MOBILIDADE E COTIDIANO

TERRITÓRIOS DE LUTA

FOTO 01 CAPA - O prefeito Fernando Haddad no dia da inauguração da ciclovia da avenida Paulista | 2015 - Foto do autor
FOTO 02 - "Auto Retrato" - Avenida Paulista | 2017 - Foto do autor

ARNALDO SILVEIRA MACHADO

Mobilidade e Cotidiano:
Territórios de Luta

Versão Revisada

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

Área de Concentração: Planejamento Urbano e Regional

Orientador: Professor Doutor Jorge Bassani

São Paulo | 2022

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.

E-mail do autor: nana.machado@gmail.com

Exemplar revisado e alterado em relação à versão original, sob responsabilidade do autor e anuência do orientador.

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

São Paulo, 06 de fevereiro de 2023.

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

Machado, Arnaldo Silveira
Mobilidade e Cotidiano: Territórios de Luta / Arnaldo Silveira Machado; orientador Jorge Bassani. - São Paulo, 2022 .
208 p.

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

1. Mobilidade Urbana. 2. Cicloativismo. 3. Mobilidade Ativa. 4. Bicicleta. I. Bassani, Jorge, orient. II. Título.

Elaborada eletronicamente através do formulário disponível em: <http://www .fau.usp.br/fichacatalografica/>

Dedico este trabalho
À minha doce Tata;
Aos meus incríveis pais, Loide e Dinho;
Aos meus irmãos, em especial ao Alex (*in memoriam*);
Aos amados Eneida e Cesar (*in memoriam*);
Às pessoas que utilizam da bicicleta como
ato político por um mundo melhor.

AGRADECIMENTOS

Escrever essa dissertação não foi tarefa simples. Foram momentos difíceis, de muita insegurança e perdas importantes. No entanto, graças aos afetos de muitas pessoas que esse trabalho foi possível.

Sendo assim, agradeço ao meu orientador Jorge Bassani que me acolheu em momento difícil de minha existência e tratou o meu lento processo com lisura e forte presença em minhas muitas ausências.

Aos meus pais, Loide e Dinho, pela compreensão nos meus desaparecimeto das reuniões familiares e por me ensinarem a amar.

Eneida Gonçalves de Macedo Haddad e Cesar Haddad (*in memoriam*), Fernanda de Macedo Haddad, João Felipe Gatti Nunes de Souza e Cesar de Macedo Haddad, obrigado por tudo, sempre. Sem vocês eu pouco seria.

Às minhas amadas Tašča Bogdana Kadunc e a Vovokinja (*in memoriam*) pelo carinho no dia a dia.

Aos funcionários FAUUSP, em especial à Dina Vasconcellos Leone, sempre atenta e prestativa; aos professores e professoras pelo carinho e generosidade que me receberam: Eduardo Nobre, Karina Leitão, Caio Santo Amore, Luciana Royer, Catharina Pinheiro Cordeiro dos Santos Lima (Kate), Eugênio Queiroga e Maria Tereza Kerr Saraiva.

Em especial, agradeço à professora Camila D'Ottaviano e ao professor Bruno Mello pela contribuição em minha Banca de Qualificação.

Aos meus colegas das disciplinas cursadas na pós-graduação, em especial à

Jéssica Luchesi pela generosidade e paciência nos meus momentos de aflição.

Aos meus companheiros e companheiras do corpo discente e docente da Unip, em especial, Silvana Dudonis Vitorelo e Ana Elena Salvi pelo acolhimento.

Aos amigos que fazem eu ter fé na humanidade: Max Alvin, Zé Alves, Hélio Corallo, Katia Pestana, Jordana Zola, Mariana Viegas, Maurílio Lobato, Luciano Imperattori, Orlando França Neto, Bárbara e João Bratke, Paulo Emílio Buarque Ferreira, Mila Goudet, Jaime Cunha, Larissa Zarpelon, Viviane Sá, Renata Priori, Nara Argiles, Thais Anastacio, Fernanda Militelli, Dani Louzada, George Queiroz e Carol Ribas, Cyra Malta e André Leme, Ana Fedizko, Luh Pimenta, Edson Barros, Jamil da Silva, Anderson Sutherland, Eduardo Magrão, Will Àcrata Kaion, Márcia Fernog, Willian "Pedalagem" Silva, Renato Ribeiro e Alessandra da Mata, Suzana Nogueira, Felipe Claros, José Renato Bergo, Vanderlei Torroni, Adriana Marmo, Aline Os, Daniel Guth, Rogério Viduedo, Léo Guidugli, Marina Diaba Bragion.

Aos amigos da OPUS, Jorge Ciancio, Roberto Ezell Mac Fadden e Paula de Podestá, José Vitor e Lobo (*in memoriam*), minha eterna gratidão.

Aos amigos e amigas da Geral Arquitetos que me proporcionaram anos maravilhosos; em particular, meus amigos e sócios Andrés Nakagawa e Francisco Soares.

Aos amigos e familiares Rosa Sakemi, Dario Carvalho, Sandra Sakemi, Silvio José Lenzi, Andrea Soares Silveira Alves, Ronaldo Soares Silveira, Márcio Soares Silveira, Inez Cristina Maria Pena Gonçalves e Elaine Cristina Pereira por estarem comigo nos melhres e piores momentos, mas sempre com muito amor.

E à minha amada, Tatiana Vaiano, por todo amor, paciência e zelo comigo.

"As the Liberty lads o'er the sea
Bought their freedom, and cheaply, with blood,
So we, boys, we
Will die fighting, or live free,
And down with all kings but King Ludd!"

Song For The Luddites - Lord Byron

RESUMO

Com o fim do ciclo econômico baseado na agricultura de exportação, início do século XX, parte do capital acumulado pela elite agrária ao longo de décadas foi utilizado como alternativa de inversão de investimento no processo de industrialização da cidade de São Paulo, originando uma nova fase do capitalismo manufatureiro industrial. Advoga-se nesse trabalho que a gestação de uma cidade para carros iniciou-se no início do século XX com a fundação do Automóvel Club de São Paulo em 1908, antes mesmo que houvesse montadora automobilística no Brasil. Foi a partir da chegada dos automóveis, um bibelô da elite local, que iniciou o projeto rodoviarista de cidade que culminou com o Plano de Avenidas de Prestes Maia e sua execução parcial coordenada por Robert Moses. Como consequência, produziu-se essa cidade com alto índice de segregação socioespacial, com alta concentração de riquezas nas mãos de poucos, forçando os mais pobres buscarem alternativas de habitação nas regiões periféricas, onde a ausência da legislação urbanística é a regra, resultando numa cidade cheia de contradições e com problemas socioambientais de difícil reversão, bem como de mobilidade urbana.

Quem sofre mais com o trânsito caótico de São Paulo são os moradores das regiões periféricas da cidade, distantes do setor sudoeste, onde há a maior concentração de empregos, que perdem parte significativa do tão precioso tempo.

Buscando solucionar parte do problema de deslocamento da capital paulista, o

prefeito Fernando Haddad (PT) aprovou o PlanMob/2015SP em sua gestão de 2013 a 2016. Um plano ousado de sistematização da bicicleta como meio de transporte, promovendo uma revolução ao implementar mais de 400 quilômetros de vias cicláveis na cidade. A iniciativa não foi sem conflitos.

Esse trabalho pretende discutir o uso da bicicleta como instrumento para enfrentar o paradigma rodoviarista da cidade de São Paulo, consequência do protagonismo unilateral que o automóvel, símbolo de status social e de desenvolvimento, apresentou ao longo de décadas.
Palavras Chave
Bicicleta; Política; Mobilidade Ativa, Cicloativismo; Transporte Público; Ciclovias.

ABSTRACT

With the end of the economic cycle based on export agriculture, at the beginning of the 20th century, part of the capital accumulated by the agrarian elite over decades was used as an alternative investment in the industrialization process of the city of São Paulo, giving rise to a new phase. of industrial manufacturing capitalism. It is advocated in this work that the creation of a city for cars began at the beginning of the 20th century with the foundation of the Automóvel Club de São Paulo in 1908, even before there was an automobile manufacturer in Brazil. It was from the arrival of automobiles, a knickknack of the local elite, that the city road project began, culminating in the Prestes Maia Avenue Plan and its partial execution coordinated by Robert Moses. As a consequence, this city was produced with a high rate of socio-spatial segregation, with a high concentration of wealth in the hands of a few, forcing the poorest to seek housing alternatives in peripheral regions, where the absence of urban legislation is the rule, resulting in a city full of contradictions and socio-environmental problems that are difficult to reverse, as well as urban mobility.

Those who suffer the most from São Paulo's chaotic traffic are the residents of the city's peripheral regions, far from the southwest sector, where there is the highest concentration of jobs, who lose a significant part of their precious time.

Seeking to solve part of São Paulo's displacement problem, Mayor Fernando Haddad (PT) approved PlanMob/2015SP in his administration from 2013 to 2016. A

daring plan to systematize the bicycle as a means of transport, promoting a revolution by implementing more than 400 kilometers of cycling lanes in the city. The initiative was not without conflicts.

This work intends to discuss the use of the bicycle as an instrument to face the highway paradigm of the city of São Paulo, a consequence of the unilateral protagonism that the car, a symbol of social status and development, has presented over decades.
Key words
Bicycle; Policy; Active Mobility, Cycling Activism; Public transportation; Bike paths.

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO 16

1. **A GÊNESE DA IMOBILIDADE** 21

1.1. A ELITE PAULISTANA: DA COLÔNIA À REPÚBLICA 32

1.2. SÃO PAULO: UMA CIDADE EM ERUPÇÃO....48

1.3. DO BONDE AO METRÔ....59

2. **A FORMAÇÃO DE UMA AGENDA ECOLÓGICA E ATIVISMOS** 73

2.1. A CRISE AMBIENTAL....81

2.1.1. ECOS DA CONTRACULTURA - A REVOLTA DOS PROVOS DE AMSTERDÃ....85

2.1.2. O PLANO DAS BICICLETAS BRANCAS - Provokatie #5....95

2.2. OS VENTOS DO NORTE GLOBAL EM SÃO PAULO....106

2.3. OS ANOS 1980 E A AGENDA CICLOATIVISTA....114

2.4. OS ATIVISMOS NA CONDUÇÃO DE UMA AGENDA SUSTENTÁVEL....120

3. **DO USO DA BICICLETA AOS PLANOS CICLOVIÁRIOS** 127

3.1. UM PEDALAR NA PRODUÇÃO DO SÉCULO XX....134

3.2. EVOLUÇÃO DOS DESLOCAMENTOS DIÁRIOS....147

4. **CONSIDERAÇÕES FINAIS** 170

5. **REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS** 176

INTRODUÇÃO

Andar de bicicleta numa cidade como São Paulo não é tarefa simples. Ruas congestionadas, a desculpa de que “tempo é dinheiro” usado pelos motoristas apressados e imprudentes, instabilidade climática, violência urbana, topografia desfavorável, etc., seriam motivos suficientes para desencorajar qualquer pessoa de “praticar” a cidade.

Foi num sábado de novembro, pra ser mais exato, 20 de novembro de 2010 que comprei minha bicicleta. A decisão foi tomada depois de um momento de fúria no trânsito. Não me reconheci e, naquele momento, decidi que compraria uma bicicleta e a usaria nos dias que eu não precisasse do carro. No início, eram percursos curtos de ida e volta do meu escritório, nos dias que não precisava ir a um dos campi que lecionava. Nesses dias, eu ia pro meu antigo escritório que se localizava no bairro da Vila Buarque. Era um percurso de cerca de dezesseis quilômetros ida e volta. Nos dias que lecionava, deixava a bicicleta em casa e utiliza o carro.

Foi num final de dia, voltando para a casa, que tive o meu primeiro contato com o cicloativismo. Era uma sexta-feira, 02 de março de 2012, quando cheguei na avenida Paulista me deparei com um grupo de ciclistas preparando cartazes. Tratava-se de uma manifestação pelo assassinato de uma ciclista: Juliana Dias foi atropela por um ônibus, consequência da imprudência de um motorista. Apesar de

não a conhecer, me reconheci na feição daquelas pessoas, amigos da Julie, como era chamada. E aquilo me afetou profundamente. Acompanhei o grupo embaixo de uma chuva torrencial. Desde então, tenho dedicado parte do meu cotidiano às pautas da mobilidade ativa, uma vez que, como arquiteto e urbanista atuo há alguns anos fazendo projetos na área de transportes: trem, ônibus e metrô.

Os anos seguintes foram cruciais para o cicloativismo. Entre os anos de 2013 e 2016, na Gestão de Fernando Haddad do Partido dos Trabalhadores, foram implementados mais de 400 quilômetros do atual sistema cicloviário na cidade de São Paulo, resultando num aparente crescimento na adesão da bicicleta como meio de transporte.

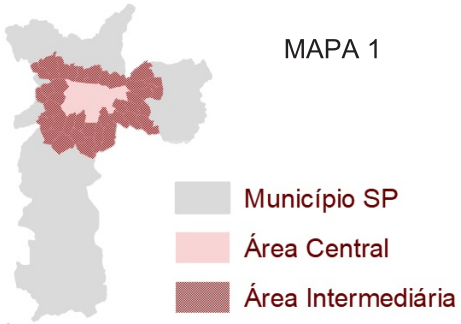
Em 2015, uma pesquisa coordenada pela Associação dos Ciclistas Urbanos de São Paulo/ Ciclocidade apontou que, após a ampliação da rede cicloviária no município, 40% dos ciclistas das áreas central e intermediária tinham começado a pedalar há menos de um ano[1] .

O fenômeno do uso da bicicleta, ampliado pela implementação da malha cicloviária na gestão Haddad, ilumina as disputas que se estabelecem no espaço intraurbano. Ao se apropriar da estrutura viária, concebida originalmente para a circulação de pessoas, cavalos ou veículos tracionados por animais, o ciclista, assume um papel reivindicatório de um espaço que, ao longo do século XX, foi protagonizado pelo uso do automóvel.

1 As áreas Central e Intermediária perfazem um total de 46.780 ha. Estão divididas em:
Área Central
Barra Funda, Bela Vista, Belém, Brás, Consolação, Liberdade, Mooca, Perdizes, Pinheiros, República, Santa Cecília, Tatuapé, Vila Mariana.

Área Intermediária
Água Rasa, Alto de Pinheiros, Aricanduva, Butantã, Campo Belo, Casa Verde, Freguesia do Ó, Itaim Bibi, Jabaquara, Lapa, Sacomã, São Domingos, Vila Guilherme, Vila Matilde, Vila Prudente.

CICLOCIDADE. Pesquisa: Perfil de quem usa bicicleta na cidade de São Paulo. Disponível em <https://www.ciclocidade.org.br/download/pesquisa-perfil-de-quem-usa-bicicleta-na-cidade-de-sao-paulo-apresentacao/> Acesso em 20 jun. 2017.



MAPA 1

Um século se passou desde a instalação da primeira montadora de carros no Brasil. De lá pra cá, o automóvel teve papel fundamental no processo de estruturação e dominação territorial. Além de manter privilégios na priorização do transporte individual em detrimento do coletivo, marcou sua hierarquização entre o público e o privado. O automóvel deixou de ser objeto (se é que já foi) e se transformou em sujeito. Deixou de ser um bem de consumo e se transformou em um bem necessário.

O fenômeno do uso da bicicleta nos deslocamentos diários na capital paulista é objeto de estudo de diversas instituições públicas e privadas e está pautada nas investigações dessa dissertação.

Quais são as forças sociais, políticas, econômicas que se manifestam por trás desse fenômeno e como se reverberam nessa cidade marcada por tantos conflitos e contradições?

Numa cidade calcada por políticas rodoviaristas, onde o automóvel sempre teve um protagonismo unilateral, símbolo de status social e de desenvolvimento, discutir a mobilidade como um instrumento para enfrentar esse paradigma faz-se imprescindível.

ESTRUTURA DA DISSERTAÇÃO

O trabalho foi dividido em três partes.

A primeira parte, A GÊNESE DA IMOBILIDADE, está colocada a questão central da pesquisa: a (i)mobilidade urbana e as externalidades do trânsito. A fim de compreender o fenômeno da formação da cidade e as causas que desembocaram na opção rodoviarista, buscou-se uma digressão histórica que ampliou o entendimento de que o Plano de Avenidas de Prestes Maia é parte de um processo dialético inerente ao capital, com início nas disputas no período colonial.

A segunda parte, A FORMAÇÃO DE UMA AGENDA ECOLÓGICA, faz uma revisão bibliográfica abordando os agentes condutores nas manifestações contraculturais ocorridas no pós-guerra. Momento que a indústria automobilista está em sua plena capacidade de expansão pelo mundo afora. Aborda as questões socioambientais a partir de uma perspectiva do materialismo histórico dialético.

No terceiro capítulo, DO USO DA BICICLETA AOS PLANOS CICLOVIÁRIOS, é apresentado um breve relato sobre a invenção da bicicleta, sua chegada em São Paulo e as manifestações culturais e socioespaciais na virada do século XIX para o XX. Traça, ainda, um panorama geral da evolução dos planos cicloviários desenvolvidos pelo poder público e a implementação dos diversos sistemas cicláveis da cidade.

A GÊNESE DA IMOBILIDADE

FOTO 03 - Massa Crítica contra as retiradas de ciclovias na gestão de João Doria PSDB - 2017
Foto do autor

Não é de hoje que as cidades são analisadas sob a ótica das ciências biomédicas. Termos como diagnóstico, tecido, artérias e outros, estão enraizados no vocábulo dos urbanistas como instrumentos de análise territorial. Na Teoría General de la Urbanización, em 1867, Ildefons Cerdà "propõe uma 'dissecação do grande corpo social' como forma de conhecimento" e faz comparações usando as noções de circulação, alimentação, digestão e evacuação (RIBEIRO; PONTUAL, 2009, n.p.). Mas essa não é uma prerrogativa do urbanismo. Adam Smith, em A Riqueza das Nações, aponta Sennett (2008, p. 225), utiliza de analogias biomédicas para vincular fluxo de trabalho e capital ao fluxo de sangue e à energia nervosa. Eduardo Galeano escreveu em 1971 o clássico "As Veias abertas da América Latina" que trata da relação de dependência e vassalagem entre a América Latina e os colonizadores europeus e, mais recentemente, norte-americanos. Muitos autores, para o bem e para o mal, utilizaram e/ ou utilizam de metáforas com termos biomédicos para compor suas retóricas.

O médico patologista e professor da Faculdade de Medicina da USP, Paulo Saldiva, compara a cidade de São Paulo a um ser vivo:

> [...] cada bairro é um órgão e nós somos as células que constituem esses órgãos. A cidade de São Paulo é uma senhora de 463 anos, obesa, que já não suporta sua estrutura. Quando chove, ela faz edema; quando não chove, desidrata. Ela tem deficiência renal porque não filtramos a água;

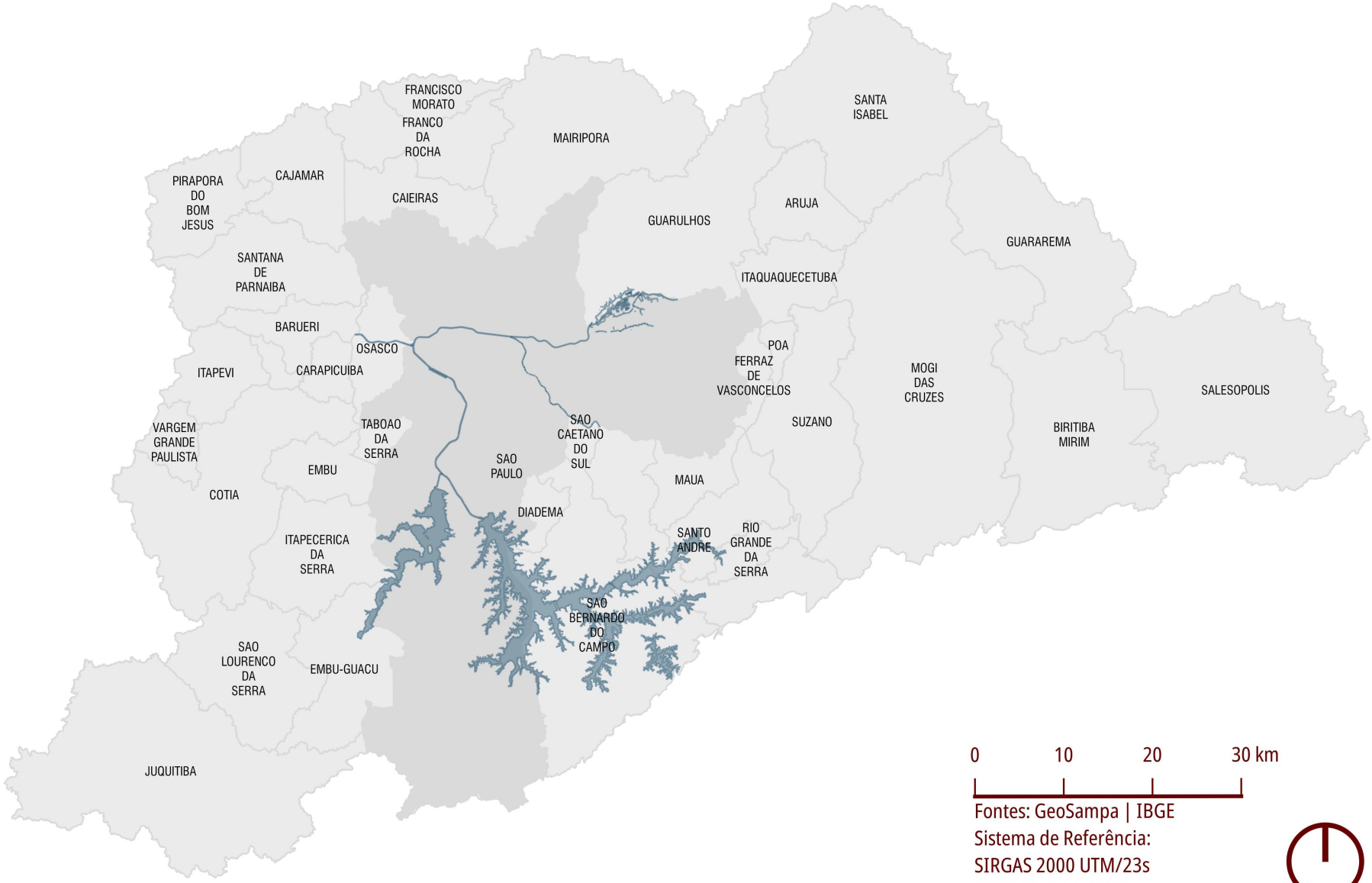
> diabetes, porque usamos a energia de forma perdulária; doenças autoimunes que fazem com que as próprias células de defesa agridam, por sua vez, células residentes sem motivo aparente. Tem calvície, ou seja, onde tem gente não tem verde, e onde tem verde não tem gente. Na cidade, as ruas são artérias que fazem a comunicação precária que vemos atualmente (SALDIVA, 2018).

Diferentemente do ideário do urbanismo higienista praticado no final do século XIX e início do século XX, orientado por médicos-consultores e engenheiros que orquestraram grandes intervenções urbanas; das políticas de controle social do Código Sanitário de 1894 ou do “branqueamento” da população (CALDEIRA, 2011, p. 214), Saldiva lança o olhar para as externalidades do trânsito. Dentro da disciplina que lhe é de domínio, a saúde ambiental, aprofunda em suas análises críticas a forma como as cidades se desenvolveram e as consequências diretas da poluição atmosférica provenientes de ações antrópicas. Sobretudo do uso do automóvel que recai principalmente nas comunidades mais vulneráveis da cidade: "Onde tem mais carro, tem mais poluição. Mas quem leva o carbono nos pulmões? Quem mora na periferia" (SALDIVA, 2019).

A capital paulista, sede da Região Metropolitana de São Paulo[2], possui uma área total de 1.521,20 km² e uma população estimada em 12.396.372 pessoas (densidade demográfica de 8.149,07 hab./km²). Possui uma malha viária, segundo

2 A Região Metropolitana de São Paulo concentra 39 municípios e é o maior polo de riqueza nacional. Criada em 1973, agrupa seis sub-regiões: Norte: Caieiras, Cajamar, Francisco Morato, Franco da Rocha e Mairiporã; Leste: Arujá, Biritiba-Mirim, Ferraz de Vasconcelos, Guararema, Guarulhos, Itaquaquecetuba, Mogi das Cruzes, Poá, Salesópolis, Santa Isabel e Suzano; Sudeste: Diadema, Mauá, Ribeirão Pires, Rio Grande da Serra, Santo André, São Bernardo do Campo e São Caetano do Sul; Sudoeste: Cotia, Embu das Artes, Embu-Guaçu, Itapecerica da Serra, Juquitiba, São Lourenço da Serra, Taboão da Serra e Vargem Grande Paulista; Oeste: Barueri, Carapicuíba, Itapevi, Jandira, Osasco, Pirapora do Bom Jesus e Santana de Parnaíba e o Município de São Paulo que integra todas as sub-regiões mencionadas.
Fonte: Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE)

Ná página seguinte:
MAPA 2: Conformação da Região Metropolitana de São Paulo
Elaborado pelo autor



Fontes: GeoSampa | IBGE
Sistema de Referência:
SIRGAS 2000 UTM/23s
EPSG:31983 | 2022

dados da prefeitura, com cerca de 17 mil quilômetros.

Em São Paulo, apesar das sucessivas diminuições, o tempo de deslocamento total ainda permanece alto. O paulistano gasta em média 2h01mins[3] no deslocamento diário para cumprir com os seus compromissos cotidianos. Entre os anos de 2016 e 2021, o tempo de deslocamento apresentou uma queda acumulada de 57 minutos. A provável queda pode estar relacionada com a lenta ampliação da rede metroviária. Mas, apesar da redução do tempo, 29% da população é acometida por doenças como estresse, transtornos de ansiedade e depressão (ANDRADE, 2012 apud MARICATO, 2015, p. 42).

TABELA 1 - Tempo médio dos deslocamentos totais na cidade de São Paulo

ANO	2016	2017	2018	2019	2020	2021
TEMPO	2h58	2h53	2h43	2h25	2h11	2h01

Elaborado pelo autor | Fonte: pelo IBOPE-Inteligência e Rede Nossa São Paulo, 2021

Esse quadro perverso que se apresenta e se projeta, principalmente nas famílias de baixa renda, além do desconforto e perda de qualidade de vida, é responsável por consumir o precioso tempo daqueles que poderiam utilizá-lo, por exemplo, no lazer.

Vianna e Young (2015, p. 414), com base no CENSO 2010, estimaram que as perdas econômicas associadas a problemas de mobilidade urbana no Brasil, em 2010, chegaram a 2,6% do PIB, alcançado o valor estimado de 99 bilhões de reais

3 Pesquisa efetuada pelo IBOPE-Inteligência e Rede Nossa São Paulo, 2021. Disponível em: https://www.nossasaopaulo.org.br/wp-content/uploads/2021/09/ViverEmSP-Mobilidade-2021-apresentacao.pdf Acesso em: 21 jan. 2022.

por ano.

É preciso tratar a mobilidade como um dos elementos catalizadores do desenvolvimento social e econômico que garanta às pessoas o direito de “acesso a serviços, oportunidades de trabalho, de educação, de relações sociais e de desfrutar plenamente da cidade” (CLOS, 2012, p. 99, Tradução Nossa) e que possa contribuir na construção de uma cidade sustentável.

A literatura mais recente aponta que a falência do modelo atual de mobilidade urbana, no caso específico de São Paulo, tem sua origem no início do século XX com a opção rodoviarista do Plano de Avenidas de Prestes Maia e Ulhôa Cintra de 1930 e sequenciado por Robert Moses com o Plano de Melhoramentos Públicos para São Paulo de 1950. Mas esta argumentação repetida ao longo de décadas oculta as reais forças que direcionaram tal escolha. Os problemas decorrentes da mobilidade urbana pautados anteriormente têm uma origem que não se esgotou num plano. Ou seja, o Plano de Avenidas é parte de um processo histórico que tem começo e meio, mas não há fim. Trata-se de um processo dialético inerente ao capital, com início nas disputas no período colonial.

Não é nosso objetivo fazer uma revisão historiográfica da cidade de São Paulo. Autores de muita envergadura intelectual já o fizeram ao longo das décadas: Richard Morse, Caio Prado Jr., Aroldo Azevedo, Langenbuch, Sérgio Buarque de Holanda, Taunay, Ernani Bruno etc. Mas entender a trama que se desenrola nos

três primeiros séculos da formação da cidade é fundamental para a compreensão das forças que impulsionaram a opção rodoviarista.

A história da capital paulista, sobretudo, é a história de uma sociedade altamente hierarquizada, estratificada, com alto grau de concentração de riquezas nas mãos de uma elite produtora e mercantil que se reproduziu ao longo de séculos (BLAJ, 1998, p. 281-296). É uma história conduzida por colonos brancos que subjugaram os gentios em nome de uma civilidade eurocêntrica, ora pela catequese, ora pela força (BRUNO, 1984c, p. 47-74; TAUNAY, 2004, p. 42 e 45)[4]. Ou, como aponta Marques (2015, p. 2), "São Paulo é o produto de processos históricos relativamente longos e marcado por mutações intensas[...]"[5]. Sobretudo, São Paulo é fruto de articulações sistêmicas entre capital político e econômico; de uma sociedade de classes, com "relações calcadas no favor, no privilégio e na arbitrariedade" (MARICATO, 1996, pp. 14).

Segundo Fernand Braudel, (2009, pp.50), "as sociedades evoluem muito lentamente".

> As próprias revoluções não são rupturas totais. Quanto à promoção social, ela se ativa com os impulsos econômicos, mas a burguesia nunca sai da sua condição em fileiras muito cerradas, pois a proporção de privilegiados permanece limitada com relação ao conjunto da população. E em caso de

4 Taunay coloca que a grande questão social no século XVI era a servil, A primeira preocupação dos colonos era a "redução dos aborígines ao cativeiro, para os forçar à faina da agricultura e da mineração". E argumenta que tal contingência da conquista e desenvolvimento da vila e do planalto de São Paulo não poderia ser de outra forma senão a de subjugar a "densa população autóctone" que garantisse mão de obra tanto na agricultura quanto no transporte da produção local.

5 Enquanto Eduardo Marques trata dos processos de mutação da cidade a partir de meados do século XX, Ilana Blaj aprofunda a análise na consolidação progressiva de poder desempenhado pela elite paulistana desde o século XVI.

> conjunturas adversas, a classe superior se entrincheira; é preciso ter habilidade para lhe forçar as portas [...] A ordem social está sempre se construindo de um modo bastante monótona, de acordo com as necessidades econômicas básicas. Cada tarefa, uma vez distribuída a divisão internacional do trabalho, cria seu controle particular e o controle articula, comanda a sociedade (BRAUDEL, 2009, p.50-51).

Csaba Deák (1988) aponta que, assim como em todo o território nacional, a elite econômica paulistana é fruto da reprodução das condições de dominação de uma oligarquia que teve origem no período colonial e que construiu um Estado capaz de "garantir a manutenção de seu domínio após a Independência em 1822".

> Os comerciantes portugueses originais e proprietários de plantações locais deram lugar aos mercadores britânicos, banqueiros e à "oligarquia rural" brasileira no século XIX, para se metamorfosearem em funcionários modernos de grande capital como capital (nacional e estrangeiro) produzindo para exportação, capital bancário e capital estrangeiro produzindo para um mercado interno mono- ou oligopolizado (DEÁK, 1988).

Nesse sentido, os dois autores ratificam os pontos fundamentais para a compreensão da formação, desenvolvimento e manutenção da elite política e econômica da capital paulista que serão apresentados a seguir.

1.1. A ELITE PAULISTANA: DA COLÔNIA À REPÚBLICA

FOTO 4 - Grupo de pessoas, possivelmente escravizadas, na colheita de café em fazenda não identificada c. 1882
Marc Ferrez/Coleção Gilberto Ferrez/Acervo Instituto Moreira Salles

De 1554, ano de fundação do Arraial de São Paulo do Campo de Piratininga, transformada em vila em 1560, e elevada à categoria de cidade em 1711, até meados do século XVIII, a colina histórica da capital paulista sofreu poucas alterações nos seus limites físico-territoriais e demográficos. O Pátio do Colégio era o "coração" da modesta vila e a concentração do aglomerado urbano. Tratava-se de uma ocupação de pouca expressividade na colônia, com caráter sobretudo militar, que dedicava esforços de proteção contra as invasões internas e externas (povos originários e outras nações como espanhóis, franceses, holandeses etc.) e de base para as expedições sertanistas na conquista de novos territórios (TAUNAY, 2004, p. 24; BLAJ, 1998, p. 281-296; AZEVEDO, 1958b, p. 128). A precariedade de subsistência encontrada pelo colonizador em São Paulo foi um dos entraves do desenvolvimento da capitania. O problema central encontrava-se na falta de mão-de-obra que auxiliasse na produção da base material de sobrevivência. A hostilidade dos povos originários, a falta de técnicas que pudessem subjugar a natureza virgem, a falta de recursos financeiros entre outros, forçou o colono que aqui chegou a abdicar de parte de sua carga cultural para poder sobreviver à nova realidade primitiva (MARCÍLIO, 2000, p. 154).

Os 200 anos de aparente dormência foram essenciais para a formação de uma elite mercantil que transformou (para o bem e para o mal) a história da capital paulista no que tange às novas relações sociais, espaciais, políticas e econômicas constituídas entre a cidade de São Paulo e outras vilas[6] (BLAJ, 1998, p. 281-296; BORREGO, 2006, p. 317-318; MARCÍLIO, 2000, p. 69-70).

6 A articulação de São Paulo com as regiões mineratórias foi a alavanca para a acumulação de fortunas nas mãos dos comerciantes que abasteciam as minas com gêneros alimentícios, gado e escravos. A maior parte era de "paulistas, filhos da tradicional elite local, herdeiros das sesmarias nas principais rotas que levavam às vilas mineiras" (BLAJ, p. 281-296).

O acúmulo de capital proveniente da articulação comercial entre os bandeirantes do planalto paulista e as diversas capitanias, somado à localização estratégica da cidade em relação ao interior da capitania e o porto de Santos, e aos eixos de circulação de mercadorias e pessoas, apontados por Richard Morse e citado por Meyer, Grostein e Biderman (2013, p. 34), configuram chave importante para a compreensão da consolidação e expansão da cidade de São Paulo no século XX.

