operacionais, uma nova solução que viria a ser adotada em São Paulo uma década e meia depois.

O Projeto Ciclista ainda publica um Relatório e um documento organizando as legislações sobre bicicleta, e uma proposta de “ciclo-rede” no quadrante sudoeste. Além disso, ainda dentro do Estado, algumas legislações foram passadas, instituindo ciclovias aos domingos em dois distritos da Zona Leste (que não foram efetivadas) e a Semana da Bicicleta, que passou a ser comemorada como uma ação simbólica. O Projeto Ciclista também publicou um Programa para construir ciclovias, propondo trezentos quilômetros em ruas e parques da capital. No período,

o Executivo municipal realizou alguns pequenos trechos de ciclovia nas avenidas Sumaré e Faria Lima, mas a construção de infraestrutura não avançou para além disso com poucos quilômetros a mais dentro de parques.

No meio do período tratado neste capítulo, Falzoni se candidata ao legislativo municipal, mas não consegue ser eleita. No ano seguinte, cicloativistas criam o movimento “Pedala, São Paulo” e realizam um ato para pressionar o Prefeito Celso Pitta a cumprir a Lei de 1990 e novas avenidas recebessem infraestrutura para bicicleta, bem como o cumprimento da promessa de trezentos quilômetros.

Dentro do Estado, Bantel aproveitou sua posição dentro da Prefeitura de São Paulo e conduziu um “ativismo institucional”, incidindo nas discussões que estavam sendo conduzidas no nível federal sobre o Código de Trânsito Brasileiro. Com isso, conseguiu incluir alguns parágrafos essenciais para institucionalizar a bicicleta como meio de transporte, com direito de circular na rua. A sociedade civil se mobilizou em resposta à aprovação do Código com uma campanha pela implementação efetiva do Código. Assim, no final da década, a mobilização da sociedade civil perde força, mas esses atores criam os primeiros espaços virtuais para comunicação sobre o uso da bicicleta: as listas de e-mail. Esses novos meios de comunicação dos cicloativistas contribuem para ampliar a articulação da sociedade civil em escala nacional, tendo impacto particularmente na década seguinte, como discutiremos no próximo capítulo.

Esquema 2.1 | Esquema de interação entre atores e instituições, e os produtos (*outputs*) da década de 1990.

Fonte: Elaboração própria.

CAPÍTULO 3

BICICLETA COMO INSURGÊNCIA E A TECNOCRACIA AMBIENTAL

O terceiro capítulo dedica-se a debater os primeiros anos do século XXI. O período se inicia em 2000 e termina em 2007 – primeiro ano da gestão Serra no Estado e a partir de quando algumas políticas ciclovárias começaram a ser implantadas. O capítulo traz primeiro um debate sobre a emergência de uma nova onda de luta pela bicicleta nas ruas. Inicialmente, surgem atores que trazem a bicicleta não como centro da luta, mas como forma de romper com o sistema hegemônico da automobilidade, incluindo a bicicleta em uma luta anticapitalista e antiglobalização. Esses temas são lateralizados posteriormente, quando a bicicleta se torna o centro das demandas desses atores. Os cicloativistas começam a realizar a Bicletada mensalmente, além de ampliarem a articulação virtualmente nas listas de e-mail, iniciadas no período anterior.

Em seguida será discutido o desenvolvimento da agenda ciclovária dentro do Estado, tratando dos desdobramentos no nível federal e do terceiro momento de impulso de planejamento para bicicleta no nível municipal, com a criação do Grupo de Trabalho Bicicleta, que posteriormente se oficializa como Pró-Ciclista. Assim como no período anterior, esse espaço institucionalizado no nível municipal é constituído dentro da SVMA, e foi promovido também por estímulos exógenos, ou seja, de fora do âmbito nacional, a partir da pauta ambientalista. Por fim, debate-se o crescimento do movimento cicloativista a partir de 2005, momento em que a quantidade de participantes da Bicletada começa a aumentar e as ações dos ciclistas se tornam mais numerosas, visíveis e diversificadas.

O (re)surgimento de uma luta em torno da bicicleta

No início dos anos 2000, “no contexto das manifestações anticapitalismo e antiglobalização” (RIBEIRO, 2016, p. 204)¹, surgiu uma nova onda de ativistas da bicicleta em São Paulo que deu “novo fôlego à militância pró-bicicleta” (p. 203). No momento, a bicicleta não foi colocada como “protagonista” ou foco das demandas, mas era vista, de acordo com Ribeiro (2016), como “um elemento de coerência na luta contra o capitalismo, contra as hierarquias, o militarismo, o racismo, o sexismo, a homofobia e a destruição ambiental” (p. 204). Em um “mundo capitalista dominado pela ditadura do automóvel, a bicicleta poderia figurar como ‘subversiva’” (p. 204) e foi trazida como meio de transporte revolucionário. São esses atores que realizam a primeira manifestação em bicicletas, em 20 de julho de 2001 na Av. Paulista, que foi denominada “Bicicletada contra o G8” (figura 3.1 ao lado). Era um protesto antiglobalização, realizado no momento que “os líderes planetários e corporações discutiam como implementar suas plataformas neoliberais em todo o mundo” (BENICCHIO, 2013a). A manifestação trazia a bicicleta como um protesto contra carros – símbolo do capitalismo – com objetivo de “chamar atenção para a expropriação que os automóveis fazem dos espaços públicos da cidade e, com isto, da vida das pessoas” (RIBEIRO, 2016, P. 205).

O automóvel se tornou um “sistema social, cultural, político, tecnológico e econômico”² (ZUNINO SINGH, 2018, p. 49) denominado automobildade³. Em sociedades capitalistas, símbolos de status são frequentemente ligados a riquezas monetárias. O automóvel – item de consumo mais caro depois de imóvel – “oferece status para seus proprietários/usuários através de signos de valores com o qual está associado”, como velocidade, desejo sexual, sucesso na car-

¹ As manifestações anticapitalismo e antiglobalização se iniciaram nos primeiros anos da década de 1990 e escalonaram para protestos na virada do século com dezenas de milhares de pessoas em Seattle, Washington e Londres, entre outras localidades.

² Tradução própria do espanhol: “*automóvil como sistema social, cultural, político, tecnológico y económico*”.

³ Sheller e Urry (2000) adotam o termo “automobildade” com duplo sentido: “auto” se refere ao olhar reflexivo do próprio ser humano (autobiografia, autocorreção) e ao seu uso na conjunção com maquinários no sentido de se moverem sozinhos, como automóvel. Assim, os autores indicam que “o motorista é um conjunto ‘híbrido’ com “duas ressonâncias, de humanos autônomos e de máquinas autônomas”. Tradução própria do inglês: “*the car-driver is a ‘hybrid’ assemblage*” e “*double resonance, of autonomous humans and of autonomous machines*”.

Figura 3.1 | Cartaz da Bicicletada contra o G8, realizada em 20 de julho de 2001.
Fonte: Ryoki e Ortellado (2004, p. 153).

reira, liberdade, masculinidade, entre outros (SHELLER; URRY, 2000, p. 738)⁴. A indústria automobilística, por sua vez, apresentou papel fundamental no desenvolvimento do capitalismo, com empresas icônicas no século XX, como Ford, General Motors, Toyota, entre várias outras. Assim, “conceitos chave como Fordismo e pós-Fordismo emergiram para analisar a natureza da, e mudanças na, trajetória do capitalismo ocidental” (p. 738)⁵.

O automóvel mobiliza uma cadeia econômica e financeira ampla, desde a fabricação do veículo – com sua vasta cadeia produtiva –, até financiamento para aquisição, manutenção do veículo e seguro para proteção da propriedade. Por outro lado, produzem também diversas externalidades no ambiente urbano, como consumo excessivo de espaço para circulação e estacionamento, poluição ambiental e sonora, promoção do sedentarismo e consequente impactos na saúde pública, além de sua priorização na circulação urbana ampliar os riscos a usuários mais vulneráveis das ruas. Envolve também altos gastos de recursos na construção de infraestrutura para circulação e estacionamento⁶.

Nos Estados Unidos, berço da indústria automobilística, Norton (2008) mostra que o automóvel promoveu uma reconstrução social da rua nas primeiras décadas do século XX. O autor discute que os diversos usuários das ruas naquele momento tinham, cada um, uma visão sobre “para que servem as ruas”⁷ e a percepção sobre os problemas causados pela introdução do automóvel se expressavam no “enquadramento tecnológico”⁸ de cada grupo. Pais e mães colocavam a disputa pelo espaço das ruas como uma questão de *justiça*; a polícia trazia a visão da *ordem* no uso do espaço; operadores de bonde apresentavam a questão da *eficiência* dos modos de transporte.

Já o grupo de atores por trás do lobby automobilístico – denominado por Norton como *motordom*⁹ – percebeu a necessidade de se descolar dos problemas já definidos e produzir seu próprio “enquadramento tecnológico”: *liberdade*. Norton ressalta que, ao ligar a questão à liberdade política e de mercado, o grupo conseguiu lateralizar as outras visões. Assim, velocidade baixa se tornou uma opressão e impedimento à liberdade do motorista, decisões sobre priorizar de-

⁴ Tradução própria do inglês: “provides status to its owner/user through the sign-values with which it is associated”.

⁵ Tradução própria do inglês: “key concepts such as Fordism and post-Fordism have emerged to analyse the nature of, and changes in, the trajectory of western capitalism”.

⁶ Enquanto o espaço para o carro – asfalto, pontes, viadutos etc. – é financiado com recursos públicos, o espaço para uso de pedestres – as calçadas e os passeios públicos – é colocado sob a responsabilidade do proprietário do lote (Lei 15.442/2011, art. 7°).

⁷ Tradução própria do inglês: “what are streets for”.

⁸ Tradução própria do inglês: “technological frame”

⁹ Norton (2008) se utiliza do termo para designar os atores ligados ao lobby automobilístico, e indica que ele já era adotado por esses mesmos atores.

terminados modos se tornaram uma discriminação e afronta aos princípios do livre mercado, e toda a preocupação com segurança se tornou ultrapassada frente à retórica de modernidade. Com o grande esforço de lobby, na década de 1930, *motordom* já havia conseguido que a sociedade assimilasse a ideia de que os carros pertenciam às ruas, levando, posteriormente, à ideia de que as ruas pertencem aos carros.

Questionamentos sobre os impactos negativos de políticas que promoviam a automobildade foram também a razão do surgimento das militâncias nos Países Baixos, que se desdobraram nos movimentos pró-bicicleta nesse país – ainda que dentro de um contexto histórico e urbano completamente diferentes. Na década de 1960, jovens com consciência política e ambiental¹⁰ começaram a reagir ao autoritarismo do Estado e a protestar contra o desenvolvimento nocivo da mobilidade urbana e contra o consumismo crescente da sociedade holandesa, simbolizado pelo automóvel e pelo tabaco.

Assim surge, em meados da década, o Provo. O grupo foi um dos primeiros grupos de contracultura a trazer para a agenda política as questões de poluição e falta de segurança como problemas derivados do trânsito automotivo (DUIZER, 2005). Segundo Oldenziel e Bruhèze (2016), “era o minimalismo da bicicleta – sua pegada de carbono próxima de zero, nos termos atuais – bem como a vulnerabilidade dos ciclistas que serviram tão bem ao Provo para contrariar a sociedade de consumo (governada pelo carro)”¹¹ (p. 21). O Provo não se restringia a protestos anticarro, mas propunham “um design alternativo do espaço público”¹² (DUIZER, 2005, p. 9). O grupo era antimonarquista, anticonsumismo, pró-liberação da maconha e contra violência policial.

O grupo elaborou também um conjunto de planos com ampla variedade de temas, incluindo propostas para moradia e para o sistema de saúde, além das questões de mobilidade urbana mais amplas e o notório “Plano de Bicicletas Brancas” (*Witte Fietsenplan*). Com esse Plano, que consistia em um programa de compartilhamento de bicicleta completamente público, gratuito e simples, o Provo propunha uma alternativa lúdica aos carros para o centro de Amsterdam. Eram bicicletas pintadas de branco distribuídas livremente sem trava pela cidade, algo que “ironicamente subvertia a regra que proibia bicicletas de serem deixadas sem trava”¹³ (OLDENZIEL; BRUHÈZE, 2016, p. 21). O *Witte Fietsenplan* se tornou conhecido internacionalmente especial-

¹⁰ Valenta, (2013) indica que esses jovens faziam parte da geração que havia nascido após o final da Guerra e que estava “chegando à vida adulta e tentando se diferenciar da geração de seus pais” (p. 31). Tradução própria do original em inglês: “growing into adulthood and was trying to distinguish itself from its parental generation”.

¹¹ Tradução própria do original em inglês: “the bicycle minimalism - its near-zero carbon footprint, in today’s terminology - as well as cyclist’s vulnerability that served Provos so well in countering (car-governed) consumer society”.

¹² Tradução própria do original em holandês: “maar over een alternatieve inrichting van de publieke ruimte”.

¹³ Tradução própria do original em inglês: “ironically subverted the rule forbidding bicycles to be left unlocked”.

mente após a fotografia icônica de John Lennon e Yoko Ono durante a sua lua de mel em 1963 com uma das bicicletas brancas no seu quarto de hotel (figura 3.2 abaixo).

Figura 3.2 | Fotografia icônica de John Lennon e Yoko Ono na cama do Hotel Hilton em Amsterdã realizando o protesto que ficou conhecido como bed-in com a bicicleta branca do Witte Fietsenplan.

Disponível em: <<http://content.time.com/time/photogallery>>. Acesso em: 30/1/2021.

Nos Estados Unidos da América (EUA), por volta de 1990, diversos protestos “contra a invasão dos EUA ao Iraque” trouxeram a bicicleta “ligando simbolicamente a guerra no Oriente Médio à dependência de petróleo”¹⁴ no país (STEHLIN, 2015, p. 1). Em seguida, em São Francisco, surge o movimento que ficou conhecido internacionalmente como Massa Crítica (em inglês, *Critical Mass*). Os eventos em São Francisco consistiam em “um carnaval anárquico de ciclistas urbanos que usaram do ato de pedalar para criticar o mundo feito pela automobilidade, e espalhar desde então para cidades ao redor do mundo”¹⁵ (STEHLIN, 2015, p. 1).

Stehlin (2015) indica ainda que São Francisco seria “um tipo de local de nascimento para a politização contemporânea do uso da bicicleta através do fenômeno da Massa Crítica” (p. 9) e que “a ‘coincidência organizada’ da Massa Crítica se espalhou ao redor do mundo, contribuindo para uma ‘cultura da bicicleta’ crescendo globalmente e um bloco político reconhecível em muitas cidades”¹⁶ (p. 28). O autor pontua, ainda, que “a noção de ciclistas como ágeis e autônomos, se esquivando das burocracias pesadas que suportam a dominação do automóvel, teve um poder duradouro, colocando o uso da bicicleta no lado ideológico de mudança, fluidez e futuridade”¹⁷ (p. 9).

¹⁴ Tradução própria do original em inglês: “against the US invasion of Iraq” e “symbolically tying war in the Middle East to oil dependence at home”.

¹⁵ Tradução própria do original em inglês: “an anarchic carnival of urban cyclists who used the act of bicycling to critique the world automobility has made, and spread thereafter to cities throughout the world”.

¹⁶ Tradução própria do original em inglês: “is a birthplace of sorts for the contemporary politicization of cycling via the Critical Mass phenomenon” e “the ‘organized coincidence’ of Critical Mass has spread throughout the world, contributing to a growing global ‘bike culture’ and a recognizable political bloc in many cities”.

¹⁷ Tradução do original em inglês: “the notion of cyclists as agile and autonomous, outmaneuvering the weighty bureaucracies that support automobile domination, has had a lasting power, placing cycling on the ideological side of

Em São Paulo, “os difusores iniciais da ideia estavam ligados a núcleos anarquistas ou eram estudantes universitários” e os eventos eram divulgados através de panfletos que eram “deixados no guidão de bicicletas estacionadas dentro da Universidade de São Paulo”, o que ampliou o rol de participantes para além do “núcleo inicial de ativistas” (BENICCHIO, 2013a). Benicchio (2013a) indica, entretanto, que muitos dos participantes da primeira demonstração usando bicicletas realizada “durante os protestos antiglobalização não usavam bicicletas no cotidiano”, o que fez com que houvesse um hiato “entre a primeira vez que a palavra ‘Bicicletada’ foi usada [no protesto contra o G8] e a origem do encontro mensal de Massa Crítica” em São Paulo (BENICCHIO, 2013a), que ocorreu somente no ano seguinte.

Paralelamente à “Bicicletada contra o G8”, a articulação virtual dos ativistas começa a se fortalecer. As listas de e-mail, algumas cuja criação se dera no final da década de 1990, como a BikeONelist, ganharam força a partir de 2000, conforme indicado no Capítulo 2. Em 2001 e 2002, foi criada uma lista de e-mail buscando congregar “pessoas de todo o Brasil que tentavam articular bicicletadas em cidades como São Paulo, Camboriu (sic), Rio de Janeiro, Brasília e Florianópolis” (BENICCHIO, 2013a). Segundo Züge Junior (2015), “desde o final de 2001, entre os participantes do movimento, discutia-se em reuniões presenciais e em listas de discussões na *internet* a intenção de realizar em São Paulo massas críticas como aquelas que ocorriam há quase 10 anos em São Francisco (EUA)” (p. 30). Segundo o autor, alguns ativistas começaram “a trabalhar a ideia de uma Massa Crítica mensal dentro do nosso grupo” da lista de e-mails (RIBEIRO, 2017).

Em 29 de junho de 2002, foi realizada a primeira Bicicletada em São Paulo com foco na militância pró-bicicleta, e, em 2003, foi criada a bicicletada-sp, lista de e-mail específica para a Bicicletada de São Paulo¹⁸. Ainda “no mesmo ano surgem massas críticas em Florianópolis, Curitiba e Porto Alegre” (ZÜGE JUNIOR, 2015, p. 31). As Bicicletadas não têm “roteiro previamente delimitado” ou “líderes que orientem os caminhos ou o passeio, não havendo assim responsáveis por essas ocorrências que ora parecem manifestações políticas, ora parecem festas itinerantes sobre bicicletas” (ZÜGE JUNIOR, 2015, p. 28)¹⁹. Assim como a “Bikepasseata” realizada uma única vez na década anterior (ver Capítulo 2), a Bicicletada também se relaciona

change, fluidity, and futurity”

¹⁸ Disponível em: <<https://lists.riseup.net/www/arc/bicicletada-sp>>. Acesso em: 29/8/2019.

¹⁹ Apesar de Züge Junior (2015) – que era cicloativista e participante da Bicicletada desde esse momento – afirmar que não havia roteiro pré-definido, Aline Cavalcante – cicloativista que se integrou no movimento em 2008 – indica que havia uma dominação por parte dos homens na definição dos caminhos e que, em 2009, quando montaram o Pedalinas, grupo de pedal exclusivo para mulheres, os caminhos escolhidos eram totalmente diferentes daqueles conduzidos pelos homens. A constituição do Pedalinas e o início dos questionamentos sobre opressões como machismo e racismo no cicloativismo será tratado no próximo capítulo. Entrevista concedida por Aline Cavalcante à autora em 26/8/2019.

com as marchas na rua ou passeatas que são “forma de protesto exemplar” (ABERS *et al.*, 2014, p. 332)²⁰, mas usando bicicletas. Ao ser transformado em um evento mensal, alguns anos mais tarde, se aproximou ainda mais da Massa Crítica de São Francisco²¹.

Nos primeiros anos, as Bicletadas eram realizadas de forma esporádica aos sábados de manhã. Também não atraíam a atenção da mídia e a divulgação era realizada por “uma pequena rede de blogs e sites [...] a começar pelo Centro de Mídia Independente” (BENICCHIO, 2013a). Os *blogs* foram criados “por um punhado de entusiastas” (BENICCHIO, 2013a) e boa parte deles trazia “uma miscelânea de informações relacionadas à bicicleta, seja de legislação aplicável, seja de produtos para consumo, ou mesmo roteiros de turismo de bicicleta” (ZÜGE JUNIOR, 2015, p. 32). Inicialmente sem cunho comercial, alguns dos *blogs* passam a ser patrocinados e profissionalizados posteriormente, abrindo um nicho de mercado para o jornalismo sobre o uso de bicicleta, questão que será discutida no Capítulo 4.

Dos canais criados no início dos anos 2000²², cabe citar dois. O primeiro é o site Vá de Bike (vadebike.com.br), criado em 2002²³ pelo ciclista Willian Cruz “com o objetivo principal de ajudar quem está começando a usar a bicicleta como meio de transporte e a incentivar quem tem essa vontade”, produzindo um conteúdo no site e outras atividades para apoiar o ciclismo urbano e promover a “segurança do ciclista na rua”²⁴. O segundo é o CicloBR, *blog* criado por André Pasqualini em 2001 para compartilhar as histórias de suas “ciclovagens” (viagens realizadas com bicicleta) e promover o “cicloturismo” (turismo com bicicleta). A partir de 2004, Pasqualini (2017) passou a usar o espaço como “um canal que levasse a informação ao ciclista comum sobre mobilidade urbana” e, em 2009, cedeu a “marca” CicloBR para o instituto criado naquele ano, no qual passou a ocupar o cargo de Diretor Geral. A transformação do blog CiloBR em instituto, bem como o início do financiamento do Vá de Bike serão discutidos no Capítulo 4.

²⁰ Ver uma discussão sobre essa questão no Capítulo 2, quando é a “Bikepasseata” é abordada.

²¹ Ver mais informações sobre a *Critical Mass* de São Francisco no Capítulo 2.

²² Paralelamente, Falzoni seguia trabalhando para a ESPN “documentários de uma hora por mês” e conseguindo o seu “próprio programa, o Canal 21 [que] foi só até 2001-2002”. Entrevista concedida por Renata Falzoni à autora em 28/4/2020.

²³ Segundo Willian Cruz, no início “era um blog pessoal, tinha muita coisa sobre TI, sobre gestão de equipe, que era a área que eu trabalhava na época” e se chamava “Free Ride”. Ao começar a usar a bicicleta, primeiro para passeios noturnos em 2000 e depois como meio de transporte em 2003, Willian começou a sentir na pele a agressividade dos motoristas. Foi então pesquisar a legislação para descobrir o que ele “estava fazendo de errado para poder fazer certo” e ficou “tão indignado” ao descobrir que “estava fazendo certo de andar na rua, que [...] tinha esse direito, e que quem estava errado eram as pessoas que ficavam me acuando com o carro, e que em muitos casos elas estavam cometendo crime de trânsito” que decidiu colocar essas informações no blog. O nome Vá de Bike foi adotado alguns anos depois, por volta de 2008. Entrevista concedida por Willian Cruz à autora em 20/11/2020.

²⁴ Disponível em: <<http://vadebike.org/o-site/>>. Acesso em: 29/8/2019.

As Bicletadas realizadas aos sábados “não chegavam a atrair mais de 15 pessoas e aconteceram de forma esporádica até 2004, quando o número reduzido de entusiastas e participantes quase acabou com a ideia” (BENICCHIO, 2013a). Segundo Ribeiro (2016), esse grupo de ativistas – que a autora enquadra como a “segunda geração discursiva” – não conseguiu encontrar “um suporte suficiente na prática” (p. 206) e, contando com poucos participantes, foi perdendo força. Nas fontes consultadas, não há indícios de demandas mais concretas e específicas por parte desses ativistas²⁵, e, possivelmente por causa disso, tampouco há indícios de interações socioestatais para além dos protestos na rua. No entanto, alguns dos ativistas desse momento organizaram conhecimento sobre sustentabilidade e mobilidade urbana no livro *Apocalipse Motorizado*, ilustrado por Andy Singer²⁶. Trata-se de uma coletânea contendo textos estrangeiros traduzidos para o português de ecologistas radicais – como Ivan Illich e Andre Gorz, da revista *Carbusters* – e informações sobre como organizar uma massa crítica (LUDD, 2005). O trabalho serviu para disseminar a proposta da bicicleta como modo de transporte alternativo ao carro e como referência para aqueles que foram se tornando cicloativistas a partir de então.

²⁵ Na lista bicicletada-sp aparece uma troca de e-mails em julho de 2003 sobre uma notícia falsa de proposta de uma vereadora para taxaço de bicicletas. Na sequência aparece mensagem de outra lista de e-mails (ciclistas radicais) propondo abaixo-assinados ou “organizar uma enxurrada de e-mails e outras formas de protesto contra esta sandice”. A ação não parece avançar uma vez que a notícia foi desmentida na mesma troca de e-mails. Disponível em: <<https://lists.riseup.net/www/arc/bicicletada-sp>>. Acesso em: 22/9/2020.

²⁶ Andy Singer é um cartunista político dos Estados Unidos notório pelas tirinhas (*cartoons*, em inglês) ligados às questões ambientais, particularmente o livro *CARtoons*, publicado em 2001 pela Car Buster Press, com quadrinhos que “olham para o impacto negativo de automóveis na sociedade americana”. Disponível em: <<https://www.andysinger.com/car-toons.html>>. Acesso em: 2/9/2020.

A escalonada das Bicicletadas

A partir de meados da década de 2000, o número de ciclistas jovens e de classe média começou a crescer. Segundo Ribeiro (2016), eram vários os motivos para os jovens começarem a adotar a bicicleta como meio de transporte, e os mais comuns eram: “uma grande insatisfação com os meios [de transporte] que lhes eram ofertados”, um desencantamento desses jovens com o carro e a disposição de “engajar seu corpo para resolução de um problema de mobilidade” (p. 210). É nesse momento também que aparece o primeiro exemplo de ação por parte dos cicloativistas da lista bicicletada-sp buscando incidir na política através de diálogo com o poder público, portanto para além das manifestações de rua. No início de 2004, um dos integrantes da lista entra em contato com o Vereador Nabil Bonduki, então relator do Projeto Lei de Uso e Ocupação do Solo (LPUOS) de São Paulo (Lei 13.885/2004), informando sobre o grupo de ciclistas e iniciando um diálogo sobre a inclusão da pauta da bicicleta na Lei²⁷.

Figura 3.3 | Ciclistas reunidos no Ibirapuera para levar as cartas aos candidatos.

Fonte: Amigos da Bike. Cedido por Willian Cruz à autora em 26/11/2020.

Em seguida, em outubro do mesmo ano, os cicloativistas organizam a primeira incidência no processo eleitoral municipal. Um grupo de ciclista, que era “uma molecada que estava começando a se interessar pela coisa da bicicleta”²⁸, organizaram coletivamente através da lista de e-mail, “uma carta de reivindicações/compromisso aos candidatos a prefeito”²⁹. Os ciclistas se reuniram no Parque do Ibirapuera (figura 3.3 ao lado) e seguiram para levar a carta compromisso aos candidatos à Prefeitura de São Paulo.

Segundo Willian Cruz³⁰, “praticamente todo mundo era ciclista de pedal noturno, de trilha, alguma coisa assim, tinha um ou dois que eram mais de mobilidade, que eram bem mais velhos”, mas “não apareceu ninguém que trabalhasse com a bike”³¹. O convite, abaixo, chamava não somente os ciclistas que participavam da lista, mas também para espalharem a notícia para garantir uma “presença em massa”.

Ciclista: lute pelos seus direitos!

manifestação pró-bicicleta

Domingo, dia 24 de outubro, em frente ao portão 10 do Parque do Ibirapuera, às 9h da manhã, vamos nos unir e pedalar por melhores condições de locomoção das bicicletas na capital paulista!

Nosso objetivo é levar (pedalando, é claro) um documento a cada candidato a prefeito, Marta e Serra, para assinatura e comprometimento de ações que visam melhorar as condições do uso da bicicleta como meio de transporte na nossa cidade.

Além de entregar o documento aos candidatos ou pelo menos aos comitês de campanha, vamos chamar a atenção da mídia para nossos pedidos e deixar registradas nossas necessidades imediatas.

[...]

Por favor espalhe a notícia entre os ciclistas. Somente a presença em massa trará o reconhecimento da bicicleta como meio de transporte e como alternativa viável para o trânsito caótico da cidade.

Próximo Domingo - 24/10 - 9:00

Portão 10 do Parque do Ibirapuera

Marta Suplicy, na época Prefeita de São Paulo concorrendo à reeleição, recebeu o Manifesto pessoalmente³² (figura 3.5 a seguir) e o assinou (figura 3.4 a seguir). Seu opositor, José Serra, indicou que não tinha disponibilidade e enviou Walter Feldman³³ (figura 3.6 a seguir), então deputado federal. Apesar de Feldman já ter se posicionado como um *empreendedor político* da

³⁰ Entrevista concedida por Willian Cruz à autora em 20/11/2020.

³¹ Cruz relata que, para ampliar a mobilização – e expandir a base social e de recursos (GEELS; KEMP, 2012) da causa –, saiu “entregando panfleto em todo lugar que eu [Willian Cruz] via que tinha bicicleta na porta pra fazer entrega, na minha inocência de que os donos desses estabelecimentos teriam interesse em proteger os funcionários que pedalam”. Entrevista concedida por Willian Cruz à autora em 20/11/2020.

³² Informação obtida em entrevista concedida à autora por Arturo Alcorta em 23/3/2018 e por Willian Cruz em 20/11/2020. Informação publicada também como notícia “Ciclistas terão apoio de Marta em mais uma gestão” da manhã de 24/10/2004 no site da campanha da candidata e no jornal O Estado de São Paulo (24/10/2004). Disponível em: <<https://politica.estadao.com.br/noticias/geral,durante-campanha-marta-recebe-pedido-para-projeto-de-ciclovias,20041024p10137>>. Acesso em: 27/11/2020.

³³ Feldman veio a viabilizar cinco anos depois as Ciclofaixas Operacionais de Lazer, quando foi secretário de Esportes, Lazer e Recreação do município de São Paulo da gestão Kassab, conforme será tratado no Capítulo 4.

²⁷ E-mail de 24/4/2004 da lista bicicletada-sp. Disponível em: <<https://lists.riseup.net/www/arc/bicicletada-sp>>. Acesso em: 22/9/2020.

²⁸ Entrevista concedida por Arturo Alcorta à autora em 23/3/2018.

²⁹ E-mail de 22/10/2004 da lista bicicletada-sp. Cedido por Willian Cruz à autora em 26/11/2020.

COMPROMISSO

Eu, Marta Suplicy, candidata a Prefeita de São Paulo, ciente da importância sócio-econômica e ambiental dos transportes não-motorizados, comprometo-me com a causa, aqui apresentada em alguns tópicos, para integrar a utilização da bicicleta e demais veículos não-motorizados no planejamento e operacionalização do sistema de transporte urbano durante minha gestão como Prefeita da Cidade de São Paulo, no período de 2005-2008. Para tanto, priorizarei ações práticas que privilegiem esses objetivos como as seguintes medidas, sugeridas pelas lideranças formais e informais que trabalham pelo desenvolvimento e melhoria da utilização da bicicleta e demais veículos não-motorizados enquanto meios de transporte alternativo:

- Viabilizar bolsões de estacionamento para bicicletas (bicicletários) no sistema de transporte municipal aparelhando, em parceria com o governo do Estado, as estações de metrô, terminais de ônibus e de trens com bicicletários.
- Implantação de sistemas cicloviários, inclusive com a construção de ciclovias e ciclofaixas em locais em que estas alternativas se mostrem viáveis, tanto do ponto de vista econômico quanto do aumento da eficiência do modelo existente.
- Inclusão de um programa educacional no transporte, incentivando o aumento do número de bicicletas e demais transportes não-motorizados nas ruas da cidade, educando e conscientizando motoristas, ciclistas e pedestres.
- Criar um modelo de gestão composto de um conselho com representantes do governo, da sociedade e de uma unidade estratégica de planejamento e implantação, de forma a contribuir para o alcance dos objetivos propostos.
- Trabalhar em parceria com o governo Estadual para viabilizar, junto à Cia. do Metrô, CPTM e demais autarquias estaduais, a obtenção de permissão para o ingresso de pessoas transportando bicicletas e demais veículos não-motorizados em trens e no Metrô.
- Construção de bicicletários em todas as escolas municipais, postos de saúde, creches e demais edifícios municipais.
- Propor ao poder legislativo municipal a criação de dispositivos legais que incentivem as empresas privadas sediadas no município de São Paulo a construir bicicletários em suas dependências, contribuindo assim para a efetiva viabilização do uso desse meio de transporte por seus funcionários.

São Paulo, 24 de outubro de 2004

Marta Suplicy

Figura 3.4 | Carta compromisso assinada por Marta Suplicy.

Fonte: Cedido por Willian Cruz à autora em 26/11/2020.

Figura 3.5 | Foto de Marta Suplicy recebendo a Carta de reivindicações e compromisso.

Fonte: Amigos da Bike. Cedido por Willian Cruz à autora em 26/11/2020.

Figura 3.6 | Foto de Walter Feldman recebe Carta de reivindicações e compromisso em nome de Serra.

Fonte: Amigos da Bike. Cedido por Willian Cruz à autora em 26/11/2020.

pauta da bicicleta (ROSIN, 2016) durante seu mandato como vereador pelo PSDB entre 1989 e 1992 (ver Capítulo 1), os cicloativistas ficaram “muito indignados” com a ausência do Serra³⁴. Willian Cruz indica que Walter Feldmann “falou que devíamos [os ciclistas] confiar ‘no fio do bigode’, como se fazia antigamente” e garantiu aos ciclistas que poderiam “confiar no Serra”. Quando foi eleito, entretanto, Serra “não fez nada pela bicicleta” durante o período em que foi Prefeito de São Paulo³⁵.

³⁴ Informação obtida em entrevista concedida à autora por Arturo Alcorta em 23/3/2018 e por Willian Cruz em 20/11/2020.

³⁵ Serra foi empossado Prefeito em 1/1/2005, mas deixou a Prefeitura de São Paulo depois de um ano e três meses, em 31/3/2006, para se candidatar a Governador do estado de São Paulo, conforme apresentada

A carta mostra um início de *advocacy* pela pauta da bicicleta na política pública, incluindo demandas por bicicletários, espaço dedicado para circulação de ciclistas e permissão para entrada do veículo no sistema sobre trilhos³⁶. O termo “não motorizado”, adotado no texto, era amplamente usado na época e se tornou “hegemônico em todo o marco regulatório que trata de mobilidade urbana federal e do município de São Paulo” (LEMOS, 2016, p. 18). O uso da negação do termo motorizado, entretanto, “cria uma impressão de anterioridade lógica do termo afirmativo, colocando o termo ‘motorizado’ como referencial, normal ou padrão” (LEMOS, 2016, p. 18). Por essa razão, mais recentemente, os ativistas da bicicleta e da mo-

mais à frente neste capítulo. As ações de Serra enquanto Governador serão tratadas no Capítulo 4.

³⁶ Renata Falzoni havia colocado essa última questão como centro da sua campanha ao legislativo municipal, conforme debatido no Capítulo 2.

bilidade a pé passaram a promover o uso do adjetivo “ativo”, tornando “não motorizado” um termo ultrapassado³⁷.

De modo geral, os ciclistas não confrontam as políticas pró-automóveis na carta. Não é mencionada redução de velocidade – ou qualquer medida de acalmamento de tráfego – nem alguma restrição ao espaço viário dedicado para carros. Apresentam um posicionamento que parece buscar um consenso ao indicar que ciclovias e ciclofaixas sejam construídas “em locais em que estas alternativas se mostrem viáveis, tanto do ponto de vista econômico quanto do aumento da eficiência do modelo existente”. O posicionamento político dos cicloativistas amadureceu nos anos subsequentes, possibilitando a construção da carta compromisso em 2012, conforme será debatido no Capítulo 5. Apesar de não terem suas demandas atendidas, Willian Cruz pontua que “aquele momento [...] deu a noção de que dava para a gente [ciclistas] incidir no poder público”. Enquanto, anteriormente, percebia o poder público como “muito distante”, a partir da ação da carta, viu “que dava para a gente pressionar, como cidadão, os políticos”³⁸.

Em 2005, a partir de “discussões na lista de e-mails e reuniões presenciais”, o dia e horário da Bicletada foi alterada para as sextas-feiras no final do dia, e, em abril, foi realizada “a primeira Bicletada na hora do rush” (BENICCHIO, 2013a)³⁹. A partir dessa mudança, a Bicletada começou a ganhar força e o cicloativismo a receber um novo impulso em São Paulo. Apesar de as primeiras Bicletadas na hora do rush ainda contarem com a participação de poucos ciclistas, a quantidade de participantes foi aumentando gradativamente a partir de então, e “a tradicional pedalada pela coexistência pacífica no trânsito voltou a ocupar as ruas com criatividade”⁴⁰.

Benicchio (2013b) indica que, a partir desse momento, “os participantes [das Bicletadas] conseguiram uma certa unidade nas ações, mantendo-se solidários e construindo intervenções conjuntas de contestação simbólica do domínio do automóvel e de proposição de alternativas”. Não havia “um alinhamento de visões políticas, ideológicas ou partidárias”, mas a

confiança mútua alcançada por estarem todos lutando por poderem usar bicicleta na cidade “permitiu que até mesmo os ciclistas mais conservadores politicamente apoiassem pequenas desobediências civis, como a pintura de bicicletas no solo ou o simples ato de ‘atrapalhar o trânsito’ por algumas horas do mês”. Ainda segundo Benicchio (2013b), para muitos desses jovens ciclistas, “aquelas últimas sextas-feiras do mês eram o primeiro contato com uma ação política em suas vidas”.

A Bicletada passa a ser um espaço de articulação dos ativistas, que vai se ampliando para “ações de ocupação das ruas, propaganda pelo uso da bicicleta e outras ações com maior apelo midiático” (ZÜGE JUNIOR, 2015, p. 26). Os cicloativistas realizavam inúmeras intervenções para chamar a atenção dos problemas do trânsito e para promover a inclusão da bicicleta no sistema de mobilidade. Os cicloativistas realizavam diversas intervenções performáticas. Simulavam sinalização viária, com pintura de pictograma de bicicleta no asfalto (figura 3.7 abaixo) e placas confeccionadas pelos ativistas com o pictograma de bicicleta fixadas em postes (figuras 3.8 e 3.9 a seguir). Circulavam de forma performática durante a Bicletada, por exemplo circulando com uma estrutura tubular ao redor da bicicleta que simulava o espaço ocupado por um carro (figura 3.10 a seguir). Para chamar a atenção aos problemas de poluição atmosférica, aproveitaram o *Cow Parade*⁴¹ e colocaram máscaras em algumas das vacas de fibra de vidro (figura 3.11 a seguir).

Figura 3.7 | Cicloativistas pintando pictograma da bicicleta com stencil no asfalto de uma via em São Paulo durante Bicletada de novembro de 2007.

Fotos: Thiago Benicchio.

³⁷ Em 2016, a partir da demanda dos cicloativistas, o termo “modos ativos” foi incorporado ao Plano Municipal de Mobilidade Urbana de São Paulo (Decreto 56.834/2016), ainda que o termo “não motorizado” tenha se mantido em paralelo.

³⁸ Entrevista concedida por Willian Cruz à autora em 20/11/2020.

³⁹ Há e-mail de 4/2/2004 da lista blicicletada-sp chamando para realizar Bicletada às sextas-feiras no final do dia “com o intuito de intensificar a panfletagem em horários de pico dos congestionamentos” (disponível em: <<https://lists.riseup.net/www/arc/bicicletada-sp>>, acesso: 22/09/2020), mas a mudança veio a se concretizar no ano seguinte (BENICCHIO, 2013a).

⁴⁰ Disponível em: <<http://www.apocalipsemotorizado.net/2005/04/30/32a-bicicletada-de-sao-paulo/>>. Acesso em: 4/11/2018.

⁴¹ A *Cow Parade* é “o maior evento de arte a céu aberto do mundo, que tem como objetivo democratizar a arte através da inclusão cultural. Artistas selecionados usam como suporte para a arte uma escultura de vaca feita em fibra de vidro e em tamanho natural. Elas são expostas em vias públicas e podem ser apreciadas por todos”. Disponível em: <<https://www.cowparade.com.br/cowparade>>. Acesso em: 28/8/2020.

Figura 3.8 | Cicloativistas instalando placas durante Bicletada de janeiro de 2006.
Fotos: Thiago Benicchio.

Figura 3.9 | Cicloativistas preparando placa (esquerda) e instalando-a (direita) na Praça do Patriarca, em frente à sede da Prefeitura de São Paulo.
Fotos: Thiago Benicchio.

Figura 3.10 | Fotos de cicloativistas circulando com estrutura que simula o espaço do automóvel na Bicletada de set. 2005 (esquerda) e de dez. 2005 (direita).
Fotos: Thiago Benicchio.

Figura 3.11 | Vacas de fibra de vidro do Cow Parade recebendo máscaras contra a poluição atmosférica na Bicletada do DMSC de 2005.
Fotos: Thiago Benicchio.

A partir de 2004, os ciclistas passaram a realizar eventos no Dia Mundial sem Carro (DMSC), cujo dia – 22 de setembro⁴² – havia sido oficializado no âmbito nacional pela Resolução 7/2004 do ConCidades (Conselho das Cidades), conforme tratado no próximo item. No DMSC de 2005, os cicloativistas realizaram uma Bicletada até a Câmara Municipal acompanhados do então Secretário do Verde e Meio Ambiente, Eduardo Jorge, para pressionar o poder legislativo, e, em 2006, ocuparam uma vaga de carro, cobrindo o asfalto com grama sintética para produzir uma “vaga viva”, onde os ciclistas permaneceram ao longo de todo o dia (ver figura 3.12 abaixo).

Figura 3.12 | Fotos da Vaga Viva montada no centro de São Paulo para o DMSC de 2006 com paraciclo montado com tubos de PVC na forma de um carro.
Fotos: Thiago Benicchio.

O Movimento Nossa São Paulo começou a apoiar os eventos do DMSC a partir de 2007, ampliando as atividades realizadas e a visibilidade do dia⁴³. Segundo Cruz⁴⁴, a Bicletada do DMSC de 2007 foi a que reuniu mais ciclistas:

na Bicletada do Dia Mundial sem Carro de 2007, ocupamos a [Av.] Paulista toda com bicicletas, tinha algumas centenas [de ciclistas]. Foi um momento inesquecível: eu no canteiro central (ainda sem ciclovia) escutando um silêncio de motores que eu nunca tinha visto naquela avenida, só com os sons suaves de bicicletas, ciclistas e algumas campainhas. Ali eu chorei de emoção.

Durante a Bicletada do DMSC de 2007, os ciclistas ocuparam todas as faixas de um dos lados da Av. Paulista, exceto a de ônibus (foto 3.13 a seguir). Segundo Benicchio (2013a), os ciclistas buscavam sempre deixar “livre as faixas utilizadas pelos ônibus, demonstrando que o grande entrave da mobilidade urbana é a utilização excessiva de automóveis”, e “respeito à travessia de pedestres”, ensinando aos próprios ciclistas as prioridades para os diversos usuários das vias.

⁴² 22 de setembro é internacionalmente definido como o Dia Mundial Sem Carro, evento que busca ampliar a consciência sobre os problemas do uso excessivo de carros nas cidades.

⁴³ Disponível em: <<https://vadebike.org/dia-mundial-sem-carro/>>. Acesso em: 14/12/2020.

⁴⁴ Entrevista concedida por Willian Cruz à autora em 20/11/2020.

Figura 3.13 | Bicicletada no Dia Mundial sem Carro de 2007.

Fotos: Thiago Benicchio.

No percurso da Bicicletada do DMSC de 2007, alguns policiais militares pararam uma viatura no meio da avenida e tentaram barrar o grupo que vinha pedalando e perguntaram “quem é o chefe” e falaram para uma parte do grupo “olhem, não podemos fechar a [Av.] Paulista”, mas receberam como resposta dos ciclistas “a gente é trânsito, a gente é trânsito, vamos embora gente”.

Figura 3.14 | Boneco de extraterrestre na Bicicletada do DMSC de 2007.

Fotos: Thiago Benicchio.

E os ciclistas seguiram na manifestação (FALZONI, 2007). É interessante notar que apesar de os ciclistas não estarem parados, mas em movimento e no mesmo sentido da via, foram percebidos pelos policiais como um fechamento da avenida. Segundo Bennichio⁴⁵, os cicloativistas brincavam com a ideia de que o grupo teria um líder e, na Bicicletadas do DMSC de 2007, um dos participantes levou um boneco de extra-terrestre com os dizeres “Leve-me a seu líder” (figura 3.14 ao lado).

Os cicloativistas também distribuía panfletos para motoristas durante as Bicicletadas (exemplo na figura 3.15, ao lado). Com a panfletagem, os ciclistas incidiam politicamente buscando conscientizar os motoristas para que o compartilhamento das vias fosse pacífico. Assim, essa ação tinha um papel educativo, pois os panfletos traziam “informações sobre o direito dos ciclistas de utilizarem a via e sugerindo o compartilhamento das ruas através do respeito à vida” (BENICCHIO, 2013a). Era, também, uma forma de “articulação (e ajuste) de expectativas ou visões”⁴⁶ (grifos no original, GEELS; KEMP, 2012, p. 53) sobre o uso da bicicleta e sobre os ciclistas e, assim, promover a inclusão desse *nicho* no sistema.

⁴⁵ Entrevista concedida por Thiago Benicchio à autora em 15/03/2018.

⁴⁶ Tradução própria do original em inglês: “articulation (and adjustment) of expectations and visions”.

COMPARTILHE A RUA, RESPEITE O CICLISTA!

Prezado motorista,

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

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

alívio

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

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

respeite!

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

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

www.bicicletada.org

Figura 3.15 | Um dos panfletos entregues na 32ª Bicicletada realizada em abril de 2005.

Fonte: Postagem de 30/4/2005 no *Blog Apocalipse Motorizado*. Acesso em: 4/11/2018.

Figura 3.16 | Placas fixadas em poste no DMSC de 2006, no local que veio a ser denominado oficialmente como Praça do Ciclista.

Foto: Thiago Bennichio.

A Bicicletada passou a agregar uma quantidade tão grande de ciclistas e a ganhar tamanha visibilidade que a praça utilizada como local de encontro para início dos eventos começou a ser denominada pelos participantes da Bicicletada de 2006 como Praça do Ciclista (ZÜGE JUNIOR, 2015), recebendo placa executada pelos cicloativistas com o nome da praça (figura 3.16 ao lado). Ainda em 2006, a então vereadora Soninha Francine apresentou o Projeto de Lei 658/2006 (promulgado no ano seguinte como a Lei 14.530/2007) para oficializar o espaço com o nome dado pelos ciclistas. O projeto havia sido idealizado por um de seus assessores, que era ciclista e participante das Bicicletadas⁴⁷. Esse foi mais um exemplo de articulação da pauta por meio através de uma ocupação de um cargo dentro do Estado – uma das rotinas descritas por Abers *et al.* (2014) –, como havia acontecido nas discussões do CTB na década anterior.

Segundo a justificativa apresentada junto ao Projeto de Lei (JPL 658/2006), seu objetivo era valorizar o uso daquele espaço “por grupos de ciclistas que se reúnem no local para desenvolver ações para o incentivo do uso da bicicleta como meio de transporte”. O documento frisa que o evento não apresentava viés comercial ou partidário e “nem se constitui em organização formal”, e classificava o evento como “um movimento dos cidadãos interessados em repensar e atuar nas questões relativas à mobilidade urbana e valorizar os meios não poluentes, que não ocupam espaço e permitem integração do cidadão com o espaço público”.

Nos últimos anos do período tratado neste capítulo, os cicloativistas começaram a realizar outros eventos ou a adotar outras práticas que extrapolavam o universo das bicicletadas e ampliavam a pauta dos cicloativistas. Cabe citar seis eventos que tinham como objetivo expor os efeitos degradantes das políticas de mobilidade centradas na promoção do uso de automóveis, os problemas do meio ambiente ou demonstrar apoio a outros movimentos.

O primeiro foi em 2006, quando a Fiat realizou um simpósio no teatro da PUC-SP denominado “Fiat+30: pensar e experimentar o futuro”. Como resposta, os ciclistas organizaram um contra evento que chamaram de “Fiat Menos 30” para o qual produziram um cartaz (figura

⁴⁷ Entrevista concedida por Hélio Wicher Neto à autora em 16/11/2019. Hélio é advogado e cientista social, era assessor da Vereadora Soninha Francine no período, participava ativamente das Bicicletadas e trouxe para a Vereadora a proposta de nome para a praça.

3.17 abaixo) que ressaltava os problemas ligados ao uso excessivo do carro: congestionamento, mortes e poluição atmosférica⁴⁸.

Figura 3.17 | Cartaz do contra-evento “Fiat menos 30”.

Fonte: Postagem de 14/11/2006 no Blog Apocalipse Motorizado. Acesso em: 4/11/2018.

Também em 2006, os cicloativistas organizaram o primeiro Desafio Intermodal, que passou, então, a ser realizado anualmente. O evento consiste em um tipo de competição entre os modos. O início e o final do percurso são comuns para todos os participantes, mas cada um usa um modo ou combinação de modos para o deslocamento. O objetivo “é fazer uma aferição para saber qual é o meio de transporte mais eficiente dentro de uma cidade”⁴⁹. Na primeira edição do Desafio, realizada em 2006, o percurso ia da Berrini até o centro, ao lado da Prefeitura⁵⁰.

Segundo sistematização no blog Apocalipse Motorizado⁵¹, o modo que realizou o percurso mais rápido foi a moto, demorando 44 minutos e 32 segundos, seguida de bicicleta “por ruas tranquilas”, guiada por uma mulher com 39 anos, que levou 48 minutos e 20 segundos para percorrer treze quilômetros, e bicicleta “por avenidas”, cujo percurso somou dezoito quilômetros e demorou 52 minutos e 15 segundos. A pessoa que realizou o trajeto com carro demorou uma hora e 16 segundos, ou seja, demorou quase 60% mais do que a bicicleta que usou ruas secundárias. Ainda, segundo relato no blog Apocalipse Motorizado, a motorista não achou vaga e precisou pagar um estacionamento privado. O evento vem sendo realizado anualmente e sempre apresentou a bicicleta e a moto como os modos mais rápidos para o deslocamento dentro de São Paulo (RNSP, 2015).

⁴⁸ Disponível em: <<http://www.apocalipsemotorizado.net/2006/11/14/fiat-menos-30-uma-alternativa-ao-marketing-intelectual/>>. Acesso em: 4/11/2018.

⁴⁹ Disponível em: <<http://ciclobr.org.br/desafio-intermodal/pagina/470>>. Acesso em: 5/11/2018.

⁵⁰ Postagem no site Vá de Bike no dia 25/9/2006. Disponível em: <<https://vadebike.org/2006/09/como-foi-o-desafio-intermodal/>>. Acesso em: 27/1/2021.

⁵¹ Postagem no blog Apocalipse Motorizado no dia 21/9/2006. Disponível em: <<http://www.apocalipsemotorizado.net/2006/09/21/desafio-intermodal-em-sao-paulo/>>. Acesso em: 27/1/2021.

Em 2007, a rota da Bicletada de maio foi alterada para que o percurso terminasse na USP. Naquele ano, o prédio da Reitoria havia sido ocupado por estudantes e servidores que demandavam, entre outras⁵², a contratação de professores e funcionários para a universidade, mais moradia estudantil e revogação de decretos assinados no início de 2007 pelo então Governador Serra que estariam ferindo a autonomia das universidades. O objetivo do percurso definido para a Bicletada de maio de 2007 era visitar e se solidarizar com a ocupação dos estudantes da USP. Assim, nessa Bicletada, além da ocupação das ruas e da panfletagem durante o percurso, os participantes se dirigiram até a Cidade Universitária e foram dialogar com os estudantes que ocupavam a reitoria. Essa Bicletada mostra uma ampliação – ainda que pontual e dentro do universo desses jovens – para além das questões da bicicleta e de mobilidade urbana.

Em seguida, em meados de junho de 2007, os cicloativistas fizeram mais uma Bicletada contra o G8, que foi denominada “25 contra (G)8”, em alusão aos “25 seres humanos reunidos para celebrar a vida, a convivência e a sustentabilidade em uma Bicletada pela vida”⁵³. Enquanto a “Bicletada contra o G8” realizada em 2001 era uma mobilização muito focada no anticapitalismo e anarquismo, o foco aqui era demandar ação por parte dessas nações – portanto nesse âmbito aceitando os sistemas político e econômico vigentes – e “dizer não à inércia dos 8 líderes reunidos atrás de grades e exércitos na Alemanha durante a cúpula do G8” no combate às mudanças climáticas.

Carregando placas com uma diversidade de dizeres – como “G8 terrorismo de Estado”, “Quem ganha com isso?”, “Terra em perigo” e “Cana não engana” – os cicloativistas fizeram uma peregrinação entre os consulados dos oito países: Itália, Japão, França, Alemanha Inglaterra, Rússia, Canadá e Estados Unidos. Aproveitaram o percurso para protestar também na frente da sede da Petrobrás, símbolo da produção nacional de combustíveis fósseis, e da então Villa Daslu⁵⁴, símbolo do capitalismo consumista. Nessa Bicletada, os ativistas realizaram mais uma ação simbólica: plantaram uma árvore na Praça do Ciclista, local de concentração dos ciclistas antes do evento, em homenagem ao morador de rua que havia sido morto, atropelado por um carro enquanto dormia.

⁵² Para uma lista das reivindicações, ver reportagem do G1 “Estudantes da USP alteram pauta de reivindicações” Disponível em: <<http://g1.globo.com/Noticias/Vestibular/0,MUL39646-5604,00-ESTUDANTES+DA+USP+ALTERAM+PAUTA+DE+REIVINDICACOES.html>>. Acesso em: 16/12/2020.

⁵³ Disponível em: <<http://www.apocalipsemotorizado.net/2007/06/11/25-contra-g8-25-against-g8/>>. Acesso em: 4/11/ 2018.

⁵⁴ Villa Daslu era uma grande butique multimarca que foi instalada em uma construção não terminada próxima à Berrini. Derivada de uma loja que havia sido instalada em um imóvel na Vila Nova Conceição, em uma zona estritamente residencial, a multimarca se mudou para o novo endereço em 2005. A loja fechou após uma operação da Polícia Federal contra crimes de sonegação fiscal.

Ainda em 2007, em novembro, os cicloativistas instalaram a primeira *ghost bike* paulistana, na Av. Eng. Luís Carlos Berrini, em “homenagem a um dos 84 ciclistas mortos em 2006”⁵⁵. *Ghost bike* é uma prática de cicloativistas que foi realizada pela primeira vez em 2003 nos Estados Unidos⁵⁶, simbolizando tanto uma homenagem ao ciclista morto, como um protesto contra a violência no trânsito. Segundo o blog Vá de Bike, desde essa primeira *ghost bike*, quinze mais foram instaladas em São Paulo até 2014⁵⁷.

Por fim, no dia 10 de maio de 2008, quando estava prevista a inauguração da Ponte Octavio Frias de Oliveira, conhecida como Ponte Estaiada, os cicloativistas se anteciparam à inauguração da Ponte, para a qual estava prevista uma ocupação do espaço da ponte por carros antigos⁵⁸ e realizaram um piquenique sobre a construção (figura 3.18 abaixo). O evento-protesto tinha como intuito chamar a atenção para o fato de que aquela infraestrutura, cujo custo estava em torno de duzentos milhões de reais, havia sido construída exclusivamente para carros.

Figura 3.18 | Fotos evento-protesto contra a exclusividade da Ponte Estaiada para carros.

Fotos: esquerda e direita inferior: Thiago Bennichio; direita superior: Henrique Parra.

⁵⁵ Postagem no blog Apocalipse Motorizado no dia 3/12/2007. Disponível em: <<http://www.apocalipsemotorizado.net/2007/12/03/prazer-nas-ruas/>>. Acesso em: 9/8/2020.

⁵⁶ Segundo o jornal britânico The Guardian, o primeiro registro de uma *ghost bike* foi em 2003, na cidade de Saint Louis, nos Estados Unidos. Disponível em: <<https://www.theguardian.com/lifeandstyle/2011/nov/10/ghost-bikes-memorials-cycling-victims>>. Acesso em: 9/8/2020. Apesar de serem brancas, não têm relação com as bicicletas brancas que foram disponibilizadas pelo movimento Provo em Amsterdam de meados da década de 1960 como parte do *Witte Fietsenplan* – plano de bicicletas brancas, em português (DUIZER, 2005).

⁵⁷ Disponível em: <<https://vadebike.org/2013/02/ghost-bikes/>>. Acesso em: 8/9/2020.

⁵⁸ Disponível em: <<https://www1.folha.uol.com.br/cotidiano/2008/05/400537-desfile-de-carros-antigos-inaugura-ponte-estaiada-octavio-frias-de-oliveira-em-sp.shtml>>. Acesso em: 5/11/2018.

Assim, nesse período, os cicloativistas passam de ações de rua pontuais, para mais estruturadas, iniciando tentativas de incidência no Estado e de ampliação da pauta. O processo de fortalecimento e organização dos cicloativistas apresentado neste capítulo se desdobra na institucionalização de atores da sociedade civil, com a criação das associações de ciclistas no período seguinte, conforme será tratado no Capítulo 4.

A bicicleta dentro do Estado em uma nova onda ambientalista

Durante a gestão Marta Suplicy no executivo Municipal, a CET, então presidida por Chico Macena, incluiu a bicicleta no Plano Municipal de Circulação Viária e de Transporte em 2002, reconhecendo-a como veículo e como parte do trânsito, seguindo a definição do CTB que havia sido aprovado na década anterior. Macena se tornou um *empreendedor político* da pauta da bicicleta notório por promover a agenda da bicicleta no legislativo municipal, particularmente por propor três projetos de lei ligados ao tema: em 2005, propôs o PL 599 que “dispõe sobre a criação do Sistema Cicloviário no Município de São Paulo”, aprovado em 2007 como Lei 14.266; em 2009, propôs o PL 256 instituindo a rota ciclo-turística “Márcia Prado” entre o Grajaú e a Ilha de Bororé, promulgado como Lei 15.094/2010; e em 2010, apresentou o PL 484 para criação do Museu da Bicicleta em São Paulo, ainda em tramitação em fevereiro de 2021.

Ainda que a inclusão da bicicleta no Plano não tenha promovido a implantação de uma política pública para circulação de ciclistas, o documento apresenta uma proposta, que foi retomada posteriormente. Para desestimular e, assim,

reduzir a circulação de veículos de transporte individual privado onde se julgar necessário, a SMT [Secretaria Municipal de Transportes] poderá regular a oferta de vagas de estacionamento, implantando restrição gradativa das vagas nas vias públicas nas áreas congestionadas, saturadas ou passíveis de saturação. O espaço viário resultante da restrição da oferta de vagas de estacionamento deverá ser destinado prioritariamente ao transporte coletivo, a pé ou por bicicletas (SMT, 2002, p. 80).

Assim, o Plano de 2002 apresenta a mudança de destinação de uso no leito viário de estacionamento para circulação de ciclistas como uma opção. Na gestão Haddad (2014-2016), quando Chico Macena volta a trabalhar junto ao executivo, uma das principais tipologias de infraestrutura para circulação de bicicleta adotada foi a ciclofaixa sobre espaço anteriormente dedicado para estacionamento de veículos, conforme será debatido no Capítulo 5. Ainda, muitas das definições trazidas já no Plano foram levadas para a Lei do Sistema Cicloviário de 2007 (Lei 14.266/2007) e foi incorporado também no Plano Diretor Estratégico (PDE), cuja revisão se deu durante a gestão Haddad.

No nível federal, foi criado o Ministério das Cidades em 2003 (Decreto 4.665/2003), que incluía a Secretaria do Transporte e da Mobilidade Urbana (SeMob) e o ConCidades, com objetivo de “delinear os princípios e as diretrizes da Política Nacional de Desenvolvimento Urbano”

(BRASIL, 2007, p. 13). Segundo Xavier (2011), na primeira Conferências das Cidades, realizada ainda em 2003, “a grande maioria dos municípios incluiu o pedido de ciclovias e ciclofaixas nas reivindicações apresentadas” (p. 152), o que serviu como incentivo para que a SeMob retomasse “a política nacional pelo uso da bicicleta como transporte” (p. 153).

Em novembro do mesmo ano, a SeMob iniciou “uma série de encontros” (p. 153) do Fórum Nacional do Programa Bicicleta Brasil. Os encontros contavam com uma grande diversidade de participantes, incluindo atores da sociedade civil, do Estado e das fabricantes de bicicletas. A lista de participantes, que consta do Anexo 3 do Caderno de Referência para Elaboração de Plano de Mobilidade por Bicicleta nas Cidades, inclui Arturo Alcorta, Meli Malatesta, Suzana Nogueira (que veio a ser coordenadora do Departamento Ciclovitário na CET de São Paulo entre 2013 e 2017), Ana Hoffmann (funcionária da SVMA que trabalhava com Gunther Bantel no Projeto Ciclista), Antônio Miranda, o próprio Gunther Bantel, e representantes da Abraciclo e de fabricantes de bicicleta, como Caloi e Sundown, além de ativistas e gestores públicos de outros estados e municípios do Brasil. Ainda em 2004, o ConCidades publicou a Resolução 7/2004, que se manifestava “favorável à campanha ‘Jornada Mundial na cidade sem meu carro’” (art. 1º), definindo o Dia Mundial Sem Carro como sendo o dia 22 de setembro de cada ano para proporcionar “ao menos um dia de reflexão sobre a utilização dos automóveis nas cidades” (alínea a).

Segundo o Caderno de Referências para elaboração de Plano de Mobilidade por Bicicleta nas Cidades (BRASIL, 2007), a Resolução foi também “fator gerador para a criação do Programa Nacional de Mobilidade por Bicicleta – Bicicleta Brasil” (p. 13), primeiro “programa específico para a bicicleta” (p. 25) do Brasil, lançado no Dia Mundial sem Carro daquele mesmo ano. Segundo Xavier (2011), apontar a Resolução 7/2004 como “fator gerador” foi também “uma forma de [o Ministério das Cidades] oficializar o trabalho de muitos atores/agentes que já vinham trabalhando pela retomada da Política Nacional de Mobilidade por Bicicleta desde os tempos do GEIPOT, e desde que se iniciaram os movimentos de cicloativismo” (p. 155) no Brasil. A autora argumenta ainda que,

embora desde o final dos anos oitenta tivesse havido um hiato no que se considera a Política Nacional pela Mobilidade por Bicicleta ou Ciclovitória ‘oficial’, quando a SeMob do Ministério das Cidades entra em cena, o movimento continuava a existir por parte dos agentes sociais, técnicos e representantes do setor de produção e comércio das bicicletas - a ação nunca chegou a morrer (p. 157).

Já no nível municipal, os primeiros anos do século XXI apresentaram alguns avanços no sentido de institucionalização da pauta da bicicleta, mas também no uso mais democrático das ruas. Em 2004, a então Prefeita Marta Suplicy criou o Programa “Domingo na Paulista”,

quando o acesso de carros à avenida Paulista era bloqueado entre a alameda Casa Branca e a rua Pamplona das 9h às 14h, e uma diversidade de eventos eram realizados nesse espaço⁵⁹. Apesar de não ter relação com demandas da sociedade civil, e muito menos de ciclistas, e ter sido cancelado em seguida por José Serra, sucessor de Suplicy no executivo municipal, o programa sinaliza um caminho no qual a gestão petista seguinte avançou, como veremos no Capítulo 5.

Ainda nos primeiros anos dos anos 2000, a bicicleta retorna às mesas de planejamento público municipal a partir de mais uma força exógena ambientalista: a entrada do município de São Paulo no *Clean Air Initiative* (CAI) em 2003-2004⁶⁰. A iniciativa era fomentada pelo Banco Mundial e recebia recursos do Global Environment Facility para desenvolvimento de um projeto com objetivos de “dar suporte à Região da América Latina para melhorar a qualidade do ar”⁶¹, ou seja, diretamente ligado à pauta ambiental. A partir disso, foi criado, nos últimos anos da gestão Marta Suplicy (2000-2004), um novo grupo de trabalho no executivo municipal, que veio a ser denominado Grupo de Trabalho Bicicleta (GT Bicicleta). Inicialmente o grupo seria coordenado pela Secretaria Municipal de Transportes (SMT), mas como essa secretaria priorizou dentro do projeto questões relativas aos modos motorizados – em outras palavras, deu maior importância a eles –, o tema da bicicleta foi passado para a SVMA, onde o GT foi criado sob coordenação de Laura Ceneviva⁶².

A proposta do grupo “era de elaborar um dos eixos [da proposta da CAI], [que era] um projeto piloto para implantar a primeira ciclovia, já não nos moldes anteriores, mas com todos os elementos de sinalização e que fosse um caso para ser depois seguido na cidade”⁶³. Assim, o GT Bicicleta tinha como objetivo principal definir uma área para receber infraestrutura ciclovitória no âmbito do Programa de Melhoria do Transporte e da Qualidade do Ar do CAI. Na visão de Ceneviva⁶⁴, o grupo tinha também como objetivo “possibilitar a construção de um arcabouço de experiências que subsidiasse a replicação daquele modelo”. Para o grupo poder “fazer uma

⁵⁹ Como exemplo, ver: <https://www1.folha.uol.com.br/fsp/cotidian/ff0609200411.htm> e https://www.sescsp.org.br/online/artigo/compartilhar/2379_DOSSIE. Acesso em: 9/9/2020.

⁶⁰ Entrevista concedida por Laura Ceneviva à autora em 4/8/2017.

⁶¹ Tradução própria do original em inglês: “*support cities in the Latin American Region to improve air quality*”. Disponível em: <http://www.un.org/esa/gite/cleanfuels/cai-lac.pdf>. Acesso em: 28/10/2018.

⁶² Informações obtidas em entrevista concedida por Laura Ceneviva à autora em 4/8/2017 e por Maria Ermelina (Meli) Malatesta à autora em 3/8/2018.

⁶³ Entrevista concedida por Suzana Nogueira à autora em 17/7/2018. Suzana Nogueira era funcionária da SPTrans quando o grupo foi constituído e participou dele representando a SPTrans e por ter prática com análise de dados e georreferenciamento. Em 2013, ela passou a coordenar o Departamento de Planejamento Ciclovitário dentro da CET-SP, criado em 2009, substituindo Meli Malatesta.

⁶⁴ Entrevista concedida por Laura Ceneviva à autora em 4/8/2017.

escolha” acerca da proposta para a ciclovia, era necessário “pegar os dados que tinham de bicicleta e estabelecer um estudo para definir qual seria essa infraestrutura”⁶⁵.

Laura Ceneviva, secretária executiva da CAI, organizou o grupo em parceria com Ana Hoffmann, então funcionária da Divisão de Políticas Públicas da SVMA. Hoffmann havia se tornado uma defensora de políticas para bicicleta dentro da Secretaria a partir do trabalho com Bantel no Projeto Ciclista, se tornando uma ativista dentro do Estado desde então. Ceneviva e Hoffmann foram chamando atores que, na visão de Ceneviva⁶⁶, poderiam contribuir com a discussão. Assim, convidaram representantes de outros órgãos governamentais (secretarias e empresas públicas)⁶⁷ e atores da sociedade civil (GT, 2005)⁶⁸, propiciando uma “articulação institucional inédita” (BRASIL, 2007, p. 200).

No Relatório do GT Bicicleta (GT, 2005) estão indicados dois atores como “sociedade civil organizada”: Arturo Alcorta da Escola, da Bicicleta, e Sérgio Bianco⁶⁹, da Associação Nacional de Transportes Públicos (ANTP). Segundo Ceneviva, Alcorta foi chamado a participar do grupo por indicação de Renata Falzoni que havia sido “colega de classe [de Ceneviva] na faculdade” e Sergio Bianco foi indicado pelo próprio Arturo Alcorta⁷⁰. É interessante notar que muitos dos cicloativistas ativos desde a década de 1980 e que continuam ativo na primeira década do século XXI estavam articulados a partir de relações mais pessoais, como tendo sido amigos de infância ou colegas na faculdade. Desse modo, percebe-se que a dinâmica estabelecida por Ceneviva e Hoffmann na relação com atores da sociedade civil enquadra a natureza da representação social quando entra na institucionalidade.

Assim, os atores eram indicados como “sociedade civil”, mas “até então [a participação social] era muito pouco representativa”⁷¹. Benicchio⁷² também critica o fato de indivíduos específicos

serem chamados por contato e não por um processo mais democrático, pontuando que esse “era o tempo dos ING (indivíduos não governamentais)”. De fato, nesse momento, não existia uma sociedade civil organizada e institucionalizada demandando por políticas cicloviárias, com representantes que pudessem ser chamados a participar, mas havia dois grupos: (1) um de colegas e amigos que há anos vinham buscando influenciar politicamente; e (2) outro grupo mais amplo e com origens mais diversas. É parte dos ciclistas do segundo grupo que vai conduzir a sua organização na direção da institucionalização como associação, conforme será debatido no próximo capítulo.

Os debates e estudos realizados pelo GT Bicicleta foram consolidados em 2005 (GT, 2005) em um relatório que incluiu definição de parâmetros e “análises, de aspectos positivos e negativos”, utilizando “o que tinha na ocasião de dados que eram muito poucos”, incluindo “a pesquisa OD com todas as suas fragilidades”⁷³, [...] outros índices territoriais, como topografia, atratividade” que foram sendo mapeados. A partir disso gerou-se “o relatório de proposta, de análises técnicas para definição dessa infraestrutura”⁷⁴. Segundo Malatesta⁷⁵, a partir da análise dos dados da OD, percebeu-se “que [o uso mais intenso de bicicleta] já estava nos extremos da cidade”, principalmente no extremo norte, leste e sul da capital e “um pouquinho na região oeste”. O mapa 3.1 a seguir mostra muitas viagens por quilômetro quadrado fora do centro expandido, particularmente no sudeste, nordeste e leste, e um núcleo de concentração de viagens no Jardim Paulistano e Pinheiros, bairros de classes mais altas.

O grupo propôs uma intervenção piloto no “prolongamento da Radial Leste”⁷⁶, “composto pelas avenidas Eng. Sidney Aparecido de Moraes e José Pinheiro Borges, ligando a Estação Corinthians Itaquera até o Mercado Municipal de Guaianases” (MALATESTA, 2012, p. 41). A proposta era composta por

uma ciclovia com 9,6 km e [era] prevista a implantação de três bicicletários. Um deles junto a última estação do metrô, em Itaquera; outro, no centro de Itaquera; e um terceiro próximo do terminal do sistema de trem metropolitano, em Guaianazes. Para todos os estacionamentos, o propósito era permitir a integração de viagens de bicicletas, de forma combinada com o transporte coletivo (BRASIL, 2007, p. 201).

entrevistou cicloativistas. Disponível em: <<https://www.youtube.com/watch?v=4eWvSwzkidE>>. Acesso em: 28/08/2020.

⁷³ Para uma crítica à pesquisa OD como fonte de dados para o uso da bicicleta ver Lemos *et al.* (2017).

⁷⁴ Entrevista concedida por Suzana Nogueira à autora em 17/7/2018.

⁷⁵ Entrevista concedida por por Maria Ermelina (Meli) Malatesta à autora em 3/8/2018

⁷⁶ Entrevista concedida por Suzana Nogueira à autora em 17/7/2018.

⁶⁵ Entrevista concedida por Suzana Nogueira à autora em 17/7/2018.

⁶⁶ Entrevista concedida por Laura Ceneviva à autora em 4/8/2017.

⁶⁷ O Relatório do GT Bicicleta, publicado em julho de 2005, inclui como equipe técnica: as Secretarias do Verde e Meio Ambiente, de Transportes, de Planejamento; as empresas municipais CET e SPTrans; empresas estaduais Metrô e CPTM.

⁶⁸ Entrevista concedida por Laura Ceneviva à autora em 4/8/2017.

⁶⁹ Sergio Bianco era arquiteto e urbanista, trabalhou no ANTP e participou do GT Bicicleta na SVMA. Participou também, ao lado de Bantel, das discussões sobre o CTB no Congresso Nacional.

⁷⁰ Entrevista concedida por Laura Ceneviva à autora em 4/8/2017.

⁷¹ Entrevista concedida por Suzana Nogueira à autora em 17/7/2018.

⁷² Entrevista concedida por Thiago Benicchio à autora em 13/7/2017. Benicchio se tornou cicloativista em meados da década de 2000. Segundo relata, vivências pessoais de problemas decorrentes das políticas de mobilidade focadas no automóvel o levaram a realizar um vídeo, junto com Branca Nunes, intitulado “Sociedade do Automóvel”. Inicialmente realizado como trabalho de conclusão do curso de jornalismo em 2004, o vídeo foi reeditado e publicado em 2005. Para o trabalho, acompanhou Bicicletadas e

A partir das análises com os dados da OD, o grupo realizou onze vistorias (ALCORTA, s.d.) e elaborou propostas para vias nas quatro regiões e um plano com mais de cem quilômetros de infraestrutura cicloviária (MALATESTA, 2012), além da proposta de intervenção piloto para o CAI no prolongamento da Radial Leste (BRASIL, 2007)⁷⁷. O documento ao qual se teve acesso, entretanto, apresenta como proposta somente a metodologia para a definição da área piloto, denominada “Matriz de suporte à decisão”, e um conjunto de propostas para áreas que foram vistoriadas pelos integrantes do grupo, espacializadas no mapa 3.2 a seguir.

A Matriz consiste em dez características a serem avaliadas para, então, receberem pontuação caso a caso⁷⁸, mas pondera-se no documento que a proposta se constitui como “um esforço metodológico” e uma “referência inicial que auxilie na tomada de decisão pela administração municipal na definição de ligações prioritárias a serem implantadas”, mas não decisiva. Ressalta-se ainda que “as condições observadas podem mudar segundo investimentos que venham a ser realizados nos locais vistoriados” (GT, 2005, p. 61).

Segundo Malatesta (2012), o grupo também elaborou um plano “com propostas de infraestrutura cicloviária” que foram apresentadas para as subprefeituras e “constituíram-se nas diretrizes para a implementação da política municipal de uso da bicicleta como meio de transporte” (p. 39). Segundo a autora, foram propostos: 17,3 km para a Região Norte, 33,2 km para Sul, 44,4 quilômetros para Leste, e 8,5 quilômetroso para Oeste. A Região Leste continuou concentrando uma proporção grande de trechos (mais de 40%) e a tipologia “ciclovía” continuou sendo a mais frequentemente proposta, somando quase 70% dos trechos.

O plano foi divulgado para as subprefeituras e alguns trechos chegaram a ser implantados, mas nem todos foram concluídos e alguns foram desativados alguns anos depois. Um exemplo dado por Malatesta (2012) é a faixa implantada “ao longo do acostamento direito da Estrada da Colônia, em Parelheiros, com 1,7 km” (p. 41). Após uma promessa da Prefeitura de ampliá-la em

⁷⁷ Informação obtida também em entrevista concedida por Suzana Nogueira à autora em 17/7/2018.

⁷⁸ As características definidas foram: (i) topografia, avaliando “altimetria e acidentalidade (rampa máxima)”; (ii) acessibilidade e barreiras físicas “para se chegar até um terminal do sistema estrutural de transporte”; (iii) acessibilidade a equipamentos públicos, considerando “se a via [...] atende equipamentos” de saúde, ensino e trabalho; (iv) conexão com outros modos, considerando a “articulação com ônibus, metrô e trem”; (v) acessibilidade aos terminais, com avaliação sobre a facilidade para acessar os terminais, inclusive tráfego no entorno; (vi) capacidade prevista bicicletário no terminal; (vii) potencial de qualificação urbana, considerando “a facilidade ou dificuldade” para construir a ciclovía; (viii) benefício social, avaliando as necessidades e o tamanho da população a ser beneficiada; (ix) inserção da bicicleta na via, com ponderação sobre as condições físicas, viárias e de tráfego na via; e, por fim, (x) custo, com estimativa aproximada sobre quanto custaria a intervenção proposta (GT, 2005, p. 60).

2009⁷⁹, a ciclovia foi desativada em 2011⁸⁰, o que resultou em reclamações de cicloativistas⁸¹. O único trecho que foi implantado naquele momento e perdurou até ser reestruturado em 2016, durante a gestão Haddad, foi na Av. Inajar de Souza, construída em 2007.

Cabe ressaltar que, no plano de 2005, aparece pela primeira vez a proposta de ciclovia para a Av. Eliseu de Almeida⁸². O projeto básico para uma rede no Butantã com dezesseis quilômetros, que tinha essa avenida como eixo principal (mapa 3.3 abaixo) foi elaborado em parceria entre Arturo Alcorta⁸³ e o ITDP (*Institute for Transportation and Development Policy*) e, segundo Malatesta (2012), foi doado à Prefeitura de São Paulo pelo instituto, mas não foi implantado.

Mapa 3.3 | Rede cicloviária proposta para o Butantã por Alcorta em parceria com ITDP.

Fonte: Alcorta (s.d.).

⁷⁹ Disponível em: <https://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/upload/subprefeituras/boletins_das_subprefeituras/2009/parelheiros_2009-02.pdf>. Acesso em: 9/9/2020.

⁸⁰ O Estado de São Paulo, 29/3/2011.

⁸¹ Disponível em: <<http://vadebike.org/2011/04/demolicao-da-ciclovias-de-parelheiros-justificando-o-injustificavel/>>. Acesso em: 9/9/2020.

⁸² A Av. Eliseu de Almeida foi uma das “novas avenidas” avaliadas pela CET na década de 1980 para receber infraestrutura cicloviária, mas não foi contemplada pelo plano com proposta e veio a se tornar uma demanda notória de cicloativistas. As contagens de ciclistas realizadas pela Ciclocidade – associação constituída em 2009, conforme será debatido no Capítulo 4 – na avenida mostraram um crescimento expressivo de ciclistas após a implantação da ciclovia em 2015. Essa ciclovia como demanda da sociedade civil, sua implantação e consequente aumento do uso da via por ciclistas será debatido no Capítulo 5.

⁸³ Entrevista concedida por Arturo Alcorta à autora em 23/3/2018.

A ciclovia foi também incorporada na proposta da Operação Urbana Consorciada (OUC) Butantã-Vila Sônia⁸⁴, cujo traçado pode ser observado no mapa 3.4 a seguir. A proposta da Operação indicava tratar a avenida Eliseu de Almeida “como avenida-parque, conectando os parques nas suas proximidades e recebendo uma ciclovia em toda a sua extensão”⁸⁵, mas também não saiu do papel.

No último ano da gestão Suplicy, a Prefeitura desenvolveu os Planos Regionais, complementares ao PDE de 2002 (Lei 13.430/2002). Segundo Ceneviva⁸⁶, o GT “estudou distrito a distrito de cada região da cidade, identificou os problemas ambientais e questões” e encaminhou “para cada subprefeitura, subsídios ambientais para elaboração dos Planos Regionais”. No material que foi enviado, o grupo inseriu “a questão da bicicleta, que já tinha sido amadurecida no tempo do Projeto Ciclista”, mas a decisão de incluir ou não a bicicleta nos planos foi tomada por cada Subprefeitura. Como resultado, em algumas subprefeituras foram propostas pequenas redes, como Vila Mariana e Santo Amaro, e em outras não foi incluída nenhuma proposta de ciclovia, como Ipiranga e Sé (Lei 13.885/2004). De todo modo, a infraestrutura que foi incluída nos Planos Regionais também não foi implementado.

Em setembro de 2005, primeiro ano da gestão Serra na Prefeitura, o grupo fez uma apresentação do diagnóstico e das propostas para o então chefe do Executivo municipal, José Serra, e seus secretários. Segundo Ceneviva⁸⁷, Serra indicou na reunião que já havia sido convencido sobre a importância da bicicleta quando morou fora do país, quando teria tido “a oportunidade de ver a utilidade da bicicleta como meio de transporte”. Serra teria indicado também que “o fomento ao uso da bicicleta” não seria mais “uma atividade da Secretaria do Verde”, mas passaria a ser uma diretriz do governo dele, e que não seria mais só a SMVA a “fazer bicicleta”. Ainda segundo Ceneviva, os secretários ali presentes não se convenceram, mas que “do ponto de vista da visão política” o Serra havia “comprado a ideia”. Ainda que, a própria Laura Ceneviva pontue que nada foi realizado por ele naquele momento.

Em março do ano seguinte, Serra abandonou o cargo de Prefeito para se candidatar ao Governo do Estado de São Paulo e foi eleito para o mandato 2007-2010. Com a Prefeitura já na gestão Kassab, e a partir da experiência de trabalho do GT Bicicleta, “entendeu-se que era muito im-

⁸⁴ Proposta no Plano Diretor Estratégico de 2002 (Lei 13.430/2002) e no Plano Regional do Butantã em 2004 (Lei 13.885/2004, anexo X), a minuta do Projeto de Lei para a Operação Urbana Consorciada Butantã-Vila Sônia foi concluída em 2005, na gestão José Serra (BARROS, 2013).

⁸⁵ Disponível em: <<https://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/urbanismo/noticias/?p=19286>>. Acesso em: 3/11/2018.

⁸⁶ Entrevista concedida por Laura Ceneviva à autora em 4/8/2017.

⁸⁷ Entrevista concedida por Laura Ceneviva à autora em 4/8/2017.

portante [...] ter um grupo de trabalho intersecretarial falando sobre as ações de bicicleta”⁸⁸. O grupo foi, então, formalizado por uma Portaria em 2006⁸⁹, ainda dentro da SVMA, como Grupo Executivo para Melhoramentos Ciclovitários Pró-Ciclista (Pró-Ciclista).

A participação formal da sociedade civil não foi incluída, ainda que fossem reuniões “abertas e a palavra garantida aos cidadãos” (ITDP, 2015, p. 6). Para justificar a ausência de previsão de participação social na Portaria, Ceneviva⁹⁰ afirma que, no momento do GT Bicicleta, a participação de atores sociais foi importante para construir um amadurecimento sobre a questão, mas que a responsabilidade de construir a política pública seria do poder público, e não da sociedade civil. Segundo ela, “o foco [do Pró-Ciclista] era [o poder público] assumir” a questão, “fazer tudo para que a coisa [a política ciclovitária] aconteça”, “porque do ponto de vista da política ambiental, quanto mais gente andar de bicicleta, melhor”.

Segundo Nogueira⁹¹, nesse momento foram mapeadas “todas as intervenções e todos os potenciais” para a bicicleta e produzido “o primeiro diagnóstico” sobre a questão. Apesar de já terem sido produzidos planos anteriores pela CET, no começo da década de 1980 e 1990, Nogueira pontua que isso havia ficado adormecido dentro do órgão. Complementa que inclusive o Boletim Técnico da CET n° 50, que foi produzido sobre as políticas ciclovitárias, trata desses planos “como se isso fosse uma coisa do passado”. Enquanto isso, Nogueira indica que foram sendo amadurecidos dentro da SVMA “os processos de licenciamento, a visão, a questão de financiamento para a política ciclovitária”, produzindo avanços que foram ser efetivados somente posteriormente, como a utilização de recursos do FEMA (Fundo Estadual do Meio Ambiente) para promover políticas ciclovitárias. Nogueira defende que o Pró-Ciclista “foi o grande indutor, em vários sentidos, [...] da política ciclovitária, porque muitas ações que foram realizadas”, incluindo “coisas que aconteceram recentemente”, a base e “a construção [delas] foi feita naquele momento da formalização do Pró-Ciclista”.

Até a saída de José Serra da Prefeitura de São Paulo e o final dos dois primeiros anos de gestão Kassab, muito pouco foi implantado de infraestrutura para bicicleta, se restringindo a trechos de cerca de um quilômetro espalhados na cidade e um trecho um pouco mais longo na Zona Norte. O que foi efetivamente realizado até então foi um conjunto de planos, além do amadurecimento da questão e a formação de um grupo pró-bicicleta no interior da burocracia do Estado.

⁸⁸ Entrevista concedida por Suzana Nogueira à autora em 17/7/2018.

⁸⁹ Portaria 1.918/2006, redigida pela própria Ceneviva. Entrevista concedida por Laura Ceneviva à autora em 4/8/2017.

⁹⁰ Entrevista concedida por Laura Ceneviva à autora em 4/8/2017.

⁹¹ Entrevista concedida por Suzana Nogueira à autora em 17/7/2018.

