ODIR ZÜGE JUNIOR

Cicloativismo Paulistano: Uma investigação Jurídico-fenomenológica

Tese de Doutorado

Orientador: Professor Associado Liv. Doc. Ari Marcelo Solon

UNIVERSIDADE DE SÃO PAULO
FACULDADE DE DIREITO
São Paulo-SP
2015

ODIR ZÜGE JUNIOR

RESUMO

Odir Züge Junior. Cicloativismo Paulistano: Uma investigação Jurídico-Fenomenológica. 2015. 105 folhas. Doutorado. Faculdade de Direito, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2015.

A tese descreve um movimento social que defende a adoção de políticas públicas de fomento ao uso de bicicletas como meio de transporte na cidade de São Paulo. Foram formadas três associações e inúmeros coletivos informais, e após uma fase de pressão pública por meio de protestos diversos (que vão de massas críticas e/ou bicicletadas à afixação de sinalização de trânsito ilegal) e utilizando-se de falas fundadas em legislação, conseguiu estabelecer canais de comunicação com o poder público e obteve a implantação de estrutura cicloviária na cidade, mas mantém-se ativo por entender não ter alcançado seus objetivos ainda, de modo que permanece a pressionar o poder público, embora de outras formas, mas com o constante argumento da defesa da vida digna.

Palavras-chave: Movimentos Sociais e Direito. Cicloativismo. Massa Crítica.

ABSTRACT

Odir Züge Junior. Bicycle Activism in São Paulo: A Legal and phenomenological research. 2015. 106 pages. Doctorate. Faculdade de Direito – Faculty of Law, University of São Paulo, São Paulo, 2015.

The present thesis describes a social movement that advocates the adoption of public policies in order to promote the use of bicycles as a means of transport in the city of São Paulo. Three associations and numerous informal collectives has been formed, and after a public pressure phase through several forms of protests (ranging from critical masses and / or bike rides, illegal traffic signaling) and making use of speeches founded in the law, it could then establish channels of communication with the government and

has obtained the implementation of cycling structure in the city. Yet the Bicycle Activism in São Paulo remains vivid for not understanding it has achieved its goals, so it continues to press the government authorities in different ways with the argument to fight for a dignified life.

Keywords: Social Movements and Law. Bicyle Activism. Critical Mass.

INTRODUÇÃO

Esta pesquisa trata da descrição de um movimento social específico que age em São Paulo. Tratamos dos chamados cicloativistas, grupos de pessoas que se utilizam da bicicleta como veículo de transporte e lazer e promovem seu uso principalmente como meio de transporte legítimo, pressionando o poder público no sentido de promover políticas de segurança e implantação de normas jurídicas já existentes, além da produção de outras normas jurídicas que tratem do mesmo assunto.

Embora se possa citar a ação de grupos semelhantes em outras cidades ao redor do planeta (uma vez que esse movimento tem contornos internacionais), limitar-nos-emos a pesquisar à análise de como o movimento age na cidade de São Paulo, dada a impossibilidade de analisar em profundidade a ação de outros grupos em outros locais e tendo em vista que notamos haver grupos semelhantes agindo em grandes metrópoles do assim chamado mundo ocidental, havendo inclusive comunicação entre esses grupos, seja para troca de informações, seja para contato presencial.

O movimento tem por característica, no que pudemos notar em São Paulo e em outras metrópoles por nós visitadas, uma extrema horizontalidade, para não dizer fragmentariedade, e uma capilaridade que permite afirmar possuir hoje participantes em todos os bairros da cidade.

Mas é necessário diferenciar ciclista de cicloativista, bem como descrever o movimento e sua forma inteligente de utilizar o aparato jurídico legal com fins políticos, com um êxito raro, e desproporcional ao seu tamanho, seja quantificado em número de ativistas, seja qualificado pelo seu poder econômico (aliás, ínfimo), levando-se em conta outros movimentos sociais na cidade.

Este trabalho trata dessa descrição: como se articulou um movimento social que atua numa área específica, os transportes urbanos, e como ele passou a utilizar desde ações midiáticas até pressões políticas passando por ações junto ao aparato jurisdicional, de forma a atingir objetivos na promoção de sua causa, portanto descrevendo tanto suas bandeiras quanto seus métodos e a forma como esses métodos se utilizam do aparato jurídico-legal ou é reprimido por ele.

