

**UNIVERSIDADE DE SÃO PAULO  
FACULDADE DE FILOSOFIA, LETRAS E CIÊNCIAS HUMANAS  
DEPARTAMENTO DE ANTROPOLOGIA  
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM ANTROPOLOGIA  
SOCIAL**

LUCAS LOPES DE MORAES

**“Pedalar é um ato político”: controvérsias em torno das ciclovias paulistanas**

Versão corrigida

**São Paulo  
2021**

LUCAS LOPES DE MORAES

**“Pedalar é um ato político”: controvérsias em torno das ciclovias paulistanas**

Versão corrigida

Tese apresentada ao Programa de Pós-graduação do Departamento de Antropologia da Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da Universidade de São Paulo como parte dos requisitos para a obtenção do título de Doutor em Ciências Sociais (Antropologia Social).

Orientador: Professor Titular José Guilherme Cantor Magnani

**São Paulo  
2021**

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

Catálogo na Publicação  
Serviço de Biblioteca e Documentação  
Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da Universidade de São Paulo

M827p Moraes, Lucas Lopes de  
"Pedalar é um ato político": controvérsias em  
torno das ciclovias paulistanas / Lucas Lopes de  
Moraes; orientador José Guilherme Cantor Magnani -  
São Paulo, 2021.  
300 f.

Tese (Doutorado)- Faculdade de Filosofia, Letras e  
Ciências Humanas da Universidade de São Paulo.  
Departamento de Antropologia. Área de concentração:  
Antropologia Social.

1. Antropologia Urbana. 2. Mobilidade Urbana. 3.  
Ciclismo. 4. Modo de vida. 5. Antropologia Cultural e  
Social. I. Magnani, José Guilherme Cantor, orient.  
II. Título.

**Aprovado em:** 27/10/2021

**Banca examinadora:**

Profa. Dra. Bianca Freire-Medeiros  
FFLCH-USP – Departamento de Sociologia

Prof. Dr. Alexandre Barbosa Pereira  
UNIFESP – Campus Guarulhos

Prof. Dr. Giancarlo Marques Carraro Machado  
Unimontes – MG – Departamento de Ciências Sociais

**Atesto minha concordância com a versão corrigida:**

A handwritten signature in black ink that reads "José Guilherme Cantor Magnani". The signature is written in a cursive style with a large initial 'J'.

Professor Titular José Guilherme Cantor Magnani

## RESUMO

MORAES, L. L. **“Pedalar é um ato político”**: **controvérsias em torno das ciclovias paulistanas**. Tese (Doutorado). da Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, 2021.

Iniciada em 2016, essa pesquisa tratou de observar e descrever as disputas em torno da implantação de um Sistema Cicloviário na cidade de São Paulo, envolvendo enunciados e práticas de ciclistas e seus coletivos sobre as mobilidades paulistanas. Tais questões associam-se a uma disputa que ganhou força e visibilidade desde as ações mais expressivas da gestão municipal de Fernando Haddad (2013-2016), que além da ampliação da malha cicloviária, investiu em corredores de ônibus, na diminuição da velocidade máxima do trânsito e na "abertura" aos pedestres de grandes avenidas aos domingos. Com a eleição de João Dória e Bruno Covas à prefeitura em 2016, e suas propostas de campanha de “Acelerar São Paulo”, tais controvérsias se aqueceram.

Observações de campo realizadas durante audiências públicas e manifestações permitiram descrever a maneira como as experiências cotidianas de ciclistas paulistanos são mobilizadas como modo de legitimar exigências de transformação dos espaços da cidade e das estruturas de mobilidade urbana. Essas traduções constantes colocam em relação diferentes modos de vida e concepções sobre a cidade, que demonstram que a cidade também é espaço de disputa política por visibilidade. Os trajetos para o trabalho, atividades de lazer e afazeres cotidianos aparecem como práticas que, ao serem realizadas pedalando, legitimam a presença do ciclista no ambiente urbano e forçam sua passagem e ocupação em espaços antes segregados e idealizados para a circulação dos carros.

Diante do desdobramento dessas questões e da visibilidade que alcançaram nos últimos anos, buscou-se seguir esses atores “até onde foi possível”, tomando o método etnográfico como norte metodológico, descrevendo as associações, práticas e enunciados de ciclistas e alguns dos coletivos paulistanos, e suas interlocuções com outros atores envolvidos no que foi definida como uma *controvérsia sobre as mobilidades paulistanas*. Uma controvérsia mapeada nos termos propostos por Bruno Latour (2012) e Tommaso Venturini (2010), pois diante do debate por mais ciclovias, pelo direito de mobilidade de ciclistas e bicicletas, atores humanos e não-humanos alcançaram tamanha visibilidade que puderam colocar em questão os próprios modelos sedimentados de cidade e aquilo que poderíamos definir como modos de vida urbanos. Além do arcabouço teórico da Antropologia Urbana recorreu-se ao debate trazido pelos autores do Novo Paradigma das Mobilidades no intuito de debater os sentidos em torno das mobilidades paulistanas e suas implicações nos modos de vida de seus habitantes.