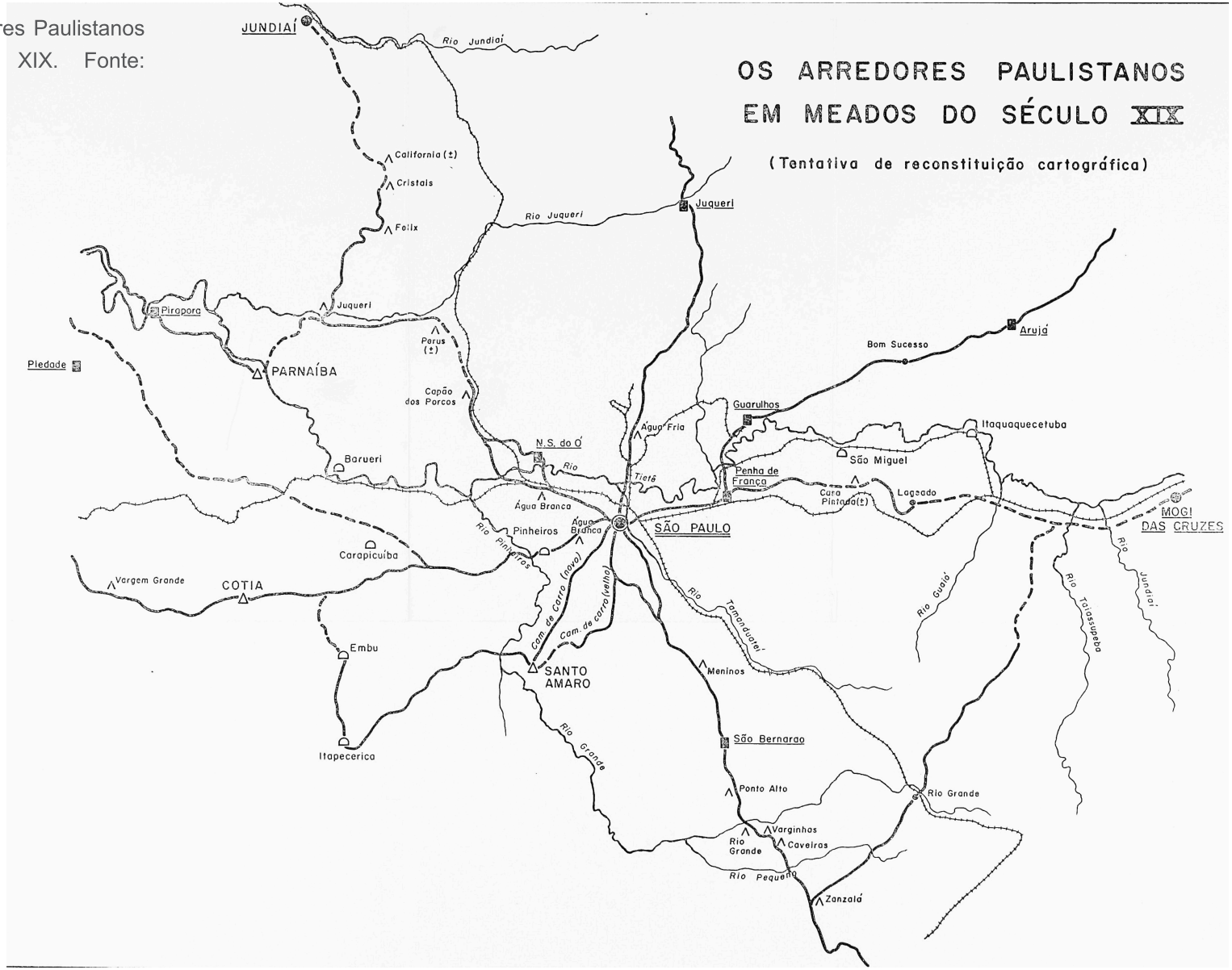
> Essas cinco estradas abriam-se em leque para o interior de São Paulo da seguinte maneira: 1) A nordeste, para o Rio de Janeiro, ao longo do rio Paraíba. Neste vale, estreito e densamente povoado, nascia próspera a economia do café nos inícios do século XIX. Havia nele algumas saídas laterais - ao sul, para a costa, pela Serra do Mar, e ao norte, para Minas Gerais, pela serra da Mantiqueira - mas o Rio de Janeiro e São Paulo, em suas extremidades, constituíam os escoadouros naturais. 2) Ao Norte, para Minas Gerais, através de Atibaia e Bragança. Essa rota desenvolveu-se relativamente tarde, no período colonial, e teve apenas uma importância local. 3) A noroeste, via Jundiaí, para Campinas, a rival de São Paulo durante todo o século XIX, penetrando depois no império do café. Mais tarde a estrada inglesa que partia de Santos seguiu este eixo. 4) A oeste-noroeste para Itu e Porto Feliz, de onde

> as Monções do século XVIII partiam pelo Tietê, em pirogas, em busca dos metais preciosos de Mato Grosso. 5) A oeste, para Sorocaba, e daí a sudoeste, para as províncias criadoras de gado (MORSE, 1970, p.42).

A análise que Langenbuch (1971, p. 35) faz acerca do transporte de cargas e o caminho São Paulo – Santos expressa a dimensão do processo de urbanização que se desenrola a partir de meados no século XIX e do processo de expansão da capital paulista:

> O fato de o tráfego Interior - Santos convergir em São Paulo e passar diretamente pela cidade conferia obviamente vantagens de cunho econômico a esta. Por outro lado, contudo, a intensificação de dito tráfego chegou a provocar problemas de trânsito interno, a que já aludimos, fazendo com que já em 1861 a municipalidade cogitasse de construir nova rua que desviasse o tráfego da cidade. Pretendia-se nestes termos prolongar a rua da Casa Santa (hoje Riachuelo) até o largo do Bexiga (hoje praça da Bandeira) "evitando assim que as tropas transitem pelo centro da cidade". Tal plano sem dúvida retrata o grande volume do tráfego que em busca de seu destino apenas atravessava a cidade[...]. Pelo exposto é fácil de compreender, que a estrada São Paulo- Santos apresenta

MAPA 3 - Mapa dos Arredores Paulistanos em Meados do Século XIX. Fonte: LANGENBUCH (1974).



> tráfego mais intenso que as demais, pois além de assegurar a ligação entre a cidade e seu porto, funcionava como receptáculo do transporte a ela canalizado pelas várias estradas provenientes do interior.

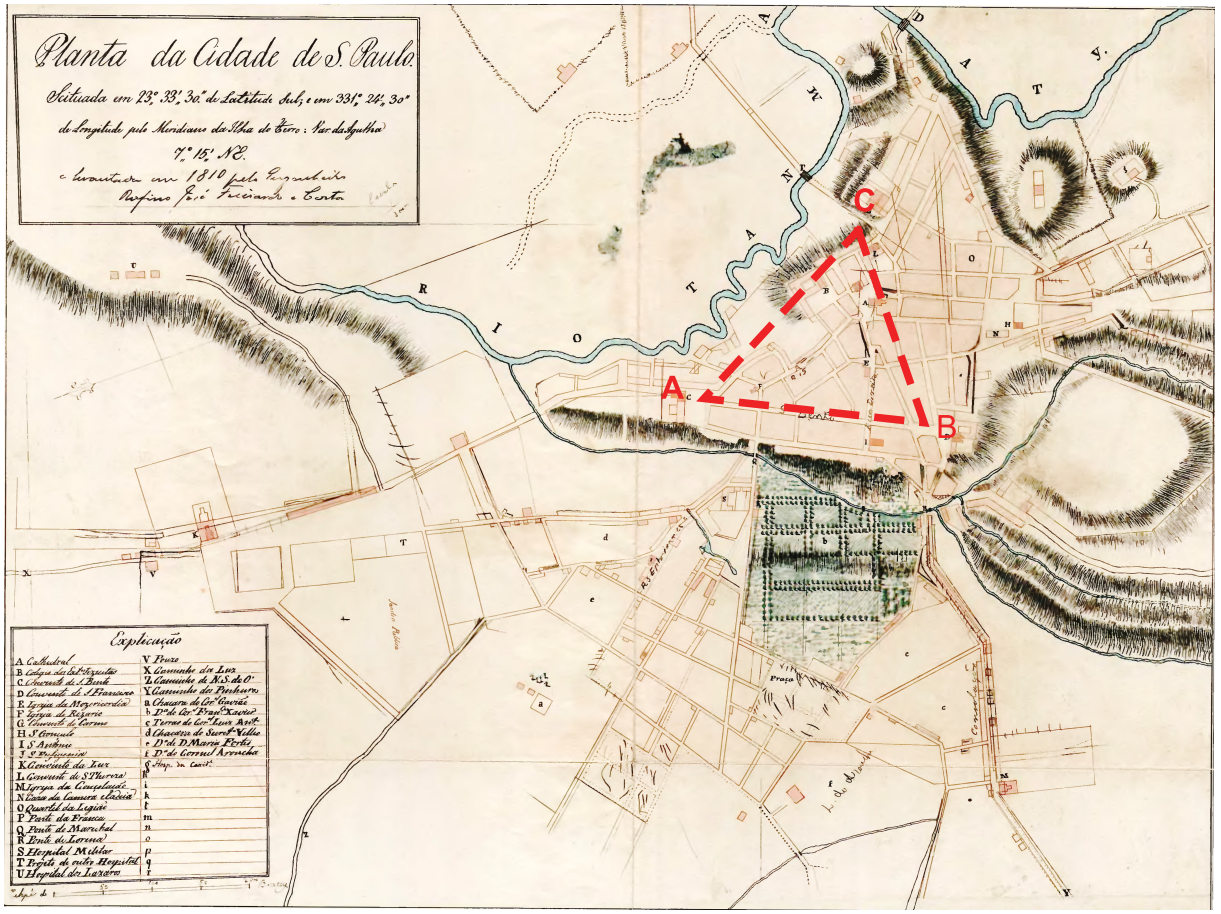
O mapa apresentado por Langenbuch (mapa 3) evidencia a convergência dos caminhos entre o interior e o porto de Santos. A cidade de São Paulo transformou-se em um entreposto das relações comerciais entre a província e o mercado exterior e acumulou problemas de infraestrutura. Os eixos apontados por Morse (1970), somados à inauguração, em 1867 da ferrovia Santos-Jundiaí foram cruciais na intensificação da economia regional em torno da cidade. Langenbuch apresenta, ainda, dados demográficos que podem nos trazer algumas reflexões acerca do desenvolvimento da capital paulista. Ele faz um comparativo da evolução da população entre os anos de 1836 com 17.807 habitantes e 1874 com 28.723 habitantes, resultando em um aumento populacional de 61,3%. Os dados apresentados pelo autor (LANGENBUCH, 1974, p. 64-65) foram extraídos do "Ensaio d'um quadro Estatístico da Província de S. Paulo" de Daniel Pedro Müller (1838)[7] e do "Apontamentos históricos, geográficos, biográficos, estatísticos e noticiosos da Província de São Paulo [...]" de Manoel Eufrázio de Azevedo Marques (1879)[8]. Langenbuch orienta sobre divergências de dados entre os anos e aponta como possível diferença nos critérios adotados pelos autores[9]. A priori, não é um problema de grande relevância para este estudo uma vez que o que nos interessa são as freguesias irradiadas a partir do núcleo central e que configuram o atual

7 O trabalho de Müller está disponível no acervo digital da Biblioteca Brasiliana Guita e José Mindlin e pode ser acessado em https://digital.bbm.usp.br/handle/bbm/7101.

8 O trabalho de Marques está disponível no acervo digital da Fundação SEADE e pode ser acessado em https://bibliotecadigital.seade.gov.br/view/singlepage/index.php?pubcod=10011586&parte=1

9 Os valores utilizados referem-se aos dados dos setores censitários da Sé, Santa Efigênia, Brás, Senhora do Ó, Penha, Santo Amaro e Consolação. Esta última aparece somente no Censo de 1872. Algumas freguesias não foram consideradas nesse estudo por não estarem na configuração atual da cidade. Por exemplo: M'Boy, Juquery, Mogi das Cruzes e outros. O Recenseamento de 1872, primeiro censo oficial, aponta uma população de 28.565 para as mesmas paróquias.

município de São Paulo; ou seja, a partir do Triângulo Histórico cujos vértices são o Mosteiro de São Bento (A), a Igreja de São Francisco (B) e a Igreja da Ordem Terceira do Carmo (C) (Ver figura 3).



MAPA 4 – Triângulo Histórico sobre a Planta da Cidade de S. Paulo de 1810, produzido por Rufino José Felizardo e Costa.
Fonte: Geosampa
Adaptado pelo Autor

Dentro de uma perspectiva materialista histórica, Marcílio (2000, p. 69-72) refuta a ideia de decadência da capitania de São Paulo no período aurífero, apontado por alguns historiadores, aprofunda a análise do desenvolvimento demográfico da província e afirma que este está diretamente atrelado à abertura do ciclo de mineração e a forma que esta influenciou os territórios vizinhos. O avanço da população em terras novas permitiu a formação de novos povoados, freguesias e vilas ao redor do núcleo paulista. As regiões mineradoras tiveram papel crucial no desenvolvimento da pecuária e da agricultura de mantimentos e, consequentemente, na formação das primeiras fortunas da história da capitania (São Paulo e Paraná)[10] . O aumento do mercado consumidor, alavancado pelas minas, teve forte influência na alteração dos modos de produção e no adensamento populacional.

A autora aponta três fases desse desenvolvimento demográfico. Na primeira, dado o estágio primitivo da agricultura à época, a produção familiar de subsistência passou a demandar mão de obra complementar de homens livres e escravos a fim de suprir a demanda interna incentivada pelas regiões mineradoras. Nesse período, entre os anos de 1600 e 1690, a população regional cresceu 150%. No período áureo da mineração, entre 1690 e 1765, o aumento foi de 425%. O segundo momento, entre 1765 e 1808, imprimiu as primeiras mudanças significativas na sociedade paulista. A figura do fazendeiro, dono de grandes propriedades de terra, da agricultura empresarial, ampliou a estratificação social. O comércio interno que estava em

10 Em 1821 as Capitanias foram transformadas em Províncias. Ver Myriam Ellis (1975, pp.185).

expansão apressou o ingresso de escravos importados sustentando a progressão demográfica. A fase posterior, entre 1808 e 1872, marcou o início da agricultura de exportação que, além da maciça mão de obra escrava (abolida em 1888), introduziu a mão de obra de imigração europeia[11] e que se estendeu, posteriormente, para outros continentes, sobretudo Ásia. A nova fase teve no café a sua grande representatividade.

Os séculos XVII e XVIII foram cruciais na formação de um potentado que se consolidou na esteira das honras e mercês, da exploração dos índios, da escravidão dos povos africanos e, sobretudo, na questão fundiária. Esta última, que se inicia pelas capitanias hereditárias, passando pelas sesmarias e a Lei de Terras de 1850, avançou nos séculos seguintes e chegou nos dias atuais. A doação de terras iniciada no período colonial foi fator precípuo para a consolidação da produção e reprodução do capital e consequentemente da formação da elite paulistana. Sob a luz do liberalismo econômico do século XVIII, com a nova divisão internacional do trabalho, a terra ganhou nova importância. Os grandes latifundiários, além do status social, acumularam poder político e econômico. Os privilégios cedidos pela Coroa portuguesa no período colonial se perpetuaram nas fases posteriores: Primeiro Império, Regência, Segundo Império, nas diversas fases da República e chegando até o século XXI.

A transição entre cada uma dessas fases não foi sem conflitos. As disputas entre os defensores da monarquia (conservadores) e os liberais (oposição ao regime), a

11 Foi somente na década de 1880 que os imigrantes foram introduzidos em grande número, principalmente, nas fazendas de café, essencialmente por meio da iniciativa privada (COSTA, 1999, pp. 193).

despeito das várias revoltas nos períodos colonial e imperial, e do uso desmedido de violência entre famílias opositoras, se estabeleceram fundamentalmente nos campos político e econômico; provenientes de arranjos políticos que desencadearam alguns dos marcos históricos do século XIX: Independência (1822), Nova Constituição (1824), proibição do tráfico negreiro (1831 e 1850), Lei de Terras (1850), Abolição da Escravatura (1888) e República (1889).

As elites brasileiras que tomaram o poder em 1822 compunham-se de fazendeiros, comerciantes e membros de sua clientela, ligados à economia de importação e exportação e interessados na manutenção das estruturas tradicionais de produção cujas bases eram o sistema de trabalho escravo e a grande propriedade. Após a Independência, reafirmaram a tradição agrária da economia brasileira; opuseram-se às débeis tentativas de alguns grupos interessados em promover o desenvolvimento da indústria nacional e resistiram às pressões inglesas visando abolir o tráfico de escravos. Formados na ideologia da Ilustração, expurgaram o pensamento liberal das suas feições mais radicais, talhando para uso próprio uma ideologia essencialmente conservadora e antidemocrática (COSTA, 1999, pp.09).

A despeito do antagonismo político entre conservadores e liberais, formou-se uma aliança temporária entre os dois grupos que consolidou uma elite conservadora, os Barões do Café. Os dois grupos, apesar das diversas divergências, tinham interesses comuns: a manutenção do status quo, dos grandes latifúndios e do sistema escravocrata. Ao se libertar das amarras da metrópole, o Estado criou

condições favoráveis para ampliar a rede comercial com outros países -principalmente com a Inglaterra[12]. A contradição do movimento de independência não está na divergência entre os grupos, mas sim na manutenção da escravidão. O escravo era o principal ativo dos grandes latifundiários e era usado como garantia de empréstimos. As fazendas eram preteridas pelos agentes financeiros no período que precedeu a Lei de Terras.

A cessão do direito de uso de terras, até a independência, era feita pela Coroa[13]. A terra não tinha valor comercial e era concedida aos cidadãos que cumpriam alguns requisitos do Imperador. Ou seja, àqueles que serviam à Coroa e que tinham capital para explorá-la (quase uma relação de suserania e vassalagem). Nesse caso, o objeto da renda capitalizada se configurava no escravo e não na terra. No caso dos colonos, que não tinham “capital para comprar escravos, construir engenhos e participar da economia comercial: em outras palavras, do colono que estava limitado à economia de subsistência”, o acesso à terra se dava via ocupação (COSTA, 1999, pp. 175). A disputa de terras no período pós-independência acompanhou as discussões sobre o fim do comércio escravista. A incerteza jurídica da posse das terras levou os grandes empresários a se apropriarem das terras dos pequenos produtores: os sesmeiros ou das pequenas ocupações feitas por colonos desprovidos de capital.

Apesar do acordo com a Inglaterra em 1826 e a lei regencial de 7 de novembro de 1831, a atividade comercial interna persistiu até 1850 quando a Lei Eusébio de

12 A Inglaterra era a maior interessada na abertura comercial.

13 Sobre a Lei das Terras e as origens da propriedade da terra no Brasil, ver (MARTINS, 2020) e (COSTA, 1999)

Queiroz proibiu definitivamente a prática do tráfico negreiro. Um ano antes, a Inglaterra ameaçou romper as relações comerciais com o Brasil caso o tráfico não cessasse. O preço do escravo subiu vertiginosamente entre as duas proibições o que levou o produtor rural a rever a condição anteriormente contrária à inserção do trabalho assalariado (via migração). Segundo Bosi (1992, pp. 196), entraram no Brasil cerca de 700.000 africanos entre os anos de 1830 e 1850.

Promulgada no mesmo ano da proibição definitiva do comércio escravista, a Lei de Terras surgiu como instrumento de conciliação do conflito que se estabelecera com a crise da escravidão. Entre outras coisas, ela dificultava o acesso à terra pelos pequenos produtores, inclusive imigrantes, forçando o assalariamento nas grandes plantações. Os imigrantes que vieram para o Brasil se viram presos às fazendas por um sistema de dependência econômica. Ao serem contratados pelos fazendeiros, assumiram uma dívida inicial com o transporte e manutenção dos primeiros períodos de estadia. Para os fazendeiros, que assumiram a vinda da mão de obra europeia, era mais barato trazer trabalhadores de fora que comprar escravos. O endividamento do imigrante recém-chegado foi a forma de garantir um “exército industrial de reserva” comprometido com a produção dos grandes latifúndios. Além disso, a incerteza jurídica arrastada entre 1822 e 1850 sobre a legalização de terras fez com que os grandes proprietários ocupassem novas áreas, ampliando seus domínios e expulsando os pequenos produtores de suas posses que tinham caráter de subsistência (COSTA, 1999, pp. 216; MARTINS, 2020, pp. 146).

> A demorada tramitação do projeto de lei que iria definir a comercialização e a propriedade da terra devia-se ao medo dos latifundiários em não ver 'suas' terras confirmadas. Rejeitaram também o imposto territorial que constava na primeira redação do anteprojeto de lei Divisão de Terras e Colonização, de 1843. A proposta liberal que alimentou o longo debate sobre a definição da lei de terras, pretendia, em síntese, utilizar as terras devolutas para com sua venda financiar uma colonização branca (com imigrantes europeus), baseada na pequena propriedade (MARICATO, 1996, pp. 36-37).

O projeto de clareamento da população discutido nas câmaras foi implementado somente na região sul. No restante do território, os imigrantes substituíram a mão de obra escrava no latifúndio, que passava a constar como propriedade privada. Nesse sentido, a Lei de Terras serviu como instrumento ideológico para acobertar as relações de poder da elite rural sobre o trabalhador livre. As câmaras municipais eram compostas pelos senhores de terra, "homens bons" que deveriam residir na cidade, ser branco, católico e apresentar ofício não manual. Tinham autoridade municipal e de representação da Coroa e tinham autoridade sobre os destinos das coisas e das pessoas, incluindo o poder de polícia (MARICATO, 1996, pp. 36-37).

Segundo Martins (2020, pp. 23-24), "no Brasil, particularmente em São Paulo, a

transição do escravismo para o trabalho livre assalariado se deu de modo planejado, controlado e relativamente lento, um processo de quase 40 anos, por iniciativa dos próprios fazendeiros de café".

O imigrante pobre, desprovido de meios, chegou ao Brasil com uma única alternativa: produzir para o grande latifundiário com a esperança de um dia possuir a própria terra. Martins chamou esse processo de produção baseada na escravidão e a forma de distribuição de terras, após 1850, de "Cativeiro da Terra" onde: "se a terra fosse livre, o trabalho tinha que ser escravo; se o trabalho fosse livre, a terra tinha que ser escrava". E segue afirmando que é essa a "matriz estrutural e histórica da sociedade que somos hoje". Ela "condenou a nossa modernidade e a nossa entrada no mundo capitalista a uma modalidade de coerção do trabalho". Além disso, reputa "a nossa lentidão histórica e a postergação da ascensão social dos condenados à servidão da espera, geratriz de uma sociedade conformista e despolitizada" (MARTINS, 2020, pp. 09).

O acúmulo de capital advindo da produção cafeeira, que consolidou os Barões do Café, se sustentou até os anos de 1930. Apesar dos sucessivos esforços do Estado em manter os preços valorizados do café frente às crises da Primeira Guerra Mundial e o *Crack* da Bolsa de Nova Iorque, seu declínio foi inevitável. As diversas políticas de proteção do mercado interno[14] incentivaram o surgimento de produção em outros países e, consequentemente, o aumento da concorrência internacional. No entanto, parte do capital acumulado pela elite agrária ao longo de décadas foi

14 Entre o final do século XIX e início do século XX foram adotadas uma série de medidas que tinham como objetivo garantir a valorização do preço do café. Ente elas: desvalorização da moeda e garantia de compra do excedente da produção cafeeira pelo Estado (SCHIFFER, 2015, p. 83)

utilizado como alternativa de inversão de investimento na alavancagem da industrialização da cidade de São Paulo. O fim do ciclo econômico baseado na agricultura de exportação deu abertura para a nova fase do capitalismo manufatureiro industrial; sendo uma das determinantes na consolidação da capital paulista como polo dominante do mercado unificado nacional e uma das geratrizes da Região Metropolitana de São Paulo (SCHIFFER, 2015, p. 81-83).

Ou, nas palavras de Francisco de Oliveira (2013, p. 54):

> E vai ser, portanto - o que é completamente óbvio e nenhuma novidade -, o caráter dessa industrialização que vai oferecer esse espetáculo um tanto impressionante do salto de uma cidade como São Paulo que, no fim do século XIX, tinha uma significância pequena dentro do conjunto das grandes cidades brasileiras, para, no curso de menos de 60 anos, dar um enorme salto e chegar a constituir-se na maior aglomeração urbana da América Latina.

1.2. SÃO PAULO: UMA CIDADE EM ERUPÇÃO

FOTO 6 – Vista panorâmica do Brás-
1910 Autor Desconhecido
Acervo Isntituto Moreira Salles

O transporte de cargas sempre foi um entrave no desenvolvimento da cidade. Como foi visto anteriormente, o transporte de excedentes da produção agrícola para os portos, feito pelos tropeiros, causava uma série de inconvenientes. O carro de boi, além de ser lento, congestionava o centro da cidade e prejudicava as vias por onde passava exigindo a manutenção do pavimento com certa frequência, principalmente depois das grandes chuvas (COSTA, 1999, pp. 313). Vale lembrar que as pontes, estradas, arruamentos, ou seja, as obras de interesse público no início do século XIX, eram feitas pela própria população que residia nas redondezas. Portanto, tratava-se de mão de obra com conhecimento técnico bastante limitado, que exigia, por parte da Câmara, despesas permanentes refazendo os trabalhos precários entregue pelos moradores. (SIMÕES JR., 1990, p. 20).

O aumento da produção agrícola do século XIX demandou ajustes na forma de transporte do excedente produzido pelas fazendas espalhadas pela província paulista. As novas técnicas oriundas da revolução industrial promoveram mudanças significativas nos meios de distribuição de mercadorias. O sistema ferroviário paulista, iniciado com a inauguração da São Paulo Railway Company em 1867 (ferrovia Santos-Jundiaí), foi primordial no desenvolvimento da cidade e na configuração da Região Metropolitana que conhecemos hoje. Parte significativa do escoamento da produção agrícola do interior para o Porto de Santos, que era feito exclusivamente pelos carros de mulas, passou a ser efetuado pelo trem de carga. Além disso, o novo modal garantiu localização estratégica para o desenvolvimento da indústria paulistana e impulsionou o adensamento populacional nos bairros

FOTO 5 - Rua do Imperador
Foto: Militão Augusto de Azevedo/Acervo Instituto Moreira Salles 1887

cortados pelo sistema. (MEYER e GROSTEIN, 2010, p. 44; FRANCO, 2005, p. 110). O período é marcado por grandes transformações urbanas.

A estação de passageiros da ferrovia foi implantada ao lado do Jardim Público (atual Parque da Luz), localizada fora dos limites do núcleo urbano, no caminho para Minas Gerais. O acesso ao centro histórico da cidade era inicialmente feito por tilburi de aluguel (espécie de pequena carruagem de duas rodas e dois assentos, sem capota e com tração animal) (SILVA, 2011, p.31).

Nesse período, outras ferrovias foram inauguradas na Província de São Paulo com o mesmo propósito de escoamento da produção, sobretudo, cafeeira. Dentre elas: Cia. Paulista de Estrada de Ferro -1868; Cia. Ituana e Cia Sorocabana -1870; Cia. Mojiana e a ligação entre São Paulo e Rio de Janeiro -1872 (LIMA,1976, p. 231 apud SCHIFFER, 2015, p. 81).

Em 1872, com o então presidente da Província de São Paulo, João Theodoro Xavier (1872-1875), a cidade testemunhou uma série de obras de melhoramentos e embelezamento em resposta às grandes transformações sociodemográficas. As ruas do triângulo central receberam os primeiros paralelepípedos, foram feitos o alargamento e abertura de ruas, o Jardim da Luz foi reformado, o Largo dos Curros (atual Praça da República) foi regularizado, entre outras ações que tinham por objetivo ligar áreas de expansão urbana e melhorar o acesso às estações ferroviárias da Luz e do Brás. Na várzea do Carmo, foram feitas obras de drenagem e aterro parcial, criando no Tamanduateí a Ilha dos Amores e consequentemente expulsando a população que ali vivia. As obras tinham como objetivo, além de transformar a cidade em polo comercial, atrair a elite econômica dispersa na província para que se estabelecesse na capital (D'OTTAVIANO, 2002, p. 136; ACKEL e CAMPOS, 2002, p. 15-17).

Entre os anos 1870 e 1900, novos loteamentos surgiram nas direções oeste e sudoeste da cidade. Bairros como Campos Elíseos, Santa Cecília, Vila Buarque,

Higienópolis e av. Paulista são frutos dessa expansão urbana que foi potencializada pelo rompimento da barreira do Vale do Anhangabaú, com a inauguração do Viaduto do Chá em 1892, construído por Joaquim Eugênio de Lima e Jules Martin. O período foi marcado por imprimir uma série de planos de melhoramentos e embelezamento a fim de atender o rápido avanço demográfico. Enquanto muitos ficaram só no papel, outros foram modificados e executados posteriormente.

Entre os anos de 1840 e 1913 o número edificações de São Paulo saltou de 1.843 para 43.940. Sendo que 80% delas eram destinadas ao aluguel. À classe operária restou seguir o fluxo das fábricas, galpões e armazéns que se instalaram próximos à estrutura ferroviária no eixo Leste-Oeste dando origem às vilas operárias, cortiços e, consequentemente, à formação e ocupação dos distritos populares do Brás e da Mooca (ACKEL e CAMPOS, 2002, p.19-25; BUENO, B., 2018, p.08).

O aparato legal ideológico formulado ao longo do século XIX, baseado nas relações capitalistas e de exclusão social, forneceu os alicerces para o mercado imobiliário que teve a atividade empresarial regulamentada em 1890. O Código de Postura Municipal, de 1886, vem a reboque das práticas jurídicas de manutenção dos privilégios da elite paulistana. A lei que proibia a construção de cortiços, impunha regras para as edificações nas áreas mais centrais, a comprovação da legalidade do terreno e tantas outras exigências afastou a massa pobre da área urbanizada (MARICATO, 1996, pp. 38).

Foi com o advento da República que o urbanismo modernista segregador foi ratificado. As transformações iniciadas na gestão de João Theodoro, dos planos de melhoramentos, deram subsídio para as grandes transformações que ocorreram nas administrações seguintes.

Para Maricato (1996, pp. 18-19), as reformas urbanísticas que expulsaram a população menos favorecida da zona central da cidade e das áreas mais valorizadas tinham como objetivo primário de construir um cenário modernizante e fortalecer o mercado imobiliário em ascensão. Ou seja, era preciso sepultar a simbologia do passado escravista de herança colonial e pintar um novo quadro progressista e modernizante que pudesse representar o ideário republicano.

A dimensão simbólica dos planos engavetados não pode ser menosprezada. Os anseios da elite paulistana eram claros. São Paulo deveria ser uma cidade "civilizada" que representasse os interesses da "Capital do Café". Ou, sem meias palavras, do capital hegemônico. Os anéis perimetrais, as radiais e as largas avenidas apresentadas nos diversos planos urbanísticos, a partir da segunda metade do século XIX até as quatro primeiras décadas do século XX, tinham como referencial urbanístico as ações de Haussmann em Paris (ACKEL e CAMPOS, 2002, p.46-47) e os esquemas teóricos de Hénard para algumas cidades europeias (CAMPOS e SOMEKH, 2002, p.57).

Essa civilidade desejada era ensaiada no cotidiano da elite paulistana. Era comum

nos jornais da época encontrar parágrafos inteiros em francês. Georges Clemenceau, em sua passagem por São Paulo em 1911, escreveu no jornal A Perseverança que a cidade “era tão extraordinariamente franceza nas diversas manifestações de sua vida social que durante uma semana inteira não me recordo ter tido a impressão que estava em paiz estrangeiro” (A Perseverança, 1911).

A inauguração do Teatro Municipal em 12 de setembro de 1911, foi um marco no desenvolvimento da cidade. Segundo o jornal O Estado de São Paulo (1911), representava “uma bela prova de quanto temos progredido e uma fulgurante promessa de mais rápidos e mais assinalados progressos”. A cobertura do evento foi feita em três páginas do jornal e representava bem os anseios da elite paulistana. Se por um lado é possível atribuir ao Viaduto do Chá, ao romper o Vale do Anhangabaú, o papel de pedra fundamental da expansão urbana da cidade, a inauguração do Teatro Municipal representou a consolidação do “Centro Novo”, ratificando o vetor de expansão do setor sudoeste para onde trilhou a elite paulistana e, consequentemente, os recursos financeiros para o provimento de novas infraestruturas e, sobretudo, a consolidação do processo de segregação socioespacial tão abordado por autores como Flávio Villaça e Lúcio Kowarick.

Em seu Memorial de Livre Docência, a professora Beatriz Bueno (2018) advoga a tese de como a propriedade imobiliária entrou no circuito da circulação de capitais, passando de bem de raiz para renda e de renda para ativo financeiro, respaldando empréstimos por meio de hipotecas, tendo no aparelho do Estado o estímulo da

produção imobiliária no centro histórico e no centro novo[15]. Aprofunda, ainda, a análise sobre a explosão demográfica e as forças responsáveis pela condução do desenvolvimento da produção capitalista da cidade.

A autora aponta ainda que a população paulistana salta de 7 mil habitantes em 1808, que viviam no perímetro urbano, para 26.040 pessoas em 1872; indo, em virtude "da economia cafeeira no oeste paulista e da imigração", para 47.697 em 1886, ultrapassando os 579.000 habitantes em 1920 (ver tabela 2). Acompanhando o aumento demográfico, a Planta Geral da Cidade de São Paulo de 1914 aponta um salto de 1.843 edificações em 1840 para 43.940 em 1913, um aumento de 2.284% em 73 anos.

Ano	População	Evolução em %
1872*	21662	Sé, Santa Ifigênia, Consolação, Penha e Brás
1872	31.385	província
1890	64.934	106,90
1900	239.820	269,33
1920	579.033	141,44
1940	1.326.261	129,05
1950	2.198.096	65,74
1960	3.825.351	74,03
1970	5.978.977	56,30
1980	8.587.665	43,63
1991	9.626.894	12,10
2000	10405867	8,09
2010	11253503	8,15

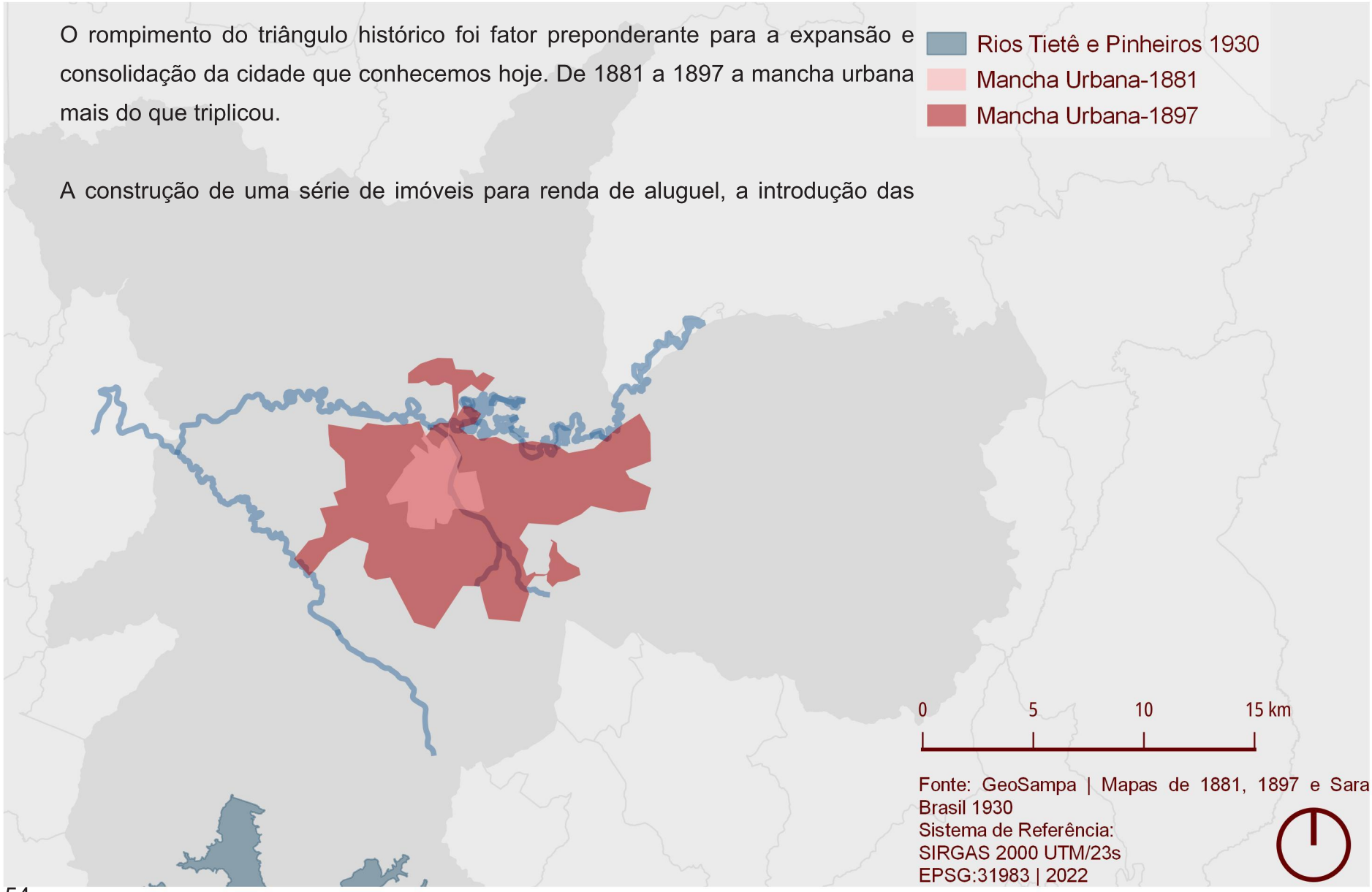
15 O Centro Velho configurou-se pela formação triangular entre três equipamentos religiosos: o Mosteiro de São Bento, a Igreja de São Francisco e a Igreja da Ordem Terceira do Carmo. Hoje, é entendido como o triângulo que se forma pelas ruas São Bento, 15 de Novembro e rua Direita. A expansão da cidade para o outro lado do Anhangabaú configurou o Centro Novo que originou o bairro da República.

TABELA 2 - Série histórica do Censo
* Optou-se por desconsiderar as paróquias que não compuseram a formação do município de São Paulo.
Fonte: Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística - IBGE
Elaborado pelo autor.

Na página seguinte:
MAPA 5 - Mapa de Evolução Urbana entre 1881 e 1897.
Elaborado pelo autor.

O rompimento do triângulo histórico foi fator preponderante para a expansão e consolidação da cidade que conhecemos hoje. De 1881 a 1897 a mancha urbana mais do que triplicou.

A construção de uma série de imóveis para renda de aluguel, a introdução das



linhas de bonde, iluminação elétrica e as ligações de águas encanada e esgoto marcaram profundamente a paisagem urbana da cidade no início do século XX (BUENO, B., 2018, p.247).