CONCLUSÃO

Movimentos sociais não se caraterizam apenas por pleitos referentes ao atendimento de necessidades básicas. A sociedade contemporânea tornou complexa a relação entre os habitantes das cidades, assim como fez aflorar, a partir de maio de 1968, novas formas de movimentos sociais que vão além dos pleitos políticos e econômicos, mas também abrangem questões culturais, relativas às possibilidades que a vida apresenta.

Todavia, há pleitos que derivam de condições pré-existentes, tais como as de gênero, orientação sexual e etnia, e aquelas que derivam das escolhas efetuadas pelo ente humano. Escolhas estas que, por sua vez, levam a consequências, ora desejadas, ora a se combater.

Movimentos sociais surgem quando o ente humano percebe o outro em igual ou semelhante condição, lançado ao mundo da mesma forma, e, com esse outro, junto a esse outro, age com e de forma a, de algum modo, atingir outro ponto no horizonte, a mudar as condições nas quais está imerso e eventualmente enredado.

Neste movimento que analisamos em ação no Município de São Paulo, percebemos, após participar de centenas de eventos, ouvir mais de uma centena de participantes, analisar mais de dez anos de comunicações registradas no hiperespaço e, infelizmente, também participar de ritos fúnebres de ativistas que tombaram sem lograr mudar a situação de risco a qual estão expostos por uma escolha (que, ao contrário de outras, não acarreta ônus ambiental à cidade de qualquer forma), que o movimento soube organizar-se sem no entanto hierarquizar-se. E, no entanto, embora com um reduzido número de ativistas e sem poder econômico, soube utilizar-se da lei como argumento, não como ferramenta para, com ajuizamento de ações, forçar medidas, mas como soma na construção de um discurso poderoso ao qual o poder público de alguma forma dobrou-se.

É fato que esse movimento nunca se valeu de um discurso explicitamente ancorado nos Direitos Humanos, mas com a paciência e firmeza de quem não tem nada a perder, pois o risco de morte constantemente se faz lembrar, foi paulatinamente desconstruindo discursos contrários a ponto de tornar a sua fala, se não hegemônica, incontestável em diversos meios.

Por outro lado, a organização horizontal não-hierarquizada decorreu no mais das vezes da percepção de que a presença da morte se apresenta a todos, e a posse de artefatos mais caros ou baratos não resulta em proteção maior ou menor, pois o uso da bicicleta como transporte, mais do que como lazer, permite uma percepção da cidade e seus caminhos com uma visão que vá além dos limites de visada representados pelas bordas de uma janela de veículo automotor. Assim, não há o que desnivele seus participantes, segundo suas falas.

Por isso, as diversas formas de organização usadas, sejam os informais coletivos, as mais formalizadas associações, os aparentemente espontâneos enxameamentos, as atividades econômicas colaborativas, no mais das vezes não sobrepõem atuações, mas

agem coordenadamente, complementando a atuação uma das outras. E sempre com uso intenso das ferramentas de comunicação.

Esse movimento soube como poucos usar as ferramentas recentes de comunicação proporcionadas pelo avanço da tecnologia. Se nunca na história da humanidade tivemos tanta capacidade de comunicação, paradoxalmente isso não se refletiu em geral em aumento de contato, de diálogo. Mas não nesse movimento que usou essas ferramentas e usando de argumentos fortes, para defender uma escolha feita por seus participantes, mas que traz benefícios até para quem destas escolhas não partilha.

Cicloativistas são, proporcionalmente ao tamanho de seus grupos, um dos movimentos sociais mais eficientes em São Paulo, mas não só em São Paulo. O movimento tem contornos internacionais, para o bem e para o mal, pois não importa onde, não importa quando, não importa quem, o ciclista é sempre a peça mais frágil do intricado quebra-cabeça das ruas de uma cidade.

É fato que, como diversos movimentos sociais contemporâneos, sua luta foi, no mais das vezes, para a efetivação de legislações protetivas já existentes. Mas ao contrário de outros movimentos sociais, sua característica principal deriva de uma escolha e sua luta é poder exercer essa possibilidade de vida escolhida, como tal: vida. Sendo todas as demais pautas ancoradas nessa defesa da vida, explícita ou implicitamente.

Assim, como outros movimentos sociais, procurou estabelecer um canal de comunicação com o poder público, e o fez de forma eficiente, e hoje trabalha para solidificar esse canal, transformando-o numa forma de participação pública nas decisões de gestão que afetam as políticas de transporte não-motorizado na cidade de São Paulo. Sempre no sentido de construir outra forma de se habitar a cidade, que não essa na qual fomos lançados. Talvez uma forma mais suave de se construir e habitar, mas só o tempo dirá.