Palavras-chave: Antropologia Urbana. método etnográfico. Ciclovia. Mobilidade. Modo de vida.

## ABSTRACT

MORAES, L. L. **“Cycling is a political act”**: controversies surrounding São Paulo's bike lanes. Tese (Doutorado). da Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, 2021.

Started in 2016, this research aimed to observe and describe the disputes surrounding the implementation of a Cycling System in the city of São Paulo, involving statements and practices of cyclists and their collectives regarding São Paulo mobility. Such issues express a dispute that has gained strength and visibility from the most expressive actions of Mayor Fernando Haddad (2013-2016), who, in addition to expanding the cycling network, invested in bus lanes, reducing the maximum speed of traffic and "opening" large avenues to pedestrians. Sundays. With the election of João Dória and Bruno Covas to mayor in 2016, and their campaign proposals for “Accelerate São Paulo”, such controversies heated up.

Field observations carried out during public hearings and protests allowed us to describe the way in which the daily experiences of cyclists in São Paulo are mobilized as a way to legitimize demands for the transformation of city spaces and urban mobility structures. These constant translations relate different ways of life and conceptions about the city, which demonstrate that the city is also a space of political dispute for visibility. Commuting to work, leisure activities and daily chores appear as practices that, when performed by pedalling, legitimize the presence of cyclists in the urban environment and force their passage and occupation in spaces previously segregated and idealized for the circulation of cars.

Given the unfolding of these issues and the visibility they have achieved in recent years, we sought to follow these actors "as far as possible", taking the ethnographic method as a methodological guide, describing the associations, practices and statements of cyclists and some of the collectives in São Paulo, and their dialogues with other actors involved in what has been defined as a controversy about São Paulo mobilities. A controversy mapped in the terms proposed by Bruno Latour (2012) and Tommaso Venturini (2010), because in the face of the debate for more bike lanes, for the right to mobility of cyclists and bicycles, human and non-human actors raised such visibility that they were able to question the very sedimented models of the city and what we could define as urban ways of life. In addition to the theoretical framework of Urban Anthropology, we resorted to the debate brought by the authors of the New Paradigm of Mobilities in order to debate the meanings surrounding São Paulo's mobility and its implications for the way of life of its inhabitants.

Abstract: Keywords: Urban Anthropology. Ethnographic method. Bicycle lane. Mobility. Way of life.

## **Agradecimentos**

Sou grato aos interlocutores e interlocutoras da pesquisa, por reservarem parte de seu tempo e contribuírem para o desenvolvimento desse trabalho.

Agradeço a José Guilherme Magnani, meu orientador. Soube ser exigente quando foi necessário e compreensivo com as minhas limitações. Uma atitude que poucas vezes pude presenciar durante esses anos nos corredores da Universidade de São Paulo.

Aos meus colegas do LabNAU agradeço as discussões, o compartilhamento de experiências de campo e as leituras.

À Juciele Borges, secretária do PPGAS-USP, pelo auxílio em diversos momentos.

Aos professores Giancarlo Marques Carraro Machado, Alexandre Barbosa Pereira e Bianca Freire-Medeiros, agradeço a leitura e arguição cuidadosas.

Ao meu irmão André Lopes de Moraes sou grato pelo companheirismo de sempre e pelas jogatinas noite a dentro.

Aos meus pais, mesmo à distância, por serem o meu porto seguro.

Por fim, à Bruna Teixeira, por mais de uma década juntos, por me acompanhar durante as inseguranças de fazer um doutorado em meio às exigências do trabalho, por pacientemente me escutar repetindo as mesmas coisas sobre essa pesquisa, por passar um ano inteiro ao meu lado, durante uma pandemia. O mundo tinha acabado lá fora, mas nós dois nos bastamos.

## Sumário

<b>Introdução .....</b>	<b>13</b>
Jornalistas, antropólogos e carros autônomos .....	13
A pesquisa .....	16
Ciclistas, bicicletas e ciclovias nas cidades dos carros.....	22
Mapeando uma controvérsia sobre mobilidade .....	27
Uma virada das mobilidades.....	33
Uma antropologia das mobilidades .....	36
A etnografia de fim de expediente e as situações de campo .....	41
Estrutura da tese.....	46
<b>Capítulo I - Controvérsia aquecida: mobilidades e modos de vida em São Paulo .</b>	<b>48</b>
A ciclovia da Av. Paulista: marcos de uma controvérsia instituída .....	48
Se tem na Paulista, pode ter em qualquer lugar.....	50
Uma situação de partida .....	58
O prefeito das ciclovias .....	61
Sobre vieiras, pescadores franceses, ciclovias e ciclistas paulistanos.....	66
Uma controvérsia sobre as mobilidades paulistanas .....	71
<b>Capítulo II - Mobilidades: automobilidade e ciclomobilidade .....</b>	<b>75</b>
Cem anos agradando o carro?.....	78
Automobilidade como modo de vida .....	89
Uma cidade para as bicicletas.....	93
Bicicletadas na cidade do carro .....	102
Associações, coletivos, institutos .....	106
Constituindo Ciclomobilidade.....	115
<b>Capítulo III - Seguindo os atores .....</b>	<b>124</b>
A <i>bike</i> abriu o mundo pra mim.....	126
A bicicleta traz muita consciência .....	131