Balanço do período

O debate apresentado neste capítulo se inicia na virada para o séc. XXI e termina em 2007, ilustrado no esquema a seguir. O momento de fechamento do período foi definido assim por anteceder o início da implantação de políticas ciclovias, a ser debatido no Capítulo 4, a seguir. Inicia-se com o surgimento de uma nova mobilização, conduzida por novos atores, em torno da bicicleta. Com a nova geração de cicloativistas, surge a Bicicletada. Inicialmente a bicicleta é incorporada por esses jovens estudantes como elemento de coerência na luta anticapitalista, ou seja, como um meio de transporte subversivo no mundo capitalista e dominado pelo carro. Nos anos subsequentes, torna-se o elemento central de demandas desses jovens. Nos primeiros anos, são criados também alguns canais de comunicação dos cicloativistas e uma lista de e-mail especificamente para a Bicicletada de São Paulo. A Bicicletada, que no primeiro momento era realizada aos sábados e contava com um número reduzido de participantes, foi perdendo força até meados da década quando quase foi extinta. Apesar de ter durado pouco tempo, alguns dos ativistas desse período organizaram uma coletânea com textos que serviram de referência para os jovens que vão se somando à luta nos anos seguintes.

A partir de 2004, os ciclistas começam a promover ações mais estruturadas e passam a realizar militância direta para além do ato de ocupar as ruas pedalando em grupo. Nas eleições desse ano, os ciclistas elaboraram uma carta compromisso e entregam para os principais candidatos ao executivo municipal. A partir de 2005, decidem alterar o dia e horário das Bicicletadas mensais para a “hora do rush” e o evento – assim como o próprio ativismo – ganha um novo impulso, agregando cada vez mais participantes e se tornando um espaço mais fortalecido para articulação política.

Os cicloativistas passam a realizar intervenções sistemáticas na cidade, como sinalização viária “extraoficial”, afixação de faixas pela cidade, distribuição de panfletos defendendo a causa, e alguns circulavam de forma performática, por exemplo simbolizando o espaço ocupado pelos carros. Além disso, aproveitavam eventos na cidade, como a colocação de máscaras nas vacas de fibra de vidro do *Cow Paredo* para ressaltar os problemas com poluição atmosférica, e o Dia Mundial sem Carro, quando passaram a organizar eventos para promover reflexão sobre o uso excessivo de carro.

A dimensão que as Bicicletadas estavam alcançando passa a ter desdobramentos mais concretos na cidade, ainda que fossem simbólicos, como a oficialização do nome da Praça do Ciclista. No final do período, os cicloativistas ampliam o rol de ações para além da Bicicletada, organizando eventos que voltam a criticar o capitalismo e a hegemonia da automobilidade. Os eventos incluem críticas à indústria automobilística, à falta de segurança no trânsito, à suposta eficiência do carro para se deslocar na cidade e à produção de espaços exclusivos para carros, mas também apoio à mobilização de estudantes da USP, que não tinha relação com mobilidade ou o uso da bicicleta.

No âmbito do Estado, a criação do Ministério das Cidades em 2003 produz um novo desenrolar de discussões sobre a pauta ciclovias. Além da realização de um Fórum, que contou com a participação de atores de vários campos – incluindo cicloativistas de São Paulo –, oficializaram o Dia Mundial sem Carro no Brasil e lançaram o Programa Nacional de Mobilidade por Bicicleta. Ainda que o Programa não tenha avançado para políticas públicas mais concretas, faz parte do processo de construção e institucionalização da pauta no Estado no nível nacional.

Em São Paulo, no último ano de seu mandato, a Prefeita Marta Suplicy lança o programa “Domingo na Paulista”, fechando um pequeno trecho da avenida de mesmo nome. Apesar de ter sido cancelado no ano seguinte e não ter relação com demandas civis, o Programa foi um primeiro passo para um caminho de redistribuição dos espaços da cidade e que será retomado alguns anos depois, na gestão Fernando Haddad. A abertura da Av. Paulista para as pessoas e o simbolismo que envolve realizar essa política nesse local serão discutidos no Capítulo 5.

É também no período deste capítulo que a pauta da bicicleta recebe mais um impulso exógeno, com São Paulo entrando para o CAI, iniciativa fomentada pelo Banco Mundial com foco na melhoria da qualidade do ar, e a bicicleta é incluída como um dos eixos de trabalho. A SMT passou esse eixo de trabalho para a SVMA, que, para construir a proposta dentro do eixo, criou o GT Bicicleta: um novo grupo de trabalho intersecretarial com participação de alguns cicloativistas convidados. A partir do trabalho realizado pelo grupo, a equipe da SVMA que participava do GT incorporou a bicicleta nos “subsídios ambientais” que foram enviados para que as subprefeituras construíssem os Planos Regionais, promulgados em 2004.

Em 2005, o GT apresenta estudos e propostas para o então Prefeito José Serra, mas ele abandona o cargo na sequência para concorrer ao Governo do Estado, e Gilberto Kassab, seu vice, assume a Prefeitura no primeiro semestre de 2006. Em 2006, o GT Bicicleta foi formalizado e passa a se chamar Pró-Ciclista, mas a participação da sociedade civil foi excluída, ainda que fosse permitido que os cicloativistas presenciassem e falassem durante as reuniões.

Assim, como mencionado, é nesse no período que a agenda da bicicleta cresce tanto na sociedade civil como no Estado. Os cicloativistas passam a realizar as Bicicletadas, que se tornam eventos mensais, ainda que no primeiro momento continuem com poucos integrantes. Eles realizam ações de rua pontuais e passam a se articular virtualmente nas listas de e-mail. Consequentemente, as ações dos ciclistas vão se mostrando cada vez mais organizadas, mas ainda com poucas demandas diretamente para o Estado. Realizam particularmente ações diretas de ocupação das ruas e conscientização de motoristas. Apesar da ampliação do grupo de cicloativistas e de sua maior organização, a construção da pauta dentro do Estado nesse momento ainda se manteve fundamentalmente conduzida de forma tecnocrática e ligada à questão ambientalista.

Similarmente à década anterior, a SVMA organizou um grupo de trabalho intersecretarial onde a pauta foi discutida e construída como agenda. Após um período de debates, o grupo elabora algumas propostas e leva a pauta da bicicleta para ser incluída na legislação urbanística, através dos Planos Regionais. O grupo também apresenta as propostas para o Prefeito, então José Serra. Serra indica estar de acordo e que vai promover a pauta no executivo municipal como um todo, e não somente dentro da SVMA, mas abandona o cargo de Prefeito para concorrer ao de Governador do Estado. Assim, apesar de a pauta ter crescido no Estado e na sociedade civil, o período termina com políticas para bicicleta incluídas em planos e em legislação, mas não implementadas na prática.

Esquema 3.1 | Esquema de interação entre atores e instituições, e os produtos (outputs) entre 2000 e 2007.

Fonte: Elaboração própria.

PARTE 2

A INCORPORAÇÃO DA BICICLETA NO SISTEMA DE MOBILIDADE

CAPÍTULO 4

A POLÍTICA CICLOVIÁRIA COMEÇA A SAIR DO PAPEL, MAS NÃO OCUPA ESPAÇO

O período discutido neste capítulo se inicia em 2007, quando o Governo do Estado de São Paulo começa a implementar políticas cicloviárias por meio de suas empresas, e termina em 2012, quando se encerra a gestão Kassab na Prefeitura e se inicia a gestão Haddad, que apresenta um novo ritmo e amplitude da implementação da política cicloviária. As questões tratadas foram divididas em dois subcapítulos.

O primeiro discute a bicicleta sendo incorporada como ferramenta de marketing pelo Estado e por empresas privadas que não têm relação com a indústria da bicicleta. Inicia-se com o Estado implementando políticas para bicicleta junto a suas empresas, CPTM¹ e Metrô (Companhia do Metropolitano de São Paulo). É apresentado, então, o primeiro sistema de compartilhamento de bicicleta a ser oferecido na capital, sob financiamento da Porto Seguro. Segue para as Ciclofaixas Operacionais de Lazer, cujo principal patrocinador é a Bradesco Seguros, e, então, para dois sistemas paralelos de compartilhamento de bicicleta, um sob o financiamento também da Bradesco, e o outro sendo patrocinado pelo Itaú Unibanco.

O segundo subcapítulo aborda os avanços e as mudanças na institucionalização da agenda da bicicleta no Estado e na sociedade civil. Inicia-se tratando da transferência do Pró-Ciclista para

¹ Empresa, também do Governo do Estado de São Paulo, que opera o sistema de trens de subúrbio, estabelecendo as conexões sobre trilhos para alguns municípios da região metropolitana.

a SMT e subsequente criação de um departamento específico dentro da SMT² para cuidar de questões relacionadas à pauta. Em seguida é discutida a institucionalização da sociedade civil em torno da agenda da bicicleta e o financiamento que esses atores passam a receber das mesmas empresas que haviam começado a financiar o sistema de compartilhamento de bicicletas. Por fim, são debatidos acontecimentos do último ano da gestão Kassab que realinham o cenário de luta do cicloativismo.

² Atualmente denominada Secretaria Municipal de Mobilidade e Transporte.

4.1 | Bicicleta como marketing e a entrada do financiamento de empresas privadas

Este subcapítulo debate o momento no qual o Estado inicia a implementação de políticas e serviços públicos ligados à bicicleta, bem como a entrada de empresas não ligadas à indústria da bicicleta no financiamento de parte dessas políticas e serviços. É debatido que a promoção de ações ligadas à bicicleta por esses dois grupos de atores – o Estado e as empresas – são medidas que podem ser enquadradas como *bikewashing*.

Derivado do *greenwashing*, *bikewashing* foi um conceito introduzido por Elly Blue em um texto publicado em seu blog *Taking The Lane* em julho de 2012. Segundo Blue, *bikewashing* é “o equivalente de duas rodas ao *greenwashing*” que é uma forma de marketing que promove a percepção de que o produto, a marca, os objetivos da empresa ou sua política seriam “amigos do meio ambiente”, mesmo que falte praticamente por completo uma postura ambientalmente correta da empresa e de seus produtos.

Assim, Blue define *bikewashing* como sendo “a adoção da imagem do uso da bicicleta para promover o produto ou a empresa como saudável, preocupada com a comunidade [de ciclistas], ou simplesmente divertida, mesmo que não seja amiga da bicicleta, e particularmente se [o produto ou a empresa] é ativamente hostil às condições de pessoas andarem de bicicleta”³. No caso da Porto Seguro, a empresa não apresenta relação nenhuma com bicicleta e seu principal produto nesse caso – seguro para automóveis – se insere em um universo que promove a opressão de ciclistas através da priorização dos modos motorizados individuais.

³ Tradução própria do original em inglês: “the two-wheeled equivalent of greenwashing” e “the use of bicycling imagery to promote a product or company as healthy, community-minded, or simply fun, even if it is not bicycle-friendly, and especially if it is actively hostile to peoples’ ability to ride bikes”. Disponível em: <<http://takingthelane.com/2012/07/31/a-field-guide-to-bikewashing/>>. Acesso em: 22/3/2019.

Bicicleta no Governo do Estado e a primeira leva de infraestrutura permanente

No início de 2007, o desastre que ficou conhecido como a “cratera do Metrô” abalou a imagem dessa empresa e, consequentemente, do Governo do Estado. Em janeiro daquele ano, houve um desmoronamento no canteiro de obras da linha 4 do Metrô, abrindo uma cratera com oitenta metros de largura. A tragédia resultou na morte de sete pessoas, danificou algumas construções no entorno e foi amplamente noticiada na mídia, fazendo com que a imagem do Metrô ficasse associada à do desastre. Nesse contexto, o recém-eleito Governador José Serra deu início à implementação de políticas ciclovárias, através da CPTM e do Metrô. Segundo Ceneviva⁴, essa medida teria tido relação com um “marketing da bicicleta”, ou seja, Serra teria percebido que a agenda da bicicleta tinha base social suficiente para colocar “a cratera de escanteio”.

A partir de 2007, a CPTM começou a impulsionar a oferta de serviço para ciclistas junto ao sistema de trens, inaugurando – ou reinaugurando⁵ – bicicletários junto às suas estações (ver mapa 4.1 ao lado), medida que foi acentuada em 2008 (ver gráfico 4.1 a seguir). Cerca de metade dos bicicletários vinculados a estações da CPTM foi aberta entre 2007 e 2008, dos quais mais de 70% foi em 2008 (CPTM, 2016). Em 2008, a CPTM contava com catorze bicicletários, todos fora do centro expandido⁶ (ver mapa 4.1 a seguir), totalizando quase cinco mil vagas para bicicletas – cerca de 70% do total de vagas oferecidas mais de dez anos depois⁷ (CPTM, 2016). O serviço de guarda de bicicleta ligado à CPTM não tem patrocínio de empresas privadas e é totalmente gratuito – exceto no bicicletário de Mauá, gerido pela ASCOBIKE⁸ (Associação dos

⁴ Entrevista concedida por Laura Ceneviva à autora em 4/8/2017.

⁵ Alguns bicicletário da CPTM foram inaugurados em 1984, mas estavam inoperantes e foram reinaugurados em 2007 e 2008 (CPTM, 2016).

⁶ Junto às estações Jurubatuba, Autódromo, Interlagos e Grajaú na Zona Sul; USP-Leste, Comendador Ermelino, Jardim Helena-Vila Mara, Itaim Paulista e Jardim Romano na Zona Leste; e junto às estações em Caieiras, Itapevi, Jandira e Mauá na Região Metropolitana de São Paulo (CPTM, 2016).

⁷ Considerando os bicicletários em funcionamento, de acordo com CPTM (2016).

⁸ ASCOBIKE é uma organização não governamental (ONG) fundada em 2001 por um antigo funcionário da CPTM. Segundo consta do site da ONG, a organização e o bicicletário surgiram como “uma solução para as 200 bicicletas que ficavam precariamente amarradas todos os dias nas grades da estação do município de Mauá, dificultando a circulação de pedestres e passageiros”. O bicicletário foi instalado

Gráfico 4.1 | Proporção de bicicletários inaugurados por ano junto a estações da CPTM.

Fonte: CPTM (2016).

Condutores de Bicicletas de Mauá), que cobra R\$1 por diária (CPTM, 2016).

Em seguida, em 2008, foi implantada a ciclovia na Radial Leste com quase doze quilômetros (ver mapa 4.2 a seguir). Malatesta⁹ indica que a implantação dessa ciclovia resultou de um acordo entre a Prefeitura e o Governo do Estado¹⁰. O Metrô cedeu o terreno e a Prefeitura, sob o comando de Kassab, desenvolveu o projeto dentro da CET e pagou pela obra. A ciclovia foi implantada em uma faixa de terreno que havia sobrado ao longo da linha do Metrô, ou seja, do lado oposto do comércio, ao longo do muro cego que separa os trilhos da cidade. É, portanto, pouco acessível para os ciclistas por demandar que atravessem a Radial Leste para chegar na pista. Com essa ciclovia, o Governo do Estado e a Prefeitura inauguraram uma política ciclovitária que sai do papel, mas não tira nem coloca em questão o espaço do carro.

É interessante olhar para a política ciclovitária inaugurada com a ciclovia da Radial Leste a partir da tipologia proposta por Lowi¹¹ (2016). O autor propôs “um esquema interpretativo geral”¹²

em um terreno ao lado da estação, que estava ocioso e foi cedido por concessão pela CPTM. Disponível em: <<https://ascobike.org.br/quem-somos.html>>. Acesso em: 21/9/2020.

⁹ Entrevista concedida por Maria Ermelina (Meli) Malatesta à autora em 3/8/2018.

¹⁰ Nesse momento, os executivos municipal e estadual eram geridos por políticos com muito alinhamento. Kassab, então Prefeito de São Paulo e ligado ao DEM (Partido Democratas), havia sido Vice-Prefeito de Serra, nesse momento já Governador, e assumiu o cargo de Prefeito a partir do afastamento de Serra para sua candidatura ao Governo do Estado de São Paulo.

¹¹ Lowi propôs esse enquadramento pela primeira vez em 1964 na publicação “At the Pleasure of the Mayor” e avançou na tipificação proposta ao longo dos anos – inicialmente com três tipos, e posteriormente incluindo um quarto – e publicou a evolução das tipologias em 2015, no livro “Arenas of Power: Reflections on Politics and Policy” (LOWI, 2016).

¹² Tradução própria do original em inglês: “a general interpretative scheme”.

de políticas públicas, cujo “maior problema analítico é o de identificar tipos de produtos ou políticas”, assim, o autor classifica as “políticas em termo do impacto ou do impacto esperado na sociedade”¹³. Lowi define, então, três tipos de políticas públicas no esquema proposto: *distributiva*, *regulatória* e *redistributiva*¹⁴. Segundo Lowi, “essas arenas de política ou de atividade de governo constituem arenas reais de poder”¹⁵ (p. 33).

Lowi (2016) argumenta que “no curto prazo, algumas decisões do governo podem ser tomadas *sem preocupação com a limitação de recursos*”¹⁶ (grifo nosso, p. 33), pois elas “não impõem obrigações, somente privilégios”¹⁷ (HECKATHORN; MASER, 1990, p. 1108). Lowi categoriza esse tipo de política como *distributiva*¹⁸. As políticas da categoria *regulatória* seriam aquelas cujo impacto “é claramente aquele de diretamente aumentar custos e/ou reduzir ou expandir as alternativas para indivíduos privados”. Assim, políticas *regulatórias* seriam diferentes das *distributivas* no curto prazo por envolverem “uma escolha direta sobre quem será favorecido e quem será desfavorecido”¹⁹ (LOWI, 2016, p. 34). Já as políticas *redistributivas* “envolvem decisões de realocar bens entre grandes classes políticas”²⁰ (HECKATHORN; MASER, 1990, p. 1110).

¹³ Tradução própria do original em inglês: “bring the diverse cases and findings into a more consistent relation to each other”; “begin to suggest generalizations sufficiently close to the data to be relevant and sufficiently abstract”; “the major analytic problem is that of identifying types of outputs or policies”; e “policies in terms of their impact or expected impact on the society”.

¹⁴ O autor faz ressalva de que todas as políticas seriam, no longo prazo, *redistributivas*, considerando que “algumas pessoas pagam mais impostos do que recebem em serviços”, ou mesmo regulatórias, pois “a decisão de um governo sobre o uso de recursos pode somente deslocar a decisão privada sobre o mesmo recurso ou ao menos reduzir as alternativas privadas sobre o recurso”, mas pondera que “política [no sentido de *politics*] funciona no curto prazo” (LOWI, 2016, p. 33). Tradução própria do original em inglês: “some people pay in taxes more than they receive in service”; “a governmental decision on the use of resources can only displace a private decision about the same resource or at least reduce private alternatives about the resource”; e “politics works in the short run”. Posteriormente, Lowi incluiu a categoria de constituinte (em inglês, “constituent”), mas que não é relevante para o debate apresentado nesta tese.

¹⁵ Tradução própria do original em inglês: “to correspond to real phenoma” e “these areas of policy or government activity constitute real arenas of power”.

¹⁶ Tradução própria do original em inglês: “in the short run certain kinds of government decisions can be made without regard to limited resources”.

¹⁷ Tradução própria do original em inglês: “impose no obligations, only privileges”.

¹⁸ O autor indica que o termo foi “inicialmente cunhado para políticas de terra do século XIX, mas [é] facilmente ampliado para incluir a maioria das políticas de terra e de recursos da atualidade”, bem como outros tipos de políticas e programas. Tradução própria do original em inglês: “first coined for 19th century land policies, but easily extended to include most contemporary public land and resource policies”.

¹⁹ Tradução própria do original em inglês: “is clearly one of directly raising costs and/or reducing or expanding the alternatives of private individuals” e “a direct choice as to who will be indulged and who deprived”.

²⁰ Tradução própria do original em inglês: “involve decisions to reallocate goods among large classes of the polity”.

Trazendo a tipologia proposta por Lowi (2016) para a análise de políticas públicas que têm como objeto o espaço de circulação, podemos classificar a política implementada durante a gestão Serra-Kassab como sendo *distributiva*. Ao oferecer espaço para circulação de bicicleta que fundamentalmente preservaram o espaço do carro – implantando ciclovias em “sobras” de terreno, como a ciclovia da Radial Leste discutida acima, ou ciclofaixas realizadas através de operações aos finais de semana e ciclorrotas, que são mera sinalização viária, conforme discutido mais adiante –, a política pública cicloviária implantada nessa gestão ofereceu espaço para ciclistas *sem que a limitação de recursos fosse uma questão*, nesse caso o recurso sendo o espaço.

A partir do final de 2009, e se intensificando em 2010, o poder público deu continuidade à implantação de política *distributiva*, oferecendo infraestrutura permanente²¹ para circulação de bicicleta com baixa acessibilidade para os ciclistas e que não retiram nem disputam o espaço do carro. Em dezembro de 2009, a Subprefeitura Capela do Socorro, em parceria com a SVMA, inaugurou a ciclovia dentro do Parque Praia do Sol na Guarapiranga com cerca de três quilômetros²². Em janeiro de 2010, foi inaugurada a ciclovia da Adutora Rio Claro da Companhia de Saneamento Básico do Estado de São Paulo (Sabesp)²³, na Zona Leste, com quase oito quilômetros e isolada da cidade ao seu redor por passar pelos miolos dos quarteirões. Em fevereiro do mesmo ano, foi inaugurada a ciclovia ao longo do Rio Pinheiros. Implantada entre o rio e a linha férrea, com horário restrito (das 5h30 às 18h30) e com somente cinco acessos ao longo dos cerca de vinte quilômetros de extensão, essa ciclovia se mostrou muito inacessível para ciclistas e se tornou objeto de demanda por mais acesso e melhores condições nos anos subsequentes. No final do ano, em outubro, foi implantada mais uma ciclovia com quase quinze quilômetros no Parque Ecológico do Tietê, também com poucas conexões com a malha urbana no entorno (ver mapa 4.2 acima).

Cabe lembrar que a agenda da bicicleta já vinha sendo promovida pela sociedade civil desde a década de 1980, quando o uso desportivo pelas classes mais abastadas foi fortalecido pela ação dos cicloativistas, conforme apresentado no Capítulo 2. Ao longo dos primeiros anos do século XXI, os cicloativistas passaram a incidir politicamente de forma cada vez mais estruturada e a Bicicletada, já bastante consolidada nesse momento, foi agregando cada vez mais participantes,

²¹ Em seguida será debatida a Ciclofaixa Operacional de Lazer que é uma infraestrutura para circulação de bicicleta, mas não permanente.

²² Segundo notícias no site da Prefeitura, a proposta previa a “a construção da ciclovia de 12 quilômetros na orla da Represa Guarapiranga”, sendo que os três quilômetros já haviam sido licitados, dois quilômetros estavam “em negociação e os outros 7, dependem de aprovação ambiental”. Disponível em: <https://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/subprefeituras/capela_do_socorro/noticias/?p=2914>. Acesso em: 5/1/2021.

²³ A Sabesp é uma empresa de economia mista e capital aberto, que tem como principal acionista o Governo do Estado de São Paulo. Disponível em: <<http://www.sabesp.com.br/>>. Acesso em: 5/1/2021.

conforme discutido no Capítulo 3. A pauta também havia avançado institucionalmente dentro da SVMA através do GT Bicicleta, cujo trabalho foi apresentado para o então Prefeito José Serra logo antes de ter saído para se candidatar a governador de São Paulo (ver Capítulo 3).

Assim, apesar de ter sido implantada uma extensão grande de ciclovias nesse momento, somando quase sessenta quilômetros, a política não foi pensada de modo a promover a bicicleta como modo de transporte. Em outras palavras, as ciclovias não foram implantadas nem como parte do sistema de transporte, por exemplo contribuindo para ampliar o perímetro de acesso ao sistema sobre trilhos²⁴, nem como um sistema autônomo e alternativo aos sistemas existentes.

Desse modo, fica claro que a política pública foi realizada como uma forma oportuna de responder à pressão crescente da sociedade civil, nas sobras de espaço da cidade, sem mexer no sistema hegemônico de circulação. Desse modo, a adoção da política pública para bicicleta pode ser considerada um *bikewashing*. Nesse caso, o que foi realizado não se limita à “adoção da imagem do uso da bicicleta”, conforme definição proposta por Blue, mas sim à oferta de uma política cicloviária limitada espacialmente e conceitualmente, com bicicletários e ciclovias que não questionam a automobilidade, nem contribuem para avançar ideia da bicicleta como meio de transporte, mantendo a promoção do seu uso para o lazer e esporte.

²⁴ Considerando que uma pessoa adulta se desloca a uma velocidade média de 4km/h a pé ou 12km/h de bicicleta, conforme o condicionamento físico e as condições ambientais (especialmente topográficas), a distância coberta por uma pessoa com bicicleta pode ser cerca de três vezes maior no mesmo tempo que uma pessoa a pé. Assim, promover o acesso ao sistema de alta capacidade com bicicleta, contribuiria para ampliar o raio de alcance das estações para modos ativos.

A entrada de atores corporativos e as primeiras bicicletas compartilhadas

No segundo semestre de 2008, surge o primeiro ator corporativo financiando serviços ligados ao uso de bicicleta, indicando que o nicho teria alcançado uma visão e aceitação mais amplas, contribuindo para o processo de avanço da inclusão do modo no sistema de mobilidade (GEEELS; KEMP, 2012). Em setembro, a seguradora Porto Seguro criou o primeiro sistema de compartilhamento de bicicletas na capital paulista, em parceria com a rede de estacionamentos Estapar: o Use Bike. Foram instalados locais para estacionamento de bicicleta e disponibilizadas bicicletas para empréstimo dentro de estacionamentos conveniados.

Ambos os serviços eram oferecidos gratuitamente para segurados da Porto Seguro Auto²⁵, portanto especificamente para proprietários de automóveis. As bicicletas poderiam ser retiradas e devolvidas em sete estacionamentos na região da Av. Paulista²⁶ (mapa 4.3 ao lado) apenas por clientes da Porto Seguro Auto, mas o estacionamento para bicicletas poderia ser utilizado mediante pagamento de R\$2 por um período de doze horas.

No mesmo mês, o Metrô, celebrou um convênio²⁷ com o Instituto Parada Vital²⁸ (IPV), dentro do programa denominado Metrô Ciclista. Com duração prevista para sessenta meses,

²⁵ Porto Seguro Auto é o produto da Porto Seguro específico para segurar automóveis.

²⁶ Hospital Santa Catarina – Av. Paulista, 200; Top Center – Al. Joaquim Eugênio de Lima, 424; Garagem subterrânea Trianon – Al. Jaú, 850 (entrada e saída pela Al. Santos, s/nº); Conjunto Nacional – entrada pela Rua Padre João Manuel, 60; Garagem São Luís – Av. Paulista, 2378; Shopping Frei Caneca – Rua Frei Caneca, 569; Novotel Jaraguá – Rua Martins Fontes, 71 – Centro. Informação sobre locais dos estacionamentos da Estapar com o programa Use Bike foram levantadas em reportagens da época, por exemplo a reportagem “Empresas se unem para oferecer vagas e empréstimo de bicicletas em SP” do G1 e “Bicicleta é novo benefício oferecido pela Porto Seguro” no site da Confederação Nacional das Empresas de Seguros Gerais, Previdência Privada e Vida, Saúde Suplementar e Capitalização (CNseg). Disponível em: <<https://glo.bo/2ulKMK9>> e <<https://bit.ly/2V4EuLQ>>. Acesso em: 18/3/2019.

²⁷ Convênio 4188829101. Informação recebida em 29/3/2019 a partir de um pedido de informação com base na LAI.

²⁸ O IPV foi criado em 2007 e “é uma Organização Não Governamental, sem fins lucrativos, cujo objetivo é promover ações nas áreas de proteção ao meio ambiente, desenvolvimento sustentável, promoção da cidadania, inclusão social, educação gratuita, cultura e esporte, especialmente a projetos que estimulem alternativas de transporte e redução de emissão de gases poluentes ao meio ambiente”. Disponível em: <<https://www.linkedin.com/company/instituto-parada-vital/about/>>. Acesso em: 23/12/2020.

Figura 4.1 | Bicicletário com bicicletas para aluguel junto ao Metrô Vila Madalena.
Foto: divulgação.

o convênio previa operação de quinze bicicletários anexados a algumas estações do Metrô (figura 4.1 ao lado e mapa 4.3 acima) com serviço de empréstimo e guarda de bicicletas das 6h às 22h. No final de setembro, o IPV começou a oferecer o serviço²⁹ com financiamento da Porto Seguro. O aluguel das bicicletas era gratuito na primeira hora, sendo cobrado R\$2 por hora adicional. Segundo informações fornecidas pelo Metrô³⁰, o programa chegou a oferecer 187 bicicletas para aluguel e 683 vagas para estacionamento.

Para realizar o cadastro e poder alugar uma bicicleta, era exigido um número de cartão de crédito para a pré-autorização de R\$350 como garantia – valor que seria efetivamente debitado do cartão somente se a bicicleta não fosse devolvida – e para cobrança do valor após o período de gratuidade. Segundo reportagem da Folha de São Paulo na época, funcionários dos bicicletários reportaram que havia desistência de potenciais usuários de usar a bicicleta por considerarem “alto o limite necessário [no cartão de crédito] para o empréstimo” (BEDINELLI, 2008).

As bicicletas oferecidas para aluguel tinham o logo da seguradora estampado no quadro, permitindo a exibição da marca da Porto Seguro no espaço público. A publicidade no espaço público havia sido regulamentada em 2006 pela Lei Cidade Limpa (Lei 14.223/2006) e permitida somente mediante contrapartida da empresa interessada em promover sua marca no espaço público. Nesse caso, a contrapartida pela exposição da marca era a oferta de bicicletas gratuitamente pela primeira hora. Assim, a Porto Seguro estava expondo sua marca no espaço público se utilizando de uma espécie de outdoor móvel. O dinamismo do modelo é interessante do ponto de vista de marketing, pois a marca circula junto com a bicicleta – em oposição a ficar estática –, possibilitando um alcance mais amplo, portanto bastante vantajoso para a seguradora.

Em 2009, a Porto Seguro ampliou a sua atuação ligada à imagem da bicicleta e passou a oferecer o serviço “Porto Socorro Bike - Assistência à Bicicleta” para os segurados Porto Seguro Auto, ou seja, novamente um serviço direcionado para proprietários de automóveis. O serviço poderia

ser acionado três vezes durante o ano de vigência do seguro para atender a uma diversidade de problemas ou necessidades ligados à bicicleta, incluindo auxílio para montar uma bicicleta nova³¹. No site da empresa, o benefício para os segurados aparece abaixo da frase: “Pedalar traz benefícios à saúde e também ao meio ambiente, por isso a Porto Seguro é uma grande incentivadora dessa prática”³².

Apesar de o produto central da empresa ser direcionado a proprietários de automóveis, percebe-se que a seguradora busca vincular a imagem da empresa à da bicicleta a partir da ideia de que estaria promovendo atividades saudáveis e de que seria amiga do meio ambiente. Assim, a ação da seguradora também pode ser enquadrada como um *bikewashing*. A abordagem adotada pela seguradora se explica pelo fato de o uso da bicicleta para esporte e lazer, algo que foi promovido por cicloativistas desde a década de 1980, conforme debatido no Capítulo 2, ter se tornado muito aderente às classes de maior renda: Ribeiro (2016) descreve que algumas pessoas levavam suas bicicletas caras sobre seus carros caros para participarem dos passeios. Há também o fortalecimento dessa agenda entre jovens de classe média por meio das Bicicletadas³³.

Mesmo o convênio do IPV com o Metrô tendo vigência até setembro de 2013³⁴, a seguradora parou de patrocinar no ano anterior e, em meados de 2012, o serviço começou a apresentar problemas. A Porto Seguro havia inclusive encomendado “catorze mapas com um raio de 1,5 quilômetro para todas as estações” que seriam adesivados junto aos bicicletários para oferecer aos usuários informações sobre rotas de acesso ao local (ver mapa 4.4 a seguir). A concepção e a arte foram finalizadas, mas os mapas não chegaram a ser impressos. Segundo Alcorta³⁵, a maior parte dos recursos necessários já havia sido pago, faltando somente a impressão, mas o projeto foi cortado e os mapas não chegaram a serem impressos para serem instalados nos bicicletários³⁶.

³¹ Os serviços oferecidos incluem: “pneu furado: reparo ou troca da câmara de ar (aros 20”, 24” e 26”); quebra da corrente: emenda ou troca da corrente; falta de freios: ajustes ou troca dos cabos ou das sapatas (excluídos freios a disco); quebra ou acidente: transporte e carona até seu domicílio; montagem de uma nova bicicleta: serviço executado mediante apresentação da nota fiscal ou do manual, da garantia ou da embalagem”. Disponível em: <<https://www.portoseguro.com.br/beneficios/assistencia-para-bicicleta>>. Acesso em: 19/3/2019.

³² Disponível em: <<https://www.portoseguro.com.br/beneficios/assistencia-para-bicicleta>>. Acesso em: 19/3/2019.

³³ Muitos dos participantes da Bicicletada haviam abandonado o uso de carro, conforme tratado no Capítulo 3, mas havia também participantes que mantiveram seus carros ou foram abandonar o uso de motorizados individuais mais tarde.

³⁴ Informação fornecida pelo Metrô em 29/3/2019 via LAI.

³⁵ Entrevista concedida por Arturo Alcorta à autora em 23/3/2018.

³⁶ Não foi possível obter informações sobre as razões que levaram a Porto Seguro a abandonar o projeto.

²⁹ A partir do dia 27 de setembro, passaram a funcionar bicicletários nas estações Corinthians-Itaquera, Carrão, Sé e Guilhermina-Esperança, e no começo de outubro de 2008 foram instalados bicicletários nas estações Vila Mariana, Paraíso, Anhangabaú e Marechal Deodoro do Metrô. Disponível em: <<https://governo-sp.jusbrasil.com.br/noticias/148792/metro-e-cptm-incentivam-transporte-economico>>. Acesso em: 18/3/2019.

³⁰ Informação recebida em 29/3/2019 a partir de um pedido de informação com base na LAI.

Mapa 4.4 | Mapa produzido por Alcorta para o entorno da estação Guilhermina-Esperança, na Zona Leste de São Paulo, um dos mapas produzidos pelo ciclotivista para as estações atendidas pelo programa Metrô Ciclista.

Fonte: Alcorta (s.d.).

A retirada de patrocínio por parte da Porto Seguro antes do término do prazo do convênio indica que o acordo de contrapartida por exposição da marca não era robusto de modo a garantir a permanência da empresa durante todo o período de vigência do convênio. Assim, era suscetível à possível perda de interesse mercadológico por parte da empresa privada. Frente à ausência de recursos privados, o Metrô implementou, em dezembro de 2012, um plano de contingência para garantir a oferta do serviço de estacionamento de bicicletas em quatro estações³⁷, mas o serviço foi suspenso no início de 2013.

³⁷ Anhangabaú, Palmeiras-Barra Funda, Guilhermina-Esperança e Butantã.

Além do problema com financiamento do serviço de estacionamento e empréstimo de bicicleta, o IPV também enfrentou dificuldades com outro serviço fornecido para a Secretaria Municipal de Educação (SME). Em 2012, a SME iniciou o Programa Escolas de Bicicleta³⁸ para promover o acesso com bicicleta aos mais de quarenta CEUs (Centro Educacional Unificado) pelos alunos. A proposta consistia em fornecer aos alunos cerca de 4,5 mil bicicletas de bambu – desenvolvidas pelo designer industrial Flávio Deslandes – junto a um serviço de monitoria para auxiliar no caminho casa-escola com as bicicletas. O IPV ficou responsável pela fabricação das bicicletas e por oferecer o serviço de monitoria.

Segundo Daniel Guth³⁹, gestor responsável pelo projeto dentro da SME⁴⁰ na época, o IPV não conseguiu fabricar as bicicletas dentro do cronograma previamente acordado alegando demora para secagem da cola especificada por Deslandes. Ao ser pressionado pela Prefeitura para atender o prazo previsto, e sem informar a equipe da SME, o IPV passou a entregar bicicletas com a cola diferente da definida pelo designer. Isso desencadeou um processo de problemas com as bicicletas e novos atrasos⁴¹ que, por fim, resultou em uma crise no Programa. Segundo Guth, os problemas com o serviço do IPV, associados à mudança de foco da gestão municipal por ser ano eleitoral, levou ao fim do Programa e da participação do IPV no serviço de bicicletários do Metrô.

³⁸ Guth afirma ter levado Mikael Colville-Andersen, CEO da Copenhagenize Design Company, fundada em 2008 em Copenhague, para conversar com Schneider. Colville-Andersen relatou sobre a inclusão da bicicleta com “um sistema educacional [em Copenhague] de formação do ciclista desde [os] sete anos”. A partir disso, Schneider decidiu criar um programa similar junto aos CEUs e, assim, surgiu o Programa Escolas de Bicicleta. Guth começou a trabalhar na Prefeitura em 2005, junto à Secretaria de Participação e Parcerias, criada na gestão Serra (2005-2006), a convite do vereador Gilberto Natalini. Natalini e Guth se conheceram através de Feldman, que tinha uma relação pessoal com Guth (havia sido seu sogro). Em 2007, Guth integrou a equipe da Secretaria de Esportes, para a qual Feldman havia sido convidado para ser Secretário. Foi nesse momento que Guth entrou em contato com o uso de bicicleta na cidade, ao ajudar na coordenação da Virada Esportiva e passou a ir para a Prefeitura de bicicleta o que “fez [com] que, internamente na Secretaria, todos os assuntos relacionados com bicicleta passassem para [ele]”. Em 2011, Guth vai para a SME a convite de Alexandre Schneider, então Secretário.

³⁹ Entrevista concedida por Daniel Guth à autora em 2/9/2019.

⁴⁰ Nesse momento, o Secretário de Educação era Alexandre Schneider, que será candidato a vice de José Serra à Prefeitura de São Paulo em 2012. Schneider acompanhou Serra no passeio de bicicleta pela Radial Leste, quando o candidato anunciou suas propostas de campanha para bicicleta, conforme tratado no próximo subcapítulo.

⁴¹ O uso de cola inadequada resultou em quebras das junções dos quadros das bicicletas e consequente devolução de novecentos veículos, causando um segundo atraso no cronograma. O contrato foi aditado e a quantidade de bicicletas foi reduzida para pouco mais de 1,5 mil, ou seja, cerca de 1/3 da quantidade original, o que reduziu também o valor a ser pago ao IPV – que era definido por bicicleta entregue. Isso desencadeou uma crise financeira que, associada a processos trabalhistas com os funcionários dos bicicletários do Metrô, levou a um esgotamento de recursos do Instituto. O IPV deixou, então, de pagar monitores do programa Escolas de Bicicleta. Os monitores reclamaram diretamente com a equipe da SME, que interveio e tentou negociar com o IPV, mas a crise no Programa decorrente dos problemas com o IPV não foi revertida. Informação obtida em entrevista concedida por Daniel Guth à autora em 2/9/2019.

Em meados de 2013, o Metrô passou a operação de dez bicicletários (ver mapa 4.5 ao lado) – e do serviço de empréstimo associado a eles – à FGTV Produções Ltda. A empresa já operava o sistema de aluguel de bicicletas Viva Bike em Campinas⁴², e o SancaBike em São Caetano do Sul⁴³, cujas operações haviam sido iniciadas em outubro de 2012. A empresa é um braço da catalã Movement, que opera o sistema Bicing de Barcelona, implantado em 2007, e o Bizi em Zaragoza. A entrada da FGTV mostra uma primeira abordagem de atores de fora do Brasil, mas que não avançou neste momento, conforme tratado em seguida⁴⁴. A nova operação foi iniciada em 5/9/2013, funcionando entre as 7h e as 22h, portanto iniciando uma hora mais tarde do que quando operado pelo IPV. O estacionamento era oferecido de forma gratuita durante as primeiras doze horas, com cobrança de R\$2 por hora adicional, e as bicicletas para aluguel eram concedidas gratuitamente por trinta minutos, seguidos por cobrança de R\$2 por hora.

Em 2 de agosto de 2013, entretanto, pouco antes de completar um mês de operação, a FGTV Produções Ltda encerrou a operação do serviço de guarda e empréstimo de bicicletas junto às dez estações do Metrô. A empresa justificou o encerramento do serviço pela resistência do Metrô em relação a “um projeto de ‘modernização e automação dos bicicletários’, para melhorar o atendimento e garantir a segurança das bicicletas de locação, pois durante um período de apenas 20 dias teriam sido furtadas 39 bicicletas”⁴⁵.

Além dos problemas internos de operação, com muita instabilidade no serviço, uma das questões-chave que apresentavam os serviços de aluguel de bicicletas, que eram oferecidos em parceria com o Metrô, era uma limitação espacial. As bicicletas eram alugadas e devolvidas nas estações do Metrô e o período de gratuidade era muito limitado – uma hora quando era operado pelo IPV e trinta minutos na operação subsequente. Com isso, não conseguia ampliar o perímetro de acesso às estações de Metrô, pois para que as bicicletas fossem usadas para acessar locais com permanência mais longa nos entornos expandidos⁴⁶ (ver mapa 4.3 acima) das estações de metrô, por exemplo locais de trabalho, era preciso pagar por hora⁴⁷.

⁴² Disponível em: <<http://campinas.sp.gov.br/noticias-integra.php?id=15139>>. Acesso em: 18/6/2019.

⁴³ Disponível em: <https://www.imprensaoficial.com.br/DO/GatewayPDF.aspx?pagina=19&caderno=Legislativo&data=27/07/2016&link=/2016/legislativo/julho/27/pag_0019_D5BO8G2GIFDEleC9I968KRUI5B.pdf&paginaordenacao=100019>. Acesso em: 18/3/2019.

⁴⁴ Atores internacionais voltarão a buscar atuar em serviços ligados ao uso de bicicleta em São Paulo após 2017, quando um novo marco regulatório irá redefinir como os sistemas de compartilhamento de bicicletas poderão ser fornecidos, conforme será debatido no Capítulo 6.

⁴⁵ Reportagem do site Vá de Bike em 6/8/2013. Disponível em: <<https://vadebike.org/>>. Acesso em: 19/3/2019.

⁴⁶ “Entornos expandidos” se referem à área no entorno das estações que seriam ampliadas, ou expandidas, com o uso de bicicleta.

⁴⁷ Para ilustrar, uma pessoa que fosse utilizar o serviço para chegar ao trabalho ficaria com a bicicleta por

As Ciclofaixas Operacionais de Lazer e a entrada de mais um ator corporativo

Entre 2006 e 2007, iniciou-se um processo que se configuraria no começo da implementação de um programa previsto desde a década de 1990 e que utilizava uma tipologia que havia sido proposta no plano de 1994: as Ciclofaixas Operacionais de Lazer. Ao pegar a conta da Caloi, a agência de publicidade FabraQuinteiro⁴⁸ (FQ) propôs resgatar a propaganda icônica “Não esqueça a minha Caloi”⁴⁹. No entanto, a pesquisa realizada pela agência mostrou que “as crianças já não pedalavam mais, [que] era muito latente a coisa da geração *indoor*, videogame, shopping, não tinha mais criança na rua” e no máximo a família “pega o carro, coloca a bicicleta num rack e vai até um parque”⁵⁰.

A pesquisa mostrou também que as crianças nem ao menos conheciam a marca Caloi, o que fez com que a agência redirecionasse o foco do projeto para “resgatar isso [o uso da bicicleta] na memória afetiva dos pais, resgatar o hábito [dos pais] de pedalar”. Promover o uso de bicicleta dentro dos parques não se mostrou ideal, pois, segundo Tordino⁵¹, “todo mundo que faz[ia] isso [de andar de bicicleta] ia só para o parque”, deixando os equipamentos saturados. Assim, a agência resolveu “resgatar o Passeio da Primavera ou [propor] ruas de lazer”.

A agência levou a ideia para a Subprefeitura, que a direcionou para a Secretaria Municipal de Esportes (SEME), cujo Secretário naquela época era Walter Feldman. A equipe da SEME

um período de 8h30 ou 9h – considerando o tempo de ida e volta entre o trabalho e a estação – e gastaria cerca de dezesseis reais por dia, resultando em um gasto de mais de trezentos reais mensais somente para essa parte do seu deslocamento diário.

⁴⁸ Atualmente F&Q Brasil.

⁴⁹ Para mais informação sobre a campanha, ver Capítulo 1.

⁵⁰ Entrevista concedida por Vanessa Tordino à autora em 9/5/2020. Tordino trabalhou na FabraQuinteiro durante quinze anos e estava presente desde o início do projeto das Ciclofaixas Operacionais de Lazer. Tordino se refere ao público-alvo da campanha de marketing em elaboração pela agência para a Caloi. A campanha era voltada para pessoas com renda mais alta, cujos filhos apresentavam esse padrão descrito na fala de Tordino. Ainda cabe lembrar que, ao longo das últimas décadas do século XX, o uso da bicicleta para esse recorte social havia sido consagrado como “para esporte”, e essa definição enquadrava a abordagem da FQ para a conta da Caloi, conforme descrito por Tordino. Ver Capítulo 2 para a discussão sobre a dicotomia estabelecida de uso da bicicleta “para esporte” versus “para transporte” em relação à renda.

⁵¹ Entrevista concedida por Vanessa Tordino à autora em 9/5/2020.

propôs que, ao invés de resgatar os Passeios da Primavera, a agência ajudasse a viabilizar o projeto de ciclofaixas aos domingos, previsto no Decreto 29.839/1991. Segundo Daniel Guth⁵², o projeto tinha *Las Ciclovías* de Bogotá⁵³ como a “grande referência” e já havia sido apresentado para o então Prefeito Gilberto Kassab⁵⁴. O Prefeito havia concordado em realizar o projeto, mas sem disponibilizar recursos públicos, ou seja, dependeria inteiramente de financiamento privado. A FQ ficou, então, responsável por conseguir patrocinador e a SEME, por viabilizar o projeto junto à CET.

Segundo Guth⁵⁵, para agilizar a articulação junto à CET, a equipe da SEME buscou auxílio de um técnico da CET que estava alocado na Secretaria de Subprefeituras para desenvolver o projeto até praticamente o nível executivo. O avanço no projeto tinha como intuito “diminuir a resistência” da CET e mostrar que a proposta que a SEME “estava apresentando era factível”. A proposta elaborada pela SEME previa a criação de 22 quilômetros de faixas dedicadas à circulação de bicicleta aos domingos para conectar nove áreas⁵⁶ (figura 4.2 a seguir). O objetivo principal da proposta era aumentar o “número de esportistas na cidade” para melhorar a “saúde e [o] lazer da população” e “fomentar a apropriação do espaço público por pedestres e ciclistas” (SEME, 2009, p. 3).

O trecho que avançou para ser implantado foi a conexão entre os parques do Ibirapuera e do Povo. O percurso proposto pela SEME “era constituído pela Av. Indianópolis, Av. República do Líbano, Av. Pres. Juscelino Kubitschek e Av. Henrique Chamma para que ficassem conectados os Parques das Bicicletas, do Ibirapuera e do Povo” (MALATESTA, 2012, p. 47).

⁵² Entrevista concedida por Daniel Guth à autora em 2/9/2019.

⁵³ *Las Ciclovías* é um programa criado em 1974 na capital da Colômbia. Consiste em “uma atividade cultural e recreativa na qual algumas das ruas da capital colombiana são destinadas a se converter em amplas ciclovias, as ruas permitem que tanto os habitantes como os turistas se desloquem em bicicleta por Bogotá”. Assim, em todos os domingos pela manhã, 120 quilômetros de ruas de Bogotá são fechados para carros e abertos para bicicletas e pessoas. Tradução própria do original em espanhol: “*una actividad cultural y recreativa en la que algunas de las calles de la capital colombiana son destinadas para convertirse en amplias ciclovías, las cuales permiten tanto a sus habitantes como a los turistas desplazarse en bicicleta alrededor de Bogotá*”. Disponível em: <<https://www.plataformaarquitectura.cl/cl/907435/a-44-anos-de-la-ciclovía-de-bogotá>>. Acesso em: 23/12/2020.

⁵⁴ Segundo Guth, algumas figuras importantes, como Ronaldo Camargo e Ricardo Teixeira, foram fundamentais no processo interno de convencimento do Prefeito, pois eles “colocaram o nome, apresentaram e blindaram para que a informação dele [do projeto das Ciclofaixas Operacionais de Lazer] chegasse ao Prefeito e não que a resistência do corpo técnico [da CET] chegasse ao Prefeito”. Entrevista concedida por Daniel Guth à autora em 2/9/2019.

⁵⁵ Entrevista concedida por Daniel Guth à autora em 2/9/2019.

⁵⁶ (i) Parque da Aclimação, (ii) Instituto Biológico, (iii) SEME, o Centro Olímpico e o Parque das Bicicletas, (iv) Parque do Ibirapuera, (v) Parque do Povo, (vi) Parque Alfredo Volpi (Bosque Morumbi), (vii) Jockey Clube, (viii) Cidade Universitária e (ix) Parque Villa Lobos.

Assim, parte do trajeto era bastante similar ao que já havia sido proposto para conectar a USP ao Parque do Ibirapuera em 1981, 1992 e 1994. A grande diferença era o tipo de intervenção: SEME propunha que a conexão fosse realizada aos domingos através de uma operação de trânsito, bloqueando as vias para automóveis e abrindo-as para pessoas, como já era realizado em Bogotá e diversas outras cidades⁵⁷.

Figura 4.2 | Esquema de ligação proposta pela Secretaria de Esporte, Lazer e Recreação.
Fonte: SEME (2009, p. 20).

O Boletim Técnico 50, “A História dos Estudos de Bicicletas na CET”, indica que, “apesar de [a proposta da SEME] apresentar trajeto mais direto e operação mais simplificada”, a CET considerou que o fechamento de todas as faixas de rolamento “causaria grande impacto à mobilidade da cidade, mesmo em se tratando das manhãs de domingo” e “prejudicaria o acesso aos serviços existentes ao longo do trajeto” (MALATESTA, 2012, p. 47). Assim, apesar de o projeto já ter sido apresentado pela SEME com um nível de definições e detalhamento avançados, Guth⁵⁸ relata que os técnicos responsáveis dentro da CET não somente alteraram o trajeto⁵⁹, mas tam-

⁵⁷ No Rio de Janeiro, por exemplo, as avenidas Atlântica e Vieira Souto, que beiram as praias de Copacabana e Ipanema, são fechadas para carros aos domingos. Na Cidade do México, cinquenta quilômetros de vias são dedicadas ao lazer aos domingos e Santiago do Chile oferece trinta quilômetros. Há também experiências como essas em Nova York, Paris e Londres.

⁵⁸ Entrevista concedida por Daniel Guth à autora em 2/9/2019.

⁵⁹ Substituíram “parte do trecho da Av. Pres. Juscelino Kubitscheck, pela Av. Helio Pelegrino, e

bém restringiram o horário de funcionamento e incluíram pontos onde os ciclistas não teriam prioridade e precisariam desmontar da bicicleta ou circular pela calçada.

A CET também encurtou a distância entre os cones⁶⁰, o que “triplicou a quantidade de cones que tinha no desenho original”⁶¹, aumentando muito o custo da operação. Guth⁶² indica ainda que havia um plano da SEME com um “cronograma de espaçamento dos cones, para que a população começasse a se acostumar com menos infraestrutura”. O objetivo era que “com o tempo não precisasse [mais dos cones], por que as pessoas passariam a seguir a sinalização viária” e que “quem estivesse dirigindo, entendesse que aquele espaço era segregado naquele momento e que não precisaria de um cone a cada um metro”, mas que não chegou a ser implementado.

Frente ao custo da operação, a Caloi, cuja conta havia motivado o processo dentro da FQ, não se disponibilizou a financiar o projeto todo alegando falta de recursos, se comprometendo somente a disponibilizar bicicletas para empréstimos durante as operações. A partir da negativa de financiamento da Caloi, a agência montou “um projeto para captação de patrocínio” através de “cota de patrocínio”, com diversas possibilidades de “ativação promocional”. Com isso, a agência seria o intermediador com a Prefeitura e poderia vender cotas para vários patrocinadores. Paralelamente a esse processo, a agência pegou a conta da Bradesco Seguros, que solicitou “um projeto institucional em São Paulo do jeito que [já tinham] a árvore [de Natal] no Rio de Janeiro”. Frente a essa oportunidade, a FQ apresentou a proposta das Ciclofaixas Operacionais de Lazer à Bradesco, que concordou em ser o principal patrocinador⁶³.

bloqueando para o fluxo ciclístico somente as faixas de tráfego situadas junto ao canteiro central das avenidas, que ficariam segregadas operacionalmente” (MALATESTA, 2012, p. 47).

⁶⁰ Os cones são usados para segregar as faixas do tráfego de motorizados.

⁶¹ Entrevista concedida por Daniel Guth à autora em 2/9/2019.

⁶² Entrevista concedida por Daniel Guth à autora em 2/9/2019.

⁶³ Entrevista concedida por Vanessa Tordino à autora em 9/5/2020.

Tendo articulado junto à CET e ao principal patrocinador, Bradesco Seguros, a equipe da SEME e da FQ organizaram uma apresentação do projeto para os cicloativistas. Tordino⁶⁴ relata que a expectativa da equipe da agência era que os cicloativistas ficassem entusiasmados, mas foram muito refratários à proposta. Segundo Aline Cavalcante⁶⁵, os ciclistas eram contra as Ciclofaixas Operacionais de Lazer “porque era uma operação caríssima e festiva de domingo”, que não servia para atender os “anseios de mobilidade” dos ciclistas. Os cicloativistas criticaram o projeto “porque era só de domingo, porque tinha horário limitado, porque era uma operação que custava muito dinheiro e que [por ser operacional, portanto, montada e desmontada todos os domingos,] não deixava legado para a cidade, [e] porque era à esquerda” e, assim, não contribuía para uma “humanização da via do lado direito”. Cavalcante argumenta que

a gente [os cicloativistas] sempre acreditou também que o que precisava era uma humanização da via do lado direito, não necessariamente ciclovia ou ciclofaixa. A gente queria compartilhar, porque a gente sabe que é necessário [para promover a convivência no trânsito], mas que as velocidades ali [na faixa da direita] precisavam ser menores, o cuidado da faixa da direita tinha que ser diferente da faixa da esquerda.

A cicloativista pontua ainda que esse momento de discussão sobre uma política pública para bicicleta que efetivamente estava saindo do papel, mas que não atendia os anseios dos cicloativistas que já usavam a bicicleta como transporte, fortaleceu o entendimento do grupo sobre “a necessidade de conversar com a Secretaria de Transportes, como uma organização [da sociedade civil] de quem luta pela mobilidade”. A institucionalização dos cicloativistas se deu no mesmo ano da inauguração da Ciclofaixa Operacional de Lazer e será discutida no próximo subcapítulo. De todo modo, frente à resistência dos cicloativistas, Tordino indica que Feldman ponderou com os atores presentes na reunião que essa era uma oportunidade de “tirar um projeto do papel” ou “deixar [a proposta] mais 20 anos na gaveta”.

Assim, em 30 de agosto de 2009, foi inaugurado um trecho com cinco quilômetros de Ciclofaixa Operacional de Lazer ligando o Parque do Povo ao Parque do Ibirapuera (figura 4.3 ao lado). Apesar de alguns questionamentos da equipe da SEME e das críticas dos cicloativistas⁶⁶, o sistema foi montado no primeiro domingo seguindo as definições da CET. De todo modo, Guth⁶⁷

pontua que algumas das questões mais problemáticas – como a falta de prioridade para ciclistas – foram ajustadas e resolvidas nas edições subsequentes. Guth avalia ainda que os entraves e a visão limitada sobre como funciona um sistema para circulação de ciclistas decorriam de ter “pouca coisa acumulada desse entendimento” dentro da CET até aquele momento⁶⁸.

As Ciclofaixas Operacionais de Lazer foram então iniciadas como operações restritas aos domingos⁶⁹ com o intuito de oferecer espaço de lazer para a população. São denominadas *operacionais*, por serem montadas por meio de uma operação de tráfego, e desmontadas no final do período. O processo foi descrito como uma “operação de guerra” pela coordenadora do Departamento de Planejamento Cicloviário⁷⁰ (DCL) à época, Meli Malatesta, no Congresso da ANTP em 2011, devido ao tamanho da mobilização necessária para assegurar espaço para bicicleta em um sistema montado para e dominado pelo carro (LE MOS; WICHER NETO, 2014).

Assim, a CET passou a realizar a operação com financiamento da Bradesco Seguros “através de um acordo de cooperação a ser renovado anualmente” que, similarmente ao caso da Porto Seguros, não tinha “garantia de continuidade do programa”⁷¹ (LE MOS; WICHER NETO, 2014, p. 6). Segundo Nogueira⁷², “a Ciclofaixa Operacional de Lazer, por uma decisão da Bradesco Seguros, ela sempre foi uma renovação anual” e por ter essa temporalidade, “todo ano a gente [a CET] tinha que fazer essa negociação com” a seguradora.

Figura 4.3 | Trajeto do primeiro trecho de Ciclofaixa Operacional de Lazer implantado.

Fonte: Malatesta (2012, p. 48).

⁶⁸ Apesar de a CET ter elaborado planos para bicicleta desde 1981, o tema era abordado a partir da perspectiva do planejamento para pedestres, conforme indicado no Capítulo 1.

⁶⁹ A partir de 2011, foram incluídos os feriados nacionais.

⁷⁰ O DCL foi criado no final de 2009, conforme apresentado adiante. Atualmente é denominado Departamento de Planejamento, Estudos e Projetos Cicloviários.

⁷¹ Tradução própria do original em inglês: “through a cooperation agreement renewed every year” e “providing little assurance of its continuity”.

⁷² Entrevista concedida por Suzana Nogueira à autora em 17/7/2018.

⁶⁴ Entrevista concedida por Vanessa Tordino à autora em 9/5/2020.

⁶⁵ Entrevista concedida por Aline Cavalcante à autora em 26/8/2019. Cavalcante é cicloativista desde que começou a participar da lista Bicletada-sp em 2008, ajudou a fundar o coletivo Pedalinas e foi diretora da Ciclocidade (Associação de Ciclistas Urbanos de São Paulo), fundada no final de 2009, conforme será discutido mais a frente neste trabalho.

⁶⁶ Guth cita a falta de prioridade para os ciclistas em alguns pontos do circuito como questão que foi criticada tanto pela equipe da SEME, como pelos cicloativistas. Informação obtida em entrevista concedida por Daniel Guth à autora em 2/9/2019.

⁶⁷ Entrevista concedida por Daniel Guth à autora em 2/9/2019.

O custeio da operação é a contrapartida pela propaganda da seguradora nos cones ao longo do percurso, nos stands instalados nos cruzamentos e em bicicletas oferecidas para aluguel próximo às faixas – e posteriormente nos guarda-sóis⁷³ (ver figura 4.4 abaixo). Nogueira⁷⁴ pontua que “o investimento estava atrelado a um retorno da marca, muito claramente” o que levou a “um problema [com a CPPU - Comissão de Proteção à Paisagem Urbana] em dois anos seguidos [ligado à] exposição de marca”, pois a Bradesco exigia aumentar a propaganda para continuar financiando a operação. A antiga coordenadora do DCL pontua que as Ciclofaixas Operacionais de Lazer “pode[iam] ser uma política interessante, mas [era] totalmente voltada ao interesse do mercado” indicando que a Prefeitura “ter o contato com a empresa de marketing e não com o patrocinador” evidencia o papel das Ciclofaixas Operacionais de Lazer como ferramenta de marketing.

Figura 4.4 | Ciclofaixa Operacional de Lazer na Av. Paulista, implantada em 2012.
Foto: Ivson Miranda.

Nogueira critica também o entendimento das Ciclofaixas Operacionais de Lazer como “uma coisa que ‘o Bradesco está fornecendo’ e não identificando “como uma política pública”⁷⁵. Portanto, assim como a Porto Seguro no caso das bicicletas emprestadas ou alugadas junto a estações de Metrô, a Bradesco também estava realizando um *bikewashing*. O marketing da Bradesco, entretanto, tinha um alcance muito maior do que o sistema ligado ao Metrô, pois a

⁷³ Segundo Nogueira, os guarda-sóis foram “um requerimento do Ministério do Trabalho sobre a função dos operadores” e se tornaram “a maior propaganda” da Bradesco. Entrevista concedida por Suzana Nogueira à autora em 17/7/2018.

⁷⁴ Entrevista concedida por Suzana Nogueira à autora em 17/7/2018.

⁷⁵ Entrevista concedida por Suzana Nogueira à autora em 17/7/2018.

operação era montada e permanecia no espaço público ao longo de cinco quilômetros durante os domingos e feriados em uma das regiões mais privilegiadas da cidade.

A operação foi ampliada em 2011, para conectar o trecho implantado em 2009 ao Parque Villa Lobos e ao terreno que viria a ser o Parque do Chuvisco⁷⁶, conhecido como “Ciclofaixa entre Parques”. No ano seguinte, 2012, as Ciclofaixas Operacionais de Lazer extrapolaram a ideia inicial de conectar parques e foram implantadas operações conectando o Ibirapuera à Av. Paulista (cerca de doze quilômetros, figura 4.4 acima) e ao Centro (dez quilômetros), e trechos nas zonas Norte (junto ao Parque da Juventude, com quatro quilômetros) e Leste (acompanhando o Parque Linear Eng. Werner Zulauf, com 7,5 quilômetros). Por fim, foi incluída uma conexão com cerca de cinco quilômetros entre a ciclovia da Marginal Pinheiros e o Parque Guarapiranga. Assim, em 2012, ano eleitoral, foi implantado 65% do total de Ciclofaixa Operacional de Lazer da gestão Kassab⁷⁷ (ver gráfico 4.2 ao lado e mapa 4.6 a seguir).

Gráfico 4.2 | Extensão de Ciclofaixa Operacional de Lazer implantada entre 2009 e 2012 (em quilômetros).
Fonte: Elaboração própria a partir de dados da Prefeitura Municipal de São Paulo. Disponível em: <<https://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/transportes/noticias/?p=49360>>. Acesso em: 28/3/2019.

No Boletim Técnico 50, Malatesta (2012) indica que as Ciclofaixas Operacionais de Lazer apresentariam também “um importante aspecto pedagógico de educação de trânsito”, pois teriam sido uma “oportunidade para divulgar ao público ciclista, a sinalização e as regras de trânsito a ele dirigidas” e “as regras de convivência com o tráfego ciclístico” (p. 47). Malatesta afirma também que as Ciclofaixas Operacionais seriam muito importantes “para o entendimento da bicicleta como veículo” e, portanto, o programa estaria “contribuindo desta forma para a redução dos acidentes fatais com ciclistas” (p. 50).

No entanto, considerando primeiramente que a operação é totalmente orientada para o lazer, as Ciclofaixas Operacionais de Lazer não estariam contribuindo para “o entendimento da bi-

⁷⁶ O Parque do Chuvisco foi inaugurado somente em 2017.

⁷⁷ Uma questão importante a ser ressaltada é que, sob a justificativa da necessidade de contabilizar os quilômetros para planejar a operação – particularmente a quantidade de cones –, a CET contabiliza os percursos de ida e volta, duplicando, assim, a extensão contabilizada da infraestrutura. A quilometragem contabilizada aqui considera os trechos de ida e volta juntos, portanto, metade da extensão declarada pela CET.

Mapa 4.6 | Ciclofaixas Operacionais de Lazer implantadas até 2012

- Ciclofaixas Oper. Lazer
- Ciclovias isoladas
- Ciclovias canteiro central
- Ciclofaixas
- Ciclorrotas
- Ciclopassearelas
- CPTM em 2012
- Metrô em 2012
- Marco zero São Paulo
- Parques
- Hidrografia

Elaboração própria a partir de dados da Prefeitura Municipal de São Paulo.
Disponível em: <<https://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/transportes/noticias/?p=49360>>. Acesso em: 28/3/2019. Base cartográfica: Geosampa. Acesso em: 3/7/2018.

cicleta como veículo” *para uso cotidiano como transporte*, mas sim reforçando a ideia de que seria um equipamento desportivo a ser usado aos finais de semana. Ou seja, mantém-se o caráter excepcional do uso da bicicleta e não promove uma mudança nas atitudes cotidianas em relação a esse modo. Nas eleições de 2012, por exemplo, quando as Ciclofaixas Operacionais poderiam ter servido para que as pessoas fossem até os locais de votação com bicicleta – e, assim, serem usadas como infraestrutura para circulação de bicicleta como *meio de transporte* –, a operação foi cancelada “para garantir fluidez do trânsito durante eleições”⁷⁸, ou seja, de modo a permitir o acesso pleno com carros.

Em relação ao suposto aspecto pedagógico, cabe ressaltar que as Ciclofaixas Operacionais foram implantadas à esquerda, junto ao canteiro central, portanto nas faixas destinadas aos veículos de maior velocidade da via segundo a legislação federal (Lei 9.503/1997, art. 29, inciso IV). São, portanto, faixas inadequadas para o uso cotidiano de bicicletas⁷⁹. Desse modo, além de não comunicar as regras de uso do espaço viário por ciclistas conforme a legislação vigente, tampouco promove uma convivência segura para ciclistas fora da operação, o que efetivamente levou a um atropelamento na Av. Paulista no início de 2013, conforme será tratado no Capítulo 5.

Ainda sobre promover o uso da bicicleta para além do lazer e das Ciclofaixas Operacionais e melhorar a convivência entre ciclistas e motoristas, cabe ressaltar que o plano de espaçamento gradual dos cones, citado por Guth⁸⁰, nunca foi implantado. Assim, o ambiente completamente segregado criado pela operação se manteve, sem oferecer qualquer margem para negociação entre os ciclistas e os motoristas. Essa condição não contribui para melhorar a relação entre ciclistas e motoristas, mas produz uma ideia de que usar bicicleta seria possível somente “quando protegido por uma operação de trânsito enorme” (LEMOS; WICHER NETO, 2014, p. 8).

Tampouco há dados que suportem a ideia apresentada por Malatesta (2012) de que as Ciclofaixas Operacionais de Lazer teriam estimulado o uso da bicicleta para além do lazer, promovendo-a como modo de transporte em dias úteis. Ao contrário, há dados que indicam que o uso cotidiano da bicicleta diminuiu no período quando as Ciclofaixas Operacionais foram implantadas – ainda que não seja possível estabelecer uma relação causal apenas com esses

⁷⁸ Disponível em: <<https://sao-paulo.estadao.com.br/noticias/geral,domingo-nao-tera-ciclofaixas-e-minhocao-abrira-para-carros-imp-,939832>>. Acesso em: 19/9/2018.

⁷⁹ Conforme já explicado do Capítulo 2, quanto mais alta a velocidade do veículo motorizado, maior o risco de morte ou sequelas graves para ciclistas e pedestres. Assim, o espaço para os ciclistas deve ser à direita, na faixa de menor velocidade, promovendo também uma humanização da via junto ao passeio, como pontuado por Cavalcante. Entrevista concedida por Aline Cavalcante à autora em 26/8/2019.

⁸⁰ Entrevista concedida por Daniel Guth à autora em 2/9/2019.

dados. Em 2007, a OD havia medido 304 mil viagens com bicicleta como modo principal⁸¹ em São Paulo, um aumento de quase 90% no decênio anterior, mesmo não existindo praticamente nenhuma infraestrutura dedicada para circulação de bicicleta na cidade até então. Já a Pesquisa de Mobilidade realizada em 2012, que é a pesquisa de aferição⁸² da OD de 2007, mostra um declínio de 12% nas viagens de bicicleta em dias úteis entre 2007 e 2012 (gráfico 4.3 abaixo), período quando as Ciclofaixas Operacionais foram colocadas em prática (METRÔ, 2013).

Gráfico 4.3 | Viagens com bicicleta como modo principal entre 1977 e 2012.

Fonte: Elaboração própria a partir de informações disponíveis em Metrô (2013).

Por fim, o argumento de que as Ciclofaixas Operacionais de Lazer teriam contribuído para a redução de “acidentes”⁸³ fatais com ciclistas também não se sustenta. Como pode ser observado no gráfico 4.4 a seguir, as mortes de ciclistas no trânsito vinham caindo desde, no mínimo, 2005⁸⁴ e se estabilizaram no patamar de aproximadamente cinquenta mortes anuais entre 2010

⁸¹ Modo Principal é um termo adotado pelo Metrô na pesquisa OD para se referir ao modo adotado na viagem que seja mais alto na hierarquia definida pelo Metrô. Assim, o *modo principal* não é definido pelo modo no qual se gastou mais tempo ou se percorreu a maior distância, mas definido por uma lista hierárquica estabelecida pelo Metrô. O modo de maior hierarquia, segundo a lista citada, entre aqueles utilizados em uma mesma viagem, é classificado como *principal* na viagem. A ordem adotada pelo Metrô em 2007 é a seguinte, de maior para menor hierarquia: metrô, trem, ônibus, transporte fretado, transporte escolar, táxi, dirigindo automóvel, passageiro de automóvel, motocicleta, bicicleta, outros, e, por último, a pé.

⁸² Segundo consta do site do Metrô, “a Pesquisa de Mobilidade é uma aferição, com amostra menor, para verificar prováveis alterações da Pesquisa Origem e Destino”. Disponível em: <<https://transparencia.metrosp.com.br/dataset/pesquisa-de-mobilidade-urbana>>. Acesso em: 5/1/2021.

⁸³ A CET denomina ocorrências de trânsito como “acidentes”. No entanto, o uso do termo é questionado por ativistas da mobilidade ativa, incluindo a autora, pois as ocorrências de trânsito não são um “acontecimento imprevisto” – conforme definição de Houaiss (2015, p. 14) –, mas resultado da política pública que prioriza a velocidade e a fluidez dos automóveis.

⁸⁴ O Relatório Anual de Acidentes de Trânsito mais antigo disponível no site da CET é de 2012 e mostra

e 2012, ou seja, logo após a implantação das operações. Outro fator, entretanto, pode ajudar a explicar a queda contínua desde 2005: o Programa de Redução de Velocidade iniciado na CET em 1990, durante a gestão Luiza Erundina. Segundo Bergamini⁸⁵, o Programa tinha o controle de velocidade como “uma das medidas mais importantes” e produziam periodicamente Relatórios de Investigação de Acidentes para acompanhar os resultados. Naquela época, as vias eram tratadas de forma isolada e escolhidas por “fatores como geometria, uso do solo e outros”. Foi na gestão Kassab (2009-2012) que uma “organização em ‘lotes’” passou a ser adotada para “redução [de velocidade] de forma mais ‘ordenada’ pautada na classificação viária” resultando, em 2010, na “primeira redução [de velocidade] em várias vias de uma vez”⁸⁶.

Gráfico 4.4 | Mortes no trânsito por usuário da via.

Fonte: Elaboração própria a partir de dados disponíveis em CET (2012; 2019).

De todo modo, restrita à área de maior renda da capital paulista, as Ciclofaixas Operacionais de Lazer passaram a ser usadas amplamente pela classe média para passear aos finais de semana com a família. Para a gestão municipal, a medida apresentou baixo custo político, pois não retira permanentemente espaço de circulação para carros, e não apresentou custos financeiros para os cofres públicos, pois a operação foi financiada pela Bradesco Seguros. Essa, por sua vez, recebeu a permissão para fazer propaganda no espaço público com uma ação que buscava ligar a imagem da seguradora à ideia de saúde⁸⁷.

dados a partir de 2005. Disponível em: <<http://www.cetsp.com.br/sobre-a-cet/relatorios-corporativos.aspx>>. Acesso em: 20/12/2020.

⁸⁵ Entrevista concedida por Alexandre Bergamini à autora em 22/9/2015. Alexandre Bergamini é arquiteto e urbanista e trabalha na CET desde o término da graduação.

⁸⁶ O Programa ganhou nova força a partir de 2014, conforme será debatido no Capítulo 5.

⁸⁷ Entrevista concedida por Vanessa Tordini à autora em 9/5/2020.

Os sistemas de bicicletas compartilhadas e a entrada do Itaú Unibanco

Em 2011, o Itaú Unibanco entrou para a lista de empresas querendo se posicionar como *amigas da bicicleta*. O banco incluiu a mobilidade urbana na sua “plataforma de causas”⁸⁸, que já contava com as áreas de cultura, educação e esportes. Luciana Nicola⁸⁹ indica que “era um jeito de a gente [Itaú Unibanco] mitigar a externalidade gerada pelo banco pela quantidade de carros que a gente financiava todos os anos e colocava na rua”. Na mesma linha, Cipullo⁹⁰ indica que foi “uma forma de responder a uma demanda de impacto negativo” do banco, cuja atuação é concentrada em grandes cidades. A motivação do banco era vincular sua imagem a um “investimento social”, com o objetivo que “de fato as pessoas entendam que a gente [Banco Itaú] faz diferença na vida delas”⁹¹.

Quando decidiram partir para a área de mobilidade urbana, Nicola e sua equipe realizaram pesquisa em outros “países que tinham grandes circulação de veículos, à beira de esgotamento do modelo [centrado em carros], [para descobrir] quais eram os fatores de mudança, o que trazia reflexão [sobre o modelo]. E [descobriram que] tudo passava pela bicicleta”. Nicola indica que olhou:

vários países e várias cidadezinhas pequenas que passaram por mudanças de política pública relevante, de realmente repensar seu modelo de deslocamento, de incentivo [na área de mobilidade urbana], de realmente [proporcionar] uma apropriação das

⁸⁸ Termo usado por Guilherme Cipullo em entrevista à autora em 3/9/2019. Guilherme trabalha na Superintendência de Relações Institucionais, Sustentabilidade e Negócios Inclusivos do Itaú Unibanco, na coordenação de programas Institucionais dentro da gerência de Relações Institucionais. Ele é responsável pela frente de Mobilidade Urbana na plataforma de Investimento Social Privado da organização.

⁸⁹ Entrevista concedida por Luciana Nicola à autora em 15/5/2020. Nicola é Superintendente de Relações Institucionais, Sustentabilidade e Negócios Inclusivos do Itaú Unibanco. Ela foi responsável por trazer a pauta da bicicleta como uma frente de Mobilidade Urbana na plataforma de Investimento Social Privado da organização.

⁹⁰ Entrevista concedida por Guilherme Cipullo à autora em 3/9/2019.

⁹¹ Nicola pontua que os investimentos que o banco já fazia em educação e cultura eram percebidos como ligados aos institutos e fundações, mas não diretamente ao banco, ou seja, havia “um distanciamento e as pessoas de fato não colocavam essas questões [os investimentos] como uma forma de a gente [o banco] devolver valor para a sociedade”. Assim, criaram esse “programa do Itaú-Unibanco direto com a sociedade sem passar por um instituto ou uma fundação”. Entrevista concedida por Luciana Nicola à autora em 15/5/2020.

peçoas para o espaço público, e a bicicleta sempre vinha aqui como um elemento de trazer reflexão, de fato de tirar todo mundo da zona de conforto, de trazer [a questão da mobilidade urbana] sobre uma outra ótica. Até porque a bicicleta era uma forma mais fácil de explorar, porque você pode pegar as pessoas que se ligam nela pela questão de saúde, se ligam nela por uma questão de meio ambiente e de menos emissão de CO₂, você pega um pouco sobre a questão da cidadania. Então a bicicleta também tinha um repertório vasto para a gente [o Itaú Unibanco] conseguir mobilizar as pessoas nos seus diferentes pontos de vista.⁹²

Cipullo⁹³ indica que foi definido o foco na bicicleta também “porque a bike vem como uma solução barata, eficiente, entre todos os meios de transporte é o mais eficiente de todos, simples, e que tinha uma possibilidade de inclusão socioprodutiva”. Cipullo coloca a bicicleta “como uma solução natural para esse problema de mobilidade urbana e é por isso que o Itaú até hoje gera valor compartilhado por meio da bicicleta”.

Foram definidos, então, três pilares de atuação. O primeiro pilar era a “geração de demanda”, ou seja, a oferta de serviço ou infraestrutura para promover o uso da bicicleta. Assim, foi definido que o banco financiaria um sistema de compartilhamento de bicicletas. Sobre esse pilar, Nicola⁹⁴ pontua que o “ponto de partida [da proposta de sua equipe] sempre foi pensar [a bicicleta] como modal de transporte”. Assim, queriam “canalizar os nossos esforços para de fato sempre olhar a bicicleta como modal de transporte e tudo que era necessário para fazer com que esse projeto se viabilizasse”.

O segundo pilar era “capacitar a equipe técnica do poder público”, então ajudar “o poder público experimentar coisas que ele não teria capacidade nem legitimidade para contratar naquele momento”. Nessa linha, o banco:

começou a financiar uma série de estudos na CET, desde travessias nas marginais, contagens de bicicletas, compramos os contadores de viagens para ajudar a prefeitura [a] ter densidade de dados para combater na época a imprensa que vinha um pouco dizendo que não tinha bicicleta, que tinha infraestrutura, mas que não tinha bicicleta, [o banco também passou a oferecer] os bicicletários, [organizar] vários eventos de capacitação, a gente trouxe gente de fora para capacitar o poder público [local]⁹⁵.

⁹² Entrevista concedida por Luciana Nicola à autora em 15/5/2020.

⁹³ Entrevista concedida por Guilherme Cipullo à autora em 3/9/2019.

⁹⁴ Entrevista concedida por Luciana Nicola à autora em 15/5/2020.

⁹⁵ Segundo Nicola, os investimentos em formação do corpo técnico do poder público foram realizados em todas as cidades onde o banco implantou sistemas de compartilhamento de bicicletas. Nicola pontua ainda que a equipe havia desenvolvido uma segunda opção ao sistema de compartilhamento de bicicletas a ser implantado no espaço público, que seria um sistema montado junto a “uma rede privada” que daria

O terceiro pilar era promover o engajamento da sociedade civil, valorizando e trazendo para dentro do projeto “quem já tem militado há anos sobre política pública” para bicicleta. Nesse campo, Nicola⁹⁶ indica que, em todas as cidades onde o banco decidia atuar, a equipe descobria, através de matérias de jornais, “quem eram os porta-vozes que falavam por sociedade civil” e entrava em contato pelo Facebook para se apresentar e mostrar o projeto. Segundo Nicola, em algumas cidades, os cicloativistas mostravam maior resistência, “um pré-conceito por ser um banco”, e em outras havia maior aceitação logo no primeiro contato. Apesar da resistência de alguns atores, Nicola indica que “desde o início, tudo que a gente fazia sempre teve a consulta” com os cicloativistas locais. Dentro desse pilar de atuação, o banco passou também a financiar os cicloativistas, questão que será debatida no próximo subcapítulo.

Assim, entre 2011 e 2012, o Itaú Unibanco e a Bradesco Seguros iniciaram negociações com a Prefeitura para oferecer serviços de compartilhamento de bicicletas desvinculado das estações de Metrô. O processo do Itaú caminhou mais rápido do que da Bradesco e, em março de 2012, foi publicada no Diário Oficial do Município de São Paulo (DOM-SP) a autorização do Termo de Cooperação (TC) entre a Prefeitura, o Itaú Unibanco S/A, a Serttel Ltda⁹⁷ e a Samba Transportes Sustentáveis Ltda. Do termo consta a previsão de “instalar e manter uma rede de 300 estações para retirada de bicicletas de uso compartilhado e a disponibilização de no mínimo 3000 bicicletas para uso da população em geral, a ser instalada no prazo máximo de 3 anos” (DOM-SP, 20/3/2012, p. 4).

A primeira fase do sistema Bike Sampa foi instalada em maio de 2012, com oito estações no distrito da Vila Mariana, na zona Sul do município de São Paulo, entre o Parque do Ibirapuera e a estação Ana Rosa do Metrô (ver mapa 4.7 a seguir). As estações foram instaladas no mesmo dia⁹⁸ e local do circuito de ciclorrotas implantado naquele distrito. Em

espaço para as estações. Assim, o banco “montaria uma malha sem passar por alguma licença pública”, mas essa opção não foi necessária em nenhuma das cidades onde o banco decidiu investir em sistema de compartilhamento de bicicletas. Entrevista concedida por Luciana Nicola à autora em 15/5/2020.

⁹⁶ Entrevista concedida por Luciana Nicola à autora em 15/5/2020.

⁹⁷ O Grupo Serttel é composto por duas empresas, a Serttel e a Mobilicidade, e atua oferecendo “soluções tecnológicas para Gerenciamento de Trânsito, Segurança e Mobilidade Urbana”. Além da operação do sistema de bicicletas compartilhadas, as empresas também atuam em algumas cidades operando o sistema de estacionamento rotativo por aplicativo de celular. O grupo iniciou sua operação no Rio de Janeiro sete meses antes de começar a operação em São Paulo e expandiu também para diversas cidades. Atualmente o grupo opera sistema de bicicletas compartilhadas em diversas cidades brasileiras como Porto Alegre (BikePoa), Santos (Bike Santos), Aracaju (CajuBike), Petrolina (PetroBike), Fortaleza (Bicicleta e Bicicleta Integrada), Recife (BikePe), Salvador (Bike Salvador), Belo Horizonte (Bike BH), e em Santiago do Chile. Disponível em: <<http://www.serttel.com.br>>. Acesso em: 18/6/2019.

⁹⁸ Em 24/5/2012.

comparação com o Use Bike, por ser implantado nas ruas, e não junto a estações de Metrô, o Bike Sampa e o CicloSampa – que veio a ser o sistema financiado pela Bradesco – tinham o potencial de oferecer mais flexibilidade para os usuários e permitir realizar viagens integradas entre o sistema sobre trilhos e bicicleta, ainda que nesse momento a área de cobertura⁹⁹ de ambos fosse muito limitada.

Segundo Malatesta¹⁰⁰, em São Paulo “não dava para colocar [as estações de bicicletas compartilhadas] na calçada, [pois] as calçadas são péssimas”. Ela pontua que essa condição é diferente do Rio de Janeiro, onde o sistema de bicicletas compartilhadas financiadas pelo Itaú havia sido implantado antes e que “é uma cidade cujo desenho viário tem bastante área em praça, em calçadas largas” onde instalaram as estações. Ela conclui que a CET “só ia conseguir colocar onde tinha Zona Azul ou onde tinha estacionamento liberado, aí a gente ia tirar uma ou duas vagas de carro para colocar estação de bicicleta”.

Particularmente o sistema do Bike Sampa recebeu muita resistência de moradores e comerciantes do bairro onde foi implantado. Luciana Nicola¹⁰¹ indica que a ideia inicial do banco era “que fosse um projeto mais democrático”, ou seja, levar a proposta para a população opinar, mas “a Prefeitura tinha uma visão naquele momento, e que [para Nicola] estava certa, de que a gente [CET e Itaú Unibanco] precisava primeiro ter um convencimento dos formadores de opinião, para mostrar que a bicicleta era possível”. Malatesta¹⁰² e Nicola¹⁰³ reportam que o processo de implantação foi dificultado por reação contrárias de moradores e quando a implantação foi iniciada, receberam muitas reclamações.

Quando a CET demarcava o local da futura estação, alguém “parava o carro em cima da [demarcação para a futura] estação, deixava o carro parado em cima do lugar durante semanas, aí a gente [o banco e a equipe de implantação] tinha que chamar a CET para tirar o carro”¹⁰⁴. Se a CET implantava a estação na frente da casa ou prédio de alguém “importante, ele ia lá cutucar o Prefeito, porque ele não quer aquilo na frente da casa dele”¹⁰⁵. Nicola reporta ainda que clientes do banco ligavam “falando ‘não quero uma estação na minha rua, ou você tira essa estação que fica trazendo gente estranha para a minha rua, ou eu vou fechar a conta no banco, vou tirar o

dinheiro investido, isso é um absurdo”¹⁰⁶, mas reporta que essas reclamações não fizeram com que retirassem ou mudassem as estações de lugar¹⁰⁷.

Malatesta¹⁰⁸ relata que houve resistência também por parte de comerciantes, e deu o exemplo do dono de um bar na Rua Joaquim Távora que “ficou furioso”, porque iam “tirar uma vaga dele” e teria dito que, por tirarem a vaga, ele iria “abrir falência”. Posteriormente, quando a imprensa foi divulgar o sistema, o bar em questão apareceu na matéria e isso teria aumentado o movimento. A partir disso, ainda segundo Malatesta, ele passou a ligar para a CET “dando o endereço dos outros bares dele”, porque ele também queria que fossem implantadas estações naqueles locais.

Assim como o sistema vinculado ao Metrô, era oferecido um período gratuito (nesse caso de trinta minutos) após o qual o usuário passava a ser cobrado R\$5 por hora. O cadastro e posterior uso das bicicletas também se mantiveram condicionados ao fornecimento de dados de um cartão de crédito e, diferentemente do serviço anterior, do uso de um *smartphone*. Segundo Cipullo¹⁰⁹, o banco financia a empresa que opera o sistema e todo o recurso proveniente do uso – o pagamento dos usuários para usar o sistema – fica com a operadora para “reinvestir no projeto, ampliar estações, mover estações, pagar logística”.