REFERÊNCIAS

AGAMBEN, Giorgio. *Homo Sacer:* o poder soberano e a vida nua I. Tradução de Henrique Burigo. 2ª ed. Belo Horizonte: UFMG, 2010.

ALARCON, Daniela. *Polícia reprime ciclistas durante ato da Pedalada Pelada em SP; quatro são detidos*. UOL Notícias, 13 de março de 2010. Disponível em: <http://noticias.uol.com.br/cotidiano/ultimas-noticias/2010/03/13/policia-reprime-ciclistas-durante-ato-da-pedalada-pelada-quatro-sao-detidos.htm>. Acesso em 10 de janeiro de 2014.

APOCALIPSE MOTORIZADO. Disponível em < http://www.apocalipsemotorizado.net/>. Acesso em 10 de janeiro de 2015.

BAUMAN, Zygmunt. *Confiança e medo na cidade.* Tradução de Eliana Aguiar. Rio de Janeiro: Jorge Zahar Ed., 2009.

BENICCHIO, Thiago. Entrevistas em 08 de novembro de 2014, entre outras, especialmente durante bicicletadas a partir de 2009.

BICICLETADA. Disponível em <http://bicicletada.org/>. Acesso em 20 de janeiro de 2014.

BIKEONELIST. Disponível em <https://br.groups.yahoo.com/neo/groups/bike/info>. Acesso em 21 de outubro de 2014.

BLUE, Elly. *Bikenomics:* How Bicycling Can Save The Economy. Portland: Microcosm Publishing, 2013.

BONATELLI, Circe. *Serra promete 400 km de vias para bicicletas.* Estado de São Paulo: Eleições. 14 de julho de 2012. Disponível em <http://politica.estadao.com.br/noticias/geral,serra-promete-400-km-de-vias-para-bicicletas,900292> . Acesso em 10 de janeiro de 2014.

BRUNS, Ricardo Lacerda. Entrevistas em março de 2010 e 09 de dezembro de 2012 .

CARLSSON, Chris (org.). *Shift Happens! Critical mass at 20*. San Francisco: Full Employments Books, 2012.

_____. Entrevista em 14 de fevereiro de 2014 (em Curitiba).

CARUSO, Raimundo C. (Org). *O Planejamento Urbano e a Crise das Cidades*. Florianópolis: Officio, 2010.

CASTORIADIS, Cornelius. *A Instituição imaginária da sociedade.* Tradução de Guy Reynaud. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1982.

CENTRO DE MÍDIA INDEPENDENTE. Disponível em <http://www.indymedia.org/or/static/about.shtml>. Acesso em 16 de setembro de 2014.

CICLOCIDADE *Virada da bicicleta em Nova York mostra semelhanças impressionantes com a experiência paulistana.* Notícias. Disponível em: <http://www.ciclocidade.org.br/noticias/627-conversa-jon-orcutt>. Acesso em 09 de dezembro de 2014.

COMPANHIA DE ENGENHARIA DE TRÂNSITO. *Bicicleta:* um meio de transporte. Disponível em <http://www.cetsp.com.br/consultas/bicicleta/bicicleta-um-meio-de-

transporte.aspx>. Acesso em 29 de janeiro de 2015.

COMPANHIA DO METROPOLITANO DE SÃO PAULO - METRÔ. *Pesquisa de mobilidade da região metropolitana de São Paulo.* Disponível em <http://www.metro.sp.gov.br/pdf/mobilidade/pesquisa-mobilidade-2012.pdf>. Acesso em 03 de julho de 2014.

COPPEDE, Dulce Ricciardi. Entrevista em 03 de setembro de 2012.

CRUZ, Willian. CET-SP se compromete a multar motoristas que colocarem ciclistas em risco. *Vá de Bike.* 5 de abril de 2012. Disponível em <http://vadebike.org/2012/04/cet-sp-se-compromete-a-multar-motoristas-que-colocarem-ciclistas-em-risco/>. Acesso em 02 de janeiro de 2015.

DATAFOLHA. *Termômetro Paulistano - avaliação das Ciclovias - PO813752 16 e 17/09/2014.* Em 22 de setembro de 2014. Disponível em <http://media.folha.uol.com.br/datafolha/2014/09/22/termometro_paulistano.pdf>. Acesso em 10 de janeiro de 2015.