A bicicleta me levou a isso .....	134
Você consegue observar mais a cidade .....	138
Eu vim de bicicleta! Ninguém acreditou! .....	142
Isso é violento! Isso não é justo! .....	146
Ciclomobilidade .....	151
<b>Capítulo IV - Nenhum centímetro a menos: da estratégia à tática.....</b>	<b>158</b>
A Câmara Temática de Bicicleta .....	162
Primeira Pedalada Pacífica até a Casa do Prefeito João Dória.....	168
Entre a estratégia e a tática: Os "Ciclistas do Talibã" e as "Cicloguaches" .....	174
A Lei Anticiclovía .....	181
Da tática à estratégia: Uma rua que decide burlar a lei .....	184
<b>Capítulo V - Da tática à estratégia: ocupando as audiências .....</b>	<b>189</b>
Domingos de Moraes .....	190
“Nada contra, muito pelo contrário”: a audiência da Mooca .....	198
As audiências do Plano Cicloviário.....	210
Ciclovias, Ciclistas, idosos, crianças e cadeirantes .....	217
Catadores, Motos, invasores e invisíveis: alguns debates no centro .....	233
São Paulo: Capital Brasileira do Cicloviário.....	240
<b>Capítulo VI - Visibilidades e Invisibilidades.....</b>	<b>247</b>
Da periferia ao centro: #Ciclovía na Periferia .....	252
Nonada, lugar nenhum, lugar algum .....	257
Faixa de Gaza .....	262
Modos de viver e modos de ser morto.....	264
Cultura do compartilhamento .....	280
<b>Apontamentos finais.....</b>	<b>290</b>
<b>Referências .....</b>	<b>296</b>
<b>Bibliografia.....</b>	<b>296</b>
Filmes de documentários .....	307

Leis, projetos de leis, decretos e demais documentos .....	307
--	-----

### **Índice de Figuras**

Figura 1 - Inauguração da Ciclovía da Av. Paulista. Fonte: Acervo do Autor.....	54
Figura 2 - Inauguração da Ciclovía da Av. Paulista. Fonte: Acervo do autor.....	55
Figura 3 - Ciclovía da Av. Paulista. Fonte: Prefeitura Municipal de São Paulo. ....	56
Figura 4 - Extensão da Ciclovía da Avenida Paulista. Fonte: CET.....	56
Figura 5 - Edição da Veja SP nº 2412, de 11 de fevereiro de 2015. Dados apresentados na reportagem foram, mais tarde, utilizados para embasar uma Ação Civil Pública do MPE, para a paralisação da construção de ciclovias na cidade de São Paulo. ....	63
Figura 6 - Aquarela de Jules Martin retratando a inauguração da av. Paulista em dezembro de 1891. Acervo do Museu Paulista da USP. ....	79
Figura 7 - Anúncio de reabertura da av. Paulista em 2021. Prefeitura Municipal de São Paulo. ....	80
Figura 8 - Haddad ao lado de integrante do coletivo Bike Zona Sul em reunião da CTBicicleta em 2016. Foto: Bike Zona Sul. ....	167
Figura 9 - Ciclovía da Rua Dr. Fausto de Almeida Prado Pintado repintada por ciclistas em 15 de março de 2017. Foto: Coletivo Bike Zona Oeste.....	178
Figura 10 - Ciclovía Instalada por ciclistas na Av. Ricardo Jafet. Foto: Divulgação Vá de Bike.....	185
Figura 11 - Ciclovía/ciclofaixa instalada por ciclistas na Av. Ricardo Jafet. Fonte: Divulgação Vá de Bike.....	185
Figura 12 - Publicação feita no Perfil de "Linda Jafet", que se dizia "arrasada" após a Prefeitura apagar a pintura realizada. Fonte: Instagram. ....	187
Figura 13 - Cartaz colocado por ciclistas durante uma bicicletada em 2019. Praça do Ciclista. Foto do autor. ....	213
Figura 14 - Concentração para uma bicicletada. Praça do Ciclista. Foto do autor.....	213
Figura 15 - Cartaz divulgado pela Ciclocidade, com as datas e locais das audiências. Fonte: Ciclocidade.....	218
Figura 16 - Mapa disposto no corredor de entrada para o auditório da audiência. Foto do autor.....	221

Figura 17 - Pessoas aguardando o início da audiência. Foto do autor.....	222
Figura 18 - Ghost bike de Márcia Prado. Avenida Paulista, São Paulo-SP. Foto: Willian Cruz. Fonte: <a href="http://vadebike.org">http://vadebike.org</a> .....	267
Figura 19 - Ghost Bike de Manoel Pereira Torres. Av. Vereador José Diniz, São Paulo-SP. Fonte: <a href="http://vadebike.org">http://vadebike.org</a> .....	269