Para o banco, os recursos direcionados para o sistema entram como gasto de patrocínio, como investimento direto, diferentemente das áreas de educação e cultura, para as quais há leis de incentivo fiscal. Ainda segundo Cipullo¹¹⁰, o Itaú Unibanco não tem expectativa de retorno financeiro direto com o sistema, mas o banco “observa o retorno em imagem”, assim, o banco “não gasta com divulgação de marca quando a gente [o Itaú Unibanco] tem a bicicleta entrando muito fácil” como propaganda. Desse modo, indiretamente, o recurso é usado como marketing: o ganho que o banco tem não é financeiro, mas “é um ganho de imagem atrelado” ao patrocínio da causa da bicicleta. Um dos exemplos desse retorno indireto é que, ainda segundo Cipullo¹¹¹, o banco

nunca estimulou a hashtag #bikeitaú no Instagram e a gente tem milhões de menções que são orgânicas. Então as pessoas se apropriam da marca da laranjinha até como uma coisa de empoderamento e de status, acaba acontecendo esse fenômeno da marca, muito forte em mobilidade urbana.

⁹⁹ A área de cobertura foi delimitada considerando o critério estabelecido no Edital de chamamento público 1/2015 (p. 35-49) de setecentos metros de raio em torno de cada estação.

¹⁰⁰ Entrevista concedida por Maria Ermelina (Meli) Malatesta à autora em 1/5/2020.

¹⁰¹ Entrevista concedida por Luciana Nicola à autora em 15/5/2020.

¹⁰² Entrevista concedida por Maria Ermelina (Meli) Malatesta à autora em 1/5/2020.

¹⁰³ Entrevista concedida por Luciana Nicola à autora em 15/5/2020.

¹⁰⁴ Entrevista concedida por Luciana Nicola à autora em 15/5/2020.

¹⁰⁵ Entrevista concedida por Maria Ermelina (Meli) Malatesta à autora em 1/5/2020.

¹⁰⁶ Entrevista concedida por Luciana Nicola à autora em 15/5/2020.

¹⁰⁷ Nicola pontua que mudavam a estação somente se “fosse algo muito específico” e cita uma mudança para liberar a vaga na frente de um centro de reabilitação de pessoas com deficiência. Entrevista concedida por Luciana Nicola à autora em 15/5/2020.

¹⁰⁸ Entrevista concedida por Maria Ermelina (Meli) Malatesta à autora em 1/5/2020.

¹⁰⁹ Entrevista concedida por Guilherme Cipullo à autora em 3/9/2019.

¹¹⁰ Entrevista concedida por Guilherme Cipullo à autora em 3/9/2019.

¹¹¹ Entrevista concedida por Guilherme Cipullo à autora em 3/9/2019.

Segundo Luciana Nicola¹¹², o desejo do banco é que o sistema de torne autossuficiente com os valores pagos pelos usuários, ou que o poder público entre com subsídios e, assim, garanta que não dependa de patrocínio e que se mantenha independentemente do interesse de empresas privadas. Segundo Cipullo¹¹³, o sistema montado recentemente com patrocínio do Itaú Unibanco na Argentina já está recebendo subsídios do governo e, por isso, é gratuito para a população.

Já a proposta da Bradesco se limitava inicialmente à oferta do serviço aos domingos e feriados, complementando as Ciclofaixas Operacionais de Lazer financiadas pelo banco desde meados de 2009. Segundo Vanessa Tordino¹¹⁴, o trabalho da agência com a Bradesco Seguros “estava focando em lazer, porque tinha muito mais *match* com a seguradora ser [ligada à ideia de] lazer, na época, [como uma instituição que promove] lazer seguro para as famílias, saúde, atividade física, do que entrar diretamente em mobilidade” urbana. A motivação inicial para a ideia de criar um sistema de bicicletas compartilhadas com financiamento da Bradesco foi simplificar a oferta de bicicletas para empréstimo durante a operação das Ciclofaixas Operacionais de Lazer, pois envolvia uma logística trabalhosa “para carregar as bicicletas, vai e volta todo domingo, tem um galpão para armazenar”¹¹⁵.

Assim, a FQ trouxe para o DCL a proposta de instalar estações de bicicletas compartilhadas dentro dos parques que estavam ligados às Ciclofaixas Operacionais de Lazer, “porque o conceito na época da [concepção da] Ciclofaixa Operacional de Lazer era ‘de parque em parque sempre de bike’”, mas os pontos desejados acabaram sendo tomados pelo sistema financiado pelo Itaú, cuja implantação foi mais rápida. Tordino indica que a Bradesco decidiu, então, contratar uma outra empresa – a Trunfo Eventos e Comunicação¹¹⁶ – para realizar a operação das bicicletas compartilhadas e “não teve mais essa sinergia” proposta pela FQ com a Ciclofaixa” Operacional de Lazer.

Segundo Malatesta¹¹⁷, a Trunfo e a Bradesco mantiveram a proposta de ligar o sistema às operações aos domingos, propondo “que as estações ficassem nos locais onde tinha ciclofaixa operacional de lazer”. No entanto, todos os locais indicados eram em “grandes avenidas, e na época não tinha infraestrutura, ciclovia nem ciclofaixa, e a gente [do DCL e da CET] achava muito

perigoso porque a estação de bicicleta está lá disponível todo dia” sem oferecer infraestrutura dedicada para as pessoas circularem com as bicicletas. Malatesta indica que a equipe da CET não teria aceitado implantar estações na Av. Paulista porque a pessoa “vai querer andar e vai andar na faixa de ônibus”, mas é exatamente nessa avenida onde foram implantadas as primeiras estações do sistema de compartilhamento de bicicletas financiado pela Bradesco Seguros (ver mapa 4.8 a seguir). Além do processo de definição do local das estações, a aprovação para o sistema a ser financiado pela Bradesco foi retardado. Segundo informação da Ciclocidade¹¹⁸, demandas da CPPU por alteração na proposta retardaram o processo. Assim, foi somente em dezembro de 2013, após aprovação da CPPU (DOM-SP, 30/11/2013, p. 25), que foi lançado o CicloSampa, sistema de compartilhamento de bicicletas financiado pela Bradesco Seguros, inicialmente com somente quatro estações, todas na região da Paulista (mapa 4.8 a seguir).

A operação do Ciclosampa é realizada pelo sistema PegBike, montado pela Trunfo especificamente por encomenda da Bradesco para implantar as bicicletas compartilhadas em São Paulo¹¹⁹. No site da PegBike¹²⁰, o sistema é oferecido como um negócio para órgãos públicos, mas também para empresas privadas. A área de “negócio” no site deixa bastante claro o viés de marketing, afirmando que a oferta de um sistema de compartilhamento de bicicleta seria interessante não somente para “os órgãos públicos, que buscam soluções para o trânsito, mas também entre as empresas privadas que ao disponibilizarem esse serviço para o cidadão, *criam uma enorme visibilidade e empatia junto à marca*, uma vez que as bikes tornam-se ‘outdoors’ ambulantes”¹²¹.

Com a implantação do Bike Sampa e do Ciclosampa, a cidade de São Paulo passou, então, a ter dois sistemas paralelos de compartilhamento de bicicletas, sem qualquer relação entre si – nem os cadastros de usuários, nem as bicicletas podiam ser compartilhadas entre os sistemas. Vanessa Tordino¹²² relata que questionou a então presidente da CPPU, Regina Monteiro, sobre a criação de dois sistemas paralelos de compartilhamento de bicicletas sem que nem mesmo as estações fossem neutras e pudessem ser usadas por ambos os sistemas. Tordino recebeu como resposta que era o que era possível naquele momento e Monteiro teria dito que “para sair tem que ser assim, se não, não vai sair”¹²³. A expansão dos sistemas e a proposta de regulamentar a oferta de bicicletas compartilhadas alguns anos depois serão debatidos no Capítulo 5.

¹¹² Entrevista concedida por Luciana Nicola à autora em 15/5/2020.

¹¹³ Entrevista concedida por Guilherme Cipullo à autora em 3/9/2019.

¹¹⁴ Entrevista concedida por Vanessa Tordino à autora em 9/5/2020.

¹¹⁵ Entrevista concedida por Vanessa Tordino à autora em 9/5/2020.

¹¹⁶ A Trunfo Eventos e Comunicação é uma empresa especializada em realização de promoções e eventos e criou o sistema PegBike para realizar a gestão do CicloSampa, sistema de bicicletas compartilhadas financiado pela Bradesco Seguros. Disponível em: <<http://www.trunfo.com.br/home/>>. Acesso em: 25/3/2019.

¹¹⁷ Entrevista concedida por Maria Ermelina (Meli) Malatesta à autora em 3/8/2018.

¹¹⁸ Disponível em: <<https://www.ciclocidade.org.br/component/tags/tag/noticia?start=395>>. Acesso em: 25/3/2019.

¹¹⁹ Disponível em: <<http://www.trunfo.com.br/pegbike/>>. Acesso em: 20/3/2019.

¹²⁰ Disponível em: <<http://www.pegbike.com.br/home/>>. Acesso em: 20/3/2019.

¹²¹ Grifos nossos. Disponível em: <<http://www.pegbike.com.br/negocio/>>. Acesso em: 20/3/2019.

¹²² Entrevista concedida por Vanessa Tordino à autora em 9/5/2020.

¹²³ Entrevista concedida por Vanessa Tordino à autora em 9/5/2020.

4.2 | Avanços na institucionalização da bicicleta no Estado e na sociedade civil

Este subcapítulo trata das mudanças institucionais que ocorreram entre 2007 e 2012. No Estado, a pauta ciclovitária é transferida da Secretaria do Verde e Meio Ambiente para a de Transportes, a partir de demanda da sociedade civil. O departamento criado na SMT constrói um novo plano ciclovitário e pela primeira vez implanta política ciclovitária de forma sistemática, ainda que continue evitando interferir no espaço do carro. No âmbito da sociedade civil, são discutidas as mudanças no cicloativismo, começando com a organização de um setor dos cicloativistas que se desdobra na criação das associações. O grupo cresce e se torna cada vez mais heterogêneo ideologicamente, com um único elemento comum: a reivindicação de políticas ciclovitárias. É abordado, então, o início do financiamento do cicloativismo pelas empresas privadas que já estavam patrocinando as Ciclofaixas Operacionais de Lazer e os sistemas de compartilhamento de bicicletas. “[A]ntes indiferente[s] às questões da bicicleta,” esses atores começam “a ver nas organizações sem fins lucrativos”, bem como nas políticas públicas, “canais para concretizar o investimento do setor privado empresarial para bicicleta” (PRESADA¹²⁴, 2007, p. 134). Por fim, o capítulo aborda três acontecimentos em 2012 que promovem um novo cenário de luta cicloativista.

¹²⁴ Bill Presada é cicloativista e participou da campanha “Bicicleta Brasil: Pedalar é um Direito”.

A bicicleta na Secretaria de Transportes

Em 2007, André Pasqualini, cicloativista e autor do então *blog* CicloBR (ciclobr.com.br)¹²⁵, começou a articular a realização de cursos de treinamentos para motoristas de ônibus. A iniciativa se relacionava à quantidade expressiva de mortes de ciclistas em decorrência de atropelamento por ônibus, e tinha o intuito de educar e esclarecer os motoristas para reduzir a quantidade de mortes¹²⁶. O curso veio a ser realizado em meados de 2009 na UMAPAZ (Universidade Aberta do Meio Ambiente e da Cultura de Paz) do Departamento de Educação Ambiental da SVMA com apoio das secretarias do Verde, de Transportes, da SPTrans, do Instituto Parada Vital e, novamente, da seguradora Porto Seguro¹²⁷.

Durante o evento de abertura do curso, Leandro Valverdes, um ciclista e cicloativista da sociedade civil, questionou o então Secretário de Transportes, Alexandre de Moraes, sobre o fato de a pauta ciclovitária estar sendo conduzida pela SVMA e não dentro da SMT. A demanda pela transferência da pasta para a SMT colocada por Valverdes traduzia um entendimento mais amplo por parte dos cicloativistas de que as questões sobre bicicleta deveriam estar vinculadas à pasta diretamente ligada ao tema da mobilidade urbana¹²⁸. Segundo Valverdes, se “o tema que nos interessa [aos ciclistas] é ‘bicicleta como meio de transporte’”, “nada mais óbvio do que a Secretaria de Transportes de cada cidade responder por ele” (CHIA, 2009). Cavalcante¹²⁹ aponta que, quando estavam dialogando com a Secretaria de Esportes sobre as Ciclofaixas Operacionais de Lazer:

a gente [cicloativistas] sabia que [a Secretaria de Esportes] tinha limitações, não só financeira, mas também de competência, a gente sabia que ali era [a Secretaria de] Esporte. Então, por mais que a gente quisesse que a bicicleta fosse encarada como mobilidade, não era ali nossa disputa. [...] E aí o Daniel [Guth] começou a ser uma pessoa que chamava muita reunião com a gente. Ele queria levar aquilo para a Secre-

taria dele [de Esportes, que era onde ele trabalhava nesse momento]. Por isso que a gente teve muita aproximação com Esporte nessa época, mas a gente descobriu que a nossa disputa tinha que estar no Transporte.

Alexandre de Moraes acatou o pedido colocado por Valverdes e, em julho de 2009, a gestão e a coordenação do Pró-Ciclista foram transferidas para a SMT (Decreto 50.708/2009). Posteriormente, atores da sociedade civil consideraram a mudança como um erro, pois “acabou por isolar um processo” que “envolvia diversos atores com longa carga de conhecimento sobre o assunto” (ROSIN, 2016, p. 30) e, mesmo que o espaço na SVMA não tivesse representação oficial da sociedade civil, havia abertura para a participação extraoficial desses atores. Com a migração do tema para a CET – órgão constituído a partir da visão do automóvel e cuja missão original era promover a fluidez do tráfego de carros (REQUENA, 2015) –, os cicloativistas tiveram ainda menos acesso às discussões sobre as questões e as reuniões ficaram menos frequentes, resultando em uma desmobilização gradual do Pró-Ciclista¹³⁰.

No evento, Moraes se comprometeu também a criar uma coordenadoria dentro da SMT para tratar de questões ligadas ao uso da bicicleta como meio de transporte e o DCL foi criado em novembro de 2009¹³¹, dentro da Gerência de Planejamento, Logística e Estudos de Tráfego e vinculado à Superintendência de Planejamento da Diretoria de Planejamento e Educação no Trânsito da CET, diretamente subordinada à SMT. O DCL foi o único departamento da CET cuja criação foi publicada no Diário Oficial do Município (DOM-SP, 25/11/2009, p. 159). Segundo Malatesta¹³², isso se deu por razões políticas, como forma de mostrar aos cicloativistas que a questão estava sendo institucionalizada dentro da SMT.

Ao novo departamento, “coube [...] desenvolver critérios de tipologia, planejamento, projeto e sinalização ciclovitária, uma vez que [o manual ciclovitário brasileiro] ainda não [havia sido] desenvolvido pelo DENATRAN [Departamento Nacional de Trânsito]” (MALATESTA, 2012, p. 43). Apesar de ter sido criado formalmente em novembro, Malatesta¹³³ relata que a equipe foi de fato constituída somente em janeiro, com apenas seis integrantes e ainda sem mesas, cadeiras ou computadores para trabalhar.

Em 2010, o DCL desenvolveu mais um plano ciclovitário – o “Plano de Ciclovias para o Município de São Paulo” –, que era “constituído de infraestrutura ciclovitária de circulação e estacionamento destinada ao apoio prioritário de viagens diárias de bicicleta motivo trabalho”

¹³⁰ Entrevista concedida por Thiago Benicchio à autora em 13/7/2017.

¹³¹ O DCL foi criado em 25/11/2009 através do Ato do Presidente da CET n. 47. Informação recebida em 6/4/2018 a partir de um pedido de informação com base na LAI.

¹³² Entrevista concedida por Maria Ermelina (Meli) Malatesta à autora em 3/8/2018.

¹³³ Entrevista concedida por Maria Ermelina (Meli) Malatesta à autora em 3/8/2018.

¹²⁵ Ver o Capítulo 3 para uma breve explicação sobre a origem do *blog* CicloBR.

¹²⁶ Postagem no site Vá de Bike no dia 9/6/2009. Disponível em: <<http://vadebike.org/2009/06/curso-para-motoristas-de-onibus-proximos-passos/>>. Acesso em: 3/11/ 2018.

¹²⁷ Postagem no site Vá de Bike no dia 9/6/2009. Disponível em: <<http://vadebike.org/2009/06/curso-para-motoristas-de-onibus-proximos-passos/>>. Acesso em: 3/11/ 2018.

¹²⁸ Informação fornecida por Laura Ceneviva em entrevista concedida à autora em 4/8/2017 e por Aline Cavalcante, em 26/8/2019.

¹²⁹ Entrevista concedida por Aline Cavalcante à autora em 26/8/2019.

(MALATESTA, 2012, p. 43). Segundo Malatesta (2012), o trabalho foi fundamentado na análise dos dados da OD de 2007¹³⁴, considerando tanto a quantidade de viagens diárias realizadas com bicicleta como modo principal por motivo de trabalho, como os principais destinos das zonas com a maior quantidade de viagens. A partir dessa análise, foram selecionados três territórios com mais de cinco mil viagens diárias: Jardim Helena e Itaim Paulista, na Zona Leste; Jardim Brasil e Jaçanã, no Norte; e Grajaú e Cocaia, no Sul.

Foram propostas pequenas redes nos três territórios, que podem ser observadas nos mapas 4.9, 4.10 e 4.11 a seguir. Entre as três, somente a da Zona Leste incluía trechos já propostos em planos anteriores. Apesar do alto uso de bicicleta medido desde a OD de 1977 (ver mapa 1.1 no Capítulo 1) na Zona Norte, ao longo da planície aluvial do rio Cabuçu de Cima, não havia sido proposta infraestrutura para bicicleta para esse território em nenhum dos planos anteriores.

Ainda em 2009, Carlos Torres Freire¹³⁵ e Leandro Valverdes decidiram elaborar um mapa de rotas para ciclistas em São Paulo, tendo como referência o mapa que Valverdes havia trazido de Londres. Segundo Freire¹³⁶, “depois de levar a ideia para diferentes pessoas em busca de financiamento”, em 2010 chegaram na SEME através de Daniel Guth. A pesquisa e construção do mapa foram realizados pelo Cebrap, tendo sido finalizado em 2011, e “o resultado ficou com a PMSP, que passou para a então Secretaria de Transportes para uso em ações da gestão e sinalização vertical horizontal na cidade”. O mapeamento foi, então, usado pelo DCL como base “para todas as análises [...], todos os projetos”¹³⁷ e deu origem às ciclorrotas. Foram implantadas redes isoladas de ciclorrotas no Brooklin, na Vila Mariana, na Mooca e na Lapa, somando quase cinquenta quilômetros de vias sinalizadas. Essa se tornou a principal tipologia de infraestrutura permanente para circulação de bicicleta implantada pela gestão Kassab (ver gráfico 4.5 mais adiante).

¹³⁴ Além da pesquisa OD, Malaesta (2012) indica que também foram levadas em consideração as seguintes informações: (i) “propostas de rotas de bicicletas dos Planos Regionais Estratégicos das subprefeituras abrangidas pelas áreas selecionadas”; (ii) “Vistorias realizadas em campo, a partir de observação ‘in loco’ da presença de bicicletas circulando junto ao tráfego, o seu usuário e o tipo de utilização do veículo (transporte próprio, transporte de passageiro ou transporte de carga)”; (iii) “presença de integração intermodal promovida pela existência de bicicletários em estações do METRÔ e CPTM”; (iv) “presença de pólos de interesse tais como CEUs, escolas, etc.”; (v) “registro e localização dos acidentes com bicicletas na região”; (vi) “conectividade entre os percursos”. Além de outros fatores “considerados numa segunda prioridade”, como topografia, uso do solo, “espaço viário disponível”, “características do tráfego” (p. 45), entre outros.

¹³⁵ Carlos Torres Freire é sociólogo e Diretor Científico no Cebrap. Disponível em: <<https://cebrap.org.br/pesquisador/carlos-eduardo-torres-freire/>>. Acesso em: 18/1/2021.

¹³⁶ Informação fornecida por Carlos Torres Freire à autora em 18/1/2021.

¹³⁷ Entrevista concedida por Maria Ermelina (Meli) Malatesta à autora em 3/8/2018.

Mapa 4.10 | Proposta de rede ciclovitária para a Zona Norte em 2010

- Ciclovía
- Compartilhado
- Ciclofaixa
- CPTM em 2010
- Metrô em 2010
- Parques
- Hidrografia

0 0.4 0.8 1.2 km

Elaboração e georreferenciamento próprios a partir de informações disponíveis em Malatesta (2012).
Base cartográfica: Geosampa. Acesso em: 3/7/2018.

Mapa 4.11 | Proposta de rede ciclovitária para a Zona Sul em 2010

- Ciclovía
- Compartilhado
- Ciclofaixa
- CPTM em 2010
- Metrô em 2010
- Parques
- Hidrografia

0 0.4 0.8 1.2 km

Elaboração e georreferenciamento próprios a partir de informações disponíveis em Malatesta (2012).
Base cartográfica: Geosampa. Acesso em: 3/7/2018.

As ciclorrotas são constituídas por sinalização viária (vertical e horizontal) direcionadas para os motoristas de automóveis para avisar que aquela rua (ou conjunto de ruas) seriam usadas por ciclistas. Formam “circuitos dentro de bairros, desconectados entre si, com outras infraestruturas para circulação de bicicleta ou com o transporte público” (LEMOS; WICHER NETO, 2014, p. 10)¹³⁸. Além disso, não foi realizada nenhuma alteração de geometria nas vias onde foram implantadas ciclorrotas, e alguns trechos foram inseridos em vias com inclinação excessiva ou em avenidas com velocidade regulamentada muito alta, como é o caso do trecho da Av. Sumaré na ciclorrotas da Lapa (figura 4.5 abaixo), cuja velocidade regulamentada era 70km/h¹³⁹.

Figura 4.5 | Trecho da ciclorrotas da Lapa na Av. Sumaré.

Foto: Hélio Wicher Neto, 2013.

Benicchio¹⁴⁰ pontua que as ciclorrotas teriam sido uma estratégia adotada pela gestão Kassab para oferecer os cem quilômetros previstos no Plano de Metas 2009-2012¹⁴¹ e responder às demandas dos ciclistas com custo político nulo, pois nada foi alterado do espaço para o carro. Quando Suzana Nogueira¹⁴² estava à frente do DCL, a partir de 2013, a equipe do departamento realizou uma análise de acidentes em “todas as vias que tinham ciclorrotas” mostrando uma

¹³⁸ Tradução própria do original em inglês: “circuits inside neighborhoods, unconnected with each other, with other cycling infrastructure or with the public transport system”.

¹³⁹ Em 2015, a Prefeitura reduziu a velocidade limite de diversas avenidas para 50km/h.

¹⁴⁰ Entrevista concedida por Thiago Benicchio à autora em 15/3/2018.

¹⁴¹ O Plano de Metas de Kassab, denominado “Agenda 2012”, indicava como meta 107 a construção de cem quilômetros “de ciclovias e ciclofaixas”. Disponível em: <<https://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/upload/gestao/2009-2012.pdf>>. Acesso em: 4/1/2021.

¹⁴² Entrevista concedida por Suzana Nogueira à autora em 17/7/2018.

“impressionante quantidade de acidentes com ciclistas em vias com ciclorrotas sem [que tivessem sido implantadas] as medidas necessárias de acalmamento”, ou seja, onde foi implantada somente sinalização viária sem alteração geométrica da via, incluindo ruas locais. Segundo Nogueira, isso ocorre porque a ciclorrota foi regulamentada na via – em outras palavras, a sinalização foi implantada –, mas “a intervenção necessária” para de fato acalmar o tráfego e garantir a segurança do ciclista não foi realizada. Ela conclui que ou a CET “implanta a medida efetiva de acalmamento ou o ciclista vai se acidentar”.

Além das ciclorrotas, a Prefeitura também realizou mais duas intervenções de infraestrutura permanente em 2011: um pequeno trecho de ciclovia no canteiro central na entrada da Universidade de São Paulo, no Butantã, com trezentos metros, e uma pequena rede em Moema composta por quase cinco quilômetros de ciclorrotas e pouco mais de três quilômetros de ciclofaixas. Apesar de a maior parte da infraestrutura pela Prefeitura e pelo Estado nesse momento ter preservado o espaço do carro, a rede de Moema foge do padrão. Foi a primeira intervenção do poder público para bicicleta em São Paulo a disputar o espaço do carro – ainda que some somente pouco mais de três quilômetros. Para não retirar espaço de estacionamento, a CET reduziu a largura da faixa para circulação de carros e implantou as ciclofaixas entre a área destinada para estacionamento e o meio fio (ver esquema na figura 4.6 abaixo).

Figura 4.6 | Esquema de um trecho da ciclofaixa de Moema.

Fonte: <<https://vejasp.abril.com.br/cidades/a-ciclofaixa-da-discordia/>>. Acesso em: 22/10/2020.

Além de desencadear os primeiros protestos de comerciantes contra infraestrutura cicloviária, a disposição das faixas foi criticada também pelos cicloativistas pelo risco de colisão de ciclistas com as portas dos veículos ao serem abertas para acesso aos carros. A revista *Veja*¹⁴³ enquadrou a intervenção como “a ciclofaixa da discórdia”, apontou que a ciclofaixa estaria “prejudicando o trânsito local”, e expôs a reclamação de uma comerciante que teria declarado “aos jornais que o espaço era inútil, pois suas clientes milionárias jamais iriam pedalar de salto alto”. Como resposta ao posicionamento elitista da comerciante, os cicloativistas organizaram um protesto, no qual algumas pessoas foram “maquiadas e com vestido longo, numa resposta bem-humorada às palavras da empresária”¹⁴⁴.

Em 2012, ano de eleições municipais, a gestão Kassab implantou, além das Ciclofaixas Operacionais de Lazer apresentadas anteriormente, pouco mais de seis quilômetros de ciclovias no canteiro central – 4,4 quilômetros na Braz Leme e dois quilômetros na Faria Lima – e mais um trecho de ciclorrotas na Vila Mariana. Assim, no final de 2012, a infraestrutura cicloviária permanente na cidade de São Paulo somava cerca de cinquenta quilômetros de ciclorrotas, pouco mais de 45 quilômetros de ciclovias isoladas¹⁴⁵, aproximadamente vinte quilômetros em canteiros centrais e somente três quilômetros de ciclofaixa junto ao bordo da via. Apesar da gestão Kassab indicar que teria cumprido a meta 107, que previa a construção de cem quilômetros de ciclovias e ciclofaixas pela gestão municipal, conforme definida no Plano de Metas da gestão 2009-2012¹⁴⁶, o município executou somente cerca de setenta quilômetros de infraestrutura permanente para circulação de bicicleta, sendo que 80% desses quilômetros não são ciclovias

¹⁴³ Disponível em: <<https://vejasp.abril.com.br/cidades/a-ciclofaixa-da-discordia/>>. Acesso em: 22/10/2020.

¹⁴⁴ Disponível em: <<https://vejasp.abril.com.br/cidades/a-ciclofaixa-da-discordia/>>. Acesso em: 22/10/2020. Ver também reportagem “Ciclistas com salto alto protestam na ciclofaixa de Moema” da TV Folha, “Mobilize acompanha a “Pedalada de Salto Alto”, em Moema” do portal Mobilize, e imagens do evento em “Pedalada Milionárias de Bike em Moema”, entre outros. Disponível em: <<https://www.youtube.com/watch?v=t12QxNJbM6A>>, <<http://www.mobilize.org.br/noticias/965/mobilize-acompanha-a-pedalada-de-salto-alto-em-moema.html?print=s>> e <<https://fotografia.folha.uol.com.br/galerias/5460-pedalada-milionarias-de-bike-em-moema>>. Acesso em: 19/11/2020.

¹⁴⁵ Estão sendo consideradas ciclovias isoladas aquelas com condições de acesso muito baixas: ciclovia da Marginal Pinheiros, do Parque Ecológico do Tietê e na Adutora da Sabesp, denominada Caminho Verde.

¹⁴⁶ O documento que faz o balanço das metas da gestão 2009-2012, publicado em dezembro de 2012, indica que a cidade de São Paulo teria “mais de 230 km de vias para bicicleta” (p. 25), mas esse número somente se sustenta se as Ciclofaixas Operacionais de Lazer fossem não somente consideradas, mas em duplicata, ou seja, contabilizando o percurso de ida e de volta. Conforme apontado no subcapítulo anterior, a CET contabiliza os percursos de ida e volta, o que duplica a extensão contabilizada, mas esta tese considera os dois sentidos junto, portanto, metade da extensão que é declarada pela CET e que foi contabilizada no documento de balanço das metas da gestão. Disponível em: <<https://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/upload/gestao/2009-2012.pdf>>. Acesso em: 4/1/2021.

ou ciclofaixas, mas ciclorrotas, portanto, sem oferecer a proteção adequada aos ciclistas, como debatido acima (ver mapa 4.12 a seguir e gráfico 4.5 abaixo).

Gráfico 4.5 | Quantidade infraestrutura para circulação de bicicleta implantada entre 2009 e 2012.
Fonte: Elaboração própria a partir de dados disponíveis em Geosampa e de levantamento realizado por Lemos e Wicher Neto (2014).

Ao longo do tempo, o DCL se consagrou dentro da SMT como “o responsável pelo desenvolvimento e coordenação de projetos relacionados à mobilidade por bicicleta” (ITDP, 2015, p. 8). No entanto, Nogueira¹⁴⁷ pontua que, naquele momento, não havia uma visão da SMT como um “órgão que cuidava da mobilidade”¹⁴⁸, mas era percebido ainda como “órgão de trânsito”. Assim, ainda que o departamento tenha sido criado dentro da SMT, “o grande fomentador da política cicloviária” durante a gestão do Kassab continuou sendo a SVMA, a partir da “visão da Laura Ceneviva, mas com o apoio grande do Eduardo Jorge”, então Secretário do Verde e Meio Ambiente, “porque para [...] implantar, aquele gestor que está lá em cima tem que acreditar”¹⁴⁹.

Além disso, Nogueira também pontua que o DCL era “um departamento [...] extremamente desarticulado, [...] quase que solo, com uma falta de diálogo com todas as demais áreas” da CET. Além do embate entre a área de planejamento e as Gerências de Engenharia de Tráfego (GET) nos momentos de implantação, Nogueira avalia que, no período, a CET “esqueceu de conceituar, ela [a CET] esqueceu de elaborar o que era do princípio, que era planejar” e “começou a

¹⁴⁷ Entrevista concedida por Suzana Nogueira à autora em 17/7/2018.
¹⁴⁸ Ver um breve debate sobre o olhar a partir de “mobilidade” proporciona mais a frente, quando é discutida a aprovação da Política Nacional de Mobilidade Urbana.
¹⁴⁹ Entrevista concedida por Suzana Nogueira à autora em 17/7/2018.

Mapa 4.12 | Infraestrutura implantada até 2012

	Ciclovias isoladas		CPTM em 2012
	Ciclov. cant. central		Metrô em 2012
	Ciclofaixas		Marco zero São Paulo
	Ciclorrotas		Parques
			Hidrografia

Elaboração própria a partir de dados disponíveis em Geosampa e de levantamento realizado por Lemos e Wicher Neto (2014).
Base cartográfica: Geosampa. Acesso em: 3/7/2018.

executar ações isoladas”, sem “a visão do ciclista, porque praticamente não tinha ciclistas [na CET,] nem na própria equipe” do DCL. Assim, apesar de entenderem que bicicleta é um veículo, conforme definido pelo CTB (Lei Federal 9.503/1997), não havia “uma visão de como é isso na cidade”. Em relação ao “plano que foi feito em 2010, 80% dele eram estruturas em calçadas, compartilhadas, ocupando espaço do pedestre. Então, quer dizer, era a própria visão do DCL [...], daí não é [só] da CET, [que] era engessada”.

Assim, seguindo o padrão iniciado pela ciclovia da Radial Leste em 2008, a Prefeitura seguiu oferecendo infraestrutura para bicicleta sem avançar sobre o espaço hegemônico do carro. Apesar de ter implantado uma quantidade grande de quilômetros de infraestrutura para circulação de bicicleta, totalizando mais de sessenta quilômetros implantados a partir da constituição do DCL, a gestão municipal se limitou a oferecer espaço para ciclistas circularem sem tirar do carro. Em outras palavras, continuou implementando uma política *distributiva*, conforme tipificação de Lowi (2016), que não contribuiu para alterar ou questionar o sistema hegemônico de circulação.

Sociedade civil institucionalizada

Na segunda metade da década de 2000, os cicloativistas já estavam muito mais amadurecidos, com uma “rede de infiltrados” e um “ativismo institucional” mais consolidado (ROSIN, 2016). A partir de 2007, com a Bicicletada fortalecida, os participantes começaram a se organizar mais e a discutir a possibilidade de se institucionalizarem como associação¹⁵⁰. A lista de e-mail, criada no início da década, se constituía como um espaço horizontal, sem lideranças, onde cada participante colaborava se, e como podia ou desejava¹⁵¹. Em 2008, os ciclistas se utilizaram da articulação virtual e construíram o Manifesto dos Invisíveis¹⁵², extrapolando os limites das discussões dentro da lista de e-mails¹⁵³.

Assim como os folhetos que eram distribuídos durante as Bicicletadas, o Manifesto serviu como um canal para os ciclistas explicitarem o entendimento que tinham sobre questões que tangenciam a pauta política da bicicleta, só que através de *blogs* e sites, o que possibilitava um alcance mais amplo. O documento critica especialmente a ideia de que os ciclistas estariam atrapalhando o trânsito ou que seria necessário dotar a cidade de ciclovias para, então, as pessoas poderem pedalar. Indicam que não podem esperar as ciclovias, pois já estão nas ruas pedalando afirmando “não clamamos por ciclovias, clamamos por respeito” e pedindo por campanhas de educação no trânsito e sinalização. Fecham o texto reafirmando um posicionamento contrário à segregação e o ideal de promover opções “mais rápidas e soluções que serão benéficas a todos”, concluindo o texto com as frases “A rua é de todos. A cidade também”¹⁵⁴.

Em janeiro de 2009, Márcia Prado, participante ativa da lista, das Bicicletadas e das viagens organizadas pelos integrantes da Bicicletada, morreu atropelada por um ônibus na Av. Paulista. Os cicloativistas realizaram, “mesmo debaixo de forte chuva”, uma caminha-

¹⁵⁰ Entrevista concedida por Thiago Benicchio à autora em 15/3/2018.

¹⁵¹ Entrevista concedida por Aline Cavalcante à autora em 26/8/2019.

¹⁵² Disponível em: <<https://vadebike.org/2008/11/ciclo-ias-nao-sao-a-solucao-milagrosa/>>. Acesso em: 21/9/2020.

¹⁵³ A construção colaborativa virtual de texto se tornou algo bastante comum nos anos subsequentes.

¹⁵⁴ Disponível em: <<https://vadebike.org/2008/11/ciclo-ias-nao-sao-a-solucao-milagrosa/>>. Acesso em: 21/9/2020.

da-protesto na Av. Paulista na noite seguinte ao atropelamento, “ocupando a avenida, com velas e flores nas mãos, da Praça do Ciclista até o local do ocorrido”¹⁵⁵. A tragédia desencadeou mobilizações de ciclistas que se desdobraram, por exemplo, na criação do Pedal Verde, grupo de ciclistas que se organizou em torno da proposta de plantar árvores na cidade homenageando ciclistas atropelados¹⁵⁶.

Em abril do mesmo ano, o então vereador Chico Macena¹⁵⁷ apresentou o PL 256/2009, aprovado no ano seguinte como Lei 15.094/2010, que propunha instituir a Rota Márcia Prado – uma rota para cicloturismo que fazia parte da viagem que era realizada pela cicloativista atropelada – conectando a região do Grajaú à Ilha de Bororé, ao sul de São Paulo, junto à Represa Billings, portanto ainda dentro dos limites municipais. Quase dez anos depois, os ciclistas conseguiram que a Rota Márcia Prado fosse oficializada por lei estadual, ligando São Paulo a Santos, “passando pelos Municípios de São Bernardo do Campo e Cubatão, descendo pela Estrada da Manutenção e cruzando o Parque Estadual da Serra do Mar” (Lei Estadual 16.748/2018, art. 2º).

Cavalcante¹⁵⁸ relata que a morte de Márcia Prado também gerou uma demanda por parte da imprensa por informação sobre a cicloativista e sobre a Bicicletada. Segundo Cavalcante, “o assédio da mídia, a deturpação da narrativa [por parte da imprensa], e a necessidade de dizer o que que a gente [cicloativistas] era, fez com que um grupo de comunicadores [que participavam das Bicicletadas ou que eram ativos na lista de e-mail] se reunisse para [...] ajudar a mitigar as distorções” que eram publicadas. Assim, algumas “pessoas que ou já eram da comunicação ou que também já tinham uma voz, uma liderança” entre os cicloativistas, passaram a organizar mais a comunicação e dialogar com a mídia.

Segundo Cavalcante, “a sociedade não gostava muito da gente [ciclistas], mas [a Bicicletada] começou a ter mais adepto, na medida que você esclarece a mensagem, [e explica] porque que [a luta] existe”. Com isso, “de trinta adeptos, a Bicicletada passou a ter quinhentos depois do episódio da Márcia [Prado] especificamente” o que resultou tanto em uma visibilidade maior para a mobilização de ciclistas, como no afloramento de outras questões no grupo de ciclistas, por exemplo a reprodução de opressões de gênero dentro das Bicicletadas.

Sobre essa questão, Cavalcante¹⁵⁹ relata que, ao começar a participar da Bicicletada, percebeu um universo muito dominado por homens, não somente por serem a maioria esmagadora entre os participantes da Bicicletada, mas também pela reprodução de atitudes machistas. Ela pontua que “tinha um assédio muito forte em cima” das mulheres que participavam dos eventos, que “quando chegava uma mulher ia todo mundo [homens] em cima” dela, e durante os trajetos os homens faziam “comentários na rua, [...] tiravam onda com prostituta”, gritavam “com as mulheres que estavam de pedestres, atravessando a rua”. Virtualmente, na lista de e-mails, Cavalcante relata que os homens ficavam opinando nas conversas de mulheres, inclusive em trocas de mensagens cujo tópico era especificamente sobre “mulheres e bicicleta”.

As experiências virtuais e presenciais motivaram algumas mulheres a criarem uma lista de e-mail própria para elas, “uma dissidência” do Bicicletada-sp, onde as ciclistas mulheres poderiam “falar desses incômodos”. A partir desse espaço, perceberam que “eram incômodos em comum, [que] outras mulheres também estavam incomodadas com isso [o assédio direcionado a elas e a outras mulheres], [e que muitas mulheres] já não iam mais [nas Bicicletadas], já não levavam mais as amigas, já não indicavam [a Bicicletada] para outras mulheres”. Assim surgiu o Pedalinas “como uma tentativa de trazer mais mulheres para a bicicleta. Inicialmente era isso, a gente queria um grupo de segurança para mais mulheres estarem, se sentirem seguras, se sentirem acolhidas”¹⁶⁰.

Além de fazer aflorar outras questões dentro do movimento, a visibilidade maior para a mobilização de ciclistas decorrente do aumento de participantes nas Bicicletadas fez com que o poder público começasse

a convocar a gente [os participantes da Bicicletada] também para conversar, para saber por que a gente não pedia autorização, e a gente não poderia fazer isso [de não pedir autorização para realizar as Bicicletadas ou as manifestações que estariam travando a circulação de carros]. Então ali começam as primeiras sondagens do poder público com os ciclistas. E como a gente era um movimento horizontal, era sempre uma discussão quando alguém do poder público chamava, porque a gente não pode representar a Massa Crítica. Então ficava sempre aquela coisa, vamos ou não vamos? Vamos como o quê? Como quem? Nessa época não tinham as organizações, [que] só se formaram em novembro desse ano [2009]. Então até novembro foi muita bateção de cabeça¹⁶¹.

¹⁵⁹ Aline Cavalcante iniciou seu contato com o grupo por meio da lista de e-mails e somente mais tarde começou a participar dos eventos “porque sempre era a noite e eu tinha medo de pedalar a noite”. Entrevista concedida por Aline Cavalcante à autora em 26/8/2019.

¹⁶⁰ Entrevista concedida por Aline Cavalcante à autora em 26/8/2019.

¹⁶¹ Entrevista concedida por Aline Cavalcante à autora em 26/8/2019.

¹⁵⁵ Disponível em: <<https://vadebike.org/2012/01/um-dia-que-nao-sera-esquecido/>>. Acesso em: 8/10/2020.

¹⁵⁶ Informação disponível em: <<https://pedalverde.wordpress.com/about/>>. Acesso em: 30/8/2019.

¹⁵⁷ Ver Capítulo 3 para o histórico de Macena em relação a políticas para uso da bicicleta.

¹⁵⁸ Entrevista concedida por Aline Cavalcante à autora em 26/8/2019.

Assim, o debate para a institucionalização dos cicloativistas se intensificou ao longo de 2009 entre alguns participantes das Bicicletadas, e incluíam discussões sobre a fundação de uma associação de ciclista e sobre quem deveria ser o diretor¹⁶². No segundo semestre de 2009, duas instituições de ciclistas foram criadas – o Instituto CicloBR e a Associação de Ciclistas Urbanos de São Paulo, denominada Ciclocidade – com abordagens diferentes, ainda que ambas participassem e continuem participando, em alguma medida, de diálogos com o Estado.

Em meio às inúmeras reuniões¹⁶³ que os cicloativistas realizaram, ao longo do segundo semestre de 2009, para definir as condições para criação da Associação de ciclistas urbanos de São Paulo, André Pasqualini se antecipou e criou o Instituto CicloBR¹⁶⁴, motivado pela possibilidade de prestar serviço junto à Ciclofaixa Operacional de Lazer, conforme será discutido em seguida. Pasqualini usou o nome de seu blog sobre cicloturismo – CicloBR – e oficializou o instituto em agosto de 2009, sendo eleito o primeiro diretor geral¹⁶⁵. O objetivo declarado no site é “*fomentar o uso da bicicleta como transporte, lazer, turismo e esporte e para a promoção da qualidade de vida, do deslocamento seguro e sustentável, do uso da bicicleta como meio seguro de transporte*”¹⁶⁶. Entre as missões indicadas no site¹⁶⁷, consta “pleitear ações de órgãos públicos”, mas nos quase dez anos de existência da Associação, a única ação de incidência política direcionada ao Estado foi a participação da elaboração da “Carta de compromisso com a mobilidade por bicicletas”, que havia sido encabeçada pela Ciclocidade. Desse modo, o CicloBR se enquadrava mais como um instituto focado em prestar serviços ligados à bicicleta e seu uso do que para realizar *advocacy*¹⁶⁸.

O processo de constituição da Associação de ciclistas se prolongou ao longo do semestre e a Ciclocidade¹⁶⁹ foi oficializada somente no final de 2009. No site da entidade está indicado que um dos seus objetivos é trabalhar “pela construção de políticas públicas e iniciativas que atendam a mobilidade por bicicletas”¹⁷⁰. Assim, ainda que também atue realizando ações e participando de programas dirigidos para estimular que mais pessoas usem a bicicleta, a Ciclocidade tem trabalhado mais intensamente com *advocacy*. Benicchio¹⁷¹ pontua que a Ciclocidade se formou para “incidir em política pública”, com a proposta de ser “a entidade representativa de quem pedala como transporte em São Paulo”. Segundo o antigo diretor da Associação, a incidência na política a ser realizada pela Associação não se limita a pressionar o Estado por políticas públicas, mas foi constituída com em três áreas de atuação: (i) pesquisa, (ii) participação e (iii) cultura da bicicleta e formação do ciclista.

A última área “era uma forma de incidir na sociedade, dialogar com a sociedade, formar ciclistas, de difundir a cultura da bicicleta”¹⁷². Entre as atividades que foram organizadas nessa área estão: o Mão na Roda, uma oficina colaborativa de bicicleta, a organização de festas, e realização de palestras em escolas. A área de pesquisa foi criada a partir do entendimento dos cicloativistas que constituíram a Associação da necessidade de produzir dados. Benicchio¹⁷³ indica que os cicloativistas compreenderam que “precisa ter informação, conhecimento, dados”, sobre o uso de bicicleta, por isso a Ciclocidade passou a “produz[ir] internamente e divulga[r] os dados] para qualificar o debate” sobre política cicloviária. Nessa área, foram organizadas contagens de ciclistas¹⁷⁴, um relatório sobre a Eliseu de Almeida¹⁷⁵, e levantamento da malha

¹⁶⁹ Benicchio indica que o nome da Associação seria inicialmente um acrônimo de Associação de Ciclistas Urbanos de São Paulo, portanto ACUSP, mas avaliaram que a sonoridade resultante não era desejada e decidiram denominá-la Ciclocidade.

¹⁷⁰ Disponível em: <<https://www.ciclocidade.org.br/quem-somos>>. Acesso em: 10/9/2018.

¹⁷¹ Entrevista concedida por Thiago Benicchio à autora em 15/3/2018.

¹⁷² Entrevista concedida por Thiago Benicchio à autora em 15/3/2018.

¹⁷³ Entrevista concedida por Thiago Benicchio à autora em 15/3/2018.

¹⁷⁴ As primeiras contagens foram realizadas em 2010 nas avenidas Eliseu de Almeida e Paulista. Desde então já foram realizadas mais de trinta contagens em diferentes locais da capital. Disponível em: <<https://www.ciclocidade.org.br/contagem>>. Acesso em: 30/12/2020.

¹⁷⁵ A Av. Eliseu de Almeida é objeto antigo de propostas de ciclovia. Uma ciclovia paralela ao eixo da Eliseu estava proposta nos planos apresentados por Alcorta na Casa Madre Theresa, conforme mapa 1.7 no Capítulo 1. Em 2005, a avenida fez parte do plano elaborado por Alcorta em pareceria com o ITDP (mapa 3.3 do Capítulo 3) e da Operação Urbana Butantã-Vila Sônia, com previsão de implantação de ciclovia no canteiro central da avenida (mapa 3.4 do Capítulo 3). Segundo notícia no site da Ciclocidade, a Prefeitura anunciou que seria executada “a maior ciclovia de São Paulo” na Eliseu de Almeida e entregue em 2010. A contagem realizada pela Ciclocidade na avenida somou mais de quinhentos ciclistas passando pela avenida e, com base nisso, a Associação “definiu a região como um foco prioritário dos seus trabalhos em 2012-2013”. Em maio de 2012 organizaram uma “pedalada” até a Prefeitura para entregar um abaixo-assinado com mais de 2.500 assinaturas. A ciclovia só veio a ser

¹⁶² Entrevista concedida por Thiago Benicchio à autora em 15/3/2018.

¹⁶³ Informação obtida em entrevista concedida à autora por Thiago Benicchio em 15/3/2018 e Aline Cavalcante em 26/8/2019.

¹⁶⁴ Entrevista concedida por Thiago Benicchio à autora em 15/3/2018.

¹⁶⁵ Um dos entrevistados, que solicitou não ser identificado, relata que o processo de constituição do Instituto CicloBR não foi horizontal e tampouco participativo. Segundo o relato, Pasqualini coletou assinaturas durante reuniões dos ciclistas sem abrir para discussão coletiva.

¹⁶⁶ Grifos no original. Disponível em: <<http://ciclobr.org.br/institucional>>. Acesso em: 5/11/2018.

¹⁶⁷ As missões indicadas no site são: (i) “participar e organizar eventos que promovam a bicicleta, fazer parcerias com a iniciativa privada e pleitear ações de órgãos públicos, representando aqueles que se locomovem de bicicleta”; (ii) “fomentar o uso da bicicleta de maneira segura para todos. Na forma de transporte, lazer, esporte e turismo”; e (iii) “campanhas de educação com a sociedade civil mostrando os deveres e os direitos dos ciclistas”. Grifos no original. Disponível em: <<http://ciclobr.org.br/institucional>>. Acesso em: 5/11/2018.

¹⁶⁸ O fato de o CicloBR concentrar seus esforços em serviços e não em incidência política foi confirmado por entrevistado que pediu para não ser identificado.

ciclovária. Por fim, a área de participação pública, que foi constituída especificamente para incidir diretamente no poder público, tinha como foco “buscar o canal”, pois naquele momento, “não existia um canal de diálogo [do Estado] com a sociedade [civil] formalmente constituído”. Os cicloativistas podiam ir às reuniões do Pró-Ciclista promovidas ocasionalmente pelo DCL e falar, mas “não apitava[m] nada lá”¹⁷⁶.

Além da busca pelo canal para dialogar com o Executivo, os cicloativistas tentavam se aproximar de vereadores. Ainda que esse braço de incidência política seja percebido por Benicchio¹⁷⁷ como “residual”, houve colaboração dos cicloativistas inclusive na formulação do PL 655 de 2009 que propunha alterar a Lei 14.266 de 2007 que instituiu o Sistema Ciclovário de São Paulo. Em relação ao diálogo com a CET, as reuniões do Pró-Ciclista passaram a acontecer de forma bem esporádicas, aproximadamente a cada seis meses. No entanto, em 2012, a “política de proximidade” (ABERS *et al.*, 2014) ganha novo corpo, pois já havia ocorrido “uma renovada no DCL, tinha uma galera mais jovem [...] ainda trabalhando com a Meli [Malatesta], não era [ainda] a Suzana [Nogueira], mas essa galera já estava lá, eram pessoas que tinham vindo da Bicicletada”, o que fez com que tivesse “um diálogo informal com essas pessoas e algumas reuniões”¹⁷⁸. A entrada de atores que “tinham vindo da Bicicletada” é mais um exemplo, agora dentro da SMT, do “ativismo institucional” (ABERS; TATAGIBA, 2014) na agenda da bicicleta.

executada parcialmente em 2014 e ampliada em 2015.

Disponível em: <<http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/arquitextos/05.060/468>> e <<https://www.ciclocidade.org.br/noticias/227-moradores-do-butanta-e-regiao-entregam-abaixo-assinado-pela-ciclovía-da-eliseu-de-almeida>>. Acesso em: 25/9/2018.

¹⁷⁶ Entrevista concedida por Thiago Benicchio à autora em 15/3/2018.

¹⁷⁷ Entrevista concedida por Thiago Benicchio à autora em 15/3/2018.

¹⁷⁸ Entrevista concedida por Thiago Benicchio à autora em 15/3/2018.

Financiamento corporativo da sociedade civil

A institucionalização de cicloativistas era também uma condição necessária para que esses atores recebessem recursos das empresas que já estavam financiando as Ciclofaixas Operacionais e os sistemas de compartilhamento de bicicletas. Segundo Tordino¹⁷⁹, a partir do início das operações financiadas pelo Bradesco aos domingos, a FQ percebeu a necessidade de oferecer auxílio mecânico aos usuários das Ciclofaixas Operacionais de Lazer, pois muitas “pessoas não tinham bicicleta ou as que tinham elas [as bicicletas] estavam dentro de casa, empoeiradas, literalmente, na garagem”. Assim, definiram que era necessário oferecer um serviço de “de mecânico de bicicleta circulando” nas Ciclofaixas, “para encher pneu, [...] para arrumar” as bicicletas. Pasqualini se interessou em oferecer o serviço e isso impulsionou a criação do Instituto¹⁸⁰.

O serviço foi iniciado com financiamento da Caloi que “entrou com a bicicleta da SOS [Bike] e com a mecânica”. Após um ou dois anos, a Caloi retirou o financiamento e “a Bradesco [que já estava financiando a operação] assumiu a parte que era da Caloi”, passou a financiar o CicloBR, e a operação das Ciclofaixas Operacionais “continuou com a mecânica de bike que era um sucesso”, que continuou a ser oferecido até o final da operação financiada pela Bradesco, em 2019. Esse foi o início do financiamento de cicloativistas por atores corporativos, nesse caso especificamente como prestadores de serviços.

¹⁷⁹ Entrevista concedida por Vanessa Tordino à autora em 9/5/2020.

¹⁸⁰ Entrevista concedida por Vanessa Tordino à autora em 9/5/2020. Do site do Instituto CicloBR consta uma lista de doze projetos. Além do SOS Bike, o site indica: a organização da descida de ciclistas de São Paulo a Santos pela Rota Márcia Prado, um caminho de cicloturismo nomeado em homenagem à ciclista e cicloativista atropelada na Av. Paulista em 2009 (ESTADO DE SÃO PAULO, 2018); a organização dos Desafios Intermodais a partir de 2009, evento organizado nos três anos anteriores pelos participantes da Bicicletada, conforme tratado no Capítulo 3; e a tenda de assessoria mecânica instalada no evento “Rua de Lazer” realizado na Vila Albertina, Zona Norte, por iniciativa do Programa Jogo Aberto da Fundação Gol de Letra.

Em 2011, a Bradesco Seguros passou a financiar o site Vá de Bike¹⁸¹, do cicloativista Willian Cruz. Segundo Cruz¹⁸², inicialmente “era uma coisa só de exposição, então eles [a Bradesco Seguros] colocavam banner no site”, mas quando foram renovar o contrato no ano seguinte, a Bradesco demandou “aumentar a exposição, [e] abaixar o valor” pago para o site. Foi então que o Itaú Unibanco assumiu, em 2012, o patrocínio do site. Cruz relata que “o objetivo de buscar financiamento para o Vá de Bike foi justamente para [...] sair do mercado formal de trabalho e me dedicar 100% ao Vá de Bike e ao cicloativismo”.

Segundo Cipullo¹⁸³, uma vez que o Itaú Unibanco decidiu que o “investimento social” a ser realizado seria dentro da agenda da bicicleta, foi estabelecido contato com os cicloativistas no sentido de entender as demandas da cidade e para apoiá-los. Assim, o Itaú Unibanco abriu essa frente de atuação do banco no campo da mobilidade urbana: subsidiar as atividades de cicloativistas. O financiamento era estruturado em três pilares de atuação: (i) geração de dados, ou seja, financiamento de pesquisas que possam ampliar o conhecimento sobre o uso da bicicleta tanto para pesquisas futuras, como para servir de subsídio para políticas públicas; (ii) fomento ao *advocacy* conduzido pelos cicloativistas, que seria um financiamento institucional de modo a produzir pressão política, por meio dos cicloativistas, para que as políticas cicloviárias fossem realizadas; e, por fim, (iii) apoio a projetos em comunidades de baixa renda, incluindo o entorno da área onde os projetos ocorrem.

Segundo Cipullo¹⁸⁴, para o banco é vantajoso patrocinar canais de comunicação de cicloativistas, “porque eles alcançam muitas pessoas, eles têm a expertise”, e

a contrapartida da exposição de marca existe no contrato de patrocínio, mas é muito mais espontânea, porque é um apoio que faz com que ela [a ativista ou o ativista] alcance pessoas e ela entende que esse apoio ajuda também a mostrar que tem empresas olhando também [para a bicicleta] e que dá força para o canal.

Após o início do financiamento do Vá de Bike, foi a vez da Ciclocidade¹⁸⁵, em meados 2013, a receber financiamento institucional do Itaú. Em 2014, o Itaú inicia o financiamento do Bike Anjo¹⁸⁶, que havia sido criado em 2010, e do Bike é Legal¹⁸⁷, canal criado pela cicloativista de

longa data Renata Falzoni. O financiamento corporativo dos cicloativistas se tornou uma questão de discórdia entre os cicloativistas. Um grupo refratário à ligação dos cicloativistas e das associações de ciclistas com uma instituição financeira e ao *bikewashing* que estava sendo facilitado pelos cicloativistas, e outro argumentando que é necessário ter recursos financeiros para sustentar as ações do cicloativismo.

Sobre a questão de obtenção de recursos para incidir em políticas para bicicleta cabe uma breve comparação com os movimentos que surgiram nos Países Baixos a partir da década de 1960. André Pettinga¹⁸⁸ e Maartje van Putten¹⁸⁹ indicam que os atores estatais naquele momento tinham não somente abertura para dialogar com os ativistas na época sobre os problemas, mas também disposição para oferecer financiamento público para o ativismo. Além do financiamento de ativistas, houve também uma injeção de recursos para a política cicloviária através de subsídios públicos (DUIZER, 2005). Com o lançamento do *Masterplan Fiets* (em português, Plano Diretor Bicicletas) em 1990, questões relacionadas ao meio ambiente e ao “trânsito lento”¹⁹⁰ passaram a receber muita atenção. Segundo Duizer (2005, p. 24), foi “um reconhecimento de que a política de ciclismo deixou algo a desejar nos anos anteriores”¹⁹¹. Assim, diferentemente do caso em São Paulo, os atores da sociedade civil dos Países Baixos puderam conduzir o ativismo independentemente de atores corporativos.

Apesar de o Itaú Unibanco declarar que não exige que os cicloativistas defendam a política cicloviária financiada pelo banco¹⁹², ao receberem financiamento dessas empresas as entidades estão corroborando com o *bikewashing* promovido pelo “ganho de imagem atrelado”, conforme definido por Cipullo¹⁹³. A oferta de financiamento público, por exemplo através de editais públicos, poderia garantir que as entidades realizassem o *advocacy* sem a necessidade de vinculação com a imagem de uma instituição financeira que não tenha qualquer relação com o universo da bicicleta.

¹⁸⁸ Entrevista concedida por André Pettinga à autora em 8/1/2018. André Pettinga é engenheiro civil e cicloativista atuante desde 1974. Colaborou no desenvolvimento dos *Woonerf*, que é um tipo de rua residencial para a qual existe uma legislação nacional neerlandesa que define as condições e sinalizações específicas e velocidade máxima regulamentada para quinze quilômetros por hora (BEN-JOSEPH, 1995).

¹⁸⁹ Entrevista concedida por Maartje van Putten à autora, realizada virtualmente em 5/6/2020. Maartje van Putten é uma ativista que começou o movimento Stop de Kindermoord em Amsterdã.

¹⁹⁰ Tradução própria do original em holandês: “*langzaam verkeer*”

¹⁹¹ Tradução própria do original em holandês: “*een erkenning dat het fietsbeleid in voorgaande jaren te wensen over had gelaten*”.

¹⁹² Entrevista concedida por Luciana Nicola à autora em 15/5/2020.

¹⁹³ Entrevista concedida por Guilherme Cipullo à autora em 3/9/2019.

¹⁸¹ Ver Capítulo 3 para um breve histórico do Vá de Bike.

¹⁸² Entrevista concedida por Willian Cruz à autora em 20/11/2020.

¹⁸³ Entrevista concedida por Guilherme Cipullo à autora em 3/9/2019.

¹⁸⁴ Entrevista concedida por Guilherme Cipullo à autora em 3/9/2019.

¹⁸⁵ Disponível em: <<https://www.ciclocidade.org.br/noticias/453-ciclocidade-e-itaui-celebram-parceria>>. Acesso em: 25/3/2019.

¹⁸⁶ Disponível em: <<http://bikeanjo.org/about/sobre-nos/#nossa-historia>>. Acesso em: 25/3/2019.

¹⁸⁷ Entrevista concedida por Renata Falzoni à autora em 28/4/2020

Eleições municipais e um novo cenário de luta cicloativista

Em 2012, três acontecimentos mudaram o cenário da luta cicloativista. O ano se inicia com a promulgação da Política Nacional de Mobilidade Urbana (PNMU – Lei 12.587/2012), que definiu que modos “não motorizados”¹⁹⁴ têm prioridade no sistema de mobilidade sobre todos os motorizados (art. 6º, inciso II). Isso proporcionou uma alavanca para os atores que lutam pela mudança da política de mobilidade urbana em todas as cidades brasileiras e a PNMU passou a ser evocada pelos cicloativistas como suporte para suas demandas. A Lei também determinou como obrigatória a elaboração de um Plano de Mobilidade Urbana por municípios com mais de vinte mil habitantes (art. 24, § 1º).

Segundo Gomide (2008, p. 15-16), “a motivação para a formulação de um novo marco regulatório para os transportes urbanos decorreu do diagnóstico feito pela SeMob do atual modelo de mobilidade urbana nas cidades brasileiras” que, se continuassem na mesma trajetória, “caminhariam a passos largos para a insustentabilidade, com significativos custos sociais, econômicos e ambientais”¹⁹⁵. Cláudio Silva¹⁹⁶ indica que não houve pressão da sociedade civil para incluir mobilidade ativa na PNMU, mas a questão estava na agenda, e foram as pessoas que participaram da constituição da SeMob as responsáveis por incluir esses modos na Lei.

O contexto no qual o Projeto de Lei (PL 1.687/2007) para a PNMU foi apresentado vem de intensos debates sobre a oferta e custos tarifários do transporte público, discussões afloradas a partir das “mobilizações sociais contra os aumentos de tarifas dos ônibus urbanos ocorridas em 2003 em várias cidades brasileiras” principalmente por parte de estudantes, “que fizeram com que o problema dos transportes urbanos chamasse a atenção das autoridades políticas, sobretudo dos prefeitos” (GOMIDE, 2008, p. 12). Xavier (2011, p. 123) pontua que “a construção da

¹⁹⁴ Ver ponderação sobre o uso do termo “não motorizado” no Capítulo 3.

¹⁹⁵ Xavier (2011) relata em sua tese de doutoramento os entraves no trâmite do PL 1.687/2007 – aprovado como a PNMU, Lei 12.587/2012 – conclui, citando Gomide (2008) e Vilela dos Santos (2005 *apud* XAVIER, 2011), que foi “a pressão do movimento pela desoneração da tarifa que propiciou o contexto político necessário para a decisão de encaminhamento do PL 1687/2007 pelo presidente da República [então Lula] ao Congresso Nacional em agosto de 2007” (p. 123).

¹⁹⁶ Entrevista concedida por Cláudio Silva à autora em 10/4/2018. Cláudio Silva é um arquiteto e trabalha na SeMob desde 2006.

PNMU sempre foi focada nos transportes coletivos” e que “apesar de citados no projeto de lei, a mobilidade por bicicleta e o incentivo ao caminhar sempre estão em segundo plano”.

Ainda que fortemente dirigida para transporte coletivo, a PNMU coloca uma proposta mais ampla do que o foco isolado nesse modo, uma vez que sua fundamentação jurídica teve como base o “entendimento de que a política de mobilidade urbana é um instrumento da política de desenvolvimento urbano”, de acordo com a Constituição Federal (art. 182), que indica que “os transportes urbanos integram a política de mobilidade urbana” (GOMIDE, 2008, p. 16). Assim, segundo Gomide (2008), a PNMU tem um:

objeto mais amplo que os serviços de transportes urbanos: trata-se, na verdade, da relação dos deslocamentos de pessoas e bens com a própria cidade e de seu planejamento para o desenvolvimento de suas funções sociais, proporcionando o acesso universal dos cidadãos às oportunidades que a vida na urbe oferece.

Desse modo, Gomide (2008) argumenta que para a formulação da PNMU foram construídos um novo conceito e uma nova imagem para a política pública: “de mobilidade urbana para a cidade sustentável” (p. 17). Xavier (2011, p. 109-110) pontua que:

a inclusão da palavra “mobilidade” por si só já faz a diferença. A intenção foi mudar a cultura de “planejamento para o transporte” (leia-se rodoviário com preferência ao veículo (sic) individual motorizado) e passar a falar de espaço urbano, justiça social, mobilidade e acessibilidade para as pessoas.

Rosin (2016) argumenta que a inclusão dos modos ativos na PNMU tem relação com um movimento mais amplo de mobilidade urbana, ao qual os cicloativistas estavam – e ainda estão – conectados. Similarmente a Rosin, Malatesta¹⁹⁷ afirma que a proposta para essa Lei foi elaborada dentro da ANTP, organização civil sem fins lucrativos “voltada ao setor de transporte público e do trânsito do Brasil”¹⁹⁸. Ainda, o processo de discussão para elaboração da PNMU não ficou isolado dentro do Estado, mas o documento com sua fundamentação foi “apresentado e discutido em diversas reuniões com as entidades representativas do setor e da sociedade civil organizada” (GOMIDE, 2008, p. 17), incluindo organizações como a ANTP, que tinham, dentro de seu corpo técnico, atores promovendo a pauta da mobilidade com bicicleta¹⁹⁹.

¹⁹⁷ Entrevista concedida por Maria Ermelina (Meli) Malatesta à autora em 3/8/2018.

¹⁹⁸ Disponível em: <<http://www.antp.org.br/sobre-a-antp/apresentacao.html>>. Acesso em: 11/9/2018.

¹⁹⁹ Como Sérgio Bianco, que participava do GT Bicicleta da SVMa como representante da ANTP (GT, 2005), conforme indicado no Capítulo 3.

Como não há indícios de que a inclusão da bicicleta nessa Lei tenha sido decorrente de incidência de cicloativistas, não é possível considerar que a norma se configure como um *encaixe*²⁰⁰ para esses atores. Na conceituação trazida por Gurza Lavallo *et al.* (2017, p. 20), a inclusão de mobilidade ativa na Lei é um produto “de processos de interação socioestatal” envolvendo “outros atores agindo nessa escala”, e, portanto, para os cicloativistas, se configura como uma oportunidade exógena, operando “como contexto das possibilidades de ação dos atores no nível municipal”.

O segundo acontecimento foi uma tragédia que mostrou a articulação nacional dos ciclistas no Brasil. Em março de 2012, a ciclista Juliana Dias, integrante do Pedal Verde, foi morta após ser atropelada na Av. Paulista, próximo ao local de morte de Márcia Prado em 2009. A ciclista foi homenageada sob chuva com um “protesto silencioso”, uma *ghost bike*²⁰¹ fixada no local do atropelamento e uma árvore plantada na Praça do Ciclista. Os cicloativistas realizaram também o protesto denominado *die-in* (figura 4.7 abaixo), que consiste em deitar-se – nesse caso ao lado da bicicleta – simulando estarem mortos. *Die-in* é um protesto performático que remonta aos protestos da década de 1970 em Amsterdã (figura 4.8 abaixo), quando o ato parece ter sido realizado pela primeira vez, tendo sido usado novamente em protestos ligados a outras pautas, como a luta antirracista.

Figura 4.7 | *Die-in* em protesto à morte por atropelamento da ciclista Juliana Dias.
Fonte: <<https://www.flickr.com/photos/foradoei-xo/6802021976/in/album-72157629498350353/>>.
Acesso em: 30/8/2019.

Figura 4.8 | Protesto *die-in* na Museumplein em frente ao Rijksmuseum, Amsterdã.
Fonte: Stadsarchief Amsterdam.

²⁰⁰ Ver Capítulo 1 para a explicação na literatura sobre os conceitos de *ponto de acesso* e *encaixe*.
²⁰¹ Ver Capítulo 3 para um breve histórico e explicação sobre *Ghost Bikes*.

No mesmo dia que Juliana Dias foi atropelada e morreu na Av. Paulista em São Paulo, outros quatro ciclistas foram vítimas também fatais de atropelamentos em outros estados brasileiros – Brasília, Pará, Pernambuco e Santa Catarina –, o que desencadeou uma mobilização nacional de ciclistas. O evento, denominado Bicicletada Nacional (ver cartaz na figura 4.9 ao lado), foi realizado em dezenas de cidades brasileiras e pedia por “paz e respeito no trânsito, assim como prestar solidariedade às vítimas do trânsito”²⁰². A realização de uma Bicicletada em âmbito nacional mostra não somente a articulação nacional dos ciclistas²⁰³, mas também que a agenda da bicicleta e as demandas por segurança para ciclistas não estavam mais restritas a algumas cidades, mas eram demandas disseminadas pelo Brasil.

Figura 4.9 | Cartaz da Bicicletada Nacional 2012.
Fonte: Postagem no dia 5/3/2012 no blog Vá de Bici. Disponível em: <<https://vadebici.wordpress.com/2012/03/05/bicicletada-nacional-27-cidades-participam-de-protesto-simultaneo/>>.
Acesso em: 30/8/2019.

O terceiro acontecimento foi uma oportunidade que se apresentou para os cicloativistas no segundo semestre de 2012: as eleições para prefeito. A possibilidade de mudança da gestão municipal e de alteração de contexto político para atuação dos atores sociais trouxe novas possibilidades de *pontos de acesso* e de *encaixe*²⁰⁴. Segundo Benicchio²⁰⁵, já institucionalizada e organizada, a Ciclocidade²⁰⁶ definiu, na reunião de planejamento anual de 2011, que o “grande projeto para o ano seguinte era incidência nas eleições”. A estratégia definida por eles “foi primeiro um contato com os comitês quando tinham só pré-candidatos, então estabelecer [o canal], saber quem eram as pessoas [responsáveis em cada comitê], [quem era o] coordena-

²⁰² Disponível em: <<http://atitudesustentavel.com.br/blog/2012/03/05/06-de-marco-bicicletada-nacional/>>. Acesso em: 30/8/2019.
²⁰³ Cabe citar que a União dos Ciclistas do Brasil (UCB) foi criada em 2007. Disponível em: <<https://uniaodeciclistas.org.br/sobre-a-uchb/>>. Acesso em: 30/8/2019. Anteriormente denominada Fórum Brasileiro de Mobilidade por Bicicleta. Entrevista concedida por Thiago Benicchio à autora em 15/3/2018.
²⁰⁴ Ver Capítulo 1 para a explicação na literatura sobre os conceitos de *ponto de acesso* e *encaixe*.
²⁰⁵ Entrevista concedida por Thiago Benicchio à autora em 15/3/2018.
²⁰⁶ Segundo Benicchio, a campanha foi assinada pelo CicloBR, mas encabeçada pela Ciclocidade. Entrevista concedida por Thiago Benicchio à autora em 15/3/2018.

dor dos diretórios dos partidos”. Criaram, paralelamente, o projeto “Eleições 2012 e a bicicleta em São Paulo” com o objetivo de “assegurar o compromisso dos candidatos ao Legislativo e Executivo municipais com a mobilidade por bicicletas e estimular as discussões sobre esta forma de transporte no período pré-eleitoral”²⁰⁷.

Os cicloativistas conduziram, então, um processo de consulta virtual e presencial²⁰⁸ para coletar contribuição geral e “identificar quais eram as demandas, quais eram as questões”²⁰⁹ dos ciclistas e construir a Carta Compromisso a partir disso. A Carta traz dez pontos, listados a seguir, e mostra o amadurecimento das demandas dos cicloativistas em relação à Carta entregue aos candidatos em 2004. Os cicloativistas avançam para além de demandar planejamento cicloviário e que seja implantada infraestrutura, pedindo também dotação orçamentária específica para bicicleta com aumento gradual a cada ano e participação social institucionalizada através da criação de um conselho municipal. Complexificam as demandas por infraestrutura indicando a necessidade de oferecer travessias seguras e acalmamento de tráfego. E avançam no arco de políticas urbanas solicitando um Plano Diretor que promova menos deslocamentos e mais densidade com menos verticalização.

1) Desenhar um plano cicloviário para toda a cidade baseado em estudos e pesquisas, criando uma rede de ciclovias, ciclofaixas e rotas de bicicleta que garantam deslocamentos seguros e confortáveis aos cidadãos. Executar o plano de acordo com os prazos anunciados para projetos e obras.

2) *Aumentar em 0,25% por ano o orçamento municipal de transportes destinado à mobilidade por bicicletas por meio do Plano Plurianual, atingindo 1% do total de recursos em 2017.*

3) Promover a *participação da sociedade civil*, implantando o *Conselho Municipal de Transportes*, garantindo o acesso fácil à informação e estabelecendo mecanismos efetivos de diálogo formal com a sociedade sobre programas, projetos e ações de interesse dos ciclistas.

4) Integrar a bicicleta ao transporte público, criando redes cicloviárias ao redor dos terminais de ônibus, estações de metrô e de trens. Instalar e manter bicicletários integrados aos terminais e estações, que sejam gratuitos, adequados à demanda e com o mesmo horário de funcionamento do transporte coletivo.

5) *“Acalmar” o trânsito*, com adoção do limite de velocidade de 50km/h em avenidas, ampliação das “zonas 30km/h” dentro dos bairros e instalação de dispositivos como

²⁰⁷ Disponível em: <<https://www.ciclocidade.org.br/noticias/233-ciclocidade-e-ciclobr-divulgam-resultado-da-pesquisa-queleicoes-2012-e-a-bicicleta-em-sao-paulo>>. Acesso em: 25/9/2019.

²⁰⁸ A pesquisa foi realizada virtualmente entre os dias 22/5 e 4/6, e obteve 1.017 respostas, e foi complementada por “um encontro presencial aberto ao público, realizado no dia 02/06”. Disponível em: <<https://www.ciclocidade.org.br/noticias/233-ciclocidade-e-ciclobr-divulgam-resultado-da-pesquisa-queleicoes-2012-e-a-bicicleta-em-sao-paulo>>. Acesso em: 26/10/2020.

²⁰⁹ Entrevista concedida por Thiago Benicchio à autora em 15/3/2018.

rotatórias, faixas de pedestre elevadas, sinalização horizontal e outros.

6) Garantir a *travessia segura de pedestres e ciclistas em todas as pontes* dos rios Pinheiros e Tietê e suas alças de acesso, com a construção de calçadas, faixas de pedestres e ciclovias ou de pontes específicas para esses.

7) Desenvolver e implementar um Plano Diretor que estimule a *redução dos deslocamentos*, garantindo a distribuição equilibrada de moradias, serviços, empregos, infraestrutura, equipamentos culturais e de lazer por toda a cidade. Restringir a ação da especulação imobiliária, permitindo a *densificação sem que haja verticalização excessiva*.

8) *Desestimular o uso do automóvel*, aumentando as restrições de circulação e estacionamento em via pública, ampliando calçadas e calçadões e dando prioridade absoluta aos investimentos no transporte coletivo e na mobilidade de pedestres e ciclistas.

9) Desenvolver campanhas e programas permanentes de *educação para todos que participam do trânsito*, privilegiando o deslocamento seguro de pedestres e ciclistas. Intensificar a *fiscalização* dos comportamentos que colocam em risco a vida e ampliar as ações para locais e horários que hoje não têm fiscalização (noites, regiões periféricas e interior dos bairros).

10) Melhorar a convivência dos serviços de transporte público sobre pneus (ônibus e taxis) (sic) com as bicicletas, implantando programas de *educação e reciclagem permanente de todos os condutores*. Garantir condições adequadas de trabalho aos motoristas, privilegiando a direção segura em detrimento da pressa.²¹⁰

Para a coleta de assinaturas dos candidatos, a Ciclocidade definiu que usaria “estratégia tanto de documentação formal, como estratégia de visibilidade da bicicleta”. Benicchio indica que “a gente [cicloativistas que construíram a carta] não queria só que a pessoa [o candidato] assinasse, a gente queria que o candidato assinasse e pedalasse, porque a gente sabia que isso geraria mídia”, mostrando “o que o candidato fez hoje”²¹¹. Benicchio pontua que “foi mais uma estratégia de evento, de campanha, assim, então definir a coisa da coreografia do rolê”. Então, montaram um “pacote”, que incluía uma pedalada, uma conversa e o momento da assinatura da Carta Compromisso. Os cicloativistas fizeram um trabalho de assessoria de imprensa, gravando vídeos dos encontros e pedaladas com os candidatos, como estratégia de mídia para dar visibilidade à campanha.

Foi realizada ação similar para o legislativo municipal, mas em escala muito menor, por causa da quantidade de candidatos. Nesse caso, redigiram uma outra carta com os mesmos princípios daquela entregue aos candidatos ao executivo, mas um pouco diferente na estrutura do documento e contendo uma explicação sobre a Associação. Enviaram, então, para os diretórios dos partidos para que encaminhassem para os seus candidatos ao legislativo. A

²¹⁰ Grifos nossos. Disponível em: <<https://www.ciclocidade.org.br/noticias/245-carta-de-compromisso-com-a-mobilidade-por-bicicletas-candidatos-a-prefeito>>. Acesso em: 26/10/2020.

²¹¹ Entrevista concedida por Thiago Benicchio à autora em 15/3/2018.

Associação recebeu respostas de alguns candidatos, como Nabil Bonduki, Ricardo Young, Floriano Pesaro e Police Neto²¹².

Na visão de Benicchio²¹³, a pauta estava “tão forte na sociedade civil [naquele momento] que qualquer prefeito que fosse eleito em 2012 teria tratado da questão da bicicleta”. Para Benicchio²¹⁴, os cicloativistas “tinha[m] um trunfo de capital político naquele momento, não da Ciclocidade, mas da bicicleta, então o cara que não assinasse ficaria meio mal para um público que talvez ele quisesse pegar [como eleitor]”²¹⁵. Assim, os cicloativistas deram um prazo para os principais candidatos e todos aceitaram o pacote pedalada-conversa-assinatura com exceção do Serra²¹⁶, repetindo, assim, a recusa à assinatura da Carta de 2004.

Apesar de ter recusado atender o “pacote” demandado pelos cicloativistas, Serra realizou um evento de campanha dentro da temática da bicicleta no dia 14 de julho de 2012. O candidato pedalou na Radial Leste acompanhado de Alexandre Schneider²¹⁷, que era candidato a vice de Serra, e Walter Feldman, empreendedor político da bicicleta de longa data (ROSIN, 2016). Os cicloativistas não participaram do evento, pois Serra não havia concordado com as condições do “pacote” e, segundo Guth²¹⁸, “foi um evento de campanha, não tinha sociedade civil, não tinha ninguém [...]. Não era para mobilizar gente, era para gerar uma foto, um factóide para a campanha” do Serra. Nesse evento, Serra declarou ao repórter de O Estado de São Paulo que “o tema das bicicletas e da sustentabilidade é um capítulo importante a ser discutido nas eleições” e prometeu implantar “400 km de vias para bicicletas”²¹⁹.

Ainda segundo a mesma reportagem, Serra teria dito que pretendia “desenvolver uma campanha educacional específica de respeito e conscientização *dos ciclistas*, no mesmo modelo

da campanha atual da prefeitura paulistana voltada para a segurança dos pedestres” (grifo nosso)²²⁰. É importante ressaltar que a reportagem indica que o respeito e a conscientização a serem promovidas pela campanha educacional prometida por Serra era direcionada aos ciclistas, ou seja, a campanha trataria os ciclistas – e não os motoristas – como responsáveis por sua segurança no trânsito.

Já o comitê de Haddad, candidato do PT, que foi eleito no pleito de 2012, trouxe os colaboradores do partido para fazer uma discussão sobre mobilidade no dia da pedalada com os ciclistas, e incorporou propostas para bicicleta nas suas propostas de campanha. A pedalada de Haddad com os cicloativistas ocorreu em 15/7/2012, quando a carta foi assinada, portanto, no dia seguinte ao evento realizado pelo comitê de Serra na Radial Leste. Assim como Serra havia prometido no dia anterior, Haddad também prometeu “construir 400 km”, mas especificou que seriam “ciclovias, ciclorrotas e ciclofaixas interligadas em toda São Paulo” e que promoveria “ainda a integração dessas [infraestruturas para circulação de bicicletas] com o transporte público, por meio do compartilhamento de bicicletas públicas”²²¹.

É interessante notar ainda que o coordenador da área de transportes do programa de governo de Haddad era Chico Macena, também do PT. Conforme tratado no Capítulo 3, Macena havia incluído a bicicleta no Plano Municipal de Circulação Viária e de Transporte em 2002 (SMT, 2002) e proposto a Lei 14.266/2007, criando institucionalmente o Sistema Cicloviário no Município de São Paulo. No evento-pedalada para assinatura da carta, Macena afirmou aos cicloativistas presentes que a gestão Haddad – caso fosse eleito – iria “incentivar o uso da bicicleta como modal de transporte e não apenas como instrumento de lazer”²²².

No Programa de Governo²²³ da campanha de Haddad foram incluídas diretrizes para políticas de bicicleta que se mostram bastante alinhadas com as demandas dos cicloativistas. Entre as diretrizes para “Transporte, Trânsito e Mobilidade Urbana”, foram previstas três para bicicleta:

29 - Viabilizar o uso da bicicleta como meio de transporte e não apenas como lazer por meio da criação de ciclovias, ciclofaixas e ciclorotas (sic).

30 - Integrar as bicicletas às estações de trem, metrô e terminais de ônibus com a

²²⁰ Disponível em: <<https://politica.estadao.com.br/noticias/geral,serra-promete-400-km-de-vias-para-bicicletas,900292>>. Acesso em: 25/9/2019.

²²¹ Disponível em: <<https://www.ciclocidade.org.br/70-noticias/244-candidato-fernando-haddad-assina-carta-de-compromisso-com-a-mobilidade-por-bicicletas>>. Acesso em: 4/1/2021.

²²² Disponível em: <<https://www.ciclocidade.org.br/70-noticias/244-candidato-fernando-haddad-assina-carta-de-compromisso-com-a-mobilidade-por-bicicletas>>. Acesso em: 4/1/2021.

²²³ Disponível em: <<https://www.nossasaopaulo.org.br/wp-content/uploads/2012/07/programagovernoHaddad.pdf>>. Acesso em: 09/01/2021.

²¹² Entrevista concedida por Thiago Benicchio à autora em 15/3/2018.

²¹³ Entrevista concedida por Thiago Benicchio à autora em 15/3/2018.

²¹⁴ Entrevista concedida por Thiago Benicchio à autora em 15/3/2018.

²¹⁵ Segundo Benicchio, o comitê que mais buscou os cicloativistas para colaboração na inclusão da pauta da bicicleta nas propostas de campanha foi do Chalita. Entrevista concedida por Thiago Benicchio à autora em 15/3/2018.

²¹⁶ Segundo Benicchio, “a gente ficou sendo enrolado pelo comitê dele [Serra]” e no final eles mandaram a carta assinada no último dia, mas que o Serra se recusou a pedalar. A Ciclocidade manteve a exigência do “pacote” e publicaram a carta no site da Associação, mas indicando que o candidato havia se recusado a pedalar com os ciclistas. Apesar de não assinar a carta, José Serra passou em primeiro lugar para o segundo turno das eleições. Entrevista concedida por Thiago Benicchio à autora em 15/3/2018.

²¹⁷ Conforme discutido no Capítulo 4, Schneider foi Secretário de Educação na gestão Kassab e implantou o Programa Escolas de Bicicleta em 2012.

²¹⁸ Entrevista concedida por Daniel Guth à autora em 2/9/2019.

²¹⁹ Disponível em: <<https://politica.estadao.com.br/noticias/geral,serra-promete-400-km-de-vias-para-bicicletas,900292>>. Acesso em: 25/9/2019. Informação obtida também em entrevista concedida por Daniel Guth à autora em 2/9/2019.

criação de bicicletários com oferta de serviços de manutenção ao ciclista.

31 - Criar sistemas de BikeShare, incorporados ao Bilhete Único²²⁴, para ampliar o uso de bicicletas tanto como meio de transportes como de lazer de esporte (p. 28)

O documento que foi enviado para os ciclistas²²⁵, intitulado “Diretrizes para a bicicleta no Plano de Governo de Fernando Haddad para a Prefeitura de São Paulo”, detalha mais as propostas indicando que “as necessidades dos usuários do transporte público e da bicicleta” (p. 2) seriam prioridade para o governo Haddad. O documento inclui a “criação de 400 km de vias *clicáveis* (sic) [*cicláveis*]”, especificando três tipologias: “ciclovias, ciclofaixas e ciclorotas (sic)” (p. 3).

Aqui cabe uma ressalva sobre o uso do termo *ciclável* no documento enviado pela equipe de Haddad. O CTB (Lei Federal 9.503/1997) determina que as *vias urbanas* são locais para circulação de bicicleta “quando não houver ciclovia, ciclofaixa, ou acostamento, ou quando não for possível a utilização destes” (art. 58). A legislação federal excetua o uso de “vias de trânsito rápido ou rodovias, salvo onde houver acostamento ou faixas de rolamento próprias” (art. 244, § 1º, alínea b), classificando o uso de tais vias por ciclistas como uma infração. De todo modo, o Código define *Via de Trânsito Rápido* como sendo “aquela caracterizada por acessos especiais com trânsito livre, sem interseções em nível, sem acessibilidade direta aos lotes lindeiros e sem travessia de pedestres em nível” (Anexo I). Em outras palavras, são vias não semaforizadas, sem cruzamentos, sem acesso a lotes e sem faixas de pedestres, portanto somente as vias que tenham características de rodovia. Em São Paulo, somente a Av. 23 de Maio, e suas continuações, e as pistas expressas das marginais Tietê e Pinheiros apresentam tais condições. Assim, ainda que não ofereçam segurança adequada aos ciclistas, quase a totalidade das vias de São Paulo seriam, segundo a legislação federal, *cicláveis*.