DELEUZE, Gilles. *Conversações, 1972-1990*. Tradução de Peter Pál Pelbart. São Paulo: Ed. 34, 1992.

DELEUZE, Gilles; GUATTARI, Félix. *Mil platôs:* capitalismo e esquizofrenia. Tradução de Aurélio Guerra Neto e Célia Pinto Costa. Rio de Janeiro: Ed. 34, 1995.

DIEHL, Juliana. Entrevistas em 07 de setembro de 2010 e 23 de maio de 2011.

DURAN, Sabrina. Entrevista em 30 de novembro de 2013.

FALZONI, Renata. Entrevistas em 08 de dezembro de 2010, 14 de janeiro de 2012 e 14 de fevereiro e 2014 (em Curitiba), entre outras.

_____. Bicicleta Brasil - Pedalar é um Direito. *Bike é Legal*. 29 de agosto de 2013. Disponível em <http://espn.uol.com.br/noticia/352299_bicicleta-brasil-pedalar-e-um-direito-bike-e-legal>. Acesso em 02 de agosto de 2014.

_____. Discurso na Câmara Municipal de São Paulo, em 08 de dezembro de 2010. Disponível em <https://www.youtube.com/watch?v=AJoupWvcIgg (parte 1) e https://www.youtube.com/watch?v=1s6b0qbudQc> (parte 2). Acesso em 10 janeiro de 2015.

FOCHESATO, Federica Giovanna. Entrevista em 13 de fevereiro de 2014 (em Curitiba).

FOLHA DE SÃO PAULO. *Ciclistas pedalam nus em protesto na avenida Paulista*. 10 de março de 2012. Disponível em <http://www1.folha.uol.com.br/cotidiano/2012/03/1060134-ciclistas-pedalam-nus-em-protesto-na-avenida-paulista-em-sp.shtml>. Acesso em 10 de janeiro de 2014.

FOUCAULT, Michel. *Microfísica do poder.* Tradução de Roberto Machado. Rio de Janeiro: Graal, 1979.

_____. *Vigiar e punir:* nascimento da prisão. Tradução de Raquel Ramalhete. Petrópolis: Vozes, 1987.

GADAMER, Hans-Georg. *Verdade e método*. Tradução de Flávio Paulo Meurer. Petrópolis: Vozes, 1997.

GRILO, Marcelo Império. Entrevista em 21 de fevereiro de 2012, em Joanópolis.

GUAMACCIA, Matteo. *Provos:* Amsterdam e o nascimento da contracultura. Trad. Leila de Souza Mendes. São Paulo: Conrad Editora do Brasil, 2000.

HADDAD, Fernando. *Programa de Governo*. 2012. Disponível em <http://pensenovotv.com.br/files/Programa_de_Governo_Haddad.pdf>. Acesso em 10 de janeiro de 2014.

HARDT, Michael; NEGRI, Antonio. *Império*. Tradução de Berilo Vargas. 6ª ed. Rio de Janeiro: Record, 2004.

_____. *Multidão*. Tradução de Clóvis Marques. 2ª ed. Rio de Janeiro: Record, 2012.

HEIDEGGER, Martin. *Ensaios e conferências.* Tradução de Emmanuel Carneiro Leão, Gilvan Fogel e Márcia Sá Cavalcante Schuback. Petrópolis: Vozes, 2001.

_____. *Introdução à filosofia.* Tradução de Marco Antonio Casanova. São Paulo: Martins Fontes, 2008.

_____. *Ser e Tempo*. Tradução, organização, notas prévias e anexos: Fausto Castilho. Campinas: Unicamp/Petrópolis, Vozes, 2013.

HURÉ, Maxime. *Les réseaux transnationaux du vélo Gouverner les politiques du vélo en ville. De l'utopie associative à la gestion par des grandes firmes urbaines (1965-2010)*. 2013. 565 f. Tese (Doutorado em Ciência Política). Université Lyon 2 Lumière, Lyon, 2013.

INSTITUTE FOR TRANSPORTATION AND DEVELOPMENT POLICY (ITDP). Disponível em <https://www.itdp.org/>. Acesso em 20 de janeiro de 2015.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. *Estimativas da População Residente no Brasil e Unidades da Federação com data de referência em 1º de julho de 2014.* Disponível em <ftp://ftp.ibge.gov.br/Estimativas_de_Populacao/Estimativas_2014/estimativa_dou_2014.pdf>. Acesso em 10 de janeiro de 2015.