## Introdução

### **Jornalistas, antropólogos e carros autônomos**

Início esse texto relatando uma situação que, ainda que possa parecer anedótica, considero profícua como apresentação da presente tese. Em julho de 2020 recebi um e-mail da Assessoria de Imprensa da Faculdade de Filosofia, Letras e Ciência Humanas da Universidade de São Paulo consultando-me sobre a possibilidade de ceder uma entrevista a um repórter de uma coluna de Economia, de um dos principais jornais do Estado de São Paulo. A pauta trataria do “Futuro das Cidades” e ele estava interessado em ouvir um antropólogo urbano falar sobre as projeções para as grandes cidades brasileiras dali 30 anos e as transformações nas questões sobre mobilidade urbana.

Um pouco reticente sobre as minhas capacidades de auxiliá-lo, mas curioso para conhecer as inquietações do jornalista, aceitei o convite. Naquele momento, os trabalhos de campo da pesquisa da qual trata o presente texto tinham cessado, tanto pela eminência dos prazos, quanto pela pandemia em curso. Desde março de 2020, quando os primeiros casos de infecção por COVID-19 foram diagnosticados no Brasil, a pandemia só avançava, fazendo cada vez mais vítimas. Contexto, no qual, alguns privilegiados podiam permanecer isolados em suas casas, trabalhando remotamente, e a Prefeitura da Cidade de São Paulo se desdobrava, sem muito sucesso, para conter a circulação de pessoas, reduzindo as linhas de ônibus, trens e metrô, e alterando as regras do Rodízio Municipal de Veículos.

Iniciada em 2016, essa pesquisa de doutorado realizada junto ao Programa de Pós-Graduação em Antropologia Social da USP tratava de observar e descrever as disputas em torno da implantação de um Sistema Ciclovitário na cidade de São Paulo, os enunciados e práticas de ciclistas e seus coletivos sobre as mobilidades em São Paulo e o debate com os demais atores envolvidos nessa questão. Por isso, acredito, o convite chegou até mim.

A intenção do jornalista era projetar as imagens de uma cidade do futuro: em meio ao *home office* da situação da pandemia, ao protagonismo das tecnologias de comunicação, sabendo que o antropólogo pesquisava, entre outras coisas, mobilidade. Ele explicitou seu interesse pelo tema e logo na primeira pergunta mencionou os carros automatizados/autônomos como uma promessa para o futuro. Essa situação serviu, de muitas formas, para a reflexão sobre os argumentos da pesquisa. A preocupação do jornalista, que relacionou o futuro das cidades aos carros automatizados é muito

expressiva da maneira como a noção de cidade (e urbano) é associada frequentemente à maneira como se move nela, ou melhor, a uma maneira específica de se mover por ela. A premissa em entender a cidade do futuro estaria relacionada a tentar imaginar qual carro seria o mais adequado a essa cidade.

Os interlocutores da pesquisa já tinham me alertado, exaustivamente, sobre a “São Paulo carrocêntrica” e como o motorista seria o ator privilegiado do habitar e do se mover. Em diversas situações de campo pude observar o embate entre atores que viam nas ciclovias uma medida descabida, que tirava vagas de estacionamento, estrangulava as vias de circulação, atrapalhava o comércio de uma cidade já saturada e congestionada. Entre os ciclistas, por sua vez, circulavam os enunciados sobre seus deslocamentos diários, descobertas de outras São Paulos e as denúncias sobre o perigo constante de pedalar em uma cidade pensada para motoristas.

Em uma situação de campo, em uma audiência pública na qual era discutida a instalação e permanência de ciclovias na Região Leste de São Paulo, uma moradora pediu a palavra e, em tom indignado, questionou os presentes, principalmente os ciclistas e os defensores das ciclovias: “que cidade vocês estão pensando para o futuro? Hoje vocês são jovens e pedalam, mas e quando ficarem velhos?”. O debate que se desenrolou foi intenso, e essa uma das situações de campo mais reveladoras da pesquisa. Alguns dos presentes, identificando-se como ciclistas, deram respostas que mobilizaram situações do seu cotidiano, seus deslocamentos diários pedalando pela cidade, experiências de um modo de vida relacionado aos itinerários de estar em movimento em lugares muitas vezes hostis à sua presença: como “lugares próprios” dos outros, nos termos das definições de Michel De Certeau (1998). Na mesma situação, alguns, partindo de suas experiências como ciclistas, afirmaram coisas como: “o paradigma da cidade está mudando”, “foram 100 anos dedicados aos carros”.

De volta ao diálogo entre o jornalista e o antropólogo. Um pouco insatisfeito com a minha resposta, pois tentei evidenciar o quanto a questão da mobilidade em São Paulo é complexa e nem de longe poderia ser solucionada somente por meio de carros autônomos, retornamos à discussão sobre uma cidade do futuro. Argumentei que se continuássemos seguindo os mesmos modelos de produção de cidade, de exclusão e trato com os diferentes modos de vida, daqui trinta anos teríamos problemas parecidos ou derivados dos que tínhamos 30 anos atrás.