Em 1920, São Paulo contava com uma população de 579.033 de habitantes, representando um aumento de 141,44% em relação ao censo de 1900. Langenbuch (1971, p. 35) apontou os problemas de trânsito decorrentes da convergência das estradas que ligavam o interior com o porto de Santos em 1861. Nesse sentido é fácil imaginar o acúmulo de problemas decorrentes de seu acelerado crescimento demográfico até o início do século XX: vias congestionadas (o automóvel já disputava espaço entre os carros de burros, os tílburis e os bondes tracionados por animais), problemas de enchentes, aumento populacional em virtude do processo de industrialização, aumento de demanda de energia elétrica etc.

A cidade exigia ações rápidas do poder público afim de suprir as demandas oriundas do acelerado crescimento; mas os planos, em suma, restringiam-se ao embelezamento, melhorias e obras sanitárias que repercutiram diretamente na população menos favorecida (BONDUKI, 2014, p. 19). Para o poder público, os problemas urbanos restringiam-se à área central, onde localizava-se a elite. “O problema das classes operárias, dos bairros não nobres e daqueles periféricos, estes não existiam para os prefeitos desse período, ou pelo menos não eram colocados como aspecto prioritário em suas agendas de governo” (SIMÕES Jr., 1990, p. 72).

FOTO 7 - Bondes na Avenida São João
Foto Gilherme Gaensly / DPH / PMSP

1.3. DO BONDE AO METRÔ

Inicialmente, a cidade contou com um sistema de bondes movidos por tração animal que era operado um coletivo de companhias concessionárias. A primeira linha de bonde puxado a burro foi inaugurada pela Companhia de Carris de Ferro de São Paulo em 1872. Sua operação foi incentivada pelo aumento de fluxo de passageiros que chegavam na Estação da Luz e pela necessidade de um sistema com tarifas e horários regulares. Posteriormente, em 1900, a canadense São Paulo Tramway, Light & Power Company (Light) encampou as empresas existentes e inaugurou a primeira linha de bondes elétricos que ligava o centro à Barra Funda. O novo modelo de bonde exigia uma rede eletrificada para funcionar; e como detentora da nova tecnologia, a Light obteve facilidades na incorporação das outras linhas existentes (BIANCHI e NOBRE, 2013; FRANCO, 2005, p. 115; SILVA, 2011, p.31).

Além da geração e distribuição de energia elétrica, a companhia canadense era responsável pela telefonia e distribuição de gás na cidade. Tal situação colocou a Light em situação privilegiada em relação às outras empresas que atuavam na operação do sistema de transporte sobre trilho.

A partir dos anos de 1920, em virtude do congelamento da tarifa estabelecido em 1909[16] e o aumento da concorrência dos vários operadores de ônibus particulares não regulamentados[17], a companhia canadense Light sofreu um acúmulo de perdas em seu faturamento levando-a a desenvolver um plano que tinha como objetivo reverter o péssimo desempenho econômico que se manifestava. Como alternativa, a companhia ofereceu à municipalidade um plano de investimentos de longo prazo, o

16 A Light teve o seu monopólio questionado por empresários nacionais junto à Prefeitura de São Paulo. O contrato de concessão de distribuição de energia firmado entre a municipalidade e a companhia canadense deu brecha para que o Grupo Guinle, dono de uma usina elétrica em Santos, reivindicasse a distribuição de energia nas vias não atendidas pela Light. No entanto, depois de intensa batalha, o monopólio da empresa canadense foi confirmado, forçando-a oferecer à prefeitura uma série de ações. Entre elas, a extinção da diferenciação de tarifas do bonde, unificando seu valor em 200 réis (SILVA, 2011, p.32).

17 A estiagem dos anos de 1924 e 1925 precipitou uma crise energética que já se pronunciava diante do crescimento da demanda por eletricidade. A LIGHT, foi obrigada a diminuir a sua frota, impulsionando o uso do ônibus nas ruas de São Paulo (PAMPLONA, 2000, p. 18).

que reforçaria seu monopólio nos serviços de transporte público urbano sobre trilhos e pneus. A proposta apresentada propunha, entre outras coisas:

> [...] construir trechos curtos de linhas subterrâneas de trânsito rápido na área central, de forma a liberar as ruas do tráfego de bondes; construir linhas de trânsito rápido totalmente segregadas das ruas a partir da zona central em direção aos bairros; retirar os bondes do Triângulo (zona sofisticada, no coração do centro da cidade) e de ruas estreitas, redesenhando a rede; ampliar a extensão das linhas e da frota de bondes em 50%; e implantar linhas alimentadoras dos bondes em vias exclusivas e nos trechos em subterrâneo, operadas por ônibus, construindo um sistema integrado, numa concepção arrojada e até então totalmente inovadora (SILVA, 2011, p.34).

Denominado de Plano Integrado de Transportes, o relatório foi apresentado em 1927 para o então prefeito Pires do Rio. Uma comissão foi montada para avaliar a proposta e, apesar do parecer favorável às intenções da Light, a municipalidade nunca se manifestou sobre a proposta da companhia canadense. O plano não foi adotado e o monopólio dos transportes foi comprometido, forçando a empresa a desacelerar os investimentos na área. Até que, em 1947, a empresa abdicou da concessão das linhas de bonde, transferindo seu patrimônio para a recém-criada

MAPA 6 - Mapa do Plano Integrado de Transportes da Light de 1927.
Fonte: São Paulo In Foco | Disponível em: <http://www.spinfoco.com.br/plano-da-light/mapa-da-rede-light_1927> Acesso em: 28/12/2017.

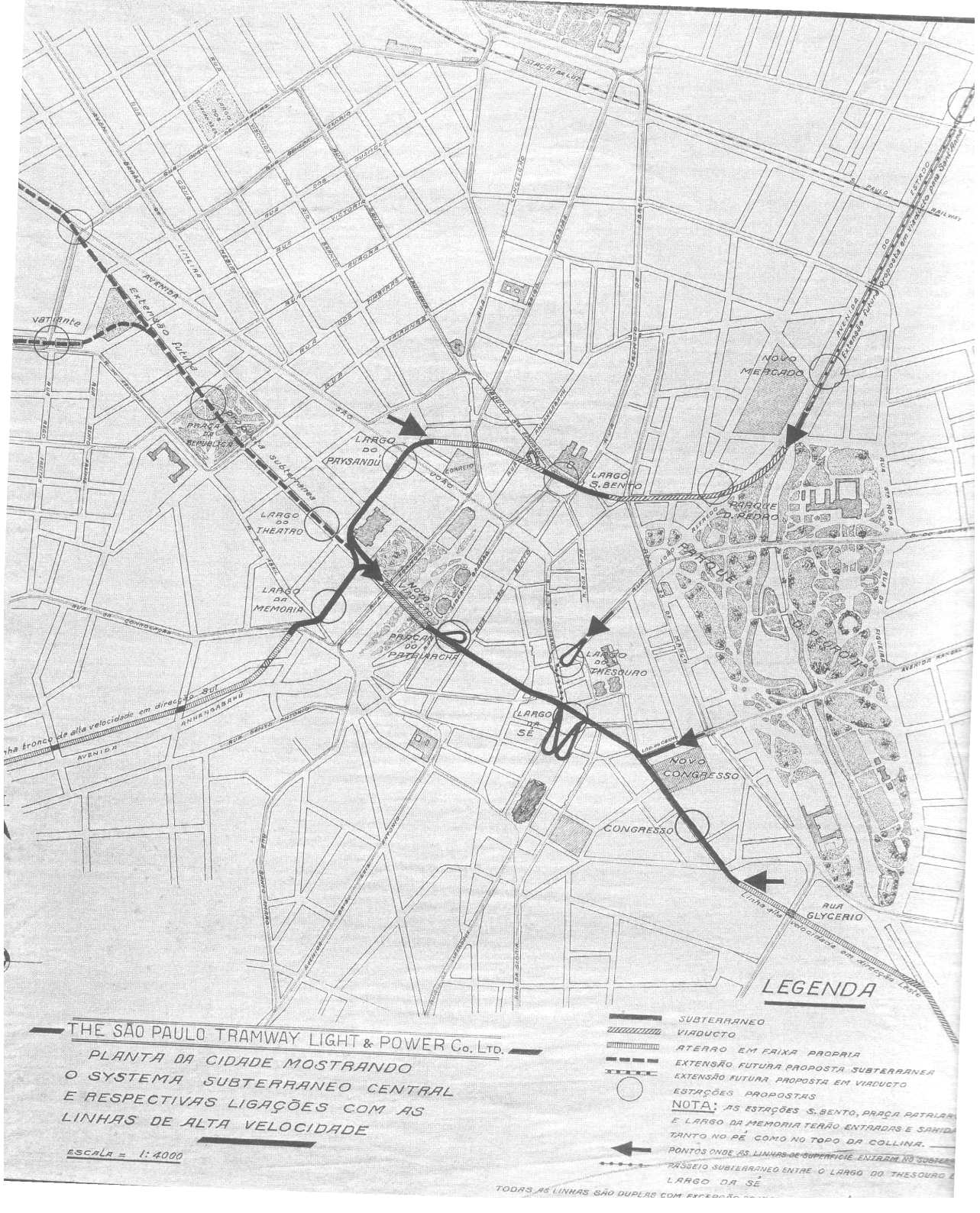


FOTO 8 - Inauguração do primeiro bonde elétrico - 1900
Foto Guilherme Gaensly/ Acervo Instituto Moreira Salles

Companhia Municipal de Transporte Coletivo - CMTC. O sistema de bondes, em seu auge, alcançou uma malha viária de 353 quilômetros, contava com 22 linhas e 146 carros (ZIONI, 2002, p. 79).

Coincidência ou não, nesse período duas companhias automobilísticas norte americanas já haviam se estabelecido na capital: Ford Motor Company em 1919 e a General Motors em 1925[18]. Porém, mais significativo ainda, seria a fundação do Automóvel Club de São Paulo, em 1908, onze anos antes da instalação da primeira montadora de carros.

A associação localizava-se no antigo Largo do Rosário (atual Praça Antônio Prado), em uma das salas do Palacete Martinico e tinha como objetivo desenvolver o automobilismo e melhorar as condições das estradas do país. O estatuto, inspirado nos clubes europeus, foi elaborado por uma elite conhecida: tratava-se Antonio da Silva Prado (primeiro prefeito de São Paulo entre 1899-1911), Álvares Penteado e Antônio Prado Junior. Para ser admito na restrita agremiação automobilística era necessário que o candidato fosse proprietário de telefone, lancha e automóvel (Estadão, 2015).

É possível, portanto, subentender que o caráter rodoviarista da cidade, foi determinado pelo menos duas décadas antes do Plano de Avenidas; tinha os olhos voltados para as soluções de cidades europeias e norte americanas e trazia em seu bojo as referências urbanísticas dos planos europeus, sobretudo na dinâmica

18 Ambas as empresas se instalaram na cidade de São Paulo como montadoras e, posteriormente, na década de 1950, iniciaram a produção nacional em plantas que se deslocaram para outros municípios (CAPUTO e MELO, 2009, p. 530-531).

FOTO 9 - Jardins do Anhangabaú, viaduto do Chá à direita, palacete Prates em destaque e o edifício Sampaio Moreira, de 12 andares, o mais alto da cidade entre 1924 e 1929 | fotógrafo desconhecido
Acervo Instituto Moreira Salles

capitalista que se desenvolvia a larga escala.

Em 1930, o então prefeito do município, José Pires do Rio, encomendou ao chefe da Secretaria de Viação e Obras Públicas da Prefeitura de São Paulo, o engenheiro Francisco Prestes Maia, um plano de reestruturação da cidade. O projeto foi elaborado juntamente com o engenheiro João Florence de Ulhoa Cintra.

O desenho radioconcêntrico que privilegiava o transporte sobre pneus proposto por Maia e Ulhôa Cintra, conhecido como Plano de Avenidas, foi determinante na constituição desse padrão. Privilegiar os automóveis e os ônibus em detrimento ao transporte sobre trilhos, facilitava a expansão para as áreas periféricas sem infraestrutura, uma vez que o ônibus apresentava maior flexibilidade de deslocamento a um custo menos oneroso aos cofres públicos.

Desde a decisão de ignorar o Plano Integrado de Transportes da Light em 1927, a cidade assume seu caráter rodoviarista que prevalece até hoje, representando “marco inicial da próxima passagem dos trilhos ao pneu, que iria ser ao longo dos anos, junto à lei de congelamento dos aluguéis promulgada em 1942 durante o governo Vargas, um dos fatores a propiciar um intenso processo de periferização em São Paulo” (MAUTNER, 2015, p.247).

Da proposta da Light apresentada em 1927 (dois anos após a instalação da montadora de automóveis a General Motors-1925 e 8 anos depois da instalação da

Ford do Brasil-1919) até a contratação da empresa americana International Basic Economic Corporation (IBEC) em 1949, responsável por desenvolver um novo plano urbanístico para a cidade, outros planos foram apresentados: Mario Lopes Leão, em 1945; o plano da Compagnie du Chemin de Fer Metropolitain de Paris, de 1947; o plano da Companhia Geral de Engenharia; de 1948 e, em 1956, a Comissão do Metropolitano, criada pela prefeitura e presidida por Prestes Maia, apresentou o Anteprojeto de um Sistema de Transporte Rápido (PEREIRA, 2013, pp. 25-26)[19].

O “Plano de Melhoramentos Públicos para São Paulo” do IBEC[20], coordenado por Robert Moses, apresentado em 1950 (PEREIRA, 2013, p.33), apesar de ratificar o desenho radioconcêntrico do Plano de Avenidas, propõe um sistema viário de caráter metropolitano. Ao buscar adaptar a cidade de São Paulo ao modelo de suburbanização americano, acabou por intensificar o padrão de crescimento periférico, favorecendo a expansão da mancha urbana que, entre os anos de 1950 e 1980, cresceu nove vezes (Kowarick e Campanário, 1988: p. 40). Ao propor um sistema viário urbano conectado às novas rodovias (Anchieta, Anhanguera e Dutra) o plano de Moses, favoreceu a implantação do complexo automobilístico na região do ABC (Santo André, São Bernardo e São Caetano) que vinha sendo impulsionada pelo Plano de Metas do governo Juscelino Kubitschek (1958–1961) através da criação do Grupo Executivo da Industria Automobilística, o GEIA (NOBRE, 2010; REQUENA, 2015).

Com seu caráter rodoviarista consolidado, São Paulo, com um polo industrial em

19 É importante salientar que nesse período, com sua malha consolidada, o sistema ferroviário paulista, que outrora foi o carro chefe do escoamento da produção cafeeira, começa a experimentar seu declínio.

20 A International Basic Economy Corporation (IBEC) foi fundada por Nelson A. Rockefeller em 1947. Empresa privada americana, o IBEC se concentrou na construção das "economias básicas" dos países em desenvolvimento. Fonte: Capital Flow Analysis, Predicting Markets with Flow of Fund. IBEC, International Basic Economy Corporation. Disponível em < The International Basic Economy Corporation, IBEC, CRESCINCO, Nelson Rockefeller, and the Brazilian Capital Market (capital-flow-analysis.com)> Acesso em: julho de 2021.

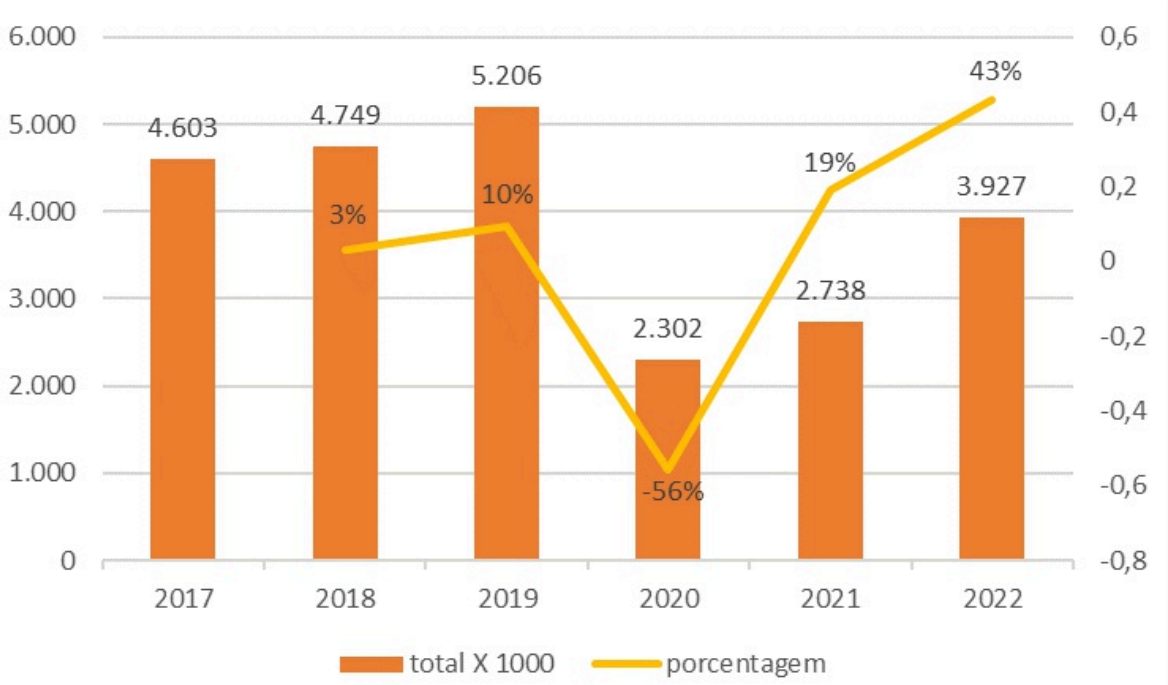
plena expansão, grande gerador de empregos, vivia um intenso fluxo migratório e acelerado processo de adensamento, quando, em 1967, por iniciativa do governo estadual, foi institucionalizada como Metrópole (MEYER, GROSTEIN E BIDERMAN, 2013, p. 41).

Foi em 1968, na gestão de Faria Lima, após uma concorrência vencida pelo consórcio HMD (formado pelas empresas Hochtief, Montreal e Deconsult) que foi iniciado o processo de implantação do metrô que se conhece hoje. Neste mesmo ano é fundada a Companhia do Metropolitano de São Paulo (CMSP / Metrô), tendo a Prefeitura como acionista majoritária.

O consórcio HDM, contratado em 1967, disponibilizou a primeira Pesquisa de Origem e Destino que foi utilizada para a produção do projeto que seria executado (em partes) e daria início às obras em 1968. O primeiro trecho (Santana-Jabaquara) foi inaugurado em 1975.

Com as duas linhas administradas pelo grupo CCR (Via Quatro – linha Amarela e Via Mobilidade – linha Lilás), o atual sistema de metrô conta com uma malha 104,5 quilômetros de extensão. Em 2019, antes da pandemia, teve como média cerca de 5,2 milhões de passageiros por dia; sendo um dos sistemas que mais carrega passageiros por quilômetro de linha no mundo: cerca de 50 mil passageiros/ dia/ km. Os relatórios de passageiros transportados entre os anos de 2017 e 2022, disponibilizados pelo Metrô e pelas concessionárias, apontaram um volume de 2,3

milhões em 2019; uma queda de quase 56% em relação à 2020, resultado da pandemia (ver gráfico abaixo)[21]. Um sistema sobrecarregado e que já se apresenta obsoleto: Seul e São Paulo iniciaram suas atividades em 1974; no entanto, temos aqui uma rede com 104,5 quilômetros, contra 332 da capital sul-coreana (VIÉGAS, 2015). Se somarmos as redes de Metrô e CPTM – trens, o cenário muda bastante: são cerca de 375 quilômetros em São Paulo contra cerca de 930 da capital Coreana[22].



21 Fonte: Companhia do Metropolitano de São Paulo – Metrô. Disponível em <https://transparencia.metrosp.com.br/search/field_topic/opera%C3%A7%C3%A3o-27>. Acesso em: 18/10/2022; Via Mobilidade – linha Lilás disponível em: <https://www.viamobilidade.com.br/nos/passageiros-transportados/linha-5-lilas?categoria=passageiros-transportados&periodo=2020>. Acesso em 18/10/2022; Via Quatro – lilnha Amarela. Disponível em: <https://viaquatro.com.br/linha-4-amarela/passageiros-transportados>. Acesso em: 18/10/2022.

22 Fonte: Seoul Metro. Disponível em < http://www.seoulmetro.co.kr/kr/index.do?device=PC>. Acesso em: 18/10/2022.

GRÁFICO 1 - Passageiros transportados por dia X 1000

Segundo Nobre (2010), o valor utilizado entre os anos 1970 e 2010 para a ampliação e manutenção do sistema viário paulistano seria suficiente para a implantação de 150 quilômetros de metrô. A opção política rodoviarista, somada aos interesses da construção civil, indústria automobilística, capital rentista, entre outros, ao privilegiar uma pequena elite em detrimento da população total, não só minimizou a importância do transporte público como produziu a sua precarização criando assim entraves de difícil reversão no que tange à questão socioambiental: rios tamponados, várzeas ocupadas de forma arbitrária, ocupações em áreas de risco e de proteção ambiental são questões urgentes a serem enfrentadas. Afinal, após um século, as forças que imperam no “desenvolvimento” da cidade continuam a agir como se não houvesse amanhã.

2. A FORMAÇÃO DE UMA AGENDA ECOLÔGICA E ATIVISMOS

FOTO 10 - Massa Crítica - Av. Paulista - 28 de abril de 2017
Foto do Autor

É possível compreender o surgimento do cicloativismo no brasil, em particular em São Paulo, a partir da perspectiva histórica da reformulação das teorias urbanísticas na década de 1960 e que desencadearam a ideia de desenvolvimento sustentável (NOBRE, 2004).

Entre 1945 e início dos anos 1960, a prática urbanística do pós-guerra gerou as primeiras críticas aos postulados teóricos do modernismo difundidos pela Carta de Atenas, de 1933 (NOBRE, 2004). Nos processos de “renovação urbana” ocorrido na Europa e Estados Unidos, apesar das singularidades de cada cidade, o caráter especulativo da atuação imobiliário nos grandes centros foi similar (SMITH, 2006, p.60; HARVEY, 2012, p.36-37). As grandes obras de infraestrutura urbana, abertura de grandes avenidas, o processo de gentrificação (SMITH, 2006, p.60), suburbanização das cidades norte americanas entre outros, tiveram desdobramentos catastróficos para as comunidades populares excluídas das prerrogativas do que se entende como direito à cidade no sentido lato.

Em 1942, Robert Moses escreveu um artigo na revista *Architectural Forum* intitulado *What happened to Haussmann*. O artigo era uma tentativa de recuperar a reputação deste como sendo um dos maiores urbanistas de todos os tempos. As gigantescas obras de reurbanização, aberturas de estradas, suburbanização etc, promovidos por Moses na região metropolitana de Nova Iorque, após a Segunda Guerra, foram planejadas e executadas aos moldes das obras de Haussmann em

FOTO 11 - Robert Moses observa maquete de uma ponte proposta, mas nunca executada, na cidade de Nova York
Foto: C.M. Spieglitz/ Library of Congress

Paris. Nesse sentido, Harvey afirma que o artigo foi um recurso utilizado por Moses para justificar tais empreendimentos que, tanto em Paris quanto nos EUA, foram utilizados com o objetivo primeiro de resolver um problema de absorção do capital excedente ocioso do pós-guerra[22] e, por se tratar do maior centro metropolitano dos EUA, Nova Iorque desempenhou função decisiva na estabilização do capitalismo global após 1945 (HARVEY, 2012, pp. 76-78).

No caso de Paris, a origem da crise de absorção do capital excedente ocioso localiza-se na grande crise de 1848 que afetou toda a Europa, particularmente Paris, e que teve como consequência a ascensão de Luís Bonaparte ao poder. Este "declarou Georges-Eugène Haussmann como encarregado das obras públicas urbanas em 1853 (HARVEY, 2012, p. 75).

> [...] era sua missão ajudar a resolver o problema do excedente de capital ocioso através da urbanização. A reconstrução de Paris absorveu um enorme quantum de trabalho e capital pelos padrões da época, o que, associado com a supressão das aspirações da força de trabalho, consistiu no principal meio de estabilização social (HARVEY, 2012, pp. 75-76).

Os planos de remodelação de Paris dos fourieristas e saint-simonianos da década de 1840 foram utilizados pelo Barão Haussmann, porém em outra escala urbana. O arquiteto Jacques Ignace Hittorff ao apresentar seu projeto de um novo boulevard foi

22 C.f. HARVEY, D. O direito à cidade. Lutas Sociais, [S.l.], n. 29, p. 73-89, dez. 2012. ISSN 2526-3706. Disponível em: <http://revistas.pucsp.br/ls/article/view/18497>. Acesso em: 15/02/2020.

imediatamente reprimido pois Haussmann queria 120 metros de largura e não os 40 propostos pelo arquiteto. Para a realização das grandes obras propostas à época, foram necessárias a criação de novos instrumentos de financiamento (HARVEY, 2012, p. 76).

> Foram necessárias novas instituições financeiras e novos instrumentos de débito, o Crédit Mobilier e o Crédit Immobilier, que foram construídos sobre bases saint-simonianas. Com efeito, ele ajudou a resolver o problema da disponibilidade de capital excedente ao estabelecer um sistema proto-keynesiano de financiamento da infraestrutura urbana.
>
> O sistema funcionou bem por uns quinze anos e envolveu não apenas a transformação da infraestrutura, mas também a construção de uma nova maneira de vida pessoal e urbana. Paris se tornou 'a cidade das luzes', o grande centro de consumo[...] (Harvey, 2012, p. 76).

Assim como em Paris de Haussmann, as grandes obras de Moses foram desenvolvidas em um momento de alteração radical do estilo de vida estadunidense, com ampliação do consumo de bens duráveis como eletrodomésticos, aumento do consumo de petróleo e o crédito para subsídio da casa própria nos subúrbios. O arranjo perfeito para alterar o foco das ações comunitárias que estavam ocorrendo nas regiões mais afetadas e, dessa maneira,

desviando a atenção para a “defesa da propriedade e das identidades individualizadas, canalizando o voto do subúrbio para o conservadorismo republicano”. O custo desse projeto foi a depressão da parte central das cidades e a promoção da intranquilidade urbana entre aqueles que não tiveram acesso à nova prosperidade (Harvey, 2012, pp.76-78).

Tanto Paris, em 1868, quanto Nova Iorque, em 1968, tiveram o sistema financeiro colapsado e tanto Haussmann quanto Moses tiveram que encarar o descontentamento da população, obrigando-os a entender que as soluções urbanísticas eram inadequadas e inaceitáveis. No caso de Paris, a consequência da crise urbana, política e econômica, foi a Comuna de Paris em 1871, desencadeada no período em que Bonaparte III declarou guerra contra a Alemanha de Bismarck. Já em Nova Iorque,

> [...]os tradicionalistas reuniram-se em torno de Janes Jacobs e buscaram conter o modernismo brutal dos projetos de Moses com uma vizinhança esteticamente localizada. Mas os subúrbios tinham sido construídos e a mudança radical no estilo de vida que isto indicava, teve muitas consequências sociais; lideranças feministas, por exemplo, proclamavam o subúrbio o lócus dos seus principais descontentamentos. Se a haussmannização influiu na dinâmica da Comuna de Paris, a vida suburbana desalmada também desempenhou um papel

> decisivo nos eventos dramáticos de 1968 nos EUA. Estudantes brancos de classe média insatisfeitos se revoltaram, buscaram alianças com grupos marginalizados, reivindicando direitos civis, e se uniram contra o imperialismo americano para criar um movimento de construção de um outro tipo de mundo, incluindo um tipo diferente de experiência urbana (Harvey, 2012, p.76).

Moradora do SoHo e ativista urbana em Nova York, Jacobs preocupou-se com os impactos que o planejamento urbano baseado no rodoviarismo e na especulação imobiliária ocasionavam sobre as cidades, e estabeleceu uma série de parâmetros para o seu desenvolvimento que até hoje é considerada importante por vários urbanistas (NOBRE, 2004).

Marshal Berman escreveu que “a ação e o pensamento de Jacobs anunciaram uma grande onda de ativismo comunitário e uma grande irrupção de ativistas em todas as dimensões da vida política” (2007, p. 379).

No caso das cidades estadunidenses, as críticas da jornalista Jane Jacobs tiveram papel fundamental na resistência às grandes obras públicas orquestradas por Robert Moses e repercutiram na opinião pública, nos meios especializados e ampliaram o debate para vários continentes.

2.1. A CRISE AMBIENTAL

FOTO 12 - Uma visão geral da sessão de abertura da Conferência das Nações Unidas sobre o Meio Ambiente Humano, Estocolmo, Suécia, 1972.
Foto ONU/Yutaka Nagata
Disponível em:
https://legal.un.org/avl/ha/dunche/dunche.html

Numa escala global, a tensão com a Guerra Fria, as lutas por direitos civis, as ditaduras nos países subdesenvolvidos, a Primavera de Praga, a Guerra do Vietnã entre outros, reverberaram no mundo ocidental vozes de uma juventude anti-establishment que despertou um pensamento crítico voltado ao "crescimento populacional exponencial e à concentração da população em áreas específicas; à redução do suporte de recursos naturais; a um modelo produtivo de tecnologias poluentes e de baixa eficiência energética e à expansão crescente do consumo" (BARROS, 2012, pp. 96-97). Sob forte influência da geração beat -Allen Ginsberg, Jack Kerouac, Willian Burroughs e outros- o ideário das décadas de 1950 e 1960 deu estofo necessário para o início de uma consciência ecológica que se afirmaria nas décadas seguintes com as conferências mundiais sobre meio ambiente e os fóruns mundiais, sendo estas algumas das chaves na formação de movimentos antiglobalização, anticapitalismo, movimentos contra a indústria automobilística, movimento feminista[23] e movimentos ambientalistas.

A percepção da crise ambiental perpassa também pelos debates propostos pelas comunidades científicas em virtude do desenvolvimento tecnológico, principalmente no que diz respeito ao avanço dos testes nucleares realizados pelos países detentores dessa tecnologia. Entre 1945 e 1962 foram feitas 423 detonações atômicas, resultando em "chuvas radiativas a milhares de quilômetros dos locais de realização dos testes" (NASCIMENTO, 2012, p. 52). Em 1968, a Suécia propôs ao Conselho Econômico e Social das Nações Unidas que fosse realizada uma conferência mundial para a formalização de um acordo internacional que

23 Cabe aqui salientar que a pauta por igualdade de gênero é anterior à década de 1950.

comprometesse as grandes potências a reduzir a emissão de gases responsáveis pelas chuvas ácidas, desencadeando na Conferência de Estocolmo de 1972[24] (NASCIMENTO, 2012, p. 52).

Outro ponto importante foi a repercussão mundial que teve o livro Silent Spring da bióloga Rachel Carson. A publicação é uma denúncia sobre o uso indiscriminado de agrotóxicos. O livro foi publicado em 1962 e, em 1963, já tinha vendido mais meio milhão de cópias e foi traduzido para 15 idiomas (NASCIMENTO, 2012, pp. 52-53).

24 Trata-se da primeira conferência mundial a tornar o meio ambiente uma questão importante. Foram adotados uma série de princípios, incluindo a Declaração de Estocolmo e o Plano de Ação para o Meio Ambiente Humano entre outros. A declaração continha 26 princípios, definiu questões ambientais prioritárias na comunidade internacional e promoveu diálogo entre países industrializados e em desenvolvimento sobretudo no âmbito econômico, da poluição do ar, da água e dos oceanos e o bem-estar mundial. O Programa das Nações Unidas para o Meio Ambiente (PNUMA) foi um dos principais resultados da conferência de 1972.
Ver: REPORT ' OF THE UNITED NATIONS CONFERENCE '. ON THE HUMAN ENVIRONMENT, disponível em: https://www.un.org/en/conferences/environment/stockholm1972#:~:text=The%201972%20United%20Nations%20Conference%20on%20the%20Environment,Plan%20for%20the%20Human%20Environment%20and%20several%20resolutions.

2.1.1. ECOS DA CONTRACULTURA: A REVOLTA DOS PROVOS DE AMSTERDÃ

FOTO 13 - Jovens socialistas e Provos manifestaram-se pelo 1º de maio e contra a política americana no Vietnã. Milhares de jovens caminham na Prinsengracht – Amsterdã - 1967
Fotógrafo Desconhecido
Nationaal Archief
disponível em:
<https://www.nationaalarchief.nl/onderzoeken/fotocollectie/adfb8d52-d0b4-102d-bcf8-003048976d84?searchKey=9cd4e6963c583a036127887ad8aa1f9d>

A efervescência da década de 1960, reverberada em outros continentes, foi responsável pelo surgimento de um movimento de contracultura holandês que defendia uma mudança social e política mais progressista. Eram conhecidos por suas visões iconoclásticas e antiautoritárias, pela defesa do meio ambiente, contra a bomba atômica, bem como pelo uso do humor e do teatro de rua para desafiar as autoridades. O movimento teve um impacto significativo na sociedade holandesa, especialmente nas áreas de política de drogas e planejamento urbano.

Diferentemente do que se apregoava na geração beat do drop out (cair fora), os provos escolheram permanecer “dentro” do sistema para provocar um curto-circuito. A revolta Provo ou a “provolução do provotariado”, sob a influência do grupo COBRA, da Internacional Situacionista (IS) e do Dadaísmo, formada por “um grupinho de visionários, composto por artistas da vanguarda, magos, vândalos, ex-situacionistas, estudantes desocupados, anarquistas, gente à toa e piromaníacos” marcou “[...] o primeiro episódio em que os jovens, como grupo social independente tentaram influenciar o território da política. Fazendo-o de modo absolutamente original [..,]” Esses tinham como proposta um novo e generoso estilo de vida antiautoritário e ecológico[...] (GUARNACCIA, 2015, pp.11-14).

O autor afirma que, juntamente com outros nomes como Beatles, Allen Ginsberg, Bob Dylan e outros, o movimento Provo “[...]produziu uma deflagração de consciências. Uma operação que obrigou o Ocidente a rever os próprios planos de voo e a desligar o piloto automático, oferecendo a um largo número de humanos a

visão de outras possibilidades” (GUARNACCIA, 2015, p.11).

Com origem na palavra provokatie (provocação), o Provo surgiu em Amsterdã como resposta crítica à sociedade de consumo que se consolidou no pós-guerra. Segundo Roel van Duyn:

> Provo, após o fim do antigo movimento anarquista na Guerra Civil Espanhola, foi um novo ponto de partida para a ação antiautoritária. Ao fazê-lo, Provo abordou diretamente o problema que era muito mais visível para nós, a primeira geração de crianças ricas, do que para os anarquistas anteriores: o do meio ambiente. O Provo surgiu numa altura em que, pelo menos nos Países Baixos, os problemas de abundância e o vício do consumo começaram a ofuscar o da pobreza. Foi a primeira reação furiosa ao surgimento de uma cultura de massa tecnocrática (DUYN, 1985, p.7, Tradução Nossa).

No início da década de 1960, influenciados pelo artista estadunidense Allan Kaprow[25], surgiram os primeiros happenings de jovens artistas Holandeses. Mas foi com os eventos do extravagante Robert-Jasper Grootveld, conhecido como Mago, que a cena contracultural de Amsterdã tomou proporções incontestáveis. Grootveld era um crítico ferrenho do consumismo, da indústria tabagista e da indústria

25 Em outubro de 1959, Allan Kaprow inaugurou a Galeria Reuben em Nova York com a série: 18 Happenings in 6 Parts. Fonte: Arquivo Histórico da Fundação Bienal de São Paulo. Disponível em: < http://www.bienal.org.br/post/336> Acesso em 22/02/2020.

FOTO 14 - Het Lieverdje
International Institute of Social History of the Royal Netherlands Academy of Arts and Sciences
Disponível em: <http://www.iisg.nl/collections/provo/b27-259.php> Acesso em: 10/09/2021

automobilística e, consequentemente, do capitalismo.

Originalmente, os eventos ocorriam em uma casa que ele denominou de K-Temple -Igreja da Dependência Consciente da Nicotina. O “K” era uma alusão à palavra kanker (câncer). Grootveld era um crítico ferrenho da indústria do tabagista e se transformou no mago antifumo. Só que, em vez de parar de fumar, fumava todos os cigarros das pessoas que encontrava pelo caminho: “ao me expor, coloco vocês em frente ao problema, eu sou o problema!”, dizia ele (MARQUEZ, 2016).

Após um incêndio intencional na K-Temple, originado por uma das tantas performances de Grootveld, este resolveu que a praça Spui, em frente à sua casa, seria o epicentro das suas manifestações. Grootveld transferiu os happenings para lá ao se dar conta que a estátua que ali havia -Het Lieverdje (algo como O Menino)- fora doada pela Hunter Tobacco Company (GUARNACCIA, 2015, P. 51).