O documento traz também a proposta de criar “um Sistema de Empréstimo e Compartilhamento de Bicicletas (BikeShare) através de uma rede de bicicletas públicas” com o Bilhete Único “como instrumento de controle do empréstimo de bicicletas” e indica que seria oferecido “de forma generalizada dentro da Cidade”. Ainda que, nesse momento, já tivesse sido implantado o sistema de compartilhamento de bicicleta com financiamento do Itaú Unibanco²²⁶,

²²⁴ Bilhete Único é um sistema eletrônico que unifica toda a bilhetagem dos meios de transportes públicos de São Paulo, exceto o sistema de ônibus intermunicipal gerido pela EMTU (Empresa Metropolitana de Transportes Urbanos), que opera com um sistema paralelo denominado BOM. Dentro do sistema do Bilhete Único, todas as tarifas pagas pelos usuários vão para uma câmara de compensação a partir da qual as operadoras são pagas de acordo com a ordem definida. Para mais informações sobre o sistema e a câmara de compensação ver Paula (2014).

²²⁵ Disponível em: <<https://www.ciclocidade.org.br/70-noticias/244-candidato-fernando-haddad-assina-carta-de-compromisso-com-a-mobilidade-por-bicicletas>>. Acesso em: 9/1/2021.

²²⁶ O sistema financiado pela Bradesco Seguros foi implementado somente em 2013, como apontado

conforme discutido anteriormente, ainda era restrito a poucas estações e não havia nenhuma integração com o Bilhete Único.

O documento indica também que seria criado “um Conselho que incorpore setores da sociedade civil e democratize a gestão e a informação” e que um “Plano Cicloviário Municipal” seria elaborado e incluído “como parte do Plano Diretor Estratégico [PDE] e do Plano de Mobilidade”. O PDE em vigor havia sido aprovado em 2002, na gestão Marta Suplicy, e, segundo as regras dispostas no Estatuto da Cidade, deveria ter sido revisado até 2012. A gestão Gilberto Kassab elaborou uma minuta para um novo PDE, mas sem contemplar demandas da sociedade civil e adotando um processo para a elaboração da minuta que não atendeu requisitos mínimos de participação²²⁷, permitindo que a proposta fosse impugnada. Assim, a próxima gestão teria que iniciar a elaboração de uma nova minuta. Por fim, a proposta de Haddad indica que parte do Fundo Municipal de Transporte (FMT) seria usado “para a promoção, desenvolvimento, criação e manutenção de um sistema e de uma política para as bicicletas na Cidade de São Paulo”.

Fernando Haddad ganha, então, o pleito de 2012 para Prefeito de São Paulo, trazendo para a gestão uma proposta arrojada de construir quatro centenas de quilômetros em apenas quatro anos. Ainda, foi um dos candidatos que atendeu o pacote pedalada-conversa-assinatura e mostrou abertura ao tema. Os cicloativistas terminam o ano de 2012, então, com expectativa do início de uma gestão que se mostrava comprometida com a pauta.

anteriormente.

²²⁷ Disponível em: <<https://jornalggn.com.br/blog/luisnassif/o-encontro-pela-defesa-do-plano-diretor-municipal-de-sp>>. Acesso em: 18/9/2018.

Balanço do período

O período discutido neste capítulo, ilustrado no esquema de interação 4.1 a seguir, foi dividido em dois subcapítulos de modo a tratar de dois temas específicos. O primeiro subcapítulo abordou a incorporação da bicicleta como *bikewashing* tanto pelo Estado, como por empresas que não tinham qualquer relação com a indústria da bicicleta, indicando uma ampliação da visão e aceitação (GEELS; KEMP, 2012) da bicicleta no sistema de mobilidade. Nessa chave, em 2007, o Governo do Estado começa a implementar, por meio de algumas de suas empresas, como a CPTM, Metrô e a Sabesp, políticas ciclovárias, incluindo oferta de bicicletários junto a algumas estações de trem e implantação de trechos dispersos em “sobras” de terrenos que resultaram em ciclovias com baixíssima acessibilidade para os ciclistas. Um exemplo notório é a ciclovia da Marginal Pinheiros, implantada entre o rio e a linha férrea com cerca de um acesso a cada dez quilômetros. Realizando uma política *distributiva*, de acordo com a tipificação proposta por Lowi (2016), ao oferecer espaço para o uso da bicicleta, sem tocar no espaço do carro, portanto sem custo político.

Em 2008, a Porto Seguro passa a financiar o primeiro sistema de compartilhamento de bicicletas vinculado ao Metrô. A Bradesco Seguros segue a mesma linha a se tornar o principal patrocinador das Ciclofaixas Operacionais de Lazer e, em seguida, passa a financiar um sistema de compartilhamento de bicicletas desvinculado do Metrô, mas diretamente ligado às Ciclofaixas Operacionais. O Itaú Unibanco é a última empresa a entrar no universo de financiamento de serviços para bicicleta no espaço público, passando a financiar outro sistema de compartilhamento de bicicletas. Esses atores têm em comum o fato de não somente não terem qualquer ligação com a indústria da bicicleta ou seu uso, mas também por fornecerem serviços especificamente para veículos motorizados. Essa questão é mais clara no caso da Porto Seguro, que cria benefícios específicos para seus segurados do Seguro Auto, mas também se aplica à Bradesco e ao Itaú, que também contribuem com seguro e financiamento de automóveis. Assim, a ação das empresas e do próprio Estado, podem ser enquadradas como *bikewashing*.

O segundo subcapítulo discutiu os avanços e as mudanças na institucionalização da agenda da bicicleta no Estado e na sociedade civil no período. A pauta da bicicleta foi transferida da SVMA para a SMT, onde foi criada uma coordenadoria específica para tratar das questões li-

gadas à bicicleta: o DCL. Além de produzir mais um plano para bicicleta, a CET, por meio do recém-criado departamento, passa a implantar, de forma sistemática, infraestrutura para bicicleta. A partir de um mapeamento realizado pelo Cebrap em 2011 de rotas para circulação de bicicleta da cidade de São Paulo, a CET *descobriu* um modelo rápido, fácil e com baixíssimo custo para ampliar a quantidade de quilômetros de infraestrutura: as ciclorrotas. Ciclorrotas são sinalização viária compondo circuitos fechados dentro dos bairros, sem conexão entre eles ou com outras ciclovias existentes naquele momento, tampouco com o transporte de alta capacidade. As ciclorrotas foram frequentemente “implantadas em locais inseguros ou inadequados, como em ruas com alto volume de tráfego e velocidade permitida ou com inclinação excessiva” (LEMOS; WICHER NETO, 2014, p. 10). As ciclorrotas se tornaram o modelo predominante, somando 50% da infraestrutura permanente implantada no período²²⁸.

A CET implantou também alguns trechos de ciclovias em canteiro central ou isoladas, e três quilômetros de ciclofaixa que, pela primeira vez, tirou espaço do carro. Ao tocar o espaço do carro, desencadearam protestos de comerciantes onde foram implantadas e foram enquadradas como “a ciclofaixa da discórdia”. Apesar de alguns trechos terem sido implantados anteriormente a 2007²²⁹, foi na gestão Serra-Kassab (2008-2012) que a oferta de espaço para circulação de bicicleta começou a se intensificar. De todo modo, o que foi implantado entre 2008 e 2012 fundamentalmente preservou o espaço do automóvel através da adoção de três modelos: Ciclofaixas Operacionais de Lazer, ciclorrotas e ciclovias segregadas, reforçando o tipo da política como *distributiva*. Conclui-se disso que, apesar da ampliação do sistema, permanece uma política de pouco engajamento do poder público com uma visão mais global da mobilidade, que, idealmente, integraria todos os modais e daria espaço à bicicleta que fosse adequado ao uso como meio de transporte.

Já no âmbito da sociedade civil, os cicloativistas mantiveram as ações que já vinham conduzindo no período anterior – com Bicicletadas, ações de rua e lista de e-mails – e publicaram um manifesto que explicitava as suas demandas. Em 2009, a morte de uma cicloativista na Av. Paulista desencadeou mobilizações desses atores, ampliou o número de participantes das Bicicletadas – inclusive trazendo à tona tensões, como as opressões de gênero – e chamou a atenção da mídia. Demandas de informação por parte da imprensa, por sua vez, mobilizaram a organização da comunicação dos cicloativistas, se desdobrando em um grupo de comunicadores e líderes

²²⁸ Considerando o que foi implantado pela Prefeitura e pelo Estado.

²²⁹ Em 1995 foi implantado um pequeno trecho de cerca de um quilômetro na Faria Lima, em 1996, mais um quilômetro foi implantado na Av. Sumaré; e, em 2007, foram implantados quase três quilômetros na Av. Inajar de Souza, na Zona Norte, todos no canteiro central, conforme mencionado no Capítulo 3 (LEMOS; WICHER NETO, 2014; MALATESTA, 2012). Os trechos ficaram abandonados e foram locais de nova implantação na gestão 2013-2016.

que passaram a ser porta-vozes do grupo. A maior visibilidade que os cicloativistas alcançaram levou a Prefeitura a chamá-los para dialogar, levando à necessidade de definir representatividade, o que intensificou os debates pela institucionalização do grupo. Assim, foram criadas duas entidades: a Associação de Cicistas de São Paulo – a Ciclocidade – e o Instituto CicloBR.

A institucionalização do CicloBR foi relacionada à possibilidade de receber financiamento das empresas que haviam começado a patrocinar serviços ligados à bicicleta no período como ferramenta de marketing para conectar suas imagens à da bicicleta e seu uso. O financiamento privado se inicia com a contratação do CicloBR para realizar o serviço SOS Bike, inicialmente pela Caloi e em seguida pela Bradesco Seguros. Em seguida, a Bradesco passa a patrocinar o site Vá de Bike, sendo substituída no ano seguinte pelo Itaú Unibanco. A entrada do Itaú amplia o escopo de financiamento por parte de empresas privadas, passando a oferecer financiamento institucional em três áreas: para promover o *advocay*, para pesquisas ligadas à bicicleta, e para projetos específicos a serem realizados em comunidades de baixa renda. O retorno dos recursos direcionados para atores da sociedade civil ligados à agenda da bicicleta apresenta o mesmo “retorno em imagem” discutido em relação ao financiamento do sistema de compartilhamento de bicicletas. A entrada de atores corporativos financiando cicloativistas se tornou elemento de discórdia na sociedade civil, com o questionamento sobre estarem facilitando o *bikewashing*.

O período termina com acontecimentos que reajustam o contexto de atuação dos cicloativistas. Primeiro a promulgação da PNMU que trouxe um novo enquadramento legal para as questões sobre circulação urbana e uso do espaço público. Em seguida a morte de mais uma cicloativista, também na Av. Paulista, mobilizou ciclistas no nível local e, em conjunto com outras mortes de ciclistas no mesmo dia em outras cidades, desencadeou mobilização nacional em torno do tema. Por fim, as eleições para o executivo e legislativo municipais foram uma nova oportunidade de incidência no processo político. O processo mostrou não somente os cicloativistas mais organizados e fortalecidos em suas demandas, mas também maior presença da bicicleta na agenda política eleitoral de modo geral.

Esquema 4.1 | Esquema de interação entre atores e instituições, e os produtos (outputs) entre 2007 e 2012.
 Fonte: Elaboração própria.

CAPÍTULO 5

POLÍTICA PÚBLICA CONTRA-HEGEMÔNICA E A DEMOCRATIZAÇÃO DO ESPAÇO

O quinto capítulo discute a política ciclovária durante a gestão Haddad (2013-2016) e está dividido em dois subcapítulos. O primeiro apresenta o início da gestão dentro do novo cenário na luta dos cicloativistas, com o compromisso do novo Prefeito com a agenda da bicicleta. Trata, também, da abertura dada pela gestão para a participação social na gestão – uma das diretrizes gerais do “modo petista de governar”¹ (BEZERRA, 2020), com atores da sociedade civil incidindo sobre o Programa de Metas, a revisão do PDE e da LPUOS, e do conselho criado para questões de “trânsito e transporte”. Esse espaço é usado pelos cicloativistas como alavanca para criação de uma câmara temática para interação entre sociedade civil e Estado acerca da política ciclovária.

O segundo subcapítulo aborda a implementação das políticas públicas contra-hegemônicas na gestão, removendo estacionamento para implantar ciclofaixas e mini-praças, abrindo ruas para o lazer da população aos domingos e feriados, e reforçando o programa de redução das velocidades. A gestão avançou fisicamente e simbolicamente sobre o espaço do carro e, assim,

¹ Bezerra (2020) mostra que, na década de 1990, o PT “buscou forjar uma marca de gestão que simultaneamente estabelecesse diretrizes para a atuação partidária e o diferenciasse dos demais partidos”. Ficando conhecido como “o modo petista de governar” – também título do livro organizado por Jorge Bittar e publicado em 1992 – apresentava “a promoção da participação popular” (p. 70) como uma de suas diretrizes gerais.

contribuiu com a democratização do espaço viário. São apresentadas, então, as resistências às políticas (*policies*), as contrarresistências, que ajudaram a viabilizar as medidas mostrando “um apoio muito grande”² da sociedade civil, e as demandas por avanço da política para as periferias. Trata, então, sobre o compartilhamento de bicicletas seus avanços no fortalecimento da agenda da bicicleta e suas limitações na inclusão diversas parcelas da sociedade. Por fim, são pontuadas algumas considerações sobre a gestão e os desdobramentos do processo.

² Entrevista concedida por Suzana Nogueira à autora em 17/7/2018.

Início de uma nova gestão

O início da gestão Haddad foi marcado por um incidente brutal de atropelamento com amputação do braço do ciclista David Santos de Souza na Avenida Paulista³ no início de março, em um domingo às 6h da manhã. O ciclista usava a faixa da esquerda da avenida, demarcada com sinalização para Ciclofaixa Operacional de Lazer, quando a operação estava sendo montada, com parte da delimitação com cones de sinalização já montada, mas ainda fora do horário de funcionamento da operação. A tragédia reforçou a crítica dos cicloativistas de que essa intervenção não estaria contribuindo para melhorar a convivência entre ciclistas e motoristas. De todo modo, Cavalcante⁴ indica que o fato de o ciclista ter sido atropelado, mas não ter morrido “foi uma vitória para” os cicloativistas, “porque sempre morre, sempre, a gente nunca teve um caso de o ciclista ser atropelado, ter uma comoção, e não ter que colocar uma *ghost bike*”. No final de semana seguinte, foram realizadas três manifestações pedindo mais segurança para ciclistas e, durante uma delas, os ciclistas foram protestar em frente à delegacia responsável pelo caso.

A primeira manifestação “foi um protesto em forma de intervenção” na qual um braço de plástico foi fixado a um poste “com flores e manchas vermelhas simulando sangue, além de cartazes questionando a agressividade no trânsito”⁵. Segundo reportagem de *O Estado de São Paulo*, havia também “cartazes com frases como ‘Por que criamos monstros no trânsito?’ e ‘Habilitados para Matar’”⁶. No dia seguinte pela manhã, houve “uma manifestação organizada pelo sindicato que representa os profissionais na área de limpeza (Siemaco)”, área na

³ David Santos de Souza tinha 21 anos e teve seu braço direito amputado ao ser atropelado por um motorista no início da manhã do dia 10 de março de 2013, um domingo. Algumas testemunhas alegam ter visto o motorista ziguezagueando entre os cones quando atropelou o ciclista. Disponível em: <<https://vejasp.abril.com.br/cidades/ciclista-atropelado-avenida-paulista/>>. Acesso em: 9/1/2021.

⁴ Entrevista concedida por Aline Cavalcante à autora em 26/8/2019.

⁵ Disponível em: <<https://vadebike.org/2013/03/manifestacoes-ciclistas-prefeito-haddad/>>. Acesso em: 9/1/2021.

⁶ *O Estado de São Paulo*, 16/3/2013. Disponível em: <<http://www.estadao.com.br/noticias/cidades,braco-de-plastico-marca-novo-protesto-na-av-paulista-contr-atropelamento-de-ciclista,1009573,0.htm>>. Acesso em: 9/1/2021.

qual o ciclista trabalhava⁷, acompanhado de carro de som e manifestantes carregando cartaz condenando a condução de veículos sob efeitos de álcool (figura 5.1).

Figura 5.1 | Manifestação (esquerda) organizada pela Siemaco e o respectivo cartaz (direita) em protesto à violência sofrida por David Santos de Souza.

Foto: Rachel Schein, 2013 e cartaz disponível em: <<https://vadebike.org/2013/03/manifestacoes-ciclistas-prefeito-haddad/>>. Acesso em: 9/1/2021.

No mesmo domingo mais tarde, “ciclistas e familiares de David Santos de Souza saíram da Praça do Ciclista e caminharam pela Avenida Paulista, debaixo de chuva, até o local da tragédia”⁸. Os manifestantes “entoavam frases como ‘ah, que bom seria, se na Paulista tivesse ciclovias todo dia’ e ‘álcool e volante: morte num instante’”. No local do atropelamento, “pararam por cerca de 10 minutos” e, então, seguiram para a casa do Prefeito⁹ para demandar o “compromisso dele” com os ciclistas¹⁰.

Os cicloativistas foram recebidos pelo filho de Haddad, que prometeu uma reunião com o Prefeito naquela mesma semana. Nenhuma das organizações de ciclistas estava presente no

ato¹¹. Cavalcante¹² indica que a mobilização era horizontal, que “a gente [os cicloativistas] foi como Bicicletada, a gente não foi como Ciclocidade”. Inicialmente Cavalcante questionou a ausência da Ciclocidade, mas avaliou posteriormente que “se a Ciclocidade estivesse ali [na manifestação em frente à casa do Prefeito], talvez a galera [os cicloativistas] tivesse entendido que a Ciclocidade estava capitalizando aquela manifestação” e conclui que isso teria sido prejudicial para a Associação. Segundo Guth¹³, os ciclistas presentes na manifestação propuseram “tirar uma comissão aqui da Bicicletada”, indicando que a ideia de que as entidades representavam os ciclistas não era consensual entre os ciclistas. Guth afirma que argumentou na hora que as entidades organizadas é que deveriam “dialogar com o Prefeito”, por estarem estruturadas, terem encabeçado a incidência mais organizada nas eleições e sugeriu que a gestão municipal procurasse a Ciclocidade – o que foi acatado.

No dia seguinte, um assessor entrou em contato diretamente com Benicchio¹⁴, então diretor da Ciclocidade e que não estava presente na manifestação, para agendar uma reunião. A Ciclocidade aceitou e ampliou o convite para outros ciclistas, e um grupo de cicloativistas se reuniu com Haddad na sexta-feira seguinte, 22 de março. O grupo da sociedade civil incluía representantes das entidades – Ciclocidade, CicloBR e BikeAnjo –, da mídia ativista – Willian Cruz e Renata Falzoni –, e outros ciclistas não ligados a entidades de ciclistas, como Daniel Guth, e Roberson Miguel dos Santos, que é um ciclista do Jardim Peri, na Zona Norte, que foi chamado como representante da periferia. Sua participação nessa reunião mobilizou a criação do coletivo de ciclistas da Zona Norte: CicloZN¹⁵, questão que será abordada mais adiante. O grupo da Prefeitura, além do Prefeito, contava também com Chico Macena (Secretário de Coordenação das Subprefeituras), Jilmar Tatto (Secretário de Transportes), Ronaldo Tonobohn (Superintendente de Planejamento da CET), Gustavo Vidigal (chefe de Gabinete do Prefeito), e Fernando de Mello Franco (Secretário de Desenvolvimento Urbano). Os ciclistas foram, então, “o segundo movimento social [a ser] recebido por ele [Haddad], lembrando que [o Prefeito] havia se reunido somente com movimento da moradia”¹⁶.

¹¹ Informação fornecida em entrevista à autora por Aline Cavalcante em 26/8/2019 e Daniel Guth em 2/9/2019.

¹² Entrevista concedida por Aline Cavalcante à autora em 26/8/2019.

¹³ Entrevista concedida por Daniel Guth à autora em 2/9/2019.

¹⁴ Entrevista concedida por Thiago Benicchio à autora em 15/3/2018.

¹⁵ Entrevista concedida por Roberson Miguel dos Santos à autora em 1/5/2020. Roberson Miguel dos Santos é morador do Jardim Peri, na Zona Norte e utiliza a bicicleta desde 2012 como meio de transporte em São Paulo. Foi um dos fundadores do coletivo CicloZN, e foi membro pela Zona Norte da Câmara Temática de Bicicleta no Conselho Municipal de Transporte e Trânsito (CMTT). Era conhecido virtualmente por alguns cicloativistas por ter uma conta no Twitter sob o nome “o cara da bike”, na qual era ativo criticando as condições das ruas da Zona Norte.

¹⁶ Relato da fala de Haddad durante a reunião do dia 22/3/2013, segundo Relato redigido e publicado

⁷ David Santos trabalhava na limpeza de fachadas de edifícios com rapel.

⁸ Disponível em: <<https://vadebike.org/2013/03/manifestacoes-ciclistas-prefeito-haddad/>>. Acesso em: 9/1/2021.

⁹ Disponível em: <<https://vadebike.org/2013/03/manifestacoes-ciclistas-prefeito-haddad/>>. Acesso em: 9/1/2021.

¹⁰ Entrevista concedida por Aline Cavalcante à autora em 26/8/2019.

Segundo o relato da reunião¹⁷, o representante da Ciclocidade demandou que as “diversas propostas [que já existem] para quem pedala” deveriam ser “colocadas em prática com urgência, para evitar incidentes como o ocorrido com o ciclista David Santos Sousa”. O grupo também “levantou cinco pontos que devem ser discutidos e tratados com urgência”, conforme explicitado abaixo na fala de Gabriel di Pierro, então diretor da Ciclocidade, durante a reunião:

1) realização de *campanhas educativas* que reforcem o espaço que o ciclista pode ocupar na rua, garantido por lei, ação que aparentemente é possível de ser realizada, de maneira imediata; 2) *acalmamento do tráfego* e a redução de velocidade, algo que já foi anunciado pelo governo e vimos como positivo, e que também pode ser colocado em prática, inclusive, na avenida Paulista; 3) gostaríamos que as políticas fossem construídas com a *participação dos ciclistas*, dentro de espaços formais, como o Pró-ciclista, em audiências locais onde estão sendo executados os projetos, em espaços nas Subprefeituras e com acesso aos projetos; 4) ter um órgão que coordene as ações ligadas à bicicleta, algo previsto no plano de governo, e que pode ajudar a viabilizar as ações; 5) pensar no *orçamento destinado às ações* pró-bicicleta, para que a falta de recursos não atrapalhe a execução dos projetos¹⁸ (grifos nossos).

Na reunião, Haddad pontuou que a participação social era essencial e que já estaria “montando o Conselho da Cidade, com mais de cem pessoas, para ter um canal, para ouvir. Os conselhos estavam desidratados ou nem haviam sido constituídos”, mas agora retornariam. Indicou também que a CET deveria “ter um espaço de participação da sociedade civil”¹⁹. Sobre a retomada do Pró-Ciclista, Tonobohn “informou que o decreto que formaliza o grupo, seu formato e forma de participação, está sendo revisto, assim como outros processos e estruturas dentro da CET”²⁰. Ainda segundo o relato da Ciclocidade²¹, Ronaldo Tonobohn, indicou também que:

vem insistindo em usar o termo sistema cicloviário, e não ciclovía, porque já há um entendimento de que ciclovía não é a solução, mas [que seria necessário] sim uma composição de soluções, e as soluções de compartilhamento [das vias] são muito

pela Ciclocidade. Disponível em: <<https://www.ciclocidade.org.br/noticias/408-ciclistas-se-reunem-com-o-prefeito-fernando-haddad-confira-a-ata>>. Acesso em: 21/9/2018.

¹⁷ Disponível em: <<https://www.ciclocidade.org.br/noticias/408-ciclistas-se-reunem-com-o-prefeito-fernando-haddad-confira-a-ata>>. Acesso em: 21/9/2018.

¹⁸ Disponível em: <<https://www.ciclocidade.org.br/noticias/408-ciclistas-se-reunem-com-o-prefeito-fernando-haddad-confira-a-ata>>. Acesso em: 21/9/2018.

¹⁹ Relato da fala de Haddad durante a reunião do dia 22/3/2013, segundo Relato redigido e publicado pela Ciclocidade. Disponível em: <<https://www.ciclocidade.org.br/noticias/408-ciclistas-se-reunem-com-o-prefeito-fernando-haddad-confira-a-ata>>. Acesso em: 21/9/2018.

²⁰ Disponível em: <<https://www.ciclocidade.org.br/noticias/408-ciclistas-se-reunem-com-o-prefeito-fernando-haddad-confira-a-ata>>. Acesso em: 21/9/2018.

²¹ Disponível em: <<https://www.ciclocidade.org.br/noticias/408-ciclistas-se-reunem-com-o-prefeito-fernando-haddad-confira-a-ata>>. Acesso em: 21/9/2018.

simpáticas para a gestão municipal. Segundo o superintendente, o *planejamento atual da CET foca a implantação de um sistema cicloviário voltado para a demanda de regiões da periferia da cidade*. Segundo Tonobohn, já existem projetos prontos para serem implantados na região do Jardim Helena, na Zona Leste; na região do Jardim Brasil, na Zona Norte; e no Grajaú, na Zona Sul – regiões onde há demanda e que precisam de estrutura. De acordo com Tonobohn, nas grandes avenidas será dado o máximo de proteção ao ciclista²² (grifos nossos).

Apesar de o superintendente indicar que a implantação seria iniciada em regiões periféricas, as zonas Centro e Oeste são as que acabam por receber mais quilômetros de infraestrutura, conforme será apresentado mais adiante. Sobre a possibilidade de realizar “uma nova política de mobilidade para a cidade”, Macena pontua “que existe uma vontade política muito grande, inclusive do próprio prefeito, em favor” disso, “mas que também existe uma resistência das estruturas [do poder público], e que é preciso promover uma mudança cultural dentro da própria administração, para também promover uma mudança de paradigma da própria sociedade”. A resistência dentro da CET veio a ser uma questão que dificultou a implantação de infraestrutura para circulação de bicicleta, conforme também será discutido adiante.

Segundo Guth²³, naquele momento, Haddad mostrou ter ainda uma limitação sobre o entendimento acerca da agenda da bicicleta, apresentando “desinformação, pouco conhecimento” sobre política cicloviária, mas ficou claro “o interesse da gestão e do próprio Haddad em construir a agenda” da bicicleta. Um exemplo disso foi a afirmação do Prefeito de que a Paulista não seria “um lugar para o uso de bicicleta” e “que o ideal seria a Alameda Santos”²⁴, uma vez que a Paulista se tornou, posteriormente, emblemática da política cicloviária da gestão 2013-2016.

Por fim, o Prefeito prometeu realizar um plano de comunicação e “sugeri uma campanha de comunicação imediata com a contribuição dos ciclistas”²⁵. Segundo Cavalcante²⁶, os ciclistas acreditavam “que isso iria ajudar a mobilizar a opinião pública”. A campanha foi, de fato, realizada e quatro vídeos foram produzidos e veiculados na mídia²⁷. O material trata de temas ligados ao uso da bicicleta como meio de transporte, com instruções sobre como mudar de

²² Disponível em: <<https://www.ciclocidade.org.br/noticias/408-ciclistas-se-reunem-com-o-prefeito-fernando-haddad-confira-a-ata>>. Acesso em: 21/9/2018.

²³ Entrevista concedida por Daniel Guth à autora em 2/9/2019.

²⁴ Entrevista concedida por Daniel Guth à autora em 2/9/2019.

²⁵ Disponível em: <<https://www.ciclocidade.org.br/noticias/408-ciclistas-se-reunem-com-o-prefeito-fernando-haddad-confira-a-ata>>. Acesso em: 21/9/2018.

²⁶ Entrevista concedida por Aline Cavalcante à autora em 26/8/2019.

²⁷ Disponível em: <<https://vadebike.org/2017/10/videos-campanha-tv-respeito-ciclista-prefeitura-sao-paulo/>>. Acesso em: 14/1/2021.

faixa para realizar ultrapassagem, a distância de 1,5 metro para veículos motorizados ultrapassarem ciclistas, a necessidade de desmontar da bicicleta para usar espaço de pedestre, entre outros. Nos vídeos, “os ciclistas são mostrados como cidadãos comuns fazendo deslocamentos simples, não atletas em treinamento”. Os cicloativistas “aceitaram participar de forma ativa da campanha justamente pelo tom que seria adotado – e também como forma de garantir que a mensagem seria a mais adequada possível, dentro das limitações existentes”²⁸. A campanha, que foi ao ar no meio do ano, durou apesar três a quatro meses por causa dos altos custos de veiculação na grande mídia²⁹.

Cabe mencionar que o primeiro ano da gestão também foi enquadrado pelas Jornadas de Junho, desencadeadas pelo aumento da tarifa do transporte. As manifestações foram encabeçadas pelo Movimento Passe Livre (MPL), movimento social que defende o transporte como direito “fundamental para a efetivação de outros direitos, na medida em que garante o acesso aos demais serviços” (MPL, 2013, p. 26), evocando o Direito à Cidade por meio de demandas por acesso livre, sem catracas, à cidade e a serviços públicos de qualidade.

O conceito do Direito à Cidade foi proposto por Lefebvre em 1968 no seu livro homônimo (LEFEBVRE, 1969) e foi apropriado no Brasil pelos movimentos de moradia pelo menos desde o processo de redemocratização. Seu significado foi sendo disputado ao longo dos anos, usado tanto para ampliar as demandas pelo direito à terra como para defender reivindicações por infraestrutura e equipamentos urbanos nas periferias³⁰. A ideia do transporte como sendo direito social, ao lado de educação, moradia, saúde etc., surgiu durante a gestão Luiza Erundina na Prefeitura (1989-1992) com a proposta da Tarifa Zero para o transporte (GREGORI *et al.*, 2020). A pauta foi resgatada em 2003 na “Revolta do Buzu” em Salvador, e em 2004 e 2005 nas “Revoltas da Catraca”. Em janeiro de 2005, esse movimento demandando Tarifa Zero foi denominado Movimento Passe Livre, ou MPL³¹. Em 2011, então Deputada Federal, Erundina propôs a PEC 90/2011 para “introduzir o transporte como direito social” (Ementa da PEC 90/2011)³², que foi aprovada em 2015.

²⁸ Disponível em: <<https://vadebike.org/2017/10/videos-campanha-tv-respeito-ciclista-prefeitura-sao-paulo/>>. Acesso em: 14/1/2021.

²⁹ Entrevista concedida por Aline Cavalcante à autora em 26/8/2019.

³⁰ Para um debate sobre a trajetória conceitual do Direito à Cidade ver Tavorari (2016).

³¹ Disponível em: <<https://www.mpl.org.br/>>. Acesso em: 6/2/2021.

³² Disponível em: <https://www.camara.leg.br/proposicoesWeb/prop_mostrarintegra;jsessionid=node016rpr96kh9nailxcmqgvrbshzw7568861.node0?codteor=925887&filename=PEC+90/2011>. Acesso em: 6/2/2021.

A Prefeitura, que inicialmente estava se mantendo firme no novo valor da tarifa, revogou o aumento no dia dezenove, ou seja, pouco mais de duas semanas após o aumento ter sido efetivado. Segundo Tatagiba (2014, p. 35) esse foi “um daqueles momentos nos quais a capacidade de intervenção da sociedade sobre a política se amplia, varrendo para longe as frágeis certezas que balizam o jogo rotineiro da política institucional”. Além de terem resultado na revogação do aumento das tarifas, as Jornadas de Junho trouxeram a pauta do transporte, e da mobilidade urbana de modo geral, para o centro do debate. Não tiveram relação com a agenda da bicicleta, tampouco produziram impacto direto na política cicloviária, ou mesmo na ação dos cicloativistas – ainda que alguns atores desse grupo tenham participado das manifestações por acreditarem na causa. De todo modo, tiveram um impacto indireto na política cicloviária ao aumentar a relevância e urgência para questões e soluções de mobilidade urbana.

Programa de metas

A proposta de quatrocentos quilômetros foi incorporada na versão do Programa de Metas disponibilizado para o processo participativo aberto pela gestão, dentro da meta 78, que mantinha a proposta do Programa de Governo de “implantar uma rede de 400 km de *vias cicláveis*”³³ (grifo nosso, SÃO PAULO, 2013a, p. 33). É interessante notar que a descrição do objetivo no qual a meta 78 estava inserida deixa transparecer o foco ainda no automóvel, trazendo a ideia de que, para “melhorar a mobilidade” a primeira questão a ser endereçada seria reduzir “o índice de lentidão” (p. 33). Além disso, entre as sete metas incluídas nesse objetivo, não há propostas para melhorar a segurança de usuários mais vulneráveis do sistema. Tampouco foi incluída qualquer proposta para modos ativos para além dos quatrocentos quilômetros de *vias cicláveis*.

A Ciclocidade aproveitou essa oportunidade para contribuir com uma qualificação da proposta apresentada para bicicletas e enviou um documento “escrito coletivamente pelos membros da equipe de Participação da entidade”³⁴. Não se limitou a propor questões sobre infraestrutura, também incluiu sugestões para outras áreas relacionadas à mobilidade urbana. O documento enviado à Secretaria de Planejamento, Orçamento e Gestão de São Paulo solicita “a substituição da expressão ‘vias cicláveis’” e sugere que a redação seja alterada para “Implantar uma rede

³³ Ver Capítulo 4 para a discussão sobre o uso do termo *ciclável*.

³⁴ Disponível em: <<https://www.ciclocidade.org.br/noticias/435-contribuicoes-da-ciclocidade-ao-plano-de-metas-de-sao-paulo>>. Acesso em: 15/1/2021.

de 400 km de infraestrutura cicloviária em vias já implantadas e contemplar a mobilidade por bicicletas em todas as novas infraestruturas viárias previstas”³⁵.

O documento demandava, também, que fosse contemplada “a mobilidade por bicicletas em todas as intervenções viárias e urbanas relativas à mobilidade ou de requalificação de espaços públicos”. Não inclui especificamente sugestão sobre uma política de redução de velocidade em nenhuma meta, mas frisa “que a diminuição da lentidão [indicado na descrição do objetivo 17] não impede uma ação de redução da velocidade máxima das vias, que é requisito importante para a diminuição de mortes e acidentes”. Por fim, lista critérios que devem ser considerados no Programa de Metas, organizados em quatro áreas: qualidade, transparência e participação, contabilidade da infraestrutura cicloviária e garantia de orçamento.

Dentro da primeira área, além de critérios como largura e iluminação adequadas, o documento indica que devem ser priorizadas “ciclovias e ciclofaixas unidirecionais à direita das vias em detrimento àquelas (sic) bidirecionais no canteiro central”. Recomenda que sejam criadas “redes estruturadoras da cidade e integradoras dos bairros, conectando pontos de interesse do cidadão e promovendo a integração modal com o transporte coletivo”. Pontua, também, que a implantação de ciclorrotas “devem ser acompanhadas de medidas de acalmamento do tráfego” e de “campanhas educativas e fiscalização com relação ao respeito à vida e aos limites de velocidade”. Na segunda área, a carta demanda acesso para a sociedade civil a “projetos, mapas e documentação em todos os seus estágios de elaboração, planejamento e realização”, “participação nas esferas de decisão locais e municipais que tratem do tema” e “realização de audiências públicas”³⁶.

Após o processo participativo, houve pequenas alterações nas metas (SÃO PAULO, 2013b). A descrição do objetivo foi alterada para “melhorar a mobilidade urbana universal, dando prioridade aos meios públicos de transporte” (p. 42), tirando, assim, a menção sobre a melhora na lentidão. No entanto, apesar da aparente abertura da gestão aos cicloativistas, a versão final do Programa de Metas não incorporou as mudanças sugeridas pela Ciclocidade. A meta sobre os quatrocentos quilômetros se manteve com a mesma redação, o termo *cicláveis* foi mantido, e não foi incorporada nenhuma outra meta para modos ativos ou para proteção de usuários mais vulneráveis.

³⁵ Disponível em: <<https://www.ciclocidade.org.br/noticias/435-contribuicoes-da-ciclocidade-ao-plano-de-metas-de-sao-paulo>>. Acesso em: 15/1/2021.

³⁶ Disponível em: <<https://www.ciclocidade.org.br/noticias/435-contribuicoes-da-ciclocidade-ao-plano-de-metas-de-sao-paulo>>. Acesso em: 15/1/2021.

Revisão do Plano Diretor Estratégico

Em 27 de abril de 2013³⁷, a Prefeitura “inaugurou a primeira das quatro etapas da elaboração do novo PDE” em uma audiência pública e lançou o site Gestão Urbana que “reúne informações e dados sobre o andamento dos debates” e fornece ferramentas para a participação da população³⁸. A Ciclocidade, que já havia demandado a inclusão de política pública para bicicleta no Plano Diretor na Carta Compromisso (ver Capítulo 4), esteve ativamente presente no processo participativo que foi promovido pela gestão³⁹.

Durante a audiência sobre Mobilidade Urbana que foi realizada em 7/5/2013, a Ciclocidade “protocolou um primeiro documento de avaliação do PDE de 2002” que listava sete aspectos a serem revistos no PDE. O documento reafirma que todas as vias seriam cicláveis e demanda que “espaços exclusivos de bicicletas e espaços não-cicláveis” sejam tratados “como exceções e não como regra”. Também indica que o PDE deve ser adequado “à Lei Nacional de Mobilidade Urbana [PNMU] e [às] leis municipais, inserindo em suas diretrizes os modais não motorizados e pedestres como prioritários”. Demanda também “medidas de acalmamento de tráfego”, “restrições de circulação e estacionamento [de automóveis] em via pública” e “travessia segura de pedestres e ciclistas em todas as pontes”, e que “estruturas cicláveis e de uso de bicicletas” sejam vinculadas “aos terminais de transportes coletivos”. Por fim, demanda garantia de recursos do FMDT ou do FEMA.

Os cicloativistas também se uniram a uma articulação da sociedade civil que resultou na organização do Movimento pelo Direito à Cidade no Plano Diretor, com a publicação de um manifesto (MANIFESTO, 2013)⁴⁰. O documento questionava a proposta do PDE, indicando que não estavam sendo “introduzidos instrumentos claros de ruptura com a lógica da produção de periferias e da expansão urbana predatória”, que a proposta “não supera[va] o paradigma do

³⁷ Disponível em: <<https://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/subprefeituras/penha/noticias/?p=37659>>. Acesso em: 13/9/2018.

³⁸ Disponível em: <<https://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/subprefeituras/penha/noticias/?p=37650>>. Acesso em: 13/9/2018. Conforme debatido no Capítulo 4, o Plano Diretor vigente nesse momento havia sido elaborado na gestão Marta Suplicy e a revisão iniciada por Kassab em 2012 foi impugnada por não ter garantido participação da sociedade civil, exigida pela legislação federal (Estatuto da Cidade, Lei Federal 10.257/2001).

³⁹ Disponível em: <<https://www.ciclocidade.org.br/noticias/433-ciclocidade-participa-da-revisao-do-plano-diretor-estrategico-e-protocola-documento-com-avaliacao>>. Acesso em: 13/9/2018.

⁴⁰ Entre as entidades que assinam o Manifesto, consta: Bike Anjo São Paulo, Ciclo ZN, Ciclocidade e Pedal Verde.

automóvel, ao ignorar os modos não motorizados como possível padrão de mobilidade” e que, apesar de propor “áreas mistas mais adensáveis ao longo dos eixos de transporte coletivo”, não avançava na proposta de “formas de transformar o adensamento construtivo em adensamento populacional de maneira heterogênea e includente”.

O Manifesto incluiu propostas para diversos campos da política urbana, e para modos ativos (pedestres, “bicicletas e outros veículos não motorizados”⁴¹) e para o transporte coletivo. As propostas relativas à mobilidade ativa, incluídas no Manifesto, não se limitavam a demandas por infraestrutura para circulação de bicicleta, mas também por acalmamento de tráfego e fontes de financiamento para política pública para ciclistas e pedestres. O processo de revisão do PDE durou um ano e as novas regras de ordenamento do território, incluindo uma parte específica para bicicleta, foram aprovadas em meados de 2014.

Após a Prefeitura ter enviado a proposta do novo PDE ao legislativo, PL 688/2013, os cicloativistas⁴² enviaram ao vereador relator do PDE na Câmara, Nabil Bonduki, uma Carta-manifesto junto a um abaixo-assinado com “18 mil assinaturas para que haja reserva 10% do FUNDURB para bicicleta” (REUNIÃO, 2014a). A Carta-manifesto foca especificamente na garantia de recursos financeiros para a implementação da política ciclovitária, demandando “a inclusão de um artigo que garanta 10% dos recursos arrecadados pelo FUNDURB (Fundo de Desenvolvimento Urbano) para serem aplicados na *implantação do sistema ciclovitário municipal*, sem prejuízo (sic) ao orçamento dos demais órgãos da administração”⁴³.

O PDE aprovado em 2002 (Lei 13.430/2002) havia incluído o uso da bicicleta em apenas quatro artigos⁴⁴ e sem uma abordagem mais propositiva. Já o PDE aprovado na gestão Haddad (Lei

Municipal 16.050/2014) inclui a bicicleta de forma mais abrangente, com alguma menção ao modo em vinte artigos. A Lei apresenta o sistema ciclovitário como componente do Sistema de Mobilidade e inclui uma seção específica para tratar dele (seção VII). Ainda, indica como uma das diretrizes para a revisão da Lei de Parcelamento, Uso e Ocupação do Solo (LPUOS) “adotar medidas para redução de velocidade dos veículos automotores, visando garantir a segurança de pedestres e ciclistas, tais como ‘traffic calming’” (art. 27, inciso XXIX). Também inclui “a geração de tráfego [...] em especial de bicicleta e pedestre” (art. 151, § 4º, inciso VI) como questão a ser contemplada pelo Estudo e Relatório de Impacto de Vizinhança (E-RIV).

A versão promulgada do PDE não definiu os 10% do Fundo de Desenvolvimento Urbano (FUNDURB) especificamente para bicicleta, conforme demandado pelos ciclistas. No entanto, indicou o sistema ciclovitário, em conjunto com o sistema de transporte coletivo público e o sistema de circulação de pedestres como segunda prioridade para aplicação dos recursos do fundo (art. 339)⁴⁵. Ainda, determinou que no mínimo 30% dos recursos fossem “destinados à implantação dos sistemas de transporte público coletivo, ciclovitário e de circulação de pedestres” (art. 340, inciso II).

Em seguida, a Prefeitura iniciou o processo de revisão da LPUOS e abre novamente participação online⁴⁶. A Ciclocidade, então, promove um ciclodebate sobre o tema, denominado “A importância da Lei de Zoneamento para a mobilidade urbana: consolidando as políticas ciclovitárias na cidade”, para o qual chama duas arquitetas⁴⁷. Segundo consta do site da Ciclocidade, o Projeto Ciclodebates foi criado para oferecer:

um espaço de discussão, reunindo a sociedade e especialistas para dialogarem sobre a temática da bicicleta e da mobilidade urbana. Os debates procuram disseminar conhecimentos a respeito de diversos assuntos que tenham interface com o tema da mobilidade urbana e o uso da bicicleta, além de instigar o olhar crítico de ciclistas e demais interessados, buscando o fortalecimento e a participação na construção coletiva de políticas públicas.⁴⁸

Assim, em novembro de 2014, Regina Monteiro, ex-presidente do Movimento Defenda São Paulo e da CPPU, e Paula Freire Santoro, professora da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo

metros de todas as estações de metrô e de trens urbanos”.

⁴⁵ A primeira prioridade indicada pela Lei é “execução de programas e projetos habitacionais de interesse social” (art. 339, inciso I).

⁴⁶ A participação online foi adotada pela gestão Haddad para todas as propostas apresentadas pelo Executivo Municipal por meio do site www.gestoaurbana.sp.gov.br.

⁴⁷ Disponível em: <https://www.ciclocidade.org.br/noticias/625-ciclodebate-a-importancia-da-lei-de-zoneamento-para-a-mobilidade-urbana>. Acesso em: 21/9/2018.

⁴⁸ Disponível em: <https://www.ciclocidade.org.br/ciclodebates>. Acesso em: 15/1/2021.

⁴¹ Não havia participação de representantes de entidades que defendem o direito de pedestres, pois tais entidades foram organizadas posteriormente a esse momento. No entanto, a inclusão de propostas para pedestres e “outros veículos não motorizados” (MANIFESTO, 2013) reafirma que os cicloativistas tinham, naquele momento, uma visão que não se limitava ao uso da bicicleta.

⁴² A Carta-manifesto é assinada pelas seguintes organizações: Ciclocidade, UCB, ANTP, Greenpeace, Bike Anjo, Rede Bicicleta para Todos, CicloBR, Aliança Bike, Instituto Aro MeiaZero, Las Magrelas, oGangorra, Ciclo Urbano, Vá de Bike, Escola de Bicicleta, Bike Forever, Ciclomídia, CicloFemini, Saia na Noite, Eu Vou de Bike, Biciklo, Instituto Mobilidade Verde, Pedala São Paulo, CicloLiga, Mobilize Brasil, Instituto Saúde e Sustentabilidade.

⁴³ Grifo no original. Disponível em: <https://www.change.org/p/10-do-fundurb-para-bicicletas-bikenofundurb>. Acesso em: 14/1/2021.

⁴⁴ Art. 107, inciso IX, previa a construção de ciclovias “ao longo dos parques lineares” como um dos objetivos do Programa de Recuperação Ambiental de Cursos D’Água e Fundos de Vale (art. 107); art. 110, § 2º, incluiu “ciclovias” como uma das classificações das “demais vias do Município, não estruturais [...] que coletam e distribuem o tráfego internamente aos bairros”; art. 114, a ser regulamentado pelo Plano de Circulação Viária e de Transportes, previa “abertura de rotas de ciclismo”; e o art. 122, parágrafo único, indicava a previsão de “estacionamentos de veículos e de bicicletas, em um raio de 100 (cem)

(FAU) da USP e coordenadora do Laboratório Espaço Público e Direito à Cidade (LabCidade) da FAU-USP, debateram as questões da Lei de Zoneamento que se relacionam à mobilidade urbana e ao uso da bicicleta. A partir desse debate, os cicloativistas e o LabCidade elaboraram propostas relacionadas à mobilidade urbana, mas não restrita ao universo de políticas ciclovárias. Assim, para além das questões de, por exemplo, oferta de bicicletários e vestiários, as propostas avançam para medidas mitigatórias e compensatórias a serem adotadas através da aplicação dos instrumentos de Plano Gerador de Tráfego e E-RIV, restrições na oferta de garagem, limite de testada de quadra e até “gabarito negativo”, que seria limitar a cota de construção no subterrâneo em “áreas de várzea dos rios, a no máximo um andar subterrâneo ou gabarito negativo de 6 metros”⁴⁹.

A incidência nos processos de elaboração do PDE e da LPUOS mostra uma ampliação tanto de visão como de articulação de parte dos cicloativistas. Além de mostrarem compreensão sobre os impactos da política urbana, de uma forma mais ampla, nas condições de mobilidade, buscam articulações que podem contribuir para a ampliar a possibilidade de realizar o seu *advocacy*. Além disso, é também um processo de formação desses atores, que vai colaborar para uma resistência mais articulada e mais alargada no tempo nas eleições de 2016, conforme será debatido no Capítulo 6.

Participação social na gestão Haddad

O espaço destinado a debater questões sobre política ciclovária, o Pró-Ciclista, não chegou a ser extinto formalmente, mas foi desmobilizado e, gradativamente, as reuniões foram parando de acontecer. Benicchio⁵⁰ indica que isso teria ocorrido por causa da mudança para a SMT e da mudança de gestão. Em julho de 2013, a Prefeitura criou o Conselho Municipal de Trânsito e Transporte⁵¹ pelo Decreto 54.058/2013 e a primeira reunião ocorreu em agosto. O CMTT foi criado como um conselho tripartite, com as vagas divididas igualmente entre representantes do Estado, dos operadores dos serviços de transportes e da sociedade civil.

⁴⁹ Disponível em: <<https://www.ciclocidade.org.br/noticias/632-cicloativistas-e-urbanistas-enviam-propostas-para-a-lei-do-zoneamento>>. Acesso em: 21/9/2018.

⁵⁰ Entrevista concedida por Thiago Benicchio à autora em 13/07/2017.

⁵¹ Um conselho de transporte havia sido criado na gestão Marta Suplicy em 2001, mas foi desmobilizado na gestão Serra-Kassab.

Para as vagas da sociedade civil, o Decreto definiu somente a quantidade de cadeiras, mas não especificou grupos de interesse (art. 4, inciso II), portanto, não foi garantida uma vaga para ciclistas – entidades representativas ou como indivíduos. A única menção a esse grupo de atores foi junto aos operadores dos serviços de transportes, na vaga definida para o Sindicato dos Mensageiros, Motociclistas, Ciclistas e Mototaxistas de São Paulo (SINDIMOTOSP) (art. 4, inciso III, alínea h). Uma publicação no site Vá de Bike critica a falta de espaço definido para os ciclistas e pontua que os “*bikeboys*”, como são denominados no texto, representam uma “parcela ínfima dos associados do sindicato” e que a entidade “dificilmente encamparia uma defesa maior dos ciclistas, já que precisa representar os motociclistas também”. Ainda, ressalta que os entregadores que usam bicicleta constituem “uma categoria importante no uso urbano” do modo, mas “sua realidade profissional difere do ciclista cotidiano”⁵².

Assim, o texto pontua duas questões de subrepresentação. A categoria “ciclistas” estava sendo representada apenas por um usuário específico da bicicleta – os que usam para fazer entregas. Ainda, apesar de estarem representados, a representação era dentro de uma categoria mais ampla de entregadores, e, portanto, teria uma chance restrita de pautar as reuniões. Cabe pontuar que, em 2004, Cruz, editor do Vá de Bike, havia buscado sensibilizar as empresas que realizam entregas com bicicleta para apoiarem a Carta que os cicloativistas haviam preparado para entregar para os candidatos a Prefeito naquela eleição (ver Capítulo 3), mas não conseguiu nenhuma adesão. De todo modo, até que fossem realizadas eleições para as cadeiras da sociedade civil do Conselho, os cicloativistas teriam que articular, junto ao Conselho da Cidade, que ficaria responsável por fazer as indicações no primeiro momento (art. 5º), alguma vaga destinada à sociedade civil.

Os cicloativistas ficaram indignados e publicaram uma Nota de repúdio⁵³ que questionava a falta de discussão pública “a respeito das finalidades, do funcionamento e da composição desse órgão” e a não especificação das vagas destinadas para a sociedade civil, indicando que apresentaria “enorme risco de aparelhamento do órgão por setores econômicos consolidados, violando o conceito fundamental da isonomia”. Na nota, pontuam também que a denominação *trânsito e transporte* usada no Decreto estaria “associada a uma visão ultrapassada, que dividia a locomoção urbana entre veículos motorizados privados (carros e motos) e veículos motorizados públicos (ônibus), desconsiderando a mobilidade humana (pedestres, ciclistas e cadeirantes)”. Por fim, cobram a promessa de Haddad “em constituir um espaço de participação de ciclistas, favorecendo a transparência das ações e processos executados pela prefeitura”.

⁵² Disponível em: <<https://vadebike.org/2013/07/polemica-sobre-conselho-municipal-de-transito-e-transporte-de-sp/>>. Acesso em: 14/1/2021.

⁵³ Disponível em: <<https://www.ciclocidade.org.br/noticias/456-nota-publica-conselho-de-transportes>>. Acesso em: 14/1/2021.

De todo modo, os cicloativistas conseguem articular uma cadeira através do Conselho da Cidade para os ciclistas e Gabriel Di Pierro, então um dos diretores da Ciclocidade, se torna conselheiro titular na CMTT. A primeira intervenção no debate da primeira reunião do CMTT, realizada em 2/8/2013, foi de Di Pierro questionando exatamente o fato de o conselho ter sido constituído sem consultar a população para definir “quais são as cadeiras [necessárias] e [qual a] maneira de eleição” (REUNIÃO, 2013a, p. 2) desejada. Na quarta reunião do CMTT, foi apresentada a “Proposta de Eleição Direta dos membros definitivos da Sociedade Civil” (REUNIÃO, 2013b, p. 1), incluindo uma vaga para representantes especificamente dos ciclistas. Em meados de 2014, as vagas do CMTT foram ampliadas para 45 e as vagas para a sociedade civil foram especificadas, com a definição de uma cadeira destinada para ciclistas (Decreto 55.180/2014, art. 1º).

Nos dois primeiros anos de funcionamento do CMTT, a temática da bicicleta foi mencionada pelo menos uma vez em todas as reuniões do Conselho⁵⁴. Os cicloativistas usam esse espaço para demandar um “espaço entre as secretarias para se ter dialogo (sic) com ciclistas e população” (REUNIÃO, 2014a, p. 1). A partir do segundo semestre de 2014, os ciclistas passaram a realizar reuniões dentro de um grupo de trabalho (GT) ligado ao CMTT sobre políticas para bicicleta. Segundo consta do relatório da nona reunião, um encontro teria sido realizado, em 23/9/2014, “com os Secretários Municipais de Saúde (sic), Educação, Verde e Meio Ambiente e Esportes juntamente com os GT dos Ciclistas na oportunidade os secretários puderam apresentação as diversas ações que estão realizando com a intenção que (sic) estes órgãos tenham uma política de mobilidade para a cidade” (REUNIÃO, 2014b, p. 4).

Em fevereiro de 2015, a Ciclocidade e o CicloBR chamam uma plenária de ciclistas⁵⁵ para definir vinte representantes para constituir a Câmara Temática de Bicicleta (CT-B). A CT-B seria composta por 22 cadeiras para a sociedade civil, sendo duas destinadas ao titular e suplente da cadeira de ciclistas do Conselho. No primeiro ano, as vagas seriam ocupadas por meio de indicação das entidades, Ciclocidade e CicloBr, e, nos anos subsequentes, seriam realizadas eleições. Em 13 de março foi publicada, no DOM-SP, a composição da CT-B com os representantes indicados pelas entidades (SÃO PAULO, 2015, p. 58).

A CT-B foi a primeira das câmaras temáticas criadas para auxílio técnico do CMTT. São espaços consultivos para discutir temas específicos do conselho, como transporte escolar, serviço de táxis, mobilidade a pé, motocicleta e bicicleta. No entanto, apesar de ser um espaço

de participação supostamente *dentro do Estado*, todas as “atas” de reuniões da CT-B realizadas durante a gestão Haddad que constam do site da prefeitura⁵⁶ não são *atas* propriamente ditas. Apresentam um parágrafo, às vezes complementado com uma listagem de questões, resumindo o que foi tratado e inclui um link *para o site da Ciclocidade*, na área de notícias, onde é descrito um pouco mais detalhadamente o que foi tratado no encontro. Em outras palavras, é um espaço público de interação socioestatal, mas que estava sendo conduzido de forma completamente privada pela Associação de ciclistas.

A primeira questão abordada pela CT-B foi a análise da proposta da Prefeitura para o Plano Municipal de Mobilidade (PlanMob)⁵⁷. A gestão novamente abriu um processo participativo, com discussões regionais. Em uma audiência pública sobre o PlanMob, realizada na Zona Leste, José Eduardo dos Santos, cicloativista da Zona Leste, levou a demanda de implantar uma ciclovia na Av. Águia de Haia⁵⁸. J. E. Santos havia percebido que “da ponte para cá [na Zona Leste], a gente não tinha infraestrutura cicloviária nenhuma, era basicamente zero”, o que o motivou a começar “a debater isso [em grupos que participava] no Facebook”. Recebeu como resposta que “não adianta só ficar gritando no Facebook” e resolveu levar sua demanda à audiência pública. Segundo J. E. Santos⁵⁹, a partir de articulações virtuais e do encontro na audiência, os ciclistas fundaram o Bike Zona Leste em 10 de maio. A ciclovia demandada por J. E. Santos, entretanto, não chegou a ser executada na gestão Haddad, mas foi incluída no Plano Cicloviário apresentado pela gestão Covas, no final de 2019, conforme será apresentado no Capítulo 6.

Segundo consta do site da Ciclocidade, os ciclistas, por meio da CT-B, entregaram contribuições para revisão do documento elaborado pela Prefeitura. As contribuições incluem questões sobre as diretrizes definidas para a Rede Cicloviária Estrutural e para o sistema de compartilhamento de bicicletas, e a sugestão de criação de dois novos capítulos: (1) acalmamento de tráfego, e (2) desestímulo a veículos individuais motorizados. No geral, as contribuições dos cicloativistas repetem as demandas que já vinham sendo colocadas, mas nesse momento estão mais estruturadas e com critérios mais claros e algumas com metas. Por exemplo, indicam as

⁵⁶ Até 2016, constam as atas 1, 2, 3, 9, 10, 11 e 12. Disponível em: <https://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/transportes/participacao_social/conselhos_e_orgaos_colegiados/conselho_1/index.php?p=217607>. Acesso em: 15/1/2021.

⁵⁷ O documento analisado foi a seção para o modo bicicleta. Disponível em: <https://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/upload/chamadas/planmobsp-rev002_1428005731.pdf>. Acesso em: 15/1/2021.

⁵⁸ Entrevista concedida por José Eduardo dos Santos à autora em 4/5/2020. José Eduardo dos Santos começou a adotar a bicicleta como meio de transporte em 2014, quando comprou uma bicicleta para a filha e resolveu comprar mais uma para poder acompanhá-la. Foi um dos fundadores do coletivo Bike Zona Leste que, assim como o CicloZN, optou por não se tornar associação, mas buscar ocupar a Ciclocidade.

⁵⁹ Entrevista concedida por José Eduardo dos Santos à autora em 4/5/2020.

⁵⁴ Foram consideradas menções diretas à bicicleta ou palavras correlatas, como: ciclovia, ciclofaixa, bicicletário, paraciclo, cicloviário, entre outros termos.

⁵⁵ Disponível em: <<https://www.ciclocidade.org.br/quem-somos/noticias/638-convite-plenaria-de-ciclistas-para-definir-20-representantes-da-camara-tematica-de-bicicleta>>. Acesso em: 15/1/2021.

velocidades a serem regulamentadas para cada via – até 30km/h para vias locais, até 40km/h para coletoras, 50km/h para arteriais e estruturais, e 60km/h para expressas – e metas para redução de mortes – redução de 20% até 2016, 50% até 2024, e 80% até 2030.

Em relação às metas de redução de mortes, a versão aprovada do PlanMob é ainda mais arrojada do que a proposta enviada pelos ciclistas da CT-B, indicando redução de 50%, o que resultaria em seis mortes por cem mil habitantes até 2020. A redução proposta tem a ver com a participação de São Paulo na “Década de Ações para a Segurança Viária”, conforme será tratado abaixo. Ainda, o PlanMob inclui, como uma das cinco diretrizes para a infraestrutura cicloviária no Sistema Viário Estrutural, “adotar a redução dos limites de velocidade na malha viária e soluções geométricas viárias para acalmamento de tráfego” (Decreto 56.834/2016, anexo único, p. 107) e a redução de “velocidade máxima de 50 km/h em todas as vias classificadas como Arteriais de tipo I” (p. 141)⁶⁰.

No final de 2015, a Lei 15.946/2013, que define “a composição mínima de 50 por cento de mulheres nos Conselhos do Controle Social” (Ementa da Lei 15.946/2013), incluindo o CMTT, foi regulamentada pelo Decreto 56.021/2015⁶¹. Nesse momento, o conselho contava com apenas 25% das cadeiras ocupadas por mulheres, mas a CT-B já apresentava paridade, pois os ativistas tiveram essa preocupação⁶². A partir da regulamentação da Lei, a Secretária de Políticas para as Mulheres, Denise Dau, apresentou duas propostas para alcançar a paridade legal na 17ª reunião, realizada em 3/3/2016 (REUNIÃO, 2016). A primeira proposta previa o acréscimo de três cadeiras, uma para cada setor, totalizando 48 vagas, que seriam preenchidas na próxima mudança de composição do Conselho de acordo com o novo marco legal de paridade de gênero. A segunda proposta consistia em dobrar as 48 vagas da primeira proposta de modo que todas as cadeiras teriam um representante do sexo masculino e uma do sexo feminino.

Alguns atores da sociedade civil presentes na reunião defenderam a primeira opção, mas que fossem ampliadas as vagas para “aumentar a participação de grandes regiões da cidade com as Zonas Lestes e Sul, que se sentem sub-representadas com apenas uma cadeira no Conselho”⁶³. Segundo relato da Ciclocidade⁶⁴, a mesa executiva do CMTT “sugeriu, mais de uma vez, que

os operadores teriam dificuldades em indicar mulheres e que seria mais democrático duplicar as cadeiras - alegação esta que não havia sido colocada por nenhum representante ou conselheiro do setor de operadores em momento algum da reunião”. Por fim, após mais de uma hora do término previsto para a reunião, “decidiu-se votar qual das duas propostas seria acolhida”, sem que a votação estivesse prevista em pauta, e a segunda opção foi a que recebeu mais votos. Segundo relato da Ciclocidade⁶⁵, “o plenário já estava esvaziado devido ao horário avançado”, contando com menos de 50% dos membros, “menos de quatro mulheres”, e majoritariamente composto por “representantes dos operadores”.

Na sequência, mulheres da Ciclocidade⁶⁶ se articularam e publicaram uma nota no site da Associação argumentando que a duplicação das vagas seria “uma solução simplista para amenizar conflitos internos eventualmente induzidos por essa nova exigência legal e social”⁶⁷. Indicam que, caso a segunda proposta de duplicação fosse implementada, as entidades poderiam “indicar um titular homem e uma titular mulher para representá-las”, mas as mulheres seriam “como ‘acessórios de representação’, e não como representantes de facto em um setor tradicionalmente ocupado por uma maioria masculina”. Segundo Malta⁶⁸, a duplicação nessas condições não fazia sentido pois “a lógica de fazer uma política afirmativa é um compartilhamento da política pública, para que as mulheres sejam protagonistas”. O CMTT voltou atrás e ampliou vagas somente para contemplar melhor as regiões periféricas.

Nas eleições de 2016 para o CMTT, com intuito de ampliar suas vozes no conselho, os ciclo-ativistas se articularam com outras lutas – as mais relevantes eram mobilidade a pé, transporte coletivo, meio ambiente e proteção do consumidor –, participando de uma campanha para “ocupar” o CMTT. Segundo Soares⁶⁹, tendo a colaboração da Escola de Ativismo⁷⁰ como

municipal-de-transito-e-transportes-e-a-paridade-de-genero». Acesso em: 28/1/2021.

⁶⁵ Disponível em: <<https://www.ciclocidade.org.br/noticias/812-nota-de-repudio-o-conselho-municipal-de-transito-e-transportes-e-a-paridade-de-genero>>. Acesso em: 28/1/2021.

⁶⁶ Informação fornecida por Cyra Malta à autora em 28/1/2021.

⁶⁷ Disponível em: <<https://www.ciclocidade.org.br/noticias/812-nota-de-repudio-o-conselho-municipal-de-transito-e-transportes-e-a-paridade-de-genero>>. Acesso em: 28/1/2021.

⁶⁸ Informação fornecida por Cyra Malta à autora em 28/1/2021.

⁶⁹ Entrevista concedida por Flávio Soares à autora em 9/10/2018. Soares é jornalista, hacker e ativista de mídias *open source*. Formado pela PUC-SP e pós-graduado em gestão de sustentabilidade pela FGV-SP, foi coordenador de comunicação da Ciclocidade e coordenador geral do Projeto GRSP (*Global Road Safety Partnership*) realizado pela Ciclocidade com financiamento da Bloomberg – a ser apresentado no Capítulo 6.

⁷⁰ Segundo site da organização, “a Escola de Ativismo é um coletivo independente constituído em 2012 com a missão de fortalecer grupos ativistas por meio de processos de aprendizagem em estratégias e técnicas de ações não-violentas e criativas, campanhas, comunicação, mobilização, e segurança da informação, voltadas para a defesa da democracia, dos direitos humanos e da sustentabilidade”.

⁶⁰ Vias Arteriais de tipo I são aquelas “com cruzamentos semaforizados, uma ou duas pistas, predominância de tráfego de passagem, ligação entre regiões distantes da cidade” (Decreto 56.834/2016, anexo único, p. 141).

⁶¹ Segundo Cyra Malta, a “Secretaria de Mulheres tiveram papel importante para regulamentar essa Lei”. Informação fornecida por Cyra Malta à autora em 28/1/2021.

⁶² Informação fornecida por Cyra Malta à autora em 28/1/2021.

⁶³ Disponível em: <<https://www.ciclocidade.org.br/noticias/812-nota-de-repudio-o-conselho-municipal-de-transito-e-transportes-e-a-paridade-de-genero>>. Acesso em: 28/1/2021.

⁶⁴ Disponível em: <<https://www.ciclocidade.org.br/noticias/812-nota-de-repudio-o-conselho-municipal-de-transito-e-transportes-e-a-paridade-de-genero>>.

facilitadora, os ativistas montaram uma chapa denominada #OcupaCMTT⁷¹. Era composta por diversas entidades, entre as quais a Ciclocidade, Cidade a pé e Mobilize, com o objetivo de “defender os interesses de pedestres, ciclistas e usuários do transporte coletivo” (SOUSA, 2016), e tinham candidatos para as cadeiras de ciclistas, pessoas com deficiência, idosos, meio ambiente, mobilidade a pé, movimentos sociais, ONGs (Organização Não Governamental), e para os representantes regionais das cinco zonas (centro, leste, norte, oeste e sul). Essa mobilização resultou na eleição de 22 pessoas no CMTT⁷².

Assim, apesar de o CMTT não ter sido criado especificamente para tratar de questões ligadas à política cicloviária, mas sim de questões gerais ligadas à mobilidade urbana, os ciclistas usaram esse espaço como um *ponto de acesso* (SKOCPOL, 1992), utilizando-o intensamente para colocar suas demandas. Segundo levantamento realizado por Rosin (2016), 20% das intervenções pessoais nas reuniões do CMTT até 2015 “teve como mote o quesito e/ou participantes representantes dos ciclistas, ciclismo ou temática [ligada] à bicicleta e ciclovias” (p. 52).

A CT-B se configura assim como um espaço produzido pelos ciclistas para tratar especificamente de questões ligadas à política cicloviária. A CT-B se configura como *encaixe* (SKOCPOL, 1992; CARLOS et al., 2016; GURZA LAVALLE et al., 2017)⁷³ para esse grupo, pois, além de ser um *ponto de acesso* ao poder público – com acesso direto ao Secretário de Transportes e periodicamente com o Prefeito durante a gestão Haddad –, garantiu incidência sobre o desenho da política cicloviária, sobre a produção de normas com impacto direto sobre a causa desse grupo – como o PlanMob –, e sobre a implementação da política, mais especificamente a implantação de infraestrutura.

O Secretário Municipal de Transportes, Jilmar Tatto, participava de todas as reuniões e, apesar de não ser ciclista antes, “virou um total defensor, porque ele percebeu que a bicicleta, de fato, é muito saudável para um novo desenho de cidade” e “começou a apoiar não só as questões da bicicleta, como as outras medidas de segurança”⁷⁴. Segundo Benicchio⁷⁵, foi Tatto quem mais se transformou com a experiência, pois o Prefeito já tinha uma visão positiva em relação à política cicloviária, à ideia de uma cidade aberta, mas o Secretário construiu essa visão a partir desse processo.

Disponível em: <<https://escoladeativismo.org.br/escola/>>. Acesso em: 28/1/2021.

⁷¹ Disponível em: <<https://www.ciclocidade.org.br/noticias/840-neste-sabado-vote-na-frente-de-mobilidade-ativa-para-o-cmtt>> e <<https://cidadeape.org/2016/07/13/sao-paulo-faz-eleicoes-para-conselho-de-transporte-e-transito/>>. Acesso em: 28/1/2021.

⁷² Entrevista concedida por Flávio Soares à autora em 9/10/2018.

⁷³ Ver uma explicação sobre os conceitos de *ponto de acesso* e *encaixe* no Capítulo 1.

⁷⁴ Entrevista concedida por Suzana Nogueira à autora em 17/7/2018.

⁷⁵ Entrevista concedida por Thiago Benicchio à autora em 15/3/2018.

Além dos espaços abertos para diálogo no Executivo, houve também incidência dos cicloativistas no legislativo municipal, sendo constituída uma Frente Parlamentar em Defesa da Mobilidade Humana em 2013 por meio de articulação da Ciclocidade⁷⁶. A Frente era “composta por vereadores envolvidos com essa questão, de diversos partidos” (SCHEIN, 2013a)⁷⁷, e foi criada com o objetivo de “ampliar os espaços de discussão sobre mobilidade, sob as óticas do planejamento urbano, educação, cidadania e da segurança no trânsito, visando integrar essas questões nas políticas do município” (SCHEIN, 2013a).

A Ciclocidade manteve os esforços para incidir na Câmara Municipal e, novamente por meio de uma articulação da Ciclocidade com vereadores⁷⁸, em dezembro de 2016, a associação firmou um Termo de Cooperação Técnica com a Comissão de Trânsito e Transportes (CTT) da Câmara Municipal de São Paulo. Segundo notícia publicada no site da Ciclocidade, o objetivo de firmarem o termo era de “solucionar três questões fundamentais para a democracia participativa: ter acesso de forma ativa às informações públicas; dialogar, opinar e, quem sabe, influenciar na decisão sobre os Projetos de Lei; e consolidar uma agenda perene de fiscalização e acompanhamento do poder legislativo”⁷⁹. A cooperação com a CTT era relevante para os cicloativistas por ter sido um dos canais utilizados pelas associações comerciais para tentar barrar a política cicloviária, como será apresentado mais adiante.

⁷⁶ Entrevista concedida por Thiago Benicchio à autora em 15/3/2018.

⁷⁷ Os vereadores mais diretamente ligados eram Floriano Pesaro (PSDB) como presidente, Nabil Bonduki (PT) como vice-presidente, José Police Neto (PSD) como relator e Ricardo Young (PPS) como secretário. Mas a Frente contava também com a colaboração de outros vereadores: George Hato (PMDB), Gilberto Natalini (PV), Marco Aurélio Cunha (PSD), Mário Covas Neto (PSDB), Ricardo Nunes (PMDB).

⁷⁸ Informação fornecida à autora por Daniel Guth, então Diretor Geral da Associação, em 2016, quando o termo estava em elaboração.

⁷⁹ Disponível em: <<https://www.ciclocidade.org.br/noticias/886-ciclocidade-assina-termo-de-cooperacao-tecnica-com-a-comissao-de-transito-e-transportes-da-camara-dos-veredores>>. Acesso em: 25/9/2018.

Início da implementação na gestão Haddad

Durante 2013, a Prefeitura implantou somente a ciclorrotas nos Jardins, mas nenhum quilômetro de infraestrutura segregada para circulação de bicicleta. Em setembro de 2013, Malatesta, até então coordenadora do DCL, deixa a prefeitura⁸⁰ e Suzana Nogueira é chamada para assumir a coordenação do departamento. Nogueira⁸¹ indica que, quando foi chamada, o trabalho de implementar a política cicloviária foi apresentado como “uma demanda do Prefeito”, que “tinha feito um compromisso com a sociedade civil e que tinha que executar”. Colocou, então, quatro questões – “Para quem eu vou responder? Com quem eu vou articular? Tem recurso? E como a gente vai executar?” –, pois compreendia que precisava não somente de recursos, mas de articulação “dentro daquele universo da CET que era muito corporativo”⁸².

Nogueira afirma, então, que um antigo “diretor da operação, que tinha sido afastado” solicitou trabalhar com a equipe, o que criou as condições para começar “a fazer uma articulação que até então nunca existiu na CET, que era juntar uma visão de planejamento com operação”. A antiga gestora pontua ainda que, dentro da empresa, havia “mil visões, [e] não tinha uma orientação clara”, não se sabia “o que era uma ciclovia, uma ciclofaixa, nem de terminologia, nem do que se proporia na rua”. Realizaram, então, “várias formações internas” para alinhar o entendimento sobre o que seria a política cicloviária e montaram “um grupo de trabalho que envolvia a parte de normas, planejamento, projetos, operação, para criar um manual de referência”⁸³.

Paralelamente, a equipe resgatou o histórico de planejamento para bicicleta na Prefeitura, particularmente o que havia sido debatido e proposto pelo Pró-Ciclista, aproximando-se de Ceneviva e de Hoffmann. Com isso, pegaram “tudo que já tinha sido pensado” e foram para as ruas “ver se era viável ou não”, para avaliar “a intervenção [proposta] e as questões de drenagem, as questões de desenho, as questões de política de estacionamento das áreas”. Em relação

ao processo interno na CET, segundo Nogueira⁸⁴, o Secretário Municipal de Transportes “não palpitava nada [...], ele deixou o trabalho [de planejamento] fluir livremente”. Para viabilizar a política “a toque de caixa”, a gestão reorganizou a posição relacional do DCL dentro da burocracia da CET, vinculando o departamento responsável pelas políticas cicloviárias diretamente ao gabinete do Secretário⁸⁵.

Em junho de 2014, a Prefeitura apresentou proposta da Rede Cicloviária junto ao CMTT e o modelo que seria adotado (ver figura 5.2 abaixo), com ciclofaixas ao lado esquerdo. Segundo o Secretário, decidiu-se implantar “no lado esquerdo *por questão de segurança*” (grifo nosso, REUNIÃO, 2014a, p. 2), fato que é questionado por representante dos ciclistas, mas Tatto não esclarece a razão para entenderem o lado esquerdo como o mais seguro. O lado esquerdo, como já discutido no Capítulo 4, não é adequado para implantar ciclovia, muito menos ciclofaixa por ser a faixa de maior velocidade. De todo modo, para implantar o modelo definido, seriam tiradas “30 a 40 mil vagas de estacionamento em toda a cidade para dar lugar às novas ciclovias” (REUNIÃO, 2014a, p. 2), avançando, assim, sobre o espaço do carro e, portanto, contra a hegemonia da automobilidade.

Figura 5.2 | Modelo para ciclofaixas apresentado na reunião do CMTT de 4/6/2014.

Fonte: São Paulo (2014, p. 24).

⁸⁰ Malatesta saiu a CET através do Programa de Demissão Voluntária em 2013. Entrevista concedida por Maria Ermelina Brosch Malatesta à autora em 3/8/2018.

⁸¹ Entrevista concedida por Suzana Nogueira à autora em 17/7/2018.

⁸² Entrevista concedida por Suzana Nogueira à autora em 17/7/2018.

⁸³ Entrevista concedida por Suzana Nogueira à autora em 17/7/2018.

⁸⁴ Entrevista concedida por Suzana Nogueira à autora em 17/7/2018.

⁸⁵ Informação fornecida por entrevistado que solicitou não ser identificado.

A principal questão que dificultou a implantação das ciclovias e ciclofaixas, entretanto, foi a resistência dos engenheiros de trânsito responsáveis por algumas da GET da cidade, cuja formação no interior da burocracia da CET havia sido, em toda a história do órgão, orientada para priorizar o automóvel (REQUENA, 2015)⁸⁶. A partir do planejamento realizado, iniciaram, dentro da CET, “uma articulação muito grande com a área operacional”, para a elaboração descentralizada de projeto, dividindo entre as oito áreas operacionais. Segundo Nogueira⁸⁷, “algumas [GETs] começaram já superabertas e outras foram muito resistentes”, enquanto algumas estavam alinhadas com o DCL, “outras faziam tudo sem combinar”. Disso resultou “o que temos de legado até hoje de coisas mal implantadas ou em vias que não eram para ser”⁸⁸.

Nogueira⁸⁹ pontua, que o alinhamento entre a gestão municipal e os ativistas se mantinha somente “no sentido conceitual, mas não [no sentido] executivo”. A CT-B não dava conta de resolver as questões de planejamento e ficou uma “bagunça de execução”, sem articulação com os cicloativistas no nível local e, “tudo um efeito surpresa”. Percebendo os cicloativistas como apoiadores, o grupo dentro da CET tomou a decisão de “definir tudo junto com a sociedade civil”, e “começaram as reuniões setoriais”, no final de agosto de 2015⁹⁰. Segundo Nogueira⁹¹ “foram mais de cinquenta reuniões setoriais”, que a antiga gestora avalia como positivas, porque tinham pessoas de diversos locais da cidade, o que tornou o processo mais coerente com as reais demandas da sociedade civil.

A partir de meados de 2014, a CET inicia a implantação de infraestrutura para circulação de bicicleta. As primeiras zonas a serem contempladas foram: Centro, com cerca de dois quilômetros de ciclofaixa; Leste 2, com uma ciclovia sobre a calçada ao lado da Arena Corinthians; e Oeste, com dois trechos, uma ciclovia no canteiro central da Av. Escola Politécnica, ao lado da USP, e o primeiro trecho da ciclovia na Av. Eliseu de Almeida. Ambos os trechos na Zona Oeste foram implantados a oeste do Rio Pinheiros, portanto fora da Subprefeitura de Pinheiros, que é a de maior renda na Zona Oeste. Particularmente a ciclovia na Av. Eliseu, além de ser uma demanda antiga da sociedade civil, é um importante eixo de ligação da capital com Taboão da Serra, cidade da Região Metropolitana de São Paulo. A implementação da política avança

ao longo de 2014 formando pequenas redes em alguns territórios, como no distrito da Santa Cecília, no Centro, e do Jardim Helena, no extremo leste da capital, mas no geral foram implantados trechos dispersos na cidade (ver mapa 5.1 a seguir).

Para viabilizar financeiramente a política, a gestão Haddad decidiu utilizar recursos de multas de trânsito para construção de ciclovias, terminais de ônibus e financiamento da estrutura da CET. Isso levou o promotor Marcelo Milani, da Promotoria de Justiça do Patrimônio Público e Social do MP, a mover, já em 2014, uma ação contra Haddad, Jilmar Tatto, Secretário de Transportes, Rogério Ceron, Secretário de Finanças e Marcos Cruz, ex-secretário de Finanças. Milani alegava improbidade administrativa, pois a Prefeitura estaria tratando as multas como uma arrecadação, sendo que o objetivo seria educativo, e, portanto, criando uma “indústria da multa”. O CTB define que os recursos provenientes de multas devem ser usados “exclusivamente, em sinalização, engenharia de tráfego, de campo, policiamento, fiscalização e educação de trânsito” (Lei 9.503/1997, art. 320).

O processo decorrente da ação movida por Milani continuou após o final da gestão, mas Haddad foi absolvido pelo Tribunal de Justiça em 2019, pois o MPE-SP não comprovou que radares teriam sido “instalados em locais de fáceis e prováveis autuações”. De todo modo, apesar de absolver os réus, a justiça “proibiu que o dinheiro voltasse a ser aplicado na construção de terminais de ônibus e ciclovias, além do pagamento de funcionários da CET” (QUINTELLA, 2019). É importante apontar que a gestão seguinte, de João Doria, que havia se posicionado diametralmente em oposição a Haddad, tendo reiterado repetidas vezes que acabaria com a suposta “indústria da multa”, propôs e aprovou uma Lei que colocava a previsão de arrecadação de multas como garantia para debêntures⁹², questão que será abordada no Capítulo 6.

⁸⁶ Requena (2015) relata que o agente da CET (“marronzinho”) “jamais havia sido expressamente orientado a não dar preferência a automóveis em situações de campo em que os marronzinhos têm poder de decisão, caso de interferências na via (acidentes, falha de equipamentos, entre outros)” (p. 98).

⁸⁷ Entrevista concedida por Suzana Nogueira à autora em 17/7/2018.

⁸⁸ Entrevista concedida por Suzana Nogueira à autora em 17/7/2018.

⁸⁹ Entrevista concedida por Suzana Nogueira à autora em 17/7/2018.

⁹⁰ Disponível em: <<https://www.ciclocidade.org.br/noticias/755-reunioes-setoriais-com-a-cet-sobre-a-rede-ciclovitaria-existente-e-futuras-acoas>>. Acesso em: 19/9/2018.

⁹¹ Entrevista concedida por Suzana Nogueira à autora em 17/7/2018.

⁹² Derivado do termo em inglês (*debenture*), uma debênture é um “título de crédito ao portador que representa uma dívida garantida pelo patrimônio de quem o emitiu” (HOUAISS, 2015, p. 284).

Resistências e contrarresistências

No segundo semestre de 2014, a Prefeitura anunciou que implantaria uma ciclovia na Av. Paulista. Os cicloativistas já demandavam uma ciclovia nessa avenida há anos e a sua construção foi “considerada uma das maiores conquistas do cicloativismo paulistano”⁹³. A avenida “já foi palco de um sem número de Bicletadas (que ocorrem mensalmente na avenida), Pedaladas Peladas, passeios do Dia Mundial Sem Carro e muitas outras manifestações por um trânsito mais seguro”⁹⁴, tendo a Praça do Ciclista em uma de suas extremidades. Soma-se a isso o fato de a avenida ter liderado o ranking elaborado pela CET em 2012 de acidentes por quilômetro⁹⁵. Segundo a avaliação do órgão, a partir de dados de 2009 a 2011, a Paulista teve 50% mais acidentes por quilômetro do que a segunda colocada, a Av. Brigadeiro Luís Antônio, ainda que a Zona Leste estivesse na frente em números absolutos. Foi também na Paulista que algumas mortes de ciclistas se tornaram mais notórias, como Márcia Prado em 2009 e Juliana Dias em 2012, além do atropelamento com amputação do braço de David Santos em 2013.

O projeto da ciclovia da Av. Paulista foi o único a precisar de análise específica e aprovação dos responsáveis pelo patrimônio, sob a justificativa de estar em área envoltória de diversos edifícios tombados, como o Conjunto Nacional e o MASP (Museu de Artes de São Paulo)⁹⁶. É importante notar que outras infraestruturas – não somente cicloviárias – foram implantadas em áreas envoltórias de edifícios tombados, sem que fosse demandado que passasse por análise de tais órgãos. De todo modo, o projeto foi aprovado no final de 2014 e as obras iniciadas no começo de 2015, o que foi amplamente comemorado pelos cicloativistas⁹⁷. Apesar de o projeto da ciclovia na Av. Paulista prever a implantação da ciclovia sobre o canteiro central existente, sem retirar faixas para circulação de carro, somente

estreitando-as, foi simbólica da resistência à política cicloviária. Durante a construção da ciclovia da Paulista, a CET recebeu mais reclamações do que durante todo o processo de implantação de ciclovias e ciclofaixas antes dela⁹⁸.

Ciclovia na Paulista

A Associação Paulista Viva foi o principal vetor de resistência à implantação da ciclovia na avenida, protocolando um pedido junto ao MPE-SP para “providências no sentido de que a realização dessa obra importante, (sic) fosse avaliada devidamente por urbanistas, técnicos e engenheiros especializados”⁹⁹. A Paulista Viva foi criada por membros proeminentes da classe empresarial de São Paulo, fundada em 1996¹⁰⁰ por “grupo de empresários preocupados em preservar a avenida mais famosa de São Paulo”¹⁰¹. Foi presidida por Olavo Setúbal – responsável pela constituição de um dos maiores grupos empresariais do Brasil: a Itaú Holding S/A – e por “Empresários e Executivos de grandes organizações que aceitaram o desafio de preservar a avenida mais famosa de São Paulo e símbolo reconhecido da cidade”¹⁰².

Assim, apesar da aproximação dos bancos Bradesco e Itaú Unibanco com a agenda da bicicleta, sendo que o segundo financiava tanto um dos sistemas de compartilhamento de bicicleta, como os próprios cicloativistas e a capacitação da equipe do Estado (ver Capítulo 4), são atores do mesmo grupo – o empresarial – que colocam resistência à política. Ainda, não é uma resistência pela retirada de espaço físico para carro, como no caso da resistência do comércio, apresentada abaixo, pois a ciclovia seria implantada no canteiro central, mas simbólica de abrir espaço para bicicleta em uma avenida que é um “ícone da metrópole de São Paulo” (SHIBAKI, 2007, p. 13), questão que será discutida na sequência. A Associação Comercial de São Paulo também se posicionava contrariamente à política. O vice-presidente, Antônio Carlos Pela, afirmou que “todos os veículos são importantes para a mobilidade urbana, mas no caso das faixas de bicicletas não

⁹³ Disponível em: <<http://vadebike.org/2016/06/historia-ciclovias-paulista/>>. Acesso em: 21/9/2018.

⁹⁴ Disponível em: <<http://vadebike.org/2016/06/historia-ciclovias-paulista/>>. Acesso em: 21/9/2018.

⁹⁵ Disponível em: <<https://sao-paulo.estadao.com.br/noticias/geral,avenida-paulista-lidera-ranking-de-acidentes-por-quilometro-com-ciclistas-imp-,872592>>. Acesso em: 21/9/2018.

⁹⁶ Disponível em: <<http://www1.folha.uol.com.br/fsp/cotidiano/183783-ciclovias-na-av-paulista-exige-aval-do-patrimonio.shtml>>. Acesso em: 19/1/2021.