Mencionei os autores do *Novo Paradigma das Mobilidades*, que apontam como nas cidades capitalistas ocidentais a “automobilidade” (SHELLER; URRY, 2000;

URRY, 2006) teria se constituído como elemento central da produção dos espaços públicos e privados e, de uma perspectiva antropológica, uma forma de “habitar em movimento” (idem), que orientaria a produção dos espaços urbanos, suprimindo outras formas de mobilidade e reforçando a segregação e as desigualdades urbanas (URRY; SHELLER, 2000, SHELLER, 2018). Também citei José Guilherme Magnani (2002), que aponta como *trajetos, circuitos e pedaços* são negociados e se constituem em meio a uma realidade supostamente caótica da cidade. De perto e de dentro, esses movimentos e disputas dos atores revelavam um presente em constante fazer-se do urbano. A cidade não está pronta, sempre há um plano, mas práticas que fogem a esses planos, fronteiras e segmentações que são construídas muito mais pelo movimento do que pela estagnação.

A resposta foi inspirada nas situações observadas em campo e nas afirmações dos interlocutores da pesquisa, prioritariamente ciclistas, que ao tratarem das questões de mobilidade, falavam do Código de Trânsito Brasileiro de 1997, do início de um cicloativismo organizado já no final da década de 1990, taticamente infiltrado entre os atores poderosos do planejamento, da economia e da política urbana. Ou seja, 30 anos atrás eles e elas já estavam buscando dar visibilidade às pautas, às questões de mobilidade, do acesso, da ciclomobilidade e do direito à cidade. Também citei os enunciados sobre a descoberta da cidade e os desdobramentos políticos de se tornar um ciclista urbano.

Aparentemente não foi bem a resposta que o jornalista esperava. Ele queria tratar dos carros automatizados. “Mas, e os carros automatizados, não serão o futuro?” Argumentei que os carros estavam na raiz dos modelos de mobilidade urbana das grandes metrópoles. Os carros também foram a São Paulo de 1920, dos paulistanos de 100 anos atrás, que chocados viam suas ruas serem invadidas por motoristas, que causavam acidentes, estabeleciam associações com os barões da política local, quando não eram eles mesmos os motoristas (SÁVIO, 2002). Aqueciam uma controvérsia e forçavam passagem. Os jornais da época já falavam de um “tributo de sangue” pago pelos transeuntes, em nome da nova forma de se locomover das elites e de uma modernidade prometida, que transformava as formas de ocupação das ruas, os espaços públicos e privados da cidade. São Paulo, em 1930, era chamada de “capital da poeira” (idem) e, assim como o poeta de Baudelaire perdia seu halo ao atravessar as ruas da modernidade emergente da Paris do século XIX (BERMAN, 1997), os transeuntes

paulistanos perdiam suas vidas e seus lugares de passagem e permanência na primeira metade do século XX.

Um pouco desapontado, o jornalista afirmou que na redação chegaram à conclusão de que precisavam escutar alguém das Ciências Sociais - um antropólogo, de preferência- para terem uma visão “mais pessimista, mais crítica, talvez”, nas palavras dele. Vi-me forçado a apontar de forma idealizada as experiências compartilhadas pelos interlocutores de pesquisa, para mostrar que o futuro da cidade não é só feito de carros e que essa é uma questão em disputa. Mobilidade tinha que ser algo tratado no plural: mobilidades.

Nesse embate, ao tentar demonstrar para meu interlocutor jornalista que o pessimismo definido por ele era mais a tentativa de evidenciar a complexidade (e diversidade) da questão, do que propriamente a falta de vislumbre de uma “cidade melhor”, percebi de que forma estava fazendo o papel de alguém no campo, trocando ideias e argumentos. Coloquei-me como porta voz de uma realidade apresentada pelos interlocutores da pesquisa, que não estavam interessados em carros autônomos, ou em carros de qualquer ordem, mas queriam pedalar por São Paulo, elaborar seus itinerários, construir espaços praticados, enquanto meu interlocutor tinha seus interesses, queria fechar sua pauta e construir um enunciado sobre o futuro das cidades, baseado no passado e no presente de São Paulo: os carros. Vi-me, nos termos de Bruno Latour (1994, 2012), como um ator na rede, desdobrando minhas associações em uma controvérsia e fazendo circular os enunciados que havia coletado em campo. Reconstitui e tentei, ao meu modo, aquecer a controvérsia das mobilidades paulistanas que busco descrever na presente tese.