E é nesse cenário da Spui que Roel Van Duyn, ideólogo anarquista, e Rob Stolk se juntaram aos tantos seguidores de Grootveld. E foi justamente ali, para aquela massa de “desocupados” com potencial anarquista, seguidores de Grootveld, que ambos começaram a distribuir os panfletos chamados de Provokaties, os precursores da revista que deu nome ao movimento: Provo.

Duyn dizia que o objetivo era:

> [...] provocar as autoridades, o Estado, a propriedade privada, os grandes magnatas cheios de poder, o militarismo e a bomba. Neste particular período histórico, os anarquistas têm de se tornar PROVOS. Não podem mais ter esperança numa revolução: a única arma que lhes restou é provocar as autoridades (GUARNACCIA, 2015, p. 65).

Os eventos atraiam centenas de pessoas, e a violenta polícia de Amsterdã não tardou em reprimir. As manifestações “K”, contra a indústria tabagista, estenderam-se para Klaas em alusão a Claus von Amsberg, diplomata alemão que, aos dezessete anos serviu o exército de Hitler. A ira lançada contra “Klaas” deu-se por conta da escolha secreta da princesa Beatriz, herdeira da Casa Real de Orange, em se casar com o diplomata alemão. A chegada do diplomata e o casamento foram marcados por grandes manifestações e, consequentemente, atuação violenta da polícia.

Ao lado das performances antifumo e anti-claus, com um mantra entoado por tosses entre os frequentadores da praça Spui, surge o mantra anticarro, “Bram, Bram, Bram, Braaaam”. O “K” de Kanker (câncer) que era pichado nos cartazes publicitários de cigarros, não tardou a se estender para as propagandas da indústria automobilística: o automóvel tornou-se o próximo alvo (GUARNACCIA, 2015, p. 74).

Próxima página:
FOTO 14 Processo de reurbanização em Amsterdã nos anos de 1960.
Fotocollectie Anefo/Society for the National Archief
Disponível em :
<https://www.theguardian.com>
Acesso em: 18/09/2021

A capital Holandesa, assim como outras grandes capitais, experimentou uma invasão de automóveis no centro histórico. As reformulações urbanísticas do pós-guerra não tardaram a chegar à cidade. E assim como na Nova Iorque de Jane Jacobs, uma parte da população de Amsterdã foi para as ruas se manifestar contra a indústria automobilística e o que ela representava; não só como consumo, mas como poluidora do meio ambiente e o perigo constante para pedestres e ciclistas. Entretanto, há uma diferença entre as manifestações contrárias às intervenções urbanísticas em Amsterdã. Enquanto nos EUA as manifestações eram feitas em virtude do processo de especulação imobiliária, gentrificação, desapropriação e expulsão de comunidades, em Amsterdã, os provos dos anos 1960 enxergaram além dos problemas infraestruturais e econômicos. A guerra declarada extrapolava os transtornos causadas pelas grandes obras de reurbanização. A guerra declarada foi contra tudo que o carro representava: poluição atmosférica e sonora, ocupação desproporcional do espaço urbano, violência contra o pedestre e, sobretudo, submissão ao capital tanto nacional quanto internacional. As grandes obras irrompidas no centro histórico de Amsterdã foram consequência direta da massificação automobilística e, consequentemente, do processo de acumulação e reprodução do capital, observado por Harvey (2012) no início do deste capítulo. Para o padrão vigente, negar o carro era o mesmo que negar o progresso. E assim, com origem no movimento anarquista, os provos negaram tudo o que o automóvel representava.

Convictos dos problemas inerentes ao boom automobilístico, os provos tiveram “a

FOTO 15 - Processo de reurbanização em Amsterdã nos anos de 1960.
Fotocollectie Anefo/Society for the National Archief
Disponível em :
<https://www.theguardian.com>
Acesso em: 18/09/2021

clarividência de recusar o culto às quatro rodas e de propor a bicicleta como santo instrumento tribal" (GUARNACCIA, 2015, p. 74).

Grootveld, foi preso algumas vezes, mas não cedeu à pressão das autoridades holandesas; produziu com outros manifestantes suas provocações ao poder público, ao capitalismo, à imprensa, à burguesia conservadora e, sobretudo, à família real Orange.

O marco do movimento se deu em 1965 com o lançamento da primeira edição da revista Provo. Foram publicadas ao todo dezesseis edições da revista entre os anos de 1965 e 1967. Tratava-se de uma revista mensal que continha uma série de provocações sociais e, principalmente, boatos sobre a família real. Os Provos inicialmente se concentraram em desafiar as políticas públicas da cidade de Amsterdã em relação à habitação, ao uso de drogas, às políticas de transporte entre outras.

Os provos elaboraram uma série de oito planos que tinham como objetivo produzir uma cidade mais acolhedora e socialmente mais justa. Dentre eles, o Plano das Chaminés Brancas, contra a poluição atmosférica, que previa controle e multas para o despejo de substâncias poluentes no meio ambiente; o Plano das Moradias Brancas que tinha por objetivo frear a especulação imobiliária e dar solução para a crise habitacional; e talvez o mais emblemático, o Witte Fietsplan -Plano das Bicicletas Brancas, idealizado pelo provo Luud Schimmelpennink, formado em

2.1.2. O PLANO DAS BICICLETAS BRANCAS - Provokatie #5

O panfleto número 5 chamado de Provokatie trazia o texto:

Cidadãos de Amsterdã!

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

> Uma bicicleta não é nada, mas já é alguma coisa (GUARNACCIA, 2015, p. 76).

Ao anunciar o plano, no dia 28 de julho de 1965, às 15 horas, os Provos pintaram cinquenta bicicletas de branco e as deixaram nas ruas para uso público. Contrariando um acordo entre os manifestantes e a polícia de Amsterdã, as bicicletas foram confiscadas com a alegação de que não estavam trancadas e que eram um convite ao roubo. O Plano da Bicicleta Branca situava-se dentro de uma crítica radical mais ampla ao capitalismo, ao uso do espaço público e à poluição ambiental (POPAN, 2019, p. 108).

FOTO 16 - O Plano das Bicicletas Brancas – 1965 | Foto: Ab Pruis
Fonte: IISG – Instituto Internacional de História Social
Disponível em http://www.iisg.nl/collections/provo/b24-706.php

O plano idealizado por Schimmelpennink, previa o fechamento do centro histórico de Amsterdã para veículos motorizados e a criação de estacionamentos na periferia da cidade para que as pessoas pudessem deixar seus carros e utilizar o transporte público. A ideia foi apropriada de uma decisão da burguesia holandesa em 1634 que, em virtude das ruas muito estreitas, proibia a circulação de carruagens no centro da cidade (VAN DUYN, 1985, p. 74; KEMPTON, 2003, p. 31).

Outro ponto importante do plano era que a municipalidade deveria adquirir 20.000 bicicletas brancas anualmente para complementar o transporte público, que seriam de propriedade dos cidadãos, com uso gratuito a todos. Incluía, ainda, que os táxis municipais deveriam ser movidos a eletricidade, a fim de não contribuir com a emissão de CO2 e teriam a velocidade máxima admitida em 40 km/h (GUARNACCIA, 2015, pp. 75-88; VAN DUYN, 1985, p.46).

Entre as décadas de 1950 e 1970, o número de viagens feitos de bicicleta em Amsterdã passou de 80% para 20%. Em 1971, 3300 pessoas foram mortas em acidentes de trânsito, sendo que mais de 400 eram crianças abaixo dos 14 anos. Como resposta, vários protestos foram organizados por diversos grupos de ação. Criou-se nesse momento o Stop Kindermoord (Parem de matar as crianças) e, posteriormente, a União de Ciclistas Holandeses, que tinha como objetivo “exigir mais espaço para bicicletas no domínio público, organizando passeios de bicicleta por trechos perigosos da estrada e compilando inventários dos problemas encontrados por ciclistas” (VAN DER ZEE, 2015).

FOTO 17 - Figura 8 - Os ativistas de Stop de Kindermoord visitaram a Câmara dos Representantes de Amsterdã em 1972, um ano depois que mais de 400 crianças foram mortas em acidentes de trânsito. Foto: Fotocollectie Anefo/Society for the Nationaal Archief

Em poucos anos, a bicicleta branca tornou-se um ícone da contracultura internacional, especialmente depois da fotografia amplamente divulgada de 1969 da lua de mel de John Lennon e Yoko Ono no Amsterdã Hilton, apresentando a bicicleta Provo em sua cama de “paz” (PLOEGER; OLDENZIEL, 2020, pp. 137-138).

A crise urbana instaurada no pós-guerra com as obras rodoviárias, somada à crise do petróleo em 1973, criou a situação ideal para que os preceitos urbanísticos em prol do automóvel fossem revisados. Uma das ações contra a crise energética foi a inserção da bicicleta na política nacional de transportes. A Holanda conta, hoje, com mais de 35.000 km de vias cicláveis; mais de um quarto de todas as viagens no país são feitas de bicicleta, enquanto no Reino Unido elas representam 2%. Na cidade de Amsterdã o índice chega a 38% dos deslocamentos diários (VAN DER ZEE, 2015).

Provos, com o Plano das Bicicletas Brancas, fizeram escola dentro e fora do continente europeu. O símbolo da Bicicleta Branca foi muito eficiente, haja vista as imitações que foram feitas pelo mundo afora. Modelos foram testados em Estocolmo, Oxford, Berkeley, entre outras. Hoje, passados mais de 50 anos, Amsterdã é uma das cidades do mundo que mais respeita os ciclistas apesar de não ter o seu sistema de compartilhamento de bicicletas gratuito como fora idealizado por Schimmelpennink (GUARNACCIA, 2015, p. 86).

Até onde se sabe, os Provos propuseram um dos primeiros sistemas de

FOTO 18 - John Lennon with Yoko Ono, riding a bike inside the Hilton Hotel in Amsterdam during his honeymoon, 27 March 1969. Photo by Ruud Hoff

FOTO 19 - Bicicleta Branca com código de travamento pintado.
Foto de Cor Jaring
Pise a Grama
<https://piseagrama.org/votem-provo-para-ter-tempo-bom/>

compartilhamento de bicicletas no mundo.

Em 1967, Schimmelpennink foi eleito vereador e formalizou o plano das bicicletas brancas no conselho da cidade. O plano foi rejeitado por unanimidade com a argumentação de que o futuro pertencia ao carro. Sem desanimar, apresentou um outro projeto: o Witkar - Carro Branco.

O Witkar foi projetado em 1966 e, como não teve adesão do poder público, foi financiado por uma cooperativa formada por pessoas que se identificavam com a ideia; uma espécie de crowdfunding. O carro tinha lugar para duas pessoas, com

volume limitado de bagagem; tinha 1,76m de comprimento, 1,42 m de largura e 1,95 m de altura; podia alcançar a velocidade de 30km/h e tinha autonomia para algo entre 40 e 65 minutos de viagem. As baterias podiam ser carregadas em 7,5 minutos, o que era uma grande vantagem, compensando o custo das baterias de níquel-cádmio utilizadas. Inicialmente, o sistema foi disponibilizado para os integrantes da cooperativa e o carro era liberado por um funcionário ou voluntário que entregava um cartão para o motorista. O sistema foi sendo aperfeiçoado até o ponto de ser encampado por um banco que disponibilizou um cartão de crédito, chegando muito próximo da automatização atual dos compartilhamentos de bicicletas e patinetes, algo muito sofisticado para a época, abrindo o caminho para os programas de compartilhamento atuais. O sistema funcionou de 1976 até 1986. (VAN DER ZEE, 2015; PLOEGER; OLDENZIEL, 2020, pp. 137-140).

FOTO 20 - Witkar sendo apresentado por Luud Schimmelpennink a uma amiga – Amsterdã - 1968 | Foto: Evers, Joost / Anefo
Fonte: Nationaal Archief | disponível em https://www.nationaalarchief.nl/onderzoeken/fotocollectie/ab420ef6-d0b4-102d-bcf8-003048976d84
agrama.org/votem-provo-para-ter-tempo-bom/>

2.2. OS VENTOS DO NORTE GLOBAL EM SÃO PAULO

FOTO 21 - Manifestação em frente ao Museumplein por segurança viária, 1977. Autor desconhecido. Fonte: https://www.amsterdam.nl/nieuws/achtergrond/triomf-fietser/

Diferente do que ocorreu em Amsterdã, São Paulo teve sua conformação urbana orientada a partir da opção rodoviarista que começou já no início do século XX e foi ratificada com o Plano de Melhoramentos Públicos para São Paulo de 1950, coordenado por Robert Moses, e vigorosos investimentos no setor automobilístico.

Herança dos investimentos infraestruturais da era Vargas, o surto expansivo do capital internacional entre os anos 1949 e 1960 propiciou a situação ideal para a entrada do capital estrangeiro e, consequentemente, deixou terreno fértil para o caráter de uma política industrial desenvolvimentista que foi a era JK (CAPUTO e MELO, 2009, p.517).

Foi no governo de Café Filho[26] que foi promulgada a Instrução 113 da Superintendência da Moeda e do Crédito (SUMOC)[27]. A instrução autorizava a Carteira de Comercio Exterior do Banco Do Brasil (CACEX) a emitir licenças de importação de equipamentos sem cobertura cambial, facilitando a importação de bens de capital, objetivando a rápida modernização da indústria nacional. Tratava-se de estratégia contábil que diminuía a burocracia e facilitava a entrada de investimentos externos no País (CAPUTO e MELO, 2009, pp. 518-521).

Segundo as autoras, a Instrução 113 da SUMOC foi um marco institucional importante na internacionalização da economia brasileira; propiciou ambiente amigável e favorável à entrada no País do capital internacional, favorecendo a

26 Café Filho assumiu a presidência da República logo após o suicídio de Getúlio Vargas em 24 de agosto de 1954. Fonte: CPDOC/ FGV .

27 A Superintendência da Moeda e do Crédito (Sumoc) foi criada pelo Decreto-Lei nº 7.293, de 2 de fevereiro de 1945, no final do primeiro período de Getulio. No final de sua existência, o conselho foi extinto pela Lei nº 4.595, de 1964, que transformou a Sumoc no Banco Central. Fonte: Banco Central do Brasil.

indústria automobilística com reconhecido crescimento do setor industrial, onde o capital estrangeiro passou a ser dominante (CAPUTO e MELO, 2009, p. 521).

> Entre 1955 e 1963, o valor dos investimentos diretos estrangeiros totalizou US$ 497,7 milhões. A sua maior concentração ocorreu entre 1957 e 1960, com 73,0% do total do período (US$ 363,1 milhões), explicado essencialmente pelo investimento direto no setor automobilístico, no contexto da implantação desta indústria no Brasil, uma das metas do plano governamental. No início dos anos de 1960, ocorreu uma queda bastante acentuada dos investimentos, que passaram de US$ 107,2 milhões em 1960 para US$ 39,2 milhões em 1961, US$ 20,1 milhões em 1962 e US$ 4,5 milhões em 1963, o último representando menos de 1% do valor total investido no período (CAPUTO e MELO, 2009, p. 521, grifo nosso).

Entre 1955 e 1963, os investimentos da América do Norte no Brasil corresponderam a 46,5% do total no período. A Europa Ocidental vem na sequência com 43,51%. O restante dos investimentos está dividido entre a Ásia, 3,26%; América Central, 2,23%; América do Sul, 0,75%; e África, 0,14%. De um total de US$ 497,7 milhões, US$ 189,6 milhões foram para a indústria automobilística, no setor de Fabricação e

Montagem de Veículos Automotores, Reboques e Carrocerias, representando 38,1% do total investido. Na sequência vem o setor de Fabricação de Produtos Químicos, com investimentos de US$ 58,2 milhões, 11,69% do total do período. Na terceira posição vem o setor de Fabricação de Máquinas e Equipamentos, com US$ 55,9 milhões, 11,24% do total. Os três setores foram responsáveis por 61,0% dos investimentos efetuados no período sem cobertura cambial (CAPUTO e MELO, 2009, p. 523).

No governo de Juscelino Kubitschek, em 1956, foi criado o Grupo Executivo da Indústria Automobilística (GEIA); que tinha como objetivo estudar, planejar e aprovar projetos no setor automobilístico. No ano de 1960, a produção do setor, que fazia parte do Plano de Metas de JK, ultrapassou em 17,2% a meta fixada, que era de 170.000 veículos. O GEIA assegurou uma série de regalias à importação de equipamentos para a indústria de veículos. Entre elas, o uso da Instrução 113 por todas as empresas investidoras. O grupo garantia, ainda, tratamento de câmbio preferencial para o financiamento de dívidas, com pagamentos mínimos por um período de 5 anos e isenção de impostos até junho de 1960 para equipamentos importados. O objetivo era a nacionalização da produção automobilística, uma vez que antes de JK não se fabricavam veículos no Brasil. As companhias aqui instaladas importavam autopeças, com algumas exceções que eram fabricadas localmente, e simplesmente montavam os carros aqui (CAPUTO e MELO, 2009, p. 529).

Enquanto a indústria automobilística em Amsterdã foi veementemente rechaçada, no Brasil encontrou ambiente mais do que favorável para acomodação do capital internacional. A Instrução 113 consolidou o tripé capital estatal, capital privado nacional e estrangeiro nos desdobramentos do processo de industrialização brasileira. “Pode-se afirmar que o ABC paulista surgiu no bojo desses investimentos” (CAPUTO e MELO, 2009, p. 534).

Os anos de 1960 no Brasil foram marcados por instabilidade política e econômica. Foi um período com queda acentuada de investimentos que, segundo Caputo e Melo (2009), pode estar atrelada com a Instrução 204. Os investimentos passaram de US$ 107,2 milhões, em 1960, para US$ 39,2 milhões em 1961, US$ 20,1 milhões em 1962 e US$ 4,5 milhões em 1963, o último representando menos de 1% do valor total investido no período (CAPUTO e MELO, 2009, p. 521).

A Instrução 204, promulgada em 1961 no governo Jânio Quadros pela SUMOC, unificou e liberalizou o mercado cambial. Com a extinção da antiga categoria Geral da Lei de Tarifas, as importações migraram para o mercado livre e, consequentemente, as vantagens que o capital estrangeiro obteve na Instrução 113 foram eliminadas (CAPUTO e MELO, 2009, p. 521).

O clima de instabilidade política e econômica iniciado no período Jânio Quadros e aprofundado no governo de João Goulart, no contexto da guerra fria, somado às decisões econômicas como a promulgação da Lei de Remessas, a Instrução 204, as

reformas de base anunciadas pelo governo, com ênfase na reforma agrária, enfim, criaram o cenário ideal para o golpe de 1964.. O golpe de estado contra o governo de João Goulart foi concretizado com o levante militar de 31 de março coordenado pelo general Olímpio Mourão Filho, comandante da 4ª Região Militar de Juiz de Fora (MG) que, com o apoio dos governadores do Estado da Guanabara (Carlos Lacerda), São Paulo (Adhemar de Barros) e Minas Gerais (Magalhães Pinto), movimentou suas tropas em direção ao Rio de Janeiro (TOLEDO, 1985, p.108).

Os anos de chumbo da ditadura militar duraram 21 anos (1964 - 1985). O afrouxamento se deu somente na década de 1980, com a profunda crise econômica em que o governo militar mergulhou o país, esgarçando as relações inclusive com setores que apoiaram o golpe contra o governo democrático de João Goulart. Jango exilou-se com sua família no Uruguai em 04 de abril de 1964.

Apesar do “milagre econômico” entre os anos 1969 e 1973, a desigualdade social aumentou e a década de 1970 imprimiu um novo ciclo de lutas sociais como expressão de resistência ao regime militar. Trata-se de período de endurecimento do controle sociopolítico assinalado pelo Ato Institucional nº 5, de 1968, que foi marcado por perseguição, prisão e tortura aos oponentes do regime ditatorial a partir de 1964. Na segunda metade da década de 1970, a resistência política e social se intensificou e surgiram os movimentos pela Anistia a exilados e presos políticos, movimentos originários das Comunidades Eclesiais de Base, novos movimentos sindicais e tantos outros (GOHN, 2018, pp. 8-10; CAMARGO et al, 1976, p. 13).

A Conferência das Nações Unidas sobre o Meio Ambiente em Estocolmo, 1972, somada à Crise do Petróleo de 1973, provocaram uma escalada global de mobilizações em busca de soluções frente às crises ambiental e energética.

No Brasil, foi criado o Programa de Mobilização Energética (PME), patrocinado pelo Ministério dos Transportes, com os objetivos de propor medidas de redução do consumo de combustível fóssil no país, priorizar o transporte coletivo e desestimular o uso de automóveis nos deslocamentos cotidianos dos centros urbanos. Além disso, previa a construção dos metrôs de Porto Alegre, Belo Horizonte e Recife, avanço dos sistemas ferroviários suburbanos e, de forma tímida, o estímulo de outros modais como a bicicleta (GEIPOT, 2001, p. 03).

Nesse contexto, foi lançado a primeira versão do Manual do GEIPOT (Manual de Planejamento Cicloviário: Uma Política para as Bicicletas), em 1976, inspirado nas experiências europeias, em especial de países como a Holanda e a França. O GEIPOT juntamente com a recém-criada Empresa Brasileira dos Transportes Urbanos (EBTU) promoviam cursos com as medidas indicadas no Manual, como forma de disseminar a cultura cicloviária. O manual transformou-se em referência para diversos municípios do Brasil, orientando ações de gestores municipais para a priorização da bicicleta como meio de transporte, principalmente nas cidades de pequeno e médio porte do interior do país (GEIPOT, 2001, p. 03).

O GEIPOT, Grupo Executivo de Integração da Política de Transportes, foi criado pelo Decreto 57.003 de 1965. Era subordinado ao Ministro da Viação e Obras Públicas, ao Ministro de Estado da Fazenda, ao Ministro Extraordinário para o Planejamento e Coordenação Econômica e ao Chefe do Estado Maior das Forças Armadas. Foi transformado em Grupo de Estudos para Integração da Política de Transportes pelo Decreto-Lei 516, em 1969, e passou a ser subordinado ao Ministro de Estado dos Transportes. Em 1973, o nome foi alterado para Empresa Brasileira de Planejamento de Transportes, mas a abreviação foi mantida (LEMOS, 2021, p. 23).

Sob encomenda do Ministério dos Transportes, a fim de atender a forte demanda dos municípios, o GEIPOT editou uma nova versão do Manual em 1980. Nos anos que se seguiram, a Empresa publicou um conjunto de monografias sob o título geral de Estudos de Transporte Cicloviário, com detalhamentos das medidas preconizadas no Manual.

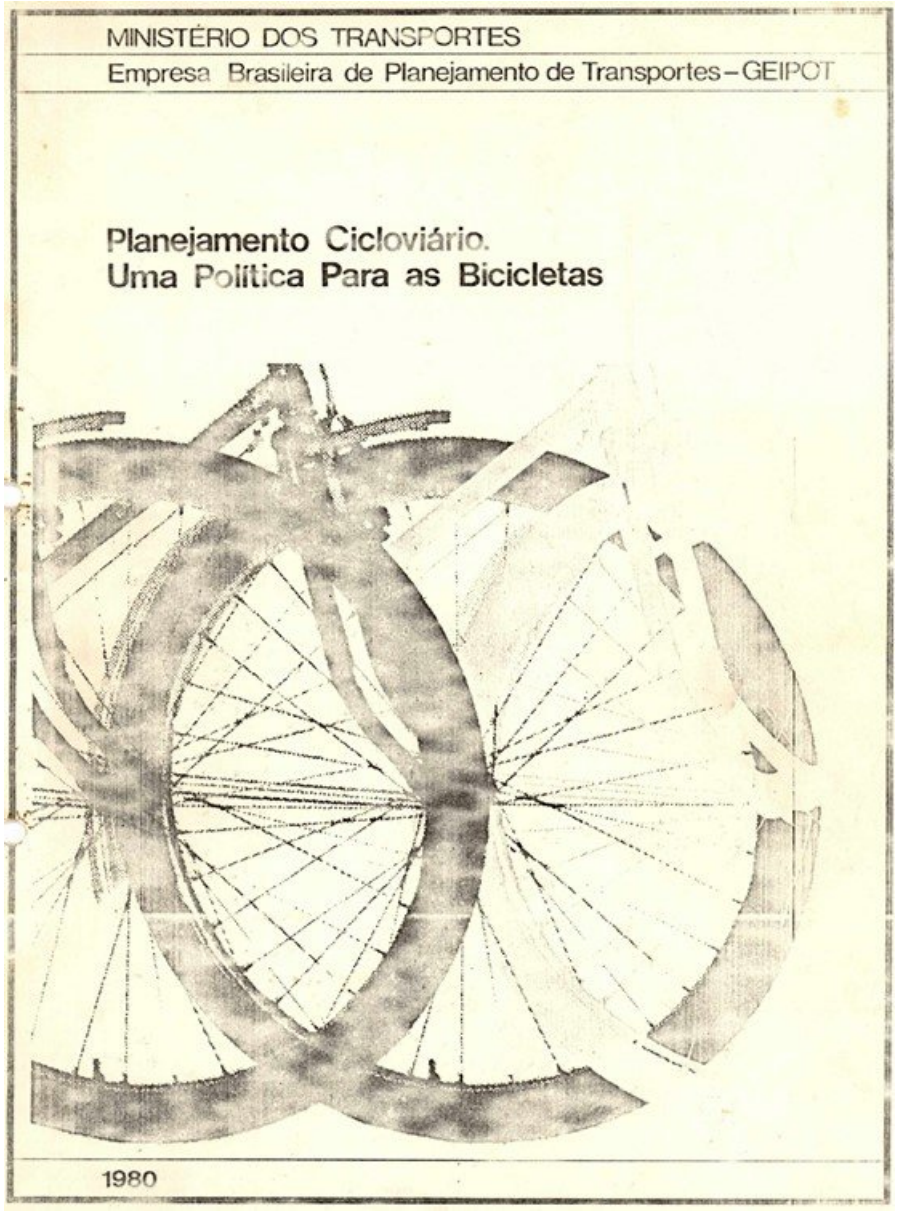


FIGURA 01 - Manual GEIPOT de 1980. Disponível em: https://observatoriodabicicleta.org.br/acervo/planejamento-cicloviario-uma-politica-para-as-bicicletas-1980/polaticaparabicicletas-1980geipot/2F13.%2520Transporte%2FPlanejamento%2520Ciclovi%25C3%25A1rio.PDF&psig=AOvVaw1-sqP6gSvfl5bKRlSVhQQ5&ust=1675218815978000&source=images&cd=vfe&ved=0CBEQjhxqFwoTCJj_uMfi8PwCFQAAAAAdAAAAABAE

2.3. OS ANOS 1980 E A AGENDA CICLOATIVISTA

Para os campos político e econômico, a década de 1980, ficou conhecida como a “década perdida”, resultado das subsequentes crises oriundas do governo autoritário no Brasil. Todavia, é importante salientar que foi nesse mesmo período que retomamos a democracia, as eleições diretas e a formulação de uma nova constituição e, consequentemente, a retomada da pauta da reforma urbana por cidades mais justas. A abertura política deu espaço para o aparecimento de novas organizações políticas e sociais (MARANGONI, 2012) e a discussão sobre o desenvolvimento urbano sustentável, herança das lutas iniciadas nos anos de 1960 conforme abordado anteriormente.

É nesse contexto, e na esteira dos novos movimentos sociais, que a pauta da bicicleta toma corpo na agenda cicloativista.

Rosin e Leite (2019) identificam quatro gerações do cicloativismo na capital paulista. A primeira vai de 1980 a 1992, quando alguns atores da sociedade civil como Arturo Alcorta, Renata Falzoni, Sergio Bianco e Reginaldo Paiva articularam grupos que começaram a militar pelo ciclismo urbano e precipitaram a formulação de uma agenda cicloviária com a constituição do Projeto Ciclista, que propunha a inserção da bicicleta a partir da perspectiva ambiental. A segunda geração (1993-2004) é marcada pela introdução da relação desses atores com o poder público através da Secretária do Verde e do Meio Ambiente instituída em 1993; pelo início das manifestações ciclísticas e pela implementação das primeiras ciclovias (pouco mais de 30 km, majoritariamente em parques). Além disso, a bicicleta entra na discussão

do Plano Diretor Estratégico (PDE) de 2002.

Na terceira geração (2005-2012), o cicloativismo se espraia em outras agendas políticas; sobretudo no legislativo municipal, em associações sociais (think tanks) e organizações internacionais. É quando ocorre a aprovação da Lei Municipal 14.266/2007 que institui o sistema cicloviário e a implementação da ciclofaixa operacional de lazer em 2009.

Os avanços em direção ao atual sistema cicloviário, na gestão de Fernando Haddad (2013-2016) quando foram implementados mais de 400 km de infraestrutura ciclável na cidade, estão ligados à quarta geração do cicloativismo em São Paulo, momento em que os atores da sociedade civil passaram a dialogar diretamente com o poder executivo. Atualmente, a participação concentra-se sobretudo em resistir à negação da rede ciclável existente (ROSIN e LEITE, 2019).

Nas gestões de Gilberto Kassab (2006 a 2008 e 209 a 2012), anteriores à gestão de Fernando Haddad (2013 a 2016), foram construídos 68 quilômetros de ciclofaixas e ciclorrotas na cidade de São Paulo. A ampliação da malha cicloviária implicou num crescimento brutal na adesão da bicicleta como meio de transporte. É preciso salientar que, entretanto, a receptividade desse novo modal esteve longe de ser uma unanimidade. Enquanto simpatizantes e adeptos da mobilidade ativa[28] comemoravam essa conquista espacial, um setor mais conservador esbravejava: “São Paulo não é Amsterdã”, “quer pedalar, vai para o parque”, “o trânsito é perigoso” e, em tempos de polarização, “quer pedalar, vai pra Cuba”[29] .

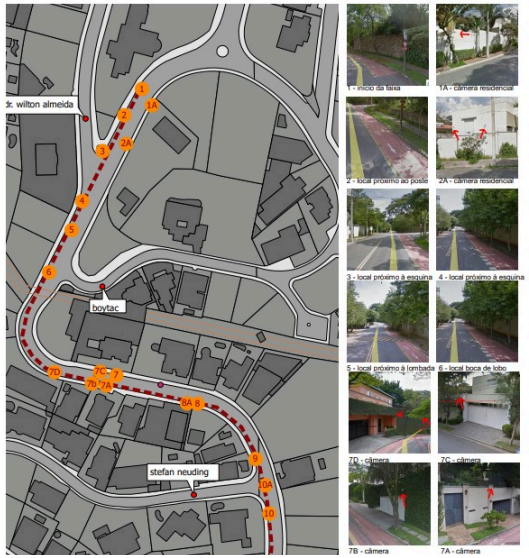
28 Termo usado para definir formas de deslocamento não motorizado.

29 Expressões comuns utilizadas por motoristas ou grupos contrários à utilização da bicicleta no viário existente, inclusive em “grupos de pedal” mais reacionários.

30 Dados retirados do portal da Prefeitura SP.
Disponível em:
http://orcamento.sf.prefeitura.sp.gov.br/orcamento/uploads/2017/PLDOAnexos.pdf.

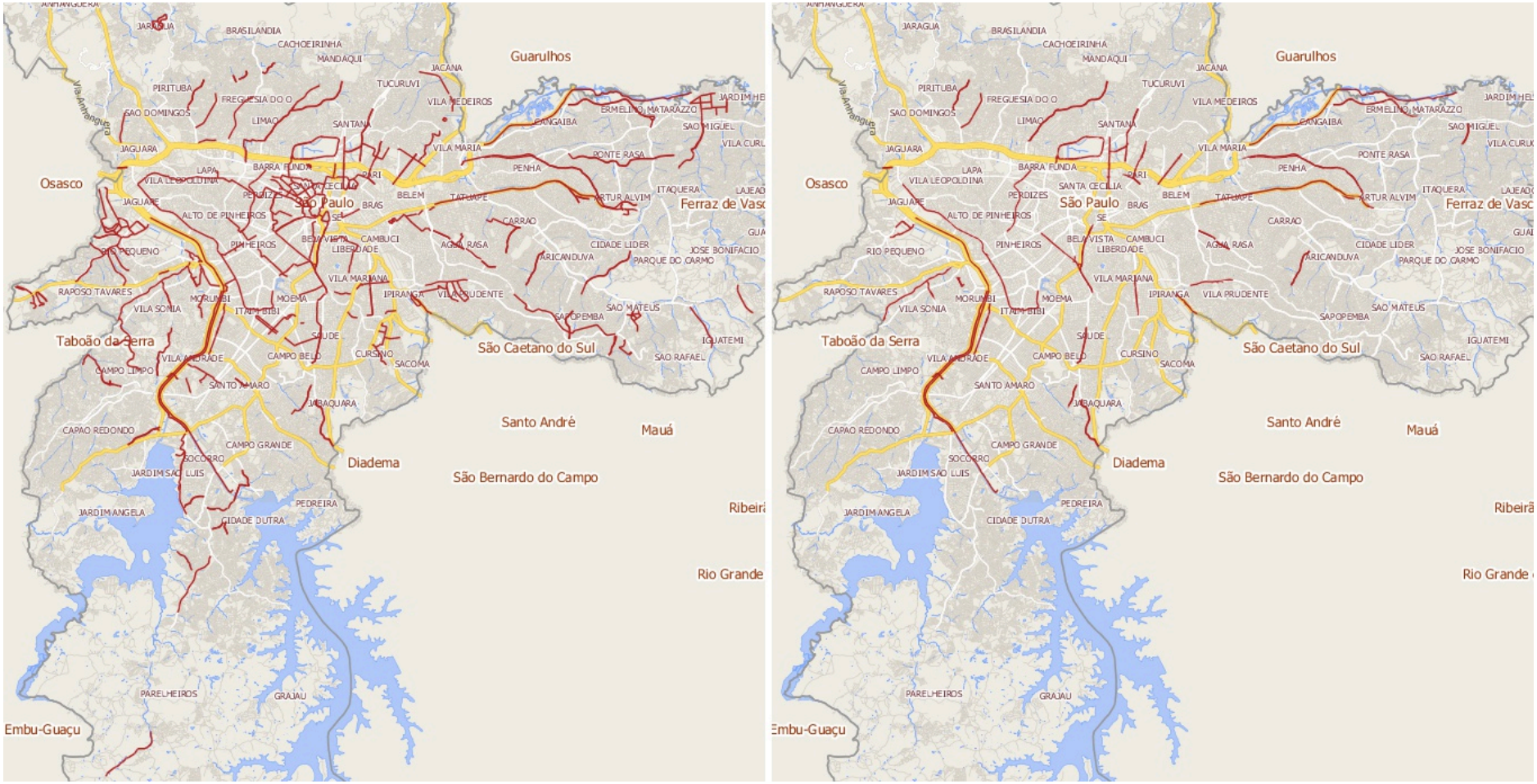
FOTO 22 - CIclofaixa da Rua Amarilis no bairro do Morumbi apagada em março de 2017 e repintada por ciclistas.
foto: mauricio andrade/bike zona oeste
fonte: site vá de bike disponível em http://vadebike.org/2017/05/ciclovia-ciclofaixa-removida-amarilis-fausto-prado-morumbi-repintura-ciclistas/

FIGURA 2 - Mapa de planejamento da Ação



Essa polarização se converteu em grande empecilho na continuidade da implementação do Plano de Mobilidade e acarretou sua paralisação na gestão Doria/ Covas (2017 a 2018 e 2018 a 2021) que, além de não utilizar os 30 milhões de reais destinados à ampliação das vias cicláveis aprovados nas Diretrizes Orçamentárias de 2017[30], retirou parte da estrutura construída. A resposta às ações refratárias veio imediatamente. Os cicloativistas se organizaram em diversas Grupos de Trabalho (GT) e partiram para as ações de rua.

FOTO 23 - Além da faixa branca separando a área de proteção a quem circula de bicicleta, foram pintadas frases como “nenhum cm a menos”. Foto: Mauricio Andrade/Bike Zona Oeste
https://vadebike.org/2017/05/ciclovia-ciclofaixa-removida-amarilis-fausto-prado-morumbi-repintura-ciclistas/



Os mapas acima apresentam uma comparação entre a infraestrutura ciclável de 2016 e como ficaria após as possíveis remoções prometidas pelo prefeito João Doria à imprensa.

Fonte: Willian Cruz do Portal Vá de Bike Disponível em: https://vadebike.org/2016/10/mapa-ciclovias-podem--ser-retiradas-sao-paulo-joao-doria/. Acesso em: 10/10/2022.