⁹⁷ Disponível em: <<http://vadebike.org/2015/01/obras-ciclovias-av-paulista-tapumes-centeiro-central/>>. Acesso em: 21/9/2018.

⁹⁸ Entrevista concedida por Suzana Nogueira à autora em 17/7/2018.

⁹⁹ Disponível em: <<https://www.associacaopaulistaviva.org.br/site/a-associacao-paulista-viva-e-a-ciclovias-na-avenida-paulista.php>>. Acesso em: 7/2/2021.

¹⁰⁰ Na década de 1980, havia sido criada a Comissão Paulista Viva que foi oficializada como Associação Paulista Viva na década de 1990.

¹⁰¹ Disponível em: <<https://www.associacaopaulistaviva.org.br/site/historico.php>>. Acesso em: 7/2/2021.

¹⁰² Disponível em: <<https://www.associacaopaulistaviva.org.br/site/historico.php>>. Acesso em: 7/2/2021.

houve um estudo de viabilidade ou uma pesquisa sobre os possíveis usuários” e que as ciclofaixas teriam sido “colocadas de forma impositiva e sem uma análise apropriada”¹⁰³.

O posicionamento de Pela desconsidera que, *grosso modo*, as obras viárias para automóveis não são munidas de “estudos de viabilidade” e pesquisas com todos “os possíveis usuários”. Dentro da perspectiva da fala, tais estudos e pesquisas não seriam necessários no caso de obras para o automóvel, pois seu uso faz parte da ideologia hegemônica. O que essa perspectiva demonstra na verdade é uma adoção do motorista de carro como referência, o sujeito neutro – e o automóvel como *modo* neutro – no campo das políticas de mobilidade urbana. Aqueles que não usam carro, seja por preferirem outro modo ou por serem usuários cativos de outros modos, portanto sem outra opção, precisam se adaptar ao sistema – ao *regime dominante*. Na ideologia hegemônica da automobilidade, as políticas (*policies*) para carros são aceitas de antemão, mas, para os outros modos, precisam comprovar relevância, viabilidade e demanda.

De todo modo, na prática, o argumento para o posicionamento contrário à política cicloviária era que as medidas estariam atrapalhando os comércios devido à retirada de vagas para carros, dos locais de carga e descarga. A última questão havia sido pontuada pelo representante da Associação Nacional de Transporte de Cargas na reunião de junho de 2014 do CMTT, na qual demandou que fosse considerado “espaço de carga e descarga ao longo das ciclovias” (REUNIÃO, 2014a, p. 3). A necessidade de garantir espaço para veículos de logística, entretanto, não foi considerada e se tornou um dos principais eixos de críticas dos comerciantes.

A Central de Apoio dos Trabalhadores do Brás e do Bom Retiro, por exemplo, organizou um abaixo-assinado e levou a questão para a CTT, em abril de 2016. Nelson Hong, presidente da Central, afirmou que a ciclofaixa implantada no distrito do Bom Retiro no final de 2014¹⁰⁴ teria causado “uma queda de 30% nas vendas na região do Bom Retiro”, resultando no “fechamento de 353 lojas do comércio na região” e no “desemprego de 17 mil trabalhadores”¹⁰⁵, apesar de somar apenas pouco mais de 1,5 quilômetro. Uma pesquisa¹⁰⁶ realizada pela autora (LEMOS; CARNEIRO, 2019) no Centro – inclusive o Bom Retiro – e no Jardim Helena – distrito com alto uso de bicicleta – mostrou que, no Bom Retiro, “não foi prevista área de

estacionamento ao lado das ciclofaixas” (p. 17). Assim, as entregas realizadas com veículos motorizados em estabelecimentos com ciclofaixa em frente foram dificultadas. Os motoristas tinham que “estacionar do outro lado da rua e atravessar carregando os volumes, o que dificulta o processo principalmente em ruas mais movimentadas” (p. 17), ou paravam sobre as ciclofaixas, obstruindo completamente a faixa.

Hong¹⁰⁷ indica também que o objetivo do abaixo-assinado seria conseguir um “remanejamento [das ciclofaixas], ou que nos horários comerciais essas ciclovias fossem utilizadas para estacionar os carros”. Em outras palavras, Hong estava assumindo que ciclistas circulariam somente fora de horário comercial. Há, entretanto, um grupo de ciclistas que parecem ser desconsiderados na perspectiva de Hong: os entregadores. Uma pesquisa realizada LABMOB¹⁰⁸ e Aliança Bike sobre “ciclogística” no Bom Retiro mostrou que as ciclofaixas eram muito usadas por entregadores dos estabelecimentos do distrito. No relatório do GT Bicicleta (GT, 2005), o uso da bicicleta para transporte de carga no Centro já havia sido percebido. Segundo o relatório, “a potencialidade de [...] utilização [de bicicletas] já pode ser verificada no uso da bicicleta como distribuidora de carga. Nas áreas centrais da cidade, onde os veículos têm baixa velocidade ou mesmo restrições de acesso, a bicicleta de carga é um fato” (p. 11).

Há, também “uma divisão clara de classe na percepção sobre a infraestrutura implantada no centro” (LEMOS; CARNEIRO, 2019, p. 25). Os donos dos comércios apresentavam uma visão “praticamente unânime como negativa ou neutra em relação à infraestrutura implantada” (p. 25), enquanto os entregadores apresentavam uma percepção positiva. Alguns comerciantes indicavam que a implantação das ciclofaixas não teria resultado em mudança, pois as entregas de seus estabelecimentos já eram realizadas com bicicletas ou triciclos muito antes da política cicloviária, “em alguns casos há décadas” (p. 25). Outros comerciantes justificavam uma visão negativa indicando “a remoção de vagas de automóveis e o impacto que isso teria tido no acesso de seus clientes, diminuindo o movimento de clientes nas lojas”. Já os entregadores mostraram terem se beneficiado “amplamente do que foi implantado” (p. 26), indicando “que as condições para o trabalho deles melhoraram muito”, pois aumentou a segurança e o “espaço para circular” no leito carroçável, não precisando “mais usar as calçadas” (p. 26).

A resistência à política cicloviária que vinha de atores como a Associação Paulista Viva – que chegou a acionar o MPE-SP, como relatado acima – e as associações comerciais foi canalizada pela

¹⁰³ Disponível em: <<https://dcomercio.com.br/categoria/sustentabilidade/os-dois-lados-das-ciclofaixas-paulistanas>>. Acesso em: 7/2/2021.

¹⁰⁴ Nas ruas Rodolfo Miranda e Prates.

¹⁰⁵ Disponível em: <<http://www.saopaulo.sp.leg.br/blog/instalacao-de-ciclovias-no-bom-retiro-e-tema-da-comissao-de-transito/>>. Acesso em: 3/10/2018.

¹⁰⁶ A pesquisa foi realizada no âmbito do trabalho realizado junto ao LabCidade, dentro da bolsa de complementação autorizada pela Fapesp, e junto com a aluna de graduação Gabriela Monteiro Carneiro, cuja Iniciação Científica também contava com apoio da Fapesp. A pesquisa foi apresentada no XVIII Enanpur, realizado em Natal em 2019 (LEMOS; CARNEIRO, 2019).

¹⁰⁷ Disponível em: <<http://www.saopaulo.sp.leg.br/blog/instalacao-de-ciclovias-no-bom-retiro-e-tema-da-comissao-de-transito/>>. Acesso em: 3/10/2018.

¹⁰⁸ LABMOB é um laboratório de pesquisa vinculado ao Programa de Pós-Graduação em Urbanismo da Universidade Federal do Rio de Janeiro. Disponível em: <<https://www.labmob.org/sobre>>. Acesso em: 7/2/2021.

Promotoria de Justiça de Habitação e Urbanismo do Ministério Público. Uma ação, de autoria da promotora Camila Mansour Magalhães da Silveira¹⁰⁹, apresentava críticas à política cicloviária de modo geral, mas tinha como foco a ciclovia que estava sendo construída na Avenida Paulista. A ação foi acatada parcialmente pela Justiça, resultando na paralisação de parte das obras. Um dos pontos-chave da ação é que as ciclovias e ciclofaixas em implantação pela gestão Haddad estariam prejudicando o tráfego de automóveis por estarem tirando seu espaço. A justificativa apresentada para manter o espaço do automóvel intocado é que esse seria o modo “que transporta o maior número de pessoas” em São Paulo, portanto, “o mais importante para a economia” (p. 8). Já as ciclovias não seriam eficientes, pois a capacidade da bicicleta seria “ínfima” (p. 6).

Os dados sobre mobilidade, entretanto, não sustentam essa afirmação. Ao contrário, a pesquisa OD de 2007 mostra que veículos motorizados individuais, como automóveis e motos, são usados para pouco menos de 30% das viagens realizadas na Região Metropolitana de São Paulo. Já os modos ativos (a pé e bicicleta) somam 33% e os coletivos, 36,5%. Como as viagens com modos coletivos são, na sua maioria, acessadas a pé, conclui-se que o modo a pé, e não o automóvel, é o modo mais utilizado. Apesar dos dados não sustentarem a afirmação da promotoria, ela se justifica ao encontrar respaldo dentro da ideologia hegemônica da automobilidade. Novamente, reforça que o automóvel é o referencial, é o centro do *regime dominante* da mobilidade, é o modo neutro das políticas (*policies*) nesse campo e a perspectiva a partir da qual se analisa e avalia a política pública. Assim, a ideia de que o carro “transporta o maior número de pessoas” traduz, na realidade, a ideia de que é o modo que deveria ter mais importância para a política pública.

Ainda dentro da ideia de que automóveis seriam o modo que transportaria mais pessoas e da ideologia de que é o modo referencial e, portanto, o que importa, a ação indica que “o sistema cicloviário não deve alterar os padrões de tráfego de veículos motorizados na cidade” (p. 10). A gestão anterior havia buscado realizar exatamente isso: oferecer espaço para uso da bicicleta sem tirar do carro (ver Capítulo 4). Como a maior parte do espaço público ocupado pelo sistema viário na cidade de São Paulo é destinada à circulação ou estacionamento de automóveis, e o espaço do pedestre é frequentemente insuficiente, a política de tipo *distributiva* adotada pela gestão Kassab apresenta uma grande limitação para promover o uso cotidiano da bicicleta como modo de transporte: falta de espaço.

De todo modo, quando as obras da ciclovia foram barradas pela ação do MPE-SP, os ciclistas se articularam, publicaram notas públicas¹¹⁰ e organizaram a Bicletada de apoio à política

¹⁰⁹ Disponível em: <http://www.mpsp.mp.br/portal/pls/portal/IPORTAL.wwpob_page.show?_docname=2560427.pdf>. Acesso em: 21/9/2018.

¹¹⁰ Destacam-se duas notas de ativistas, uma publicada no site Vá de Bike e outra no site da Ciclocidade. Disponível em: <<http://vadebike.org/2015/03/acerto-e-erro-acao-ministerio-publico-suspensao->

ciclovária entoando “vai ter ciclovia” e “mais amor, menos motor”¹¹¹ com adesão de milhares de ciclistas¹¹² e apoio de ciclistas em outras cidades no Brasil e fora¹¹³. Segundo Nogueira¹¹⁴, o caso da Av. Paulista serviu para mostrar que a gestão “tinha um apoio muito grande” da sociedade civil, com atores que estavam “acompanhando e isso ajudou a fortalecer muito o processo”. Criou, também, “um fortalecimento muito grande” e “uma maturidade da sociedade civil, que [até aquele momento] desacreditava que a gente [a CET e a Prefeitura] ia fazer tudo aquilo” e mostrou um alinhamento conceitual entre a sociedade civil e a gestão municipal¹¹⁵. A ação do MPE-SP foi derrubada em segunda instância pelo Tribunal de Justiça de São Paulo, as obras foram retomadas e a ciclovia foi inaugurada em junho de 2015.

Considerando que a proposta para a ciclovia na Av. Paulista não previa retirada de faixas para carro, somente estreitamento delas, a resistência que surgiu e que avançou para uma ação movida pelo MPE-SP é indicativo de que a questão não era somente em relação à preservação do espaço do carro. A avenida é um espaço que possui “marcante simbologia” (SHIBAKI, 2007, p. 7) com “capacidade de sintetizar uma série de forças sociais” (p. 9). É um local cuja “imagem simbólica” que era “representativa de uma única classe social” havia sido “ao longo de sua trajetória histórica, eleita também por outras classes e movimentos sociais que, de certa forma, a ocupam como forma de apropriação de poder” (p. 10).

É onde se localizam agências financeiras e comerciais, associações de classe, importantes espaços culturais, e onde são realizadas a maioria das manifestações. Desse modo, além de ser simbólica para os cicloativismo, como pontuado acima, a ciclovia na Paulista era simbólica também por trazer a política cicloviária para o “ícone da metrópole de São Paulo” (SHIBAKI, 2007, p. 13). Oferecer um espaço exclusivo para bicicleta no ícone de uma cidade construída em torno da automobilidade era, simbolicamente, contra-hegemônico. Assim, particularmente no caso da Av. Paulista, a resistência das associações contra a política cicloviária estava ligada não à retirada de espaço do carro, mas ao simbolismo de implantar uma ciclovia naquele local.

ciclovias/> e <<http://www.ciclocidade.org.br/noticias/643-nao-aceitaremos-nenhum-passo-no-sentido-contrario-ao-de-uma-cidade-mais-ciclav-el-humana-segura-inclusiva-e-justa>>. Acesso em: 21/9/2018.

¹¹¹ Disponível em: <<https://vimeo.com/123478276>>. Acesso em: 21/9/2018.

¹¹² Segundo Vá de Bike, sete mil pessoas participaram dessa Bicletada. Disponível em: <<http://vadebike.org/2016/06/historia-ciclovia-paulista/>>. Acesso em: 21/9/2018.

¹¹³ Disponível em: <<https://vadebike.org/2015/03/vai-ter-ciclovia-fotos-manifestacoes-pro-bicicleta-em-todo-o-pais/>>. Acesso em: 21/9/2018.

¹¹⁴ Entrevista concedida por Suzana Nogueira à autora em 17/7/2018.

¹¹⁵ Entrevista concedida por Suzana Nogueira à autora em 17/7/2018.

Ruas Abertas

Na reunião do CMTT de setembro de 2014, os representantes do SampaPé, Leticia Sabino e Guilherme Coelho, solicitaram que a Av. Paulista fosse aberta “para as pessoas aos domingos, transformando trecho da Av. em um calçadão de lazer. Para promover o encontro na cidade e uma transformação da cidade para as pessoas, sendo um 1º passo para isso a Paulista para as pessoas” (REUNIÃO, 2014b, p. 3). Sabino e Coelho demandaram, também, “mais espaço e uma reunião do CMTT para apresentar a proposta e os benefícios e criar um grupo de estudo com sociedade civil, CET e outros atores para fazer a proposta com dados e mudar a (sic) TAC [Termo de Ajustamento de Conduta] com o MPE-SP sobre o uso da Paulista” (p. 3).

O TAC, firmado em 2007, determinava que a avenida poderia ser fechada apenas três vezes ao ano (MPE-SP, 2007 *apud* SHIBAKI, 2007, p. 191) para “eventos, manifestações, comemorações ou outras atividades de duração prolongada que impliquem a obstrução dessa via pública e que necessitem da autorização da PREFEITURA” (MPE-SP, 2007 *apud* SHIBAKI, 2007, p. 190). O objetivo era garantir “direitos de locomoção, direito à cidade ordenada (garantindo a trafegabilidade, a acessibilidade, o conforto e o sossego, com o menor impacto possível no período de obstrução do sistema viário)”¹¹⁶ (MPE-SP, 2007 *apud* SHIBAKI, 2007, p. 190). No entanto, a avenida já recebia três eventos ao ano com essas condições: a “Parada Gay”, a corrida de São Silvestre, e o Reveillon.

Um programa similar à proposta de Sabino e Coelho havia sido experimentado na avenida durante a gestão Marta Suplicy (2001-2004), na época denominado “Domingo na Paulista”, mas foi abandonado pela gestão seguinte (ver Capítulo 3). A demanda pela abertura da avenida foi apoiada pelos ativistas da mobilidade ativa em geral, que realizaram ações de rua para pressionar a gestão Haddad pela retomada da proposta de “usar a via como espaço de lazer aos domingos” (NUNES *et al.*, 2015). Essas demandas foram “inspirada[s] em outras cidades do Brasil e do mundo” e tinham como objetivo dar conta da “urgência de políticas para uma cidade mais humana com a promoção do usufruto dos espaços públicos” (NUNES *et al.*, 2015).

Em meados de 2015, no mesmo dia que a ciclovia na Paulista foi inaugurada, a Prefeitura realizou o primeiro teste de abertura da avenida para ampliar a oferta de espaço de lazer e

esporte para a população aos domingos e feriados. Novamente a Associação Paulista Viva se posicionou contrariamente. A presidente da associação, Vilma Peramezza, declarou em reportagem à Folha de São Paulo que seria necessário realizar um amplo debate e que deve ser questionado: “Quem é preferencial: pedestre ou carro? Na Paulista, deveriam ser os pedestres que andam nas calçadas e os carros que andam na avenida” (PERAMEZZA *apud* AMÂNCIO, 2015). Peramezza afirmou, também, que o movimento em restaurantes teria caído entre 30% e 40% (RODRIGUES; MACHADO, 2015).

Considerando que a Prefeitura estaria violando o TAC, pois a abertura da Av. Paulista para o lazer seria um “evento”, o MPE-SP publicou duas notas¹¹⁷ e abriu o inquérito 429/2015 “para investigar o bloqueio da Avenida Paulista a veículos automotores e a abertura da via aos domingos para as pessoas a pé, em bicicletas, em outros modos de locomoção ativos e usufruindo de atividades culturais” (NUNES *et al.*, 2015). A primeira nota publicada no site do MPE-SP questiona alguns pontos tanto sobre o processo de decisão de realizar a abertura da avenida aos domingos, como sobre o que estava sendo proposto, e indica que a Prefeitura estaria adotando “posições radicais”. Aponta que a medida havia sido “imposta à população sem que esta, sua destinatária final, tenha realmente oportunidade de externar sua opinião e anseios” e afirma que não há como saber “se a população é a favor ou contra a medida por inexistirem estudos ou pesquisas (por entidades independentes) nesse sentido”¹¹⁸.

No entanto, algumas entidades da sociedade civil haviam realizado pesquisas junto à população e aos comerciantes da avenida que abriam aos domingos. A Rede Minha São Paulo e o coletivo SampaPé realizaram um mapeamento de 107 comércios da Av. Paulista no domingo, dia 31/9/2015, dos quais 61 estavam abertos. Metade dos comerciantes indicou ser favorável à abertura da avenida e 25%, indiferente. Já a pesquisa realizada pela Rede Nossa São Paulo em parceria com o Ibope para o DMSC de 2015 indica que 54% da população seria a favor da “utilização exclusiva de ruas e avenidas, como a Avenida Paulista, para lazer e circulação de pedestres e ciclistas” aos domingos (REDE; IBOPE, 2015, p. 49).

O posicionamento da Associação Paulista Viva e do MPE-SP são, novamente, em favor da hegemonia do automóvel. Fechar uma via para carros – particularmente a Av. Paulista pelo seu simbolismo –, mesmo que somente aos domingos, vai supostamente no sentido contrário de mais um signo da automobilidade: a liberdade – aqui traduzida como a ideia de

¹¹⁷ “Nota à imprensa”, publicada no dia 15/10/2015, e “MP expede nova Recomendação ao Prefeito de São Paulo sobre fechamento da Paulista”, publicada no dia 16/10/2015. Disponível em: <http://www.mpsp.mp.br/portal/page/portal/noticias/noticia?id_noticia=14094315&id_grupo=118> e <http://www.mpsp.mp.br/portal/page/portal/noticias/noticia?id_noticia=14100807&id_grupo=118>. Acesso em: 20/10/2015.

¹¹⁸ Disponível em: <http://www.mpsp.mp.br/portal/page/portal/noticias/noticia?id_noticia=14094315&id_grupo=118>. Acesso em: 20/10/2015.

¹¹⁶ Dr. José Carlos de Freitas em entrevista a Shibaki (2007, p. 142).

que as pessoas teriam não somente o direito de ir e vir, conforme previsto na Constituição Federal (art. 5, inciso XV), mas de ir e vir *dentro de seus carros*.

Ativistas da mobilidade ativa se manifestaram contrariamente ao posicionamento e exigências do MPE-SP. Em diversas notas publicadas em diferentes sites¹¹⁹, argumentaram em favor da abertura da Paulista e ressaltando que essa medida é uma demanda que a sociedade civil vinha colocando desde 2014. As notas também ressaltam que, desde 2012, a PNMU garantiu aos entes federativos utilizar “restrição e controle de acesso e circulação, permanente ou temporário, de veículos motorizados em locais e horários predeterminados” (Lei Federal 12.587/2012, art. 23, inciso I) como instrumento de “gestão do sistema de transporte e da mobilidade urbana” (art. 23). Em outras palavras, a decisão de restringir a circulação de veículos motorizados na Paulista e abri-la para o lazer da população estava respaldada pela legislação federal.

A resistência foi novamente barrada e a abertura da avenida se tornou um programa da gestão Haddad, que veio a ser denominado Ruas Abertas, oficializado em 2016 pelo Decreto 57.086/2016, promulgado em junho, e pela Lei 16.607/2016, proposta pelos vereadores Nabil Bonduki e Juliana Cardoso, ambos do PT. Segundo levantamento de coletivos da sociedade civil¹²⁰ que apoiam a iniciativa, foram abertas 26 ruas em São Paulo dentro do Programa (ver mapa 5.2 ao lado), ainda que algumas tenham sido descontinuadas e outras continuem com o Programa, mas sem apoio da CET, portanto funcionando de maneira irregular¹²¹. Assim como no caso da Paulista, a sociedade, realizando uma política contenciosa contra o MPE-SP e a resistência da Associação, deu suporte à política de redistribuição do espaço viário e garantiu sua continuidade.

¹¹⁹ Incluindo, mas não se limitando a: Ciclocidade, Rede Nossa São Paulo, blog A Bicicleta na Cidade, Cidade a Pé. Disponível em: <<https://www.ciclocidade.org.br/noticias/757-avenida-paulista-para-as-pessoas-uma-demanda-da-sociedade-civil>>, <<https://www.nossasaopaulo.org.br/2015/08/28/abertura-da-av-paulista-organizacoes-pedem-fim-da-judicializacao-das-politicas-publicas/>>, <<https://abicicletanacidade.blogfolha.uol.com.br/2015/08/03/abertura-da-av-paulista-aos-domingos/>> e <<https://cidadeape.org/2015/08/28/avenida-paulista-para-as-pessoas-uma-demanda-da-sociedade-civil/>>. Acesso em: 19/1/2021.

¹²⁰ Os coletivos que fazem parte dessa mobilização são: Bike Anjo São Paulo, Cidade Ativa, Minha Sampa e SampaPé. Disponível em: <<https://www.ruasabertas.minhasampa.org.br/>>. Acesso em: 25/1/2021.

¹²¹ Segundo levantamento realizado pelos coletivos. Disponível em: <<https://www.ruasabertas.minhasampa.org.br/>>. Acesso em: 25/1/2021.

Campanha Bicicleta faz bem ao Comércio

Também buscando lidar com a resistência de comerciantes e expandir a base social e de recursos (GEELS; KEMP, 2012) da causa, a Ciclocidade lançou a campanha Bicicleta faz bem ao Comércio, em setembro de 2015. A campanha foi motivada pela resistência das associações comerciais de modo geral, mas principalmente da Paulista¹²². No site do lançamento da campanha, o então diretor geral da associação, Gabriel Di Pierro indica que “o grande objetivo da campanha” é mudar a visão de que ciclistas não seriam potenciais consumidores¹²³.

Frente à ausência de dados locais¹²⁴, os cicloativistas produziram vídeos¹²⁵ com comércios que percebiam a política cicloviária como positiva e elaboraram também o Manual Bicicleta e Comércio (ver capa ao lado na figura 5.3), no qual apresentam uma sistematização dos dados de fora do Brasil. Elaboraram também “adesivos virais, que sinalizam que naquele comércio de rua as bikes são bem vindas”¹²⁶ (ver figura 5.4 ao lado), e realizavam “comboios [de ciclistas] para distribuir esses adesivos”¹²⁷.

Cabe ressaltar que o material usa “termos próprios ao campo econômico” (PEREIRA; PRATES, 2017, p. 119) e “oferece números ao comerciante, identificando o crescimento da ciclomobilidade como uma tendência mundial” (p. 118). Pereira e Prates (2017) argumentam que os cicloativistas buscavam, com essa campanha, “convencer seu enunciário [o comerciante] de que ele pode se beneficiar com o avanço da bicicleta”, e, assim, se unem aos comerciantes em um regime “que tem por base o objeto de valor do discurso liberal-capitalista: o lucro” (p. 118). De tal modo, “a subjetivação militante do ciclista é sobreposta por outra, integrada ao discurso liberal-capitalista, a do consumidor” (p. 119).

¹²² Informação fornecida por Gabriel Di Pierro à autora em 21/9/2018.

¹²³ Disponível em: <<https://www.ciclocidade.org.br/noticias/778-ciclocidade-lanca-a-campanha-bicicleta-faz-bem-ao-comercio-nesta-quarta-feira>>. Acesso em: 21/9/2018.

¹²⁴ Entrevista concedida por Flávio Soares à autora em 9/10/2018.

¹²⁵ Disponível em: <<https://www.ciclocidade.org.br/quem-somos/noticias/785-assista-aos-videos-da-campanha-bicicleta-faz-bem-ao-comercio>>. Acesso em: 21/9/2018.

¹²⁶ Disponível em: <<https://www.ciclocidade.org.br/quem-somos/noticias/784-primeiro-comboio-para-a-distribuicao-dos-manuais-e-adesivos-virais-liberdade-rua-vergueiro>>. Acesso em: 21/9/2018.

¹²⁷ Entrevista concedida por Flávio Soares à autora em 9/10/2018.

Figuras 5.3 | Capa Manual Bicicleta e Comércio (ao lado).

Figuras 5.4 | adesivo produzido para a campanha Bicicleta faz bem ao Comércio (abaixo).

Fonte: Ciclocidade. Disponível em: <<https://www.ciclocidade.org.br/noticias/778-ciclocidade-lanca-a-campanha-bicicleta-faz-bem-ao-comercio-nesta-quarta-feira>>. Acesso em: 21/9/2018.

Essa ação da Ciclocidade não foi direcionada ao poder público, mas principalmente aos comerciantes e às associações comerciais, para mostrar que é possível encarar a política cicloviária como positiva, como uma oportunidade. Foi positiva na medida em que deu “uma voz para os comerciantes [que eram favoráveis à mudança] darem um contraponto”¹²⁸ ao posicionamento contrário que estava predominando no noticiário. No entanto, muitas associações comerciais se mantiveram com posicionamento contrário à política e continuaram tentando incidir para barrá-la. Nessa onda de resistência, nas eleições seguintes, realizadas em 2016, inúmeros vereadores foram eleitos com o discurso anticiclovias e, uma vez eleitos, levaram a demanda para a SMT. Em 2017, o então Secretário da SMT, Sérgio Avelleda, indicou ter recebido uma série de ofícios de vereadores recém-eleitos solicitando a remoção de infraestrutura para bicicleta, que, ainda segundo Avelleda, somavam trezentos quilômetros a serem retirados¹²⁹.

¹²⁸ Entrevista concedida por Flávio Soares à autora em 9/10/2018.

¹²⁹ Informação fornecida por Sérgio Avelleda, então Secretário de Mobilidade e Transportes de São Paulo, em reunião com cicloativistas em maio de 2017, da qual a autora participou.

Redução das velocidades

Na nona reunião do CMTT, realizada no dia 25/9/2014, foi apresentado o Programa de Proteção à Vida que propunha “cria[r] um ambiente propício ao fortalecimento da nova cultura de mobilidade urbana na cidade” por meio da conscientização de motivação de “prática de atitudes de respeito e urbanidade no compartilhamento do espaço viário”. O Programa seria direcionado aos “mais vulneráveis no trânsito, pedestres e ciclistas” e se diferenciaria “do Programa de Proteção ao Pedestre por incluir os usuários de bicicleta” (REUNIÃO, 2014b, p. 3). O Programa tinha como objetivo reduzir acidentes e atropelamentos na cidade e passou a contar com diversas frentes na CET, incluindo a redução de velocidade máxima regulamentada para 50 km/h em vias arteriais.

A proposta desse Programa se relaciona à campanha “Década de Ação pela Segurança no Trânsito (2011-2020)” lançada pela ONU em 2011, e com o Plano de Ação Global para a Década, “que define as etapas para melhorias na segurança rodoviária, pede mais rigor na legislação e sugere medidas que possam dar mais proteção aos grupos mais vulneráveis, como ciclistas e pedestres”¹³⁰. O Brasil aderiu à campanha através do Projeto *Road Safety in Ten Countries* (ou “RS-10”)¹³¹, com o objetivo de reduzir “mortes e lesões causadas no trânsito em 10 países, com o financiamento da Fundação Bloomberg e coordenação global da Organização Mundial de Saúde”¹³².

São Paulo se comprometeu com a meta de reduzir as mortes relacionadas a incidentes de trânsito de aproximadamente oito a cada cem mil habitantes, para seis. Segundo Bergamini¹³³, o Programa da gestão Haddad foi também uma continuidade daquele iniciado na década de 1990, apresentado no Capítulo 4, e ganhou nova força entre 2014 e 2015 por duas razões. Em primeiro lugar, “em 2014, após anos de redução [de fatalidades de trânsito], aumentaram as mortes (número absoluto) no trânsito da cidade de São Paulo” e reduzir a velocidade contribui para “amplia[r] o controle do motorista e diminui[r] a severidade das lesões no caso de acidente”.

Além disso, “a literatura mostra que com menores velocidades é possível faixas veiculares mais estreitas [...], assim há espaços para serem retirados das pistas veiculares e destinados a pedestres, ciclistas ou transporte coletivo”. Desse modo, a redução de velocidade regulamentada permitiria também deixar as faixas de rolagem mais estreitas para que fosse possível implementar o que o técnico denominou como “política de democratização do espaço público”¹³⁴. Essa redução massiva de velocidades das vias foi ampliada inclusive para as avenidas marginais dos rios Pinheiros e Tietê.

A redução de velocidade regulamentada para as vias foi motivo de comemoração dos ciclistas, por entenderem que os principais beneficiários seriam os usuários mais vulneráveis, como ciclistas, pedestres e motociclistas. Os cicloativistas se basearam na meta de redução de mortes acordada com a ONU para pressionar por políticas de acalmamento de tráfego e advogaram pela redução de mortes com base no programa de segurança viária sueco de 1997 denominado *Vision Zero* (Visão Zero, em português). O programa se baseia no entendimento de “que é eticamente inaceitável que pessoas percam suas vidas ou fiquem seriamente lesionadas no trânsito sueco”¹³⁵.

O programa sueco foi exportado para outros países, inclusive os Estados Unidos, sendo adotado em Nova Iorque durante a gestão Bill de Blasio, com muita resistência local¹³⁶. O *Vision Zero* tem basicamente três pilares: redução de velocidades, readequação geométrica das vias para promover velocidades mais baixas e fiscalização para garantir o cumprimento por parte da população. Essa política era contra-hegemônica na medida em que a velocidade é um dos principais signos do sistema da automobilidade. Ainda, está relacionada à virilidade masculina e à ideia de liberdade, também associadas aos carros (SHELLER; URRY, 2000). Assim, apesar de a medida ser defendida amplamente como um dos principais meios de reduzir fatalidades e sequelas incapacitantes, a campanha de João Dória à Prefeitura questionou a redução e propôs retomar os patamares anteriores, tornando essas questões centrais na resistência do cicloativismo paulistano, como será debatido no Capítulo 6.

¹³⁰ Disponível em: <<https://nacoesunidas.org/campanha/seguranca-transito/>>. Acesso em: 20/9/2018.

¹³¹ Disponível em: <http://www.who.int/roadsafety/events/unrsc_11_appendix_a.pdf>. Acesso em: 20/9/2018.

¹³² Disponível em: <https://www.paho.org/bra/index.php?option=com_content&view=article&id=2118:vida-no-transito-sobre-o-projeto&Itemid=685>. Acesso em: 20/9/2018.

¹³³ Entrevista concedida por Alexandre Bergamini à autora em 22/9/2015.

¹³⁴ Entrevista concedida por Alexandre Bergamini à autora em 22/9/2015.

¹³⁵ Disponível em: <<https://plamurbblog.wordpress.com/2017/11/21/visao-zero/>>. Acesso em: 20/9/2018.

¹³⁶ Disponível em: <<https://oglobo.globo.com/mundo/prefeito-de-nova-york-lanca-programa-com-meta-ambiciosa-de-reduzir-zero-mortes-no-transito-11827845>>. Acesso em: 20/9/2018.

Área 40

Associada à redução de velocidades, foi também iniciada a demarcação de alguns perímetros como “área 40”, que é um conjunto de ruas “onde a velocidade máxima permitida será de 40 km/h”¹³⁷. A medida tem como objetivo “melhorar a segurança dos usuários mais vulneráveis do sistema viário, pedestres e ciclistas, buscando a convivência pacífica e a redução de acidentes e atropelamentos na área”. É direcionada a locais que “concentram grande volume de pedestres, sendo necessárias velocidades menores para promover condições seguras e confortáveis de circulação a tais usuários”. A Zona Centro foi a primeira a receber a medida e foi a que teve mais áreas demarcadas, somando 30% da área da Subprefeitura Sé (mapa 5.3 a seguir).

Apesar da importância da ideia por trás da medida, cabe comentar duas questões. A primeira diz respeito ao limite de velocidade. Apesar de a demanda da sociedade civil ter sido por zonas com velocidade máxima de 30km/h, a gestão adotou 40km/h como limite para essas áreas. A demanda por essa velocidade está embasada em pesquisas de segurança viária que mostram que 30km/h seria a velocidade máxima adequada para áreas como as descritas acima. É a partir dessa velocidade que aumenta grandemente o risco de ocorrer um atropelamento¹³⁸, mas também de mortes ou sequelas decorrentes da ocorrência. Rósen e Sander (2009), por exemplo, mostram que a curva de fatalidade de pedestres em caso de atropelamento se acentua a partir dos 30km/h (gráfico 5.1 a seguir). Já a pesquisa de Nabors (2012) mostra que as velocidades mais altas aumentam particularmente sequelas incapacitantes (gráfico 5.2 a seguir).

A segunda questão é que as áreas foram demarcadas da mesma maneira que as ciclorrotas foram implantadas na gestão Kassab: *grosso modo* somente com sinalização horizontal e vertical (figura 5.5 a seguir). Ou seja, sem que a geometria das vias fosse alterada para garantir a segurança adequada aos pedestres – medida importante particularmente em centros comerciais onde o volume de pessoas circulando é alto. Desse modo, mostram-se, também, como uma política *distributiva* (LOWI, 2016).

Nogueira¹³⁹ indica que havia resistência interna da CET contra a redução de velocidades e implantação das áreas 40, e que a maneira como foi implantada foi a possível frente à negociação interna que a medida demandou. Assim, apesar de o político eleito ter avançado no sentido de realizar políticas progressistas, a CET – empresa que foi criada e operou por décadas dentro da hegemonia da automobilidade – ainda se colocava como um entrave relevante para o avanço sobre o espaço do carro.

¹³⁷ Disponível em: <<http://www.cetesp.com.br/consultas/seguranca-e-mobilidade/area-40.aspx>>. Acesso em: 5/1/2021.

¹³⁸ Precisam ser consideradas tanto a capacidade do sistema de frenagem dos veículos, quanto a de resposta do motorista, ou seja, de efetivamente pisar no freio quando percebe algum problema. Quanto mais baixa a velocidade, melhores são as condições de o veículo ser parado (resposta do motorista e condições técnicas do veículo) antes de uma colisão ou atropelamento.

¹³⁹ Informação fornecida por Suzana Nogueira à autora em 17/7/2018.

Gráfico 5.1 | Risco de fatalidade de pedestres por velocidade da colisão.

Fonte: Rosén e Sander (2009). (a) Risco de morte para pedestres adultos em função da velocidade de colisão frontal com carro de passeio. As curvas tracejadas mostram 95% de confiabilidade. (b) aproximação na curva abaixo de 60km/h.

Gráfico 5.2 | Porcentagem de ciclistas mortos ou seriamente machucados em colisão frontal com automóveis, relacionado à velocidade regulamentada da via na Carolina do Norte.

Fonte: Nabors (2012) a partir de dados do Centro de Estudos em Segurança Viária da Universidade da Carolina do Norte – Informações sobre colisões com bicicleta na Carolina do Norte entre 2004 e 2008.

Demandas das periferias

Ao longo da gestão Haddad, os cicloativistas incidiram sobre duas questões relativas à política cicloviária, que os motivaram a realizar campanhas direcionadas ao Estado. A primeira questão tinha como objeto a proteção para ciclistas nas pontes. A segunda era uma demanda específica para a gestão expandisse a oferta de infraestrutura para as periferias.

Proteção nas pontes

Após R. M. Santos¹⁴⁰ ter sido chamado como representante das periferias para a reunião com Haddad no início de 2013, outros ciclistas da Zona Norte começaram a questionar sobre quem era e por que teria sido chamado para representá-los. Decidiram se reunir para, coletivamente, “bolar a estratégia que seria importante para nós como Zona Norte”. Na reunião, realizada no Centro Cultural da Juventude (CCJ) na Zona Norte, os cicloativistas presentes acordaram que o principal problema em comum para os ciclistas daquela zona eram as travessias do Rio Tietê. Resolveram, então, criar o coletivo CicloZN para fortalecer as demandas por políticas na Zona Norte¹⁴¹. Dois anos depois, esse coletivo encabeçou a demanda por mais ciclovias nas periferias, conforme será apresentado em seguida.

O grupo decidiu se manter como um coletivo, e não se tornar uma associação, por acreditar que as entidades existentes teriam mais experiência e, portanto, melhores condições para incidir politicamente junto ao Estado¹⁴². Assim, resolveram “lutar para que, dentro das associações, como

coletivo, a gente tivesse voz” e passaram a colaborar com a Ciclocidade¹⁴³. O CicloZN articulou, junto à Ciclocidade, a realização do Mão na Roda na Zona Norte. Em setembro de 2013, inauguram a oficina no CCJ e buscaram articular junto à Associação a realização da oficina nas zonas Sul e Leste, com o objetivo de “provar que o movimento de bicicleta na periferia existe e que as pessoas da periferia usam a bicicleta e que deveriam ser contempladas de alguma maneira”¹⁴⁴.

Ainda em setembro, como uma “comemoração do Dia Mundial Sem Carro”, o CicloZN organizou a “Bicicletada das Pontes” (figura 5.6 ao lado), um evento que tinha como objetivo demandar “sinalização para pedestres e ciclistas nas pontes da cidade” (SCHEIN, 2013b). No evento criado no Facebook, declaram que

Figura 5.6 | Cartaz chamando para a “Bicicletada das Pontes”.

Fonte: Schein (2013b).

Todos os dias os pedestres e ciclistas de São Paulo que moram na periferia tem (sic) que arriscar suas vidas para conseguir chegar ao centro, já que tem (sic) que atravessar as pontes sobre os rios Pinheiros e Tietê.

Não existe sinalização alguma sobre a presença de pedestres e ciclistas. Os carros vem (sic) em velocidade muito alta, nas alças que saem e que entram nas marginais, e não há sequer uma faixa de pedestre para que possam realizar a travessia, muito menos semáforo ou redutores de velocidade.

Só atravessa em segurança quem está dentro de um veículo motorizado. A situação é de calamidade e de exclusão social. É quase um suicídio exercer o direito de ir e vir.

É essa situação que queremos mudar. Queremos chamar a atenção das autoridades municipal e estadual para que façam as adequações necessárias nas pontes que garantam a travessia segura de pedestres e ciclistas, COM URGÊNCIA!

¹⁴³ Entrevista concedida por Roberson Miguel dos Santos à autora em 1/5/2020.

¹⁴⁴ Entrevista concedida por Roberson Miguel dos Santos à autora em 1/5/2020.

¹⁴⁰ Entrevista concedida por Roberson Miguel dos Santos à autora em 1/5/2020.

¹⁴¹ Entrevista concedida por Roberson Miguel dos Santos à autora em 1/5/2020.

¹⁴² R. M. Santos relata que havia um receio de o coletivo “ficar dependente de um governo para conseguir as coisas, talvez a gente [o coletivo] conseguisse [realizar as demandas do coletivo], mas a gente não ia saber como funciona a máquina para fazer aquilo”. Entrevista concedida por Roberson Miguel dos Santos à autora em 1/5/2020.

No ano seguinte, também em setembro, pouco antes do DMSC, a Ciclocidade lançou a campanha colaborativa “Adote uma Ponte”. O objetivo era levantar e reunir informações, de forma colaborativa pelos próprios ciclistas, sobre os problemas que enfrentavam nas pontes e viadutos do município. A publicação no site da Ciclocidade que lança a campanha indica que “a travessia de pontes e viadutos é um dos maiores desafios para ciclistas e pedestres” em São Paulo. Indica, também, que os problemas enfrentados são resultado de terem sido “construídas para carros e outros motorizados”, necessitando serem “transformadas urgentemente para que possamos melhorar a nossa mobilidade e dar a chance da (sic) população optar cada vez mais pelos modos não-motorizados” (MIG, 2014). Na manhã do DMSC de 2014, duas pontes amanheceram com faixas com a frase “pontes para pedestres e ciclistas”: a Ponte Estaiada, junto à Berrini, e a da Freguesia do Ó, na Zona Norte (figuras 5.7 e 5.8 abaixo).

Figura 5.7 e 5.8 | Faixas demandando segurança na ponte Freguesia do Ó (acima) e na ponte Estaiada (ao lado).

Fotos: Antonio Miotto (acima) e Rachel Schein (ao lado).

Para a campanha, abriram um mapa colaborativo¹⁴⁵ no qual os ciclistas podiam inserir informações sobre as pontes e criaram um Tumblr específico para a campanha¹⁴⁶. Disponibilizaram também material para realizar militância pela campanha, incluindo o layout de lambe-lambe (ver figura 5.9 ao lado) e um modelo de panfleto para imprimir e distribuir. Os ciclistas poderiam não somente colaborar com informações, mas também se tornar a “referência em relação a tudo que acontece com essa ponte ou viaduto”, e receber “informações sobre o que está acontecendo com ela, se há alguma iniciativa por parte do poder público, podendo ser representante de ciclistas e pedestres paulistanos em reuniões e audiências que eventualmente aconteçam” (MIG, 2014). No mapa colaborativo foram inseridas questões a respeito

¹⁴⁵ Disponível em: <<https://cutt.ly/qj49eq6>>. Acesso em: 20/1/2021.

¹⁴⁶ Disponível em: <<https://www.tumblr.com/blog/view/adoteumaponte-blog>>. Acesso em: 20/1/2021.

de 23 pontes, seis viadutos e uma passarela (ver mapa 5.4 a seguir), e no Tumblr, entre 2014 e 2015, foram incluídos 46 posts falando de diferentes problemas em pontes e viadutos da capital.

Durante a gestão Haddad, nove pontes foram dotadas de alguma infraestrutura para circulação de bicicleta, todas realizadas após a realização da campanha e apenas duas não haviam sido indicadas no mapeamento colaborativo: a Ponte Domingos Franciulli Neto sobre o Rio Tietê, ligando os distritos da Penha e Vila Maria; e a Ponte Laguna sobre o Pinheiros, conectando os distritos de Santo Amaro e Vila Andrade. Já entre os viadutos indicados no mapeamento, um já contava com ciclofaixa no momento da campanha, e mais nenhum dos que foi indicado no mapeamento recebeu infraestrutura desde então (mapa 5.5 a seguir).

Figura 5.9 | Lambe-lambe disponibilizado para a campanha Adote uma Ponte.

Fonte: Mig (2014).

Campanha Ciclovía na Periferia

Apesar de a política cicloviária da gestão Haddad ter começado a ocupar espaço do carro, através da retirada de vagas de estacionamento nas vias para implantação das ciclofaixas, e, com isso, ter trazido a questão para o debate político, manteve-se a segregação socioespacial na política. Até meados de 2015, das 32 Subprefeituras de São Paulo, 27 apresentavam alguma infraestrutura para circulação de bicicleta, e todas as cinco onde não havia sido implantado nenhum trecho de ciclovía ou ciclofaixa eram periféricas: Itaim Paulista e Guaianases, no extremo leste; Perus, no extremo noroeste; Cidade Ademar na Zona Sul; e Parelheiros no extremo sul. Além disso, a oferta de infraestrutura foi concentrada nas zonas Centro e Oeste (ver gráfico 5.3 abaixo e mapa 5.6 a seguir). Até meados de 2015, a Zona Centro era a que apresentava a maior quantidade de quilômetros por hectare (quase 14km/ha), seguida pela Zona Oeste com pouco mais de 5km/ha, pela Zona Sul 1, com 3,7km/ha, e pela Zona Leste 1 com 3,2km/ha, as outras zonas tendo recebido menos de 2km/ha¹⁴⁷.

Gráfico 5.3 | Infraestrutura implantada pela gestão Haddad até meados de 2015, em quilômetros por hectare.

Fonte: Elaboração própria a partir de dados obtidos em GeoSampa. Disponível em: <http://geosampa.prefeitura.sp.gov.br/PaginasPublicas/_SBC.aspx>. Acesso em: 19/1/2021.

¹⁴⁷ Para o cálculo de quilômetros por hectare, foi considerada somente a área urbana de acordo com o definido pelo PDE em vigor (Lei Municipal 16.050/2014). A área urbana de cada zona foi calculada a partir de dados georreferenciados obtidos em GeoSampa. Disponível em: <http://geosampa.prefeitura.sp.gov.br/PaginasPublicas/_SBC.aspx>. Acesso em: 19/1/2021.

Nesse momento, faltava cerca de cem quilômetros para que a gestão atingisse a meta prometida no Programa de Governo de 2012 e incluída no Plano de Metas de 2013. No dia da inauguração da ciclovía na Av. Paulista, cicloativistas da Zona Norte fizeram uma manifestação na avenida entoando frases como “Aê, não me engana, a zona norte vai além de Santana”, “Já perdi o trem, eu quero ciclovía no Jaçanã também” e “Já quase morri, pedalo todo dia no Jardim Peri” (R. M. SANTOS, 2015) e lançaram a campanha “Ciclovía na Periferia” (figura 5.10 abaixo). Idealizada pelo CicloZN¹⁴⁸, e apoiada também por coletivos de outras zonas periféricas¹⁴⁹, a campanha demandava que os próximos cem quilômetros fossem implantados nas periferias.

Figura 5.10 | Cicloativistas da Zona Norte instalam faixa em viaduto na Av. Sumaré, Zona Oeste de São Paulo, demandando que os cem quilômetros de ciclovias que faltavam para a meta fossem implantados na periferia.

Foto: Greenpeace Brasil.

Em texto publicado no portal da Carta Capital, R. M. Santos (2015) explica as questões por trás da campanha Ciclovía na Periferia:

Ciclovía na periferia é uma luta por cidadania, por direito à cidade, e muitos ativistas não entenderam o que isso significa. É um grito por tudo que representa o silêncio de quem não tem tempo para militar, nem pela calçada inexistente na porta de casa (já que seu quarto é a porta de entrada), a discussão da mobilidade por transpor-

¹⁴⁸ Entrevista concedida por Roberson Miguel dos Santos à autora em 1/5/2020.

¹⁴⁹ Segundo reportagem no site Vá de Bike, os coletivos Bike Zona Oeste e Bike Zona Sul também integravam a campanha. Disponível em: <<https://vadebike.org/2015/03/vai-ter-ciclovía-fotos-manifestacoes-pro-bicicleta-em-todo-o-pais/>>. Acesso em: 21/9/2018.

te público que nos finais de semana é demorado ou simplesmente não existe (por exemplo, em Perus, o trem sempre parado aos domingos), ou o “fitness” na praça descuidada, que não é de alumínio com suas peças enferrujadas, e cadê o parquinho das crianças?

Na reportagem do canal Bike é Legal, Odir Züge Junior explica que a campanha foi montada “para que o pessoal da periferia possa chegar aqui [no centro expandido] para trabalhar e possa voltar em segurança para a sua casa”. Segundo Carlos Vitor da Silva, a campanha “representa a força da periferia, agora ganhando visibilidade aqui para o centro expandido, para que a gente [moradores das periferias] possa fazer viagem do fundo da Brasilândia, por exemplo, como eu, para cá [centro expandido] por ciclovia” (EM SP, 2015).

A demanda por mais infraestrutura na periferia, entretanto, parece não ter alterado muito a política cicloviária em implementação. Entre meados de 2015 e o final de 2016, a Zona Centro continuou sendo privilegiada na oferta de infraestrutura para circulação de bicicleta, ainda que a quilometragem por hectare implantada a partir de meados de 2015 – 5,3km/ha – tenha sido menor do que até meados de 2015 – 13,6km/ha (ver gráfico 5.4 abaixo e mapa 5.7 a seguir). Entre todas as zonas periféricas, a Sul 1 foi a única que recebeu mais quilômetros por hectare do que a Zona Oeste.

Gráfico 5.4 | Infraestrutura implantada pela gestão Haddad, em quilômetros por hectare até meados de 2015 e até 2016.

Fonte: Elaboração própria a partir de dados obtidos em GeoSampa. Disponível em: <http://geosampa.prefeitura.sp.gov.br/PaginasPublicas/_SBC.aspx>. Acesso em: 19/1/2021.

É relevante observar também o tipo de infraestrutura implantada durante a gestão Haddad. A principal tipologia adotada foram ciclofaixas, que consiste basicamente em uma pintura sobre o leito carroçável pré-existente¹⁵⁰, somando mais do que 80% da infraestrutura implantada no

¹⁵⁰ A solução para os ônibus seguiu a mesma linha e se limitou à sinalização horizontal (uma faixa branca

período. Se, por um lado, essa medida coloca de fato o espaço do carro em questão ao usar locais anteriormente demarcados para estacionamento de automóveis, não há uma preocupação com a preparação da via, sem adotar medidas como o recapeamento do asfalto, por exemplo. Já as ciclovias, que são infraestrutura com maior proteção e maior investimento de recursos foram predominantemente implantadas na Zona Oeste (ver gráfico 5.5 abaixo e mapa 5.8 a seguir), 60% das quais formam o eixo Gastão Vidigal-Faria Lima-Berrini¹⁵¹. Além de implicar maior investimento, sua implantação no canteiro central não põe em questão o espaço do carro.

Gráfico 5.5 | Quantidade de ciclovias e ciclofaixas implantadas na gestão Haddad, em quilômetros.

Fonte: Elaboração própria a partir de dados obtidos em GeoSampa. Disponível em: <http://geosampa.prefeitura.sp.gov.br/PaginasPublicas/_SBC.aspx>. Acesso em: 19/1/2021.

O uso da solução de ciclofaixas retirando vagas de carro foi tão notável que Marco Antonio Villa¹⁵², historiador e comentarista do Jornal da Manhã da Jovem Pan, deu ao Prefeito o apelido de “Prefeito Suvinil”, usando a marca de tinta como “alusão à principal iniciativa de Haddad em dois anos de mandato” que é uma medida com “baixo custo orçamentário e alto impacto ideológico” (BOMBIG, 2014). Em seu discurso na abertura do Bicicultura em São Paulo, em 26

continua demarcando a faixa exclusiva ou preferencial do ônibus) e vertical (placas ao longo das faixas de ônibus).

¹⁵¹ Essa porcentagem considera somente o que foi implantado pela gestão municipal entre 2013 e 2016, portanto não inclui nem o trecho da ciclovia da Faria Lima executado pela gestão Kassab, nem as ciclovias nas marginais, implantadas pelo Governo do Estado.

¹⁵² Marco Antonio Villa ficou notório por criticar os compromissos oficiais de Haddad quando estava à frente da Prefeitura, a ponto de o Prefeito ter montado um “trote” – substituiu os compromissos de sua agenda oficial por de Geraldo Alckmin (PSDB), então Governador, “apenas para vê-lo [Villa] comentar, uma vez na vida, o dia-a-dia (sic) de quem ele lambe as botas”. O MPE-SP moveu uma ação contra Haddad por improbidade administrativa, mas foi negada pela justiça. Disponível em: <<https://www.facebook.com/fernandohaddad/posts/1074807229266566/>> e <<https://veja.abril.com.br/brasil/juiza-nega-acao-de-improbidade-contra-haddad-por-trote-em-agenda/>>. Acesso em: 7/2/2021.

de maio de 2016, Haddad aponta que é um contrassenso que “o mesmo cara que diz que é contra o aumento de impostos [...], que é a favor do Estado mínimo” se queixe “que nós [a gestão] estamos fazendo sem dinheiro, só com uma lata de tinta”¹⁵³.

A cor da infraestrutura para circulação de bicicleta também foi questionada e indicada como sendo uma propaganda do PT – cuja cor é, também, vermelha. Já no segundo semestre de 2014, Joseph Jo Raymond Diwanm, então candidato a deputado estadual do PSDB, entrou como uma ação junto ao Tribunal Regional Eleitoral de São Paulo na qual acusava o Prefeito de beneficiar eleitoralmente seu partido ao utilizar o vermelho nas ciclofaixas. No entanto, a cor já vinha sendo usada pela gestão anterior, pois é o padrão adotado pelo Conselho Nacional de Trânsito. Assim, por entender que não se configurava como propaganda irregular para o PT, o Tribunal rejeitou a ação.

Além da simplicidade e baixo custo da maior parte da infraestrutura implantada para circulação de bicicleta, faltou uma política para estacionamento para bicicleta¹⁵⁴ ou mesmo conexões entre os diversos trechos, resultando em poucas redes de ciclovias e ciclofaixas, perfazendo, no geral e particularmente nas zonas periféricas, um conjunto de trechos desconexos. As conexões que faltaram, por exemplo nos cruzamentos de avenidas, teriam tido um maior impacto financeiro, pois demandariam mais investimentos devido à maior complexidade da infraestrutura de modo a garantir, de fato, a segurança dos ciclistas. Significariam também um maior custo político, por ser necessário se utilizar de espaços ainda mais disputado.

¹⁵³ Disponível em: <<https://www.facebook.com/paginadarachel/videos/499286900196022>>. Acesso em: 25/1/2021.

¹⁵⁴ Ainda que tenham sido instalados paraciclos pela cidade, não foram estruturados de forma mais sistemática e articulada com a infraestrutura implantada para circulação de bicicleta.

Na relação com o mercado

É preciso reconhecer que a gestão Haddad realizou políticas públicas anti-hegemônicas, que foram de encontro à automobilidade – ainda que, como vimos no item anterior, não tenham avançado no sentido de mudar a lógica de concentração de investimentos nem territórios de mais alta renda. De todo modo, os avanços contra a hegemonia do automóvel desencadearam ampla resistência, inclusive de comerciantes que reclamavam contra a retirada de espaço de estacionamento para a passagem de ciclistas. Por outro lado, duas políticas foram particularmente alinhadas com atores do grupo de interesse denominado aqui como “mercado”: os *parklets* e o compartilhamento de bicicletas.

Parklets

Em 2006, os cicloativistas passaram a montar “vagas vivas” – que são “uma ocupação temporária de algumas vagas de estacionamento de carros, transformando-as em área de convivência, de lazer e área verde”¹⁵⁵ – durante o DMSC de cada ano (ver Capítulo 3). A ideia remonta ao *Parking Meter Parties* (Festas de Parquímetro, em português), realizadas na cidade de Hamilton (Ontário, Canadá) desde, pelo menos, 2001 (LYDON; GARCIA, 2015). Para realizar as “festas”, as pessoas pagavam o parquímetro e ocupavam o espaço com o evento. Em 2005, o estúdio de design Rebar, sediado em São Francisco, realizou uma ação similar: pagaram o parquímetro e ocuparam a vaga com um banco, cobriram o chão com grama e colocaram uma árvore em um vaso (LYDON; GARCIA, 2015).

Lyndon e Garcia indicam que o estúdio explorou “uma lacuna no sistema”, pois em nenhum lugar estava dito que “eles *não podiam* usar o espaço como um parque contanto que pagassem a tarifa de estacionamento”¹⁵⁶ (LYDON; GARCIA, 2015, p. 134). Essa intervenção táctica foi denominada *Park(ing) Day* e, alguns anos depois, a municipalidade de São Francisco institucionalizou a ideia como uma política (*policy*) de transformação *parking-to-park* (esta-

¹⁵⁵ Disponível em: <<https://vadebike.org/2013/08/zona-verde-parklet-vaga-viva/>>. Acesso em: 5/2/2021.

¹⁵⁶ Tradução própria do original em inglês: “they couldn’t use the space as a park as long as they paid the parking fee”.

cionamento-para-parque, em português) em parceria com comerciantes e proprietários de terrenos (LYDON; GARCIA, 2015).

Em 2013, como parte da 10ª Bienal de Arquitetura de São Paulo, o Instituto Mobilidade Verde se apropriou da ideia e implantou o que denominou como “Zona Verde”. Na prática, fez o mesmo que vinha sendo feito desde 2006: ocupar uma ou algumas vagas de carro para criar “mini-praças temporárias”¹⁵⁷. Em abril de 2014, a Prefeitura regulamentou a iniciativa, adotando o termo *parklet*, como já era usado em São Francisco, como “para ampliar oferta de espaços públicos na cidade” (Decreto 55.045/2014). Uma medida de urbanismo tático, *parklets* são definidos pelo Decreto como sendo uma:

ampliação do passeio público, realizada por meio da implantação de plataforma sobre a área antes ocupada pelo leito carroçável da via pública, equipada com bancos, floreiras, mesas e cadeiras, guarda-sóis, aparelhos de exercícios físicos, paraciclos ou outros elementos de mobiliário, com função de recreação ou de manifestações artísticas (Decreto 55.045/2014, art. 2).

Assim, seguiu uma lógica similar às ciclofaixas, transformando estacionamento para carro em espaço para outros usos: no caso das ciclofaixas, para a circulação de bicicletas, e no caso dos *parklets*, como área de estar e lazer. No entanto, diferentemente as ciclofaixas, os *parklets* eram particularmente interessantes para os comerciantes. Apesar de ser instalado no espaço público e, portanto, legalmente poder ser utilizado por qualquer pessoa – inclusive as que não consumiam no estabelecimento que havia instalado o espaço –, na prática eram uma expansão da área do próprio comércio.

Até fevereiro de 2015, doze *parklets* haviam sido implantados pela iniciativa privada, sete estavam encaminhados e seriam instalados “em breve” – todos os dezenove no Quadrante Sudoeste¹⁵⁸ – e mais doze aguardavam “aval da prefeitura” – onze no mesmo território dos outros e somente um na Vila Medeiros (Zona Norte). Em dezembro, a Prefeitura anunciou a implantação de *parklets* em todas as 32 Subprefeituras.

Em 2016, havia 108 *parklets* em funcionamento na capital: 96 operados pela iniciativa privada e mais 32 pela Prefeitura¹⁵⁹. Ainda que alguns tenham sido instalados pela iniciativa privada fora do centro expandido, há uma concentração marcante em seu interior, particularmente no

¹⁵⁷ Disponível em: <<https://epoca.globo.com/regional/sp/vida-urbana/noticia/2013/11/cidade-ganha-bzona-verde-durante-bienal-da-arquitetura.html>>. Acesso em: 5/2/2021.

¹⁵⁸ Segundo mapeamento disponibilizado por Folha de São Paulo. Disponível em: <<https://www1.folha.uol.com.br/infograficos/2015/02/118701-mapa-dos-parklets-de-sp.shtml>>. Acesso em: 5/1/2021.

¹⁵⁹ Disponível em: <<http://www.capital.sp.gov.br/noticia/na-capital-77-parklets-fazem-sucesso-como>>. Acesso em: 5/1/2021.

Quadrante Sudoeste (ver mapa 5.4 acima). Dos *parklets* criados pela iniciativa privada, 59 (60%) foram implantados na Subprefeitura de Pinheiro, concentrados nos Jardins, no Itaim Bibi, na Vila Madalena e ao longo da Rua dos Pinheiros. Já os territórios mais periféricos foram atendidos somente pelo Estado. Em outras palavras, a iniciativa privada ofereceu os equipamentos em locais que apresentavam interesse mercadológico, e a Prefeitura forneceu no restante da cidade, em quantidade muito inferior – somente um por Subprefeitura.

Assim, um conceito que havia surgido como um questionamento ao espaço dedicado para estacionamento de carros e de ressaltar a importância de espaços de convivência, lazer e estar na cidade, portanto dentro de uma lógica disruptiva, foi institucionalizada e apropriada pelo mercado – tanto no caso norte-americano (em Hamilton e em São Francisco) como no caso paulistano das vagas vivas criadas nos DMSC pelos cicloativistas. O caso dos *parklets* mostra não somente uma reprodução do padrão histórico de concentração de equipamentos e espaços de lazer do sudoeste da capital (VILLAÇA, 1998), mas também confirma que os atores privados vão oferecer serviços públicos – nesse caso de uma mini-praça – onde há interesse econômico. Assim, quando combinado com o interesse econômico, esvazia-se a questão da perda de espaço para o carro.

Sistemas de compartilhamento de bicicletas

Os dois sistemas de compartilhamento de bicicletas implantados entre 2012 e 2013 – Bike Sampa e CicloSampa – continuaram funcionando paralelamente e foram expandidos. Seguindo a premissa que havia sido definida para o sistema, o CicloSampa foi ampliado – totalizando apenas dezessete estações até 2015 – em direção ao Rio Pinheiros (ver mapa 5.10 a seguir), região com maior quantidade de quilômetros de Ciclofaixas Operacionais de Lazer. A área de cobertura¹⁶⁰ total do sistema ficou em 24,5km². Como algumas estações foram implantadas fora do raio de setecentos metros, a maior área contínua coberta¹⁶¹ pelo CicloSampa se limitou a menos de 15km², totalmente inserida no quadrante sudoeste, cobrindo principalmente os distritos Jardim Paulista, Pinheiros e Itaim Bibi.

¹⁶⁰ Conforme indicado no Capítulo 4, a área de cobertura do sistema considera setecentos metros de raio em torno de cada estação.

¹⁶¹ Área de cobertura contínua se refere à área de cobertura ininterrupta, ou seja, a mancha no entorno de estações a menos de setecentos metros entre si.

Já o sistema do Bike Sampa recebeu uma grande expansão para a Zona Leste, que foi motivada pela Copa do Mundo¹⁶², pois o estádio que recebeu os jogos em São Paulo se localiza no leste da capital. Segundo Nogueira¹⁶³, alguns atores dentro da CET não acreditavam a princípio que seria necessário oferecer bicicletas compartilhadas na Zona Leste sob o argumento de “que o pessoal na região leste já tinha bicicleta, não precisava de bicicletas compartilhadas”, entendimento que foi superado através de incidência da própria equipe do DCL. De todo modo, “quando veio essa questão de colocar o sistema para a Copa”, a equipe da Prefeitura avaliou negativamente a proposta para a expansão por estar sendo criado um sistema separado, sem conexão com o sistema já em funcionamento.

Ainda, o número de estações previstas para implantação naquela região era muito reduzido e com baixa densidade¹⁶⁴ no subsistema. A densidade de um sistema de compartilhamento de bicicletas é importante por garantir distância acessível a pé entre as estações. Quanto mais distante entre si são implantadas as estações, menos atrativo será o sistema, pois os usuários em potencial precisariam percorrer distâncias maiores. Portanto, ser separado do sistema em funcionamento e ter baixa densidade não favoreceria o uso desse subsistema. De todo modo, apesar de a Copa do Mundo ter sido motivadora para a expansão para leste, as estações não foram implantadas ao redor do estádio.

O sistema foi implantado no entorno da linha de trem e Metrô (ver mapa 5.11 a seguir), cobrindo as estações: Bresser-Mooça, Belém, Tatuapé, Carrão, Penha e Vila Matilde. Ainda que seja interessante, por ter o potencial de promover a intermodalidade entre o sistema de alta capacidade e a bicicleta, criando um sistema bicicleta-trem (KRAGER *et al.*, 2016), é notável que a maior concentração de estações tenha sido implantada no Tatuapé, território com maior renda média da porção leste do município (ver mapa 5.12 a seguir). Assim, a oferta do sistema de compartilhamento reforça o padrão histórico de concentração de serviços e infraestruturas onde a elite econômica está localizada (VILLAÇA, 2012).

No início de 2014, o Bike Sampa realizou também alguns ajustes no sistema. O período de gratuidade foi ampliado para uma hora e foi suspensa a cobrança do valor de R\$10 para realizar o cadastro. Ainda, o sistema foi integrado com o Bilhete Único em algumas estações do sistema¹⁶⁵, dispensando a utilização do celular. Se constituía, entretanto, somente como mais uma maneira de liberar a bicicleta, uma vez que não eliminava a necessidade de informar os

¹⁶² Entrevista concedida por Suzana Nogueira à autora em 17/7/2018.

¹⁶³ Entrevista concedida por Suzana Nogueira à autora em 17/7/2018.

¹⁶⁴ Densidade é a relação entre a quantidade de estações e a área de cobertura.

¹⁶⁵ A integração com o Bilhete Único havia sido testada durante um mês em meados de 2013, mas o serviço foi efetivado somente no início de 2014.

dados do cartão de crédito. Em outras palavras, o sistema de compartilhamento de bicicletas não foi integrado de fato ao sistema de bilhetagem.

Apesar da expansão do sistema Bike Sampa, a quantidade de estações e bicicletas do sistema não chegou na meta que havia sido estipulada pelo TC em 2012. Em meados de 2015, quando terminou o prazo previsto no termo para implantação das trezentas estações e fornecimento de três mil bicicletas pelo Bike Sampa, o sistema contava com pouco mais de duzentas estações e cerca de 720 bicicletas disponíveis. A área total coberta pelo sistema até 2015 foi de quase 120km², com uma densidade média de quase duas estações por quilômetro quadrado. A cobertura do sistema abrangia basicamente duas áreas da cidade com maior renda familiar média: centro econômico-financeiro da cidade, parte do quadrante sudoeste (VILAÇA, 1998), e o Tatuapé.

A maior área de cobertura contínua do sistema, com mais de 70km² e com maior densidade de estações (ver tabela 5.1 abaixo e mapa 5.4 a seguir), era no Sudoeste, cobrindo principalmente os distritos Bela Vista, Consolação, Itaim Bibi, Jardim Paulista, Moema, Perdizes, Pinheiros e Vila Mariana. Quatro distritos nessa área apresentavam densidade maior do que 2,5 estações por quilômetros quadrados. A segunda maior área, a leste do Centro e avançando até a Penha, tinha pouco mais de 40km², com maior concentração de estações no distrito do Tatuapé (ver mapa 5.11 e 5.12 a seguir). De todos os distritos atendidos pelo subsistema da Zona Leste, o Tatuapé era o único com densidade superior a duas estações por quilômetros quadrado. Ainda, sem transpor os principais rios da capital (Tietê e Pinheiros), o Bike Sampa não chegou a atender as regiões Norte e o extremo Oeste.

Tabela 5.1 | Comparativo entre Bike Sampa e CicloSampa em 2015.

		Bike Sampa			CicloSampa	
		Geral	ZO	ZL	Geral	ZO
Qtdd estações		223	162	58	17	11
Área cobertura ^a		117	73	39,7	24,5	14,8
Densidade ^b		1,9	2,2	1,5	0,69	0,74
Distância entre estações ^c	Min.	100	119	131	629	629
	Max.	1.134	836	1.134	1.659	1.376
	Média	412	388	482	1.089	971
	Mediana	397	385	426	887	874

^a Em quilômetros quadrados
^b Número de estações por quilômetro quadrado.
^c A distância entre estações foi calculada a partir das distâncias lineares entre estações mais próximas.
Fonte: Elaboração própria a partir de informações disponíveis no Edital de chamamento público nº 01/2015 (p. 35-49) e em notícia oficial publicada pela Secretaria Especial de Comunicação em 30/01/2018. Disponível em: <<http://www.capital.sp.gov.br/noticia/prefeitura-de-sao-paulo-inaugura-novo-sistema-do-bike-sampa-comecando-com-25-estacoes>>. Acesso em: 26/3/2019.

A justificativa para o não cumprimento dos termos do TC foi a alta taxa de roubo e depredação. Segundo os representantes do Itaú, a taxa de vandalismo na Zona Leste era muito alta e isso teria inviabilizado a operação do sistema lá¹⁶⁶. Essa justificativa foi usada em 2018, quando o Bike Sampa foi relançado a partir do novo marco legal (ver Capítulo 6), para manter o sistema somente no Sudoeste. O argumento de roubo e depredação perde força relativa ao se observar que a manutenção do sistema realizada pelo operador priorizava o Sudoeste, deixando o subsistema na Zona Leste com piores condições.

Assim, a falta de sucesso do subsistema a leste não foi decorrente somente da depredação, conforme indicado pelo financiador, mas também da baixa densidade de estações e da falta de prioridade para manutenção no sistema. Em outras palavras, houve, também, uma perda de interesse por parte do operador e do financiador. Apesar de o Tatuapé ser um núcleo com maior concentração de renda na Zona Leste, portanto com interesse do mercado, os outros distritos não apresentavam a mesma atratividade econômica, tornando a região Leste menos atraente como um todo para o operador.

Em meados de 2014 foi ampliado o grau de institucionalização do sistema de compartilhamento de bicicletas ao ser incluído no PDE (Lei Municipal n. 16.050/2014). O PDE, entretanto, limita-se a incluir o compartilhamento de bicicletas como componente do Sistema Ciclovitário do Município de São Paulo (art. 249, inciso VI), mas não indica diretrizes para oferta do serviço. Em 2015, a Prefeitura de São Paulo publicou um edital de chamamento público “para receber propostas para celebração de Termo de Cooperação, visando a implantação, operação e manutenção de sistema de bicicletas públicas compartilhadas na Cidade de São Paulo” (Edital de chamamento público 1/2015, p. 1). Para definição da área de cobertura do sistema, o Termo de Referência, anexo ao edital, incluiu critérios como proximidade a sistemas de transporte público coletivo existentes (metrô, trem e terminais de ônibus), densidade populacional elevada, maior ocorrência de uso misto, rede ciclovitária existente ou prevista e proximidade “a extensos espaços públicos, parques e grandes equipamentos culturais, turísticos, educacionais, que funcionem como polo de atração de viagens” (p. 34).

Ainda segundo o Termo de Referência, deveriam ser oferecidas, “no mínimo, 400 estações de autoatendimento, dispondo pelo menos de 4.000 bicicletas e 6.000 vagas, durante o prazo de vigência do termo de cooperação” (p. 33). O sistema poderia ser iniciado com dez estações e cem bicicletas e ampliado gradativamente. O incremento deveria ser de, no mínimo, dez estações por mês nos primeiros meses e 25 estações adicionais mensais a partir do quarto mês, mantendo a relação de dez bicicletas por estação. Com essa previsão,

¹⁶⁶ Entrevistas concedidas à autora por Guilherme Cipullo em 3/9/2019 e por Luciana Nicola em 15/5/2020.

a quantidade mínima de estações e bicicletas seria alcançada em até dezoito meses, conforme demonstrado no gráfico 5.6 abaixo.

Nas vésperas do dia previsto para abertura dos envelopes com as propostas, entretanto, o Tribunal de Contas do Município (TCM) suspendeu o Chamamento Público para prestação do serviço de compartilhamento de bicicleta a partir de uma representação da empresa SSB Produções e Eventos, empresa associada à Trunfo Comunicação Ltda – operadora do CicloSampa. O questionamento colocado dizia respeito à exigência de os proponentes terem experiência comprovada na oferta do sistema.

A Trunfo não tinha interesse na unificação dos dois sistemas, conforme previsto pelo Edital. A empresa não tinha interesse em se tornar operadora de um grande sistema na cidade, mas de manter a operação de algumas estações nos moldes que já estava funcionando. Com o Edital, da forma como havia sido publicado, a Trunfo seria obrigada a cessar os serviços do CicloSampa. Assim, a partir da representação da empresa, o Edital foi suspenso. Com o cancelamento e consequente adiamento do chamamento, o sistema Bike Sampa passou a operar com base em um termo de autorização temporário e a discussão sobre a consolidação do sistema de compartilhamento de bicicleta foi retomado somente no primeiro ano da gestão seguinte, conforme será abordado no Capítulo 6.

Em 2016, o PlanMob de São Paulo (Decreto 56.834/2016) avançou no detalhamento sobre os requisitos para o sistema estabelecendo diretrizes e metas. Segundo o PlanMob, o sistema deveria, entre outras diretrizes, atender a todas as regiões da cidade, promover a integração

com o transporte público fisicamente implantado (estações dentro de terminais de ônibus e estações de metrô e trem) e através do Bilhete Único, e apresentar um padrão único, “permitindo que uma bicicleta retirada em uma estação possa ser devolvida em qualquer outra” (Anexo único integrante do Decreto 56.834, p. 113). Como metas, o Plano define que o sistema cubra 20% até 2016, 60% até 2024 e 100% até 2028. No entanto, não há previsão de sanções caso essas metas não sejam alcançadas, enfraquecendo as condições de controle social. Assim, apesar da expansão e de alguns avanços em legislação, e graças ao lobby do operador do CicloSampa, o sistema de compartilhamento de bicicletas continuou operando da mesma forma que havia sido definida na gestão anterior, com dois sistemas paralelos, e sobreposição da oferta do serviço (ver mapa 5.13 ao lado).

Considerações sobre a gestão e o Bicicultura

Comparativamente à administração anterior, a gestão Haddad avançou ao colocar o espaço viário no centro do debate. Abrindo ruas inteiras para o lazer aos domingos e feriados e retirando estacionamento para oferecer espaços de convivência e ciclofaixas, a política pública começou a tocar o espaço do automóvel de forma mais sistemática. Apesar de a proporção de espaço para pedestres e ciclistas ainda ser bastante inferior àquela dedicada para circulação de modos motorizados individuais¹⁶⁷, as medidas adotadas pela gestão ampliaram o debate sobre a divisão do espaço de circulação e teve ampla repercussão na mídia e na opinião pública, tanto de apoio, como de resistência.

Segundo a concepção de Lowi (2016), a política cicloviária do período Serra-Kassab foi analisada como *distributiva*, evitando o conflito político atrelado à disputa pelo espaço público de circulação ao não tirar espaço do carro para oferecer espaço de circulação para bicicleta, conforme discutido no Capítulo 4. Já no período Haddad, ao adotar como principal modelo para a política cicloviária a retirada de espaço de estacionamento e fechamento de vias para o lazer aos domingos, a gestão promoveu uma política *redistributiva* do espaço de circulação viária e, com isso, trouxe a agenda da bicicleta e a discussão sobre o uso do espaço viário para a centralidade da disputa política. Não à toa a política da gestão Haddad recebeu tanta resistência de setores inseridos no sistema de automobilidade, como o MP, a Associação Paulista Viva e as associações comerciais, conforme apresentado anteriormente.

Ainda, ao realizar o que Haddad denominou como uma *reforma viária*¹⁶⁸, a gestão produziu uma *intervenção visionária* na escala da cidade¹⁶⁹, pois “transformou a cidade de uma forma que as

¹⁶⁷ Os cerca de quatrocentos quilômetros de vias exclusivas para circulação de bicicleta equivalem a pouco mais do que 2% dos dezessete mil quilômetros de vias.

¹⁶⁸ Haddad fazia um paralelo à reforma agrária na questão do campo no discurso de abertura do Bicicultura realizado em 26/5/2016 em São Paulo, como já comentado anteriormente. Disponível em: <<https://www.facebook.com/paginadarachel/videos/499286900196022>>. Acesso em: 25/1/2021.

¹⁶⁹ Em inglês, *prefigurative intervention*. O conceito foi descrito no livro “Beautiful Trouble: A Toolbox for Revolution”, organizado por Andrew Boyd e Dave Oswald Mitchell (BOYD; MITCHELL, 2012). O termo *intervenção visionária* foi adotado na tradução para o português do livro de Boyd e Mitchell (2012), “Bela Baderna: Ferramentas para Revolução”. Enquadramento da política de Haddad proposto por Flávio Soares em entrevista concedida à autora em 9/10/2018.

pessoas não achavam que era possível”¹⁷⁰. Uma *intervenção visionária* significa realizar algo que é considerado impossível ou irrealizável até ser realizado. Segundo Boyd e Mitchell (2012), “o objetivo de uma intervenção visionária é duplo: oferecer uma amostra atraente de um futuro possível e melhor, e, também – sorrateiramente ou cruamente – apontar a pobreza de imaginação do mundo onde nós vivemos”¹⁷¹. A proposta consiste em “apresentar um fragmento de algo visionário, desejável, e logo além do reino do possível – e de modo que sua ação exponha os interesses ocultos que fazem ser impossível”¹⁷².

Os exemplos mais comuns de intervenções visionárias são aquelas operadas por artistas ou por ativistas de alguma causa, como as Bicletadas e as Vagas Vivas¹⁷³ realizadas pelos ciclo-ativistas, mas nesse caso, foi concretizada na escala de uma política pública, encabeçada pela gestão pública. Similarmente, a intervenção efetivada sob a gestão de Janette Sadik-Khan na Times Square em Nova Iorque também se enquadra como uma *intervenção visionária*. Em 2008, a iniciativa “Luz Verde para o Centro da Cidade” (em inglês, “*Green Light for Midtown*”), do Departamento de Transportes de Nova Iorque, “fechou o tráfego de uma das intersecções mais densas e icônicas do mundo, convertendo cinco quadras da Broadway em uma série de praças para pedestres”¹⁷⁴ (RADYWYL; BIGGS, 2013, p. 160).

Ao pintar parte do leito carroçável, colocar vasos e cadeiras de praia, a nova possibilidade de ocupação daquele espaço foi materializada fisicamente, permitindo que fosse percebida como possível. Concebida inicialmente como um teste, a medida foi cercada de “preocupações iniciais de que uma Times Square ‘desacelerada’ roubaria a cidade de Nova Iorque do seu dinamismo e transformar o local em uma armadilha para turistas”¹⁷⁵ (WILEY-SCHWARTZ *apud* RADYWYL; BIGGS, 2013, p. 162). A avaliação do programa mostrou que houve redução de ocorrências de tráfego com pedestre e que “74% dos novaiorquinos entrevistados concordaram que a Times Square melhorou drasticamente”¹⁷⁶ (NYDOT, 2010, p. 1) desde que a intervenção foi iniciada.

¹⁷⁰ Entrevista concedida por Flávio Soares à autora em 9/10/2018.

¹⁷¹ Tradução própria do inglês: “the goal of a prefigurative intervention is twofold: to offer a compelling glimpse of a possible, and better, future, and also – slyly or baldly – to point up the poverty of imagination of the world we actually do live in”.

¹⁷² Tradução própria do inglês: “put forward a fragment of something visionary, desirable, and just beyond the realm of the possible – and in such a way that your action calls out the vested interests making it impossible”.

¹⁷³ Bicletadas foram iniciadas em São Paulo no início do século XXI e as Vagas Vivas foram realizadas pela primeira vez pelos cicloativistas em 2006, conforme apresentado no Capítulo 3.

¹⁷⁴ Tradução própria do original em inglês: “shut traffic to one of the most dense and iconic inter-sections in the world, converting five blocks of Broadway into a series of pedestrian plazas”.

¹⁷⁵ Tradução própria do original em inglês: “initial concerns that a ‘slowed down’ Times Square would rob New York City of its dynamism and turn the site into a tourist trap”.

¹⁷⁶ Tradução própria do original em inglês: “74% of New Yorkers surveyed agree that Times Square has improved dramatically over the last year”.

Políticas públicas, particularmente aquelas que sejam tão recentes e para modos invisibilizados – no caso da bicicleta, há um século – podem demandar revisões e ajustes. A oferta de espaço para esses modos tem o potencial de aumentar a sua presença na cidade. No caso da bicicleta, por exemplo, pode estimular a circulação de ciclistas por uma via específica, ao decidirem usar a via por ter sido demarcada uma faixa para esse modo, mas também incentivar a adoção da bicicleta por não-ciclistas. A abertura de rua para o lazer aos domingos ou de “mini-praças” – os *parklets* – estimula a presença de pessoas no espaço público e tem o potencial de aumentar o sentimento de pertencimento das pessoas, de compreensão daquele espaço como também sendo delas.

Independentemente de acertos que seriam necessários e de críticas que se possam fazer à reprodução do padrão de concentração de infraestrutura e serviços nos centros das elites econômicas, Haddad realizou uma *intervenção visionária* ao implantar quatro centenas de quilômetros pela cidade, abrir rua para lazer, e permitir a criação de espaços de convívio. Assim, a gestão não somente mostrou que era possível realizar as políticas (*policies*), mas que, também em São Paulo, o uso do espaço público por pessoas era possível e que a bicicleta era uma opção para deslocamentos cotidianos na cidade, reconhecida legalmente e fisicamente, através da infraestrutura implantada.

Bicicultura

Em 2015, os cicloativistas e a Prefeitura começaram a articular a realização de um “evento que brindasse a cultura da bicicleta, que colocasse São Paulo nesse lugar da autoestima”¹⁷⁷. Decidiram tentar trazer o Fórum Mundial da Bicicleta para ser realizado novamente em São Paulo. Ciclistas e o Secretário Municipal de Relações Internacionais foram, então, até Medellín, onde o Fórum estava sendo realizado em fevereiro de 2015, para levar o pedido de realizar o evento novamente em São Paulo no ano seguinte. No entanto, “o Fórum tinha ficado três anos” em São Paulo, e “tinha saído pela primeira vez para Medellín”¹⁷⁸, por isso o comitê do Fórum não aceitou o pedido.

¹⁷⁷ Entrevista concedida por Aline Cavalcante à autora em 26/8/2019.

¹⁷⁸ Entrevista concedida por Aline Cavalcante à autora em 26/8/2019.

Cavalcante relata que os cicloativistas se reuniram, então, com a Secretaria Municipal de Relações Internacionais e decidiram reativar o Bicicultura (Encontro Brasileiro de Mobilidade por Bicicleta e Cicloativismo), “que era um evento da União dos Ciclistas do Brasil”. Segundo consta do site da União de Ciclistas do Brasil (UCB), “é um encontro anual, organizado pela sociedade civil, para celebrar e impulsionar a cultura da bicicleta como meio de mobilidade nas cidades brasileiras”¹⁷⁹. O evento havia tido duas edições e não era realizado há seis anos. O primeiro foi realizado em Brasília em 2008, organizado pelo Rodas da Paz¹⁸⁰, e o segundo, em Sorocaba em 2010, organizado pela própria UCB.

Assim, Cavalcante¹⁸¹ indica que os cicloativistas voltam de Medellín “com a missão de fazer um evento que brindasse a cultura da bicicleta para esse fim de gestão” e indica que tinha um objetivo duplo. Por um lado, o evento era um momento para comemorar, “para a gente se colocar, assim, ‘cara, viramos uma cultura’. Sabe? A gente não teve esse momento [antes, durante a gestão], a gente ficou batalhando, tretando com comerciante, com estacionamento, com ônibus, e a gente em nenhum momento comemorou essa política pública”. Por outro lado, “a gente sabia que era quase uma campanha que a gente tinha que fazer, pró-Haddad, sem ser uma campanha”, que o evento tinha o intuito subjacente de “tentar que ele (Haddad) consiga ser reeleito a partir de algumas agendas”.

Nabil Bonduki, então Secretário de Cultura, “colocou à disposição todos os equipamentos de cultura da cidade” e o Itaú Unibanco forneceu a maior parte dos recursos, que foram complementados por financiamento colaborativo¹⁸² e outros colaboradores. Assim, o evento, realizado em maio de 2016, foi organizado pela sociedade civil¹⁸³, recebeu financiamento do banco e usou equipamentos públicos, além de ter o Prefeito discursando na abertura. Apesar de considerar o evento bom para “marcar pelo menos uma celebração de que essa política pública existiu”, Cavalcante¹⁸⁴ pontua que “ficou uma linha muito tênue entre um evento da

¹⁷⁹ Disponível em: <<https://uniaodeciclistas.org.br/bicicultura/>>. Acesso em: 28/1/2021.

¹⁸⁰ O Rodas da Paz é uma ONG que “foi instituída em 2003 com o objetivo de reagir à violência e ao crescente número de acidentes e mortes no trânsito do Distrito Federal. Desde então, trabalha com a promoção da mobilidade sustentável, plural e pacífica, como direito de todo cidadão”. Disponível em: <<https://www.rodasdapaz.org.br/>>. Acesso em: 28/1/2021.

¹⁸¹ Entrevista concedida por Aline Cavalcante à autora em 26/8/2019.