## **A pesquisa**

No dia 23 de setembro de 2015 *The Wall Street Journal*, um dos principais jornais norte-americanos, publicou em seu site o artigo intitulado: "Mayor Fernando Haddad's Pro-Bike Push Polarizes São Paulo" (Prefeito Fernando Haddad polariza São Paulo através de suas medidas a favor das bicicletas)<sup>1</sup>, no qual os articulistas Reed Johnson e Rogerio Jelmayer apontam as disputas geradas por aquela gestão municipal ao investir na ampliação da malha cicloviária dessa cidade brasileira. Para os autores, seu esforço progressista mais visível tinha sido "tentar converter esta cidade de 12 milhões de

---

<sup>1</sup>Disponível em: <http://www.wsj.com/articles/mayor-fernando-haddads-pro-bike-push-polarizes-sao-paulo-1443031374?mod=e2tw>. Consultado em 23.11.2015.



pessoas sufocadas pelo tráfego, em uma zona amigável para bicicletas e ônibus, onde carros particulares são tratados como uma praga”, o que teria despertado a ira de diversos setores contrários a tais medidas. Tão interessante quanto a própria reportagem, que em um dos pontos chega a chamar o prefeito paulistano de "visionário", foi a sua repercussão imediata nos maiores portais de notícias brasileiros na *Internet*.

No mesmo dia, o jornal o Estado de São Paulo publicou uma matéria com referências a essa notícia, mencionando a dimensão "controversa" das políticas municipais, fazendo uso de falas dissonantes a respeito da implantação das ciclovias. Uma delas é transcrita da reportagem original:

Mas os autores também apresentam o lado de moradores, como Vilma Peramezza, de 73 anos, presidente de um grupo de moradores que quer mais estudos sobre impactos das ciclovias. “O automóvel sempre foi um objeto de desejo e também uma necessidade. Depois de fazer dessa uma cidade que vive pelo carro, eles querem mudar isso”, diz.

Antes de entrar no mérito das medidas "visionárias" adotadas pelo ex-prefeito de São Paulo, o que pode ser retirado das notícias supracitadas são as colocações a respeito do trânsito da cidade de São Paulo, de seus problemas de mobilidade e principalmente de um modelo de "cidade que vive pelo carro", que teria sido colocado em causa diante das mudanças efetuadas durante sua gestão. Tais questões expressam uma disputa que ganhou força e visibilidade desde as ações da gestão municipal de Fernando Haddad (2013-2016), que além da ampliação da malha cicloviária, investiu em corredores de ônibus, na diminuição da velocidade máxima do trânsito e na "abertura" aos pedestres de grandes avenidas aos domingos (que de uma perspectiva mais crítica, foi encarado como o "fechamento" dessas vias para os motoristas).

Essa "polarização" da cidade pode ser tomada como o resultado da interlocução, muitas vezes tumultuada, de diversos atores. Ciclistas, antes vistos em suas tradicionais "Pedaladas Peladas", nos eventos da "Massa Crítica" ou "Bicicletada"<sup>2</sup>, nos quais uma vez por mês manifestam-se por mais espaços para os ciclistas nas políticas públicas e

---

<sup>2</sup> A Pedalada Pelada é a versão brasileira da *World Naked Bike Ride*, um movimento internacional iniciado em 2004, a partir do qual, todo dia 12 de junho ciclistas saem em conjunto, em várias cidades do mundo, pedalando sem roupas, no intuito de chamar a atenção para a vulnerabilidade dos ciclistas no trânsito. Já a Massa Crítica ou Bicicletada (versão brasileira), é uma manifestação na qual ciclistas se reúnem para pedalar em determinadas vias, "ocupando o trânsito" no sentido de exigir que os carros andem na mesma velocidade das bicicletas. Seu primeiro registro foi em 1992 na cidade de São Francisco nos Estados Unidos. Em São Paulo a primeira Bicicletada ocorreu em 2002 (ZÜGE JR, 2015).

também mais segurança, passaram a ser vistos como atores ativos e atuantes nas transformações urbanas. E, para alguns, como associações de moradores e comerciantes, uma parcela da mídia e até mesmo parte do legislativo municipal e estadual, um problema e uma ameaça a um modelo estabilizado de cidade, usurpando espaços e ameaçando a fluidez já comprometida do trânsito.

Nesse contexto foram mobilizados questionamentos sobre o próprio direito à cidade e às mobilidades, um tema que ganhou força desde as Jornadas de Junho de 2013, quando uma das principais reivindicações dos que foram às ruas era a redução das tarifas do transporte público, propondo um debate sobre as mobilidades e a ampliação do acesso à cidade para a população em geral (HARVEY et al, 2013). Tais problematizações, contudo, já eram feitas há mais de duas décadas por arranjos coletivos composto por ciclistas paulistanos, que de diferentes pontos de vista, levantavam a importância dos modais ativos<sup>3</sup> para uma cidade com um trânsito cada vez mais saturado<sup>4</sup>.