2.4. OS ATIVISMOS NA CONDUÇÃO DE UMA AGENDA SUSTENTÁVEL

A partir de 1990, formas de organização popular mais institucionalizadas, passaram a contribuir para a elaboração de diagnósticos dos problemas sociais (Fóruns Nacionais de Luta pela Moradia, pela Reforma Urbana; Fórum Nacional de Participação Popular etc). Esse período marca o aparecimento da Central dos Movimentos Populares, do Movimento dos Trabalhadores Sem Terra (MST), do Movimento dos Trabalhadores Sem Teto (MTST) e de outros movimentos que se agregam. Ganharam projeção ainda as ONG's relacionadas ao meio ambiente como Greenpeace, Rainforest, SOS Mata Atlântica, Ação Ecológica Chico Mendes, Conselho Nacional de Seringueiros, entre outros (GOHN, 2013: p.83), com maior expressão a partir da Conferência ECO92. À medida que as políticas neoliberais avançaram e a economia informal se ampliou, algumas categorias profissionais se organizaram como, por exemplo, no setor de transportes apareceram os chamados transportes alternativos ("perueiros"); no sistema de transportes de cargas pesadas, os "caminhoneiros" (GOHN, 2011, p.342-343).

No caso da bicicleta, a discussão extrapola os limites da mobilidade urbana. No momento em que se amplia a discussão por alterações de um modelo "carrocentrista" consolidado há décadas na cidade, como já foi dito anteriormente, que visa a ruptura com o modelo vigente, os cicloativistas constroem pautas que tangenciam as próprias reivindicações por mobilidade urbana.

Desde então, acompanhando as pautas de reinvindicações, novos coletivos se organizam para pleitear, através de diferentes estratégias, seus direitos básicos:

FOTO 24 - Audiência Pública para a aprovação da PL722/2015 - Por mais ciclovias e moradia na Zona Sul em 12/06/2018 no auditório Prestes Maia.
Foto: George Queiroz

habitação, saúde, educação e mobilidade.

No caso da mobilidade ativa, organizações como Cidade a Pé, Ciclocidade, Mobilize, Sampa a Pé, Bike Anjo, União dos Ciclistas do Brasil (UCB) entre outras, se articulam com outros movimentos sociais com o objetivo de construir uma massa crítica ressonante na construção e divulgação de políticas que possam servir de instrumentos de diálogo entre a sociedade civil e o poder público; na condução de uma agenda comprometida com um desenvolvimento urbano sustentável que garanta aos seus cidadãos mobilidade, acessibilidade, saúde, habitação, educação e, consequentemente, direito à cidade.

FOTO 25 - ciclistas fazendo bloqueio das ruas em apoio à Marcha da Maconha 2018 - SP
foto: Edson Barros - disponível: https://www.facebook.com/photo.php?fbid=1830926763627252&set=pcb.1830926886960573&type=3&theater - acesso em: 05/07/2018

Nesse sentido, diversas ações pontuais vêm se desenvolvendo no âmbito do cicloativismo. No dia 07 de julho de 2018, pouco mais de um mês depois da greve dos caminhoneiros que paralisou o país e comprometeu o abastecimento de muitas cidades brasileiras, um grupo de 10 ativistas se deslocou de bicicleta da Praça do Ciclista na avenida Paulista rumo à Comuna da Terra Irmã Alberta, região noroeste da cidade. Nesse dia, foram transportados 70 quilos de alimentos orgânicos e percorridos cerca 65 quilômetros sem gastar uma gota de combustível fóssil. Os alimentos foram entregues à loja do MST –Armazém do Campo – localizado na região do Campos Elíseos/SP. A experiência tinha por objetivo estabelecer uma crítica à dependência do petróleo enquanto matriz energética e comprovar a possibilidade de se utilizar meios sustentáveis de produção (orgânicos) e

distribuição de mercadorias sem uso de combustível fóssil.

FOTO 26 - Ciclistas do Bicicarreto na porta da loja do MST – Armazém do Campo
Foto: Aline Os, 2018 – disponível em: bicicarreto.org

O carro, historicamente, tem um papel de protagonista na construção e representação das cidades. A idealização do automóvel como bem de consumo foi determinante na formulação desse ideário. Ao longo de décadas, amparado por eficientes campanhas de publicidade, o signo do carro, ao mesmo tempo que se tornou um dos estandartes do desenvolvimento nacional, transformou-se “em elemento no meio de outros elementos da panóplia geral dos bens de consumo”

(BAUDRILLARD, 1995, p.18).

Sobre o automóvel, Guy Debord[31] escreveu que:

> O erro de todos os urbanistas é considerar o automóvel individual (e seus subprodutos, como a motocicleta) essencialmente como um meio de transporte. A rigor ele é a principal materialização de um conceito de felicidade que o capitalismo desenvolvido tende a divulgar para toda a sociedade. O automóvel como bem supremo de uma vida alienada e, inseparavelmente, como produto essencial do mercado capitalista está no centro da mesma propaganda global: ouve-se com frequência, este ano, que a prosperidade econômica norte-americana dependerá em breve do êxito do slogan: “dois carros por família. [...] Querer refazer a arquitetura em função da existência atual, maciça e parasitária dos carros individuais é deslocar os problemas com grave irrealismo. É preciso refazer a arquitetura em função de todo o movimento da sociedade (JAQUES, 2003, p. 112).

Nesse sentido, é possível afirmar que a hegemonia do automóvel produziu e continua produzindo arranjos socioespaciais que se entrelaçam com os interesses do grande capital; e que vem constituindo espacialidades impostas pela classe

31 DEBORD, Guy-Ernest. Posições situacionistas a Respeito do Trânsito. IS nº 3, 1959. In: JACQUES, Paola Berenstein. Apologia da deriva. Rio de Janeiro: Casa da Palavra, 2003

capitalista em detrimento do espaço urbano e das outras classes sociais, podendo ser entendido como um processo de luta de classes. Portanto, o ciclista e o pedestre em suas deambulações, ao disputar os espaços da cidade, se aproximam do "homem lento"[32] de Milton Santos e colocam em xeque essa lógica de consumo ao reivindicar para si o protagonismo do espaço urbano. Ao fazer isso, tornam-se, dialeticamente, síntese e antítese urbanas.

32 Cf. SANTOS, Milton. Técnica, Espaço e Tempo: Globalização e Meio Técnico-Científico Informacional. São Paulo: Hucitec, 1994

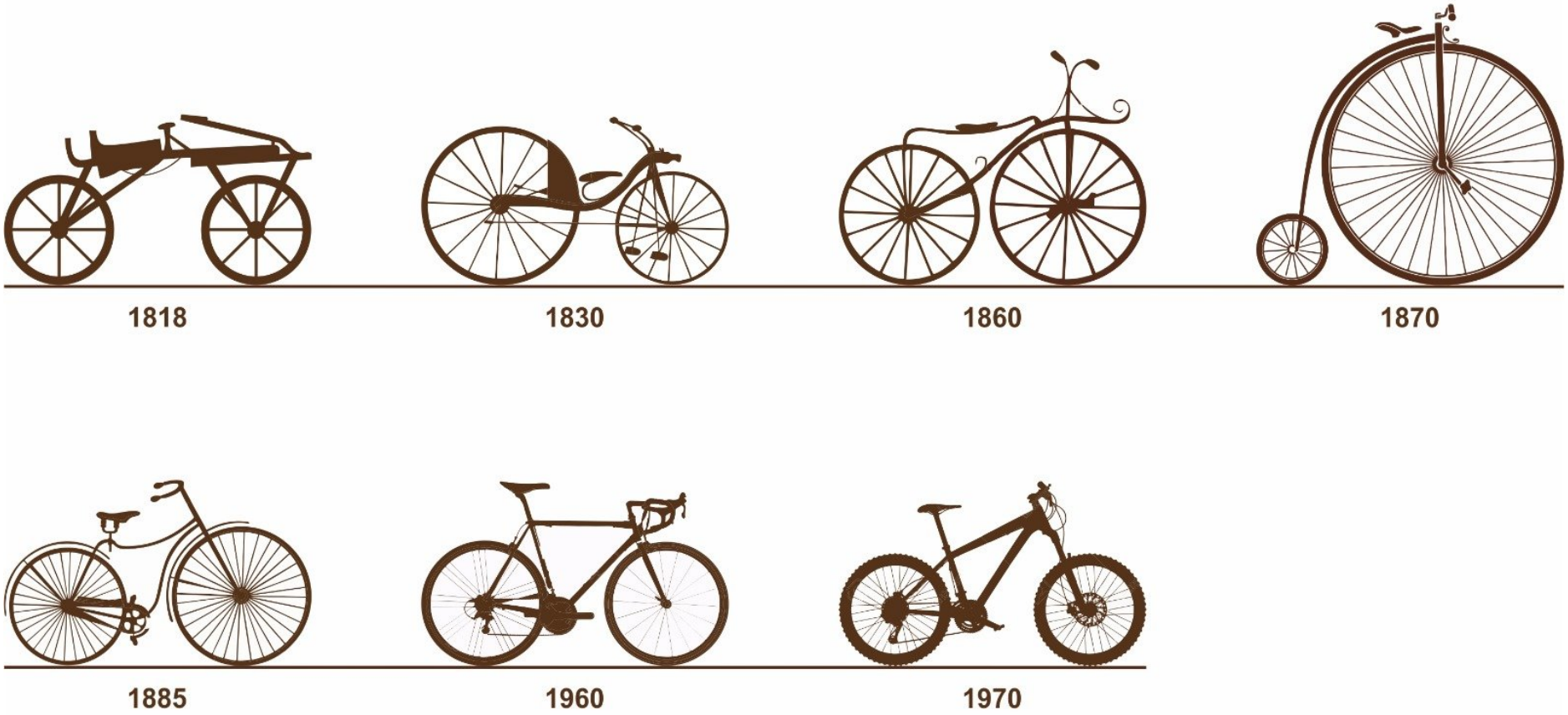


FIGURA 3 - Evolução da bicicleta desde 1818
Fonte Bike Magazine
Disponível em:
https://www.bikemagazine.com.br/2011/03/historia-da-bicicleta/
Adptado por: Tatiana Vaiano

3. DO USO DA BICICLETA AOS PLANOS CICLOVIÁRIOS

FIGURA 3 - Evolução da bicicleta desde 1817
Adptado por: Tatiana Vaiano

O uso da bicicleta nos deslocamentos diários não é um fenômeno recente. A Pesquisa Origem e Destino do Metrô, elaborada desde 1967, a cada dez anos, importante instrumento de gestão urbana para elaboração de projetos de transporte, inseriu a bicicleta em sua pesquisa já na sua segunda edição em 1977.

A origem da bicicleta remonta ao ano de 1817 com a invenção da Draisiana, pelo alemão Barão Von Drais (SOUZA, 2016, p. 20). Surgiu na esteira dos avanços científicos e tecnológicos decorrentes do iluminismo e revolução industrial, séculos XVIII e XIX.

Os primeiros anúncios em jornais brasileiros sobre vendas de velocípedes, como era chamada a bicicleta, datam do final da década de 1860. Entretanto, sua importação em escala comercial só iniciou em 1890 e, em virtude do preço elevado do artefato, tornou-se prerrogativa de uma elite abastada (MELO, SCHETINO, 2009, pp.112-113).

Entre o fim do século XIX e início do XX, São Paulo foi palco de intenso movimento esportivo, com modalidades importadas da Europa e de caráter elitista (ANTUNES, 1998, 88).

“O ciclismo foi um dos que mais empolgou a juventude paulistana, sendo cultivado por rapazes de famílias abastadas, que haviam estudado na Europa” (ANTUNES, 1998, 89-90). Até 1893, a bicicleta era privilégio de uma elite que frequentava o

Velho Continente. Antonio Prado Jr. ao retornar de Paris convenceu o pai, o Conselheiro Antonio Prado, a construir um velódromo num dos terrenos da família. O equipamento foi construído onde hoje está a Rua Nestor Pestana, no bairro da Consolação (ANTUNES, 1998, 89-90); teve a cobertura do jornal O Estado de S. Paulo, no dia 26 de agosto de 1895, que trazia em sua segunda página uma breve nota sobre a inauguração do equipamento ciclístico:

> INAUGURAÇÃO DO VELODROMO.
>
> O Veloce Club Olympico Paulistano inaugurou hontem, a 1 hora da tarde, o velódromo que se acha installado à rua da Consolação, num terreno de propriedade da exma. d. Veridiana Prado.
>
> Tivemos o prazer de assistir a esta festa brilhantíssima de esporte, onde nos foi dado apreciar a extraordinária habilidade de alguns moços distinctos da nossa sociedade que, nos belos e animadores exercícios de gymnastica velocipedista, revelam o alto conceito em que é tido no nosso meio social o desenvolvimento phisico, um dos elementos da educação civica do povo.
>
> A raia mede 380 metros de circunferência e está collocada no planalto que há em frente ao morro da Bella Vista.
>
> Em frente a raia (que deve ser de futuro um elegante jardim) ergue-se uma archibancada que póde dar lugar a 1500

> pessoas (O ESTADO DE S. PAULO, 1895, p. 2).

O velódromo foi um dos primeiros símbolos do esporte em São Paulo. A prática ciclística aumentou consideravelmente a partir das importações comerciais no final do século XIX. Entretanto, apesar da empolgação do momento, em virtude do alto preço da bicicleta, o esporte perdeu muitos adeptos. O velódromo foi arrendado ao Clube Atlético Paulistano que transformou o jardim central em gramado que passou a receber as “acirradas partidas de futebol” (ANTUNES, 1998, p. 90).

Para Eric Hobsbawm (2002a, p. 81), o movimento esportivo praticado à época no mundo pode ser entendido como prática libertadora social. Juntamente com “o telefone e o telégrafo sem fio, o fonógrafo e o cinema, o automóvel e o avião”, essas invenções ou avanços tecnológicos constituíram o cenário da vida moderna à época e tem na bicicleta como:

> [...] a mais benéfica de todas as máquinas do período, cuja contribuição para a emancipação humana foi imediatamente reconhecida [...]”.
>
> O esporte não só possibilitou aos jovens (homens e mulheres) encontrarem-se como parceiros fora dos limites da casa e da parentela; as mulheres, embora em pequeno número, eram sócias dos novos clubes de turismo e de alpinismo, e aquela grande máquina de liberdade, a bicicleta, emancipou mais a

> mulher que o homem, já que ela tinha mais necessidade de liberdade de movimentos. A bicicleta proporcionava ainda mais liberdade do que aquela de que gozavam as cavaleiras da aristocracia, obrigadas ainda, por decoro feminino e com considerável risco, a montar de lado, em silhões (HOBSBAWM, 2002a, p. 81).

O mesmo autor, em sua obra Tempos Interessantes, coloca a bicicleta como um dos instrumentos mais importantes e revolucionários da humanidade: “Se a mobilidade física é condição essencial da liberdade, a bicicleta talvez tenha sido o instrumento singular mais importante, desde Gutenberg, para atingir o que Marx chamou de plena realização das possibilidades de ser humano, e o único sem desvantagens óbvias” (HOBSBAWM 2002b, pp. 88-89).

O século XIX imprimiu mudanças significativas nos padrões sociais, políticos e econômicos. O advento da máquina a vapor foi essencial não só nas alterações das formas de produção e reprodução do capital, mas também nas novas relações sociais. “O trem, a luz elétrica, a fotografia, entre outras invenções, contribuíram para o surgimento de novas sensibilidades, relacionadas inclusive às ideias de velocidade e fugacidade que marcam o período” (MELO, SCHETINO, 2009, pp.112-113).

A inauguração da Academia de Direito do Largo São Francisco, em 1827, foi outro

fator determinante nas alterações dos padrões sociais e, consequentemente, do espaço urbano.

> Na fervilhante vida cultural que a Faculdade de Direito introduziu na pequena São Paulo do Século XIX, foi também gestado um sem-número de periódicos, peças teatrais, obras literárias e poéticas, que representam fundamentos da vida intelectual nacional, condensados nas figuras de Álvares de Azevedo, Castro Alves e Fagundes Varella, poetas românticos cujos nomes, gravados em placas de mármore, há mais de um século encimam o portal de entrada da Faculdade (FACULDADE DE DIREITO DA USP, s.d.).

Ernani Bruno aponta que entre os anos de 1828 até aproximadamente 1872 a cidade de São Paulo foi transformada em “um burgo de estudantes”. A inauguração da Academia de Direito no Largo São Francisco “arrancou a capital da província do seu sono colonial” e alterou “a estrutura e os costumes tradicionais”. Além de novos vestuários, os estudantes romperam com uma série de costumes e tabus; ocuparam as ruas, praças, alteram a dinâmica do comércio local, criaram demandas como cafés, restaurantes, livrarias, confeitarias e uma série “de divertimentos até então desconhecidos”. Os estudantes “inauguraram um sentimento de comunidade” (BRUNO, 1984b, pp. 455-461).

A chegada dos estudantes somada às grandes transformações urbanísticas

ocorridas no século XIX foram primordiais no desenvolvimento das atividades externas. “As ruas, alamedas e praças da cidade, todas as suas áreas de circulação e reunião pública”, que outrora eram ocupadas, no dia a dia, por escravos, tropeiros, vendeiros, lavradores, prostitutas (MORSE, 1970, p. 62) e afins, cederam espaço a uma burguesia que floresceu às margens da estrangeirização de fin de siècle e que impulsionou a cidade à condição de cidade europeia, aos moldes de Paris atendendo os anseios da oligarquia paulista.

3.1. UM PEDALAR NA PRODUÇÃO DO SÉCULO XX

Na esteira da efervescência cultural que a cidade atravessava, no final do século XIX, especificamente em 1898, dois imigrantes italianos iniciaram um negócio de importação e venda de bicicletas. Estas eram importadas da Europa e vendidas para uma elite abastada que podia pagar o preço desta novidade de duas rodas. Os imigrantes eram Luigi Caloi e seu cunhado Agenor Poletti. Juntos, fundaram a bicicletaria Casa Poletti & Caloi, que originou a Casa Luiz Caloi (LEMOS, 2021, p. 20). Entre os serviços oferecidos estavam: conserto, reforma e aluguel de bicicletas (GHOSHAL e TANURE, 2004, p. 32). A empreitada iniciou-se na Rua Barão de Itapetininga como bicicletaria, mas logo em 1902, 3 anos após sua fundação, se transformou em importadora exclusiva das bicicletas Bianchi (FALZONI, 2016, p. 86).

Em virtude da Segunda Guerra Mundial, pouco mais de quatro décadas após a fundação da Casa Luiz Caloi, a empresa iniciou seu processo de produção interna. As peças de reposição como pedais, eixos, guidões e bombas, antes importadas da Europa, começaram a ser fabricadas em território nacional. Na carona do acelerado processo de industrialização, das dificuldades de importação do pós-guerra, fruto da política nacionalista de Vargas e da qualidade do aço produzido pela recém-criada Companhia de Siderurgia Nacional -CSN, eis que em 1948 é inaugurada a primeira fábrica de bicicletas do Brasil. A Indústria e Comércio de Bicicletas Caloi S.A. foi instalada no bairro de Santo Amaro, na cidade de São Paulo, sob o comando de Guido Caloi, filho de Luigi Caloi, falecido em 1924 (FALZONI, 2016, p. 87).

O período coincide com o engatinhar da produção nacional da indústria automobilística. Em 1948, a General Motors do Brasil produziu a primeira carroceria de ônibus com matéria-prima nacional e inteiramente metálica[33].

33 Cf. ANFAVEA - Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores

No início dos anos de 1950, o vereador de São Paulo, Ermano Marchetti apresentou um Projeto de Lei (PL) 511, em 28 de setembro de 1951 que propunha em seus 3 artigos:

> Art. 1º - Fica a Prefeitura Municipal obrigada a delimitar e construir, no prazo de 60 dias, a contar da promulgação desta lei, faixas de segurança reservadas para o tráfego de bicicletas e motocicletas, nas seguintes avenidas, ruas e vias:
> a) Avenidas Água Branca, 9 de Julho, Rebouças, Brasil, Tucuruvi, Jabaquara, Tiradentes, Rangel Pestana, Celso Garcia, Independência, Rudge, Do Estado, Brigadeiro Luis Antônio, Campos Elíseos, Santa Marina e São João;
> b) Ruas Voluntários da Pátria, Clélia, Domingos de Moraes, Vergueiro, Liberdade, Paraíso, Cubatão e Guaicurus;
> c) Vias Anchieta, Anhanguera, São Paulo Paraná e Marginaes do Tietê, até os limites do Município.
> Art. 2º - Nenhuma avenida ou via pública de largura superior a normal das vias públicas da cidade, inclusive a futura Avenida Itororó, será aberta sem que se reserve espaço destinado às

faixas a que se refere o artigo 1º.

Art. 3º- A Prefeitura fica também, obrigada a construir, dentro do mesmo prazo, localizando-os em centros de concentração de trabalhadores, nas proximidades, portanto, dos seus locaes de trabalho, "parkings" destinados a estacionamento de bicicletas e motocicletas.

No dia 25 de outubro de 1951, conforme as folhas 3 e 4 do Processo 4989, a Assistência Técnico-Legislativa da Câmara Municipal de São Paulo emitiu parecer contrário ao Projeto de Lei pontuando uma série de inconsistências. Entre elas, que a Câmara deveria se limitar a "legislar regulando a disposição, o traçado e outras condições dos bens municipais de uso comum (Lei Orgânica, art. 32, combinado com o art. 16, §, 19 VII)".

Atendendo ao requerido pela Comissão de Justiça, em 07 de julho de 1953, o Presidente da Câmara, o vereador Cantídio Sampaio, encaminhou uma cópia do Projeto de Lei em questão (Processo nº 4.989/51) para o então prefeito Jânio Quadros. O processo seguiu os trâmites normais, e o PL 511 foi para os técnicos da prefeitura que o rechaçaram. A argumentação foi de que as vias recomendadas no projeto de lei eram vias de grande movimentação, de ligações importantes e que deveria ser priorizada a fluidez do trânsito, "com a máxima rapidez possível, motivo pelo qual se instituiu a faixa para ônibus e caminhões e proibiu-se o tráfego de carroças e bicicletas" (CICLOCIDADE, Grifo nosso)[34]. Argumentaram, ainda, que o

34 Cf. Processo 4.989/51 com o Projeto de Lei 511/ 1951 do vereador Ermano Marchetti. O grifo é nosso. Disponível no site da Ciclocidade em https://www.ciclocidade.org.br/download/projeto-de-lei-bicicletas-ermano-marchetti-1951/ todo o processo 4.989/51. Acesso em: 20/05/2022.

viário era estreito demais e que os ciclistas deveriam procurar vias secundárias, com menos fluxo de veículos, a fim de não atrapalhar o trânsito e circularem com mais segurança. O processo foi arquivado em 24 de setembro de 1956.

A argumentação dos técnicos à época faz eco até hoje. E essa argumentação da segurança viária ainda perpetua em alguns setores; tanto dentro do poder público quanto na sociedade civil[35].

Não se sabe exatamente qual a motivação de Ermano Marchetti para a precoce proposta de ciclovias na cidade. No Brasil, como visto anteriormente, tanto a indústria ciclística como automobilística estavam ainda em processo de consolidação. Mesmo assim, o vereador percebeu que os trabalhadores estavam usando a bicicleta como modal de transporte. Como visto anteriormente, o uso da bicicleta nos deslocamentos diários só foi registrado na Pesquisa Origem e Destino de 1977.

É nessa década, no ano de 1970 que a Caloi iniciou a ampliação do mercado exportando as primeiras bicicletas para o país vizinho, o Paraguai; e em 1971 a Indústria e Comércio Ducor Ltda foi incorporada à Caloi, que passou a industrializar "peças, componentes e acessórios para as suas bicicletas e para o mercado como um todo" (GHOSHAL e TANURE, 2004, p. 33).

A outra gigante do setor, a Monark, foi fundada em 1948 e, como a Caloi, iniciou sua

35 Muitas das políticas de acalmamento de trânsito implementadas na gestão de Fernando Haddad do PT foram refutadas no momento imediato que João Doria do PSDB assumiu a prefeitura, em 2017. Uma das primeiras atitudes foi o aumento de velocidade das marginais Pinheiros e Tietê, ainda que técnicos, urbanistas e entidades como o Instituto dos Arquitetos do Brasil, Ciclocidade, Cidadeapé tenham apresentado estudos provando que a ação era um retrocesso. Seu slogan de campanha foi o "Acelera SP" e, como consequência, foi responsável pelo aumento de acidentes na sua curta gestão. Segundo matéria do G1 de 23/05/2017, o período de janeiro a abril houve aumento de 339 acidentes com vítimas para 503 – incremento de 48%. Só o mês de janeiro apresentou um aumento de 72,58%, sendo que foi de 62 para 107 casos. Disponível em: https://g1.globo.com/sao-paulo/noticia/marginais-tem-alta-de-acidentes-nos-3-meses-apos-aumento-de-limites-de-velocidade-em-sp.ghtml.
Com Bruno Covas não foi diferente. Assumiu a prefeitura com o discurso enviesado de que o sistema cicloviário havia sido feito como "orégano em pizza, sem planejamento".

atividade como importadora e montadora (LEMOS, 2021, p. 20).

As duas concorrentes se mantiveram entre as mais importantes do mercado até os anos 1990, mas perderam espaço para a chegada dos importados. Entre 1992 e 1996, as marcas importadas passaram a deter 12% de fatia do negócio local (GHOSHAL e TANURE, 2004, p. 33).

No início dos anos de 1970, Sylvio Marzagão, da Monark, e Bruno Caloi, da Caloi, a despeito da forte concorrência, criaram o Centro Promocional da Bicicleta. O CPB foi formado pela união de forças das duas empresas e das suas agências de publicidade com o objetivo de promover a bicicleta, independentemente da marca. Um dos slogans à época era: “Em cada bicicleta um coração bate mais forte” (FALZONI, 2016, p. 90).

Os Passeios Ciclísticos da Primavera, promovidos pela Caloi, que chegaram a colocar mais de duzentas mil pessoas nas ruas, somados às fortes campanhas publicitárias em novelas, revistas infantis e programas de TV contribuíram muito para a visibilidade da bicicleta como lazer e transporte. O mais famoso slogan foi o “Não Esqueça a Minha Caloi”, utilizado durante dezessete anos. (FALZONI, 2016, p. 88-89).

Essas ações de marketing, inegavelmente, foram importantes na construção da imagem da bicicleta enquanto instrumento de liberdade, de prazer e de

independência, mas não sem contradições.

Dave Horton, Peter Cox e Paul Rosen apontam que:

> Embora muitas vezes falemos de ciclismo no singular, há muitos diferentes tipos de ciclismo. O termo "ciclo" tende a homogeneizar uma pluralidade notável de modos de vida, histórias, estruturas e culturas, e uma vasta gama de, por vezes paralelas e por vezes entrelaçadas atividades (HORTON, COX e ROSEM, 2007, p.18).

É preciso levar em consideração as categorias de uso e o tipo de “ciclista” que se criou a partir da várias imagens construídas ao longo do tempo.

De modo geral, ciclista é toda pessoa que faz uso da bicicleta. A bicicleta, por sua vez, é considerada um veículo de duas rodas presas a um quadro. Porém, tanto o quadro quanto as rodas estão inseridos em categorias diferentes. O quadro pode ser diferenciado pelo material - cromoly, alumínio, carbono e outros; e tem variação de formas e tamanhos. As rodas podem ter dimensões e materiais distintos que são, normalmente, projetados para usos distintos, também: mountain bike, speed, híbridas, urbanas etc.

Portanto, assim como as bicicletas, é preciso considerar os tipos de ciclistas em

virtude das suas atividades, podendo-se dividir em duas categorias: o competitivo e o não competitivo. O competitivo, é aquele que utiliza a bicicleta em seus treinos diários com o objetivo de ganhos de performance física. Pode ser um ciclista ou simplesmente um atleta de outro esporte que usa a bicicleta como instrumental de treino cardiovascular. No caso do ciclista, esse tem na bicicleta o seu equipamento, também, de competição. Na categoria de não competitivo, tem-se outras subcategorias. Pode-se separar os que usam a bicicleta para desempenhar atividade de trabalho -, entregadores, por exemplo, dos que usam a bicicleta para fins diferentes do trabalho. Nesse caso, há o ciclista que usa a bicicleta para treinos, diários ou não, mas com o objetivo de perder peso ou simplesmente de manter ou melhorar o condicionamento físico e/ ou mental. Há o ciclista que utiliza a bicicleta nos dias de folga para cicloviagens, que sai com os amigos e familiares para viagens em trilhas, geralmente com o objetivo de explorar novas paisagens naturais e/ ou explorar novos territórios, conhecer novas cidades etc. Ou o ciclista que usa a bicicleta como lazer, pedalando em parques e praças da cidade ou em grupos uniformizados que se encontram numa espécie de confraternização. Geralmente, ocupam as ruas e avenidas em grupos que pedalam mais ou menos de forma homogênea no ritmo e na vestimenta. Nessa subcategoria de não competitivos, ainda, há o ciclista que utiliza a bicicleta como meio de transporte. Faz uso do equipamento, independentemente da categoria a qual está inserido, nos deslocamentos diários. Sua bicicleta pode, eventualmente ser a mesma do treino, da competição, da cicloviagem, da trilha ou simplesmente uma bicicleta urbana, com objetivo exclusivo de se deslocar pela cidade. Ele ocupa o sistema cicloviário

existente ou, na sua ausência, ocupa o viário juntamente com os veículos motorizados.

Mas todas essas categorias serão esvaziadas se não forem discutidas à luz da manifestação das desigualdades de gênero, “raça, classe, localização no território, idade e a subjetividade que constroem, por fim, as experiências únicas de cada sujeito” (HARKOT, 2018, p. 22)[36].

Todas essas categorias nos interessam no momento em que cada uma delas contribui para a formação do espaços da cidade. Porém, é sobre o ciclista urbano que versa este trabalho. Trata-se de um entrelaçamento dos tantos *flâneurs* da literatura internacional –Benjamin, Baudelaire, Poe e Cortázar (NALETTO, 2020) com os situacionistas de Debord e Constant; ou ainda uma espécie de Dom Quixote cosmopolita, um “cavaleiro andante” com sua “bicicleta Rocinante”. Sobretudo, é sobre esse ciclista que experimenta a cidade em seus diversos tempos e movimentos dialéticos, ora “rápido como o tempo das firmas, dos indivíduos e das instituições hegemônicas” e às vezes no “tempo lento [...] o tempo das instituições, das firmas e dos homens hegemonizados” (SANTOS, 2001, p. 22); é o ciclista que deambula pela cidade consciente de que o seu pedalar nesse espaço hegemonizado pelo automóvel é, sobretudo, mais do que um ato de fé, é um ato político.

Portanto, como aponta Pierre Bourdieu (2007, p. 198), “seria ingênuo supor que

36 Para maior profundidade sobre o assunto, ver HARKOT, Marina Kohler. A Bicicleta e as Mulheres: mobilidade ativa, gênero e desigualdades socioterritoriais em São Paulo. São Paulo: Dissertação de Mestrado, FAUUSP, 2018.

todos os praticantes de um mesmo esporte (ou de qualquer outra prática) confiram o mesmo significado à sua prática ou mesmo, estritamente falando, que eles estão praticando a mesma prática".

Cada uma das categorias citadas acima carrega em si necessidades e exigências específicas. Essas especificidades norteiam os anseios dos grupos mencionados anteriormente.

O ciclista de competição, que necessita de espaços para treino, tem sua demanda restringida à Cidade Universitária ou a ciclovia do Rio Pinheiros. Por conta da limitação, utilizam as vias expressas da cidade e rodovias para fazer seus treinos. Para essa prática, os grupos mais abastados contam com carro de apoio, uma espécie de batedor, que faz a segurança inclusive viária, protegendo o "pelote" dos riscos de atropelamento. Esses grupos normalmente reivindicam por mais policiamento pois sofrem riscos constantes de roubo de suas preciosas bicicletas. Algumas alcançando valores como 10, 15, 25 mil reais.

Grupos de cicloviagem reivindicam pela aplicação da lei de que as concessionárias devem oferecer segurança e estrutura viária para os cicloviajantes, garantindo o direito de ir e vir, previsto na constituição.

Os ciclistas que utilizam a bicicleta nos deslocamentos diários desejam pedalar com segurança, sem que a violência do trânsito os afete.

Portanto, apesar das diferentes categorias, as reivindicações são legítimas e, sendo assim, a contradição se estabelece no campo ideológico.

Enquanto uma parcela do ciclismo se empenha na construção de pautas coletivas, uma outra parcela se engaja em ações restritas aos seus pequenos grupos, na manutenção ou ampliação de privilégios.

FOTO 27 - Manifetação de ciclistas na USP por ampliação do horário permitido para os treinos.
Fonte: Gazeta de São Paulo
Foto: Divulgação
Disponível em: https://www.gazetasp.com.br/noticias/ciclistas-protestam-contra-restricao-de-treino-na-usp/1062639/. Acesso em: 20/06/2022.

Em 2020, cerca de 100 ciclistas realizaram um protesto na Cidade Universitária da Universidade de São Paulo (USP). A reivindicação era pela ampliação do horário permitido para os treinos no campus da Cidade Universitária, na zona oeste da Capital (HOFFMANN, 2022). A regulamentação foi instituída pela reitoria da USP em virtude de uma série de reclamações de acidentes e conflitos com pedestres.

A Prefeitura do Campus soltou um comunicado no dia 12 de maio de 2019 sobre a regulamentação da prática de treinos do ciclismo esportivo nas instalações da USP. Tinha como objetivo contornar conflitos entre “ciclistas esportivos e frequentadores do local” onde, diariamente, circulam mais de 100 mil pessoas.

A restrição foi imputada aos ciclistas de competição, que “usam equipamentos esportivos, andam em pelotões e, muitas vezes, não têm condições de frear rapidamente e com segurança”, por causa da velocidade dos treinos ignoram “a sinalização de trânsito, faixas de pedestre, semáforos e limites de velocidade”.

Ficou definido pelo Comitê Gestor que os treinos podem ser executados entre às 4h30 e 6h30 da manhã e que o “uso de bicicletas para locomoção pessoal ou lazer está liberado e é incentivado pela USP” (CRUZ, 2019).

No dia 06 de outubro de 2022 a Federação Paulista de Ciclismo foi denunciada por promover uma “Bikeciata” em apoio aos candidatos de extrema direita das eleições para presidente e governador de São Paulo.

FIGURA 04 - Twitter denunciando o a Federação Paulista de Ciclismo por fazer campanha no perfil institucional uma vez que ela recebe verba pública.
Disponível em: https://twitter.com/DanielGuth/status/1578091080943386624.
Acesso em: 06/10/2022.

3.2. EVOLUÇÃO DOS PLANOS CICLOVIÁRIOS

Como visto anteriormente, São Paulo ensaia uma política cicloviária desde os anos 1950. Mesmo sendo uma cidade com relevo acentuado em algumas regiões, clima instável, sistema viário altamente congestionado e trânsito agressivo, o uso da bicicleta como meio de transporte cotidiano vem aumentando.

No primeiro ano da gestão de Olavo Setúbal (1975-1979), na esteira da crise do petróleo, o jornal O Estado de S. Paulo anunciou o projeto de implantação da primeira ciclovia da cidade.

> Setúbal cria a 1ª pista para bicicleta
>
> Uma pista exclusiva para ciclistas, com três metros de largura, será construída pela Prefeitura no canteiro central da avenida do Sapateiro. A pista, asfaltada, terá a extensão de 1.800 metros, ligando a rua Atílio Inocente à Marginal do rio Pinheiros, e custará cerca de Cr$ 900 mil.
>
> O secretário de Vias Públicas, Octávio Camillo Pereira de Almeida – que recebeu a determinação, ontem, durante audiência com o prefeito Olavo Setúbal, 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 ponte das Bandeiras, o que exigirá a

construção de dois pontilhões, sobre os córregos Andaraí e Carandiru (O Estado de S. Paulo, 1975, p. 30).

A anunciada ciclovia da avenida do Sapateiro, hoje avenida Av. Presidente Juscelino Kubitschek, foi inaugurada em 1976, entre a rua Atílio Innocenti e a Marginal Pinheiros. O interesse do poder público pela bicicleta, além da crise do petróleo, está relacionado com a falta de opção de espaços para prática de esporte e lazer, somado ao problema crônico de congestionamento e a um sistema de transporte pouco eficiente, que prejudica principalmente a classe operária que mora nas regiões periféricas da cidade ou nas franjas da Região Metropolitana de São Paulo.