KELSEN, Hans. *Teoria Pura do Direito*. Tradução de João Baptista Machado. São Paulo: Martins Fontes, 1987.

KIERKGAARD, Sören. *Conceito de Angústia.* Tradução de Eduardo Nunes Fonseca e Torrieri Guimarães. São Paulo: Hemus, 2007.

LAURENT, Camille. Entrevista em fevereiro de 2013.

MAMAN, Jeanette Antonios. *Fenomenologia Existencial do Direito:* crítica do pensamento jurídico brasileiro. São Paulo: Edipro, 2000.

MIGUEL, Roberson. Entrevista em 30 de novembro de 2013 e 10 de março de 2014.

MINETA TRANSPORTATION. *Public Bikesharing in North America During a Period of Rapid Expansion:* Understanding Business , Models, Industry Trends and User Impacts. Disponível em <http://transweb.sjsu.edu/PDFs/research/1131-public-bikesharing-business-models-trends-impacts.pdf>. Acesso em 09 de dezembro de 2014, p. 25.

MIRANDA, Antonio Carlos N. et al. *Brasil não motorizado:* coletânea de artigos sobre mobilidade urbana. Curitiba: LaBmol, 2013.

NEGRI, Antonio. *O poder constituinte:* ensaio sobre as alternativas da modernidade. Tradução de Antonio Pilatti. Rio de Janeiro: DP&A, 2002.

NOGUCHI, Talita. Entrevista em 16 de fevereiro de 2013.

PASQUALINI, André. Entrevistas diversas, desde 2000.

POLI, Mariana. Pedalada de Pelados acaba em prisão na Paulista. *Folha de São Paulo*. 14

de junho de 2008. Disponível em <http://www1.folha.uol.com.br/agora/policia/pl1506200801.htm>. Acesso em 10 de janeiro de 2014.

REALE, Miguel. *Teoria tridimensional do direi*to. 5ª ed. São Paulo: Saraiva, 1994.

RISEUP. Disponível em <https://help.riseup.net/en>. Acesso em 20 de janeiro de 2015.

ROLNIK, Raquel; SOMEKH, Nádia; KOWARICK, Lúcio (orgs). *São Paulo:* crise e mudança. São Paulo: Braziliense, 1990.

RYOKI, André; ORTELLADO, Pablo. *Estamos vencendo!:* resistência global no Brasil. São Paulo: Conrad Editora do Brasil, 2004.

SALDAÑA, Paulo. Trânsito de SP já causa perdas de R$ 50 bi ao ano. *Estado de São Paulo.* 26 de novembro de 2012. Disponível em <http://sao-paulo.estadao.com.br/noticias/geral,transito-de-sp-ja-causa-perdas-de-r-50-bi-por-ano-imp-,965157>. Acesso em 15 de setembro de 2014.

SARTRE, Jean-Paul. *O ser e o nada:* Ensaio de ontologia fenomenológica. Tradução de Paulo Perdigão. Petrópolis: Vozes, 2007.

SCHEIN, Rachel. *Ciclistas sinalizam pontes com placas de compartilhamento em São Paulo.* Disponível em <http://vadebike.org/2013/12/placa-carro-bicicleta-compartilhe-ponte-disco-vinil-lp/>. Acesso em 10 de janeiro de 2015.

SOLON, Ari Marcelo. *Dever jurídico e teoria realista do direito.* Porto Alegre: Sergio Antonio Fabris, 2000.

_____. *Teoria da soberania como problema da norma jurídica e da decisão.* Porto Alegre: Sergio Antonio Fabris, 1997.

TATTO, Jilmar. Entrevista em 23 de setembro de 2009.

TRANPORTE ALTERNATIVO. Disponível em <http://www.ta.org.br/>. Acesso em 20 de janeiro de 2015.

UOL NOTÍCIAS. *Panicat leva banho de tinta de manifestante em gravação.* 09 de março de 2013. Disponível em: <http://televisao.uol.com.br/noticias/redacao/2013/03/09/panicat-leva-banho-de-tinta-de-manifestante-em-gravacao.htm>. Acesso em 22 de agosto de 2014.

VÁ DE BIKE. Disponível em <http://vadebike.org>. Acesso em 20 de janeiro de 2015.

WITTGENSTEIN, Ludwig. *Tratactus Logico-Philosophicus.* Tradução de Luiz Henrique Lopes dos Santos. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2001.