Foi a partir dessas situações de disputa em torno de mudanças, que aparentemente estavam transformando o sistema de mobilidade urbana da maior cidade do país, que os objetivos dessa pesquisa foram desenhados. No bojo desses movimentos e da ebulição de questionamentos ligados ao modelo de cidade (re)produzido no contexto de São Paulo, proliferaram arranjos, que ora autodefinidos como coletivos, ora como Associações, ou mesmo projetos, apontaram a produção de formas de organização de demandas e interesses em relação às transformações contemporâneas nas estruturas de circulação da cidade. Mesmo não sendo tão novos<sup>5</sup>, tais coletivos impuseram um cenário no qual suas reivindicações foram potencializadas e alcançam maior amplitude, seja através das redes sociais, da interlocução com o poder público, ou mesmo nas negociações e articulações desenvolvidas em eventos, manifestações e audiências públicas. Fez-se atuante até mesmo o Ministério Público Estadual, que em uma suposta defesa da segurança dos ciclistas e munícipes, ajuizou ações e instaurou inquéritos no sentido de paralisar a construção de novas ciclovias, sob o argumento de terem sido mal planejadas e serem extremamente custosas aos cofres públicos.

---

<sup>3</sup> A definição de modais ativos inclui o ciclismo, o pedestrianismo, o skate e outras formas de movimento e deslocamento pela cidade que não façam uso de modais motorizados. Contudo, a depender dos interesses e do contexto do debate podem ser incluídos também bicicletas e patinetes elétricas.

<sup>4</sup> Wilhelm (2013) aponta que dados oficiais da CET - Companhia de Engenharia de Tráfego de São Paulo definem uma média de um carro para cada dois habitantes na cidade.

<sup>5</sup> É importante mencionar como muitos desses coletivos de ciclistas já existem desde a década de 1990 no contexto paulistano, ainda, que tenham ampliado sua visibilidade na última década.

No limite, a própria noção de cidade entrou em causa, e no processo dessa disputa ela passou a ser palco de uma ampla negociação, que permitiu a agregação e a dissolução de novos arranjos coletivos e a conexão de elementos políticos, sociais, jurídicos e ambientais com a dimensão cotidiana dos movimentos e das mobilidades. A cidade aparece como modelo inacabado, arena de disputas e compartilhamentos na qual diversos sentidos e experiências sobre a vida em contexto urbano se conectam e fazem proliferar atores, que no debate sobre a importância ou não das ciclovias, apresentam propostas diferentes sobre como a cidade deve ser. São “modos de vida compartilhados” (MAGNANI, 2014, p. 04), que esgarçam a noção clássica da Antropologia Urbana sobre o “urbanismo como modo de vida” (WIRTH, 1987[1938]), e permitem que cidades vividas emergjam e possam colocar em causa noções sedimentadas sobre o urbano.

Moradores de Higienópolis (bairro de classe média alta, localizado na região central de São Paulo), manifestaram-se, apareceram na mídia e entraram com representações no Ministério Público do Estado. Sob esse argumento, e utilizando informações de uma Revista (visivelmente crítica às ciclovias), o MPE distribuiu ação para paralisar obras. De outro ponto, ciclistas fizeram uso de um arcabouço jurídico, reivindicando que fossem cumpridos os Planos de Mobilidade e o Plano Diretor da Cidade de São Paulo, exigindo que motoristas respeitassem o Código de Trânsito Brasileiro. Novos canais de interlocução passaram a vigorar, como a Câmara Temática de Bicicleta e as audiências públicas.

Também em Cidade Tiradentes, bairro do extremo Leste de São Paulo, comerciantes e moradores locais elaboraram um abaixo-assinado pedindo a remoção de uma das únicas ciclovias da região. Estaria atrapalhando o comércio, tirando vagas dos carros e estrangulando a principal avenida de conexão da região com o resto da cidade. A Ciclocidade – Associação dos Ciclistas Urbanos de São Paulo produziu uma pesquisa, contou ciclistas, descobriu que crianças e idosos usavam a via para acessar a praça do bairro, um dos poucos equipamentos públicos disponíveis. Ciclistas compareceram na audiência pública, expuseram seus argumentos, relataram suas experiências diárias. A ciclovia permaneceu para ser apagada anos depois, mas as disputas se mantiveram. Atores elaboram formas de produção de visibilidade, mas também sentidos sobre seus movimentos e os espaços urbanos. As negociações, típicas do contexto heterogêneo da cidade de São Paulo no qual arranjos coletivos diversos circulam e interagem (MAGNANI, 2012), são alçadas ao plano da disputa por

mobilidades, e por isso, novas associações são produzidas, mas sem que a experiência cotidiana de pedalar seja deixada de lado.

Esse cenário já em ebulição ganhou novos contornos, com a eleição em 2017 de João Dória do PSDB, candidato opositor ao partido do prefeito anterior, e crítico de muitas de suas medidas sobre mobilidade urbana. Com seu slogan "Acelera SP", que deixou claro, desde sua campanha, que seriam aumentadas as velocidades das avenidas e marginais, além de serem retiradas ciclovias, supostamente em "desuso" ou "mal projetadas", foi possível observar o acirramento dessas tensões e a mobilização de coletivos e associações de ciclistas no sentido de impedir retrocessos em transformações, que da perspectiva desses atores, teriam sido avanços e conquistas na produção de um modelo de cidade "mais amigável às bicicletas" e "menos carrocêntrica". Nesse contexto, as mortes de ciclistas no trânsito explodem. Renata Falzoni, cicloativista paulistana de longa data, brada em uma reunião da Câmara Temática de Bicicleta: "estão acelerando sobre a gente". O lema "ciclovias salvam vidas" é repetido como um mantra em manifestações, em reuniões com o poder público, em conversas informais entre o pesquisador e os participantes da pesquisa.