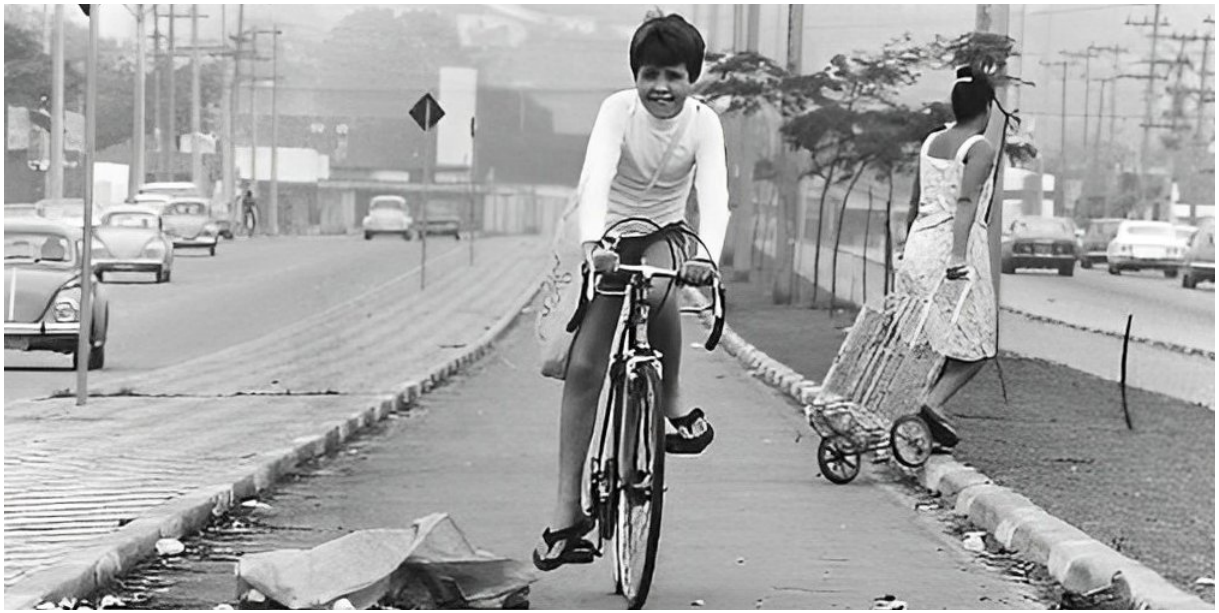


FOTO 28 - Primeira ciclovia 1976 – até 1988. Benedito Salgado/Estadão - 1980

A ciclovia JK durou aproximadamente treze anos e desapareceu com as obras do túnel Presidente Jânio Quadros que passa sob o Rio Pinheiros, em meados de 1989 (ENTINI, 2014).

Quase um ano depois do anúncio da “pista de bicicleta”, mesmo ano da sua inauguração, o jornal publicou o seguinte artigo: “Ciclismo existe, o Brasil já sabe”.

> [...] De meio de transporte básico dos trabalhadores sem muito prestígio entre as camadas sociais de maior poder aquisitivo, a bicicleta ganhou novo status. Há poucos meses em um congresso de Cardiologia, os médicos recomendaram com entusiasmo a prática do ciclismo, principalmente na terapia de recuperação pós enfarte. Para provar o que recomendavam, participaram de um bem-disposto passeio pelas ruas da Cidade Universitária [...] (VIEIRA, 1976, p. 59).

O texto carrega uma certa nostalgia do que foi o ciclismo esportivo entre as décadas de 1950 e 1960 e o abandono da bicicleta no momento que a classe operária começou a utilizar o equipamento nos deslocamentos diários.

O uso da bicicleta, enquanto meio de transporte, refletiu também na esfera estadual. Foi na gestão de Paulo Egydio Martins, Governador de São Paulo, que o arquiteto e

urbanista Jorge Wilheim, então Secretário da Economia e Planejamento (de 1975 a 1979), criou a Operação Bicicleta. Tratava-se de projeto que contemplava os municípios que possuíam entre 100 e 150 mil habitantes, chamadas de “cidades médias”, com topografia adequada e trânsito mais tranquilo (O Estado de S. Paulo, 1975, p. 27). Os prefeitos deveriam fazer uma inscrição ao programa e, se aprovado pelo Estado, a cidade receberia investimentos em infraestrutura cicloviária. A primeira cidade contemplada no programa foi Araçatuba em 1978. O município tinha uma população de 140 mil habitantes e muito mais bicicletas do que automóveis. No entanto, segundo Wilheim, o programa não sensibilizou os prefeitos e o interesse das “prefeituras ao projeto idealizado por sua secretaria foi tímido e extremamente aquém das possibilidades considerando-se as diversas cidades com condições ideais de topologia e de precário sistema urbano de transporte” (O Estado de S. Paulo, 1978, p. 38).

O secretário afirmou à época que se tratava de infraestrutura barata “mas que melhora as condições de transporte”; criticou os dirigentes municipais dizendo que estes entendem de viadutos, “mas fazer uma pintura na rua e delimitar uma faixa para as bicicletas é muito barato e não impressiona ninguém; esse é o tipo da visão falsa e que não leva em consideração a qualidade de vida”. Disse ainda que a bicicleta custa pouco, tem manutenção barata, melhora a condição física e reduz o custo de transporte a zero, sendo “ideal para as classes de menor renda” (O Estado de S. Paulo, 1978, p. 38).

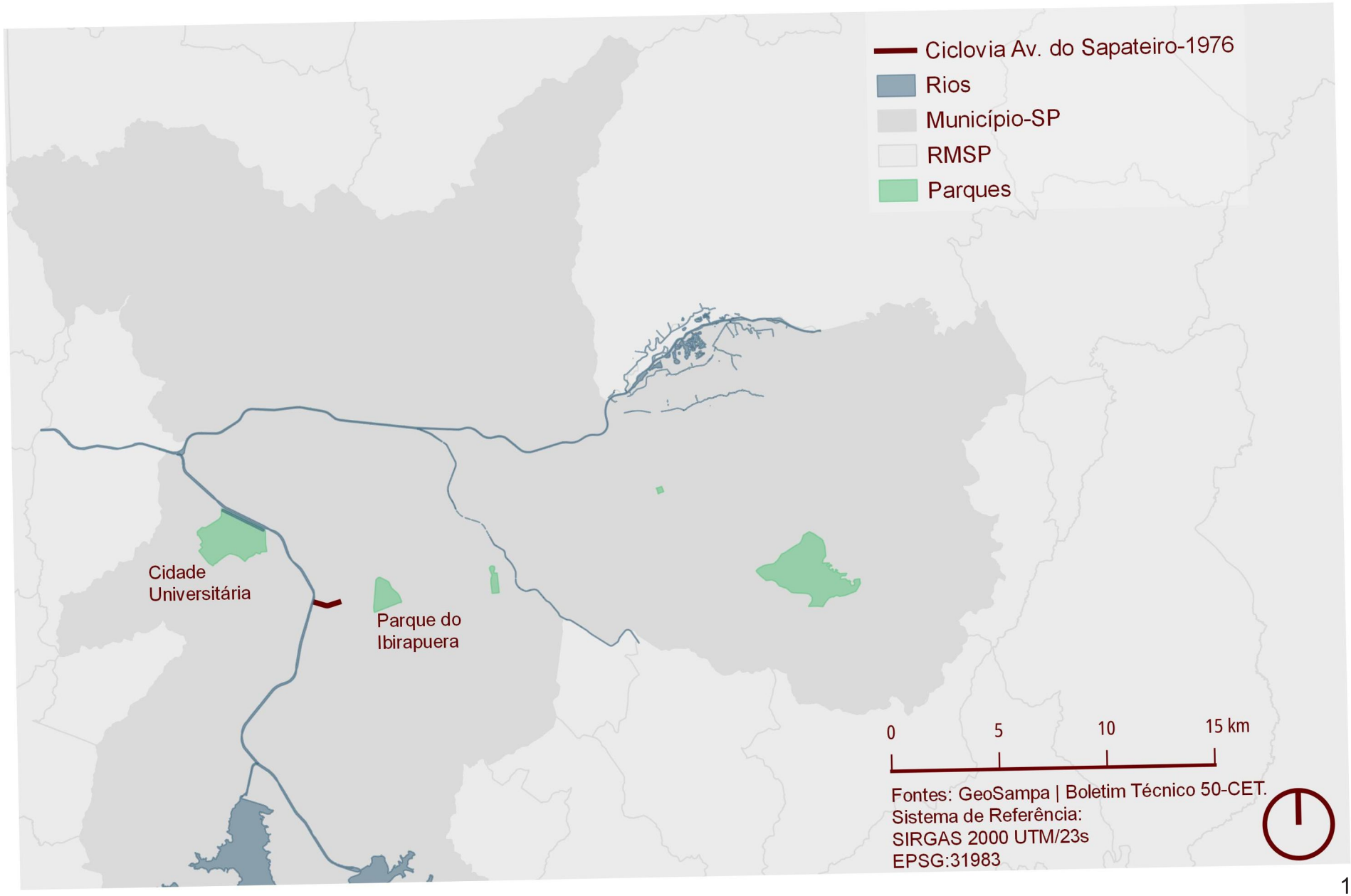
Na página seguinte:

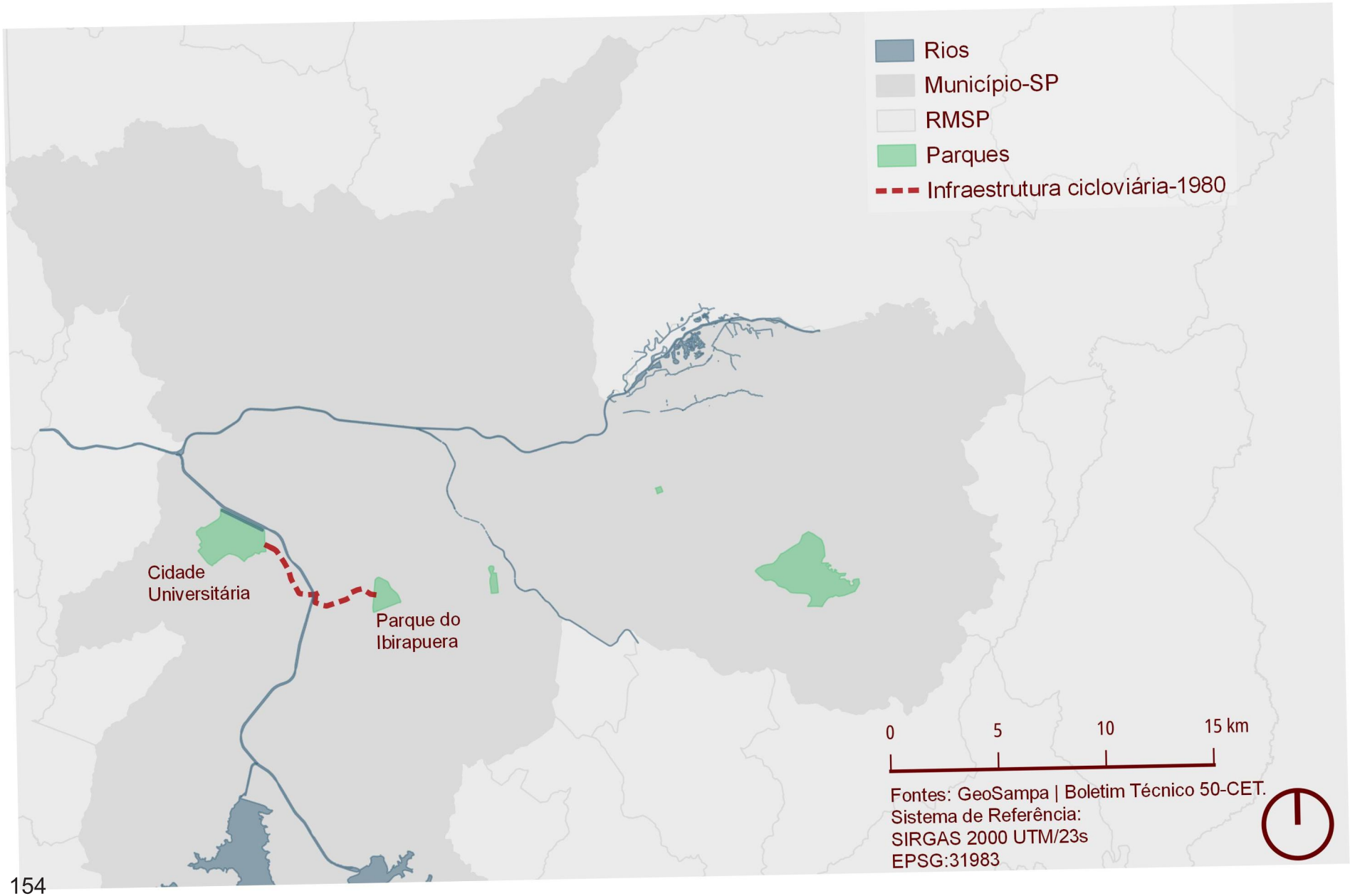
MAPA 7 - Infraestrutura cicloviária 1976
Elaborado pelo autor.

Entre as décadas de 1970 e 1980, o GEIPOT apresentou uma série de programas a vários municípios brasileiros. As ações tinham como objetivo estimular o uso da bicicleta como modalidade de transporte em virtude da crise do petróleo. Os programas baseavam-se nas experiências europeias bem-sucedidas, mas como citado acima, teve pouca aderência dos gestores públicos (MALATESTA, 2012, p. 11; O Estado de S. Paulo, 1978, p. 38).

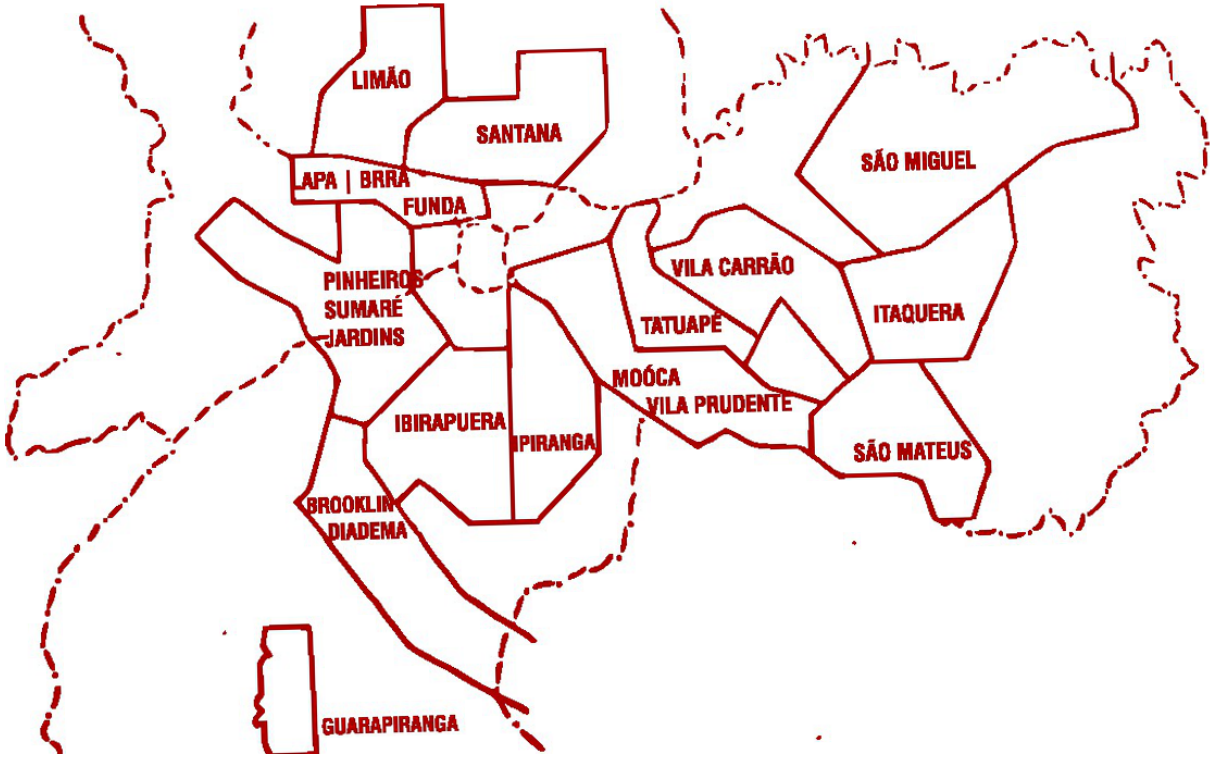
Com intuito de conectar dois importantes polos de lazer –Cidade Universitária e Parque do Ibirapuera, a Companhia de Engenharia e Tráfego –CET elaborou o primeiro projeto de ciclovia, em 1980. O percurso de 7,7 Km foi projetado utilizando em parte os canteiros centrais e as calçadas das que compunham o caminho.

O percurso utilizava as seguintes vias: Av. Antonio Joaquim de Moura Andrade; Av. Juscelino Kubitscheck; Av. das Nações Unidas entre av. Juscelino Kubitscheck e Av. Cidade Jardim; Av. Cidade Jardim entre R. Franz Schubert e Ponte Cidade Jardim; Ponte Cidade Jardim; Av. dos Tajurás; Av. Lineu de Paula Machado; Av. Waldemar Ferreira; Av. Afrânio Peixoto até o Portão 1 da Cidade Universitária. O projeto previa a instalação de três paraciclos nos canteiros centrais das vias que compunham o percurso. Para tanto, foi considerada a disponibilidade e os pontos de interesse em relação ao uso do solo. O projeto foi reformulado em 1994, mas acabou não sendo executado em nenhuma de suas versões (MALATESTA, 2012, pp.15-16).

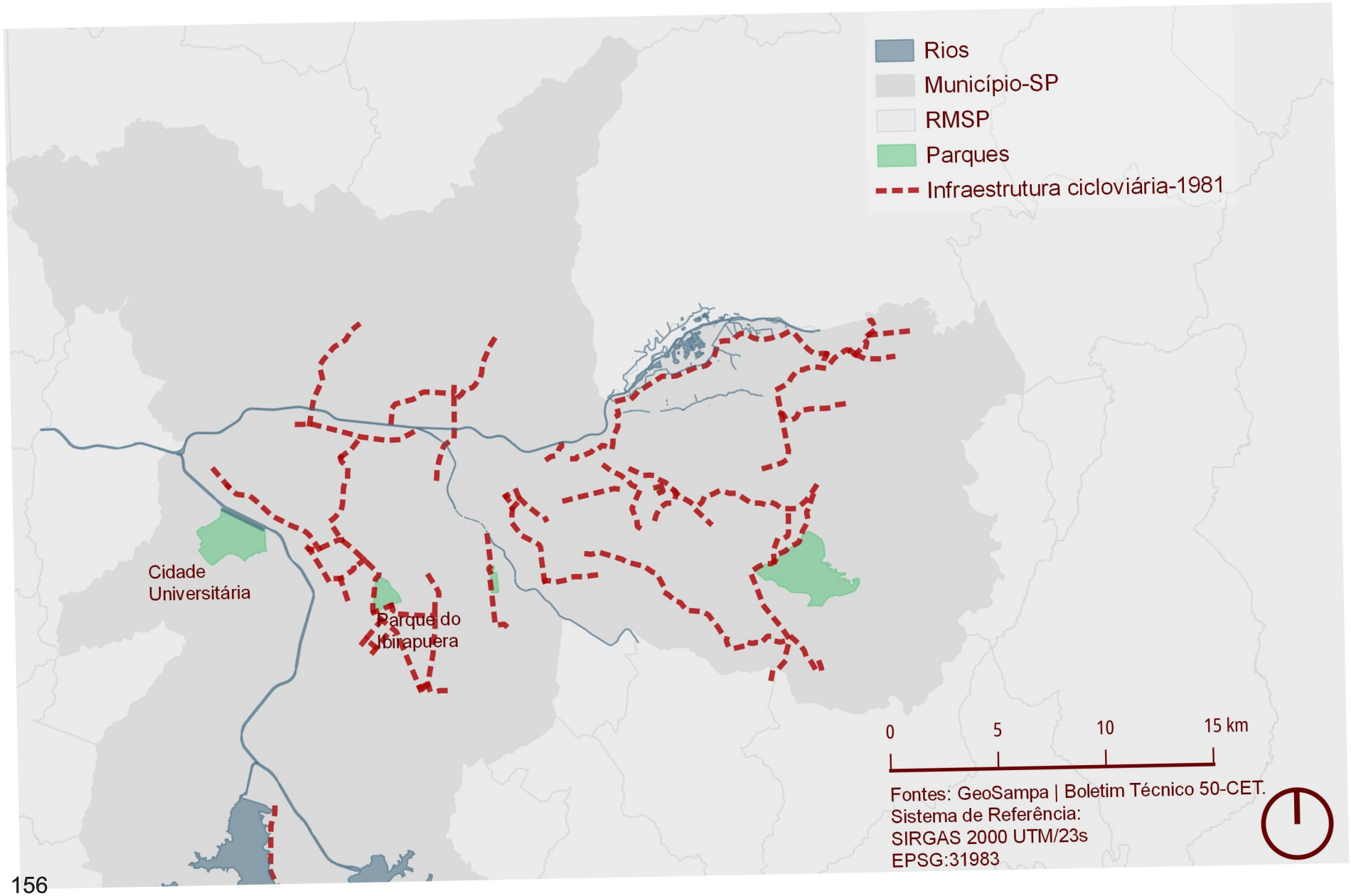

Ciclovia Av. do Sapateiro-1976
Rios
Município-SP
RMSP
Parques
Cidade Universitária
Parque do Ibirapuera
0
5
10
15 km
Fontes: GeoSampa | Boletim Técnico 50-CET.
Sistema de Referência:
SIRGAS 2000 UTM/23s
EPSG:31983


Rios
Município-SP
RMSP
Parques
Infraestrutura cicloviária-1980
Cidade Universitária
Parque do Ibirapuera
0
5
10
15 km
Fontes: GeoSampa | Boletim Técnico 50-CET.
Sistema de Referência:
SIRGAS 2000 UTM/23s
EPSG:31983

Atendendo às diretrizes definidas pelo Ministério dos Transportes, a cidade de São Paulo recebeu o seu primeiro plano cicloviário em 1981. O plano dividiu a cidade em 14 setores que contemplava uma rede cicloviária de aproximadamente 174 km de extensão. Era composta por ciclovias, ciclofaixas, vias e calçadas compartilhadas e adotou como critério de distância a ser percorrida por bicicleta de até 8 km (MALATESTA, 2012, p.18).



MAPA 9 - Setores de inserção do plano cicloviário de 1981 - Fonte: Boletim Técnico 50 – CET
Adaptado pelo autor


Rios
Município-SP
RMSP
Parques
Infraestrutura cicloviária-1981
Cidade Universitária
Parque do Ibirapuera
0
5
10
15 km
Fontes: GeoSampa | Boletim Técnico 50-CET.
Sistema de Referência:
SIRGAS 2000 UTM/23s
EPSG:31983

Apesar de robusto, o plano de 1981, com mais de 170 quilômetros de extensão, não foi realizado. Entretanto, foi de grande contribuição para os planos que viriam a ser implantados a posteriori. É o caso da avenida Sumaré, implantada em 1996, Pedroso de Morais, no prolongamento da avenida Brigadeiro Faria Lima de 1995, Inajar de Souza de 2007 e outras (MALATESTA, 2012, p.18).

Nos anos de 1980, a reboque do programa de canalizações, tamponamento e abertura de vias sobre córregos pela municipalidade, foi feito um estudo técnico que subsidiou a lei 10.907 de 1990. As novas vias, "dispostas ao longo da área linear resultante da canalização, apresentavam boa amplitude de dimensionamento viário cujos espaços se mostravam adequados para a acomodação de infraestrutura de circulação ciclística [...]" (MALATESTA, 2012, p.24).

Na década de 1990 foram sancionadas algumas leis que tratavam sobre o uso da bicicleta no ambiente urbano, bem como a obrigatoriedade de ciclofaixas e bicicletários em parques. Entre elas, citada acima, a lei 10.907 de 18 de dezembro de 1990[37] que "Dispõe sobre a destinação de espaços para ciclovias no município de São Paulo, e dá outras providências" e segue:

> [...] Art. 1º Fica estabelecido para as construções de avenidas, no Município de São Paulo, a partir da publicação desta lei, da obrigatoriedade de demarcação, de espaços para ciclovias.

Na página anterior:
MAPA 10 Plano cicloviário de 1981 - Fontes: Geosampa/ Boletim Técnico 50-CET -Adaptado pelo autor

37 A Lei 10.907/1990 foi regulamentada pelo Decreto nº 34.854/1995. O Decreto obriga, entre outras coisas, que "Os futuros estudos, projetos e obras viárias no Município de São Paulo, visando a construção de avenidas, contemplarão, obrigatoriamente, espaço destinado à implantação de ciclovias" (MALATESTA, 2012, p.24).

FOTO 29 - Faixa na Ponte Estaiada, Zona Sul de São Paulo colocada por cicloativistas
Fonte: G1 – Foto: Fábio Tito/G1

Parágrafo Único. Entende-se por ciclovias, espaços demarcados no leito carroçável de avenidas, exclusivas para veículos que não contenham tração motora.

Art. 2º Fica estabelecido nas atuais avenidas, de acesso aos parques públicos do município, demarcação de ciclo-faixas, destinadas aos usuários nos sábados e domingos.

Art. 3º As despesas decorrentes desta lei, correrão por conta de dotações orçamentárias próprias, suplementadas se necessário.

Art. 4º Esta lei entrará em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

Apesar da lei, ruas, avenidas, pontes e viadutos vêm sendo construídos desde então sem levar em consideração o pedestre e o ciclista.

Além das seis ciclovias criadas em quatro parques municipais, totalizando quase 32 Km, os anos de 1990 tiveram aprovadas algumas leis que promoviam ações isoladas sem um programa específico de mobilidade urbana. Entre elas, as ciclofaixas de lazer abertas aos domingos e feriados: Lei 12.400/97 – Ciclovia da Mooca e Lei 11.730/95 – Ciclovia Belenzinho (MALATESTA, 2012, p. 11; PREFEITURA-SP).

Um ano após a criação da Secretária do Verde e do Meio Ambiente (SVMA), de

1993, foi constituído o Projeto Ciclista, “grupo executivo que trabalhava a inserção da bicicleta na agenda governamental a partir da perspectiva ambiental” (ROSIN e LEITE, 2019). Tal proposta tinha “objetivo de estabelecer as ações necessárias à implantação de infraestrutura urbana e educativa para o conforto, segurança e economia do cidadão ciclista” (PLANO CICLOVIÁRIO DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO, 2018).

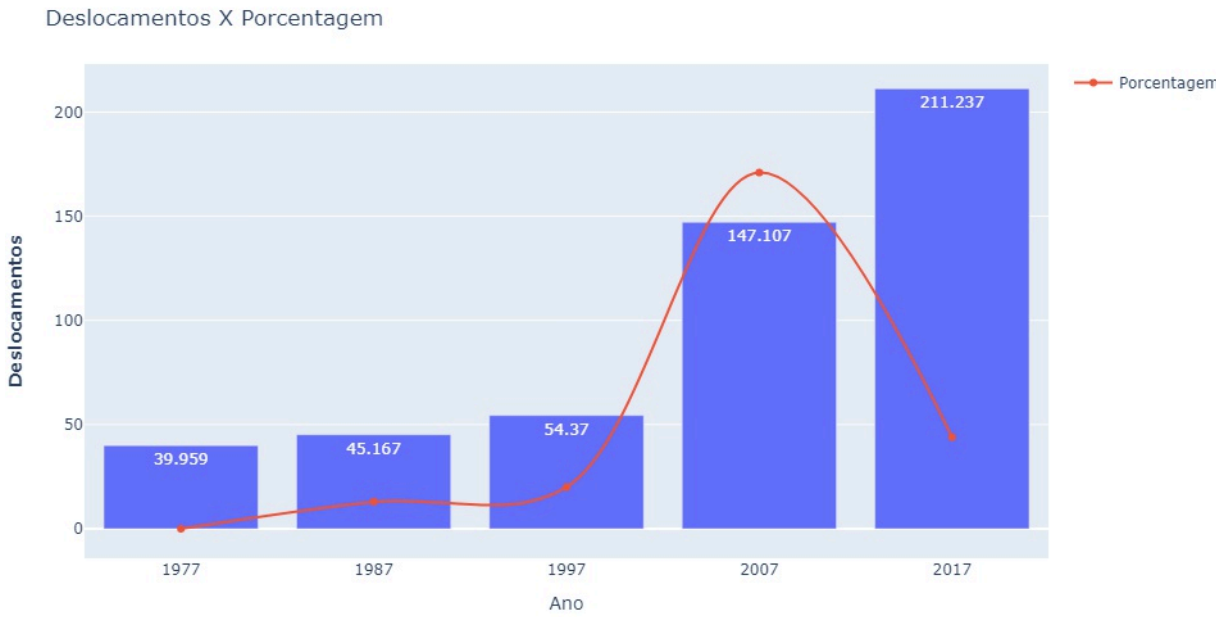
Pouco mais de uma década depois do primeiro plano, em 1994, foi elaborado um novo Plano Cicloviário que compreendia 110 quilômetros de extensão. Alguns projetos foram desenvolvidos e executados. É o caso das ciclovias da Avenida Sumaré e da Avenida Faria Lima, além de ciclovias dentro de parques. A falta de continuidade do plano desencadeou o fim de algumas delas.

Entre os anos de 1997 e 2007, a Pesquisa Origem e Destino do Metrô apresentou um aumento aproximado de 171% do uso da bicicleta nas viagens diárias na cidade. Importante salientar que esse aumento significativo é anterior à implementação do sistema cicloviário. Já em 2017, o aumento em relação à contagem de 2007 foi de 44%. Apesar da queda em pontos percentuais, há tendência de alta permanece.

Em 1997, aprovado pelo Congresso e sancionado pelo então presidente Fernando Henrique Cardoso, o Código de Trânsito Brasileiro–CTB inseriu a bicicleta como meio de transporte[38]. No ano seguinte, a Assembleia Legislativa de São Paulo aprovou a LEI Nº 10.095, de 26 de novembro de 1998 que dispõe sobre o Plano

38 Conforme Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997

GRÁFICO 2 - Evolução do uso da bicicleta segundo Pesquisa Origem e Destino do Metrô



Cicloviário do Estado de São Paulo e “disciplina a implementação de infraestrutura para o trânsito de veículos de propulsão humana nas estradas estaduais e nos terrenos marginais às linhas férreas”.

Quatro anos depois, a bicicleta foi inserida no Plano Municipal de Circulação Viária e de Transporte do Município de São Paulo. Este é um instrumento de gestão elaborado em atendimento ao Plano Diretor Estratégico da Cidade de São Paulo em seu artigo 270, inciso VII, aprovado pela Câmara de Vereadores em 2002.

Em 2005, contando com colaboração de técnicos da CET e cicloativistas, o vereador

Chico Macena (PT) apresentou o PROJETO DE LEI 01-0599/2005, cuja proposta era incluir, organizar e incentivar a utilização da bicicleta no município de São Paulo. Sua transformação na Lei Municipal 14.266, sancionada em fevereiro de 2007, passou por uma série de alterações e, em 16 de abril de 2018, acabaria sendo revogada e substituída pela Lei Nº 16.885. Esta, além de alterar o texto original da lei de mobilidade, criou o Sistema Cicloviário do Município de São Paulo – SICLO que tem como objetivo fomentar o uso de bicicletas como meio de transporte na cidade. Entre as proposituras, o Art. 6º que define os elementos constitutivos do Sistema Cicloviário, inseriu em seu inciso VII a Lei Municipal nº 16.547, de 21 de setembro de 2016 que institui o Programa Bike SP.

O Programa Bike SP foi originado do Projeto de Lei 01-00147/2016 do Vereador José Police Neto (PSD), aprovado, em primeiro turno, em junho de 2016. A proposta incluía uma série de medidas de incentivo ao uso de bicicletas na cidade de São Paulo como forma de transporte e, com isso, reduzir o fluxo de carros e aliviar o trânsito da cidade, além de preservar o meio ambiente. O projeto de lei previa que ao utilizar a bicicleta para ir ao trabalho, pelo menos três vezes por semana, o ciclista seria recompensado financeiramente com um “cartão ciclista” de, no mínimo, R$ 50,00 mensais, mais bônus por quilômetro rodado. A lei propunha benefícios para as empresas que aderissem ao programa, podendo deduzir até 20% do IPTU. Para conseguir a isenção, a companhia deverá ofertar vagas de estacionamento para as bicicletas e vestiários com chuveiros para os ciclistas, além de ter pelo menos 30% dos funcionários participando do programa[39]. O PL 01-00147/2016 foi

39 O projeto está disponível em http://documentacao.camara.sp.gov.br/iah/fulltext/projeto/PL0147-2016.pdf.

transformado na Lei 16.547 e sancionada pelo prefeito Fernando Haddad (PT) em 21 de setembro de 2016. A letra da lei sofreu algumas alterações e o Programa, até outubro de 2022, ainda não saiu do papel.

Em 3 de janeiro de 2012, foi aprovada pela Presidenta Dilma Rousseff (PT) a Lei Federal nº 12.587/12 que institui a Política Nacional de Mobilidade Urbana-PNMU, determinando que todos os municípios acima de 20 mil habitantes deveriam elaborar um plano municipal. Nesse contexto, o prefeito Fernando Haddad decretou o PlanMob/SP-2015[40] elaborado pelo CMTT[41], vinculado ao Plano Diretor Estratégico de 2014.

Para a sua elaboração, a Prefeitura Municipal constituiu um grupo de Trabalho Intersecretarial (GTI/PlanMob) com representantes da Secretaria Municipal de Desenvolvimento Urbano – SMDU, Secretaria Municipal do Verde e do Meio Ambiente – SVMA, Secretaria Municipal de
Planejamento, Orçamento e Gestão – SEMPLA, Secretaria Municipal de Habitação – SEHAB, Secretaria Municipal da Pessoa com Deficiência e Mobilidade Reduzida – SMPED, Secretaria Municipal de Transportes – SMT, além das empresas públicas vinculadas à SMT: São Paulo Transporte – SPTrans e a Companhia de Engenharia de Tráfego – CET (PLANMOB, 2015).

40 Decreto Nº 56.834, de 24 de fevereiro de 2016 que instituiu o Plano Municipal de Mobilidade Urbana de São Paulo – PlanMob/SP 2015.

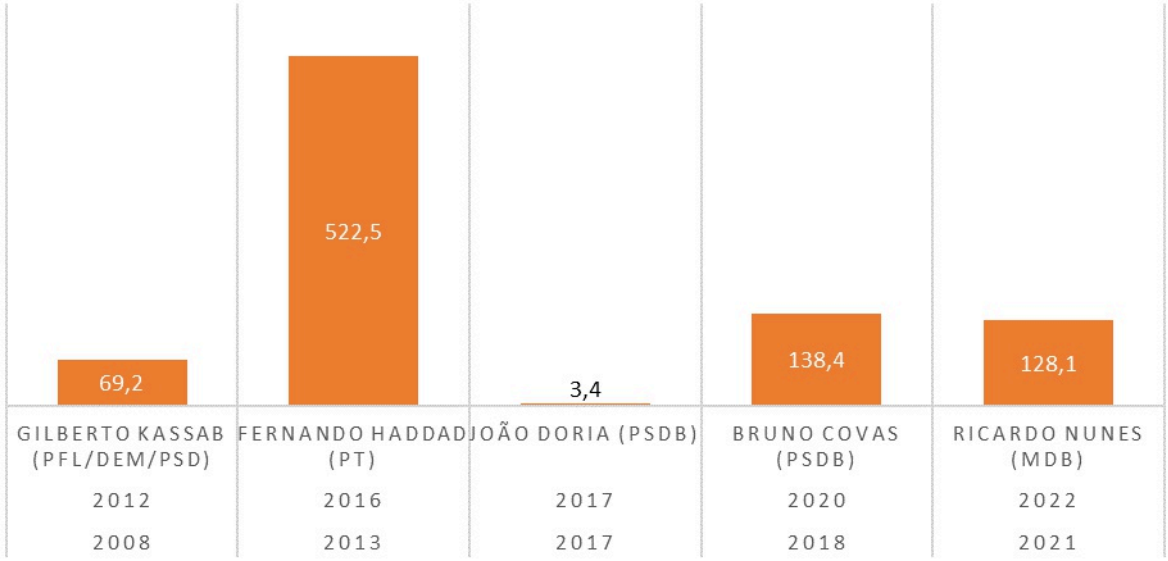
41 O Conselho Municipal de Transporte e Trânsito – CMTT é a instância que propicia a participação e o controle social da ação da mobilidade na cidade de São Paulo. Constituído pelo Decreto, 54.058/2013, é formado por três bancadas: poder público, operadores dos serviços e os usuários. As duas primeiras bancadas são constituídas respectivamente a partir de indicação dos órgãos públicos e das entidades representativas dos setores. Já a dos usuários, provém de eleição, sendo que cinco membros representam geograficamente a cidade e dez representam os temas ligados ao trânsito e transporte. Prevê-se, ainda, a formação de câmaras temáticas para tratar especificamente sobre determinado setor ou serviço. Assim tem-se, até o momento, as câmaras temáticas de: bicicleta, serviço de táxi e mobilidade a pé. Disponível em: <http://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/%20secretarias/transportes/participacao_social/index.php?p=215759> Acesso em: 10 jun. 2017.