¹⁸² Segundo relatório do evento, o Itaú Unibanco doou R\$ 250 mil e foram arrecadados mais de R\$ 46 mil por campanha de financiamento coletivo. Disponível em: <<https://drive.google.com/file/d/1r-IdwAagg9BTk5e6lTxyxlgRL8P9qXUa/view>>. Acesso em: 28/1/2021.

¹⁸³ O evento foi organizado pela Ciclocidade, CicloBR e Aro Meiazero. O Aro Meiazero é uma ONG que “desenvolve projetos sociais, educacionais e culturais para reduzir as desigualdades sociais e tornar as cidades mais resilientes. Nossa missão é promover mudança no modo de vida das pessoas e das cidades através da bicicleta”. Disponível em: <<https://www.aromeiazero.org.br/>>. Acesso em: 28/1/2021.

¹⁸⁴ Entrevista concedida por Aline Cavalcante à autora em 26/8/2019.

sociedade civil e um evento do poder público”, porque “o poder público estava em todos os lugares desse evento”.

Essa ligação tão marcada entre a gestão pública e os cicloativistas, que foi reforçada pelo Bicicultura, acabou por produzir dois entendimentos. Primeiro, as entidades que se colocavam como representantes dos ciclistas e os cicloativistas mais próximos da gestão – que promoveram um suporte apesar dos diversos problemas, que foram desde falhas no pavimento até a reprodução de concentração de infraestrutura no Centro – foram percebidos como cooptadas pela gestão¹⁸⁵. Segundo, dentro da polarização política crescente do momento, as próprias políticas (*policies*), principalmente a política ciclovária, foram enquadradas como sendo *de esquerda* ou *do PT*, e o evento, da forma como foi realizado, contribuiu para reforçar essa ideia.

Assim, apesar de todo o apoio que essa parte da sociedade civil estava dando para a gestão e dessa “celebração” da cultura da bicicleta – ou, talvez, também em parte por causa disso –, Haddad não foi reeleito. Para além disso, ao reforçar a ideia de que a política ciclovária seria *de esquerda*¹⁸⁶, o candidato da oposição, João Doria, foi eleito a partir de um discurso diametralmente oposto ao da gestão 2013-2016. Doria se posicionou contrariamente a fundamentalmente todas as ações que a gestão tinha realizado no período, mas particularmente às políticas que tocavam o espaço do carro, notadamente as ciclovias e ciclofaixas e a redução de velocidades. O processo eleitoral e o posicionamento de Doria serão discutidos no Capítulo 6.

¹⁸⁵ Entrevista concedida por Sabrina Duran à autora em 25/5/2020. Sabrina Duran é jornalista, escreveu para o blog Na Bike, da Época, e participou do CicloLiga (ver Capítulo 4).

¹⁸⁶ A polarização política no Brasil vinha crescendo desde a mudança de rumo das Jornadas de Junho. Em 2016, Dilma Rousseff sofreu impeachment e a Operação Lava-Jato estava concentrando principalmente em políticos do PT, que resultou, entre outras ações, em uma condução coercitiva do ex-presidente Lula para depoimento. A polarização política estava tão acentuada, que foi instalado um muro metálico, dividindo ao meio a Esplanada dos Ministérios para separar os manifestantes de posicionamento contrário em relação ao impeachment de Dilma.

Balanço do período

O período tratado neste capítulo, ilustrado no esquema 5.1 a seguir, se inicia com um novo cenário na luta do cicloativismo. A gestão apresentou maior abertura para participação social – parte do “modo petista de governar” –, que foi aproveitada pelos cicloativistas. Os ativistas apresentaram tanto proposições durante as discussões do Programa de Metas, do PDE e da LPUOS, como alavancaram um espaço de participação exclusivo para interação entre Estado e a sociedade civil sobre a política ciclovária, se constituindo como um *encaixe*.

A gestão Haddad também foi particularmente marcada pela realização de políticas (*policies*) que avançaram na democratização do espaço viário, e cujo processo foi denominado pelo Prefeito como sendo uma *reforma viária*. Esse avanço não se deu apenas na política ciclovária – que foi fundamentalmente baseada em retirada de estacionamento para demarcação de ciclofaixas –, mas em um conjunto de políticas (*policies*) que desafiaram a hegemonia da automobilidade e contribuíram para avançar o questionamento sobre o espaço do automóvel.

Nesse aspecto, a política pública no período foi anti-hegemônica e, portanto, desencadeou ampla resistência. As reações negativas e tentativas de barrar a política não decorreram somente da retirada de espaço para o carro, no caso das ciclofaixas e nas Ruas Abertas, e de forçar os motoristas a dirigir mais devagar pela cidade, com a redução de velocidades, mas também por avançar sobre o espaço simbólico: abriu espaço para bicicleta e para pessoas (para o lazer aos domingos e feriados) na avenida-ícone de uma cidade construída e sedimentada sobre o *regime dominante* da automobilidade.

Apesar de avançar contra a hegemonia do automóvel no sistema de mobilidade, nem toda a política (*policy*) que tirou espaço do carro apresentou resistência, como os *parklets*. De modo geral, os comerciantes haviam formado um grupo amplamente reacionário à política ciclovária e à abertura de ruas para o lazer, com a retirada de espaço para estacionamento de seus clientes sendo uma das questões-chave do embate. No entanto, se mostraram alinhados em relação aos *parklets*, apesar de a medida demandar exatamente a retirada de vagas, pois estavam alinhados aos seus interesses.

Para implantar ciclofaixas, a Prefeitura tirou espaço viário de estacionamento, que, apesar de ser público, era usufruído por comerciantes para que seus clientes estacionassem. Assim,

do ponto de vista desse grupo, a política ciclovária tirou espaço “do comércio” para dar para ciclistas. Já no caso dos *parklets*, o uso do espaço foi alterado e legalmente se mantinha como um espaço público e aberto para qualquer pessoa. Na prática, os comerciantes seguiram usando-o como sendo deles, pois se tornou uma ampliação dos seus estabelecimentos. Assim, não era um espaço que estava sendo “tirado do comércio”, mas apenas tendo seu uso trocado e ressignificado de uma forma que era positiva para esse grupo. Desse modo, a medida foi adotada amplamente pela iniciativa privada que, seguindo a lógica capitalista, instalou 96 *parklets*, sendo 60% na área de maior renda da capital, contribuindo para reproduzir os padrões de concentração de serviços e lazer.

Os sistemas de compartilhamento de bicicletas seguiram a mesma linha de concentração territorial, um oferecendo um subsistema mais denso e mais bem mantido no Quadrante Sudoeste e o outro nem sequer saindo desse território. A tentativa do poder público de avançar na institucionalização e unificação do sistema foi barrada como decorrência de ter avançado sobre os interesses de uma das empresas. A empresa responsável pela operação do CicloSampa articulou a suspensão do sistema para manter o sistema limitado ao que era oferecido, paralelamente ao Bike Sampa, e servindo o mesmo território.

De todo modo, ao realizar uma política *redistributiva*, a gestão 2013-2016 realizou uma *intervenção visionária*. Mostrou que uma democratização do espaço viário era possível, mas com alto custo político. Além da ampla resistência recebida ao longo do mandato, ao se aproximar dessas pautas progressistas, Haddad as vinculou também ao espectro político no qual se posiciona – esquerda – e a seu partido – o PT. Paralelamente, para celebrar os avanços na política (*policy*), mas também como uma tentativa garantir uma reeleição, os cicloativistas realizaram, em parceria com a Prefeitura, o Bicicultura de São Paulo em maio de 2016. No entanto, com uma linha tênue separando a sociedade civil e o Estado na realização do evento, acabou por contribuir para reforçar a ideia de cooptação dos cicloativistas pelo Estado e dessas políticas públicas como sendo *de esquerda* e *do PT*. Dentro do contexto mais amplo de polarização política, acabou também prejudicando as chances de reeleição, cujo processo será apresentado no Capítulo 6.

Esquema 5.1| Esquema de interação entre atores e instituições, e os produtos (outputs) entre 2007 e 2012.
 Fonte: Elaboração própria.

CAPÍTULO 6

RETROCESSOS, RESISTÊNCIAS E AVANÇOS

Este capítulo discute a política (*politics*) da bicicleta durante o mandato Doria-Covas no executivo municipal, e foi dividido em dois subcapítulos. O primeiro subcapítulo trata da transição de governo e início da nova gestão, bem como uma reestruturação da Ciclocidade e dois projetos conduzidos pela Associação. Inicia apresentando a incidência política estruturada e articulada da sociedade civil no processo eleitoral, com uma coalizão que contou com um eixo dedicado à mobilidade ativa que atua até a construção do Programa de Metas, já no primeiro semestre de 2017. É discutido, então, o primeiro grande embate da coalizão com a gestão municipal: o aumento das velocidades das marginais. Por fim, são abordados dois projetos realizados pela Ciclocidade que se mostram relevantes para o *advocacy*, bem como questões e problemas internos da Associação, que a afastam da política por um período e forçam uma reconfiguração interna, inclusive do financiamento da entidade.

O segundo subcapítulo trata das mudanças na atuação da gestão em relação à política cicloviária. Inicia discutindo os retrocessos da primeira metade da gestão, com a suspensão de obras previstas pela gestão anterior e retiradas silenciosas de infraestrutura, bem como a resistência nas ruas, particularmente com cicloativistas repintando ciclofaixas apagadas pela Prefeitura. O subcapítulo segue apresentando as propostas e os avanços da gestão Doria, que retoma a política *distributiva* da gestão Kassab e busca ressignificar a política cicloviária substituindo o modelo de pintura das ciclofaixas, bem como os desdobramentos da proximidade com a iniciativa privada e os serviços públicos financiados com recursos privados.

Na sequência, são discutidas as ações da Prefeitura sob a gestão de Covas, após a saída de Dória para se candidatar ao Governo de São Paulo. O subcapítulo mostra, então, que o mandato que havia começado com uma postura contrária à política ciclovária e a qualquer expansão da rede ciclovária, avança no sentido de ampliar a rede existente. Por fim, é apresentada a agenda da bicicleta nas eleições de 2020, mostrando uma ampliação da pauta no espectro político – tendo sido amplamente associada à esquerda e ao PT, a bicicleta se torna presente nas propostas de todos os principais candidatos, independentemente do posicionamento no espectro político partidário.

Eleições de 2016 a Coalizão pela Mobilidade Ativa

Nas eleições de 2016, foi criada uma “coalizão de organizações ligadas aos temas de Áreas Verdes, Energia, Mobilidade e Resíduos” (CIDADE, s.d., p. 3) – que incluía o Idec, o Greenpeace Brasil, WRI Brasil (*World Resources Institute*)¹, ANTP, Cidade Ativa², Corrida Amiga³, Engajamundo⁴, ITDP, MNCR (Movimento Nacional dos Catadores de Recicláveis), Observatório do Clima, entre outros⁵. Foram definidas pautas para cada organização que participou da articulação acompanhar durante o processo eleitoral. Foi criado o Projeto Cidade dos Sonhos para mediar e facilitar o processo de incidência, trazendo o esquema de “escolha de candidato, incidência nos candidatos, campanha, depois da campanha, vitória de algum candidato, Plano de Metas”⁶. A iniciativa teve apoio da Purpose, uma agência internacional que apoia “organizações, ativistas, empresas e entidades filantrópicas envolvidas” em lutas “por um mundo mais justo e habitável para todos” e tem como lista de parceiros a ONU, Unicef, Bloomberg Philantropies e Fundação Ford, entre outros⁷.

¹ WRI é uma “instituição global de pesquisa com atuação em mais de 60 países”. Disponível em: <<https://wribrasil.org.br/pt/sobre>>. Acesso em: 14/2/2021.

² A Cidade Ativa é “uma organização social que luta por cidades mais inclusivas, resilientes e saudáveis”. Disponível em: <https://www.facebook.com/cidade.ativa.cidade/about/?ref=page_internal>. Acesso em: 14/2/2021.

³ A Corrida Amiga é um instituto que tem o “intuito de sensibilizar a população sobre necessidade de espaços urbanos mais saudáveis, acessíveis e caminháveis”. Disponível em: <<http://corridaamiga.org/sobre/>>. Acesso em: 14/2/2021.

⁴ Engajamundo busca fortalecer “os jovens brasileiros em ferramentas de participação, incidência e autoconhecimento para que se vejam como agentes de transformação e parte da solução para os problemas socioambientais do Brasil e do mundo”. Disponível em: <<https://www.engajamundo.org/sobre/#quem-somos>>. Acesso em: 14/2/2021.

⁵ Lista de entidades obtida em publicação no site do MNCR, do Vá de Bike e do portal Mobilize, entre outros. Disponível em: <<http://www.mncr.org.br/mncr/artigos/projeto-cidade-dos-sonhos-faz-consulta-na-avenida-paulista>>, <<https://vadebike.org/2016/08/projeto-cidade-dos-sonhos-prioridades-proximos-prefeitos/>> e <<http://www.mobilize.org.br/noticias/9657/plataforma-permite-a-eleitor-dizer-a-candidatos-o-que-deseja-para-sua-cidade.html?print=s>>. Acesso em: 14/2/2021.

⁶ Entrevista concedida por Flávio Soares à autora em 9/10/2018.

⁷ Disponível em: <<https://www.purpose.com/about>>. Acesso em: 1/2/2021.

A articulação em torno do tema da mobilidade urbana em São Paulo, entretanto, era anterior. O Cidade dos Sonhos teve uma atuação temática mais ampla e incidiu em mais cidades, mas foi uma derivação da campanha Busão dos Sonhos que havia sido criada em 2015 por algumas entidades da sociedade civil – entre elas, o Greenpeace, Rede Nossa São Paulo, a Ciclocidade e o Idec – para incidir sobre o Edital de Transportes de São Paulo. A partir de março de 2016, “o Greenpeace Brasil começou a promover debates sobre as eleições municipais com organizações parceiras”, que levou o grupo em São Paulo a perceber “o potencial de atuar nas eleições” e “que seria importante montar uma rede para trabalhar com o tema ao longo do ano todo” (COMO ANDA, 2020, p. 138).

De todo modo, com apoio do Cidade dos Sonhos, criou-se um acompanhamento que não terminou no resultado das eleições, mas avançou até abril, com a publicação do Plano de Metas. Soares indica que nenhuma das campanhas realizadas pelos cicloativistas até 2016 havia incluído mensuração de efeito ou resultado, particularmente por falta de recursos financeiros, mas também por falta de experiência, e que “era muito novidade [para esse grupo] você pensar em uma coisa de muito longo prazo, uma campanha que ela vai, acompanhar todo esse macro movimento municipal”. Ainda, “ter uma organização facilitadora, que foi a Cidades dos Sonhos, ajudou muito a todos esses movimentos olharem” e definirem o que queriam do próximo Prefeito⁸.

Especificamente para a mobilidade ativa, a Ciclocidade e a Cidadeapê se juntaram e criaram o GT Eleições 2016, um grupo de trabalho para acompanhar a pauta dentro do processo eleitoral de 2016. O GT realizou “uma pesquisa online inédita”⁹ sobre “quais compromissos queremos que as candidatas e candidatos à Prefeitura de São Paulo assumam com a Mobilidade Ativa”¹⁰, que “obteve 725 respostas ao longo do mês de julho”¹¹. Entre junho e julho, o grupo foi, então, “visitar as pré-candidatas e pré-candidatos à Prefeitura de São Paulo” com o objetivo de “apresentar as demandas da sociedade civil relacionadas à mobilidade ativa na capital paulista [que haviam sido levantadas por meio da pesquisa], para que sejam incorporadas aos programas de

⁸ Soares pontua que o primeiro projeto realizado pela Ciclocidade de forma mais estruturada, sem a facilitação de outra entidade como a Cidade dos Sonhos, foi sua participação no projeto *Global Road Safety Partnership* (GRSP), com recursos da Bloomberg. Iniciado em 2017, a entidade precisou, por exigência da agência financiadora, estruturar o projeto de modo a poder mensurar as ações e incidências que foram conduzidas. Entrevista concedida por Flávio Soares à autora em 9/10/2018.

⁹ Disponível em: <<https://www.ciclocidade.org.br/noticias/845-lancamento-da-plataforma-mobilidadeativa-org-br>>. Acesso em: 29/1/2021.

¹⁰ Disponível em: <<https://www.ciclocidade.org.br/noticias/829-quais-suas-prioridades-para-a-mobilidade-ativa-nessas-eleicoes-queremos-saber>>. Acesso em: 29/1/2021.

¹¹ Disponível em: <<https://www.ciclocidade.org.br/noticias/845-lancamento-da-plataforma-mobilidadeativa-org-br>>. Acesso em: 29/1/2021.

governo destas eleições”¹². A coalizão falou “com todas as campanhas, se não com o próprio candidato, mas talvez com os principais articuladores de campanha”¹³.

O GT Eleições 2016 montou a plataforma mobilidadeativa.org.br para “monitorar passo a passo as eleições municipais deste ano”¹⁴. Por meio de um trabalho colaborativo, no qual voluntários avaliavam os programas de governo e as entrevistas concedidas pelos candidatos, os “prefeitáveis” foram “posicionados em uma escala de humanização de cidades segundo o quanto se mostravam efetivamente comprometidos com avanços para a agenda da mobilidade ativa em São Paulo”¹⁵ (ver figura 6.1 abaixo). Em nota no site da Ciclocidade, o GT indica que acompanharia os debates e se manifestaria “em tempo real sobre quem está falando bobagem ou tentando manipular a opinião pública no sentido contrário ao de uma cidade mais ciclável, mais humana, segura, inclusiva e justa. Não toleraremos nenhum passo atrás em conquistas que são da sociedade civil”¹⁶.

Figura 6.1 | Imagem da capa da plataforma mobilidadeativa.org.br.

Fonte: Plataforma mobilidadeativa.org.br. Disponível em: <<http://mobilidadeativa.org.br/eleicoes2016/>>. Acesso em: 29/1/2021.

¹² Disponível em: <<https://www.ciclocidade.org.br/noticias/828-gt-eleicoes-2016-visita-marta-suplicy-esta-quarta-feira-15-6>>. Acesso em: 29/1/2021.

¹³ Entrevista concedida por Flávio Soares à autora em 9/10/2018.

¹⁴ Disponível em: <<https://www.ciclocidade.org.br/noticias/845-lancamento-da-plataforma-mobilidadeativa-org-br>>. Acesso em: 29/1/2021.

¹⁵ Disponível em: <<https://www.ciclocidade.org.br/noticias/845-lancamento-da-plataforma-mobilidadeativa-org-br>>. Acesso em: 29/1/2021.

¹⁶ Disponível em: <<https://www.ciclocidade.org.br/noticias/845-lancamento-da-plataforma-mobilidadeativa-org-br>>. Acesso em: 29/1/2021.

As avaliações ruins desses “prefeitáveis” não parecem ter impactado negativamente o resultado do pleito. Os candidatos que receberam as piores notas – João Dória, Celso Russomano e Marta Suplicy – foram os mais votados nas eleições de 2016, recebendo, respectivamente, 53,29%, 13,64% e 10,14% dos votos válidos (ver figura 6.1 acima), com exceção de Haddad que recebeu 16,7%. Já para o legislativo, o GT montou “uma carta de compromissos conectada à iniciativa votolegal.org.br, plataforma de financiamento colaborativo criada pelo Movimento de Combate à Corrupção Eleitoral” e incluíram, na plataforma mobilidadeativa.org.br, os nomes de candidatos a vereador que assinaram a carta, mas essa ação tampouco parece ter tido muita potência. Além de ter sido assinada por poucos vereadores – da plataforma consta uma lista com apenas 23 nomes –, somente três candidatos listados foram eleitos: Gilson Barreto (PSDB), José Police Neto (PSD) e Patricia Bezerra (PSDB).

Cabe mencionar que Dória também havia definido a retomada das velocidades mais altas nas marginais – cuja redução havia sido realizada pela gestão Haddad – como uma das suas bandeiras de campanha. A campanha adotou o slogan “Acelera São Paulo”¹⁷ e colocou o aumento da velocidade das marginais como a primeira medida da sua gestão caso fosse eleito (ALESSI, 2015). É importante ressaltar que a ideia de acelerar São Paulo tem duplo sentido e se relaciona a duas das principais propostas de Dória. Por um lado, posiciona o candidato em oposição à Haddad, que havia diminuído as velocidades, e comunica a proposta de retomada de velocidades mais altas. Essa proposta está calcada em valores de liberdade, velocidade e poder, que convergem na figura do “carro possante” – o carro que tem muita potência, e, portanto, atinge velocidades mais altas.

Habara (2011) discute as representações do automóvel, iluminando a promoção da ideia de carro potente e da dominação de gênero do sistema da automobilidade. O autor mostra que “por décadas a fio, carros possantes e mulheres atraentes foram elementos complementares” (172) em cartazes publicitários, nas corridas e nos stands dos salões do automóvel. O autor indica que as mulheres passam a ser colocadas “em seu devido lugar na sociedade da primeira década do século XX: admirando os feitos do homem em seus possantes bólidos” (p. 175). Já Domingos *et al.* (2012) debatem como “o storytelling publicitário narra a disputa de objetos entre pessoas, na luta pelo espaço de vida” e comparam “o cavaleiro medieval [que] vencia batalhas, com um cavalo possante, armadura, lança, escudo” com “o homem moderno [que] precisa de um carro possante, roupa de grife, cartão de crédito, celular etc.” (p. 3).

A retomada de velocidades mais altas – dentro do imaginário construído para o automóvel de potência, presente amplamente na publicidade, e de liberdade, enquadramento tecnológico

produzido pelo lobby automobilístico de liberdade (NORTON, 2008), conforme discutido no Capítulo 3 – se traduz na narrativa de poder “voltar a correr com seus possantes pela cidade”. Essa ideia – construída por meio de lobby e publicidade – é ilusória, pois os níveis de congestionamento impediam isso há anos em São Paulo.

O segundo sentido é de aceleração da gestão pública – colocada como ineficiente e lenta – e da economia da cidade. Dentro de uma linha *privatizante* e *desestatizante*¹⁸, e da ideia da iniciativa privada como mais eficiente do que o poder público, Dória propunha conceder ou vender o máximo de serviços e bens do Estado. Essa visão está alinhada com o que Vainer (2002) denominou como “a nova questão urbana” que teria “como nexos central a problemática da *competitividade urbana*” (grifo no original, p. 76).

O vídeo intitulado “São Paulo Cidade do Mundo” foi publicado em fevereiro de 2017, portanto logo no início da gestão, na *página pessoal* de Dória do Facebook, ou seja, em uma mistura entre a pessoa física e o político eleito popularmente para ocupar um cargo dentro do Estado. Com narração em inglês e claramente direcionado “para os investidores internacionais”, promovia o lançamento do “maior programa de privatização de sua história”¹⁹. Assim, conforme as analogias propostas por Vainer (2002), o material promove a cidade como *mercadoria* e *objeto de luxo*, com “50% dos bilionários do Brasil” e a “maior concentração de shopping centers”; e como *empresa*, lucrativa e com inúmeros ativos à venda.

A proposta apresentada no vídeo seria passar para empresas privadas – particularmente investidores internacionais – não somente a gestão de diversos serviços públicos, como dos parques municipais, iluminação pública e até os serviços funerários, mas também vender bens público como o autódromo de Interlagos e o Anhembi²⁰. Assim, a iniciativa privada – munida da famosa “mão invisível” e da suposta capacidade de autorregulação – assumiria as políticas públicas. Em relação à infraestrutura ciclovitária, durante a pedalada com os ciclistas, a ser relatada mais adiante, Dória indicou que sua proposta para manutenção da infraestrutura implantada seria conceder, por meio da Lei Cidade Limpa, para a iniciativa privada com um esquema compensatório entre centro e periferias. Em outras palavras, a uma empresa seria concedido dois trechos para manutenção: um em local de interesse do mercado e outro periférico, e autorização para publicizar sua marca.

¹⁸ A autora escreveu, em parceria com Débora Ungaretti, uma crítica a uma das propostas de desestatização e privatização da gestão Dória (LEMOS; UNGARETTI, 2017).

¹⁹ Publicação na página de João Dória no Facebook em 16/2/2017. Disponível em: <<https://www.facebook.com/jdoriajr/videos/1346840348706106>>. Acesso em: 10/2/2021.

²⁰ Disponível em: <<https://www1.folha.uol.com.br/cotidiano/2016/12/1840880-doria-define-15-parques-modelos-para-inicio-das-concessoes-em-sao-paulo.shtml>> e <<https://politica.estadao.com.br/noticias/geral,doria-projeta-arrecadar-r-7-bi-com-venda-de-interlagos-e-anhembi,10000080138>>. Acesso em: 21/9/2018.

¹⁷ Disponível em: <<http://tucano.org.br/noticias-do-psdb/joao-doria-e-bruno-covas-disputarao-prefeitura-de-sp-pelo-psdb>>. Acesso em: 21/9/2018.

Um dia antes do primeiro turno, Doria já havia afirmado que “as ciclovias em canteiros centrais de avenidas serão mantidas e ampliadas. As que são prejudiciais ao comércio de rua deixarão de existir” (BALAGO, 2016). Já o vice Prefeito eleito, Bruno Covas, declarou que as ciclovias e ciclofaixas implantadas pela gestão anterior teriam sido “feitas na cidade como você coloca orégano na pizza: jogado de forma aleatória”, pois não teriam sido realizadas “de maneira planejada” (COVAS, *apud* LOPES, 2016). Essa analogia veio a ser repetida por Covas até, pelo menos, metade da gestão.

Em votação histórica²¹, Doria foi eleito no primeiro turno com mais de 53% dos votos válidos, recebendo mais votos em praticamente todas as regiões da cidade. Na primeira entrevista que concedeu após o resultado do pleito, ao Bom Dia São Paulo²², Doria afirma que iria “manter as [ciclovias e ciclofaixas] boas, corrigir as ruins e evitar colocar ciclovias onde não há ciclistas, quer dizer, não faz sentido você gastar dinheiro público onde não há uso” e afirma que não vai aumentar a quantidade de infraestrutura para circulação de bicicleta.

Segundo relato no site Vá de Bike²³, Doria afirmou, em entrevista à rádio BandNews FM, que:

serão mantidas [as ciclovias]. E as ciclofaixas também. Só não serão mantidas onde elas não funcionam, quer dizer, *onde tem ciclovias sem ciclista não há razão de manter*, é um equívoco. Houve aí também uma volúpia, um excesso de quilometragem para cumprir meta da Prefeitura de São Paulo. Onde elas funcionam bem, elas serão mantidas e preservadas; onde não funcionam serão desativadas. E as ciclofaixas [operacionais de lazer] funcionam bem, de maneira geral, sem restrições e com os devidos cuidados e *sempre com o apoio do setor privado*, como já acontece (grifos nossos).

Já à rádio Bandeirantes²⁴, Doria afirmou que

Ciclovias e ciclofaixas serão mantidas *onde forem úteis, onde tiver ciclistas para utilizá-las*. O programa de ciclofaixas [de lazer] eu acho bom, porque é atividade de lazer, são áreas delimitadas com funcionamento em horários específicos e normalmente aos finais de semana. As ciclovias serão mantidas onde tiver ciclistas, tanto pela mobilidade quanto pelo lazer (grifos nossos).

É importante discutir a ideia apresentada por Doria de que seria necessário a ciclofaixa ser “útil”, ou seja, de existir demanda de ciclista pelo uso daquela via especificamente para que a delimitação de espaço se justificasse. A própria oferta da infraestrutura funciona, em si, como um estímulo, uma indução ao uso do modo, fenômeno que é denominado *demanda induzida*. Essa relação foi estudada por Goodwin (1996) e Noland (2001), entre outros, em relação ao aumento do volume de tráfego motorizado e à oferta de nova infraestrutura viária para carros. Assim, apesar da necessidade de ajustes, conforme pontuado no Capítulo 5, a política cicloviária e a infraestrutura implantada cumpre também o papel de promover o uso do modo, mostrando inclusive simbolicamente que é possível usar bicicleta.

De todo modo, ao indicar que seria necessário a comprovação de uso da via por ciclistas oferecer espaço para ciclista, Doria mostra uma resistência à política cicloviária *redistributiva*, realizada por Haddad. Ao mesmo tempo, mostra aceitação à política *distributiva*, indicando que seriam “mantidas e ampliadas” as ciclovias em canteiros centrais – que não têm o potencial para retirar o espaço do carro – e aplaudindo as Ciclofaixas Operacionais de Lazer – que funcionam “em horários específicos e normalmente aos finais de semana”. Ainda, ao indicar que continuaria realizando as operações “sempre com o apoio do setor privado”²⁵ reforça a centralidade da iniciativa privada na sua proposta de gestão.

A resistência de comerciantes e associações comerciais, já discutido no Capítulo 5, também foi incorporada no discurso de Doria. O Prefeito declarou, à rádio Bandeirantes²⁶, que ciclovia “prejudica fortemente o comércio, prejudica a economia, a manutenção de empregos e a oportunidade de sobrevivência dessas famílias [de comerciantes]”, particularmente “em áreas periféricas da cidade [onde] o comércio se ressentiu muito”. Com base nas declarações de Doria, o site Vá de Bike²⁷ montou “um panorama do que deve acontecer com as ciclovias nos próximos quatro anos de gestão municipal” e elaborou dois mapas (figura 6.2 a seguir) comparando a situação no final de 2016 com o “cenário possível de remoção de ciclovias, considerando as declarações do novo prefeito da capital paulista”.

²¹ Foi a primeira vez que um Prefeito da capital paulista foi eleito em primeiro turno.

²² Realizada em 3 de outubro de 2016. Disponível em: <<https://globoplay.globo.com/v/5348212/>>. Acesso em: 29/1/2021.

²³ Transcrição de parte da entrevista de João Doria à rádio BandNews FM realizada pelo site Vá de Bike. Não foi possível acessar o áudio da entrevista, pois já foi removido. Disponível em: <<https://vadebike.org/2016/10/joao-doria-retirar-ciclovias-sao-paulo/>>. Acesso em: 29/1/2020.

²⁴ Transcrição de parte da entrevista de João Doria à rádio Bandeirantes realizada pelo site Vá de Bike. Disponível em: <<https://vadebike.org/2016/10/joao-doria-retirar-ciclovias-sao-paulo/>>. Acesso em: 29/1/2020.

²⁵ Transcrição de parte da entrevista de João Doria à rádio BandNews FM realizada pelo site Vá de Bike. Não foi possível acessar o áudio da entrevista, pois já foi removido. Disponível em: <<https://vadebike.org/2016/10/joao-doria-retirar-ciclovias-sao-paulo/>>. Acesso em: 29/1/2020.

²⁶ Transcrição de parte da entrevista de João Doria à rádio Bandeirantes realizada pelo site Vá de Bike. Disponível em: <<https://vadebike.org/2016/10/joao-doria-retirar-ciclovias-sao-paulo/>>. Acesso em: 29/1/2020.

²⁷ Disponível em: <<https://vadebike.org/2016/10/mapa-ciclovias-podem-ser-retiradas-sao-paulo-joao-doria/>>. Acesso em: 29/1/2020.

Figura 6.2 | Comparação entre a situação de infraestrutura para circulação de bicicleta em 2016 e após as possíveis remoções, de acordo com as entrevistas de Doria à imprensa.

Fonte: Publicação no site *Vá de Bike* no dia 5/10/2016. Disponível em: <<https://vadebike.org/2016/10/mapa-ciclovias-podem-ser-retiradas-sao-paulo-joao-doria/>>. Acesso em: 29/1/2020.

Como resposta às declarações de Doria à imprensa, um grupo de cicloativistas realizou uma “pedalada pacífica”²⁸ até a casa do Prefeito eleito alguns dias após o resultado das eleições, no dia 5 de outubro 2016. Segundo a página criada no Facebook²⁹, o evento “foi concebido coletivamente em um post” e a página estaria “apenas reunindo as informações que foram debatidas lá”. Buscando se afastar da vinculação com a gestão 2013-2016 e do enquadramento da política cicloviária como sendo *de esquerda*, a descrição do evento frisa que seria “uma pedalada em nome da resistência cicloativista que vem de muito antes do Haddad, portanto uma pedalada que não tem cunho partidário ou de apoio a nenhum candidato, apenas de exigir pelos direitos dos ciclistas”. Com cartazes presos às bicicletas que continham frases como “ciclovias fica”, “nem um metro a menos” e “ciclovias – trocadilho de ciclovias e vida –, “para pedir que as ciclovias não sejam retiradas”³⁰, os ciclistas pedalaram até a casa de Doria.

O percurso e as performances que seriam realizadas no local, como o *die-in*³¹ realizado em frente à casa de Doria (figura 6.3 ao lado), foram também combinados através da página do evento. Apesar de se posicionarem como um grupo anterior à gestão Haddad, o levantamento do Vá de

²⁸ Segundo Vá de Bike, o grupo foi acompanhado de uma pessoa em um patinete mecânico. Disponível em: <<http://vadebike.org/2016/10/manifestacao-ciclistas-casa-joao-doria-protesto-retirada-ciclovias/>>. Acesso em: 29/1/2020.

²⁹ Disponível em: <<https://www.facebook.com/events/225426854539027/>>. Acesso em: 5/11/2018.

³⁰ Disponível em: <<http://vadebike.org/2016/10/manifestacao-ciclistas-casa-joao-doria-protesto-retirada-ciclovias/>>. Acesso em: 29/1/2020.

³¹ Ver Capítulo 4 para uma explicação sobre a performance do *die-in*.

Figura 6.3 | Cicloativistas realizam *die-in* em frente à casa de João Doria durante o protesto realizado no dia 5/10/2016.

Foto: Fabio Braga/Folhapress.

Bike³² indicou que a maior parte dos participantes do protesto eram ciclistas que pedalavam em São Paulo há menos de três anos. Em frente à casa, leram em voz alta uma carta que continha “revindicações (sic) como a permanência das ciclovias e o não aumento dos limites de velocidade”³³. O documento incluía não somente demanda por manutenção da infraestrutura já implantada e compromisso com ampliação da rede, conforme previsto no Plano de Mobilidade decretado por Haddad, mas também pedia por uma “divulgação e declaração pública [de Doria] a favor das ciclovias e ciclofaixas”, além de se posicionar contrariamente “à ‘privatização’, nos moldes que firam a Lei da Cidade Limpa” (MELLO, 2016). Doria não recebeu os ciclistas, tampouco mandou alguém para representá-lo – como Haddad havia feito em 2013, enviando o seu filho –, mas seu segurança recebeu a carta e indicou que entregaria ao Prefeito eleito.

Na sequência, Doria chamou os cicloativistas para uma pedalada no domingo seguinte, quando declarou aos repórteres: “Eu chamei o pessoal para esta pedalada. Pode colocar aí em letras garrafais: eu apoio os ciclistas. Defendo as ciclovias”. Assim, junto aos ciclistas, Doria abrandou o discurso afirmando que “as ciclovias devem ser ampliadas e as que estão instaladas serão mantidas, tudo isso pelo setor privado” como contrapartida por uso publicitário do espaço, além de prometer diálogo sobre a política. Os ciclistas também apresentaram a campanha Bicicleta faz bem ao Comércio e deram um adesivo-viral da campanha, que Doria colou no vidro do comitê de campanha. Ao mencionar a necessidade de revisão da infraestrutura implantada, Doria não colocou em termos de retirada do que não estaria funcionando, mas de “redesenho da malha” (LOBO, 2016). No entanto, essas promessas para os ciclistas se mantiveram no plano do discurso, pois, ao assumir, Doria buscou avançar na retirada de ciclofaixas, ainda que silenciosamente, como será apresentado mais adiante.

³² Disponível em: <<http://vadebike.org/2016/10/manifestacao-ciclistas-casa-joao-doria-protesto-retirada-ciclovias/>>. Acesso em: 29/1/2020.

³³ Disponível em: <<http://vadebike.org/2016/10/manifestacao-ciclistas-casa-joao-doria-protesto-retirada-ciclovias/>>. Acesso em: 29/1/2020.

No mesmo dia da pedalada, o GT Eleições 2016 chamou uma plenária, realizada no final de semana seguinte à eleição, “para discutir o cenário pós eleições para a mobilidade a pé e por bicicletas na capital paulista”³⁴ e organizar uma resistência às medidas propostas pelo novo Prefeito. Segundo relato no site Vá de Bilke³⁵, cerca de cem pessoas estavam presentes na plenária, “entre eles representantes de diversas entidades pela mobilidade a pé ou por bicicletas”, incluindo “Ciclocidade, Cidadeapê, Bike Zona Sul, Bike Zona Leste, Ciclo ZN, Vá de Bike, Bike é Legal, Bike Anjo, oficina comunitária Mão na Roda, Corrida Amiga, Cidades para Pessoas, movimento #OcupaCMTT, além de conselheiros da cidade”.

Os encaminhamentos dessa plenária³⁶ incluem ações para incidir no Estado, com propostas que podem ser classificadas dentro de três das quatro rotinas elencadas por Abers *et al.* (2014): (i) protestos e ação direta, dentro da proposta de “fazer ações diretas criativas, que surpreendam”; (ii) participação institucionalizada, propondo “participar das eleições nas Subprefeituras do CADES (Conselho de Meio Ambiente, Desenvolvimento Sustentável e Cultura de Paz), reforçar o diálogo com o #OcupaConselho e apoiar conselhos regionais e centrais (tais como o Conselho Municipal de Trânsito e Transporte – CMTT)”; e (iii) política de proximidade, com a proposta de “abrir uma frente de diálogo com o governo eleito”³⁷.

Além das ações direcionadas ao Estado, a plenária decidiu avançar também em frentes que poderiam ampliar “a construção de redes sociais e a [busca por] adesão de mais atores” para expandir “a base social e de recursos”³⁸ (GEELS; KEMP, 2012, p. 53) para as demandas. Nesse âmbito, as propostas podem ser organizadas em três tipos³⁹. A primeira frente era de articulação com outras pautas e entidades da sociedade civil, propondo “manter e fortalecer a Frente pela Mobilidade Ativa, buscando engajar mais entidades, coletivos e movimentos” e “juntar forças

na questão da travessia de pedestres em pontes e vias”⁴⁰. A segunda era de ampliar conceitualmente a luta, propondo “ampliar o discurso e a atuação da Mobilidade Ativa para que contemple também regiões periféricas” e “investir em uma aproximação com as Universidades”⁴¹, que poderiam contribuir com uma conceituação mais “técnica” ou “teórica” das demandas.

A terceira frente era de conduzir a disputa no âmbito do discurso, adotando o slogan “nenhum centímetro a menos, nenhum quilômetro por hora a mais” e propondo “ampliar os esforços de comunicação, seja fortalecendo a rede de mobilidade ativa, seja servindo como fonte para grandes veículos de imprensa”⁴². Um dos encaminhamentos nessa frente foi de disputar a ideia de “ciclovía ruim” colocada pelo novo Prefeito como aquela que, segundo ele, não tinha uso. Propuseram defender que “ciclovía ruim” seria aquela “que ainda não está conectada à rede cicloviária (sendo necessário conectá-las)”. Decidiram, também, expandir a campanha Bicicleta faz bem ao Comércio, que trazia a voz de comerciantes “amigos da bicicleta” para disputar a ideia defendida pelas associações comerciais de que a retirada de estacionamento havia prejudicado os comerciantes, mas a campanha não parece ter avançado.

De todo modo, segundo Soares⁴³, o acompanhamento mais ampliado do processo eleitoral, facilitado pela Cidade dos Sonhos, permitiu que, quando Dória foi eleito, o grupo “já sabia o que esperar”. Mas indica que foi uma surpresa “quando ele [Dória] anunciou o [Sérgio] Avelleda [para ser o Secretário de Transportes]”, era ciclista⁴⁴. Apesar disso, o discurso do novo secretário

⁴⁰ Disponível em: <<https://www.ciclocidade.org.br/noticias/860-nenhum-centimetro-a-menos-nenhum-quilometro-por-hora-a-mais-os-encaminhamentos-da-plenaria-mobilidade-ativa-em-sp>>. Acesso em: 21/9/2018.

⁴¹ É interessante notar que a aproximação com a universidade começou, no mínimo, a partir de 2013, durante a incidência no processo de discussão da revisão do Plano Diretor Estratégico de São Paulo e a participação no Movimento pelo Direito à Cidade no Plano Diretor, liderado por professores da USP. Após esse momento, os ciclistas chamaram uma professora da FAUUSP para um debate no final de 2014 sobre a Lei de Zoneamento, que estava em processo de revisão, e enviaram em parceria com o Laboratório de Espaço Público e Direito à Cidade (LabCidade) da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da USP um conjunto de propostas para a revisão da Lei. Disponível em: <<https://www.ciclocidade.org.br/noticias/625-ciclobate-a-importancia-da-lei-de-zoneamento-para-a-mobilidade-urbana>> e <<https://www.ciclocidade.org.br/noticias/632-cicloativistas-e-urbanistas-enviam-propostas-para-a-lei-do-zoneamento>>. Acesso em: 21/9/2018.

⁴² Disponível em: <<https://www.ciclocidade.org.br/noticias/860-nenhum-centimetro-a-menos-nenhum-quilometro-por-hora-a-mais-os-encaminhamentos-da-plenaria-mobilidade-ativa-em-sp>>. Acesso em: 21/9/2018.

⁴³ Entrevista concedida por Flávio Soares à autora em 9/10/2018.

⁴⁴ Avelleda havia dado entrevista à jornalista Sabrina Duran para o blog Na Bike da Época, Rede Globo, em 2012, quando era presidente do Metrô, e comentado ser ciclista. Entrevista concedida por Sabrina Duran à autora em 25/5/2020. Ver também reportagens no site Vá de Bike e Bike é Legal. Disponível em: <<https://vadebike.org/2016/11/secretario-transportes-mobilidade-ciclista-sergio-avelleda-sao-paulo/>> e <<https://bikelegal.com/2016/11/09/ciclista-sergio-avelleda-sera-o-secretario-de-transportes-de-sao>>

³⁴ Disponível em: <<https://www.ciclocidade.org.br/noticias/859-plenaria-agenda-pos-eleicoes-para-mobilidade-ativa>>. Acesso em: 29/1/2021.

³⁵ Disponível em: <https://vadebike.org/2016/10/plenaria-mobilidade-ativa-relato-fotos-video/?fbclid=IwAR2IswxLAOVjLG_iTqd_W_koeWsxLmBaCns-op_Hp9XwO_eNrHSsZlHP0aI>. Acesso em: 29/1/2020.

³⁶ Disponível em: <<https://www.ciclocidade.org.br/noticias/860-nenhum-centimetro-a-menos-nenhum-quilometro-por-hora-a-mais-os-encaminhamentos-da-plenaria-mobilidade-ativa-em-sp>>. Acesso em: 21/9/2018.

³⁷ Disponível em: <<https://www.ciclocidade.org.br/noticias/860-nenhum-centimetro-a-menos-nenhum-quilometro-por-hora-a-mais-os-encaminhamentos-da-plenaria-mobilidade-ativa-em-sp>>. Acesso em: 21/9/2018.

³⁸ Tradução própria do original em inglês: “the building of social networks and the enrollment of more actors” e “the social and resource base”.

³⁹ Disponível em: <<https://www.ciclocidade.org.br/noticias/860-nenhum-centimetro-a-menos-nenhum-quilometro-por-hora-a-mais-os-encaminhamentos-da-plenaria-mobilidade-ativa-em-sp>>. Acesso em: 21/9/2018.

rio se manteve alinhado com as propostas de Doria, especialmente em relação à velocidade das marginais, deixando claro que a nova gestão manteria a linha da campanha.

Em plenária, a Ciclocidade decidiu redigir “uma carta aberta, que conste a nossa agenda, pontue críticas de declarações já feitas” e publicá-la simultaneamente à “nota feita pela Cidadeapê”⁴⁵. A Carta⁴⁶, publicada em 24 de novembro de 2016, apresenta uma visão não restrita à bicicleta, mas incorporando questões mais amplas sobre política urbana, incluindo políticas “habitacionais, de uso e ocupação do solo, de inclusão social e de direitos humanos”. Afirmar a existência de “pelo menos 500 mil ciclistas urbanos” na cidade e ressaltar a necessidade de realizar políticas que tornem a “cidade mais democrática, inclusiva e diversa”. Questiona, também, o “discurso privatista (sic) [trazido por Doria] que poderá nos conduzir a um ponto irreversível de retrocessos e de perda do interesse público” e a afirmação do próprio Avelleda “de que não há relação entre aumento de velocidades e segurança viária”.

Por fim, reforça a relevância dos espaços de participação – o CMTT e a CT-B – como “espaços de fundamental importância para construção, acompanhamento e fiscalização das políticas públicas de mobilidade urbana em São Paulo” e se colocam abertos para “para dialogar e seguir construindo os processos participativos e decisórios dentro de uma visão que fortalece as instituições e coloca a sociedade civil a cada dia com mais protagonismo e influência nas decisões políticas” e alerta que os cicloativistas estarão “atentos e vigilantes pelos próximos quatro anos”⁴⁷.

Em 6 de dezembro de 2016, diversas entidades de ciclistas se reuniram com Avelleda – estavam presentes, entre outros, Aromeiazero⁴⁸, Bike Anjo, Bike é Legal, Bike Zona Leste, Bike Zona Oeste, Bike Zona Sul, Cebrap, CicloBR, CicloZN, conselheiros do CMTT da cadeira de ciclistas, ITDP Brasil, oGangorra⁴⁹ e Vá de Bike. Segundo relato⁵⁰, diversas questões foram

discutidas com o futuro Secretário, que “afirmou que há diretriz, inclusive do futuro prefeito, pela continuidade das políticas cicloviárias em implantação na cidade” e que Doria estaria olhando “com atenção a ampliação da rede cicloviária nas periferias e [para] fazer as conexões que ainda não existem ou que faltam”. A execução, entretanto, dependeria de ter recursos, pois havia sido anunciado contingenciamento de 25% do orçamento. Afirmar, também, que os espaços de participação seriam preservados, reforçando “a manutenção da dinâmica de reuniões que a Câmara Temática de Bicicleta tem tanto com o secretário de transportes e mobilidade quanto com o Prefeito” e sugeriu que a “a expansão cicloviária” fosse tema da primeira reunião do ano da CT-B.

Apesar das promessas de continuar a política cicloviária com atenção às periferias e de preservação dos espaços de participação, durante a primeira metade do mandato, a gestão fez exatamente o oposto, como será apresentado mais adiante. Ainda, a promessa de participação de Doria em algumas reuniões da CT-B tampouco se efetivou⁵¹. Já em relação à participação dos Secretários da SMT da gestão Doria-Covas na CT-B, Soares indica que Avelleda participou por algum tempo, João Octaviano⁵² não participou de nenhuma reunião, e Edson Caram⁵³ “só foi [a uma reunião] depois que o convencemos com o trabalho do GRSP [*Global Road Safety Partnership*] e da Auditoria Cidadã”. O trabalho da GRSP e da Auditoria serão tratados mais adiante neste capítulo.

paulo/». Acesso em: 29/1/2021.

⁴⁵ Disponível em: <<https://www.ciclocidade.org.br/noticias/871-ata-reuniao-geral-ciclocidade-novembro-de-2016>>. Acesso em: 29/1/2021.

⁴⁶ Disponível em: <<https://www.ciclocidade.org.br/noticias/872-carta-aberta-ao-futuro-secretario-de-transportes-e-mobilidade-do-municipio-de-sao-paulo>>. Acesso em: 29/1/2021.

⁴⁷ Disponível em: <<https://www.ciclocidade.org.br/noticias/872-carta-aberta-ao-futuro-secretario-de-transportes-e-mobilidade-do-municipio-de-sao-paulo>>. Acesso em: 29/1/2021.

⁴⁸ Aromeiazero é uma organização que “promove qualidade de vida e inovação social a partir de elementos como a bicicleta e a ocupação das ruas”. Disponível em: <<https://www.aromeiazero.org.br>>. Acesso em: 10/10/2019.

⁴⁹ Empresa criada por Aline Cavalcante para realizar “articulação de Rede e consultoria com foco em mobilidade urbana e qualidade de vida na cidade de São Paulo”. Disponível em: <<https://www.facebook.com/oGangorra/>>. Acesso em: 9/2/2021.

⁵⁰ Disponível em: <[https://www.ciclocidade.org.br/noticias/887-leia-o-relato-do-encontro-das-](https://www.ciclocidade.org.br/noticias/887-leia-o-relato-do-encontro-das-entidades-de-ciclistas-com-o-futuro-secretario-de-transporte-e-mobilidade-sergio-avelleda)

[entidades-de-ciclistas-com-o-futuro-secretario-de-transporte-e-mobilidade-sergio-avelleda](https://www.ciclocidade.org.br/noticias/887-leia-o-relato-do-encontro-das-entidades-de-ciclistas-com-o-futuro-secretario-de-transporte-e-mobilidade-sergio-avelleda)>. Acesso em: 29/1/2021.

⁵¹ Informação obtida por meio de consulta a atas da CT-B e confirmada por Soares em 2/2/2021.

⁵² Em abril de 2018, Avelleda foi substituído como Secretário Municipal de Mobilidade e Transportes por João Octaviano.

⁵³ Em janeiro de 2019, Caram substituiu Octaviano como Secretário da SMT, se tornando o terceiro a ocupar o cargo na gestão Doria-Covas. Em meados de 2020, Caram foi substituído por Elizabeth França, que havia sido Secretária de Habitação da gestão Serra-Kassab.

As velocidades das marginais e o início da gestão Doria

Na entrevista ao Bom Dia São Paulo (VEJA, 2016), logo após ser confirmado como o novo Prefeito de São Paulo, Doria afirmou que “na semana seguinte muda” a regulamentação das velocidades nas marginais, se referindo à primeira semana da gestão, e que só não mudaria “no dia seguinte porque nós precisamos mudar a sinalização”, conforme previsto no CTB. Sobre o restante da cidade, o Prefeito eleito indica que a redução implantada por Haddad seria mantida, mas seria avaliado “ponto a ponto [para decidir sobre] alguma necessidade de revisão”.

Questionado sobre a possibilidade de aumento de mortes de trânsito como consequência do aumento das velocidades, Doria afirma que essa ideia seria “uma falácia”, e que “com sinalização, com fiscalização, e com campanhas educativas, não haverá aumento, haverá decréscimo de acidentes e de vítimas”. No entanto, ao responder sobre a fiscalização e consequente emissão de multas para motoristas que ultrapassassem a velocidade limite, afirma que teriam menos multas e que “essa volúpia pela multa vai acabar”, mas indica que a fiscalização seria continuada, e que seriam retirados somente os

guardas civis metropolitanos em cima de viadutos, atrás de colunas ou atrás de árvores multando as pessoas, você vai ver a guarda civil metropolitana [...] fiscalizando, vigiando, protegendo o patrimônio público, protegendo a cidade, fazendo as rondas escolares, fazendo o acompanhamento nas unidades de saúde da Prefeitura.

Sobre as multas, é interessante tratar pontualmente de uma legislação promulgada pela gestão Doria no primeiro ano do mandato. No final de 2017, Doria aprovou a Lei 16.757/2017 que autoriza o executivo a “ceder os direitos creditórios relativos à arrecadação das receitas” (art. 25) que sejam originadas “da arrecadação das multas” (Lei 14.488/2007). Com isso, a Lei prevê a criação de uma empresa para emitir debêntures a “serem vendidos no mercado financeiro e, como garantia para o pagamento aos compradores dos papéis, oferece a previsão de arrecadação de recursos a serem obtidos com multas de trânsito durante seis anos” (ROLNIK; LEMOS, 2017). Em outras palavras, Doria estava financeirizando as multas de trânsito.

O uso de maneira arrecadatória havia sido questionado pela Promotoria de Justiça do Patrimônio Público e Social do MPE-SP em 2014 pela aplicação dos recursos para executar a política ci-

cloviária, construir terminais de ônibus e para financiar parte da estrutura da CET, tendo sido classificado como “indústria da multa” (ver Capítulo 5). A legislação proposta pela gestão Doria dava um passo adiante. Permitia o valor obtido com multas, que deveria ser destinado para segurança e educação do trânsito (Lei 9.503/1997, art. 320), fosse “utilizado para pagar juros de investimentos financeiros” – pois além do valor principal, as multas precisariam também pagar pelo adiantamento do valor.

Ainda, enquanto a proposta de multas “é que os infratores se eduquem e parem de infringir as normas”, portanto tendo como resultado esperado a redução de arrecadação, as multas serem usadas para pagamento de debêntures vai na lógica oposta. Ao serem garantias dos papéis, passam a ser encaradas dentro de uma “expectativa de arrecadação” e a Prefeitura passa a precisar “aplicar multas para poder pagar os investidores”, o que estaria “instituinto, assim, agora para valer, a mítica indústria da multa, com seus sócios, especuladores do mercado financeiro” (ROLNIK; LEMOS, 2017).

Retomar os limites anteriores foi amplamente questionado por ativistas e especialistas em mobilidade urbana, pois há consenso de que a medida vai no sentido contrário ao de oferecer maior segurança aos usuários da via (VELLEDA, 2016). Ainda em 2016, foram realizadas duas audiências públicas na CMSP, em 5/10 e 7/12, em nenhuma das quais a equipe da nova gestão participou (VELLEDA, 2016). Técnicos e representantes da sociedade civil que participaram das audiências “foram unânimes em defender a manutenção da velocidade atual”⁵⁴. No DMSC de 2016, os cicloativistas protestaram e afixaram faixas em duas pontes da capital: Estaiada e da Casa Verde (figuras 6.4 e 6.5 a seguir) que diziam “reduzir velocidade salva vidas – mobilidadeativa.org.br”.

Em mais uma tentativa de barrar o aumento das velocidades, em dezembro de 2016, diversas entidades da sociedade civil que “defendem a mobilidade por bicicletas e a pé”⁵⁵, elaboraram, coletivamente, “um dossiê de cerca de 300 páginas em favor da manutenção das baixas velocidades nas marginais e demais vias da cidade”⁵⁶. As entidades que participaram da construção do documento foram: Ciclocidade, Cidadeapê, Bike é Legal, Bike Zona Sul, IDEC

⁵⁴ Disponível em: <<https://psd-sp.org.br/saopaulo/audiencia-debate-limite-de-velocidade-nas-marginais-de-sao-paulo/>>. Acesso em: 30/1/2021.

⁵⁵ Disponível em: <<https://www.ciclocidade.org.br/noticias/890-entidades-entregam-dossie-de-300-paginas-ao-ministerio-publico-do-estado-por-considerarem-ilegal-a-volta-das-altas-velocidades-nas-marginais>>. Acesso em: 30/1/2021.

⁵⁶ Disponível em: <<https://www.ciclocidade.org.br/noticias/890-entidades-entregam-dossie-de-300-paginas-ao-ministerio-publico-do-estado-por-considerarem-ilegal-a-volta-das-altas-velocidades-nas-marginais>>. Acesso em: 24/9/2018. Documento com subsídios técnicos usados para elaborar o Dossiê disponível em: <<https://www.ciclocidade.org.br/biblioteca/file/131-dossie-aumento-das-velocidades-nas-marginais>>. Acesso em: 30/1/2021.

Figura 6.4 | Faixa afixada na ponte Estaiada, na Zona Sul, contra as altas velocidades nas marginais no Dia Mundial Sem Carro 2016.

Foto: Ciclocidade.

Figura 6.5 | Faixa afixada na ponte da Casa Verde, na Zona Norte, com cicloativistas erguendo suas bicicletas contra as altas velocidades nas marginais no Dia Mundial Sem Carro 2016.

Foto: Ciclocidade.

(Instituto Brasileiro de Defesa do Consumidor), Pé de Igualdade⁵⁷ e Sampapé. As entidades entregaram, então, para o promotor Cesar Martins, responsável, dentro do MP, por avaliar a proposta de Doria de reverter a redução das velocidades das marginais. O objetivo do dossiê era auxiliar o promotor com:

marcos legais que embasam a política de redução de velocidades; dados sobre mortes e violência no trânsito (em especial, relacionados às marginais); dados relativos à demanda real e reprimida da mobilidade ativa (mobilidade a pé e por bicicletas); e argumentos que buscam desconstruir a ideia das marginais como vias expressas⁵⁸.

Para complementar os subsídios técnicos usados para elaborar o Dossiê, a Ciclocidade e a Cidadeapé realizaram contagens nas duas marginais: na ponte Freguesia do Ó, sobre o rio Tietê e em um ponto da via local da Marginal Pinheiros, nos dias oito e treze de dezembro de 2016. Os relatórios de ambos os pontos indicam que as contagens foram realizadas por causa das propostas do Prefeito eleito de aumento das velocidades das marginais, “com o objetivo de levantar dados sobre o número de ciclistas e pedestres [que seriam] afetados pela mudança da política de velocidades”⁵⁹.

Publicaram, também, nota comentando negativamente os pontos apresentados para o programa “Marginal Segura”. Além de criticar as medidas de segurança para prevenir mortes, classificando-as como meramente paliativas, a nota questiona também a falta de “estudos que justificam tecnicamente o aumento dos limites de velocidade”⁶⁰. O argumento claramente se utiliza da mesma ideia apresentada de forma recorrente pela engenharia de tráfego sobre a “necessidade de estudos técnicos” para realizar medidas, algo que havia sido utilizado pelo próprio MPE-SP durante a gestão Haddad como tentativa de barrar a implementação da política ciclovitária. Nesse caso, entretanto, havia dados que mostravam que houve redução de ocorrências e mortes após a redução das velocidades, apresentados mais à frente.

De todo modo, segundo declaração de Guth (*apud* VELLEDA, 2016), nesse momento diretor da Ciclocidade, ao receber o dossiê, portanto, sem ter lido o documento ainda, o promotor afirmou

⁵⁷ Pé de Igualdade é um blog criado em 2014 dentro do portal Mobilize de autoria de Meli Malatesta.

⁵⁸ Disponível em: <<https://www.ciclocidade.org.br/noticias/890-entidades-entregam-dossie-de-300-paginas-ao-ministerio-publico-do-estado-por-considerarem-ilegal-a-volta-das-altas-velocidades-nas-marginais>>. Acesso em: 24/9/2018.

⁵⁹ Disponível em: <<https://www.ciclocidade.org.br/noticias/937-relatorio-de-contagem-de-ciclistas-ponte-da-freguesia-do-o-2016>> e <<https://www.ciclocidade.org.br/noticias/938-relatorio-de-contagem-de-ciclistas-marginal-pinheiros-2016>>. Acesso em: 24/9/2018.

⁶⁰ Disponível em: <<https://www.ciclocidade.org.br/noticias/891-nota-a-imprensa-sobre-o-programa-marginal-segura-nota-conjunta-entre-ciclocidade-e-cidadeape>>. Acesso em: 24/9/2018.

“que não faria nada para impedir (o aumento da velocidade), inclusive porque ele mesmo não estava convencido de que não seria uma boa medida”. Assim, mostrou que estava fechado “a mudar de opinião ou minimamente [a] tentar compreender o que estávamos entregando”.

Apesar das diversas ações realizadas pelos ativistas da mobilidade ativa, a gestão Doria se manteve firme no aumento das velocidades. Em 20 de dezembro de 2016, um dia após a entrega do dossiê, a equipe da nova gestão lançou o programa “Marginal Segura” que, apesar do nome, previa o aumento das velocidades como a medida central. Os membros do CMTT fizeram um pedido inédito⁶¹ – que foi ignorado pela SMT – por uma reunião extraordinária⁶² para que a Prefeitura apresentasse o Programa. Segundo Harkot⁶³, o objetivo para chamar a reunião do CMTT era reverter a decisão da Prefeitura de aumentar as velocidades das marginais. A reunião, realizada no dia doze de janeiro, se tornou um encontro fechado entre conselheiros e Sérgio Avelleda, então Secretário Municipal de Transportes, e não um evento público, como é o habitual. No encontro, ficou acordado que a reunião do CMTT seria realizada na semana seguinte e a pauta, pré-definida nessa reunião, ficou de acordo com a demanda dos conselheiros: Programa Marginal Segura⁶⁴.

Em seguida, no dia 17 de janeiro de 2017, Avelleda declarou, em entrevista ao Brasil Urgente, que os limites de velocidade das marginais estariam incompatíveis com a geometria das vias, e que o aumento estaria corrigindo o problema (SECRETÁRIO, 2017). De fato, é necessário que haja coerência entre a velocidade regulamentada da via e sua geometria: faixas mais largas induzem velocidades mais elevadas e vice-versa. Conforme apresentado no Capítulo 5, um dos pilares do programa *Vision Zero* é a readequação geométrica, associada à redução de velocidades e fiscalização para garantir respeito à regulamentação. Assim, a questão que estava errada nas marginais não era a velocidade regulamentada, mas a geometria que não havia sido readequada à redução do limite, por exemplo com faixas mais estreitas. Em outras palavras, era necessário realizar o ajuste na política *adequando a geometria das marginais às velocidades menores*, e não o contrário.

⁶¹ Foi “a primeira vez que [o CMTT] convoca uma reunião por iniciativa dos próprios conselheiros, dadas a urgência e a severidade do tema. Disponível em: <<https://www.ciclocidade.org.br/noticias/899-conselho-municipal-de-transito-e-transportes-convoca-reuniao-extraordinaria-para-debater-aumento-de-velocidades-nas-marginais>>. Acesso em: 24/9/2018.

⁶² Foi “a primeira vez que [o CMTT] convoca uma reunião por iniciativa dos próprios conselheiros, dadas a urgência e a severidade do tema. Disponível em: <<https://www.ciclocidade.org.br/noticias/899-conselho-municipal-de-transito-e-transportes-convoca-reuniao-extraordinaria-para-debater-aumento-de-velocidades-nas-marginais>>. Acesso em: 24/9/2018.

⁶³ Entrevista concedida por Marina Kohler Harkot à autora em 24/9/2018.

⁶⁴ Entrevista concedida por Marina Kohler Harkot à autora em 24/9/2018.

Ainda, em termos de resultado na redução de ocorrências e mortes, a redução estava mostrando números promissores. Ao longo de todo o ano de 2016, foram registradas 460 ocorrências nas marginais, sendo 21 vítimas fatais, enquanto, em 2015, havia sido 740 e 46, respectivamente. Assim, houve redução de cerca de 40% no número de ocorrências e pouco mais de 54% no de mortes. Assim, os dados corroboravam com a hipótese de que os limites de velocidades mais baixos teriam contribuído amplamente com a redução de ocorrências e mortes. No entanto, os dados haviam sido fornecidos pelo próprio Avelleda como um argumento de que, mesmo com a redução das velocidades, as marginais continuaram a ter ocorrências e mortes (FERRAZ; RIBEIRO, 2017).

Assim, porque as ocorrências e mortes continuavam a existir – ainda que em patamares muito inferiores –, a medida não teria sido bem sucedida e precisaria ser revista. Em outras palavras, o Secretário estava tentando justificar o aumento das velocidades usando dados que não serviam para justificar a medida. De todo modo, apesar de a gestão não assumir que o aumento das velocidades aumentaria o número de ocorrências e mortes, o Programa incluía, também, outros recursos para mitigar esse resultado – já esperado por ativistas e especialistas –, incluindo medidas como aumento de sinalização viária, disponibilização de ambulâncias do Serviço de Atendimento Móvel de Urgência (SAMU) para atendimento rápido em caso de ocorrências e mais agentes alocados para as marginais.

A reunião do CMTT ocorreu no dia dezenove de janeiro (REUNIÃO, 2017) conforme previsto, mas apesar de ter sido convocada especificamente para discutir o Programa e o aumento da velocidade das marginais, a pauta publicada pela Prefeitura foi muito extensa. Incluía o programa Marginal Segura, mas no meio de uma dezena de outros assuntos⁶⁵. Segundo Harkot⁶⁶, “era uma grande apresentação do que eram os planos para a secretaria e para essa pasta na gestão Doria”. Assim, apesar de a questão das velocidades terem sido discutidas na reunião, em meio às outras pautas, o apelo realizado pelos conselheiros não surtiu efeito, levando a Ciclocidade a entrar⁶⁷, então, com uma Ação Civil Pública⁶⁸ como último recurso para tentar barrar a medida.

⁶⁵ Além das apresentações e informe gerais, a pauta incluía: Principais Projetos da Secretaria, CET e SP Trans; Consulta ao CMTT sobre Projeto de Proteção ao Pedestre; Projeto Piloto de Melhoria dos Corredores de Ônibus; Regulamentação do Taxi Preto; Marginal Segura; Ações contra fraude na SPTrans; Ajuste das Tarifas do Transporte Público; Programa Estamos Juntos.

⁶⁶ Entrevista concedida por Marina Kohler Harkot à autora em 24/9/2018.

⁶⁷ Disponível em: <<https://www.ciclocidade.org.br/noticias/903-ciclocidade-entra-com-acao-na-justica-para-tentar-barrar-aumento-de-velocidades-nas-marginais>>. Acesso em: 24/9/2018.

⁶⁸ Petição disponível em: <<https://www.ciclocidade.org.br/biblioteca/file/227-acao-movida-pela-ciclocidade-para-seguranca-viaria-recebe-parecer-favoravel-do-ministerio-publico-federal>>. Acesso em: 30/1/2021.

Em 20 de janeiro, foi concedida uma liminar cautelar⁶⁹ em primeira instância em favor da Ação, portanto barrando temporariamente o aumento das velocidades das marginais. A justificativa da decisão foi de que “aumento dos limites de velocidade representariam ‘retrocesso social’ frente às evidências científicas e estatísticas dos benefícios produzidos pela redução dos limites de velocidade”⁷⁰. No entanto, a liminar foi derrubada alguns dias depois, a medida foi liberada, e o aumento do limite de velocidade foi efetivado em 25 de janeiro de 2017 nas vias marginais dos dois principais rios da capital paulista. Apesar da promessa de alocar uma frota de quatro ambulâncias e dez picapes de fiscalização e socorro, apenas uma picape foi disponibilizada, sob a justificativa de que os veículos ainda precisariam ser licenciados (FERRAZ; RIBEIRO, 2017).

Frente ao aumento de ocorrências e mortes nas marginais que se mostrou nos meses e ano subsequente, a gestão Doria ora negou a relevância ou precisão dos dados, ora indicou que estariam “dentro do esperado” e “sob controle” (GERAQUE, 2017) ou que seriam “atípicas” (STOCHERO, 2018). De todo modo, até fevereiro de 2021, a Ação Civil Pública segue em tramitação no Judiciário. Em todo caso, mesmo a gestão tendo sido bem-sucedida em aumentar as velocidades, o processo mostra uma sociedade civil com alto grau de organização e articulação, buscando diversos caminhos para conseguir seus objetivos. A coalizão de mobilidade ativa continuou realizando ações contra os retrocessos prometidos por Doria e a força desses atores parece ter pautado a abordagem da gestão em relação à política pública logo no primeiro ano, barrando os retrocessos e forçando a Prefeitura a levá-los em consideração.

Em 30 de março, Doria entregou a versão preliminar do Programa de Metas. Alguns vereadores da oposição criticaram particularmente o fato de serem poucas metas – cinquenta, enquanto a gestão anterior havia proposto 123 metas⁷¹ – e serem genéricas, sem mensuração clara ou referência inicial. O termo *bicicleta* era mencionado somente em uma única página do documento, dentro da meta denominada “Aumentar em 10% a participação da *mobilidade ativa* em São Paulo” (grifos nossos, SÃO PAULO, 2017a, p. 103), ou seja, colocando o uso da bicicleta dentro de âmbito maior de mobilidade ativa.

Durante a etapa de consulta pública, a Frente pela Mobilidade Ativa enviou propostas elaboradas coletivamente pelas entidades Ciclocidade, Cidadeapê, Greenpeace, Idec e Sampapé⁷². As propostas foram estruturadas em sete eixos, com amplitude de questões ligadas à mobilidade urbana e preocupação com a garantia de controle social⁷³, com uma meta fim e algumas metas meio, e ações para realizá-las. No geral, as metas eram mensuráveis e com temporalidade definida – por exemplo a meta fim do eixo sobre o sistema ciclovitário indicava que “o número de viagens realizadas por modo bicicleta” deveria ser dobrado “até 2020, crescendo em 18% ao ano (com relação ao ano anterior)” – mostrando estruturação do grupo que foi fruto da articulação da Cidade dos Sonhos, conforme pontuado anteriormente⁷⁴.

Além da amplitude, as propostas apresentadas eram bastante agressivas. No eixo sobre políticas ciclovitárias, demandam, por exemplo, “425 km de novas estruturas ciclovitárias na malha viária existente”, “4000 novos paraciclos ao longo de toda a Rede Ciclovitória Estrutural”, “estacionamento de bicicletas em todos os prédios públicos, para funcionários e pessoas em geral”, “Garantir a acessibilidade completa de ciclistas e pedestres em todas as pontes e viadutos da cidade”.

⁷¹ Disponível em: <<https://www.saopaulo.sp.leg.br/blog/prefeito-doria-entrega-plano-de-metas-na-camara-municipal/>>. Acesso em: 30/1/2021.

⁷² Disponível em: <<https://www.ciclocidade.org.br/noticias/916-sociedade-civil-apresenta-propostas-de-mobilidade-urbana-para-o-programa-de-metas-de-sao-paulo-2017-2020>>. Acesso em: 30/1/2021.

⁷³ Os eixos eram: Estruturação e qualificação da rede de mobilidade a pé; Transporte público coletivo; Expansão e qualificação da rede ciclovitária; Redução de mortes no trânsito; Emissões do setor de transportes; Participação e controle social; Ruas Abertas.

⁷⁴ Entrevista concedida por Flávio Soares à autora em 9/10/2018.

⁶⁹ Disponível em: <<http://bit.ly/AcaoCivilContraVelocidades>>. Acesso em: 29/1/2021.

⁷⁰ Disponível em: <<https://www.ciclocidade.org.br/noticias/912-atualizacoes-da-acao-civil-publica-sobre-o-aumento-das-velocidades-nas-marginais-tiete-e-pinheiros>>. Acesso em: 29/1/2021.

Nenhuma das propostas foi contemplada na versão final do Programa de Metas, que se limitou a estruturar de uma forma diferente as poucas propostas ligadas à bicicleta. Em reunião da CT-B, Guth reclamou com Avelleda que nada do que a Frente pela Mobilidade Ativa sugeriu havia sido incorporado ao Programa, tampouco o que havia sido prometido em campanha, por exemplo promessa de bicicletários nas estações de trem e metrô, mas Avelleda **não** se pronunciou sobre a questão. Cabe retomar que as sugestões dos cicloativistas para o Programa de Metas da gestão anterior tampouco foram incorporadas na versão final (ver Capítulo 5).

Associação: conflitos e projetos

A Ciclocidade passou por um processo de reestruturação, e realizou dois projetos que foram relevantes para a agenda da bicicleta. O primeiro era uma parceria com a Bloomberg Philanthropies para melhorar segurança viária. O segundo, discutido no final por ter sido realizado somente no final do segundo ano da gestão, foi uma auditoria, realizada pela Ciclocidade, da infraestrutura cicloviária. Já o processo de reestruturação da associação se iniciou logo no segundo semestre de 2017 e avançou até meados de 2018. Envolveu conflitos de gênero, a troca da diretoria e um impasse acerca das possibilidades de obter recursos para manter a Associação, a partir da decisão de associados de não permitir mais financiamento institucional do Itaú Unibanco.

Global Road Safety Partnership

Em 2017, a Ciclocidade propôs um projeto para o edital do GRSP da *Bloomberg Philanthropies Initiative for Global Road Safety*. Esse é “um programa multi-nação que objetiva reduzir fatalidades e lesões de ocorrências de trânsito, com suporte financeiro da *Bloomberg Philanthropies*”⁷⁵. Semestralmente, a iniciativa abre “editais voltados para segurança no trânsito em várias cidades do mundo”, inclusive para São Paulo. A Ciclocidade apresentou uma proposta que se tornou “o primeiro projeto a ser aprovado pela iniciativa a uma organização no Brasil”⁷⁶ e chamou a Cidadeapê para colaborar em uma das áreas previstas.

O projeto contou com duas grandes áreas: (1) levantamento e sistematização de dados; e (2) *advocacy*. A primeira foi destinada a realizar “um amplo levantamento e cruzamento de dados e informações que formem [...] um panorama geral sobre a discussão de velocidades e mortes no trânsito, assim como quais impactos a política de redução de velocidades tem tido em São

⁷⁵ Tradução própria do original em inglês: «multi-country programme that aims to reduce road crash fatalities and injuries, supported by Bloomberg Philanthropies».

⁷⁶ Disponível em: <<https://www.ciclocidade.org.br/noticias/963-relato-da-reuniao-geral-da-ciclocidade-agosto-de-2017>>. Acesso em: 2/2/2021.

Paulo”. Assim, foram feitos inúmeros pedidos de informação com base na LAI (Lei de Acesso à Informação), muitos dos quais foram negados e obtidos somente após recurso (em alguns casos sendo necessário recorrer algumas vezes). A sistematização dos dados foi incorporada à plataforma mobilidadeativa.org.br, que foi reformulada para receber as informações obtidas, analisadas e organizadas pelo projeto.

A segunda área incluía dois campos de incidência: uma com “ênfase maior no Legislativo” e outra direcionada à imprensa. A frente junto aos parlamentares buscou “criar uma frente de vereadores em defesa da mobilidade a pé e por bicicletas na capital paulista”, de modo que parlamentares:

atuem de forma a impedir que haja retrocessos nas conquistas relacionadas à mobilidade a pé e por bicicletas, respeitem as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana, o Plano Municipal de Mobilidade Urbana e o Plano Diretor Estratégico, trabalhem pela redução de mortes no trânsito e defendam políticas de acalmamento de tráfego e redução de velocidades⁷⁷.

Para a incidência junto à imprensa, foi realizado “um trabalho mais cuidadoso” que buscava “entender e, se preciso, transformar as mensagens que são veiculadas por ela. O objetivo é que as mortes no trânsito parem de ser banalizadas e entendidas socialmente como ‘aceitáveis’, quando deveriam ser alvo de planejamento constante e minucioso”⁷⁸. Assim, a primeira área serviu de subsídio para a segunda e por meio de um trabalho de articular ou ajustar a visão – processo social necessários no nível dos nichos (GEELS; KEMP, 2012) – sobre a segurança viária e os ativistas passaram a usar o projeto e seus produtos para pressionar a Prefeitura.

Em uma das reuniões do CMTT, os cicloativistas apresentaram o material produzido dentro da primeira área do projeto. Segundo Soares, Caram, na época ainda Diretor do DSV, estava presente na reunião e ficou interessado na análise das multas aplicadas por agentes, que mostrava a ausência de agentes nas periferias e concentração dentro do centro expandido. Quando substituiu Octaviano como Secretário, chamou os integrantes do Projeto do GRSP para uma reunião com a CET, na qual, já com a Auditoria Cidadã em mãos – a ser tratada mais adiante –, os cicloativistas rebateram os números apresentados pela CET sobre necessidade de manutenção com os resultados da Auditoria. Soares indica que Caram levou as informações levantadas pelos dois projetos da Ciclocidade para uma reunião com o Prefeito e que, a partir disso, Covas

“toma a decisão de fazer a manutenção” necessária e de centralizar o orçamento para execução de infraestrutura cicloviária na CET – até o momento disperso nas Subprefeituras.

Por meio do projeto GRSP, foi possível “encaixar toda a narrativa das ciclovias dentro da narrativa do Plano de Segurança Viária” o que ajudou a tirar “boa parte da resistência”⁷⁹. O GRSP também foi usado pelos cicloativistas para formar, durante as reuniões da CT-B e das associações, uma massa de ciclistas que passaram a ter “na ponta da língua os problemas de segurança viária”, construindo um “grande discurso” baseado nesses dados. Os ciclistas passaram a apresentar as informações em audiências públicas, o que, segundo Soares⁸⁰, contribuiu para atores contrários perceberem que havia algum sentido nas demandas apresentadas pelos ativistas da mobilidade ativa. Ainda, informados a partir do GRSP, ciclistas passaram a pautar de forma descentralizada a imprensa. Assim, não tinha mais uma organização “que monopoliza essa voz da imprensa, mas você tem vários coletivos ou ciclistas ou pessoas descentralizadas ativando esses jornalistas e fazendo esse trabalho de imprensa”⁸¹.

Financiamento institucional e conflitos de gênero na Ciclocidade

Em setembro de 2017, durante o Bicicultura realizado em Recife, uma das associadas da Ciclocidade foi assediada pelo diretor da associação. Esse caso se tornou um escândalo no cicloativismo brasileiro, levando não somente a uma nota de repúdio do GT Gênero da Associação⁸², mas também a UCB a demandar ação por parte da Associação. Após a pressão interna e externa, o diretor geral renunciou e Aline Cavalcante, que havia se afastado por causa do nascimento do seu filho, e Cyra Malta assumiram a diretoria até a realização de eleições internas. Ambas estavam na associação desde o início e, portanto, “trazia[m] o histórico da associação desde o começo”. Segundo Cavalcante, ser mulher era uma demanda do GT Gênero, mas também era necessário ser uma pessoa que ajudasse “a não implodir a associação”⁸³.

⁷⁹ Informação fornecida por Flávio Soares à autora em 2/2/2021.

⁸⁰ Informação fornecida por Flávio Soares à autora em 2/2/2021.

⁸¹ Informação fornecida por Flávio Soares à autora em 2/2/2021.

⁸² Na época, a autora participava do GT Gênero e fez parte da construção dessa nota.

⁸³ Entrevista concedida por Aline Cavalcante à autora em 26/8/2019.

⁷⁷ Disponível em: <<https://www.ciclocidade.org.br/noticias/963-relato-da-reuniao-geral-da-ciclocidade-agosto-de-2017>>. Acesso em: 2/2/2021.

⁷⁸ Disponível em: <<https://www.ciclocidade.org.br/noticias/963-relato-da-reuniao-geral-da-ciclocidade-agosto-de-2017>>. Acesso em: 2/2/2021.

Cavalcante, então, assume como diretora geral com Malta na diretoria financeira. Pontua, entretanto, que não entrou “para fazer a minha gestão, para fazer o que eu quero, foi só para limpar [o problema causado pelo homem que a antecedeu], repactuar, conversar, fazer reuniões de negociação, de gestão de crise”. Ainda, quando Cavalcante entra como diretora, percebeu que o diálogo com parceiros fluía bem com os homens da associação, mas não quando era ela tentando dialogar. Em outras palavras, quando ela tentava tratar sobre alguma questão, não avançava, mas quando a conversa era mediada por um homem, fluía. Indica, então, que parecia que, quando assumiu, teria passado a mover “uma estrutura do cicloativismo”. Indica que “a associação queria uma renovação” financeira e de gênero, mas “o movimento [mais amplo do cicloativismo] não queria”, queria manter o *status quo*. Para “o movimento era péssimo estar eu [Cavalcante] e a Cyra [Malta] ali questionando, perguntando, querendo saber” sobre as questões de gênero, de financiamento, dos projetos. Cavalcante indica que o jogo “estava dado, as relações estavam dadas, era assim que funcionava, como é que vinha uma pessoa agora [Cavalcante e Malta] e quer mudar?”⁸⁴.

Por movimento, Cavalcante indica que se refere a todo “o ecossistema, poder público, parceiros, empresas, todo mundo com quem a Ciclocidade tinha relacionamento, seja por projeto, seja por relacionamento institucional”. Sua entrada substituindo o antigo diretor gerou questionamentos “como se eu trouxesse uma coisa muito diferente, e eu não trazia uma coisa muito diferente”, pois “não era uma renovação, do ponto de vista de [...] conversar com empresa”, que “não era uma renovação do ponto de vista estrutural, eu não trazia nada de novo a não ser [o fato de ser] mulher”⁸⁵. No entanto, apesar de ser muito ligada ao grupo de cicloativistas mais atuante, majoritariamente formado por homens, “estar na diretoria me exigiu uma coerência como GT Gênero e com as violências que as mulheres sofrem” e percebeu “que não adiantava ser *brother* desses caras [os cicloativistas homens mais envolvidos], eles não me queriam, eles queriam um homem *brother*, eles não queriam uma mulher *brother*. Por mais que eu seja muito parecida com eles, em vários aspectos”⁸⁶.

Ao realizar esse processo transitório, Cavalcante e Malta precisaram resolver questões em diversos níveis da associação. Desde pendências de gestões passadas, até em relação às regras de constituição da entidade. Cavalcante indica que “o jeito que a associação foi criada, é um jeito machista e muito classista, porque o jeito que ela opera, poucas pessoas vão conseguir dar conta”. Como exemplo, menciona que “no Estatuto está proibido diretoria receber”, o que

define, portanto, “um perfil de associação que só vai assumir quem é privilegiado”⁸⁷. Assim, Cavalcante começou a tensionar para que a associação se profissionalizasse, pois “não dá para a Ciclocidade entregar esse tipo de incidência política no voluntário, porque alguém vai estar muito sobrecarregado, ou a gente vai ter que ter um perfil meio [como o antigo diretor], que tem tempo livre, que tem privilégios para poder dedicar muito tempo para isso. E se a gente quer renovar, a gente tem que mudar a base da associação”⁸⁸.

A partir de articulação interna de Cavalcante e Malta, a nova diretoria foi eleita com uma diretora geral mulher, mãe e preta, que foi “uma coisa radical para a Ciclocidade, [pois] nunca teve” alguém assim à frente da associação. Cavalcante avalia que, através desse processo, “a Ciclocidade passou por uma renovação”, pois “era uma pessoa nova” na frente da associação, inclusive por “não saber o histórico”⁸⁹ dos problemas da associação. O processo de reestruturação da Ciclocidade trouxe à tona as questões de machismo e classismo que vinham desde antes da sua institucionalização. O machismo presente na Bicicletada, por exemplo, havia estimulado a criação do Pedalinas, conforme debatido no Capítulo 3. Já o classismo se mostrou nas regras do Estatuto da Associação, acordadas em 2009 quando a entidade foi fundada, definindo um recorte de classe ao prever um trabalho voluntário para a diretoria.

Além do problema com o Estatuto e da reestruturação da diretoria, a gestão anterior havia deixado também um problema financeiro. Até 2017, a Ciclocidade recebia cerca de R\$200 mil do Itaú institucionalmente, ou seja, não vinculados a projetos e, portanto, sem necessidade de “comprovar nada para o Itaú”⁹⁰. No entanto, presença do Itaú era amplamente criticada por muitos associados, e pelo movimento mais amplo de cicloativistas, incluindo voluntários do MNR⁹¹. O questionamento era essencialmente baseado em um entendimento de que o Itaú estaria usando os cicloativistas para se apropriar de uma luta e que estava se sustentando por meio do reconhecimento, conquistado pela sociedade civil, da bicicleta como meio de transporte na política pública.

A diretoria da gestão anterior à de Cavalcante e Malta aprovou, então, no primeiro semestre de 2017, uma nova política de financiamento, segundo a qual a Ciclocidade não poderia mais receber recursos do Itaú Unibanco de forma institucional. No entanto, não definiu outra fonte para substituir a entrada que vinha do banco, pois, até a saída do diretor, “não tinha dado tempo da

⁸⁷ Entrevista concedida por Aline Cavalcante à autora em 26/8/2019.

⁸⁸ Entrevista concedida por Aline Cavalcante à autora em 26/8/2019.

⁸⁹ Entrevista concedida por Aline Cavalcante à autora em 26/8/2019.

⁹⁰ Entrevista concedida por Aline Cavalcante à autora em 26/8/2019.

⁹¹ Informação obtida em troca de e-mail de associados da Ciclocidade. A autora também participou de reunião na qual foi discutida esse desentendimento em relação ao financiamento do Itaú.

⁸⁴ Entrevista concedida por Aline Cavalcante à autora em 26/8/2019.

⁸⁵ Entrevista concedida por Aline Cavalcante à autora em 26/8/2019.

⁸⁶ Entrevista concedida por Aline Cavalcante à autora em 26/8/2019.

associação se reinventar financeiramente”. No entanto, Cavalcante pontua que as pessoas que haviam criticado e pontuado que “o Itaú era um problema” não voltaram para colaborar com a captação de recursos após o fim do patrocínio institucional do banco, pois “a galera só queria tirar o Itaú”, mas não tinham intenção de “construir nada de novo”⁹².

Frente à falta de outra opção de recursos, a nova diretoria passou a “driblar um pouco essa situação, para a Ciclocidade conseguir continuar existindo”⁹³. A associação passou a receber financiamento do Itaú por meio da realização de projetos. No entanto, com essa forma de financiamento, os recursos não passam de “vinte mil para um projeto, trinta mil para um projeto”, com entregas e contrapartidas, ficando 10% para cobrir os custos da associação. Assim, a Associação continuou sendo financiada indiretamente pelo Itaú, pois eram recursos para projetos e não patrocínio institucional, mas precisava enfrentar toda a burocracia ligada a receber recursos dessa forma: apresentar um projeto, mostrar os resultados e prestar contas.