O ESTADO ATUAL DA ARTE

Até o fechamento deste trabalho, foram implementadas de 2008 a 2022 cerca de 861,7 km de ciclovias e ciclofaixas[42].

Segundo dados da prefeitura, a cidade de São Paulo possui uma malha viária com cerca de 17 mil quilômetros de extensão, perfazendo um total de 196 milhões de metros quadrados de pavimentação.

Participação por gestão no sistema cicloviário ciclovias e ciclofaixas em km



42 Segundo dados da CET e Prefeitura de São Paulo.

GRÁFICO 3 - Participação de cada gestão na implementação do sistema cicloviário da cidade de São Paulo.

Nas páginas seguintes:
MAPA 11 Gestão Gilberto Kassab 2006-2012.

MAPA 12 Gestão Fernando Haddad 2013-2016.

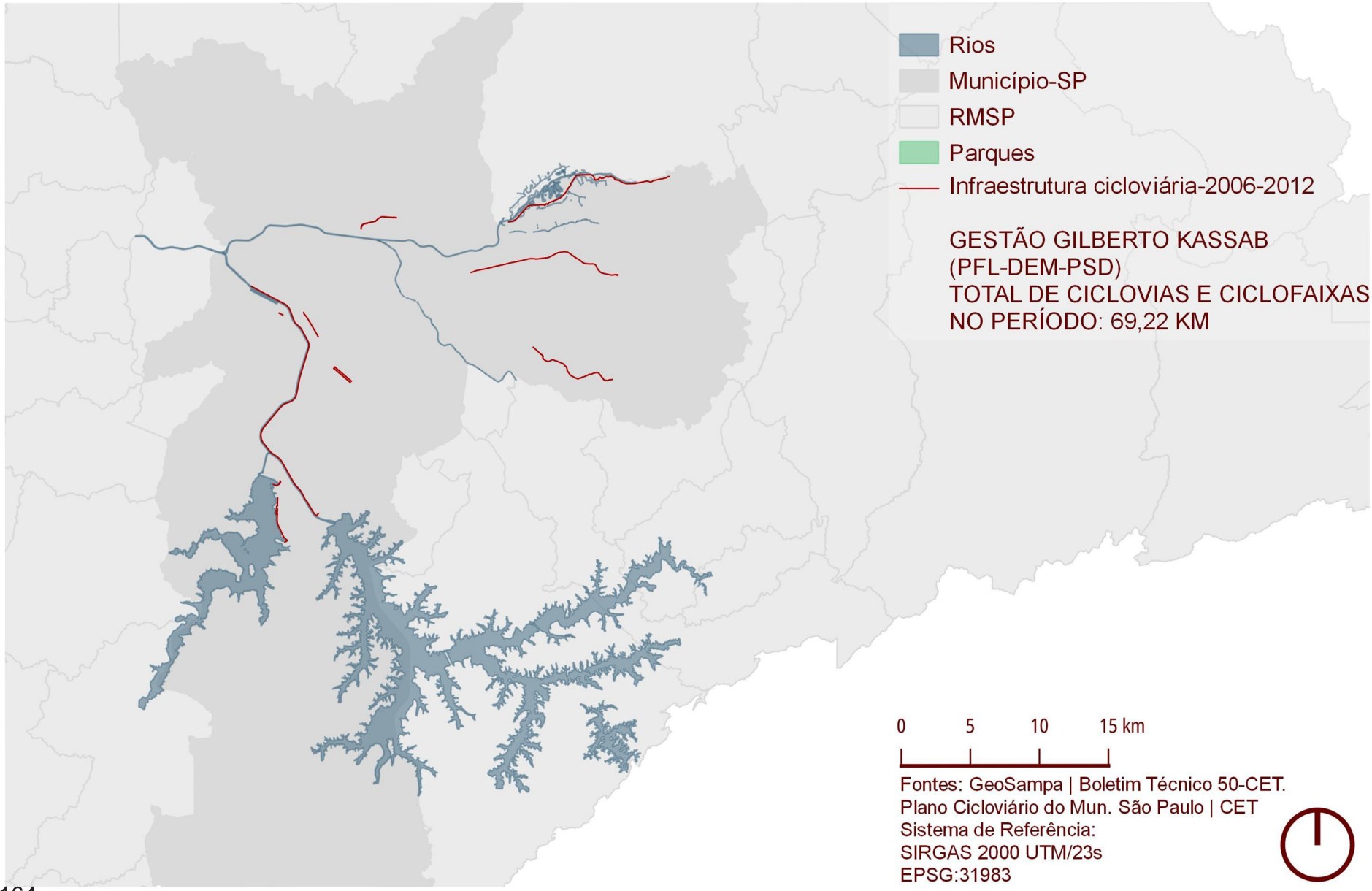
MAPA 13 Gestão João Doria 2017-2017.

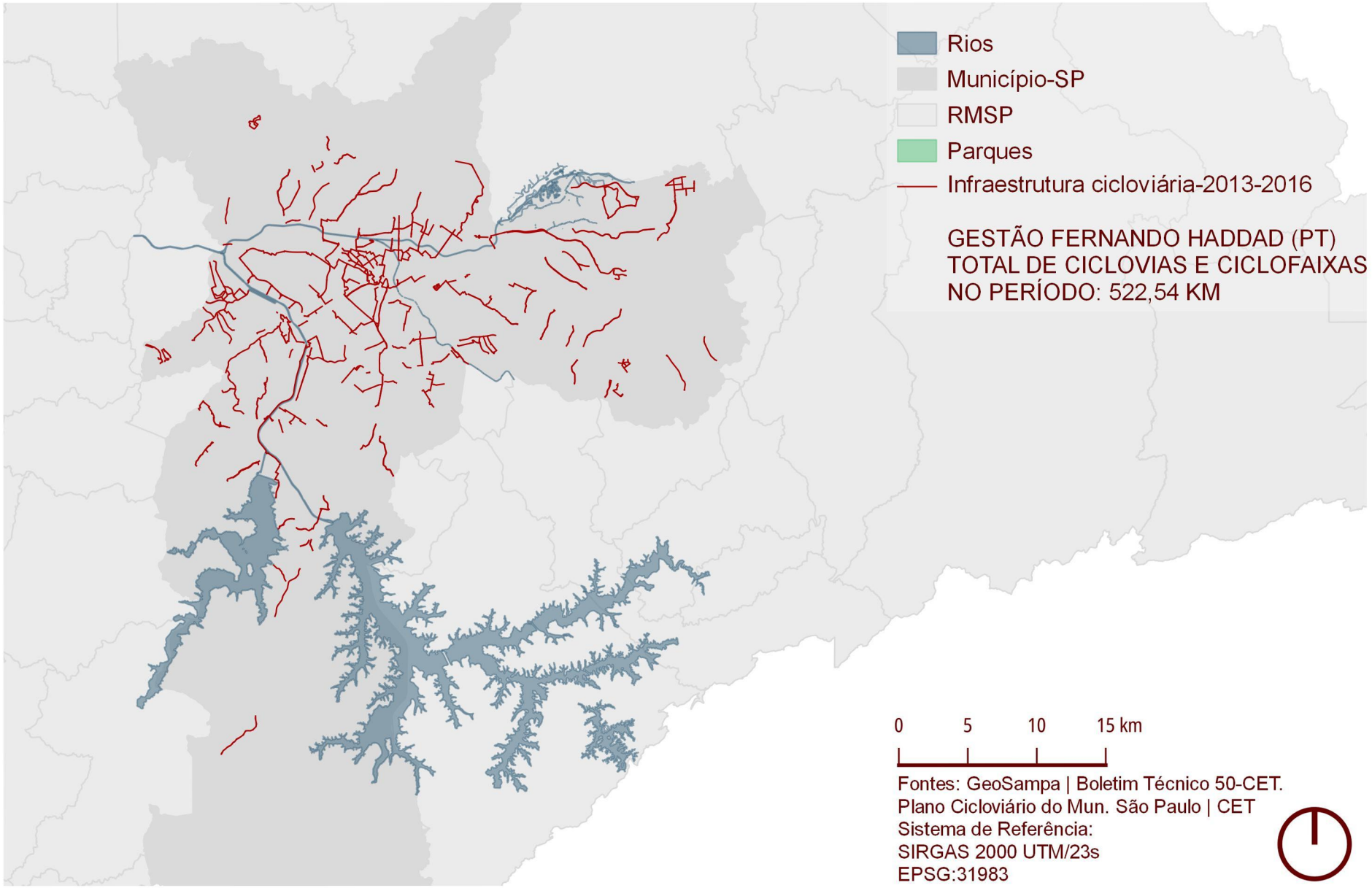
MAPA 14 Gestão Bruno Covas 2018-2020.

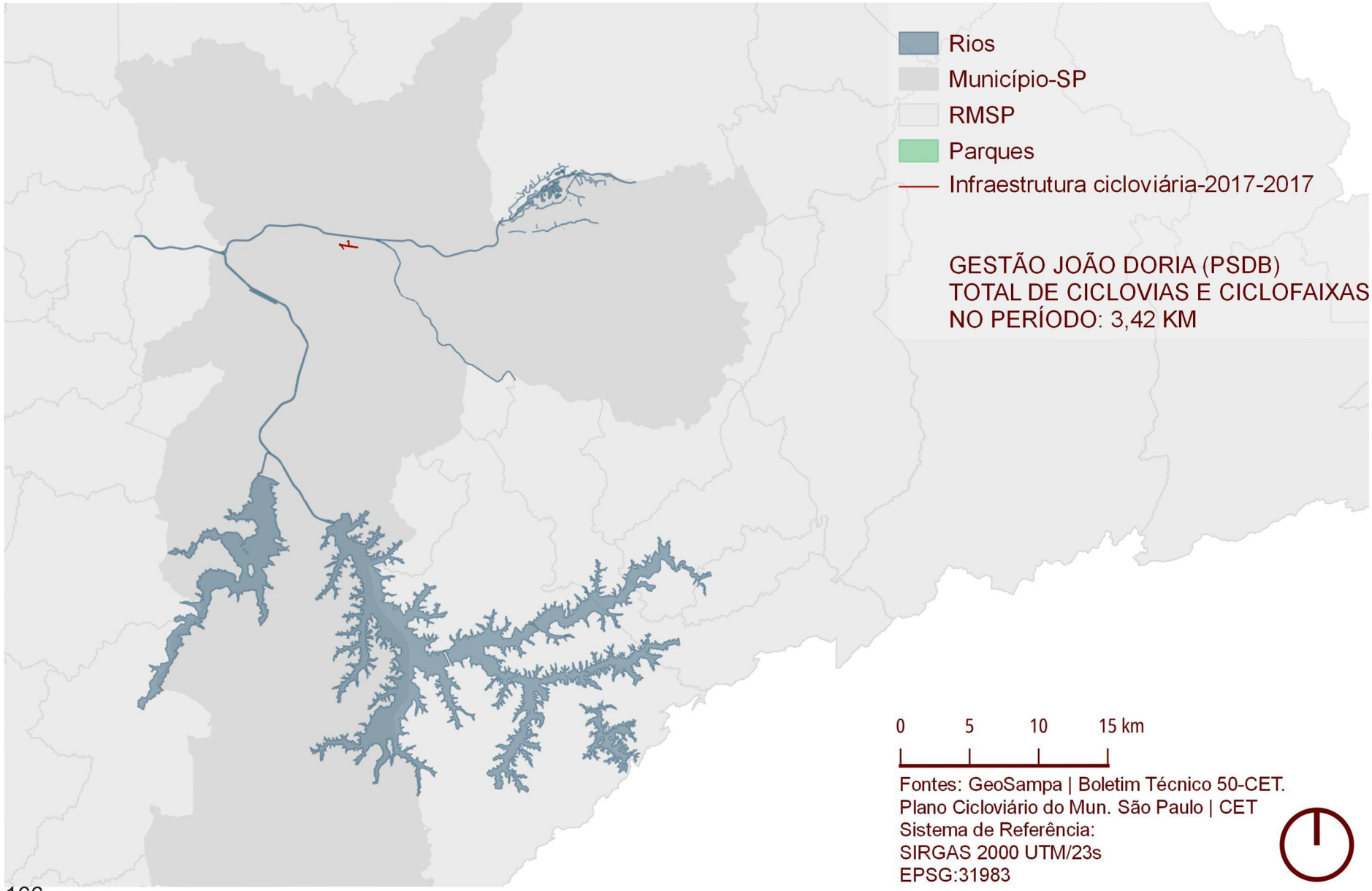
MAPA 15 Gestão Ricardo Nunes 2020-2021

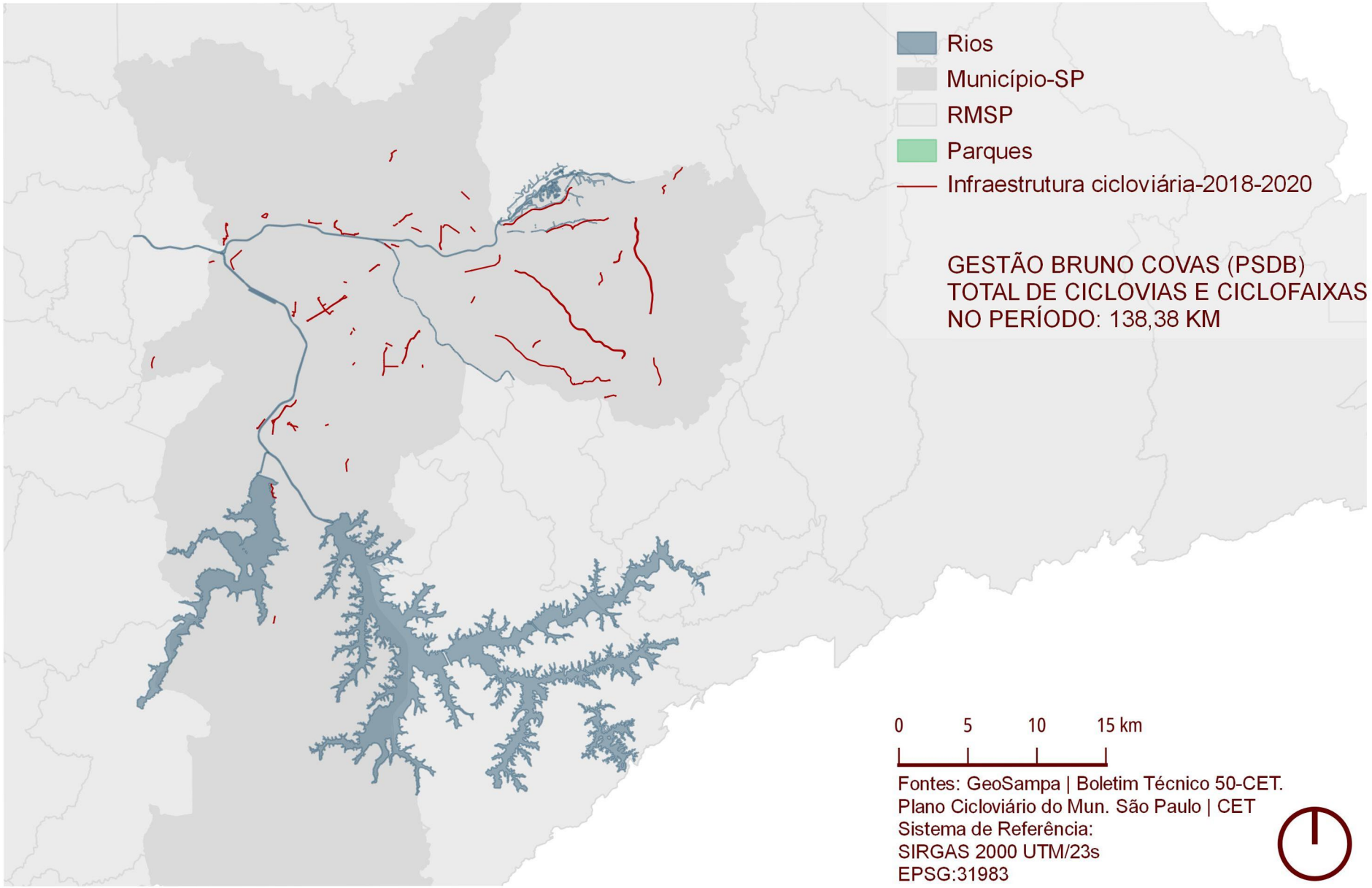
MAPA 16 Total de Ciclovias e Ciclofaixas de 2008 a 2021.

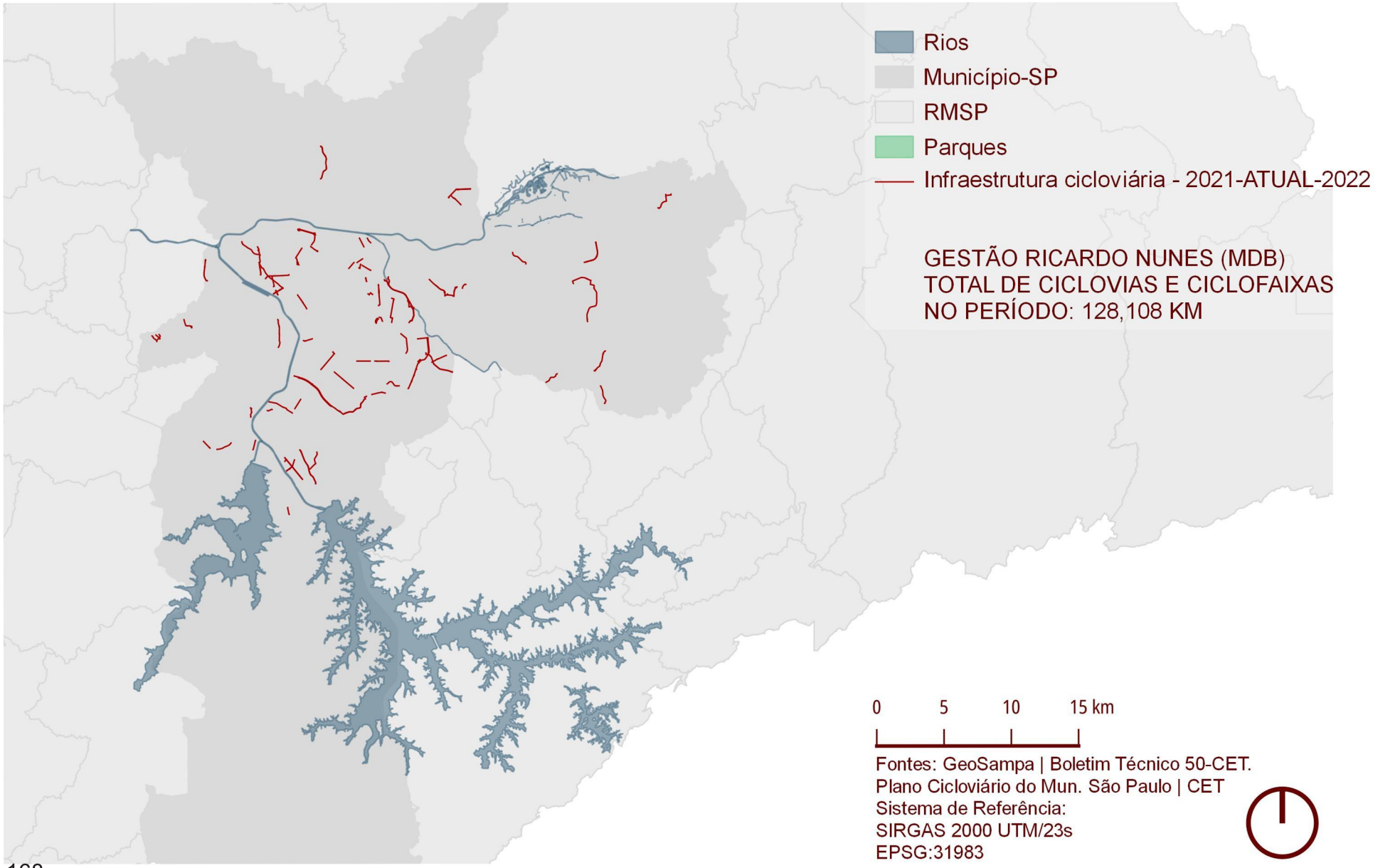
Fontes: Geosampa/ CET
Produzidos pelo autor

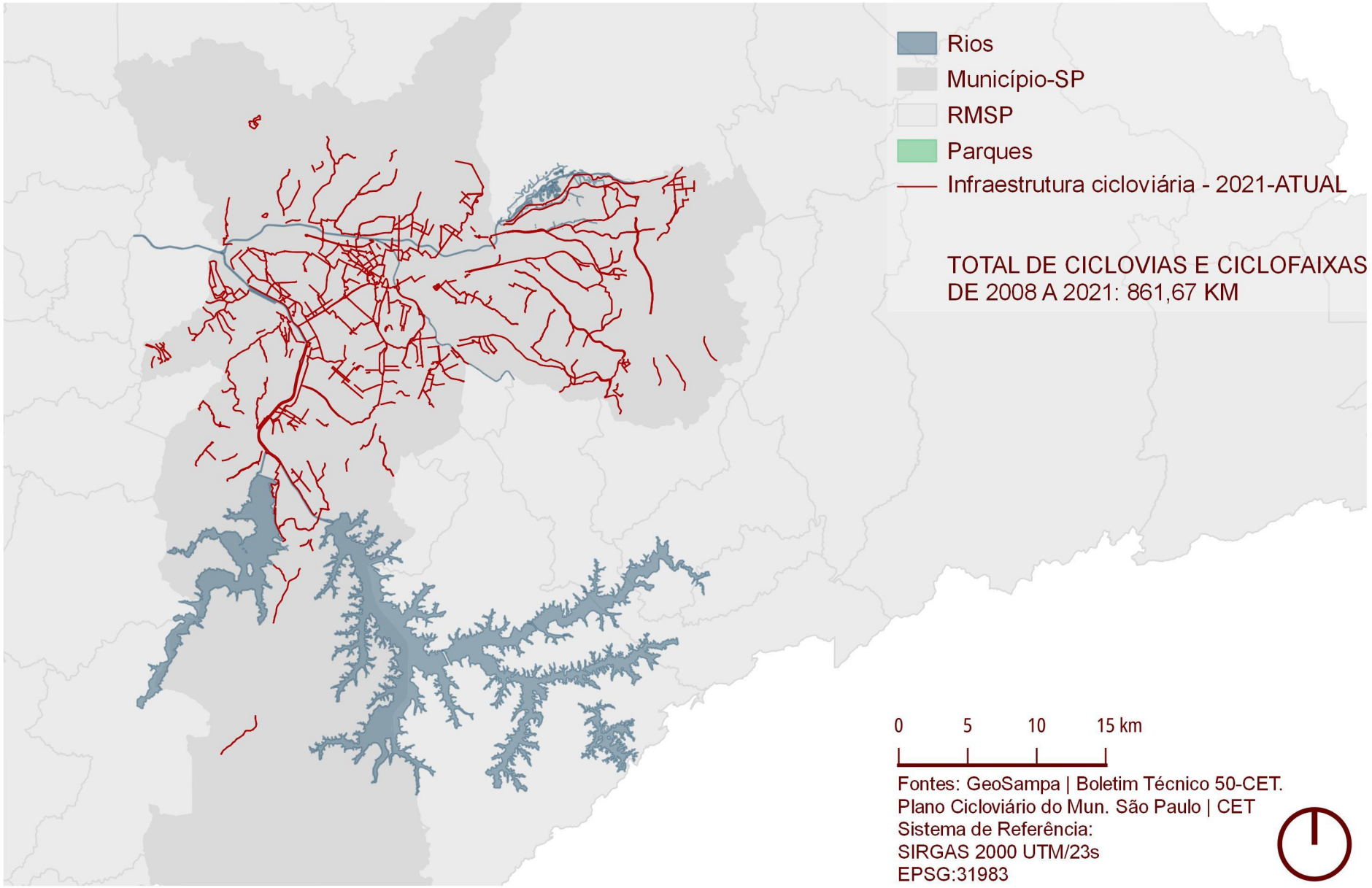

Rios
Município-SP
RMSP
Parques
Infraestrutura cicloviária-2006-2012
GESTÃO GILBERTO KASSAB
(PFL-DEM-PSD)
TOTAL DE CICLOVIAS E CICLOFAIXAS
NO PERÍODO: 69,22 KM
0
5
10
15 km
Fontes: GeoSampa | Boletim Técnico 50-CET.
Plano Cicloviário do Mun. São Paulo | CET
Sistema de Referência:
SIRGAS 2000 UTM/23s
EPSG:31983


Rios
Município-SP
RMSP
Parques
Infraestrutura cicloviária-2013-2016
GESTÃO FERNANDO HADDAD (PT)
TOTAL DE CICLOVIAS E CICLOFAIXAS
NO PERÍODO: 522,54 KM
0
5
10
15 km
Fontes: GeoSampa | Boletim Técnico 50-CET.
Plano Cicloviário do Mun. São Paulo | CET
Sistema de Referência:
SIRGAS 2000 UTM/23s
EPSG:31983


Rios
Município-SP
RMSP
Parques
Infraestrutura cicloviária-2017-2017
GESTÃO JOÃO DORIA (PSDB)
TOTAL DE CICLOVIAS E CICLOFAIXAS
NO PERÍODO: 3,42 KM
0
5
10
15 km
Fontes: GeoSampa | Boletim Técnico 50-CET.
Plano Cicloviário do Mun. São Paulo | CET
Sistema de Referência:
SIRGAS 2000 UTM/23s
EPSG:31983


Rios
Município-SP
RMSP
Parques
Infraestrutura cicloviária-2018-2020
GESTÃO BRUNO COVAS (PSDB)
TOTAL DE CICLOVIAS E CICLOFAIXAS
NO PERÍODO: 138,38 KM
0
5
10
15 km
Fontes: GeoSampa | Boletim Técnico 50-CET.
Plano Cicloviário do Mun. São Paulo | CET
Sistema de Referência:
SIRGAS 2000 UTM/23s
EPSG:31983


Rios
Município-SP
RMSP
Parques
Infraestrutura cicloviária - 2021-ATUAL-2022
GESTÃO RICARDO NUNES (MDB)
TOTAL DE CICLOVIAS E CICLOFAIXAS
NO PERÍODO: 128,108 KM
0
5
10
15 km
Fontes: GeoSampa | Boletim Técnico 50-CET.
Plano Cicloviário do Mun. São Paulo | CET
Sistema de Referência:
SIRGAS 2000 UTM/23s
EPSG:31983


Rios
Município-SP
RMSP
Parques
Infraestrutura cicloviária - 2021-ATUAL
TOTAL DE CICLOVIAS E CICLOFAIXAS
DE 2008 A 2021: 861,67 KM
0
5
10
15 km
Fontes: GeoSampa | Boletim Técnico 50-CET.
Plano Cicloviário do Mun. São Paulo | CET
Sistema de Referência:
SIRGAS 2000 UTM/23s
EPSG:31983

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Como visto na primeira parte dessa dissertação, a história da cidade de São Paulo é, sobretudo, a história de uma sociedade altamente hierarquizada e estratificada, com alto grau de concentração de riquezas nas mãos de uma elite produtora e mercantil que se reproduziu ao longo de séculos (BLAJ, 1998, p. 281-296) à base da escravidão, da espoliação e da subordinação dos povos originários. É uma história traçada e contada por homens brancos, em nome de uma civilidade eurocêntrica, e que, segundo Marques (2015, p. 2), “é o produto de processos históricos relativamente longos e marcado por mutações intensas[...]”. Sobretudo, São Paulo é fruto de articulações sistêmicas entre capital político e econômico; de uma sociedade de classes, com “relações calcadas no favor, no privilégio e na arbitrariedade” (MARICATO, 1996, pp. 14).

Da sua fundação até meados do século XVIII, a capital paulista sofreu poucas alterações. Esses quase duzentos anos de aparente dormência foram decisivos para o acúmulo de capital oriundo dos arranjos comerciais entre os bandeirantes de São Paulo e as outras capitanias.

Entre o fim do século XVIII e início do XIX, imprimiram-se as primeiras mudanças significativas na sociedade paulista: trata-se da consolidação da figura do fazendeiro, dono de grandes propriedades de terra e da agricultura empresarial. O período foi marcado por conflitos políticos que desencadearam a Independência do Brasil, em 1822, e uma sucessão de acontecimentos; dentre eles, a Lei de Terras de 1850, talvez, seja uma das mais significativas. Foi promulgada no mesmo ano da

proibição definitiva do comércio escravista e surgiu como instrumento de conciliação do conflito que se estabelecera com a crise da escravidão entre a Regência e os latifundiários.

A lei dificultou o acesso à terra pelos pequenos produtores, inclusive imigrantes, forçando-os ao trabalho assalariado nas grandes plantações; criou dependência econômica e, consequentemente, garantiu a formação de um “exército industrial de reserva”. A incerteza jurídica que se arrastou entre 1822 e 1850, sobre a legalização de terras, privilegiou os grandes proprietários que aproveitaram do impasse para espoliar os pequenos produtores. (COSTA, 1999, pp. 216; MARTINS, 2020, pp. 146).

Martins chamou o processo de produção baseada na escravidão, após a Lei de Terras de “Cativeiro da Terra”, apontando que: “se a terra fosse livre, o trabalho tinha que ser escravo; se o trabalho fosse livre, a terra tinha que ser escrava”. E segue afirmando que é essa a “matriz estrutural e histórica da sociedade que somos hoje”. Ela “condenou a nossa modernidade e a nossa entrada no mundo capitalista a uma modalidade de coerção do trabalho” (MARTINS, 2020, pp. 09).

Essa elite, que outrora espoliou a produção de subsistência do pequeno produtor, se consolidou como elite econômica e política e que, a partir da Proclamação da República, vem conduzindo os investimentos na capital paulista.

Na segunda parte, o trabalho aborda os conflitos impostos pelo capital e o surgimento da agenda ambiental a partir do ideário da geração beat estadunidense dos anos 1950 e 1960, a qual tinha como representantes: Allen Ginsberg, Jack Kerouac, Willian Burroughs e outros.

Este período marcou o início de uma consciência ecológica que foi ratificada nas décadas seguintes com as conferências mundiais sobre o meio ambiente, os fóruns mundiais, a formação de movimentos antiglobalização e, principalmente, o anticapitalismo.

A inquietação da década de 1968 reverberou em outros continentes e deflagrou o movimento de contracultura conhecido como Provos, em Amsterdã. Tinha como objetivo alterar a estrutura social e política, transformando-a de conservadora para mais progressista. Era um “movimento” horizontal, iconoclasta, pela defesa do meio ambiente etc. O movimento teve um impacto significativo na sociedade holandesa, especialmente nas áreas de política de drogas e planejamento urbano. Serve de referência até os dias atuais como exemplo de resistência não violenta, inclusive utilizada no cicloativismo.

Navegando do global para o local, foi apresentado como o capital internacional encontrou campo fértil para aplicar o excedente do mercado internacional. A instrução 113 da SUMOC, instrumento que facilitou a importação de equipamentos sem cobertura cambial, foi determinante para o desenvolvimento industrial, iniciado

na era Vargas.

Sob a influência dos movimentos sociais e a retomada da pauta da reforma urbana, surge a primeira (1980 a 1992) de quatro gerações de cicloativismo na capital paulista, sendo que esta foi responsável por iniciar a militância do ciclismo urbano.

A segunda geração (1993-2004) marcou a introdução dos ciclistas no poder público através da Secretária do Verde e do Meio Ambiente, instituída em 1993.

A terceira geração (2005-2012) foi responsável pela penetração do cicloativismo nas agendas políticas. É o momento que surgem os coletivos, institucionalizados ou não, que entraram com representações no legislativo municipal.

A quarta geração é a responsável pelos avanços em direção ao atual sistema cicloviário, na gestão de Fernando Haddad (ROSIN e LEITE, 2019).

A partir de então, o cicloativismo se capilarizou na articulação com outros movimentos sociais com o objetivo de construir uma massa crítica ressonante na construção de políticas públicas e na construção de cidades menos desiguais.

A terceira parte dessa dissertação faz um “pedalar histórico” que vai do uso da bicicleta aos planos elaborados ao longo dos anos. Diferentemente do que se imagina, a cidade de São Paulo ensaia seu plano cicloviário desde 1950. Mas, como

disse Braudel (2009, p. 51):

“A ordem social está sempre se construindo de um modo bastante monótono, de acordo com as necessidades econômicas básicas. Cada tarefa, uma vez distribuída a divisão internacional do trabalho, cria seu controle particular e o controle articula, comanda a sociedade”.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ABERS, Rebecca & BULOW, Marisa Uon . Movimentos sociais na teoria e na prática: como estudar o ativismo através da fronteira entre estado e sociedade? SCIELO, **Sociologias**, vol.13 no. 28, Porto Alegre Sept./Dec. 2011. Disponível em: <http://www.scielo.br/scielo.php?pid=S1517-45222011000300004&script=sci_arttext&tlng=pt>. Acesso em: 18/ 01/ 2020.

BRUHÈZE, Albert de la; VERAART, F. C. A. (1999). **Fietsverkeer in praktijk en beleid in de twintigste eeuw**: overeenkomsten en verschillen in fietsgebruik in Amsterdã, Eindhoven, Enschede, Zuidoost-Limburg, Antwerpen, Manchester, Kopenhagen, Hannover en Basel. (Rijkswaterstaat-serie; Vol. 63). Ministerie van Verkeer en Waterstaat. http://publicaties.minienm.nl/documenten/fietsverkeer-in-praktijk-en-beleid-in-de-twintigste-eeuw-overeen

A cidade e o Estado de São Paulo. **A PERSEVERANÇA**, São Paulo, p. 01, ano 1, nº 10, edição de 20 set. 1911. Disponível em <http://atom.arquivoestado.sp.gov.br/index.php/a-perseveranca-jornal-a-1-n-10-sao-paulo-sp-20-set-1911>. Acesso em: 20/07/2021.

ACKEL, Luiz; CAMPOS, Cândido Malta. Antecedente: A Modernização de São Paulo. In: SOMEKH, Nadia; CAMPOS, Cândido Malta (orgs.). A cidade que não

pode parar: planos urbanísticos de São Paulo no século XX. São Paulo: Editora Mackpesquisa, 2002.

ANELLI, R. Redes de Mobilidade e Urbanismo em São Paulo: das radiais/perimetrais do Plano de Avenidas à malha direcional PUB. São Paulo: **ARQUITEXTOS VITRUVIUS**, 2007. Disponível em: <http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/arquitextos/07.082/259>. Acessado em: 10 jun. 2017.

ANTUNES, Fátima Martin R. Ferreira. Do Velódromo ao Pacaembu, in **Revista do Departamento do patrimônio histórico - signos de um novo tempo** – a São Paulo de Ramos de Azevedo. Secretaria Municipal de Cultura, São Paulo, janeiro/1998, ano V, nº 5, p.89

ANTP-Associação Nacional dos Transportes Públicos : **Sistema de Informações da Mobilidade Urbana de 2007 - site da ANTP 2013**

ARANTES, O.; VAINER, C.; MARICATO, E. **A Cidade do Pensamento Único**: Desmanchando Consensos. Petrópolis: Editora Vozes, 2002.

AZEVEDO, Aroldo. (org.). **A cidade de São Paulo**. A Evolução Urbana. São Paulo: Cia. Editora Nacional, vol. II, 1958a.

_____. **A cidade de São Paulo**. Aspectos da metrópole paulista. São Paulo: Cia. Editora Nacional, vol. III, 1958b.

BARON, Bernardo Chrispim. **Agroecologia e urbanidade:** uma investigação a partir da agricultura urbana na Região Metropolitana de São Paulo. Trabalho de Graduação (Bacharelado em Geografia). Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, 2017.

BARROS, A. T. Dimensão filosófica e política do pensamento ambiental contemporâneo. **Veritas**, v. 57, n. 1, jan./abr. 2012, p. 92-111 Disponível em: <http://revistaseletronicas.pucrs.br/ojs/index.php/veritas/article/view/11228/7672> Acesso em: 18/02/2020

BAUDRILLARD, Jean. **A sociedade de consumo**. Lisboa: Edições 70, 1995.

BAUMAN, Zigmunt. **Modernidade líquida**. Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 2001.

BENDIXSON, Terence, RICHARDS, Martin.G. Witkar: Amsterdã's self-drive hire city car. **Transportation 5**, 63–72. 1976. https://doi.org/10.1007/BF00165248

BERMAN, Marshall. **Tudo que é sólido desmancha no ar**. Tradução: Carlos Felipe Moisés e Ana Maria L. Ioriatti. São Paulo: Companhia das Letras, 2007.