As questões da fonte de recursos da Ciclocidade retomam uma questão mais profunda de financiamento de essas associações da sociedade civil. Na ausência de recursos públicos – como havia nos Países Baixos nas últimas décadas do século XX (ver Capítulo 4) –, ou de fundações filantrópicas que promovam um financiamento mais amplo, o recurso volta a ser originado na iniciativa privada interessada na pauta, neste caso, no banco. De todo modo, dentro desse contexto, a Ciclocidade se manteve mais afastada da incidência política entre o final de 2017 e meados de 2018, mas retoma com um projeto para qualificar o *advocacy*: a Auditoria Cidadã – discutida a seguir, que recebeu financiamento do Itaú nos moldes “por projeto”.

Auditoria Cidadã

Após a mudança de diretoria, a Ciclocidade realizou o projeto Auditoria Cidadã, no segundo semestre de 2018. O motivador foi a falta de diálogo e “de prioridade no assunto [da política ciclovitária] e o baixo interesse na execução dos projetos pela gestão municipal” até meados de 2018 e o objetivo era levantar e avaliar “o estado atual dos 484,8 km de infraestrutura ciclovitária

implantados na cidade” (CICLOCIDADE, 2018, p. 3) e ter subsídios para fazer um *advocacy* mais informado. O material produzido pela Auditoria Cidadã foi divulgado na mídia e apresentado para Edson Caram, então Secretário Municipal de Mobilidade e Transporte.

A coordenação de conteúdo foi realizada por Suzana Nogueira, que havia saído da CET no final do primeiro semestre de 2018, a coordenação geral foi realizada pela Ciclocidade⁹⁴, e o financiamento foi do Itaú Unibanco. O levantamento de campo dividiu a infraestrutura em seis áreas⁹⁵ (ver mapa 6.1 a seguir) e foi realizado por uma equipe de 33 ciclistas. Tanto os coordenadores, como os ciclistas que realizaram o levantamento foram selecionados por meio de editais abertos pela associação.

A avaliação da infraestrutura foi baseada no IDECICLO (Índice de Desenvolvimento da Estrutura Ciclovitária), metodologia desenvolvida pela Ameciclo (Associação Metropolitana de Ciclistas do Grande Recife), com adaptações para a realidade de São Paulo⁹⁶. A auditoria avaliou dezesseis⁹⁷ questões propostas pelo IDECICLO, e mais quatro que foram incluídas para complementar o Índice⁹⁸. Entre as diversas questões levantadas, cabe citar duas. A primeira é o grau de conservação do pavimento (mapa 6.2 a seguir). Apenas 22% estava com a pavimentação em perfeito estado e 24% apresentavam desde irregularidades que forçavam o ciclista a desviar – de buracos, por exemplo – até trechos totalmente esburacados ou inexistente. A segunda questão é o confinamento de parte da infraestrutura (mapa 6.3 a seguir).

Apesar de a maior parte da rede ser bastante acessível, ou seja, os ciclistas não terem dificuldade para entrar e sair, essa questão é relevante principalmente por duas razões. Ao facilitar o acesso, a infraestrutura se torna mais atrativa e mais útil para os ciclistas, pois o acesso à cidade é facilitado. A segunda questão se relaciona à garantia de segurança pública. Espaços confinados facilitam a ocorrência de diversos tipos de violências, pois, ao mesmo tempo que esses lo-

⁹⁴ Estão listados como parte da coordenação geral: Flavio Soares, Yuri Vasquez, Aline Cavalcante e Giuliana Pompeu.

⁹⁵ A divisão criada foi: Norte, Leste 1 (parte norte da Leste), Leste 2 (parte sul da Leste), Sul 1 (extremo sul), Sul 2 (que incorpora também o Centro), e Oeste.

⁹⁶ Além de ter uma malha muito mais ampla do que Recife (que naquele momento contava com menos de quarenta quilômetros), São Paulo também tinha tipologias diferentes, como ciclofaixas nas calçadas e calçadas compartilhadas.

⁹⁷ Confirmação da tipologia, velocidade regulamentada, cruzamentos, largura da faixa, situações de risco, sinalização vertical de regulamentação, o estado de conservação da estrutura de segregação, o tipo de pintura, estado de conservação da pintura, condições dos pictogramas, tipo de pavimento, estado de conservação do pavimento, traçado, obstáculos, sombra e se a via tem sentido único ou se é bidirecional.

⁹⁸ Geometria dos cruzamentos, semáforos, iluminação e se há confinamento, ou seja, se “a infraestrutura possui trechos que permitem emboscada”, portanto, impactando a segurança em relação a outras violências além do carro.

⁹² Entrevista concedida por Aline Cavalcante à autora em 26/8/2019.

⁹³ Entrevista concedida por Aline Cavalcante à autora em 26/8/2019.

cais ficam desprovidos do que Jane Jacobs denominou como “olhos da cidade” (JACOBS, 2001), a pessoa que for circular por esses caminhos não tem como sair de uma possível emboscada. Segundo dados obtidos pela Folha de São Paulo por meio de LAI (AMÂNCIO; MACHADO, 2017), a via onde houve mais roubo de bicicleta em 2016 foi a Av. Sumaré, seguida pela Av. Escola Politécnica. Ambas têm ciclovias no canteiro central e a Sumaré foi indicada pela Auditoria como tendo algum confinamento (ver mapa 6.3 ao lado).

Ainda, das dez vias com maior ocorrência de roubos de bicicleta em 2016, cinco têm ciclovia, sendo que todas são, ou no canteiro central, ou totalmente isolada da cidade. Além da Sumaré e Politécnica, já mencionadas, estão na lista as avenidas Prof. Fonseca Rodrigues e Henrique Chamma, na Subprefeitura de Pinheiros, ambas com ciclovia no canteiro central, e a Marginal Pinheiros, cuja ciclovia é também notória tanto pela falta de acesso (conforme já mencionado no Capítulo 4), como pelos roubos. A ocorrência de roubos e outras violências, como sexuais, não se explica apenas por quão isolada a via está. De todo modo, é interessante que algumas das vias indicadas no levantamento do jornal foram mapeadas na Auditoria Cidadã como tendo algum confinamento, muitos locais confinados ou sendo totalmente isolada (mapa 6.3 ao lado).

A Auditoria Cidadã subsídio para um *advocacy* baseado em informação e foi usada para pressionar a Prefeitura a realizar as manutenções necessárias. Ao ser apresentado para a CET, durante o período que Caram era Secretário da SMT, foi incorporado pelo órgão e serviu de subsídios para que a gestão investisse nas obras necessárias para conservar a infraestrutura já implantada e na decisão de centralização de recursos, conforme pontuado acima quando discutido o projeto GRSP.

Retrocessos e resistências

Em fevereiro de 2017, a Prefeitura suspendeu a implantação da ciclovía prevista para a Av. Ricardo Jafet⁹⁹. A suspensão foi pauta da primeira reunião da CT-B de 2017, durante a qual Avelleda afirmou não ter sido informado pela equipe de transição sobre essa ciclovía e que a “SMT e CET não sabiam da implantação” (REUNIÃO CT-B, 2017, p. 4). Defendeu que qualquer implantação deveria ser precedida de “discussão técnica interna” e de “consulta aos interessados (Câmara Temática e outros)”, mas que “não houve diálogo com a comunidade local” (REUNIÃO CT-B, 2017, p. 4). Essa ideia de que toda a população local envolvida deveria ser consultada havia sido defendida pelo grupo contrário à política cicloviária, como os comerciantes, e desconsidera a infinidade de obras que foram realizadas por todas as gestões sem que moradores tivessem sido consultados. Cabe ressaltar que a consulta popular é positiva, mas se for realizada para cada intervenção do poder público produziria ainda mais morosidade na implementação de políticas públicas.

Avelleda também informou que o plano cicloviário de São Paulo seria revisado, que seria “natural que ocorram erros” devido à “quantidade de ciclovias implantadas” na gestão passada, e que a revisão no plano cicloviário serviria “também, para identificar e corrigir os erros”. O Secretário resgatou que o CTB considera todas as ruas cicláveis e afirmou “que, apesar do (sic) mais seguro e ideal serem as ciclovias segregadas – [como as ciclovias na] Paulista, Berrini, Faria Lima –, é necessária a implantação de ciclorotas (sic) em outras regiões da cidade, priorizando sempre a segurança do ciclista”. Reforçou, também, “a necessidade de diálogo com os usuários das ciclovias, *mas também com outros grupos interessados no assunto*” (grifo nosso, REUNIÃO CT-B, 2017, p. 4). Ao incluir *outros grupos interessados*, o Secretário retira os principais interessados – os ciclistas – da centralidade do debate sobre a oferta de espaço para circulação com bicicleta.

Sobre essa questão, é interessante mencionar a pesquisa conduzida por Bruno (2020) em Eindhoven, Países Baixos, sobre as *Fietsstraten* (ruas de bicicleta, em português). São ruas indicadas como “de bicicleta”, onde, supostamente, os ciclistas teriam prioridade e os automóveis seriam “convidados” (em holandês, *auto te gast*). Bruno estuda uma das ruas onde foi implantado

o modelo e mostra que, apesar de ser, declaradamente, uma *rua de bicicleta*, os grupos de interesse que tiveram o maior grau de influência no processo de construção da proposta e implementação não foram os ciclistas.

O autor mostra que a incidência dos comerciantes no processo participativo para definição do projeto da rua estudada por ele foi amplamente orientada por pressupostos de automobildade – como a necessidade de tráfego de passagem e manutenção de estacionamento para carros – e, com isso, promoveu alterações drásticas na proposta inicial, resultando em uma intervenção às avessas. Inicialmente desenhada para priorizar e promover o uso de bicicleta, restringindo o acesso de veículos motorizados, transformou-se em um espaço compartilhado sem proteção adequada para os ciclistas, como uma ciclorrota, em uma via com mão-única para carros, mas com bicicletas compartilhando o leito carroçável inclusive na contramão. Após a implantação, a rua foi avaliada pelos ciclistas como sendo a pior rua da cidade.

Em março de 2017, Conselheiros do CMTT e da CT-B denunciaram que a gestão não estaria apresentando “respostas aos questionamentos feitos pelos membros dos colegiados, nem dado conhecimento de suas ideias e propostas para a mobilidade por meio de bicicletas” e “excluído os ciclistas do alegado processo de revisão da Política Municipal de Mobilidade por Bicicleta e Rede Cicloviária da Cidade de São Paulo” (GOMES, 2017a). Ainda, apesar de Doria ter afirmado “que não faria intervenções sem diálogo com usuários da bicicleta” (GOMES, 2017b), em 22 de março, um ciclista denunciou¹⁰⁰ a remoção da sinalização horizontal e vertical de uma ciclofaixa “de aproximadamente um quilômetro, no trajeto da rua Dr. Fausto de Almeida Prado Penteado com Av. Amarilis, no Morumbi” (GOMES, 2017b).

A Prefeitura Regional¹⁰¹ do Butantã emitiu nota declarando que a via estaria “passando por serviços de manutenção do pavimento, como operação tapa-buraco, com a massa asfáltica cobrindo parte da ciclofaixa”¹⁰². Segundo relato no site da Ciclocidade, “uma busca no site da Operação Tapa Buraco” havia mostrado haver somente uma solicitação do dia 8 de fevereiro de 2017 com prazo limite para atendimento até o dia 13 do mesmo mês. No entanto, entre 21 e 22 de março “houve pelo menos 4 operações na R. Dr. Fausto de Almeida Prado Penteado e outras 7 na Av. Amarilis/Dr. Winton Paes de Almeida”. Ainda, ciclistas que circulavam “diariamente

¹⁰⁰ Disponível em: <<https://www.ciclocidade.org.br/noticias/914-recapeamento-de-ciclofaixa-no-morumbi-deixa-rastro-de-duvidas-pelo-caminho>>. Acesso em: 31/1/2021.

¹⁰¹ A gestão Doria passou a denominar as Subprefeituras de Prefeituras Regionais, pois o termo *sub* implicaria também em “em sub povo, sub bairros e sub orçamentos” (DORIA, *apud* MANCUSO, 2016) e seria uma medida de descentralização. No entanto, nada além do nome foi alterado. Covas, ao assumir após saída de Doria para se candidatar a Governador do Estado, retomou o nome Subprefeitura.

¹⁰² Disponível em: <<https://www.ciclocidade.org.br/noticias/914-recapeamento-de-ciclofaixa-no-morumbi-deixa-rastro-de-duvidas-pelo-caminho>>. Acesso em: 31/1/2021.

⁹⁹ Disponível em: <<https://g1.globo.com/sao-paulo/noticia/prefeitura-suspende-construcao-da-ciclovias-na-avenida-ricardo-jafet.ghtml>>. Acesso em: 30/1/2021.

na ciclofaixa contam que ela não possuía buracos”, informação confirmada com “as próprias fotografias do site da Operação” (figura 6.6 abaixo) que não mostram nenhum buraco na via. As fotos mostram, entretanto, que a massa asfáltica que estava sendo aplicada pela Prefeitura não estaria “cobrindo *parte* da ciclofaixa”, como afirmado na nota da Prefeitura Regional, mas sim a faixa *inteira*, e somente ela.

Figura 6.6 | Montagem com fotos da Operação Tapa Buraco mostrando o estado da via e a ciclofaixa sendo retirada pela equipe da Prefeitura.

Fonte: Ciclocidade. Disponível em: <<https://www.ciclocidade.org.br/noticias/914-recapamento-de-ciclofaixa-no-morumbi-deixa-rastro-de-duvidas-pelo-caminho>>. Acesso em: 30/1/2021.

No dia seguinte, as placas – sinalização vertical – foram reinstaladas¹⁰³, mas nada da sinalização horizontal foi refeito. Apesar de a Prefeitura afirmar que faria a pintura novamente, em maio ainda não havia sido repintada. Segundo relato no site Vá de Bike, a Ciclocidade enviou, então um primeiro e-mail cobrando, sem receberem resposta. No início de maio, na 16ª reunião da CT-B, Daniel Guth aponta a remoção da ciclofaixa na Av. Amarilis como um dos retrocessos da gestão. É importante ressaltar aqui que essa informação não foi incluída no Relatório oficial da reunião, nesse momento publicado integralmente no site da Prefeitura¹⁰⁴.

¹⁰³ Disponível em: <<https://vadebike.org/2017/03/placas-sinalizacao-recolocadas-ciclovias-morumbi-sao-paulo/>>. Acesso em: 30/1/2021.

¹⁰⁴ Conforme pontuado no Capítulo 5, as atas das reuniões da CT-B publicadas no site da Prefeitura até 2016 não eram atas propriamente ditas, mas direcionavam ao site da Ciclocidade onde havia sido publicado um relato da reunião.

Os cicloativistas, entretanto, haviam transmitido a reunião em tempo real pelo Facebook, registrando, portanto, o questionamento. Elaboraram um relato próprio, no qual disponibilizam o vídeo¹⁰⁵. Esse evento mostra não somente uma desconsideração em relação à importância de registro de uma reunião oficial, realizada em um espaço de participação social criado dentro do Estado, mas também vai na mesma linha da reclamação de atores da sociedade civil de realizar as remoções “silenciosamente”. Por fim, foi enviado um novo e-mail e protocolado um ofício “destinado ao secretário Avelleda e ao presidente da CET, João Octaviano Neto, solicitando ‘com a maior brevidade possível a repintura da ciclofaixa e recolocação de toda a sinalização cicloviária’ no local”¹⁰⁶, sem que nenhuma repintura fosse realizada. Então, no dia 14 de maio, quase dois meses após a remoção, a “Ciclofaixa amanhece repintada pela população” com pictogramas de bicicleta e os dizeres: “feito pelo povo” e “nenhum cm a menos” (figuras 6.7 a seguir).

No início de abril, o vereador João Jorge, que já havia demandado “excluir mais de cem trechos na cidade toda” (ZYLBERKAN, 2017) – com apoio de outros vereadores da base do PSDB¹⁰⁷, como Aurelio Nomura e Mario Covas Neto que também demandaram remoções – apresentou o Projeto de Lei 223/2017 cuja proposta era alterar a Lei que criou o Sistema Cicloviário de São Paulo (Lei 14.266/2007). O PL foi aprovado como Lei 16.738/2017, em novembro. Na prática, cria empecilhos para qualquer expansão de infraestrutura cicloviária ao definir que “a implantação dos trechos cicloviários deverá ser *precedida pela realização de audiências públicas e pela apresentação de estudos de demanda, de viabilidade e de impacto viário*, os quais deverão ser integralmente divulgados em sítio eletrônico próprio” (grifo nosso, art. 1 – nova redação para a Lei 14.266/2007, art. 4, parágrafo único).

A Lei também praticamente inviabiliza a implantação de ciclofaixas ao determinar que o Sistema Cicloviário “deverá ser composto preferencialmente por faixas compartilhadas e ciclovias” a não ser “quando não houver indicação técnica” para ciclorrotas, ou falta de espaço ou recursos para a construção de uma ciclovia (art. 1 – nova redação para a Lei 14.266/2007, art. 6, parágrafo único). Considerando que avenidas largas com canteiro central, portanto passíveis de receberem ciclovias dentro dessa visão centrada no automóvel, são escassas e ciclovias no canteiro central são dispendiosas, na melhor das hipóteses, a política se resumiria à oferta de ciclorrotas na cidade, como era realizado pela gestão Kassab em 2011 (ver Capítulo 4).

¹⁰⁵ Disponível em: <https://www.facebook.com/watch/live/?v=1724225694262049&ref=watch_permalink>. Acesso em: 31/1/2021.

¹⁰⁶ Disponível em: <<https://vadebike.org/2017/05/ciclovias-ciclofaixa-removida-amarilis-fausto-prado-morumbi-repintura-ciclistas/>>. Acesso em: 30/1/2021.

¹⁰⁷ O Projeto de Lei foi proposto por João Jorge (PSDB), e outros vereadores foram incluídos “por requerimento”, todos do PSDB: Adriana Ramalho, Aline Cardoso, Aurelio Nomura, Claudinho de Souza, Eduardo Tuma, Fabio Riva, Gilson Barreto, Mario Covas Neto e Quito Formiga.

Figura 6.7 | Pintura da ciclofaixa na Av. Amarelis feita pelos ciclistas.

Foto: Mauricio Andrade/Bike Zona Oeste.
 Fonte: Vá de Bike. Disponível em: <<https://vadebike.org/2017/05/ciclovias-ciclofaixa-removida-amarelis-fausto-prado-morumbi-repintura-ciclistas/>>.
 Acesso em: 30/1/2021.

A justificativa do PL (JPL) é iniciada com três parágrafos que discorrem sobre os problemas do trânsito. Pontua a centralidade do tema de mobilidade urbana, a necessidade de repensar “o modo como as pessoas se deslocam em centros urbanos”, e os problemas decorrentes da “expansão da frota de veículos” – que teria sido “muito propiciada pelo desenvolvimento das nações”. Menciona também “custos imediatos decorrente do tráfico pesado” (JPL 223/2017, p. 1) e que:

no afã de buscar soluções viárias para as demandas de deslocamentos, deixou-se de pensar o espaço urbano enquanto um *ecossistema equilibrado*, composto por diversos elementos que devem guardar relações orgânicas entre si. Viadutos e túneis, enquan-

to grandes obras de arte, mostraram-se incapazes de solucionar problemas de circulação das megalópoles que construíram após a década de 1950 (grifo nosso, p. 1).

Sobre o Brasil, apresenta números do crescimento exponencial da frota entre a década de 1960 e o início do século XXI – passando de “20 veículos para cada 1000 habitantes” para “(121 veículos para cada 1000 habitantes”. Menciona, por fim, que esse “cenário local” estaria sendo agravado por “políticas atuais de maciça oferta de crédito para aquisição de veículos e a má intervenção dos agentes estatais no setor da habitação” e que isso estaria “apontando para um futuro cada vez mais caótico e menos orientado para o *desenvolvimento sustentável* das cidades brasileiras” (grifo nosso, p. 1).

Apesar do discurso aparentemente progressista que introduz a peça, indicando problemas de saturação do trânsito e de aumento da frota, e ressaltando a necessidade de um “ecossistema equilibrado” e de “desenvolvimento sustentável”, na sequência o PL afirma que:

o esforço recente para estabelecer ciclofaixas e ciclovias paulistanas é apenas mais um retrato de que é preciso projetar soluções para a mobilidade urbana de maneira menos açodada e mais consciente das etapas essenciais à consecução do interesse público e de uma saudável ocupação urbana. Em vez de se ter atingido um efetivo sistema ciclovitário, a implantação de ciclofaixas e ciclovias empreendida desde 2012 redundou mais em um verdadeiro ponto de conflito do que em um elemento de agregação dos cidadãos paulistanos (grifo nosso, p. 1).

Inclui como problemas que a infraestrutura implantada não teria relação com a “lógica de ocupação urbana e às atividades econômicas desenvolvidas no município”, pois “vias comerciais inteiras foram *afetadas* por ciclofaixas *sem qualquer demanda* que permitisse justificar a alocação do viário comentado naquele logradouro” (grifos nossos, p. 1). Em outras palavras, desconsidera que a existência de comércio seria, em si, uma justificativa para implantar ciclovias, pois são locais de interesse, nos quais há mais trânsito de pessoas – portanto, potencialmente também de ciclistas. Assume, assim, que motoristas seriam os clientes por excelência de um comércio de rua.

Cabe ressaltar aqui que essa ideia promovida por comerciantes aparece em inúmeros lugares onde uma política de redemocratização do espaço começou a ser implementada, como no caso estudado por Bruno (2020), relatado acima, e em Nova Iorque, nos EUA. A figura 6.8 a seguir mostra nova-iorquinos protestando contra as ciclofaixas (*bike lane*, em inglês), demandando que o fluxo não seja bloqueado (“*don’t block the flow*”), afirmando que ciclofaixas resultam em menos vagas (“*bike lane = fewer parking spots*”) e ressaltam a sua insatisfação contra a política de Sadik-Khan (ver Capítulo 5), indicando que o Departamento de Transportes (sigla D.O.T. em inglês) estaria fazendo uma “transformação radical” (“*extreme makeover*”) – mesma classificação dada pelo MPE-SP para a proposta de abertura da Paulista (ver Capítulo 5).

Figura 6.8 | Manifestação em Nova Iorque contra a política ciclovária da cidade.

Fonte: Schlanger (2010).

A reportagem de capa da edição de 28 de março de 2011 da New York Magazine, “Not Quite Copenhagen” (“Não exatamente Copenhague”, em português) (SHAER, 2011), classificou a disputa como uma “guerra de ciclofaixa” (“bike-lane wars”). Uma das pessoas entrevistadas pelo autor indicou que seria uma “guerra civil” (“civil war”). O texto de Shaer (2011) indica, também, que o New York Post, um jornal conservador de Nova Iorque, teria descrito as ciclofaixas como uma “invasão de guerreiros de lycra de pulso fraco, tendências socialistas e eurocentristas”¹⁰⁸.

Na capa da edição, a revista usou o termo *bikelash*¹⁰⁹ (figura 6.9 ao lado) para apresentar a matéria de Shaer (2011) sobre “como um pequeno bate-boca a respeito de ciclofaixas se tornou a mais nova guerra da cultura urbana”¹¹⁰. *Bikelash* é uma junção do termo *bike* (bicicleta em inglês) e *backlash*. Para esse uso, o dicionário Merriam-Webster define *backlash* como sendo “um movimento ou reação contrária violento e repentino”¹¹¹, assim, *bikelash* seria um movimento ou reação contrária violento e repentino à política ciclovária. No caso relatado por Shaer, a resistência é de alguns moradores contra uma ciclofaixa implantada junto ao Prospect Park, em um local de alta renda.

¹⁰⁸ Tradução própria do original em inglês: “invasion of socialist-leaning, Eurocentric, limp-wristed Lycra Warriors”.

¹⁰⁹ O termo não foi cunhado pela New York Magazine, já era usado pelos cicloativistas e em outras reportagens, como no texto de Vanderbilt (2011) “Rage Against Your Machine” (Raiva Contra Sua Máquina, em português), em referência à banda de Rock “Rage Against the Machine” (Raiva Contra a Máquina, em português).

¹¹⁰ Chamada em capa de edição da revista New York. Tradução própria do original em inglês: “how a little squabble over bike lanes became the newest urban culture war”. Disponível em: <<https://seresurbanos.blogfolha.uol.com.br/files/2015/04/capa-new-york-magazine-bikelash-620x454.jpg>>. Acesso em: 31/1/2021.

¹¹¹ Tradução própria do original em inglês: “a sudden violent backward movement or reaction”. Disponível em: <<https://www.merriam-webster.com/dictionary/backlash>>. Acesso em: 31/1/2021.

Figura 6.9 | Capa da edição de 28/3/2011 da New York Magazine.

Fonte: facebook.com/NewYorkMag.

Em 20 de abril de 2017, a CET publicou nota¹¹² por meio da conta da empresa no Facebook informando que estaria iniciando “um projeto de revitalização e revisão das ciclovias com o objetivo de garantir a convivência, com segurança, entre bicicletas e os demais veículos em São Paulo”. As vias seriam “melhoradas, outras ampliadas e, em alguns casos, serem transformadas em ciclorrotas”. Se apropriando da ideia defendida pelos cicloativistas de que o ideal seria o compartilhamento da via, a nota ressalta que “a Secretaria rechaça o conceito de que bicicleta só pode circular em via exclusiva” e que, segundo Avelleda, a ideia seria “construir uma cultura de compartilhamento de espaço e permitir que o ciclista trafegue com segurança pelos 17 mil quilômetros de ruas da cidade e não fique confinado apenas nos 498,3 quilômetros de vias destinadas aos ciclistas”.

A única via especificada pela nota foi a Rua da Consolação que, segundo a CET, seria “arriscada em sua descida justamente por conta da velocidade que o ciclista consegue adquirir neste ponto” – ou seja, seria a velocidade do ciclista, e não do motorista que seria arriscado – e indica que “uma das alternativas para a região é criar uma ciclorrota em outra via próxima”. A publi-

¹¹² Disponível em: <<https://www.facebook.com/CETSaoPaulo/posts/626653320878753>>. Acesso em: 31/1/2021.

cação recebeu 132 comentários, majoritariamente de ativistas da mobilidade ativa criticando, questionando a retirada da infraestrutura na Consolação, acusando a gestão de estar realizando “um desmonte da política cicloviária”, afirmando “nenhum centímetro a menos” e criticando o aumento das velocidades nas marginais, com ironias como: “Vai dar certo igual deu no aumento das velocidades nas Marginais”.

No mesmo dia da publicação da nota, Doria declarou à Folha de São Paulo (ZYLBERKAN, 2017) que a Prefeitura faria alterações na infraestrutura cicloviária, envolvendo “remanejamentos e troca de parte das pistas exclusivas por ciclorrotas” e que a primeira região seria a Vila Prudente, na Zona Leste. Essa demanda por remoção de infraestrutura cicloviária fazia parte do bloco reacionário às políticas cicloviárias no legislativo. Diversos vereadores enviaram demandas por retirada de vias para bicicleta: a Vereadora Edir Sales (PSD) enviou demandas para a Vila Prudente, junto a um abaixo assinado; Aurélio Nomura (PSDB) solicitou retirada de vias na Vila Mariana, Zona Sul; Mário Covas Neto (PSDB), indicou as ciclofaixas ao lado da Câmara Municipal, no centro; João Jorge (PSDB) demandou “excluir mais de cem trechos na cidade toda” (ZYLBERKAN, 2017). Segundo Avelleda, os pedidos que a SMT recebeu do legislativo para remover ciclovias e ciclofaixas somavam cerca de trezentos quilômetros¹¹³, ou seja, 75% da infraestrutura cicloviária da cidade. A mobilização de tantos vereadores e a somatória de quilômetros a serem retirados mostram que não era uma resistência localizada, mas uma mobilização ampla reacionária à política conduzida na gestão anterior.

Ainda no dia 20 de abril, Avelleda reforça, em entrevista ao G1, que a ciclofaixa da Rua da Consolação seria retirada e substituída por “uma ciclorrota alternativa”¹¹⁴. Alguns dias depois, em 24 de abril, o Secretário mudou o discurso e declarou ao colunista Leão Serva que não haveria alteração na Consolação. Segundo Avelleda, a ciclorrotas seria criada na Rua Frei Caneca – via paralela à Consolação – como uma alternativa “a mais”. Afirmou, ainda: “Não vamos eliminar ciclovias. Vamos criar ciclorrotas em ruas que não têm estrutura para ciclistas” (AVELLEDA *apud* SERVA, 2017).

Frente à nota da CET e às declarações do Prefeito e do Secretário à imprensa, a tradicional Bicicletada, realizada na última sexta-feira de abril, teve como mote protestar contra a remoção (figura 6.10 ao lado). Segundo relato do Vá de Bike, a Bicicletada contou com cerca de mil participantes, os ciclistas entoavam “vai ter ciclovia”, “retrocesso, não” e “cidade linda tem

Figura 6.10 | Ciclistas na Praça dos Ciclistas momentos antes do início da Bicicletada de abr. 2017.
Foto: Vá de Bike.

ciclovia”, fazendo alusão ao Programa Cidade Linda¹¹⁵ que a gestão havia lançado no início do ano. Realizaram um *die-in* na Av. Brig. Luís Antônio e seguiram para a residência do Prefeito, cujo acesso havia sido bloqueado com gradis pela Polícia Militar (PM). Na sequência, cerca de um terço do grupo voltou para a Av. Paulista e seguiu para a frente da casa de Avelleda, onde encontraram uma viatura da PM, mas sem bloqueio.

No domingo seguinte, 30/4, quando Doria saía de um evento na Av. Paulista, foi abordado por cicloativistas que apelaram para o Prefeito não tirar ciclovias, declarando “o pessoal está precisando de ciclovia na periferia. Não tire a ciclovia da Vila Prudente. Não tira a da Consolação. Põe ciclorrotas nas outras vias, mas não na Consolação”. Na sequência, uma cicloativista tentou dar flores para o Prefeito declarando que seriam uma “homenagem aos mortos nas marginais”. Doria não aceitou, a ciclista colocou para dentro do carro, pela janela, e o Prefeito jogou as flores no chão (figura 6.11 a seguir).

No dia seguinte, Doria compareceu à inauguração da Praça Ayrton Senna do Brasil – onde foi recebido por outros ativistas carregando flores – e entregou um buquê de flores verde e amarelo para Viviane Senna, irmã de Ayrton Senna. Declarou que, no dia anterior, tinham tentado entregar a ele “flores do mal”, e complementou dedicando-as “ao Lula, à Dilma e aos 14 milhões de desempregados do Brasil” (DORIA, *apud* REIS, 2017). Ao jogar as flores no chão, Doria mostrou ter entendido o ato da ciclista como uma agressão, e não somente uma crítica à medida adotada

¹¹³ Informação fornecida em reunião com cicloativistas em maio de 2017, da qual a autora participou.
¹¹⁴ Disponível em: <<https://g1.globo.com/sao-paulo/noticia/doria-estuda-acabar-com-ciclovia-da-consolacao-e-criar-ciclorrota-alternativa.ghtml>>. Acesso em: 31/1/2021.

¹¹⁵ Cidade Linda foi um programa de zeladoria urbana do município que envolveu, inclusive, a remoção de um mural na Av. 23 de Maio, “que tinha 5,4 quilômetros de extensão e foi realizado por mais de 200 artistas — foi encomendado em 2015 durante a gestão Fernando Haddad (PT), com investimento de cerca de R\$ 1 milhão”. Disponível em: <<https://catracalivre.com.br/cidadania/cidade-limpa-ou-cinza-cidadaos-reagem-para-protoger-arte-urbana/>>. Acesso em: 31/1/2021.

Figura 6.11 | Doria recusa flores entregues por cicloativista ironicamente como homenagem aos mortos das marginais.

Foto: Renato S. Cerqueira/Futura Press/Estadão Conteúdo.

por sua gestão. Ainda, ao associar as flores ao PT, partidarizou o ato, ou seja, buscou reforçar a ideia de que a política de Haddad não seria uma política de Estado, portanto a ser continuada como tal, mas uma política partidária, *do PT*.

Menos de um mês depois, mais uma ciclofaixa foi apagada, dessa vez no Bom Retiro. Novamente, tendo recebido explicações vagas¹¹⁶ e sem que a faixa tivesse sido repintada após quinze dias, mais uma vez os cicloativistas pintaram uma sinalização horizontal própria, dessa vez usando a técnica de stencil (figura 6.12 ao lado)¹¹⁷. Os cicloativistas passaram a denominar as ações da Prefeitura como sendo *bikelash*¹¹⁸.

As remoções passaram a ser respondidas com repintura realizada pelos ciclistas. Assim, frente à falta de diálogo e ameaça à política ciclovária, a política contenciosa (*contentious politics*) (TILLY, 2006), que haviam sido lateralizadas pela abertura da gestão anterior para os ativistas, como as pinturas de sinalização viária, voltam a ser realizadas pelos cicloativistas. Nesse mo-

Figura 6.12 | Pintura realizada por cicloativistas na ciclofaixa removida no Bom Retiro.

Disponível em: <<https://vadebike.org/2017/06/ciclovias-removidas-retiradas-bom-retiro-silva-pinto-bicicletinhas-sinalizadas-repintadas-populacao/>>. Acesso em: 30/1/2021..

mento, não eram mais *apenas* pictogramas pintados sobre o asfalto, como era realizado durante as Bicletadas (figuras 3.7), mas sinalizando especificamente faixas anteriormente demarcadas como ciclofaixa. Em outras palavras, a *intervenção visionária* (BOYD; MITCHELL, 2012) realizada pela gestão Haddad não havia somente mostrado que era possível realizar a política, havia institucionalizado *espacialmente* o local dos ciclistas no sistema viário, que não estavam dispostos a ceder de volta.

¹¹⁶ Disponível em: <<https://vadebike.org/2017/05/alerta-varias-ciclovias-em-sao-paulo-estao-sendo-removidas-silenciosamente/>>. Acesso em: 31/1/2021.

¹¹⁷ <https://vadebike.org/2017/06/ciclovias-removidas-retiradas-bom-retiro-silva-pinto-bicicletinhas-sinalizadas-repintadas-populacao/>.

¹¹⁸ Daniel Guth usa esse termo, por exemplo, em reunião da CT-B do dia 2/5/2021, transmitida ao vivo pelo Instituto CicloBR. Disponível em: <<https://www.facebook.com/Inst.CicloBr/videos/1724225694262049>>. Acesso em: 30/1/2021.

Retorno da política *distributiva* e a ressignificação da política ciclovitária

Em setembro de 2017, a Prefeitura implantou a primeira infraestrutura ciclovitária da gestão: duas Ciclofaixas Operacionais de Lazer. Um dos trechos tinha 3,5 quilômetros e foi demarcado ao longo do eixo R. Henrique Schaumann – Av. Brasil, ligando o Parque do Ibirapuera, na Zona Sul, à Av. Sumaré, onde a gestão anterior havia implantado uma ciclovia no canteiro central. O outro era na Zona Leste, um trecho com 9,6 quilômetros, acompanhando o Parque Linear Eng. Werner Zulauf, local que já contava com ciclovia permanente. Foi também desativado o trecho da Guarapiranga, na Zona Sul, que tinha cinco quilômetros (ver mapa 6.4 a seguir).

Ainda, durante uma reunião na qual Avelleda tentou convencer os cicloativistas a apoiarem a campanha Maio Amarelo¹¹⁹ de 2017¹²⁰, o Secretário declarou que as ciclofaixas teriam um novo aspecto na gestão Dória, sem a pintura vermelha na faixa inteira, mas somente duas faixas – uma branca e uma vermelha – nos bordos da ciclofaixa¹²¹. Cabe retomar que a cor da infraestrutura para circulação de bicicleta havia sido motivo de ação junto ao Tribunal Regional Eleitoral de São Paulo, sob alegação de que o vermelho adotado seria uma propaganda para o PT (ver Capítulo 5). Assim, mais do que uma simples repaginação, a mudança indica que o governo estava buscando ressignificar a política ciclovitária, de modo a aproximá-la da gestão naquele momento e distanciá-la da anterior. A mudança começou a ser implementada em janeiro de 2018, quando a Prefeitura apagou algumas ciclofaixas e as repintou seguindo o novo modelo (figura 6.13 ao lado).

Figura 6.13 | Ciclofaixa na Zona Norte em janeiro de 2018, após mudança de modelo.

Foto: Reprodução/TV Globo.

¹¹⁹ Maio Amarelo “é um movimento internacional de conscientização para redução de acidentes de trânsito”, que tem como objetivo “colocar em pauta, para a sociedade, o tema trânsito”. Foi criado em maio, pois foi em maio de 2011 que “a ONU decretou a Década de Ação para Segurança no Trânsito” e a cor “simboliza atenção e também a sinalização e advertência no trânsito”. Disponível em: <<https://maioamarelo.com/o-movimento/>>. Acesso em: 31/1/2021.

¹²⁰ Os cicloativistas estavam se recusando a apoiar a campanha por considerarem que era esvaziada de sentido, pois as medidas que a Prefeitura estava adotando até o momento, particularmente o aumento da velocidade regulamentada das marginais, iam de encontro à melhoria da segurança viária.

¹²¹ Informação fornecida em reunião com cicloativistas em maio de 2017, da qual a autora participou.

A iniciativa privada e serviços públicos para bicicleta

Os dois bancos seguiram financiando dois serviços públicos para bicicleta: o sistema de compartilhamento de bicicletas e as Ciclofaixas Operacionais de Lazer. Enquanto o sistema de bicicletas compartilhadas avançou, foi regulamentado e outras empresas começaram a oferecer o serviço, a ser discutido em seguida, as Ciclofaixas Operacionais de Lazer ficaram sem patrocínio durante praticamente um ano.

Em 2019, a Bradesco Seguros decidiu parar de patrocinar as Ciclofaixas Operacionais de Lazer. A empresa já havia tentado tirar “trechos periféricos” e, nesse momento, “o retorno já não era mais tão grande porque as pessoas estavam associando as bicicletas e patinetes à Yellow [apresentado adiante] e ao Itaú”¹²². Assim, na disputa entre os bancos pela associação da imagem da empresa à da bicicleta – o *bikewashing* discutido no Capítulo 4 –, o Itaú Unibanco saiu vitorioso. A Prefeitura publicou, então, uma nota no seu site informando que a Bradesco patrocinaria somente até o final de agosto e, a partir de então, a Prefeitura assumiria as operações¹²³. Informou, também, que havia aberto um “comunicado de manifestação de interesse para que empresas interessadas possam patrocinar as Ciclofaixas de Lazer de São Paulo” e que uma empresa havia entregado uma carta de interesse, conforme publicado no Diário Oficial (DOM-SP, 17/8/2019, p. 74).

A consulta ao CNPJ (Cadastro Nacional da Pessoa Jurídica) da empresa, denominada B&B Comunicação Eireli, mostra agência de publicidade como atividade principal, e “serviços de organização de feiras, congressos, exposições e festas” como atividade secundária¹²⁴. A data de abertura da empresa consta como tendo sido em 5/6/2019, portanto pouco mais de dois meses antes da Bradesco retirar o patrocínio. De todo modo, a proposta da empresa não avançou e as operações continuaram sem patrocínio privado até meados de 2020, quando a Uber se tornou patrocinador, reiniciando as operações em 19 de julho de 2020.

¹²² Entrevista concedida por Suzana Nogueira à autora em 17/7/2018.

¹²³ Disponível em: <<http://www.capital.sp.gov.br/noticia/nota-a-imprensa-13>>. Acesso em: 1/2/2021.

¹²⁴ Informações obtidas por meio de pesquisa do CNPJ da empresa, disponível na publicação no DOM-SP.

Cabe discutir duas questões acerca da mudança de patrocínio. A primeira é a notável falta de estabilidade do termo que definia o patrocínio, bem como a dependência de financiamento privado para uma medida que deveria ser uma política pública. A segunda é algo que já havia sido pontuado por cicloativistas: os gastos exorbitantes com algo que não deixa “legado para a cidade”¹²⁵. Com a saída da Bradesco, a Prefeitura precisou desembolsar recursos públicos para manter as operações viárias, enquanto os recursos previstos no orçamento de 2017 para manutenção, conservação e implantação de infraestrutura cicloviária (DOM-SP, 19/4/2017, p. 218) não haviam sido gastos.

Já os sistemas de compartilhamento de bicicletas, em setembro de 2017, foram regulamentados pelo Decreto 57.889/2017 baseado em uma Nota Técnica¹²⁶ elaborada pela Secretaria Municipal de Mobilidade e Transportes. O Decreto praticamente repetiu as diretrizes enunciadas no Plano de Mobilidade, mas incluiu a previsão de sistema com ou sem estação (sistema conhecido pelo termo em inglês *dockless*) e a oferta e operação através do cadastramento de Operadoras de Tecnologia de Transporte Credenciadas (OTTC), semelhante à forma usada pela Prefeitura para transporte privado de passageiro por aplicativos como Uber, Cabify e 99 Taxi. Em comparação ao modelo adotado na gestão anterior, a importância do papel das empresas na configuração do sistema se amplia – tendo maior liberdade para definir onde e como será oferecido o serviço – e distancia o poder público da posição de definidor da política pública de compartilhamento de bicicleta.

Seguindo o Decreto de 2017, o Comitê Municipal de Uso do Viário regulamentou o credenciamento das OTTC para exploração do serviço de compartilhamento de bicicletas através da Resolução 17, publicada no final de 2017. A Resolução incluiu os “dois sistemas concomitantes” previstos no Decreto: um com estações físicas e um sem estação. Como parte dos requerimentos, a Resolução incluiu a necessidade de atuação em regiões periféricas do Município (art. 4º, § 5º, alínea e) a ser indicada nos documentos para cadastramento e ofereceu estímulo financeiro para implantação de estações “fora do centro expandido, nas regiões periféricas, a um raio de até 600 metros de estações ou terminais de transporte público” (art. 9, parágrafo único), aplicando valor menor pelo uso do espaço público. Ainda, a Resolução limita também o valor a ser cobrado do usuário das bicicletas por uma hora de utilização das bicicletas a duas vezes o valor da tarifa de ônibus municipal, exige que seja aceito o Bilhete Único para liberar e/ou pagar pelo serviço (art. 11, inciso VIII) e que seja assegurada “a não discriminação dos usuários e promover amplo acesso ao serviço” (art. 11, inciso XII).

¹²⁵ Entrevista concedida por Aline Cavalcante à autora em 26/8/2019.

¹²⁶ Disponível em: <https://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/upload/transportes/cmuv/nota_tecnica_bike_compartilhada.pdf>. Acesso em: 26/3/2019.

É importante ressaltar que a opção pela oferta do serviço através de OTTCs, comparativamente aquele por concessões, pode favorecer a concorrência e evitar a necessidade de processos licitatórios morosos que poderiam resultar em maior demora para a oferta do serviço. No entanto, diferentemente do Uber, Cabify e 99, o usuário do sistema de bicicletas compartilhadas precisa estacionar o veículo ao final da viagem. No caso das bicicletas *dockless*, as bicicletas podem ser deixadas em qualquer lugar – respeitando regras definidas, como o não bloqueio de passeio público – e a oferta por diferentes OTTSs poderia promover competitividade e, possivelmente, apresentar resultados positivos para os usuários, como preços reduzidos para uso do serviço.

No entanto, apesar de evitar os processos licitatórios, o cadastramento não necessariamente resulta em uma autorização final para o fornecimento do serviço, pois a necessidade de delimitar áreas específicas para deixar as bicicletas *dockless* ou para colocar as estações ainda demandam autorizações específicas tanto da CET como de cada Subprefeituras onde a empresa vai operar. Isso se mostrou uma questão relevante para operadores de ambos os sistemas. Cipullo¹²⁷ afirma que, apesar da morosidade da licitação, ela oferece maior estabilidade para o contrato, se mostrando um modelo jurídico mais seguro particularmente em relação à duração, e mais agilidade uma vez concluído o processo licitatório, pois todos os espaços públicos a serem utilizados pelo sistema já vêm definido no contrato. Já no modelo de cadastramento de OTTCs, é necessário passar pelo processo burocrático para aprovação de locais de operação (locais das estações ou espaços destinados para estacionamento de *dockless*).

Ainda, os sistemas com estação ficam comprometidos se cada estação for gerida por uma OTTC diferente e as bicicletas não puderem ser estacionada em qualquer estação. Assim, para promover a competitividade nesses sistemas de modo que eles sejam complementares, seria necessário sistemas informacionais integrados e estações “neutras”, ou seja, nas quais fosse possível encaixar qualquer bicicleta. Nesse cenário, ou o poder público se responsabiliza pelas estações e as operadoras fornecem as bicicletas, ou seria necessário regulação mais assertiva, de modo a garantir integração real entre sistemas, ou seja, para que diferentes operadoras possam usar qualquer estação, incluindo as operadas e geridas por concorrentes. Desse modo, o novo modelo não colabora para resolver o problema que já existia com dois operadores de bicicletas compartilhadas com estações físicas (Bike Sampa e CicloSampa), como havia sido proposto no Edital de 2015.

Em janeiro de 2018, foram abertos os cadastramentos para oferta de sistema de compartilhamento de bicicleta e a M2 Soluções em Engenharia Ltda, pertencente ao Grupo TemBici¹²⁸, foi a

primeira empresa a se cadastrar como OTTC para exploração do serviço em São Paulo nos termos do decreto de 2017 (DOM-SP, 18/01/2018, p. 18). No final do mês, mais de dois anos após a publicação do primeiro edital de Chamamento Público para oferta do serviço, e quase dois anos funcionando com termo de autorização temporário, o sistema de compartilhamento de bicicletas Bike Sampa foi reinaugurado. Diferentemente do que havia sido previsto no Edital de 2015, e porque o novo instrumento legal criado para conceder o serviço de bicicletas compartilhadas não garantiu a integração entre os serviços baseados em estações, o CicloSampa continuou a funcionar independentemente do novo sistema, ou seja, os dois serviços não foram integrados. Assim, São Paulo continuou a contar com dois sistemas concorrentes e não integrados de compartilhamento de bicicletas com estação.

Em relação ao novo sistema do Bike Sampa, a área de cobertura, quantidade de bicicletas e estações foram reduzidas drasticamente com a reinauguração e troca de tecnologia das estações. Segundo Cipullo¹²⁹, o primeiro sistema de compartilhamento de bicicletas patrocinado pelo Itaú Unibanco “serviu como um teste para a gente entender qual seria o melhor modelo operacional”. Em entrevista ao blog São Paulo de Bike de O Estado de São Paulo (GOMES, 2018), Luciana Nicola, superintendente de Relações Governamentais e Institucionais do Itaú Unibanco, pontuou que o novo sistema seria implantado em locais onde o sistema antigo mostrou que há demanda. No novo sistema, a Zona Leste não receberia novas estações, pois aquela região era a que apresentava menos movimento no sistema anterior, alguns pontos sem nenhum uso. Ainda, apesar de a superintendente do Itaú indicar que o Tatuapé seria um local com “uma utilização interessante” por ter “uma dinâmica de um centro comercial, no qual as pessoas moram e trabalham”, o distrito também não recebeu estações.

Ainda segundo Nicola, a questão fundamental a ser priorizada no novo sistema seria o adensamento das estações¹³⁰. A TemBici – operadora que substituiu a Serttel em meados de 2017 – teria realizado um *benchmarking* que mostrou a densidade de estações como questão chave e orientou a decisão da empresa de estipular que a distância entre as estações deveria ser, no máximo, quatrocentos metros. A cobertura na Zona Oeste no sistema do Bike Sampa até 2016 apresentava média de distância entre estações menor do que quatrocentos metros (ver tabela 5.1 no Capítulo 5), ou seja, já estava dentro do limite de distância definido para o novo sistema em 2018.

Disponível em: <<https://bikeitau.com.br/termo-de-uso/>>. Acesso em: 29/3/2019.

¹²⁹ Entrevista concedida por Guilherme Cipullo à autora em 3/9/2019.

¹³⁰ Disponível em: <<https://sao-paulo.estadao.com.br/blogs/sao-paulo-na-bike/sao-paulo-comeca-a-operar-hoje-novo-sistema-de-compartilhamento-de-bikes/>>. Acesso em: 27/3/2019.

¹²⁷ Entrevista concedida por Guilherme Cipullo à autora em 3/9/2019.

¹²⁸ Segundo consta do Termo de Uso para utilização do sistema de bicicletas compartilhadas Bike Sampa.

Apesar da expansão que já havia sido alcançada até então pelo sistema anterior, com mais de 200 estações chegando até a Zona Leste, a nova operação começou com somente 25 estações “distribuídas em pontos estratégicos da cidade”, segundo notícia oficial publicada pela Secretaria Especial de Comunicação¹³¹. Ainda segundo a notícia da Secretaria, o então Secretário de Mobilidade e Transportes de São Paulo, então Sérgio Avelleda, descreveu o novo sistema de compartilhamento de bicicletas como um serviço que “beneficia a mobilidade em todas as regiões da cidade de São Paulo”, apesar de ser claramente concentrado espacialmente no Quadrante Sudoeste (ver mapa 6.5 a seguir).

O mapa 6.5 ao lado mostra que os locais escolhidos para o novo conjunto de estações seriam *estratégicos* do ponto de vista do interesse mercadológico para o banco: ao longo do Jardim Paulistano, entre a Avenida Faria Lima e a Marginal Pinheiros, e no Itaim Bibi. Além de ser o local com maior concentração de renda e melhores condições urbanas, é o local que foi privilegiado historicamente na oferta de infraestrutura e serviços urbanos (VILLAÇA, 1998). Assim, a reinauguração do sistema Bike Sampa continuou seguindo a lógica historicamente estruturante das cidades brasileiras: concentração de investimentos em infraestrutura e serviços nos bairros de classes de renda mais alta.

O relançamento do sistema Bike Sampa, em janeiro de 2018, contou também com o anúncio do programa Estação Bike. Dentro do programa, o sistema Bike Sampa disponibilizaria quinhentas bicicletas em cinco “terminais de transporte público de áreas com grande adensamento populacional”¹³² com empréstimo por até doze horas, para que a bicicleta fosse usada para ir do terminal até a residência no final do dia e devolvida no dia seguinte pela manhã. Segundo notícia oficial publicada pela Secretaria Especial de Comunicação, dos cinco terminais de ônibus definidos para receber o programa Estação Bike – Itaquera, Tatuapé, Capelinha, Jabaquara, Vila Nova Cachoeirinha – dois deveriam ter estações disponíveis a partir de março do mesmo ano. Em junho de 2018, foi inaugurada a primeira Estação Bike, no Terminal Cidade Tiradentes¹³³, local que não havia sido definido inicialmente para receber o programa.

Além da questão de localização das estações, enquanto o sistema anterior oferecia viagens gratuitas de trinta ou sessenta minutos, o novo sistema passa a oferecer planos: R\$8 para

¹³¹ Disponível em: <<http://www.capital.sp.gov.br/noticia/prefeitura-de-sao-paulo-inaugura-novo-sistema-do-bike-sampa-comecando-com-25-estacoes>>. Acesso em: 26/3/2019.

¹³² Disponível em: <<http://www.capital.sp.gov.br/noticia/prefeitura-de-sao-paulo-inaugura-novo-sistema-do-bike-sampa-comecando-com-25-estacoes>>. Acesso em: 26/3/2019.

¹³³ Noticiado nos sites Mobilize e Mobilidade Sampa. Disponível em: <<https://www.mobilize.org.br/noticias/11045/primeira-estacao-de-bikes-dentro-de-terminal-e-inaugurada-em-sp.html>> e <<https://mobilidadesampa.com.br/2018/06/estacao-de-compartilhamento-de-bicicletas-e-inaugurada-no-terminal-cidade-tiradentes/>>. Acesso em: 29/3/2019.

um dia, R\$15 para três dias, R\$20 o mensal e R\$160 para um ano. Os planos, entretanto, permitem a utilização das bicicletas por, no máximo, sessenta minutos, sendo necessário aguardar quinze minutos de intervalo para pegar uma nova bicicleta após a devolução ou pagar R\$5 por hora adicional caso o prazo não seja respeitado. A possibilidade de usar o Bilhete Único para retirar a bicicleta foi mantida no novo sistema, mas vinculada à contratação de um dos planos oferecidos.

A necessidade de uso de cartão de crédito para realizar o cadastramento continuou no novo sistema, mas como uma das opções. Caso o usuário não possua cartão de crédito ou não queira utilizá-lo, é possível realizar a contratação de um dos planos oferecidos presencialmente em um posto de atendimento, sendo necessário retornar ao local para renovação do plano contratado¹³⁴. Assim, o cartão de crédito seria um “facilitador”, e a única opção para a parte da população sem acesso a serviços de crédito bancário é gastar tempo e dinheiro com deslocamento para contratação e renovação do plano. Sobre isso é importante ressaltar que as pessoas de mais baixa renda são também as que gastam mais tempo em média no deslocamento diário, portanto são as que teriam menos tempo para ir presencialmente a um desses postos e fazer a contratação de tais serviços. Assim, apesar de o plano anual ser proporcionalmente mais acessível, a cobrança de plano para permitir o acesso às bicicletas compartilhadas é uma medida excludente que se soma às outras: limitação da área de cobertura àquela de maior renda, manutenção da exigência de cartão de crédito e falta de integração de fato com o transporte coletivo.

O sistema foi expandido rapidamente e, no final de 2018¹³⁵, o Bike Sampa já contava com mais estações do que havia sido implantada no sistema anterior, totalizando 260 estações e 2.600 bicicletas, seguindo o que havia sido noticiado no lançamento do sistema¹³⁶. A expansão do sistema não avançou para a Zona Leste, nem mesmo para o Tatuapé, conforme já havia sido indicado pelo Itaú. A expansão do sistema se restringiu ao Quadrante Sudoeste e, apesar de chegar no centro, era notavelmente mais denso na faixa entre a Paulista e a Marginal Pinheiros (mapa 6.6 ao lado).

Em abril de 2018, outras quatro empresas foram credenciadas como OTTCs para exploração do serviço de compartilhamento de bicicletas: BikeFacil Locações Ltda – ME, Serttel Soluções em Mobilidade e Segurança Urbana Ltda, Trunfo Comunicação Ltda. – operadora do sistema CicloSampa – e Yellow Soluções de Mobilidade Ltda. Em agosto de 2018, a Yellow – *startup*

¹³⁴ Informação fornecida pela Central de Atendimento a partir de contato telefônico em 29/3/2019.
¹³⁵ Inicialmente, o sistema havia sido expandido para a Vila Leopoldina, mas em 2019 houve retração do sistema nessa área, com remoção de algumas estações, e expansão para o centro.
¹³⁶ Disponível em: <<http://www.capital.sp.gov.br/noticia/prefeitura-de-sao-paulo-inaugura-novo-sistema-do-bike-sampa-comecando-com-25-estacoes>>. Acesso em: 26/3/2019.

criada pelo ex-CEO da Caloi em parceria com cofundadores do aplicativo 99 – introduziu o modelo de compartilhamento de bicicletas sem estações em São Paulo – as *dockless*.

A empresa havia sido criada no início daquele ano com o objetivo de entrar no mercado especificamente para oferecer o serviço de bicicletas (e posteriormente de patinetes) compartilhadas. Segundo Manuela Colombo¹³⁷, o modelo de negócio da Yellow era oferecer um serviço de mobilidade urbana com fins lucrativos e que seja autossustentável. Assim, a proposta é que a tarifa paga pelo usuário – ou algum subsídio do governo – fosse suficiente para cobrir os custos e investimentos para a oferta do serviço e gerasse lucro para a empresa. A antiga funcionária da Yellow pontuou, também, que dentro da empresa existe uma perspectiva de conseguir “patrocínio para operações em lugares que provavelmente não se pagariam sozinhos”, para tanto, consideram “trabalhar com empresas que queiram também atuar na periferia e não estejam ainda atuando, ou já estejam atuando, mas de forma isolada” para promover a oferta do serviço.

Diferentemente dos sistemas com estação, as bicicletas da Yellow são liberadas por um equipamento preso ao quadro que é acionado por um aplicativo de celular. Para definir o modelo de negócio e a forma de operar no espaço público, a Yellow conduziu uma pesquisa, no âmbito operacional e jurídico, em outras cidades onde já funcionavam sistemas *dockless*. A grande questão que se colocava nesse modelo operacional é onde as bicicletas ficariam estacionadas entre viagens para não reproduzir, por exemplo, o modelo chinês, no qual o espaço público foi tomado pela frota de bicicletas sem estação. Segundo Colombo¹³⁸, esse material foi apresentado para a Prefeitura de São Paulo para contribuir com o argumento do pertencimento da bicicleta no espaço público como veículo e, portanto, também podendo usufruir do espaço destinado a carros e motos.

Segundo ela, João Octaviano, então Secretário de Mobilidade e Transportes de São Paulo, foi convencido de que o espaço destinado para estacionamento de bicicletas não deveria ser a calçada, mas que algumas vagas para carro deveriam ser convertidas para tal. Isso, entretanto, levou a um segundo impasse que era sobre as vagas de Zona Azul, pois são vagas que geram receitas para a Prefeitura. Assim, o acordo entre Yellow e Prefeitura foi de utilizar vagas para carro que não estivessem demarcadas como Zona Azul e, tendo definido as vagas, solicitar o Termo de Permissão de Uso (TPU) em cada Subprefeitura para os espaços definidos, mesmo processo burocrático pelo qual a TemBici precisou passar para implementar o Bike Sampa no início de 2018.

¹³⁷ Entrevista concedida por Manuela Colombo à autora em 26/8/2019. Manuela Colombo começou a trabalhar na Yellow em fevereiro de 2018, sendo a segunda funcionária da empresa. Atualmente trabalha desenvolvendo projetos com comunidades do entorno da atuação da empresa.

¹³⁸ Entrevista concedida por Manuela Colombo à autora em 26/8/2019.

Segundo Colombo¹³⁹, “claramente não havia um alinhamento entre as Subprefeituras sobre como o tema deveria ser tratado em termos de convivência no espaço público”. Em algumas Subprefeituras, como Pinheiros e Vila Mariana – que são as Subprefeituras onde a política ciclovária começou a ser implementada de forma mais sistemática¹⁴⁰ –, houve uma boa receptividade, mas nas outras três (Butantã, Santo Amaro e Sé), o tema ainda se mostrava muito novo¹⁴¹. Ela pontua também que por causa do modelo do sistema ser sem estação, o uso seria muito orgânico e seria complicado firmar um TPU específico para uma área delimitada, pois a chance de o destino final da viagem ser outro próximo era alto. No entanto, como esse era o único modelo possível para as Subprefeituras, o processo foi conduzido dessa forma e algumas vagas foram pintadas pela Yellow como “áreas para bicicletas públicas compartilhadas” de forma genérica, sem demarcação de que fossem específicas para a Yellow, com a promessa, por parte da Prefeitura, de que as empresas que viessem posteriormente fariam o mesmo trabalho em outras vagas.

Tendo em vista a maneira engessada e falta de alinhamento interno tanto das Subprefeituras como da CET e SMT para lidar com a questão, associado a uma pressão dos investidores para começar logo a operação, a Yellow foi atrás também de parceiros privados – comércios de rua como supermercados, postos de gasolina e estacionamentos – para oferecer espaços privados para guarda das bicicletas. Para o comércio seria positivo por trazer fluxo de clientes e para a Yellow foi uma maneira de não depender puramente da política pública.

Além dos diálogos e negociações com a Prefeitura para viabilizar a operação, a Yellow montou, ainda no início de 2018, uma área dentro da empresa denominada “Comunidades”, cujo objetivo era cuidar do impacto social interno e externo da empresa, promovendo uma interação com comunidades vulneráveis no entorno da área de atuação da empresa. A área foi demarcada a partir de fatores como existência de “uso misto, comércio e habitação, infraestrutura ciclovária, topografia” e englobava desde o “Butantã ali na USP até a região de Santo Amaro, pegando tudo: Pinheiros, Itaim, aquela faixa toda que pega a Faria Lima”¹⁴².

Para desenvolver os trabalhos junto às comunidades locais, a Yellow firmou parceria com a ONG Aromeiazero e um mês antes do lançamento das bicicletas a empresa e a ONG realizaram “um mapeamento das comunidades vulneráveis” dentro da área delimitada para atuação da em-

¹³⁹ Entrevista concedida por Manuela Colombo à autora em 26/8/2019.

¹⁴⁰ Ainda que alguns poucos trechos curtos tenham sido implantados em anos anteriores, foi nas Subprefeituras que se inicia a implantação de infraestrutura permanente ou temporária para circulação de bicicleta de forma mais sistêmica, se iniciando com a Ciclofaixa Operacional de Lazer na de Pinheiros, seguida pelas ciclofaixas e ciclorrotas de Moema, na Subprefeitura da Vila Mariana.

¹⁴¹ Entrevista concedida por Manuela Colombo à autora em 26/8/2019.

¹⁴² Entrevista concedida por Manuela Colombo à autora em 26/8/2019.

presa. A Aromeiazero ajudou a área de Comunidades da Yellow a selecionar e formar o “time de guardiões” – funcionários com um aplicativo próprio que contribuem explicando para as pessoas como utilizar o serviço, realizando pequenos reparos na rua, e avisando a equipe quando alguma bicicleta precisa ser retirada para ser levada para conserto. Ainda segundo Colombo, o Brasil foi pioneiro em trazer essa proposta de inclusão interna e externa e a proposta era expandir isso para os outros países da América Latina onde a empresa atua.

Em relação ao custo do serviço, assim como o sistema oferecido pela TemBici com patrocínio do Itaú, o sistema de Yellow também não conta com período de gratuidade, mas os valores cobrados para o uso das bicicletas convencionais são relativamente reduzidos para o uso eventual (R\$1 por 15 minutos). Já para o uso dos patinetes, que foram introduzidos posteriormente como será discutido a seguir, o custo é mais elevado: R\$3,00 para liberar o veículo e mais R\$0,50 por minuto de uso, somando R\$10,50 para o mesmo período definido para as bicicletas convencionais.

O sistema da Yellow se diferencia daquele patrocinado pelo Itaú Unibanco também em relação ao acesso a serviços de crédito bancário. Para liberar as bicicletas e patinetes da Yellow não é necessário ter cartão de crédito, mas sim um celular tipo smartphone. O aparelho é usado para liberar os equipamentos e gerenciar os créditos adquiridos. Os créditos, por sua vez, podem ser adquiridos através de diversos meios de pagamento: cartão de crédito, boleto bancário, transferência via PayPal ou em estabelecimentos parceiros da empresa (mapa 6.7 ao lado). Segundo Colombo¹⁴³, a opção de pagamento em dinheiro foi uma premissa da empresa desde o início, como uma forma de ampliar o acesso ao serviço para as pessoas desbancarizadas.

A operação se iniciou com quinhentas bicicletas liberadas pela empresa no centro do Quadrante Sudoeste – ao longo da Faria Lima, no Itaim Bibi e na Vila Olímpia – e, inicialmente, sem restrição de área de atuação. Em outras palavras, as bicicletas poderiam ser liberadas e conduzidas até bairros mais distantes e, segundo informação do G1, em tais situações a bicicleta seria “provavelmente [...] levada de volta à área inicial pela empresa”¹⁴⁴. Em setembro de 2018, a Folha de São Paulo publicou, com base nos dados da própria Yellow, reportagem relatando que as bicicletas do sistema estavam se espalhando pela cidade (ver mapa 6.8 a seguir), sendo usadas “em bairros do extremo da zona sul como Cidade Dutra, Capão Redondo, Jardim São Luís e Grajaú, da zona leste como Ermelino Matarazzo, Itaim Paulista e São Mateus, e zona norte como Brasilândia, Pirituba, Jardim Peri e Jardim Vista Alegre, entre outros” (CAVENAGUI, 2018).

¹⁴³ Entrevista concedida por Manuela Colombo à autora em 26/8/2019.

¹⁴⁴ Disponível em: <<https://g1.globo.com/sp/sao-paulo/noticia/2018/08/02/sistema-de-bicicletas-compartilhadas-que- ficam-soltas-pela-cidade- estreia-em-sp. ghtml>>. Acesso em: 29/3/2019.

Mapa 6.7 | Pontos de venda créditos Yellow por porcentagem de estabelecimentos.

Fonte: Mapa fornecido por Luiz Marcelo Teixeira Alves, funcionário da Grow, em 2/10/2019

A partir de outubro de 2018, entretanto, a empresa delimitou um perímetro de atendimento (ver mapa 6.9 a seguir) e passou a cobrar multa dos usuários que estacionassem fora da área. Segundo Luiz Alves¹⁴⁵, a Yellow errou ao prometer algo que não seria capaz de cumprir, pois o resultado de não ter delimitado uma área foi a queda na densidade de bicicletas, o que começou a inviabilizar a operação. Ainda segundo Alves, o sistema de rastreamento apresentava risco de parar de funcionar se a bicicleta ficasse mais de 48 horas sem ser exposta ao sol – meio pelo qual o equipamento para rastreamento é recarregado –, o que faria com que o veículo não pudesse mais ser localizado.

Além das bicicletas compartilhadas, ainda em 2018 surgiram diversas *startups* oferecendo serviços de compartilhamento de patinetes elétricos. A Ride foi a primeira a lançar a frota em São Paulo, mas logo foi seguida pela Scoo e pela Yellow. No ano seguinte, veio a Lime, empresa parceira da Uber e com sistema ligado ao Google Maps. Todas as empresas lançaram seus serviços no eixo composto pelas avenidas Paulista, Faria Lima, Berrini e Parque do Ibirapuera. Em outubro de 2018, a Ride e a mexicana Grin anunciaram fusão, que foi efetivada em dezembro do mesmo ano. Em 2019, foi a vez da Yellow se fundir à Grin, dando origem à holding Grow

¹⁴⁵ Entrevista concedida por Luiz Marcelo Teixeira Alves à autora em 26/8/2019. Funcionário da Yellow.

Mobility Inc. A partir do início de 2019, a Grow passou a oferecer também o compartilhamento de bicicletas elétricas. O perímetro de cobertura delimitado pela Yellow para os patinetes elétricos foi ainda mais restrito, como pode ser observado no mapa 6.9 ao lado.

A febre de patinetes elétricos foi tão alta que, em dezembro de 2018, o vereador Adilson Amadeu do PDT (Partido Democrático Trabalhista) apresentou um Projeto de Lei para regulamentar o “licenciamento e emplantamento de bicicletas, patinetes ou similares quando motorizados ou eletrificados” para trafegarem nas ruas (PL 631/2018). Segundo a justificativa do PL, esses veículos vêm “sendo massivamente utilizado pelos cidadãos, bem como disponibilizados por empresas de tecnologia e compartilhamento sem nenhum controle efetivo do poder público” (JPL 631/2018). Os patinetes foram sendo operados sem regulamentação específica municipal ou termo assinado com a Prefeitura e, enquanto isso, o uso desses veículos seguiu as regras definidas pela Resolução 465/2013 do Contran, como o limite de velocidade de 6km/h para áreas de circulação de pedestres e 20km/h em ciclovias e ciclofaixas.

No início de 2019, quase seis meses após os primeiros patinetes surgirem nas ruas da cidade, a Prefeitura de São Paulo recebeu documentação de onze empresas, de diversos tamanhos, para habilitação para oferta do serviço de compartilhamento de patinetes elétricos – Grow, Trunfo, Tembici, Serttel, Bird, FlipOn, Lime, Scoo, Uber e Mobileasy – mas ainda sem regulamentação específica. Segundo João Borges¹⁴⁶, mesmo sem a regulamentação as empresas foram operando normalmente os patinetes com parcerias com pontos comerciais para oferecer o estacionamento. Frente aos conflitos que estavam surgindo com os patinetes, a Yellow promoveu um encontro no início de maio de 2019, o “1º Summit Grow de Segurança e Convivência na Micromobilidade”. O evento contou com a participação do poder público, inclusive do próprio Prefeito, e da sociedade civil, tanto ativistas como o terceiro setor¹⁴⁷.

Em maio de 2019, a Prefeitura de São Paulo publicou o Decreto 58.750 que regulamentou provisoriamente o serviço de compartilhamento de patinetes e afins acionados por plataformas digitais¹⁴⁸. O decreto estabelece alguns parâmetros para a utilização dos patinetes – como proibição da circulação nas calçadas e limite de velocidade para uso nas ciclovias, ciclofaixas e no leito carroçável – e responsabilidades das empresas que venham a oferecer o serviço incluindo a necessidade de cadastramento dentro do prazo de quinze dias para aquelas que já estavam operando, com previsão de apreensão dos patinetes e multa caso as empresas descumprissem o decreto. Assim que esse prazo para cadastramento se esgotou, a Prefeitura realizou uma blitz

e recolheu centenas de patinetes das ruas. Segundo Colombo¹⁴⁹, esse evento causou um “desconforto interno”, pois a empresa vinha dialogando com a Prefeitura desde o início de 2018, participando dos espaços públicos de participação como a Câmara Temática da Bicicleta, e a “truculência” com que os fiscais manipularam os veículos causou danos a alguns patinetes. Ainda segundo ela, isso se deu por falta de “discussão mais construtiva” entre sociedade civil, empresa e poder público, mas acabou “ficando muito solto”.

Apesar do contratempo, ainda em maio de 2019, a Yellow ampliou seu atendimento de bicicletas, através da área Comunidades, para o Capão Redondo e Jardim São Luís, na zona sul de São Paulo. Em seguida, entre junho e agosto do mesmo ano, a empresa passou a operar bicicletas e patinetes elétricos em Santana e no Tatuapé, áreas de mais alta renda e que foram consideradas pela empresa como tendo demanda similar ao eixo Faria Lima-Berrini (ver mapas 6.10 e 6.11 a seguir). Colombo¹⁵⁰ pontua que a Prefeitura não colaborou com a construção do sistema como uma política pública e nem direcionou a Yellow sobre possíveis expansões, perdendo a oportunidade de “planejar junto em prol do interesse público”. Segundo ela, a expansão para o Capão, Santana e Tatuapé foi tomada internamente pela empresa, sem que a Prefeitura indicasse demanda por atendimento a outras regiões da cidade ou a territórios periféricos.

Apesar de ter sido ampliada a quantidade de empresas atuando ou buscando atuar no nicho de mobilidade urbana através de veículos compartilhados, a amplitude espacial continuou limitada. A expansão da Yellow, por exemplo, se deu principalmente para bairros com maior poder aquisitivo, e todas as empresas que oferecem o serviço disputam mais ou menos a mesma área, *grosso modo* se restringindo aos distritos de Pinheiros e Itaim Bibi e seus entornos, mesmo local já atendido pelas bicicletas compartilhadas com estação fixa.

Quanto ao poder público, sua atuação se manteve limitada à regulação da oferta do serviço, particularmente na atual gestão, com o modelo de OTTCs, mas não entra no desenho territorial da política pública, deixando livre para o mercado resolver. As empresas, por sua vez, por terem como objetivo o lucro, logicamente concentrarão seus investimentos em áreas com maior potencial de retorno financeiro. A atuação da Yellow no Capão Redondo e no Jardim São Luiz, por sua vez, é um projeto interno, dentro da política da empresa de posicionar sua imagem como inclusiva e socialmente responsável. A oferta de opções de modos para os pequenos deslocamentos, que possam complementar e favorecer o acesso ao transporte público, se consolidou em São Paulo como um negócio e não como política pública.

¹⁴⁶ João William Cruz Borges é funcionário da área de Comunidades da Yellow.

¹⁴⁷ Entrevista concedida por Manuela Colombo à autora em 26/8/2019.

¹⁴⁸ Em agosto do mesmo ano, foi promulgado o Decreto, esse não provisório, 58.907

¹⁴⁹ Entrevista concedida por Manuela Colombo à autora em 26/8/2019.

¹⁵⁰ Entrevista concedida por Manuela Colombo à autora em 26/8/2019.

Gestão Covas e o novo Plano Cicloviário

No primeiro semestre de 2018, João Doria abandonou o cargo de Prefeito para se candidatar a Governador de São Paulo, assim como fizera José Serra, também do PSDB, em 2006, e Covas assume o cargo. A Ciclocidade e a Cidadeapê enviaram uma “carta de ‘boas vindas’ (sic) ao novo prefeito”¹⁵¹ ressaltando que “pedestres e ciclistas representam cerca de 40% dos deslocamentos, são as maiores vítimas da violência no trânsito e ainda preteridos no planejamento urbano”, reforçam os comprometimentos para redução de mortes frente à Década de Ação pela Segurança no Trânsito (2011-2020) e se colocando “à disposição para construir juntos e apoiar ações concretas desta gestão e reafirmamos aqui a importância do fortalecimento desses espaços para a construção de políticas públicas de qualidade”.

No entanto, os ciclistas continuaram sendo excluídos, levando os membros da CT-B a publicar, no site da Ciclocidade, uma “carta aberta sobre falta de participação e transparência da prefeitura”¹⁵². Assim, apesar de as atas da CT-B a partir de 2017 estarem completamente dentro do site da Prefeitura, não publicada como relato no site da Ciclocidade como era realizado na gestão anterior (ver Capítulo 5), a relação direta com a Associação se mantém estreita, e a publicação da nota é realizada no site da entidade.

Em agosto de 2018, os cicloativistas, inclusive aqueles que eram membros do CMTT e da CT-B, foram surpreendidos “com a realização de uma coletiva de imprensa pelo prefeito Bruno Covas e o secretário de mobilidade e transportes João Otaviano”. O objetivo do evento era apresentar um Plano Cicloviário prevendo mais de mil quilômetros de infraestrutura cicloviária até 2028¹⁵³, desconsiderando, assim, que o Plano de Mobilidade do Município de São Paulo já definia um planejamento para a política cicloviária. O Plano de 2016 havia sido ela-

borado com participação da sociedade civil e regulamentado em 2016 pela gestão Haddad. Assim, ao fazer um novo plano, novamente a gestão estava buscando se distanciar da gestão anterior e ressignificar a política.

A data da reunião não havia sido compartilhada de antemão nem com os ciclistas, nem com os membros do CMTT e da CT-B, e “o acesso da sociedade civil foi dificultado”. Assim, foi somente por meio de “auxílio de advogados” que os ciclistas puderam “entrar na coletiva e ver quais os planos que vêm sendo desenhados para a política de ciclomobilidade paulistana” (HARKOT, 2018). Covas abriu a apresentação informando que o objetivo seria “transformar São Paulo na capital brasileira da bicicleta” (COVAS, *apud* HARKOT, 2018) e afirmou “que o material a ser apresentado não seria um plano, mas uma proposta a ser discutida com a sociedade [civil] e os técnicos”. Os cicloativistas reclamaram não somente da falta de diálogo para construção da proposta apresentada, mas também da falta de avanço, considerando que já estava quase no meio do mandato.

A ideia apresentada incluía uma hierarquização das vias, que claramente seguia a lógica do carro (figura 6.14 abaixo): um amplo anel viário e eixos radioconcêntricos, desconsiderando que os ciclistas escolhem seus trajetos avaliando a distância, se têm ladeiras, a segurança e os possíveis destinos ao longo do caminho. O confinamento da ciclovias da Margina Pinheiros a torna pouco atrativa para um uso cotidiano para deslocamento, sendo usada principalmente para o lazer.

Figura 6.14 | Imagem da apresentação da Prefeitura em 3/8/2018.

Fonte: Harkot (2018).

¹⁵¹ Disponível em: <<https://www.ciclocidade.org.br/noticias/997-ciclocidade-e-cidadeape-protocolam-carta-de-boas-vindas-ao-novo-prefeito-de-sp-bruno-covas>>. Acesso em: 1/2/2021.

¹⁵² Disponível em: <<https://www.ciclocidade.org.br/noticias/1007-camara-tematica-da-bicicleta-divulga-carta-aberta-sobre-falta-de-participacao-e-transparencia-da-prefeitura>>. Acesso em: 1/2/2021.

¹⁵³ Até 2024, “450 km de ciclovias em corredores de transporte coletivo” e “400 km de estruturas cicloviárias na malha viária existente” e até 2028, “50 km de ciclovias em corredores de transporte coletivo” e “400 km de estruturas cicloviárias na malha viária existente”, totalizando 1,3 mil quilômetros (Decreto 56.834/2016, anexo único, p. 114).

A partir da apresentação das propostas preliminares em meados de 2018, a gestão Covas realizou algumas oficinas e consulta pública online. No entanto, em meio às audiências públicas, João Jorge, então Secretário da Casa Civil da gestão Covas, enviou a seguinte mensagem de WhatsApp a um grupo seleta de vereadores:

Por determinação do prefeito Bruno Covas a prefeitura está elaborando um novo plano cicloviário. Se alguém tiver alguma ciclovia ou ciclofaixa que *deseja revisão ou eliminação*, por favor me passe. Os técnicos estudarão a melhor solução. Sugestões de novos trechos para instalação de ciclovias/ciclofaixas também são bem-vindas. Mande até a próxima segunda-feira, 12h, pra mim ou para meu adjunto Dedê (grifo nosso, JORGE *apud* LOBEL; SETO, 2019).

A gestão afirmou ter enviado a todos os parlamentares, mas somente os vereadores da base aliada confirmaram ter recebido a mensagem. Vereadores da oposição e outros “que se consideram independentes, que apoiam a gestão municipal em algumas causas e se opõem em outras” afirmaram não terem recebido (LOBEL; SETO, 2019). Além disso, ainda que consultas ao legislativo sejam importantes para a democracia, o meio da mensagem – WhatsApp – e o conteúdo mostram falta de uma postura republicana e democrática. Cabe ressaltar que o pedido não é para sugestão de trechos que, na visão do vereador, *necessitavam* de revisão, mas aqueles que o parlamentar *desejasse* que fossem alterados ou removidos.

No final de 2019, Covas apresentou, finalmente, o Plano Cicloviário. A proposta incluía algumas metas de infraestrutura cicloviária a serem implantadas até 2028, com medições intermediárias ainda em 2020 e outra em 2024¹⁵⁴. É interessante notar que o plano indica a Visão Zero (*Vision Zero* no original) como uma de suas bases conceituais, e a participação social como um de seus quatro pilares, ao lado de “Fomento à cultura”, “Infraestrutura” e “Avaliação e Monitoramento”¹⁵⁵.

Como meta para 2020, o plano indica implantação de “173 quilômetros de novas conexões e 310 quilômetros de reformas e melhorias em estruturas já existentes”¹⁵⁶ e a gestão indicou, também, “12 quilômetros de remanejamentos, considerando as particularidades do viário, a segurança dos usuários e a *fluidez no trânsito*”. Covas garantiu, ainda, que “nenhum quilômetro será retirado”, e “todo quilômetro [que fosse] retirado” seria “compensado”. Para 2024 e 2028, prevê mais 673 e 450 quilômetros, respectivamente, totalizando 1,8 mil quilômetros no horizonte de oito

¹⁵⁴ Plano Cicloviário do Município de São Paulo de 2019 (p. 53). Disponível em: <http://www.cetsp.com.br/media/1100812/Plano-Ciclovias%CC%81rio_2020.pdf>. Acesso em: 1/2/2021.

¹⁵⁵ Plano Cicloviário do Município de São Paulo de 2019. Disponível em: <http://www.cetsp.com.br/media/1100812/Plano-Ciclovias%CC%81rio_2020.pdf>. Acesso em: 1/2/2021.

¹⁵⁶ Disponível em: <<http://www.capital.sp.gov.br/noticia/plano-ciclovias-preve-novas-conexoes-e-reformas-nas-ciclovias-e-ciclofaixas-da-capital>>. Acesso em: 1/2/2021.

anos – ou de dois mandatos. De acordo com dados georreferenciados do plano – obtidos pela Ciclocidade por meio de LAI – as zonas mais favorecidas pelo Plano de 2019 foram a Centro e a Sull – particularmente a Subprefeitura do Ipiranga (ver mapa 6.12 a seguir) – onde foram propostos oito quilômetros por hectare (gráfico 6.1 abaixo).

Gráfico 6.1 |Comparativo entre infraestrutura para circulação de bicicleta implantada pela gestão Haddad e a proposta pelo plano apresentado pela gestão Covas no final de 2019

Fonte: Elaboração própria a partir de dados georreferenciados obtidos pela Ciclocidade por meio da LAI e de dados obtidos em GeoSampa. Disponível em: <http://geosampa.prefeitura.sp.gov.br/PaginasPublicas/_SBC.aspx>. Acesso em: 19/1/2021.

O processo de implementação da proposta de Covas será discutido em seguida, mas cabe ressaltar que a Prefeitura tinha apenas um ano para executar os quase duzentos quilômetros prometidos. Era uma proposta ainda mais arrojada do que a de seu antecessor, que implantou quatrocentos quilômetros em 2,5 anos – portanto, 160 quilômetros por ano. Assim, ao propor implantar as ciclofaixas também “a toque de caixa”, conforme o comitê de campanha de Doria e Covas havia enquadrado a política na gestão Haddad, Covas estava repetindo aquilo que seu mandato havia criticado, mostrando que as críticas eram retóricas de posicionamento político.

Eleições 2020 e a centralidade da agenda da bicicleta

Segundo Soares¹⁵⁷, em 2020, ano eleitoral, diversos setores da CET foram mobilizados, primeiro por Caram e, em seguida, por Elizabeth França, que o substituiu como Secretária da SMT, “para fazer projeto de ciclovia” com o objetivo de “cumprir essa meta” que havia sido definida pela gestão de 173 quilômetros. Uma das primeiras ciclofaixas que começam a ser implantadas em 2020 foi a da Av. Rebouças, paralelamente à implantação da Jacú-Pêssego. Soares pontua que implantar uma ciclofaixa nessa avenida era emblemático tanto por ser em uma “vitrine da cidade”, fazendo a conexão da Rua da Consolação e Av. Paulista com o vale do Pinheiros, como por não ter recebido reações contrárias ou resistências – como as da Paulista em 2015 (ver Capítulo 5).

Ainda, para comunicar que estava implementando o plano, a CET criou uma área no site especificamente listando “as notícias sobre o andamento do Plano Cicloviário”¹⁵⁸. A gestão seguiu implantado infraestrutura para circulação de bicicleta, mas não conseguiu cumprir a meta definida para 2020. Segundo noticiado pelo G1 (REIS, 2021), a SMT apresentou à CT-B um balanço da infraestrutura que indicava ter sido executado 139 quilômetros de novas vias, portanto, 80% do que havia sido prometido.

Além da virada no Executivo que passou a implantar ciclofaixas de forma acelerada – com consulta a vereadores da base aliada como indicado acima – o processo eleitoral de 2020 foi particularmente notável comparativamente ao de 2016. Entre os candidatos que receberam mais votos, todos tinham alguma proposta para bicicleta ou crítica à gestão Covas por ter feito pouco, independentemente do espectro político ao qual estavam vinculados, ou seja, inclusive candidatos posicionados mais à direita. O Programa de Governo de Arthur do Val Mamãe Falei (PATRIOTA), por exemplo, defendia as bicicletas compartilhadas, indicando que teria sido “um enorme avanço” e que seriam “alvos de cerceamento” do poder público (PATRIOTAS, 2020).

Já o Programa de Governo de Joice Hasselmann (PSL) critica a gestão Covas por ter demorado três anos para ter voltado “a ampliar a malha cicloviária da cidade” (p. 75) e propõe “expandir

o sistema de uso de empréstimo de bicicletas e melhorar qualitativamente uma eficaz rede cicloviária [para] que *deixe de ser apenas uma opção de lazer em fins de semana e passe a ser um método de deslocamento de massa*” (grifo nosso, PSL, 2020, p. 76). Celso Russomanno (Republicanos), apesar de indicar que “é preciso que a política de intermodalidade avance para além dos desenhos de ciclovias sem uso e malcuidadas” (REPUBLICANOS, 2020, p. 43), propõe a “elaboração de Plano Cicloviário integrado ao Plano de Mobilidade do Pedestre que deverão ser implementados, sempre buscando a integração plena de todos os modos de transporte, *proporcionando meios de deslocamentos saudáveis e não poluentes*” (grifo nosso, p. 32).

Somam-se políticos mais ao centro, como Andrea Matarazzo e Márcio França. As propostas de Matarazzo incluem rever a rede cicloviária “para assegurar que esteja articulada com a rede de grande capacidade de transporte público” e garantir “acesso de bicicletas aos transportes públicos, dentro dos veículos ou na frente deles (através de bike racks)” (PSD, 2020, p. 24). França propõe “readequação do tráfego na região central da Capital, incentivando a locomoção à (sic) pé ou por bicicletas ou outros meios não motorizados” e aumento do “número de bicicletários e ciclovias existentes e estimulando a integração com outros modais de transporte coletivo” (PSB, 2020, p. 26).

Assim, é notável que, apesar de o período ter começado com um posicionamento contrário a políticas cicloviárias tanto do Prefeito eleito e de seu vice, como de vereadores, ele se conclui com a pauta sendo defendida por políticos de diferentes posições dentro do espectro político. A sociedade civil foi bem sucedida em barrar o retrocesso – ou *bikelash* –, mas também em ter conquistado o aumento da malha, questão que estava totalmente fora da agenda de Dória e Covas. A gestão que foi iniciada removendo infraestrutura e se esquivado do diálogo, chega ao final do mandato prometendo quase metade do que a gestão anterior havia implantado em três anos, a ser concretizado em apenas um ano. Ainda, organizando uma força tarefa para conseguir implantar o prometido e sendo criticada por políticos mais à direita por ter realizado pouco.

Considerando que o objetivo dos políticos é serem eleitos, a disseminação da agenda da bicicleta entre candidatos de espectros políticos tão diversos sinaliza que a pauta deixou de ser disruptiva, deixou de ser contra-hegemônica, e foi incorporada no sistema. O *regime dominante da automobildade* se mantém e a bicicleta é incorporada e começa a se sedimentar como um regime subalterno, que opera dentro da hegemonia da automobildade, mas deixando de ser um *nicho*.

¹⁵⁷ Informação fornecida por Flávio Soares à autora em 2/2/2021.

¹⁵⁸ Disponível em: <<http://www.cetsp.com.br/consultas/bicicleta/andamento-do-plano-cicloviario.aspx>>. Acesso em: 2/2/2021.

Balanço do período

O presente capítulo tratou do período da gestão Doria-Covas, conforme ilustrado no esquema 6.1 a seguir. O processo eleitoral de 2016 ocorreu dentro de um contexto de forte polarização política, com a pauta da mobilidade ativa sendo enquadrada como *de esquerda* ou *do PT*. Doria, candidato eleito já no primeiro turno, se posicionava em oposição a Haddad, prometendo mais velocidade e menos ciclovias, ambas questões sensíveis a ativistas pela mobilidade ativa. O posicionamento do novo Prefeito e de seu vice, Bruno Covas, refletiam o posicionamento reacionário aos avanços contra a automobildade.

As inúmeras tentativas de diálogo dos cicloativistas com a gestão, que vão desde o processo eleitoral e durante os primeiros anos de mandato, foram infrutíferas. A gestão seguiu se esquivando do diálogo e removendo silenciosamente ciclofaixas, o que levou à retomada de política contenciosa. Os avanços e as propostas da primeira metade da gestão retomavam a política *distributiva* de Kassab, com proposições de ciclorrotas e ampliação das Ciclofaixas Operacionais de Lazer e, ao não ter sucesso nas remoções silenciosas, a gestão passou a ressignificar a infraestrutura, mudando o padrão de pintura das ciclofaixas – retirando o vermelho, que tinha sido associado à uma medida eleitoreira, da faixa toda e deixa somente duas linhas delimitando o espaço.

A proximidade com a iniciativa privada, aparente desde o processo eleitoral, pautou o instrumento legal que passou a reger a oferta de compartilhamento de bicicletas – e, nesse momento, também de patinetes. Ao deixar a definição da política (*policy*) nas mãos das empresas interessadas em oferecer o serviço de compartilhamento de bicicletas – e patinetes –, o instrumento terminou por contribuir para a reprodução dos padrões de concentração de serviços e infraestrutura nos territórios de maior renda e, portanto, de maior interesse mercadológico.

De todo modo, e apesar da falta de diálogo, os cicloativistas continuaram produzindo dados e informação para realizar um *advocacy* informado. Os dois principais projetos realizados por esses atores se mostraram ferramenta importante no diálogo com a Prefeitura e com outros atores reacionários. O esforço parece ter contribuído para que, próximo ao final do mandato, houvesse uma inversão nas ações da Prefeitura a respeito da política ciclovária. Não somente passando a realizar as manutenções apontadas pelos cicloativistas, mas também apresentando uma proposta meta de aumento da infraestrutura para circulação de bicicleta similar à gestão Haddad.

Enquanto a gestão Haddad havia realizado 160 quilômetros por ano (desde meados de 2014, quando efetivamente começou a implementar a política), Covas se propôs a implantar 173 quilômetros em apenas um ano – o último do mandato –, tendo efetivamente atingido cerca de 80%. Ainda, a mudança não se mostrou somente na política (*policy*) implantada por Covas, mas também na resistência. Não houve resistência de atores da sociedade civil contra implantar as ciclofaixas, nem mesmo em locais com intensidade de tráfego, como a Rebouças. Ainda mais notável, compondo um cenário totalmente diverso das eleições de 2016, políticos de diferentes espectros – inclusive candidatos mais à direita – defendiam a agenda da bicicleta nas eleições de 2020. Assim, seja pela institucionalização espacial da política ciclovária ou por a gestão covas ter trazido a pauta para uma posição mais ao centro do espectro político, a agenda que questionava a automobildade, a divisão do espaço viário, é incorporada ao sistema, a bicicleta se torna um *regime subalterno*, e passa a operar dentro do *regime dominante* e hegemônico da automobildade.

Esquema 6.1 | Esquema de interação entre atores e instituições, e os produtos (outputs) entre 2007 e 2012.
 Fonte: Elaboração própria.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

São Paulo – como tantas outras cidades no mundo – foi adaptada de tal forma a garantir a hegemonia quase absoluta do carro, transformando-se em uma cidade carrocêntrica, ou seja, orientada em torno do carro. A CET e a engenharia de tráfego local, responsáveis por essa adaptação, tiveram ampla influência do *Institute of Transportation Engineers* e da engenharia de tráfego norte-americana, que é “orientada para a circulação com automóveis” (LEMOS, 2016, p. 42) e para a velocidade e a fluidez viária. Nessa perspectiva, baseia-se somente em questões técnicas da engenharia e desconsidera as dimensões sociais e políticas da circulação como uma forma de consumo e usufruto do espaço (VASCONCELLOS, 1999). Dentro do “sistema social, cultural, político, tecnológico e econômico” da automobilidade, como foi colocado por Zunino Singh (2018, p. 49), cada vez mais avenidas, pontes, viadutos e velocidades excluem aqueles que não se enquadram nesse modelo, os não-motoristas. Dentro da ideia de que ruas são para os carros – ideologia construída com muito trabalho do grupo denominado, como sugere Norton (2008), *motordom* – afastamos a possibilidade de cidades como local público, de socialização, de multiplicidade.

Nesse universo carrocrata – ou seja, governado pelo carro –, surgem a bicicleta, os ciclistas, os cicloativistas, questionando sua exclusão do sistema, colocando uma demanda que vai contra a hegemonia do automóvel. Conseguem romper a resistência e conquistar seu espaço no sistema viário. Esta tese se propôs a olhar para esse processo de incorporação da bicicleta

no sistema de mobilidade de São Paulo. Teve como objetivo central refletir sobre a construção política (*politics*) da política (*policy*) cicloviária na cidade de São Paulo. A reflexão proposta demandava um olhar sobre o histórico do processo político desde o primeiro registro de proposta para regular uma política cicloviária, na década de 1950, ou seja, muito antes de surgirem atores da sociedade civil organizados em torno dessa agenda. Olhar para a história nos mostra que as questões, as agendas, as disputas em torno de um tema não surgem prontas, mas são construídas a partir de um processo.

A primeira parte desta tese apresentou um período longo durante o qual muito pouco foi efetivamente concretizado no sentido de implementar alguma política cicloviária, mas a questão da bicicleta como política pública já estava sendo pensada e discutida, e se torna uma agenda política da sociedade civil. Assim, a agenda da bicicleta vai crescendo e ganhando relevância nesse período. No primeiro momento, até a década de 1980, a pauta começa a aparecer tanto no Estado como na sociedade civil, mas os atores conduzem suas ações paralelamente. No Estado, a burocracia produzia planos a partir de induções do GEIPOT e do contexto de Crise do Petróleo. Já no âmbito da sociedade civil, já existiam os cicloativistas, mas sua incidência, *grosso modo*, não era direcionada ao Estado, mas centrada na ideia de promover o uso da bicicleta para esporte e lazer, almejando construir uma base de ciclistas que dariam suporte à causa. Houve, entretanto, o aproveitamento de um *ponto de acesso* ligado à redemocratização em meados de 1980, com a inclusão de proposta sobre política cicloviária na campanha de Motor, mas naquele momento não foi possível articular um encaixe, pois a pauta foi bloqueada dentro da CET.

Paralelamente, outro grupo de interesse já se articulava na promoção da bicicleta e no *advocacy* por políticas para esse modo: fabricantes e montadoras de bicicleta. A Caloi realizava os notórios Passeios da Primavera, promovendo o uso da bicicleta para o lazer, e as publicidades, com o slogan icônico “não esqueça a minha Caloi”, que estimulavam o uso de bicicletas por crianças. Ainda, as duas gigantes da bicicleta no Brasil – Caloi e Monark – criaram o Centro Promocional da Bicicleta, espécie de agência de publicidade que buscava promover a bicicleta independentemente da marca. Os atores do mercado foram os primeiros a buscar incidir diretamente no Estado por meio da criação da Abraciclo, que passou realizar *advocacy* pela agenda da bicicleta.

Na sequência, na década de 1990, os cicloativistas começam, ainda que bastante pontualmente, a se aproveitar das aberturas da redemocratização. Ainda, enquanto seguiam buscando estimular que mais pessoas adotassem a bicicleta, novas mobilizações eram realizadas. Realizaram a Bikepasseata e a “escolta” do carro de Celso Pitta, então Prefeito de São Paulo. Essa última se mostra particularmente interessante, pois se desdobra em uma audiência com Pitta na qual os ciclistas apresentam suas demandas diretamente para o chefe do executivo municipal, ainda

que também não tenha tido resultados concretos. Os ativistas também começam a publicar um jornal que tratava da temática da bicicleta, e era usado para demandar políticas para bicicleta, buscando mostrar que esse modo era possível dentro do regime do automóvel. Nesse momento ocorre uma tentativa de adentrar o Estado para articular a partir de dentro da estrutura estatal, uma das rotinas elencadas por Abers et al. (2014): Falzoni se candidata a vereadora para levar a pauta da bicicleta para o legislativo municipal, mas não é eleita.

Já no âmbito do Estado, uma onda ambientalista favorece a agenda no executivo municipal, com a criação de um núcleo dentro da SVMA para tratar de questões ligadas à bicicleta: o Projeto Ciclista. Como consequência, são elaborados novos planos para infraestrutura cicloviária em São Paulo e se abre espaço para um *ativismo institucional* (ABERS; TATAGIBA, 2014) junto ao Congresso Nacional, que resulta na institucionalização da pauta no nível federal, com reconhecimento do modo no novo Código de Trânsito Brasileiro. Como resposta, os cicloativistas organizam uma campanha de apoio à nova legislação. Particularmente esse evento mostra não somente realização e produtos do *ativismo institucional*, como reforça a ideia de mútua constituição do Estado e da sociedade civil proposta pela literatura neoinstitucionalista: a aprovação de uma lei leva à mobilização de ativistas demandando sua implementação efetiva.

O terceiro período que compõe a primeira parte mostra o crescimento mais acentuado da agenda tanto na sociedade civil, como dentro do Estado. Um novo espaço para discussão da agenda da bicicleta – o Pró-Ciclista – é criado na SVMA, portanto, novamente dentro da pauta ambientalista. É composto também por servidores públicos que haviam participado do Projeto Ciclista, na década de 1990, e por alguns atores convidados da sociedade civil, cuja indicação ainda se dá por meio de relações pessoais. Em outras palavras, são pessoas que se conhecem e que indicam uns aos outros para participar desses espaços, portanto, não era um espaço representativo. A sociedade civil avança nas mobilizações de rua, criando a Bicletada, e realizando intervenções diversas que buscam chamar atenção à causa, inclusive pintura de sinalização vertical e horizontal, incluindo a bicicleta extraoficialmente no sistema viário e, portanto, dentro do *regime dominante* (GEELS; KEMP, 2012). Os ativistas buscam também cada vez mais diálogo com o Estado, participando do espaço na SVMA e tentando influenciar os candidatos ao executivo municipal durante o processo eleitoral.

Assim, a primeira parte da tese mostrou a construção da relevância da agenda da bicicleta, ainda um *nicho* dentro do *regime dominante* do automóvel (GEELS; KEMP, 2012). Mostra também a formação do contexto no qual a implementação da política cicloviária se inicia, começando a se constituir como um *regime subalterno* (GEELS; KEMP, 2012), processo que é abordado na segunda parte da tese. O quarto período abordou, então, o início da implementação mais sistemática de políticas cicloviárias e serviços públicos para bicicleta : a institucionalização espacial da

política pública. Nesse momento, o processo aparece ligado ao marketing e à promoção de uma imagem positiva tanto do Estado, como de empresas que não tinham relação com a bicicleta, mas com automóveis – oferecendo serviços como seguros e/ou financiamento para carros –, se enquadrando como um *bikewashing*.

A partir de demanda de cicloativistas, o Estado levou o Pró-Ciclista e a pauta da bicicleta para dentro da SMT criando um departamento específico para cuidar de questões relacionadas ao modo. No entanto, enquanto esse espaço era aberto para a sociedade civil, ainda que informalmente, quando estava na SVMA, a mudança para a pasta de transporte – constituída historicamente para promover a automobilidade – terminou por confinar esse debate e submetê-lo às lógicas do viário, isolando-o dentro do Estado. Apesar disso, a Prefeitura passa a implementar uma política cicloviária, oferecendo espaço para circulação de bicicleta, mas sem retirar espaço do carro, portanto, seguindo o padrão de propostas observado nos planos desde a década de 1980. Assim, não avança sobre o regime sociotecnológico dominante ligado ao automóvel (GEELS; KEMP, 2012) ou contra a hegemonia da automobilidade, se constituindo, então, como uma política *distributiva* (LOWI, 2016).

Paralelamente, a sociedade civil também avança na sua organização, com a criação de duas entidades que se propõem como representativas dos ciclistas. Incidem, então, no processo eleitoral para Prefeito, mas nesse momento de modo mais estruturado do que no período anterior, fazendo uma campanha com um pacote (pedalada-conversa-assinatura de carta compromisso) para os candidatos com objetivo midiático para a causa. Com a agenda da bicicleta fortalecida, os dois principais candidatos a Prefeito em 2012 – José Serra (PSDB) e Fernando Haddad (PT), que foi eleito, – indicam que implantariam quatrocentos quilômetros de infraestrutura para bicicleta.

A agenda da bicicleta segue, então, para um período intenso e contencioso, quando uma política pública progressista de redemocratização do espaço viário, na qual se insere a bicicleta, colide com o regime dominante do automóvel. Ao reduzir a velocidade regulamentada, retirar espaço de estacionamento de carro permanentemente para implantar ciclovias, e abrir ruas para o lazer da população, a gestão confrontou diretamente alguns dos mais importantes signos da mobilidade: liberdade e velocidade (SHELLER; URRY, 2000; ZUNINO SINGH, 2018). Apesar dos avanços, se manteve uma política para a classe média, dentro do território desse grupo: o Quadrante Sudoeste (VILLAÇA, 1998) reproduzindo o padrão histórico de segregação socioespacial.

De todo modo, embora as ruas que receberam infraestrutura representem uma parte muito pequena do total de vias – cerca de 2% – foi uma mudança radical no sentido do seu escopo,

abrindo espaço para os ciclistas-sem-parcela do espaço público (PEREIRA; PRATES, 2017) no sistema carrocêntrico. Foi radical, mas também na sua temporalidade, com uma implementação acelerada de ciclovias e ciclofaixas. O processo se constituiu como uma intensa *institucionalização espacial* da política cicloviária e a incorporação da bicicleta como um *regime subalterno* (GEELS; KEMP, 2012), ainda que com pouca estabilidade como mostra o período subsequente.

A reação contra os avanços sobre o espaço físico e simbólico do automóvel dão suporte para uma gestão reacionária que se inicia em 2017 e que passa a tentar reverter as políticas (*policies*) progressistas. No entanto, ao terem recebido sua “parcela” do espaço viário (PEREIRA; PRATES, 2017), os cicloativistas retornam à política contenciosa, com ações de ruas e protestos – a primeira rotina descrita por Abers et al. (2014) –, e são relativamente bem-sucedidos em barrar o retrocesso. A atuação dos cicloativistas resistindo à perda de espaço no sistema viário e mantendo o *advocacy* por melhora e ampliação da política cicloviária surte resultado. Não somente cessam as remoções silenciosas, mas a política (*policy*) é ressignificada e a gestão municipal, que havia iniciado o mandato propondo reverter as medidas da gestão anterior, termina o período apresentando um novo Plano Cicloviário, com metas ambiciosas, associado a um último ano de intensa ampliação da infraestrutura para circulação de bicicleta.

Assim, a agenda da bicicleta que começou o período tratado nesta tese como um *nicho* no *regime dominante* do automóvel, uma pauta paralela e à parte do sistema hegemônico do carro, disruptiva e contra-hegemônica. Os cicloativistas vão se organizando e estruturando seu *advocacy*, cada vez mais buscando incidir na política pública e no Estado, e adentrar suas estruturas (ABERS et al., 2014). Apesar da articulação longa no tempo por parte da sociedade civil, é a partir da entrada de atores do mercado que a política cicloviária começa a ser implementada e se concretizar espacialmente. A entrada de atores empresariais é fundamental no processo na medida em que não somente financiam parte da política pública, mas também promovem a capacitação estatal e financiam a incidência dos ativistas.

O discurso dos cicloativistas se torna menos contestatório ao longo do tempo: o grupo que surge no interior de uma agenda anticapitalista, passa a ser financiado por uma instituição financeira e faz uma campanha que busca mostrar que bicicleta e consumo são aliados e não inimigos. Apoiam a gestão pública no momento de implementação, ajudando a barrar a resistência, e contém o retrocesso no período subsequente, fortalecidos pela institucionalização espacial da bicicleta no período anterior. Ainda, a sociedade civil se mostra heterogênea e conflituosa internamente, com contestações intra-movimento sobre as relações com o mercado e sobre a reprodução, no interior do movimento cicloativista, de opressões de gênero. No final do percurso abordado nesta tese, e apesar do enquadramento ainda bastante presente como *de esquerda* e *do PT*, a agenda da bicicleta se dissemina amplamente no espectro político nas eleições

de 2020. Desse modo, ainda que o automóvel siga sendo o *regime dominante* na mobilidade urbana paulistana, a incorporação da pauta pela gestão, que era inicialmente reacionária à pauta, e por políticos com diferentes orientações políticas sinaliza que a bicicleta deixou de ser um *nicho*, e foi incorporada como um *regime subalterno* (GEELS; KEMP, 2012).

A longa e lenta história de conquista e implantação da bicicleta como um modo importante da modalidade urbana em São Paulo não se dá sem idas e vindas, lutas e conquistas. O cenário incorpora atores de extratos variados, revelando que, apesar de seu início contrassistema e sua frequente associação ao espectro esquerdo da política, a bicicleta tem o potencial de contribuir para a mobilidade urbana, e precisa chegar aos mais diferentes extratos da sociedade. É incorporada como um *regime subalterno*, mas reproduzindo os padrões históricos de segregação socioespacial e concentração de investimentos públicos no território das elites econômicas. A ocupação do espaço com infraestrutura e a visibilidade geral desse modal e de seus usuários ainda está longe de atingir um ponto sistêmico ótimo de integração na vida social, econômica e na circulação geral da população de São Paulo, mas a transformação paulatina dessa pauta de um *nicho* a um *regime* sedimentado no interior do *regime dominante* revela as bases de um movimento em curso, com importantes desafios ainda a cumprir em seu papel social e político.

REFERÊNCIAS

ABERS, R. N.; SERAFIM, L.; TATAGIBA, L. F. Repertórios de Interação Estado-Sociedade em um Estado Heterogêneo: A Experiência na Era Lula. *Dados*, Rio de Janeiro, vol. 57, n. 2, p. 325-357, 2014.

ABERS, R. N.; TATAGIBA, L. F. Institutional Activism: Mobilizing For Women’s Health From Inside The Brazilian Bureaucracy. *38º Encontro anual da ANPOCS*, 2014.

ALCORTA, A. *Propostas e projetos de sistemas cicloviários e recuperação urbana desde 1982*: Consultorias e Trabalhos coletivos. Arquivo de apresentação em PowerPoint, s.d. Enviado por Arturo Alcorta por e-mail à autora em 29 out. 2018.

ALESSI, G. João Doria: “Se for prefeito, vou vender o Pacaembu, Interlagos e o Anhembi”. *El País*, São Paulo, 27 dez. 2015. Disponível em: <https://brasil.elpais.com/brasil/2015/12/24/politica/1450960696_078427.html>. Acesso em: 21 set. 2018.

ALMEIDA, D. R. Pluralização da representação política e legitimidade democrática: lições das instituições participativas no Brasil. *Opinião Pública*, Campinas, vol. 20, n. 1, p. 96-117, abril 2014.

AMÂNCIO, T. Em novo teste, Haddad deve fechar avenida Paulista em agosto. *Folha de São Paulo* (online), São Paulo, 29 jul. 2015. Disponível em: <<https://www1.folha.uol.com.br/cotidiano/2015/07/1661843-avenida-paulista-pode-ser-fechada-pela-segunda-vez-diz-haddad.shtml>>. Acesso em: 7 fev. 2021.

AMÂNCIO, T.; MACHADO, L. Roubos de bicicleta crescem 37% em SP; Sumaré e Politécnica lideram casos. *Folha de São Paulo* (online), Cotidiano, São Paulo, 1/3/2017. Disponível em: <<https://www1.folha.uol.com.br/cotidiano/2017/03/1862660-roubos-de-bicicleta-crescem-37-em-sp-sumare-e-politecnica-lideram-casos.shtml>>. Acesso em: 1 fev. 2021.

AMENTA, E.; CAREN, N.; CHIARELLO, E.; SU, Y. The Political Consequences of Social Movements. *Annual Review of Sociology*. v. 36, p. 287–307, 2010.

AMENTA, E.; CAREN, N.; FETNER, T.; YOUNG, M. (2002) Challengers and States: Toward a Political Sociology of Social Movements. *Sociological Views on Political Participation in the 21st Century*. Elsevier Science Ltd. v. 10, p. 47-83, 2002.

ANTP – Associação Nacional dos Transportes Públicos. *Mobilidade humana para um Brasil urbano*. São Paulo, ANTP, 2017.

ARAÚJO, S. R. F.; BRASILEIRO, A. Uma contribuição ao estudo do papel do GEIPOT para o planejamento dos transportes no Brasil. *XXVI Congresso da Associação Nacional de Pesquisa e Ensino em Transportes (ANPET)*. Joinville, 2012.

BACHRACH, P.; BARATZ, M. S. Decisions and Nondecisions: An Analytical Framework. *American Political Science Review*, vol. 57, n. 3, p. 632-642, 1963.

BALAGO, R. Propostas de candidatos à Prefeitura de SP podem mudar a cara da cidade; conheça em 3 minutos. *Folha de São Paulo* (online), São Paulo, 1 out. 2016. Reportagem no portal UOL da Folha de São Paulo. Disponível em: <<http://www1.folha.uol.com.br/saopaulo/2016/10/1818586-propostas-de-candidatos-a-prefeitura-de-sp-podem-mudar-a-cara-da-cidade-conheca-em-3-minutos.shtml>>. Acesso em: 29 jan. 2021.

BARROS, M. *Operação Urbana Consorciada Vila Sônia: Conflitos socioespaciais na reprodução da metrópole*. Dissertação (Mestrado em Geografia Humana). Departamento de Geografia, Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2013.

BEDINELLI, T. Metrô altera regra para o empréstimo de bicicletas em SP. *Folha de São Paulo* (online), São Paulo, 30 set. 2008. Caderno Cotidiano. Disponível em: <<https://m.folha.uol.com.br/cotidiano/2008/09/450398-metro-altera-regra-para-o-emprestimo-de-bicicletas-em-sp.shtml>>. Acesso em: 18 mar. 2019.

BENICCHIO, T. A Bicicletada está morta. Longa vida à Bicicletada! (parte 1). *Blog Bike é Legal* (online). São Paulo, 9 set. 2013a. Disponível em: <<https://bikeelegal.com/2013/09/09/a-bicicletada-esta-morta-longa-vida-a-bicicletada-parte-1/>>. Acesso em: 4 nov. 2018.

_____. A Bicicletada está morta. Longa vida à Bicicletada! (parte 2). *Blog Bike é Legal* (online). São Paulo, 13 set. 2013b. Disponível em: <<https://bikeelegal.com/2013/09/13/a-bicicletada-esta-morta-longa-vida-a-bicicletada-parte-2/>>. Acesso em: 4 nov. 2018.

BEN-JOSEPH, E. Changing the residential street scene: Adapting the shared street (Woonerf) concept to the suburban environment. *Journal of the American Planning Association*, 61, 4, 1995.

BEZERRA, C. P. *Ideologia e governabilidade: as políticas participativas nos governos do PT*. Tese (Doutorado em Ciência Política) – Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 262 f. 2020.

BICICLETA Brasil: Pedalar é um direito. Direção de Renata Falzoni. São Paulo, Bike é Legal, 2018. Disponível em: <https://www.youtube.com/watch?v=MRadb3_guDk>. Acesso em: 18/11/2020.

BOMBIG, A. Com alívio financeiro, Fernando Haddad vai trocar a tinta pelo tijolo? *Revista Época* (online), Editora Globo, 26/11/2014. Disponível em: <<https://epoca.globo.com/tempo/noticia/2014/11/com-alivio-financeiro-bfernando-haddad-vai-trocar-tinta-pelo-tijolo.html>>. Acesso em: 19/9/2018.

BONDUKI, N. O modelo de desenvolvimento urbano de São Paulo precisa ser revertido. *Estudos Avançados*. São Paulo, vol. 25, n. 71, p. 23-36, 2011.

BOYD, A.; MITCHELL, D. O. *Beautiful Trouble: A toolbox for revolution*. Nova Iorque, Londres, OR Books, 2012.

BRUNO, M. The challenge of the bicycle street: Applying collaborative governance processes while protecting user centered innovations. *Transportation Research Interdisciplinary Perspectives*, vol. 7, 2020. <https://doi.org/10.1016/j.trip.2020.100209>.

CALOI. A CALOI: Mais de 120 anos de história. S.i., s.d. Disponível em: <<https://www.caloi.com/marca>>. Acesso em: 25 fev. 2019.

CAPUTO, A.; MELO, H. A Industrialização Brasileira nos anos 1950: Uma análise da introdução 113 da SUMOC. *Estudos Econômicos*. São Paulo, v. 39, n. 3, p. 513-538, julho-setembro 2009.

CARLOS, E.; DOWBOR, M.; ALBUQUERQUE, M. C. A. Movimentos sociais e seus efeitos nas políticas públicas: proposições analíticas e desafios metodológicos. *40º Encontro Anual da ANPOCS*, Caxambu, MG, 2016.

CAVENAGUI, L. Bikes amarelas de aluguel chegam a bairros da periferia de São Paulo. *Folha de São Paulo* (online), Cotidiano, 3 set. 2018. Disponível em: <<https://www1.folha.uol.com.br/cotidiano/2018/09/bikes-amarelas-de-aluguel-chegam-a-bairros-da-periferia-de-sao-paulo.shtml>>. Acesso em: 29 mar. 2019.

CHIA, R. 3x2 com Leandro Valverde, cicloativista. *Blog Pedaladas*. São Paulo, 17 jul. 2009. Disponível em: <<https://pedaladas.wordpress.com/2009/07/17/3x2-com-leandro-valverde-cicloativista/>>. Acesso em: 27 fev. 2018.

CICLOCIDADE. Auditoria cidadã da estrutura cicloviária de São Paulo. São Paulo, Ciclocidade, 2018.

CIDADE DOS SONHOS. Balanço do processo e monitoramento. [S.l.; s.n.; s.d.]. Disponível em: <https://cidadedossonhos.org/wp/media/2018/01/SonhosRealidadeMetasSP_09BalancoMonitoramento_20171221.pdf>. Acesso em: 14 fev. 2021.

COMO ANDA. *Andar a pé eu vou*: caminhos para a defesa da causa no Brasil. [S.l.: s.n.], 2020. Disponível em: <http://comoanda.org.br/wp-content/uploads/2020/08/comoanda-publicacao_andar-a-pe-eu-vou.pdf>. Acesso em: 14 fev. 2021.

DAGNINO, E. Construção democrática, neoliberalismo e participação: os dilemas da confluência perversa. *Política & Sociedade*. N. 5, p. 139-164, outubro 2004.

DOMINGOS, A. A.; DOMINGUES, A. S. O. L.; BISPO, K. S. Storytelling midiático: a arte de narrar a vida como ferramenta para a educação. In: *VI Colóquio Internacional “Educação e Contemporaneidade”*, São Cristóvão-SE, 20 a 22 de setembro 2012.

DUIZER, B. *In het nut van actie moet je geloven*: dertig jaar actievoeren door de Fietzersbond. Utrecht, Wetschapswinkel Letteren, 2005.

EMSP, ciclistas colocam faixa pedindo 100km de ciclovias na periferia [S.l.: s.n.], 22 set. 2015. 1 vídeo (56 min.). Publicado pelo canal Bike é Legal. Disponível em: <<https://www.youtube.com/watch?v=gzuJrKZ5RIM>>. Acesso em: 21 set. 2018.

FALZONI, R. A bicicleta no Brasil: Lições da ciclo-história mostram porque a mobilidade urbana precisa mudar. In: ABRACICLO. *Anuário da Indústria Brasileira de Duas Rodas*, 2016.

_____. Aventuras - Dia Mundial sem Carro - parte 3. *Canal do YouTube Renata Falzoni*, 18 out. 2007. Disponível em: <<https://www.youtube.com/watch?v=9JjsLjluwHg>>. Acesso em: 16 dez. 2020.

FERRAZ, A.; RIBEIRO, B. Morte nas Marginais cai 54% em 2016; 1º dia de novas velocidades tem falhas. *O Estado de São Paulo*, São Paulo, 26 jan. 2017. Disponível em: <<http://sao-paulo.estadao.com.br/noticias/geral,morte-nas-marginais-cai-54-em-2016-faltam-placas-no-1-dia-de-nova-velocidade,70001641832>>. Acesso em: 29/1/2021.

FIAT Menos 30 – uma alternativa ao marketing intelectual. *Blog Apocalipse Motorizado*. São Paulo, 14 nov. 2006. Disponível em: <<http://www.apocalipsemotorizado.net/2006/11/14/fiat-menos-30-uma-alternativa-ao-marketing-intelectual/>>. Acesso em: 4 nov. 2018.

FREIRE, V. The Town of São Paulo. *Report 38*. Permanent International Association of Roads Congresses. Vth Congress, 2nd Section: Traffic and Administration, 5th question, Milan, 1926.

GEELS, F.; KEMP, R. The Multi-Level Perspective as a New Perspective for Studying Socio-Technical Transitions. In: GEELS, F.; KEMP, R.; DUDLEY, G.; LYONS, G. *Automobility in Transitions? A Socio-Technical Analysis of Sustainable Transport*. New York-EUA, Abingdon-UK, Routledge, 2012.

GERAQUE, E. Acima da média de 2016, acidentes nas marginais estão sob controle, diz Doria. *Folha de São Paulo* (online), São Paulo, 10 mar. 2017. Disponível em: <<http://www1.folha.uol.com.br/cotidiano/2017/03/1865270-acima-da-media-de-2016-acidentes-nas-marginais-estao-sob-controle-diz-doria.shtml>>. Acesso em: 29 jan. 2021.

GOMES, A. São Paulo começa a operar hoje novo sistema de compartilhamento de bikes. *Blog São Paulo de Bike*: A vida sobre duas rodas na maior metrópole do Brasil. *O Estado de São Paulo*, São Paulo, 30 jan. 2018. Disponível em: <<https://sao-paulo.estadao.com.br/blogs/sao-paulo-na-bike/sao-paulo-comeca-a-operar-hoje-novo-sistema-de-compartilhamento-de-bikes/>>. Acesso em: 25 out. 2019.

GOMES, R. Gestão Doria exclui ciclistas da revisão do plano cicloviário de SP. *Rede Brasil Atual*, [S. l.], 20 mar. 2017a. Disponível em: <<https://www.redebrasilatual.com.br/cidadania/2017/03/gestao-doria-exclui-ciclistas-da-revisao-do-plano-ciclovuario-de-sp/>>. Acesso em: 30 jan. 2021.

_____. Gestão Doria apaga ciclovias no Morumbi e revolta ciclistas. *Rede Brasil Atual*, [S. l.], 23 mar. 2017b. Disponível em: <<https://www.redebrasilatual.com.br/cidadania/2017/03/gestao-doria-apaga-ciclovias-no-morumbi-e-revolta-ciclistas/>>. Acesso em: 30 jan. 2021.

GOMIDE, A. A. Agenda governamental e o processo de políticas públicas: o projeto de lei de diretrizes da política nacional de mobilidade urbana. *IPEA Texto para Discussão*, Brasília, DF IPEA, n. 1334, p. 7-24, 2008.

GOMIDE, A. A.; GALINDO, E. P. A mobilidade urbana: uma agenda inconclusa ou o retorno daquilo que não foi. *Estudos Avançados*. São Paulo, v. 27, n. 79, p. 27-39, 2013.

GOODWIN, P. Empirical evidence on induced traffic. *Transportation*. vol. 23, Issue 1, p. 35-54, 1996.

GREGORI, L.; WHITAKER C.; VAROLI, J. J.; ZILBOVICIUS, M.; GREGORI, M. S. *Tarifa Zero*: A Cidade sem Catracas. São Paulo, Autonomia Literária, 2020.

GURZA LAVALLE, A.; CARLOS, E.; DOWBOR, M.; SZWAKO, J. Movimentos Sociais, Institucionalização e Domínios de Agência. *Série Textos para Discussão*. Centro de Estudos da Metrópole, 2017.

GURZA LAVALLE, A.; ISUNZA VERA, E. Precisiones conceptuales para el debate contemporáneo sobre la innovación democrática: participación, controles sociales y representación. In: ISUNZA VERA, E.; GURZA LAVALLE, A. *La innovación democrática en América Latina*. Tramas y nudos de la representación, la participación y el control social. México: CIESAS-Universidad Veracruzana, p. 17-82, 2010.

HALL, P.; TAYLOR, R. As três versões do neo-institucionalismo. *Lua Nova*, n. 58, 2003.

HARKOT, M. K. Seria “nova” a proposta cicloviária apresentada para São Paulo? *Blog observaSP*, São Paulo, 6 set. 2018. Disponível em: <<http://www.labcidade.fau.usp.br/seria-nova-a-proposta-ciclovitaria-apresentada-para-sao-paulo/>>. Acesso em: 5 jan. 2021.

HEBARA, C. *Carro em cartaz*: o automóvel no design gráfico de cartazes. Dissertação (mestrado em Arquitetura e Design) – Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Área de Arquitetura e Design, Universidade de São Paulo, 2011.

HECKATHORN, D. D.; MASER, S. M. The Contractual Architecture of Public Policy: A Critical Reconstruction of Lowi’s Typology. *The Journal of Politics*, vol. 52, n. 4, p. 1101-1123, nov. 1990.

HOLDEN, E.; LINNERUD, K.; BANISTER, D. Sustainable development: Our Common Future revisited. *Global Environmental Change*, v. 26, p. 130–139, 2014.

HOUAISS. *Pequeno dicionário Houaiss da língua portuguesa*. Instituto Antônio Houaiss de Lexicografia, São Paulo, Moderna, 2015.

HOUTZAGER, P. From polycentrism to the polity. In: HOUTZAGER, P.; MOORE, P.P. (orgs). *Changing Paths: The new politics of inclusion in International Development*. Ann Arbor: University of Michigan Press, 2003.

IMMERGUT, E. The theoretical core of the New Institutionalism. *Politics and Society*, v. 26, n. 1 p. 5-34, 1998.

ITDP BRASIL – Institute for Transportation and Development Policy. *Política de Mobilidade por Bicicletas e Rede Cicloviária da Cidade de São Paulo: Análise e Recomendações*. ITDP, novembro 2015.

JACOBS, J. *Morte e Vida de Grandes Cidades*. Tradução de Carlos S. Mendes Rosa. São Paulo: Martins Fontes, 2001.

JACOBSON, M. Z. Effects of Ethanol (E85) versus Gasoline Vehicles on Cancer and Mortality in the United States. *Environ. Sci. Technol.* V. 41, 2007, p. 4150-4157.

JENSEN, S. U. *Collection of Cycle Concepts*. Denmark: Road Directorate, 2000.

KOSZOWSKI, C. et al. Active Mobility: Bringing Together Transport Planning, Urban Planning, and Public Health. In: [s.l.: s.n.]. p. 149–171.

KRAGER, R.; BERTOLINI, L.; TE BROMMESTROET, M. Characterisation of and reflections on the synergy of bicycles and public transport. *Transportation Research Part A: Policy and Practice*. V. 85, p. 208-219, março 2016.

LEFEBVRE, H. *O Direito à Cidade*. São Paulo: Documentos, 1969.

LEMOS, L. L. *Do controle de impacto à promoção do fluxo: um debate sobre polos geradores de tráfego em São Paulo*. Dissertação (mestrado em Planejamento Urbano e Regional) – Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2016.

LEMOS, L. L.; CARNEIRO, G. M. O uso das infraestruturas cicloviárias em São Paulo: espaço democrático e em disputa! In: *XVIII Encontro Nacional da Associação Nacional de Pós-Graduação e Pesquisa em Planejamento Urbano e Regional: Tempos em/de transformação – utopias*, 2019.

LEMOS, L. L.; HARKOT, M. K.; SANTORO, P. F.; RAMOS, I. B. Mulheres, por que não pedalam? Por que há menos mulheres do que homens usando bicicleta em São Paulo, Brasil? *Revista Transporte y Territorio*, n. 16, p. 68-92, 2017.

LEMOS, L. L.; UNGARETTI, D. Cheque em branco para Doria: PL autoriza vender terra pública! *Blog observaSP*, LabCidade, São Paulo, 10 jun. 2017. Disponível em: <<https://observasp.wordpress.com/2017/07/10/cheque-em-branco-para-doria-pl-autoriza-vender-terra-publica-2/>>. Acesso em: 2 fev. 2021.

LEMOS, L. L.; WICHER NETO, H. Cycling infrastructure in São Paulo: impacts of a leisure-oriented model. *Annual Conference of the International Association for the History of Transport, Traffic and Mobility - T2M*, Filadélfia, Universidade de Drexel, 2014.

LOBEL, F.; SETO, G. Gestão Covas consulta só vereadores aliados sobre quais ciclovias eliminar em SP. *Folha de São Paulo* (online), UOL, São Paulo, 29 ago. 2019.

LOBO, R. Doria pedala com cicloativistas e defende concessão de ciclovias. *Via Trolebus*, São Paulo, 11 out. 2016. Disponível em: <<https://viatrolebus.com.br/2016/10/doria-pedala-com-cicloativistas-e-defende-concessao-de-ciclovias/>>. Acesso em: 29 jan. 2021.

LOPES, N. Ciclovias de Haddad foram feitas como se coloca orégano em pizza, diz vice de Doria. *Portal UOL*, São Paulo, 16 out. 2016.

LOWI, T. J. *Arenas of Power*. Abingdon-UK, New York-USA, Routledge, 1a ed., E-book (paginado), 2016.

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

LYDON, M.; GARCIA, A. *Tactical Urbanism: Short-term Action for Long-term Change*. Washington, Covelo, London, Island Press, 2015.

MALATESTA, M. E. *A bicicleta nas viagens cotidianas do município de São Paulo*. Tese (Doutorado em Planejamento Urbano e Regional), Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, 250 f., 2014.

MANIFESTO do Movimento pelo Direito à Cidade no Plano Diretor. *Blog observaSP*, LabCidade, São Paulo, 25 jun. 2014. Disponível em: <<https://observasp.wordpress.com/2014/07/25/movimento-pelo-direito-a-cidade-no-plano-diretor/>>. Acesso em: 13 set. 2018.

MARQUES, E. Notas críticas a literatura sobre Estado, políticas estatais e atores políticos. In: *BIB: Boletim Bibliográfico de Ciências Sociais*, n. 43, p. 67-102, 1997.

MELLO, J. Contra redução de ciclovias, ciclistas fazem ato na casa de João Doria. *GGN – Jornal de Todos os Brasis*, São Paulo, 6 out. 2016. Disponível em: <<https://jornalggcn.com.br/noticia/contra-reducao-de-ciclovias-ciclistas-fazem-ato-na-casa-de-joao-doria>>. Acesso em: 21 set. 2018.

MIG, M. Campanha Adote uma Ponte! *Ciclocidade*, São Paulo, 10 set. 2014. Disponível em: <<https://www.ciclocidade.org.br/adoteumaponte>>. Acesso em: 20 jan. 2021.

MONARK. *A Monark*. S.l., Monark, 2013. Disponível em: <<http://www.monark.com.br/monark/>>. Acesso em: 25 fev. 2019.

MOREIRA, J. R.; GOLDEMBERG, J. The alcohol program. *Energy Policy*. Vol. 27, ed. 4, p. 229-245, abril 1999.

MPL – Movimento Passe Livre. Não começou em Salvador, não vai terminar em São Paulo. In: VAINER, C. *et al. Cidades Rebeldes: Passe Livre e as mobilizações que tomaram as ruas do Brasil*. São Paulo: Boitempo, Carta Maio, 2013.

NABORS, D.; GOUGHNOUR, E.; THOMAS, L.; DESANTIS, W.; SAWYER, M.; MORIARTY, K. *Bicycle Road Safety Audit Guidelines and Prompt Lists*. Vienna, Virginia: Federal Highway Administration, 2012.

NADALIN, V.; IGLIORI, D. Espraçamento urbano e periferização da pobreza na região metropolitana de São Paulo: evidências empíricas. *EURE*, Santiago, vol. 41, n. 124, 2015.

NOLAND, R. B. Relationships between highway capacity and induced vehicle travel. *Transportation Research: Part A*. 35, p. 47-72, 2001.

NORTON, P. *Fighting Traffic: the dawn of the motor age in the american city*. Cambridge, Massachusetts-EUA, Londres-Inglaterra, Massachusetts Institute of Technology, 2008.

NUNES, A. C.; FERNANDES, R. J. R.; SABINO, L. Avenida Paulista para as pessoas: uma demanda da sociedade civil. *Ciclocidade (online)*, 28 ago. 2015. Disponível em: <<https://www.ciclocidade.org.br/noticias/757-avenida-paulista-para-as-pessoas-uma-demanda-da-sociedade-civil>>. Acesso em: 21 set. 2018.

NYDOT – New York City Department of Transport. *Green Light for Midtown Evaluation Report*. New York City, Department of Transport, Online, 2010. Disponível em: <https://www.nyc.gov/html/dot/downloads/pdf/broadway_report_final2010_web.pdf>. Acesso em: 8/2/2021.

OLDENZIEL, R.; BRUHÈZE, A. A. World Bicycle Capital, by Chance. In: OLDENZIEL, R.; EMANUEL, M.; BRUHÈZE, A. A.; VERAART, F. (org.) *Cycling Cities: The European Experience Hundred Years of Policy and Practice*. Eindhoven, Foundation for the History of Technology, 2016.

OLIVEIRA, F. O Estado e o Urbano no Brasil. *Espaço & Debates*, n. 6, p. 36-54, 1982.

PASQUALINI, A. Carta aberta aos Associados do Instituto CicloBR. *Blog Bicicreteiro*, 29 set. 2017. Disponível em: <<https://bicicreteiro.org/2017/09/29/nao-me-envolvo-com-racistas-entenda-porque-sai-do-ciclobr/>>. Acesso em: 03 nov. 2018.

PATRIOTAS. *Plano de Governo de Arthur do Val*. São Paulo, 2020. Disponível em: <<https://divulgacandcontas.tse.jus.br/candidaturas/oficial/2020/SP/71072/2030402020/250000641390/pje-78e45e-36-Proposta%20de%20governo.pdf>>. Acesso em: 2 fev. 2021.

PAULA, P. C. B. *As parcerias público-privadas de metrô em São Paulo: as empresas estatais e o aprendizado institucional no financiamento da infraestrutura de serviços públicos no Brasil*. Dissertação (Mestrado em Direito Econômico e Financeiro) – Faculdade de Direito, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2014.

PEREIRA, H.; PRATES, V. O sujeito de bicicleta: considerações sobre o discurso cicloativista na São Paulo dos carros. *Galaxia* (São Paulo, online), n. 34, 2017, p. 112-124. <http://dx.doi.org/10.1590/1982-2554201728705>.

PRESADA, B. Cicloativismo: a expansão da bicicleta. In: ANTP – Associação Nacional de Transporte Público. *Transporte Ciclovitário*. Série Cadernos Técnicos. S.L., ANTP – Associação Nacional de Transporte Público, 2007.

PSB. *Plano de Governo de Márcio França*. São Paulo, 2020. Disponível em: <https://divulgacandcontas.tse.jus.br/candidaturas/oficial/2020/SP/71072/426/candidatos/731435/5_1600986975532.pdf>. Acesso em: 2 fev. 2021.

PSD. *Plano de Governo de Andrea Matarazzo*. São Paulo, 2020. Disponível em: <http://divulgacandcontas.tse.jus.br/candidaturas/oficial/2020/SP/71072/426/candidatos/8058/5_1600369846808.pdf>. Acesso em: 2 fev. 2021.

PSL. *Plano de Governo de Joice Hasselmann*. São Paulo, 2020. Disponível em: <<https://divulgacandcontas.tse.jus.br/candidaturas/oficial/2020/SP/71072/2030402020/250000658458/pje-2fb2e3aa-Proposta%20de%20governo.pdf>>. Acesso em: 2 fev. 2021.

PUPPIM DE OLIVEIRA, J. A. The policymaking process for creating competitive assets for the use of biomass energy: the Brazilian alcohol programme. *Renewable and Sustainable Energy Reviews*. Vol. 6, ed. 1–2, p. 129-140, 2002.

QUINTELLA, S. Justiça absolve Haddad em ação milionária sobre uso de recursos de multas. Veja, Cidades, 12/8/2019. Disponível em: <<https://veja.sp.abril.com.br/blog/poder-sp/justica-absolve-haddad-em-acao-milionaria-sobre-uso-de-recursos-de-multas/>>. Acesso em: 7 fev. 2021.

RADYWYL, N.; BIGGS, C. Reclaiming the commons for urban transformation. *Journal of Cleaner Production*, v. 50, p. 159-170, 2013.

REDE Nossa São Paulo; IBOPE. *9ª Pesquisa sobre Mobilidade Urbana – Semana da Mobilidade 2015*, São Paulo, Rede Nossa São Paulo, 2015. Disponível em: <<https://www.nossasaopaulo.org.br/pesquisas/mobilidadeurbana2015.pdf>>. Acesso em: 20 out. 2015.

REIS, V. Após jogar fora buquê que ganhou de ciclista, Doria dedica ‘flores do mal’ a Lula e Dilma. *GL*, São Paulo, 1 maio 2017.

REPUBLICANOS. *Celso Russomanno*. São Paulo, 2020. Disponível em: <https://divulgacandcontas.tse.jus.br/candidaturas/oficial/2020/SP/71072/426/candidatos/689332/5_1601042019179.pdf>. Acesso em: 2 fev. 2021.

REQUENA, C. *O paradigma da fluidez do automóvel: burocracias estatais e mobilidade em São Paulo*. Dissertação (Mestrado em Ciência Política) – Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 119 f., 2015.

RIBEIRO, E. A história oral da Bicicletada em SP. *Vice*, São Paulo, 31 jan. 2017. Disponível em: <https://www.vice.com/pt_br/article/vvdja4/a-historia-oral-da-bicicletada-em-sp>. Acesso em: 29 ago. 2019.

RIBEIRO, R. Gerações discursivas do cicloativismo no Brasil: sport, transporte e mobilidade. In: ROLNIK, R.; FERNANDES, A. (org.) *Cidades*. Rio de Janeiro: Funarte, 2016.

RIP, A; KEMP R. Technological change. In: RAYNER S.; MALONE, E.L. (org.). *Human choice and climate change*: Vol. II, Resources and Technology. Columbus, Ohio: Battelle Press. p. 327-399, 1998.

RNSP – Rede Nossa São Paulo. *Desafio Intermodal acontece nesta quinta-feira em São Paulo*. Rede Nossa São Paulo, São Paulo, 17 set. 2015. Disponível em: <<https://www.nossasaopaulo.org.br/2015/09/17/desafio-intermodal-acontece-nesta-quinta-feira-em-sao-paulo/>>. Acesso em: 27 jan. 2021.

RODRIGUES, A.; MACHADO, L. Fechar avenida Paulista é marketing e traz prejuízo, diz associação. *Folha de São Paulo* (online), São Paulo, 19 ago. 2015. Disponível em: <<https://www1.folha.uol.com.br/cotidiano/2015/08/1670536-fechar-avenida-paulista-e-marketing-e-traz-prejuizo-diz-associacao.shtml>>. Acesso em: 7 fev. 2021.

ROLNIK, R.; KLINTOWITZ, D. (I)Mobilidade na cidade de São Paulo. *Estudos Avançados*. vol. 25, n. 71, p. 89-108, 2011.

ROLNIK. R.; LEMOS, L. L. Agora sim, a indústria da multa. *Blog observaSP*, LabCidade, São Paulo, 24/11/2017. Disponível em: <<https://observasp.wordpress.com/2017/11/24/agora-sim-a-industria-da-multa/>>. Acesso em: 2 fev. 2021.

ROSÉN, E.; SANDER, U. Pedestrian fatality risk as a function of car impact speed. *Accident Analysis & Prevention*. Vol. 41, n. 3, p. 536–542, maio 2009. Disponível em: <<http://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0001457509000323>>. Acesso em: 15 nov 2015.

ROSIN, L. B. Difusão de novos paradigmas de mobilidade urbana: a insticionalização do uso de bicicleta na cidade de São Paulo. *Relatório Iniciação Científica*, do Programa Unificado de Bolsas de Estudo para Estudantes de Graduação - Escola de Artes, Ciências e Humanidades, Universidade de São Paulo, 2016.

RYOKI, A. ORTELLADO, P. *Estamos Vencendo!* Resistência Global no Brasil. São Paulo: Conrad Editora do Brasil, 2004.

SANTOS, R. M. Pão adormecido, cravo, bicicleta, Jardim Peri. *Blog Farofafa* (farofafa.cartacapital.com.br) no dia 29 de jun. de 2015. Disponível em: <<https://farofafa.cartacapital.com.br/2015/06/29/pao-adormecido-cravo-bicicleta-jardim-peri/>>. Acesso em: 20 jan. 2021.

SCHEIN, R. Frente Parlamentar busca uma São Paulo para pessoas. Blog Vá de Bike, São Paulo, 29 abr. 2013a. Disponível em: <<http://vadebike.org/2013/04/frente-parlamentar-mobilidade-humana-sao-paulo-para-pessoas/>>. Acesso em: 5 nov. 2018.

SCHEIN, R. Manifestação promete interditar Ponte das Bandeiras hoje, 20/set, em São Paulo. Blog Vá de Bike, São Paulo, 20 set. 2013b. Disponível em: <<https://vadebike.org/2013/09/manifestacao-promete-interditar-ponte-das-bandeiras-em-sao-paulo/>>. Acesso em: 31 jan. 2021.

SCHLANGER, Z. Park Slope Bike Lane Protest Pits Seniors Against Cyclists. *Gothamist*, Nova Iorque, 21 out. 2010. Disponível em: <<https://gothamist.com/news/park-slope-bike-lane-protest-pits-seniors-against-cyclists>>. Acesso em: 3 fev. 2021.

SECRETÁRIO explica o programa Marginal Segura em São Paulo. [S.l.: s.n.], 17 já. 2017. 1 vídeo (3 mi. 49 seg.). Publicado pelo canal Brasil Urgente. Disponível em: <<https://www.youtube.com/watch?v=-gvNR0oqxWM>>. Acesso em: 30 jan 2017.

SERVA, L. Prefeito fecha ciclovía para dar aos pedestres... em Londres. *Folha de São Paulo* (online), São Paulo, 24 abr. 2017. Disponível em: <<https://www1.folha.uol.com.br/colunas/leaoserva/2017/04/1877954-prefeito-fecha-ciclovía-para-dar-aos-pedestres-em-londres.shtml?origin=folha>>. Acesso em: 31 jan. 2021.

SHAER, M. Not Quite Copenhagen. *New York Magazine*, Nova Iorque, 18 mar. 2011. Disponível em: <<https://nymag.com/news/features/bike-wars-2011-3/>>. Acesso em: 3 jan. 2021.

SHELLER, M.; URRY, J. The City and the Car. *International Journal of Urban and Regional Research*, v. 24, p. 737-757, 2000.

_____. The new mobilities paradigm. *Environment and Planning A*, vol. 38, p. 207226, 2006.

SHIBAKI, V. V. Avenida Paulista: da formação à consolidação de um ícone da metrópole de São Paulo. Dissertação (mestrado em Geografia Humana), Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2017.

SHOVE, E. The shadowy side of innovation: Unmaking and sustainability. *Technology Analysis and Strategic Management*, v. 24, n. 4, p. 363–375, 2012.

SILVA, M. K. De volta aos movimentos sociais? Reflexões a partir da literatura brasileira recente. *Ciências Sociais Unisinos*, São Leopoldo, v. 46, n. 1, p. 2-9, jan/abr, 2010.

SKOCPOL, T. Bringing the state back in: strategies of analysis in current research. In: EVANS, P.; RUESSCHMEYER, D.; SKOCPOL, T. (org.). *Bringing the state back in*. Cambridge: Cambridge University, 1985.

_____. *Protecting soldiers and mothers*: the political origins of social policy in the United States. Cambridge (Massachusetts), London (England), The Belknap Press of Harvard University Press, 1992.

SOUSA, M. São Paulo faz eleições para Conselho de Transporte e Tráfego. *Mobilize*, São Paulo, 12 jul. 2016. Disponível em: <<http://www.mobilize.org.br/noticias/9732/mobilidade-ativa-lanca-candidatos-a-conselho-em-s-paulo.html>>. Acesso em: 19 ago. 2018.

SOUZA, Y. V. *Quando as rodas conquistam a cidade: cultura, tensões, conflitos e ações na prática do ciclismo em São Paulo*. Dissertação (Mestrado em História) – Programa de Estudos Pós-Graduados em História, Pontifícia Universidade Católica de São Paulo, São Paulo, 149 f., 2016.

STEHLIN, J. G. *Business Cycles: Race, Gentrification, and the Making of Bicycle Space in the San Francisco Bay Area*. Tese (Doutorado em Filosofia) – Geografia e Ênfase designada, Universidade da Califórnia, Berkley, 2015.

STEINMO, S. Historical Institutionalism. In: DELLA PORTA, D.; KEATING, M. (org.) *Approaches and Methods in the Social Sciences: a pluralist perspective*. Cambridge: Cambridge University Press. p. 118-138, 2008.

STOCHERO, T. Marginais registram 32 mortes em 2017, aumento de 23% em relação a 2016, aponta CET. *GL*, Editora Globo, [S. i.], 23 jan. 2018. Disponível em: <<https://gl.globo.com/sp/sao-paulo/noticia/marginais-registraram-32-mortes-em-2017-aumento-de-23-em-relacao-a-2016-aponta-cet.ghtml>>. Acesso em: 5 fev. 2021.

TATAGIBA, L. F. 1984, 1992 e 2013: Sobre ciclos de protestos e democracia no Brasil. *Política & Sociedade*. Florianópolis, vol. 13, n. 28, set/dez, 2014.

TAVOLARI, B. Direito à Cidade: uma trajetória conceitual. *Novos Estudos*. Cebrap, 104, p. 92-109, março 2016.

THELEN, K.; STEINMO, S. Historical institutionalism in comparative politics. In: STEINMO, S; THELEN, K.; LONGSTRETH, F. *Structuring politics: historical institutionalism in comparative analysis*. Cambridge, Cambridge University Press, 1992.

TILLY, C. Repertoire of contention. In: TILLY, C. *Regimes and Repertoires*. Chicago, The University of Chicago Press, p. 30-59, 2006.

VAINER, C. Pátria, empresa, mercadoria. Notas sobre a estratégia discursiva do Planejamento Estratégico Urbano In: ARANTES, O.; VAINER, C.; MARICATO, E. *A cidade do pensamento único: desmanchando consensos*. Petrópolis, Editora Vozes, 3ª ed., 2002.

VALENTA, S. *The Role of Activism in Mobility Transitions: a comparison between Berlin and Amsterdam*. Dissertação (Mestrado em Estudos Urbanos) – Universidade de Amsterdam, Amsterdam, 2013.

VANDERBILT, T. Rage Against Your Machine. *Outside*, 16 fev. 2011. Disponível em: <<https://www.outsideonline.com/1922676/rage-against-your-machine>>. Acesso em: 3 fev. 2021.

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

VEJA a entrevista do BDSP com o prefeito eleito João Dória, do PSDB. São Paulo, *Bom dia SP*, Rede Globo, exibida em 3 out. 2016. 1 vídeo (28 min.). Disponível em: <<https://globoplay.globo.com/v/5348212/>>. Acesso em: 29 jan. 2021.

VELLEDA, L. Ativistas articulam ações para barrar aumento de velocidade nas marginais de SP. *Sul21*, [S. l.], 24 dez. 2016. Disponível em: <<https://www.sul21.com.br/ultimas-noticias/geral/2016/12/ativistas-articulam-acoes-para-barrar-aumento-de-velocidade-nas-marginais-de-sp/>>. Acesso em: 30 jan. 2021.

VILLAÇA, F. J. M. *Reflexões sobre as cidades brasileiras*. São Paulo, Studio Nobel, 2012.

_____. *O espaço intra-urbano no Brasil*. São Paulo, Studio Nobel, 1998.

WCED, (WORLD COMMISSION ON ENVIRONMENT AND DEVELOPMENT). Report of the World Commission on Environment and Development: Our Common Future. [s.l.: s.n.].

WICHER NETO, H. *O Polo Gerador de Tráfego: a política do automóvel em São Paulo por meio da análise de um instrumento da ação pública*. Dissertação (mestrado) – Universidade Federal do ABC, Programa de Pós-graduação em Planejamento e Gestão do Território, São Bernardo do Campo, 222 f., 2016.

XAVIER, G. N. A. *O desenvolvimento e a inserção da bicicleta na política de mobilidade urbana brasileira*. Tese (Doutorado em Ciências Humanas) – Centro de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Federal de Santa Catarina. 306 f., 2011.

ZÜGE JUNIOR, O. *Cicloativismo paulistano: uma investigação jurídico-fenomenológica*. Tese (Doutorado em Filosofia e Teoria Geral do Direito) – Faculdade de Direito, Universidade de São Paulo, São Paulo, 106 f., 2015.

ZUNINO SINGH, D. Ciudades, prácticas y representaciones en movimiento. Notas para un análisis cultural de la movilidad como experiencia urbana. *Tempo Social, revista de sociologia da USP*, v. 30, n. 2, p. 35-54, 2018.

ZYLBERKAN, M. Vereadores atuam contra ciclovias, e secretário-ciclista de Dória fica acuado. *Folha de São Paulo* (online), São Paulo, 27 maio 2017. Disponível em: <<https://www1.folha.uol.com.br/cotidiano/2017/05/1887913-vereadores-atuam-contras-ciclovias-e-secretario-ciclista-de-doria-fica-acuado.shtml>>. Acesso em: 31/1/2021.

Entrevistas realizadas

ALCORTA, Arturo. Entrevista concedida a Letícia Lindenberg Lemos e Guilherme Ribeiro Reis. São Paulo, 23 mar. 2018.

ALVES, Luiz Marcelo Teixeira. Entrevista realizada por Letícia Lindenberg Lemos. São Paulo, 26 ago. 2019.

BENICCHIO, Thiago. Entrevista concedida a Letícia Lindenberg Lemos. São Paulo, 15 mar. 2018.

_____. Entrevista concedida a Letícia Lindenberg Lemos. São Paulo, 13 jul. 2017.

BERGAMINI, Alexandre. Entrevista concedida a Letícia Lindenberg Lemos. São Paulo, 22 set. 2015.

BORGES, Johnny William Cruz. Entrevista realizada por Letícia Lindenberg Lemos. São Paulo, 2 out. 2019.

CENEVIVA, Laura Lúcia Vieira. Entrevista concedida a Letícia Lindenberg Lemos. São Paulo, 4 ago. 2017.

CIPULLO, Guilherme. Entrevista realizada por Letícia Lindenberg Lemos. São Paulo, 3 set. 2019.

COLOMBO, Manuela. Entrevista realizada por Letícia Lindenberg Lemos. São Paulo, 26 ago. 2019.

FALZONI, Renata. Entrevista realizada por Letícia Lindenberg Lemos. São Paulo, 28 abr. 2020

GUTH, Daniel. Entrevista realizada por Letícia Lindenberg Lemos. São Paulo, 2 set. 2019.

HARKOT, Marina Kohler. Entrevista concedida a Letícia Lindenberg Lemos. São Paulo, 24 set. 2018.

MALATESTA, Maria Ermelina Brosch. Entrevista concedida a Letícia Lindenberg Lemos. São Paulo, 1 maio 2020.

_____. Entrevista concedida a Letícia Lindenberg Lemos e Guilherme Ribeiro Reis. São Paulo, 3 ago. 2018.

MIRANDA, Ant3nio. Entrevista concedida a Letícia Lindenberg Lemos. Bras3lia, 26 set. 2018.

NOGUEIRA, Suzana. Entrevista concedida a Letícia Lindenberg Lemos. São Paulo, 5 maio 2020.

_____. Entrevista concedida a Letícia Lindenberg Lemos. São Paulo, 17 jul. 2018.

SILVA, Cl3udio. Entrevista concedida a Letícia Lindenberg Lemos. Bras3lia, 10 abr. 2018.

Base de dados consultadas

METR3 – Companhia do Metropolitano de São Paulo. Pesquisa de mobilidade 2012 Regi3o metropolitana de s3o Paulo – S3ntese das informa33es – Pesquisa domiciliar. Metr3, Governo do Estado de São Paulo, 2013.

_____. Base de dados da Pesquisa Origem-Destino de 1997. Dispon3vel em <http://www.metro.sp.gov.br/pesquisa-od/resultado-das-pesquisas.aspx>. Acesso em: 23 jul. 2020.

_____. Base de dados da Pesquisa Origem-Destino de 1987. Dispon3vel em <http://www.metro.sp.gov.br/pesquisa-od/resultado-das-pesquisas.aspx>. Acesso em: 23 jul. 2020.

_____. Base de dados da Pesquisa Origem-Destino de 1977. Dispon3vel em <http://www.metro.sp.gov.br/pesquisa-od/resultado-das-pesquisas.aspx>. Acesso em: 23 jul. 2020.

Documentos oficiais e legisla33es

BRASIL. CONSELHO DAS CIDADES. Resolu33o 7, de 16 de junho de 2004. Di3rio Oficial da Uni3o, Bras3lia, DF, 6 jul. 2004, p. 36.

_____. CONSELHO NACIONAL DE TR3NSITO. Resolu33o 465 de 27 de novembro de 2013. D3 nova reda33o ao art. 1º da Resolu33o nº 315, de 8 de maio de 2009, do Contran, que estabelece a equipara33o dos ve3culos ciclo-el3trico, aos ciclomotores e os equipamentos obrigat3rios para condu33o nas vias p3blicas abertas 3 circula33o e d3 outras provid3ncias.

_____. Constitui33o (1988). Constitui33o da Rep3blica Federativa do Brasil.

_____. Decreto 4.665, de 3 de abril de 2003. Aprova a Estrutura Regimental e o Quadro Demonstrativo dos Cargos em Comiss3o do Minist3rio das Cidades, e d3 outras provid3ncias.

_____. Decreto 57.003, de 11 de outubro de 1965. Cria o Grupo Executivo de Integra33o da Pol3tica de Transportes (GEIPOT) e o Fundo de Pesquisas de Transportes, dando outras provid3ncias.

_____. Decreto-Lei 516, de 7 de abril de 1969. Altera a denomina33o do Grupo Executivo de Integra33o da Pol3tica de Transportes e d3 outras provid3ncias.

_____. Lei 10.257, de 10 de julho de 2001. Regulamenta os arts. 182 e 183 da Constitui33o Federal, estabelece diretrizes gerais da pol3tica urbana e d3 outras provid3ncias.

_____. Lei 12.587, de 3 de janeiro de 2012. Institui as diretrizes da Pol3tica Nacional de Mobilidade Urbana; revoga dispositivos dos Decretos-Leis nºs 3.326, de 3 de junho de 1941, e 5.405, de 13 de abril de 1943, da Consolida33o das Leis do Trabalho (CLT), aprovada pelo Decreto-Lei nº 5.452, de 1º de maio de 1943, e das Leis nºs 5.917, de 10 de setembro de 1973, e 6.261, de 14 de novembro de 1975; e d3 outras provid3ncias.

_____. Lei 5.908, de 20 de agosto de 1973. Autoriza o Poder Executivo a transformar o Grupo de Estudos para Integra33o da Pol3tica de Transportes em empresa p3blica, sob a denomina33o de Empresa Brasileira de Planejamento de Transportes (GEIPOT), e d3 outras provid3ncias.

_____. Lei 9.100 de 29 de setembro de 1995. Estabelece normas para a realização das eleições municipais de 3 de outubro de 1996, e dá outras providências.

_____. Lei 9.503 de 23 de setembro de 1997. Institui o Código de Trânsito Brasileiro.

_____. MINISTÉRIO DAS CIDADES. Caderno de referência para elaboração de Plano de Mobilidade por Bicicleta nas Cidades. Coleção Bicicleta Brasil: Programa Brasileiro de Mobilidade por Bicicleta. Brasília-DF, Secretaria Nacional de Transporte e da Mobilidade Urbana, 2007.

_____. Projeto de Lei 1.687 apresentado em 2 de agosto de 2007. Institui as diretrizes da política de mobilidade urbana e dá outras providências.

_____. Proposta de Emenda à Constituição 90 apresentada em 29 de setembro de 2011. Dá nova redação ao art. 6º da Constituição Federal, para introduzir o transporte como direito social.

CET – Companhia de Engenharia de Tráfego. Estudo Piloto Ciclovia: C. Universitária – Pq. Ibirapuera. São Paulo, Secretaria Municipal de Transportes, Companhia de Engenharia de Tráfego, 1981a.

_____. Sistemas Cicloviários Setoriais. São Paulo, Secretaria Municipal de Transportes, Companhia de Engenharia de Tráfego, 1981b.

_____. Ciclovias em Novas Avenidas. São Paulo, Secretaria Municipal de Transportes, Companhia de Engenharia de Tráfego, 1981c.

_____. Plano de Ciclovias para o Município de São Paulo: Documento de trabalho 2 – 1ª Fase. São Paulo, Secretaria Municipal de Transportes, Companhia de Engenharia de Tráfego, 1994a.

_____. Ciclovia USP – Parque Ibirapuera: Documento de trabalho 3. São Paulo, Secretaria Municipal de Transportes, Companhia de Engenharia de Tráfego, 1994b.

_____. Acidentes de Trânsito no Município de São Paulo. *Relatório anual – 2012*. São Paulo, Secretaria Municipal de Transportes, Companhia de Engenharia de Tráfego, 2012.

_____. Acidentes de Trânsito. *Relatório anual*. São Paulo, Secretaria Municipal de Transportes, Companhia de Engenharia de Tráfego, 2019.

CPTM – Companhia Paulista de Trens Metropolitanos. Programa de Bicicletários. Governo do Estado de São Paulo, Secretaria dos Transportes Metropolitanos, Companhia Paulista de Trens Metropolitanos, set. 2016.

CTET – Centro de Treinamento e Educação de Trânsito. Avaliação do uso da Bicicleta na Cidade de São Paulo. São Paulo, Secretaria Municipal de Transportes, Companhia de Engenharia de Tráfego, 1992.

ESTADO DE SÃO PAULO. Lei Estadual 16.748 de 30 de maio de 2018. Institui a rota de cicloturismo “Márcia Prado”.

_____. Lei Estadual 1.208 de 15 de dezembro de 1976. Prevê a inclusão de faixa destinada a tráfego de bicicletas nas estradas construídas no Estado.

GEIPOT – Grupo Executivo de Integração da Política de Transportes. Ministério dos Transportes. Planejamento Cicloviário: Diagnóstico nacional. Brasília-DF, Governo Federal Brasileiro, Ministério dos Transportes, 2001.

GT Bicicleta. SVMA – Secretaria do Verde e Meio Ambiente. *Relatório do Grupo de Trabalho Interinstitucional para estudar o fomento do uso da bicicleta como meio de transporte não motorizado e instrumento de melhoria ambiental, com indicação de Áreas para Intervenção Piloto*. São Paulo, Prefeitura Municipal de São Paulo, 2005.

MALATESTA, M. E. B. A História dos Estudos de Bicicletas na CET. *Boletim Técnico 50*. São Paulo: Companhia de Engenharia de Tráfego, 2012.

METRÔ – Companhia do Metropolitano de São Paulo. *Pesquisa de Mobilidade da Região Metropolitana de São Paulo*: Síntese das Informações. Governo do Estado de São Paulo, 2013.

PROJETO CICLISTA. SVMA – Secretaria do Verde e Meio Ambiente. *Relatório Final*. São Paulo, Secretaria Municipal do Verde e Meio Ambiente, 1995.

_____. Legislação. São Paulo, Secretaria Municipal do Verde e Meio Ambiente, 1996.

SÃO PAULO. Apresentação no site da Prefeitura de São Paulo de agosto de 2011. São Paulo, 2011. Disponível em: <https://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/upload/desenvolvimento_urbano/arquivos/OUVS_agosto2011.pdf>. Acesso em: 3/11/2018.

_____. Ciclovias em SP integrando a cidade. Apresentação realizada no CMTT em 4 jun. 2014. Disponível em: <<https://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/upload/transportes/pdf/SP400KM.pdf>>. Acesso em: 15/1/2021.

_____. Comitê Municipal de Uso do Viário. Resolução 17 de 12 de dezembro de 2017. Regulamenta o credenciamento das Operadoras de Tecnologia de Transporte Credenciadas – OTTCs para exploração do serviço de compartilhamento de bicicletas disponibilizado nas vias e logradouros públicos.

_____. Decreto 29.839 de 18 de junho de 1991. Institui faixas exclusivas para o tráfego de bicicletas-ciclovias, e dá outras providências.

_____. Decreto 34.854 de 03 de fevereiro de 1995. Regulamenta a Lei 10.907/90, e dá outras providências.

_____. Decreto 50.708 de 02 de julho de 2009. Atribui à Secretaria Municipal de Transportes a gestão e a coordenação do Grupo Executivo da Prefeitura do Município de São Paulo para Melhoramentos Cicloviários - Pró-Ciclista.

_____. Decreto 54.058, de 1º de julho de 2013. Cria o Conselho Municipal de Trânsito e Transporte - CMTT, no âmbito da secretaria municipal de transportes.

_____. Decreto 55.045 de 16 de abril de 2014. Regulamenta a instalação e o uso de extensão temporária de passeio público, denominada “parklet”.

_____. Decreto 56.021 de 31 de março de 2015. Regulamenta a Lei nº 15.946, de 23 de dezembro de 2013, que dispõe sobre a obrigatoriedade de, no mínimo, 50% (cinquenta por cento) de mulheres na composição dos conselhos de controle social do Município.

_____. Decreto 56.834 de 24 de fevereiro de 2016. Institui o Plano Municipal de Mobilidade Urbana de São Paulo - PlanMob/SP, 2015.

_____. Decreto 57.086 de junho de 2016. Institui o Programa Ruas Abertas, nos termos da Lei Federal nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012 - Política Nacional de Mobilidade Urbana.

_____. Decreto 58.750 de 13 de maio de 2019. Dispõe sobre a regulamentação provisória do serviço de compartilhamento e do uso dos equipamentos de mobilidade individual autopropelidos, patinetes, ciclos e similares elétricos ou não, acionados por plataformas digitais.

_____. Decreto 58.907 de 9 de agosto de 2019. Regulamenta os serviços de compartilhamento de patinetes elétricas acionadas por meio de plataformas digitais.

_____. Decreto Municipal 55.180, de 3 de junho de 2014. Introduce alterações no artigo 4º do Decreto nº 54.058, de 1º de julho de 2013, que cria o Conselho Municipal de Trânsito e Transporte - CMTT, no âmbito da Secretaria Municipal de Transportes.

_____. Diário Oficial da Cidade de São Paulo. São Paulo, Ano 54, número 218, quarta-feira, 25 de novembro de 2009.

_____. Diário Oficial da Cidade de São Paulo. São Paulo, Ano 60, número 48, sexta-feira, 13 de março de 2015.

_____. Diário Oficial da Cidade de São Paulo. Suplemento. São Paulo, Ano 62, número 74, quarta-feira, 19 de abril de 2017.

_____. Justificativa do Projeto de Lei 223 apresentado em 11 de abril de 2017. Câmara Municipal de São Paulo, Secretaria de Documentação.

_____. Justificativa do Projeto de Lei 631 apresentado em 13 de dezembro de 2018. Dispõe sobre a obrigatoriedade de licenciamento e emplacamento de bicicletas, patinetes ou similares quando motorizados ou eletrificados que trafegam pelas vias públicas do município de São Paulo e dá outras providências.

_____. Justificativa do Projeto de Lei 658 apresentado em 30 de novembro de 2006. Câmara Municipal de São Paulo, Secretaria de Documentação.

_____. Lei 10.907 de 18 de dezembro de 1990. Dispõe sobre a destinação de espaços para ciclovias no Município de São Paulo, e dá outras providências.

_____. Lei 10.908 de 19 de dezembro de 1990. Dispõe sobre a demarcação de espaços para ciclofaixas em praças públicas do Município de São Paulo, e dá outras providências.

_____. Lei 11.005 de 18 de junho de 1991. Dispõe sobre local para guarda de bicicletas e triciclos, nos parques municipais.

_____. Lei 11.426 de 18 de outubro de 1993. Cria a Secretaria Municipal do Verde e do Meio Ambiente - SVMA; cria o Conselho Municipal do Meio Ambiente e Desenvolvimento Sustentável - CADES, e dá outras providências.

_____. Lei 11.537 de 23 de maio de 1994. Institui a Ciclovia do Tatuapé, e dá outras providências.

_____. Lei 11.730 de 09 de março de 1995. Institui ciclovia do Belenzinho, e dá outras providências.

_____. Lei 12.044 de 17 de abril de 1996. Institui, no âmbito do Município de São Paulo, a Semana da Bicicleta, e dá outras providências.

_____. Lei 13.430, de 13 de setembro de 2002. Plano Diretor Estratégico.

_____. Lei 13.885 de 28 de agosto de 2004. Estabelece normas complementares ao Plano Diretor Estratégico, institui os Planos Regionais Estratégicos das Subprefeituras, dispõe sobre o parcelamento, disciplina e ordena o Uso e Ocupação do Solo do Município de São Paulo.

_____. Lei 14.223 de 26 de setembro de 2006. Dispõe sobre a ordenação dos elementos que compõem a paisagem urbana do Município de São Paulo.

_____. Lei 14.266 de 06 de fevereiro de 2007. Dispõe sobre a criação do Sistema Cicloviário no Município de São Paulo, e dá outras providências.

_____. Lei 14.488 de 19 de julho de 2007. Dispõe sobre a criação do Fundo Municipal de Desenvolvimento de Trânsito - FMDT.

_____. Lei 14.530 de 17 de outubro de 2007. Denomina “praça do ciclista” o espaço livre sem denominação, localizado no canteiro central da avenida paulista, entre a rua da consolação e a rua bela cintra, e dá outras providências.

_____. Lei 15.094 de 04 de janeiro de 2010. Institui a criação da rota ciclo-turística “Márcia Prado” na região entre o Grajaú e Ilha do Bororé, passando pela A.P.A. - Área de Proteção Ambiental Bororé-Colônia, no Município de São Paulo.

_____. Lei 15.442 de 09 de setembro de 2011. Dispõe sobre a limpeza de imóveis, o fechamento de terrenos não edificados e a construção e manutenção de passeios, bem como cria o Disque-Calçadas; revoga as Leis nº 10.508, de 4 de maio de 1988, e nº 12.993, de 24 de maio de 2000, o art. 167 e o correspondente item constante do Anexo VI da Lei nº 13.478, de 30 de dezembro de 2002.

_____. Lei 15.946 de 23 de dezembro de 2013. Dispõe sobre a composição mínima de 50% de mulheres nos Conselhos do Controle Social, e dá outras providências.

_____. Lei 16.607 de dezembro de 2016. Institui o Programa Ruas Abertas e altera a Lei nº 12.879, de 13 de julho de 1999, revoga a Lei nº 12.273, de 19 de dezembro de 1996, e dá outras providências.

_____. Lei 16.738 de 7 de novembro de 2017. Altera a Lei 14.266, de 06 de fevereiro de 2007, que dispõe sobre o Sistema Cicloviário do Município de São Paulo, e dá outras providências.

_____. Lei 16.757 de 14 de novembro de 2017. Institui o Programa de Incentivos Fiscais para a Zona Sul; introduz modificações nas Leis nº 13.701, de 24 de dezembro de 2003, nº 14.097, de 8 de dezembro de 2005, nº 14.910, de 27 de fevereiro de 2009, nº 15.928, de 19 de dezembro de 2013, nº 15.948, de 26 de dezembro de 2013, nº 16.097, de 29 de dezembro de 2014, nº 16.127, de 12 de março de 2015, nº 13.476, de

30 de dezembro de 2002, e nº 14.125, de 29 de dezembro de 2005; autoriza o Poder Executivo a contratar operações de crédito para financiar projetos de investimentos; institui o Programa de Incentivos aos Eixos de Desenvolvimento Noroeste e Fernão Dias; autoriza o Poder Executivo a ceder direitos creditórios das receitas de que trata a Lei nº 14.488, de 19 de julho de 2007, nas condições que especifica; introduz alterações na Lei nº 14.668, de 14 de janeiro de 2008.

_____. Lei 4.256 de 1 de julho de 1952. Proíbe expor ou depositar materiais, mercadorias ou objetos nos leitos, passeios, canteiros e refúgios das vias públicas do Município, instituindo multas aos infratores, e dá outras providências.

_____. Lei Municipal 16.050 de 31 de julho de 2014. Aprova a política de Desenvolvimento Urbano e o Plano Diretor Estratégico do Município de São Paulo e revoga a Lei nº 13.430/2002.

_____. Portaria 1.918 de 18 de maio de 2006. Cria Grupo Executivo para Melhoramentos Ciclovitários - Pró-Ciclista.

_____. Portaria 394 de 24 de dezembro de 1993. Institui “Projeto Ciclista”; atribui a SVMA a coordenação do projeto; e determina até 30/12 a constituição de GT p/ apresentar proposta às L 10907/90 e L 10908/90 que dispõem s/ demarcação de espaço p/ ciclo faixas em praças públicas do município e da L 11005/91 que dispõe s/ guarda de bicicletas.

_____. Programa de Metas 2013-2016. São Paulo, Prefeitura Municipal de São Paulo, 2013a. Disponível em: <https://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/upload/videos/AF_FolhetoProgramaMetas.pdf>. Acesso em: 14/1/2021.

_____. Programa de Metas 2017-2020. São Paulo, Prefeitura Municipal de São Paulo, 2017a.

_____. Programa de metas da cidade de São Paulo versão final participativa 2013-2016. São Paulo, Prefeitura Municipal de São Paulo, 2013b. Disponível em: <https://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/upload/planejamento/arquivos/15308-004_AF_FolhetoProgrmadeMetas2Fase.pdf>. Acesso em: 14/1/2021.

_____. Projeto de Lei 256, apresentado em 23 de abril de 2009. Institui a criação da rota ciclo-turística “Márcia Prado” na região entre o Grajaú e Ilha do Bororé, passando pela A.P.A, área de proteção ambiental Bororé - Colônia, no município de São Paulo.

_____. Projeto de Lei 484 apresentado em 03 de novembro de 2010. Cria o museu da bicicleta no município de São Paulo, e dá outras providências.

_____. Projeto de Lei 511 apresentado em 1 de outubro de 1951. Dispõe sobre delimitação e construção, em avenidas, ruas e vias da capital, de faixas de segurança reservadas para o tráfego de bicicletas e motocicletas.

_____. Projeto de Lei 599 apresentado em 21 de setembro de 2005. Dispõe sobre a criação do sistema ciclovitário no município de São Paulo e dá outras providências.

_____. Projeto de Lei 631 apresentado em 13 de dezembro de 2018. Dispõe sobre a obrigatoriedade de licenciamento e emplacamento de bicicletas, patinetes ou similares quando motorizados ou eletrificados que trafegam pelas vias públicas do município de São Paulo e dá outras providências

_____. Projeto de Lei 658 apresentado em 30 de novembro de 2006. Denomina “praça do ciclista” o espaço livre sem denominação, localizado no canteiro central da avenida paulista, entre a rua da consolação e a rua bela cintra, e dá outras providências.

_____. Projeto de Lei 688 apresentado em 26 de setembro de 2013. Aprova o Plano Diretor Estratégico do Município de São Paulo.

SEME – Secretaria Municipal de Esportes e Lazer de São Paulo). Ciclofaixa de Lazer no Fim de Semana. Apresentação em pdf (online). São Paulo, Prefeitura Municipal de São Paulo, 2009. Disponível em: <http://www4.prefeitura.sp.gov.br/semebiblioteca/Arquivo_BLOG/ciclofaixa_de_lazer.pdf>. Acesso em: 4/11/2018.

SMT – Secretaria Municipal de Transportes. Edital de Chamamento Público 1/2015. São Paulo, Prefeitura Municipal de São Paulo, 2015. Disponível em: <https://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/upload/chamadas/edital-chamamento-bikes_1431521878.pdf>. Acesso em: 26/3/2019.

_____. Plano Municipal de Circulação Viária e de Transportes. São Paulo, Secretaria Municipal de Transportes, Prefeitura Municipal de São Paulo, 2002. Disponível em: <https://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/upload/chamadas/pmcvt_1423747438.pdf>. Acesso em: 04/01/2021.

Atas de Conselhos

REUNIÃO ORDINÁRIA CMTT, 1., Relatório 1ª Reunião Ordinária do Conselho Municipal de Transporte e Trânsito – CMTT, 2013a, São Paulo, SP. São Paulo, SP: PREFEITURA MUNICIPAL DE SÃO PAULO, 2/8/2013.

REUNIÃO ORDINÁRIA CMTT, 4., Relatório 4ª Reunião Ordinária do Conselho Municipal de Transporte e Trânsito – CMTT, 2013b, São Paulo, SP. São Paulo, SP: PREFEITURA MUNICIPAL DE SÃO PAULO, 19/12/2013.

REUNIÃO ORDINÁRIA CMTT, 7., Relatório 7ª Reunião Ordinária do Conselho Municipal de Transporte e Trânsito – CMTT, 2014a, São Paulo, SP. São Paulo, SP: PREFEITURA MUNICIPAL DE SÃO PAULO, 4/6/2014.

REUNIÃO ORDINÁRIA CMTT, 9., Relatório 9ª Reunião Ordinária do Conselho Municipal de Transporte e Trânsito – CMTT, 2014b, São Paulo, SP. São Paulo, SP: PREFEITURA MUNICIPAL DE SÃO PAULO, 25/9/2014.

REUNIÃO ORDINÁRIA CMTT, 17., Relatório 17ª Reunião Ordinária do Conselho Municipal de Transporte e Trânsito – CMTT, 2016, São Paulo, SP. São Paulo, SP: PREFEITURA MUNICIPAL DE SÃO PAULO, 3/3/2016.

REUNIÃO ORDINÁRIA CMTT, 21., Relatório 21ª Reunião Ordinária do Conselho Municipal de Transporte e Trânsito – CMTT, 2017, São Paulo, SP. São Paulo, SP: PREFEITURA MUNICIPAL DE SÃO PAULO, 19/1/2017.

REUNIÃO CT-B, 14., Relatório da Reunião da Câmara Temática de Bicicleta. Conselho Municipal de Transporte e Trânsito, 2017, São Paulo, SP. São Paulo, SP: PREFEITURA MUNICIPAL DE SÃO PAULO, 6/2/2017.

capa | fotografia de Rachel Schein, 2015
diagramação | autora

fonte | Californian FB e Myriad Pro
gráfica | Inprima