BIANCHI, M. C. A. P.; NOBRE, E. A. C. Os caminhos e descaminhos do Metrô: análise comparativa da implantação das redes metroviárias nas metrópoles de São Paulo e México. In: **ENCONTRO Nacional da Associação Nacional de Pesquisa e Pós-Graduação em Planejamento Urbano e Regional**, 15, 2013, Recife: Desenvolvimento, planejamento e governança: 30 anos de ANPUR. Recife: ANPUR, 2013.

BLAJ, I. Agricultores e comerciantes em São Paulo nos inícios do século XVIII: o processo de sedimentação da elite paulistana. **Revista Brasileira de História**. vol. 18 n. 36 São Paulo, 1998. Disponível em: <https://doi.org/10.1590/S0102-01881998000200012> Acesso em 20 julho 2020

BOURDIEU, Pierre. **A Distinção**: crítica social do julgamento. Tradução: Daniela Kern & Guilherme J. F. Teixeira. São Paulo: Edusp; Porto Alegre: Zouk. 2007

BORREGO, M. A. M. **A Teia Mercantil:** Negócios e Poderes em São Paulo Colonial (1711-1765). Tese de doutorado. São Paulo: FFLCH USP, 2006.

BOSI, Alfredo. **Dialética da colonização.** São Paulo: Companhia das Letras, 1992.

BRAGLIA, Nádia Christina. **PAULICEIA DE ONTEM**: O viver urbano na Belle Époque paulistana. Projeto História: Revista do Programa de Estudos Pós-Graduados de História, v. 40, 2010.

BRASIL. **Ministério das Cidades**, Secretaria da Mobilidade Urbana – SEMOB : Código de Trânsito Brasileiro – Lei Federal 9.503 / 1997

_____. **Ministério das Cidades**, Secretaria da Mobilidade Urbana – SEMOB. Lei da Mobilidade Urbana – Lei Federal 12.587 / 2012.

BRUNO, Ernani Silva. **História e tradições da cidade de São Paulo**: v. I - arraial de sertanistas (1554-1828). 3.ed São Paulo: Hucitec, 1984a.

_____. **História e tradições da cidade de São Paulo**: v. II - burgo de estudantes (1828-1872). 3.ed São Paulo: Hucitec, 1984b.

_____. **História e tradições da cidade de São Paulo**: v. III - metrópole do café (1872-1918) e São Paulo de agora (1919-1954). 3.ed. São Paulo: Hucitec, 1984c.

BRAUDEL, Fernand. **Civilização Material, Economia e Capitalismo Séculos XV - XVIII.** Vol. 3: O Tempo do Mundo. São Paulo: Martins Fontes, 2009.

BUENO, Dionizio. **As dimensões do Bicicarreto**. Bicicarreto: bicicleta e segurança alimentar. [Blog Internet], 2018. Disponível em < https://bicicarreto.org/as-dimensoes-do-bicicarreto/ > Acesso em: 20/01/2020.

BUENO, Beatriz Piccolotto Siqueira. A cidade como negócio: mercado imobiliário rentista, projetos e processo de produção do Centro Velho de São Paulo do século XIX à Lei do Inquilinato (1809-1942). Memorial de Livre Docência. Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo, FAUUSP, 2018.

CALDEIRA, T. P. R. **Cidade de Muros**: Crime, Segregação e Cidadania. Tradução: Frank de Oliveira e Henrique Monteiro. 3 Ed. São Paulo: Editora 34/ Edusp, 2011.

CALLIARI, Mauro. **A apropriação dos espaços públicos na história de São Paulo**: uma proposta de periodização. III Encontro da Associação Nacional de Pesquisa e Pós-graduação em Arquitetura e Urbanismo - arquitetura, cidade e projeto: uma construção coletiva São Paulo, 2014

CAMARGO, Cândido Procópio Ferreira et al. **São Paulo 1975:** Crescimento e pobreza. São Paulo, Edições Loyola, 1976.

CAMPOS, Cândido Malta; SOMEKH, Nadia. Plano de Avenidas: o diagrama que se impôs. In: SOMEKH, Nadia; CAMPOS, Cândido Malta (orgs.). A cidade que não pode parar: planos urbanísticos de São Paulo no século XX. São Paulo: Editora Mackpesquisa, 2002.

Capital Flow Analysis, Predicting Markets with Flow of Fund. **IBEC, International Basic Economy Corporation**. Disponível em < The International Basic Economy

Corporation, IBEC, CRESCINCO, Nelson Rockefeller, and the Brazilian Capital Market (capital-flow-analysis.com)> Acesso em: julho de 2021.

CAPUTO, Ana Cláudia e MELO, Hildete Pereira de. A industrialização brasileira nos anos de 1950: uma análise da instrução 113 da SUMOC. **Estudos Econômicos** (São Paulo) [online]. 2009, v. 39, n. 3, pp. 513-538. Disponível em: <https://doi.org/10.1590/S0101-41612009000300003>. Acesso em 18 Julho 2022.

CENTRO DE PESQUISA E DOCUMENTAÇÃO DE HISTÓRIA CONTEMPORÂNEA DO BRASIL. **JOAO CAFE FILHO**. In: _____. Dicionário Histórico-Biográfico Brasileiro. Disponível em: < http://www.fgv.br/cpdoc/acervo/dicionarios/verbete-biografico/joao-cafe-filho> Acesso em: 04 set. 2019.

CESTARO, L.R. **A atuação de Lebret e da SAGMACS no Brasil (1947-1964)**: Ideias, Planos e Contribuições. Tese de Doutorado. Instituto de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo São Carlos: IAU USP, 2015.
Disponível em: <https://teses.usp.br/teses/disponiveis/102/102132/tde-01022016-175604/publico/FinalLucasCestaro.pdf> Acesso em: 15/02/2020.

CLOS, J. **Estado de las Ciudades de América Latina y Caribe 2012:** Rumbo a la nueva transición urbana. ONU-HABITAT, 2012. Disponível em: <http://www.onuhabitat.org/index.php?
option=com_docman&task= doc_download&gid=816&Itemid=18>. Acessado em: 18

jun. 2017.

COSTA, Emília Viotti da. **Da monarquia à república:** momentos decisivos/Emília Viotti da. Costa. – 6.ed. – São Paulo: Fundação Editora da UNESP, 1999.

CRUZ, W. Ciclovia removida ressurge repintada pela população em São Paulo. **Portal Vá de Bike,** 15 mai. 2017. Disponível em: <vadebike.org/2017/05/ciclovia-ciclofaixa-removida-amarilis-fausto-prado-morumbi-repintura-ciclistas/> - Acesso em: 15/07/2018.

CRUZ, Adriana. Esclarecimento sobre as normas do ciclismo esportivo na USP. **Jornal da USP**, São Paulo: Universidade de São Paulo – USP, 2019. https://jornal.usp.br/institucional/comunicado-sobre-as-normas-do-ciclismo-esportivo-de-competicao-na-usp/

DEBORD, Guy-Ernest. **Posições situacionistas a Respeito do Trânsito**. IS nº 3, 1959. In: JACQUES, Paola Berenstein. Apologia da deriva. Rio de Janeiro: Casa da Palavra, 2003.

DEÁK, Csaba; SCHIFFER, Sueli Ramos (Org.) **O Processo de Urbanização no Brasil.** São Paulo: EDUSP, 2. Ed., 1. Reimpressão, 2015.

DEÁK, Csaba. **The crisis of hindered accumulation in Brazil**. BARTLETT

INTERNATIONAL SUMMER SCHOOL, Mexico, Proceedings London, 1988.

DIWAN, Pietra; PILAGALLO, Oscar. **São Paulo, de Vila a Metrópole**. 1ª edição. Coleção Fotos antigas do Brasil, v. 1. São Paulo: Folha de São Paulo, 2012.

D'OTTAVIANO, MARIA CAMILA LOFFREDO. **Áreas De Pedestres Em São Paulo**: Origens, História E Urbanismo Contemporâneo. Dissertação de Mestrado. Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo, FAUUSP, 2002.

ELLIS, Myriam. São Paulo, de capitania a província: pontos de partida para uma História político-administrativa da Capitania de São Paulo. **Revista de História**, [S. l.], v. 52, n. 103, p. 147-216, 1975. DOI: 10.11606/issn.2316-9141.rh.1975.133149. Disponível em: https://www.revistas.usp.br/revhistoria/article/view/133149. Acesso em: 25 jan. 2020.

Em São Paulo, número de ciclistas aumentou com implantação de ciclovias. **JORNAL DO BRASIL [online],** 27 set. 2015. Disponível em: <http://www.jb.com.br/pais/noticias/2015/09/27/em-sao-paulo-numero-de-ciclistas-aumentou-com-implantacao-de-ciclovias/> - Acesso em: 20 jun. 2017.

ENTINI, Carlos Eduardo. Túnel de Jânio engoliu a primeira ciclovia de São Paulo. O **Estado de S. Paulo [online]**, São Paulo, Acervo Estadão, 28 set. 2014. Disponível

em: <http://m.acervo.estadao.com.br/noticias/acervo,tunel-de-janio-engoliu-primeira-ciclovia-de-sao-paulo,10469,0.htm> Acesso em: 25 jul. 2022.

FACULDADE DE DIREITO, Universidade de São Paulo. **História da Faculdade**. Disponível em <https://direito.usp.br/historia >. Acesso em: 07 de agosto de 2021.

Faixa na Ponte Estaiada pede espaço para ciclistas e pedestres. **Portal G1 [online]**, G1 São Paulo, 22 set. 2014. Disponível em: <https://g1.globo.com/sao-paulo/noticia/2014/09/faixa-na-ponte-estaiada-pede-espaco-para-ciclistas-e-pedestres.html>. Acesso em: 20/08/2022.

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.

FRANCO, F. M.. **A construção do caminho, a estruturação da metrópole pela conformidade técnica das várzeas e planícies fluviais da Bacia de São Paulo**. Tese de doutorado. São Paulo: FAU USP, 2005.

GEIPOT – Grupo Executivo de Integração da Política de Transportes–
Manual de Planejamento Cicloviário – Brasília / 2001

GENNARI, Adilson Marques. Réquiem ao capitalismo autônomo. **História**

Econômica & História de Empresas, v. 2, n. 1, 6 jul. 2012.

GERMANI, Eduardo (Coord.). Estudo do custo das externalidades negativas da mobilidade das pessoas nos vários modos de transporte no Brasil. **Cadernos Técnicos**. Vol. 24. São Paulo: ANTP, 2015.

GHOSHAL, Sumantra e TANURE, Betania. **Estratégia e gestão empresarial:** construindo empresas brasileiras de sucesso - estudos de casos. Rio de Janeiro: Elsevier, 2004.

GIDDENS, Anthony. **Para além da esquerda e da direita**. São Paulo, Editora Unesp, 1996.

GOHN, M.G. **Movimentos Sociais e redes de mobilizações civis no Brasil contemporâneo**. 7. Ed. Petrópolis: Vozes, 2013.

_____. Movimentos sociais na contemporaneidade. **Revista Brasileira de Educação** v. 16 n. 47 maio-ago. 2011. Disponível em: <https://www.scielo.br/j/rbedu/i/2011.v16n47/>. Acesso em: 20/05/2018.

_____. Marcos Referenciais Teóricos que têm dado Suporte às Análises dos Movimentos Sociais e Ações Coletivas no Brasil – 1970-2018. **Revista Brasileira de Sociologia**, Vol. 06, No. 14, Set-Dez/2018. http://dx.doi.org/10.20336/rbs.410

10.20336/rbs.410

GOTTDIENER, Mark. **A produção social do Espaço**. São Paulo: Edusp, 1997.

GUARNACCIA, Matteo. **PROVOS**: Amsterdã e o nascimento da contracultura. Tradução de Leila de Souza Mendes. São Paulo: Veneta, 2015.

GORZ, André. **A Ideologia Social do Automóvel**. In: LUDD, Ned (org.). Apocalipse Motorizado. A Tirania do Automóvel em um Planeta Poluído. 2ª edição, Rio de Janeiro: Conrad, 2005.

HADDAD, Fernanda de Macedo; MACHADO, Arnaldo Silveira. ATIVISMOS E ESPACIALIDADE: CICLISMO E AGRICULTURA URBANA EM SÃO PAULO. In: VI **Encontro da Associação Nacional de Pesquisa e Pós-graduação em Arquitetura e Urbanismo**. 2020.

HARKOT, Marina Kohler. **A Bicicleta e as Mulheres**: mobilidade ativa, gênero e desigualdades socioterritoriais em São Paulo. São Paulo: Dissertação de Mestrado, FAUUSP, 2018.

HARVEY, D. **O direito à cidade**. Lutas Sociais, [S.l.], n. 29, p. 73-89, dez. 2012. ISSN 2526-3706. Disponível em: <http://revistas.pucsp.br/ls/article/view/18497>. Acesso em: 15/02/2020.

_____. **Cidades Rebeldes:** do Direito à Cidade à Revolução Urbana. São Paulo: Martins Fontes, 2014.

_____. **A Condição Pós-Moderna:** Uma Pesquisa Sobre as Origens da Mudança Cultural. São Paulo: Edições Loyola, 2008.

HOBSBAWM, Eric. **A era dos impérios:** 1875-1914. 7ª edição São Paulo: Paz e Terra, 2002a.

_____. **Tempos interessantes:** uma vida no século XX. São Paulo: Companhia das Letras, 2002b.

HOFFMANN, Bruno. Ciclistas protestam contra restrição de treino na USP. **Gazeta de São Paulo [online]**. 19 de fev 2020.
Disponível em: https://www.gazetasp.com.br/noticias/ciclistas-protestam-contra-restricao-de-treino-na-usp/1062639/

HORTON, Dave, COX, Peter e ROSEN, Paul. **Cycling and society**. Ashgate, USA, 2007.

IBOPE Inteligência e Rede Nossa São Paulo: **Viver em São Paulo**: Mobilidade Urbana. São Paulo: 2019. Disponível em: < <https://www.nossasaopaulo.org.br/wp-

content/uploads/2019/09/Apresentacao_Pesquisa_ViverEmSP_MobilidadeUrbana_2019.pdf>. Acesso em: 02/12/2019.>

_____. **Tempo médio gasto no trânsito para realizar todos os deslocamentos diários**/2011. São Paulo/ 2012;

INAUGURAÇÃO do Velódromo. **O Estado de S. Paulo [online]**, São Paulo, 26 de ago. 1895. "Acervo Estadão". Disponível em: <https://acervo.estadao.com.br/pagina/#!/18950826-6140-nac-0002-999-2-not/busca/Velodromo>. Acesso em: 3 de maio de 2022.

JACOBS, Jane. **Morte e vida de grandes cidades.** Tradução de Carlos S. Mendes Rosa. 3. ed. São Paulo: WMF Martins Fontes, 2011.

JACQUES, Paola Berenstein. Corpografias urbanas. Arquitextos, São Paulo, ano 08, n. 093.07, **Vitruvius,** fev. 2008. Disponível em:<https://www.vitruvius.com.br/revistas/read/arquitextos/08.093/165> Acesso: 10/12/2019.

JORNAL DO BRASIL - Em São Paulo, número de ciclistas aumentou com implantação de ciclovias. **JORNAL DO BRASIL**, 27 set. 2015
Disponível em: <http://www.jb.com.br/pais/noticias/2015/09/27/em-sao-paulo-numero-de-ciclistas-aumentou-com-implantacao-de-ciclovias/> - Acesso em: 20 jun. 2017.

KEMPTON, Richard. PROVO: Amsterdã's Anarchist Revolt. Brooklyn, NY: Autonomedia, 2007.

KOWARICK, L. & CAMPANÁRIO, M. **São Paulo:** metrópole do subdesenvolvimento industrializado. In: KOWARICK, L. (org). As lutas sociais e a cidade: São Paulo, passado e presente. São Paulo: Paz e Terra, 1988.

LANGENBUCH, Juergen Richard. **A Estruturação da Grande São Paulo:** um estudo de geografia urbana. Rio de Janeiro: IBGE, 1971. 354 p.

LEFEBVRE, H. **O Direito à Cidade**. São Paulo: Editora Moraes, 1991.

LEITE, Cristiane Kerches da Silva; CRUZ, Maurício Feijó; ROSIN, Lucas Bravo. Difusão da política cicloviária no município de São Paulo: resistências, apoios e o papel da mídia. **Rev. Adm. Pública**, Rio de Janeiro , v. 52, n. 2, p. 244-263, abr. 2018. Disponível em <http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0034-76122018000200244&lng=pt&nrm=iso>. acessos em 16 fev. 2020. https://doi.org/10.1590/0034-761220170187.

LEMOS, Leticia Lindenberg. **Política, mobilidade e espaço: a bicicleta na cidade de São Paulo.** Tese de Doutorado. Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da

Universidade de São Paulo, 2021.

MACHADO, Jorge Alberto S. **Ativismo em rede e conexões identitárias:** novas perspectivas para os movimentos sociais. SCIELO, Sociologias n. 18 Porto Alegre July/Dec. 2007. Disponível em: <http://www.scielo.br/scielo.php?pid=S1517-45222007000200012&script=sci_arttext> Acesso em 18/01/2020.

MALATESTA,Maria Ermelina B. **Andar a Pé:** Um Modo de Transporte para a Cidade de São Paulo. São Paulo: Dissertação de Mestrado, FAUUSP, 2007.

_____. A HISTÓRIA DOSESTUDOS DE BICICLETASNA CET. **Boletim Técnico 50**. São Paulo: Companhia de Engenharia de Tráfego, 2012.

_____. **A Bicicleta nas Viagens Cotidianas do Município de São Paulo**. São Paulo: Tese de Doutorado, FAUUSP, 2014.

MARANGONI, Gilberto. Anos 1980, década perdida ou ganha. **Revista desafios do desenvolvimento**. Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (IPEA), v. 9, n. 72, 2012.

MARCÍLIO, Maria Luiza. **Crescimento demográfico e evolução agrária paulista, 1700-1836**. Hucitec, 2000.

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

_____. O Automóvel e a Cidade. In. **Cultura e Ambiente**, nº 37: A Cultura do Automóvel – 2008.

_____. **Metrópole na periferia do capitalismo:** Ilegalidade, Desigualdade e Violência. São Paulo, Hucitec, 1996.

MARQUES, Eduardo. **A metrópole de São Paulo no século XXI**: espaços, heterogeneidades e desigualdades. 1a Edição. São Paulo: Editora Unesp e Centro de Estudos da Metrópole, 2015.

MARQUEZ, Renata. Votem PROVO para ter tempo bom. **PISEAGRAMA**, Belo Horizonte, número 09, página 86 - 95, jan. 2016.

MARTINS, José de Souza. **O Cativeiro da Terra**. 9. Ed., 4a impressão. São Paulo: Contexto, 2020.

MARX, Karl. **O Capital.** 5 vols. 3a edição, São Paulo: Nova Cultural, 1988.

MAUTNER, Yvonne. **Periferia como Fronteira de Expansão do Capital**. In: CSABA, D., SCHIFFER. S. (orgs). O Processo de Urbanização no Brasil. São Paulo:

EDUSP, 2.Ed., 1. Reimpressão, 2015.

MELO, Victor Andrade de; SCHETINO, André. A bicicleta, o ciclismo e as mulheres na transição dos séculos XIX e XX. **Revista Estudos Feministas [online]**. 2009, v. 17, n. 1 [Acessado 3 Agosto 2021] , pp. 111-134. Disponível em: <https://doi.org/10.1590/S0104-026X2009000100007>. Epub 24 Ago 2009. ISSN 1806-9584. https://doi.org/10.1590/S0104-026X2009000100007.

METRÔ. Companhia do Metropolitano de São Paulo. Pesquisa Origem e Destino 2007: **Região Metropolitana de São Paulo:** Síntese das Informações. São Paulo: Metrô, 2008

_____. P**esquisa Origem e Destino 1987**. Secretaria de Transportes Metropolitanos, 1987.

_____. **Pesquisa Origem e Destino 1997**. Secretaria de Transportes Metropolitanos, 1997.

_____. **Pesquisa Origem e Destino 2007.** Secretaria de Transportes Metropolitanos, 2007.

_____. **Pesquisa Origem e Destino 2017**. Secretaria de Transportes Metropolitanos, 2017.

MEYER, Regina Prosperi; Grostein, Marta Dora. **A Leste do Centro:** Territórios do Urbanismo. São Paulo: Imprensa Oficial do Estado de São Paulo, 2010.

MEYER, Regina Prosperi; GROSTEIN, Marta Dora; BIDERMAN, Ciro. **São Paulo Metrópole.** 1a Ed. 1a Reimpr. São Paulo: Edusp e Imprensa Oficial do Estado de SP, 2013.

MONTORO, André Franco; CAVALCANTI, Pedro Rodrigues de Albuquerque. **Memórias em linha reta.** São Paulo: Senac, 2000.

MORSE, Richard. **FROM COMMUNITY TO METROPOLIS:** A Biography of São Paulo, Brazil. New York: Octagon Books, 1974.

_____. **A formação histórica de São Paulo**. São Paulo: Difusão Européia do Livro, 1970.

NALETTO, Pedro de Carvalho. **Walter Benjamin e o flâneur baudelairiano em Julio Cortázar**. Primeiros Escritos, São Paulo, n.10, 2020.

NASCIMENTO, Alexandre Costa. **Difusão tecnológica e adaptação à mobilidade por bicicletas em África**. Lisboa: ISCTE-IUL, 2018. Dissertação de mestrado. Disponível em: <http://hdl.handle.net/10071/17266>. Acesso em 20/07/2021.

NASCIMENTO, Elimar Pinheiro do. **Trajetória da sustentabilidade**: do ambiental ao social, do social ao econômico. Estudos Avançados [online]. 2012, v. 26, n. 74 [Acessado 31 Julho 2022] , pp. 51-64. Disponível em: <https://doi.org/10.1590/S0103-40142012000100005>. Epub 23 Abr 2012. ISSN 1806-9592. https://doi.org/10.1590/S0103-40142012000100005.

NOBRE, Eduardo Alberto Cusce. **Desenvolvimento Urbano e Sustentabilidade:** uma reflexão sobre a Grande São Paulo no começo do Século XXI. Anais do Seminário Internacional NUTAU São Paulo: NUTAU/FAUUSP, 2004.

_____. A atuação do poder público na construção da cidade de São Paulo: a influência do rodoviarismo no urbanismo paulistano. In: **Anais XI Seminário de história da cidade e do urbanismo.** Vitória: UFES, 2010.

OLIVEIRA, Francisco de. **O Estado e o Urbano no Brasil.** In: BARROS, Joana; SILVA, Evanildo B.; DUARTE, Lívia. Cidades e conflitos: o Brasil na construção do urbano contemporâneo (Francisco de Oliveira e Cibele Saliba Rizek). Cadernos de Debate 2. Rio de Janeiro, 2013, p. 47- 68.

PAMPLONA, Magda Rocha. **Considerações Sobre O Emprego Dos Diferentes Tipos De Ônibus No Transporte Público Urbano**. Dissertação de Mestrado. Escola de Engenharia de São Carlos USP: São Carlos, 2000.

PEREIRA, Juliana. **O transporte público como agente do crescimento e da estruturação urbana:** análise dos planos PITU 2020 e PITU 2025. 2013. Dissertação (Mestrado em História e Fundamentos da Arquitetura e do Urbanismo) - Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2013.

Planos dependem de verba. **O ESTADO DE S. PAULO [online**], São Paulo, Geral, p. 38 Ed. 16 jul. 1978

PLOEGER, Jan, & OLDENZIEL, Ruth. **The sociotechnical roots of smart mobility:** Bike sharing since 1965 . The Journal of Transport History, 41 (2), 134–159, 2020. https://doi.org/10.1177/0022526620908264

POPAN, Cosmin. **Bicycle Utopias:** Imagining Fast and Slow Cycling Futures. New York: Routledge, 2019.

REDE NOSSA SÃO PAULO; IBOPE INTELIGÊNCIA. **Pesquisa de Opinião Pública. Viver em São Paulo**: Mobilidade Urbana. RNSP; IBOPE Inteligência, 2019. Disponível em: <https://www.nossasaopaulo.org.br/wp-content/uploads/2019/09/Apresentacao_Pesquisa_ViverEmSP_MobilidadeUrbana_2019.pdf> Acesso em 15 junho 2020

REQUENA, Carolina. **A Mobilidade Paulistana:** Viária e Desigual. In: MARQUES. E. (Org.). A Metrópole de São Paulo no Século XXI. São Paulo: Editora UNESP, 2015.

REVEL, Jaques. Org. **Jogos de Escalas:** A Experiência da Microanálise. Tradução de Dora Rocha. Rio de Janeiro: Editora Fundação Getúlio Vargas, 1998.

RIBEIRO, Cecilia; PONTUAL, Virgínia . A reforma urbana nos primeiros anos da década de 1960. **Arquitextos,** São Paulo, ano 10, n. 109.07, Vitruvius, jun. 2009 Disponível em <https://www.vitruvius.com.br/revistas/read/arquitextos/10.109/50> Acessado em 18/02/2020.

ROLNIK, Raquel; KLINTOWITZ, Danielle. (I)Mobilidade na cidade de São Paulo. **Estudos Avançados,** São Paulo, v. 25, n. 71, p. 89-108, abr. 2011. Disponível em: http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0103-40142011000100007&lng=en&nrm=iso. Acesso: 04/02/202.

ROSIN, Lucas Bravo; LEITE, Cristiane Kerches da Silva. **A bicicleta como resistência: o paradigma rodoviarista e o papel do ativismo ciclista no município de São Paulo/SP.** Cad. Metrop., São Paulo , v. 21, n. 46, p. 879-902, Dec. 2019 . Available from <http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S2236-99962019000300879&lng=en&nrm=iso>. access on 16 Feb. 2020. Epub Aug 15,

2019. https://doi.org/10.1590/2236-9996.2019-4609.

SALDIVA, P. **Vida Urbana e Saúde:** Os desafios dos habitantes das metrópoles. São Paulo: Editora Contexto, 2018.

_____. Quem mora na periferia recebe a maior dose de poluição, alerta médico especialista em saúde ambiental. [Entrevista concedida a] Mariana Alvim. **BBC News Brasil**, São Paulo, set. 2019
Disponível em: <https://www.bbc.com/portuguese/geral-49539125#:~:text=tem%20mais%20polui%C3%A7%C3%A3o.-,Mas%20quem%20leva%20o%20carbono%20nos%20pulm%C3%B5es%3F,(a%20poluentes)%20s%C3%A3o%20maiores> Acesso em: 08/09/2019.

SANTOS, Milton. **A Natureza do Espaço:** Técnica e Tempo, Razão e Emoção / Milton Santos. - 4. ed. 2. reimpr. - São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2006.
_____. **Técnica, Espaço e Tempo:** Globalização e Meio Técnico-Científico Informacional. São Paulo: Hucitec, 1994.

SÃO PAULO (Município). **Plataforma Geosampa.** Mapa Digital da Cidade de São Paulo. Disponível em: <http://geosampa.prefeitura.sp.gov.br/PaginasPublicas/_SBC.aspx#>.

Acesso em: 28 jun. 2022.

_____. Secretaria de Finanças. **Projeto de Lei de Diretrizes Orçamentárias 2017**. São Paulo: Prefeitura, 2016.
Disponível em: <http://orcamento.sf.prefeitura.sp.gov.br/orcamento/uploads/2017/PLDOAnexos.pdf> - Acesso em:20/07/2018.

_____. Secretaria de Mobilidade e Transportes. **PlanMob/2015 SP**. São Paulo: Prefeitura, 2015
Disponível em: <https://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/upload/chamadas/planmobsp_v072__1455546429.pdf> Acesso em: 23/12/2019.

_____. Secretaria de Mobilidade e Transportes. CET - Companhia de Engenharia de Tráfego. **Mapa de Infraestrutura Cicloviária.** São Paulo: Prefeitura, ____. Disponível em: <http://www.cetsp.com.br/consultas/bicicleta/mapa-de-infraestrutura-cicloviaria.aspx> - Acesso em: 20/07/2018.

_____. Secretaria de Mobilidade e Transportes. CET - Companhia de Engenharia de Tráfego. **Plano Cicloviário de São Paulo.** São Paulo: Prefeitura, 2019.
Disponível em: <

http://www.cetsp.com.br/media/866356/planocicloviariodesaopaulo_2019.pdf>. Acesso em: 20/07/2019.

STÅHLE, Alexander. **Closer Together:** This Is the Future of the Cities. Translation: Katarina Trodden. Årsta: Dokument Press, 2016.

SENNETT, R. **Carne e Pedra**; o corpo e a cidade na civilização ocidental. 5a edição. Rio de Janeiro: Record, 2008.

Setúbal cria a 1ª pista para bicicleta. **O Estado de S. Paulo, [online],** São Paulo, Geral, p. 30, 28 out. 1975. Disponível em: < https://acervo.estadao.com.br/pagina/#!/19751028-30857-nac-0030-999-30-not>. Acesso em: 21 jul. 2019.

SILVA, Ayrton Camargo. O extermínio do bonde em São Paulo como política pública. **Revista dos Transportes Públicos,** ANTP. São Paulo: ANTP, Ano 34, nº 129, 2011.

SIMÖES JÚNIOR, José Geraldo. **O setor de obras públicas e as origens do urbanismo na cidade de Säo Paulo**. Dissertação (Mestrado em Administração) - Escola de Administração de Empresas de São Paulo - Fundação Getúlio Vargas, 1990.

SINGER, André. Brasil, junho de 2013, classes e ideologias cruzadas. **Novos Estudos CEBRAP**, São Paulo, n. 97, p. 23-40, nov. 2013. Disponível em <http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0101-33002013000300003&lng=en&nrm=iso> Acessado em 09/02/2020.

SMITH, Neil. **A gentrificação generalizada:** de uma anomalia local à "regeneração" urbana como estratégia global. In: BIDOU-ZACHARIASEN, C. (Org.), De volta à cidade. Dos processos de gentrificação às políticas de "revitalização" dos centros urbanos. São Paulo: Annablume, 2006.

SOARES, Eliane Veras, e MUTZENBERG, Remo. Entrevista com Alberto da Costa e Silva. **Revista Civitas de Ciências Sociais**. Dossiê: Diálogos do Sul. Volume 14, número 1 – janeiro a abril de 2014.

SOUZA, Yuri Vasquez. **Quando as rodas conquistam a cidade: cultura, tensões, conflitose 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.

TAUNAY, Affonso de E. **HISTÓRIA DA CIDADE DE SÃO PAULO**. Brasília: Edições do Senado Federal – Vol. 23, 2004.

THE GUARDIAN. How Amsterdam became the bicycle capital of the world?. Sessão Cities. **The Guardian:** UK, 2015. Disponível em: < https://www.theguardian.com/cities/2015/may/05/amsterdam-bicycle-capital-world-transport-cycling-kindermoord > Acesso em: 22/02/2020.

TOLEDO, Caio Navarro de. **O Governo Goulart E o Golpe de 64**. 6 EDIÇÃO. São Paulo: Brasiliense, 1985.

UNITED NATIONS. **Report of the United Nations Conference On The Human Environment**. UN: Stockholm, 1972.

VAN DER ZEE, Renate. **How Amsterdã became the bicycle capital of the world**?. Sessão Cities. The Guardian: UK, 2015. Disponível em: <https://www.theguardian.com/cities/2015/may/05/Amsterdã-bicycle-capital-world-transport-cycling-kindermoord> Acesso em: 22/02/2020.

VAN DUYN, Roel. **Provo**: De geschiedenis van de provotarische beweging 1965-1967. Amsterdã: Meulenhoff, 1985.

VARGAS, H. C. **O Lugar, a arquitetura e a imagem do comércio**. São Paulo: Editora Senac São Paulo, 2001.

VIANNA. G. S. B.; YOUNG, C. E. F. Em busca do tempo perdido: uma estimativa do

produto perdido em trânsito no brasil. **Revista de Economia Contemporânea.** Rio de Janeiro, v.19, n.3, p. 403-416, 2015.

VIÉGAS, M. Metrô de **São Paulo:** Uma Agenda de Projeto. monografia de conclusão do curso de Pós-graduação da Escola da Cidade - Arquitetura, Educação e Sociedade. São Paulo: [AES], 2015. Disponível em: <https://bauaes.wordpress.com/2016/01/06/mariana-viegas-monografia/>. Acesso em: 20 jul. 2017.

VIEIRA, Vitor. Ciclismo existe, o Brasil já sabe. **O Estado de S. Paulo [online],** São Paulo, Acervo Estadão, 12 set. 1976. Disponível em: <https://acervo.estadao.com.br/pagina/#!/19760912-31128-nac-0059-999-59-not/tela/fullscreen> Acesso em: 25 jul. 2022.

VILLAÇA, F. **O espaço Intra-Urbano no Brasil.** São Paulo: Studio Nobel, FAPESP, Lincoln Institute, 1998.

XAVIER, D. **Arquitetura Metropolitana.** São Paulo: Annablume, FAPESP, 2007.

ZIONI, Silvana. Do Plano da Light à Comissão de Estudos de Transporte Coletivo: o transporte urbano sai dos trilhos. In SOMEKH, Nadia; CAMPOS, Cândido Malta (orgs). A cidade que não pode parar: planos urbanísticos de São Paulo no século XX. São Paulo: Editora Mackpesquisa, 2002

LEIS

BRASIL. Ministério das Cidades, Secretaria da Mobilidade Urbana – SEMOB: Código de Trânsito Brasileiro – Lei Federal 9.503 / 1997

_____. Ministério das Cidades, Secretaria da Mobilidade Urbana – SEMOB: "**Lei** da Mobilidade Urbana – Lei Federal 12.587 / 2012.

_____. (2001b) Planejamento Cicloviário: Diagnóstico Nacional. Empresa Brasileira de Planejamento de Transportes, Brasília: Ministério dos Transportes.

_____. Lei Federal n° 10.257, de 10 de julho de 2001, Estatuto da Cidade. Regulamenta os artigos 182 e 183 da Constituição Federal, estabelece diretrizes gerais da política urbana e dá outras providências.

_____. Lei Federal n° 12.527, de 18 de novembro de 2011, Lei de Acesso à Informação. Regula o acesso a informações previsto no inciso XXXIII do art. 5º, no inciso II do § 3º do art. 37 e no § 2º do art. 216 da Constituição Federal; altera a Lei nº 8.112, de 11 de dezembro de 1990; revoga a Lei nº 11.111, de 5 de maio de 2005, e dispositivos da Lei nº 8.159, de 8 de janeiro de 1991; e dá outras providências.

_____. Lei Federal n° 9.503, de 23 de setembro de 1997. Institui o Código de Trânsito Brasileiro.

_____. Projeto de Lei Federal n° 1.687, de 02 de agosto de 2007. Institui as diretrizes da política de mobilidade urbana e dá outras providências.

SÃO PAULO, Estado. Lei nº 10.095, de 26 de novembro de 1998. Dispõe sobre o Plano Cicloviário do Estado de São Paulo e dá outras providências.

SÃO PAULO, Prefeitura. Lei nº 16.547, de 21 de setembro de 2016. Institui o Programa Bike SP no âmbito do Município de São Paulo. São Paulo, SP, set 2016.

_____. Lei Municipal n° 10.334, de 13 de julho de 1987. Cria Áreas Especiais de Tráfego - AET, fixa regras para sua implantação em diferentes áreas do Município; estabelece normas destinadas a estacionamento de veículos; altera e complementa dispositivos das Leis n°8.266, de 20 de junho de 1975, e n°8.881, de 29 de março de 1979, e dá outras providências.

_____. Lei Municipal n° 10.506, de 04 de maio de 1988. Dispõe sobre obras e serviços a serem executados no sistema viário em decorrência da implantação de empreendimentos particulares, e dá outras providencias.

_____. Lei Municipal nº 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 Municipal nº 11.730 de 9 de março de 1995. Institui a ciclovia do belenzinho, e da outras providencias.

_____. Lei Municipal nº 12.400 de 3 de julho de 1997. Institui a Ciclovia da Moóca, e dá outras providências.

_____. Lei Municipal n° 13.430, de 13 de setembro de 2002. Institui o Plano Diretor Estratégico e o Sistema de Planejamento e Gestão do Desenvolvimento Urbano do Município de São Paulo.

_____. Lei Municipal n° 13.885, de 25 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 Municipal nº 14.266, de 6 de fevereiro de 2007, (Projeto de Lei nº 599/05, do Vereador Chico Macena - PT). Dispõe sobre a criação do Sistema Cicloviário no Município de São Paulo e dá outras providências.

_____. Lei Municipal n° 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 n°13.430/2002.

_____. Lei Municipal nº 16.885 de 16 de abril de 2018. Cria o Sistema Cicloviário do Município de São Paulo – SICLO, revoga a Lei nº 14.266, de 06 de fevereiro de 2007, e dá outras providências.

FOTO 30 - Massa Crítica contra as retiradas de ciclovias na gestão de João Doria PSDB - 2017
Foto do autor