Sob o argumento de ampliar o debate, em seus primeiros meses de governo o novo prefeito aprovou a Lei nº 16.738/2017<sup>6</sup>, que passou a exigir a realização de audiências públicas como parâmetro para a implantação de novas ciclovias e remoção de trechos já existentes. Inicialmente tratada como a "Lei Anticiclovias" por muitos ciclistas e coletivos, essa alteração jurídica gerou um conjunto de situações de campo, que se tornaram fundamentais para o desenvolvimento da pesquisa e compreensão dessas disputas. Nessas ocasiões foi possível observar a produção de enunciados sobre a cidade, sobre o pedalar e sobre as práticas cotidianas nos espaços urbanos. Ciclistas ocuparam esses espaços de diálogo, e frente aos atores críticos e contrários à implantação de determinados trechos de vias exclusivas, emergiram articulações entre a experiência de pedalar e a transformação dos espaços urbanos e do próprio paradigma das mobilidades em São Paulo.

Como uma funcionária da prefeitura afirmou em um dessas situações de campo, durante uma audiência pública em 2019: "esses ciclistas são muito organizados", "se deixar fazem a audiência sozinhos". A "Lei Anticiclovias" foi subvertida em suas supostas tentativas iniciais, apropriada, de certo modo, por ciclistas de várias regiões da

---

<sup>6</sup> Disponível em <http://documentacao.camara.sp.gov.br/iah/fulltext/leis/L16738.pdf>. Acesso em 02/05/2021.

cidade, presentes e visíveis, narrando seus trajetos, as ameaças e perigos enfrentados no trânsito, e defendendo ciclovias e seu modo de se mover e viver. Seguir esses atores e observar seus movimentos cotidianos pelos espaços e pela política urbana, apontaram para a formas como a cidade (podendo ser encarada também no plural) é “mais do que um mero cenário onde transcorre a ação social”, mas um processo inacabado “resultado das práticas, intervenções e modificações impostas pelos mais diferentes atores” (MAGNANI, 2009, p. 132).

Diante do desdobramento dessas questões e da visibilidade que alcançaram nos últimos anos, buscou-se seguir esses atores “até onde foi possível” (ibdem, p. 135), tomando o método etnográfico como norte metodológico, descrevendo as associações, práticas e enunciados de ciclistas e alguns dos coletivos paulistanos, e sua interlocução com outros atores envolvidos no que defini como uma *controvérsia sobre as mobilidades paulistanas*. Uma controvérsia mapeada nos termos definidos por Bruno Latour (2012) e Tommaso Venturini (2010), pois diante do debate por mais ciclovias e ciclofaixas, pelo direito de mobilidade de ciclistas e bicicletas, atores humanos e não-humanos alçaram tamanha visibilidade, que puderam colocar em questão os próprios modelos sedimentados de cidade e daquilo que poderíamos definir como modos de vida urbanos ou cidadinidade (AGIER, 2011, MACHADO, 2017).

Nesses embates que se desdobraram nas situações de campo durante os anos em que foi realizada essa pesquisa, atores com diferentes interesses e preocupações tornaram evidente que “não podiam mais ignorar uns aos outros” (VENTURINI, 2010, p.4). Nesse processo em curso, práticas cotidianas foram alçadas ao debate político, como continuidades dessas intervenções e movimentos nos espaços urbanos. Bicicletas e ciclovias emergiram como *mediadores* (LATOUR, 1994, SANTAELLA; CARDOSO, 2015), potencializando movimentos e formas de ocupação dos espaços urbanos.

O olhar etnográfico, de “perto e dentro” (MAGNANI, 2002) ganhou novas potencialidades no campo, ao se articular com a descrição das associações constantes realizadas por esses atores, desdobradas em uma rede/fractal na qual enunciados circulam, são apropriados, ganham substância ao fundamentarem e serem fundamentados nas práticas cotidianas desses atores. Foi possível observar o quanto pedalar por São Paulo foi frequentemente apontado como dimensão política. Como muitos interlocutores afirmaram, de maneiras diferentes ou literalmente: “pedalar em São Paulo é um ato político”. Uma política que não se desassocia da própria prática de pedalar, capaz de produzir “um novo olhar” sobre a cidade.

Assim como a proposição etnográfica de Magnani defende seguir os atores no campo, até onde for possível, para dali sair com “uma pista nova, não prevista anteriormente” (MAGNANI, 2009, p. 135), Bruno Latour também propõe “seguir os atores”, para descobrir o que a “existência coletiva se tornou em suas mãos, que métodos elaboraram para sua adequação, quais definições esclareceriam melhor as novas associações que eles se viram forçados a estabelecer” (LATOURE, 2012, p.31). Nesse sentido, sem desconsiderar os debates sobre uma Antropologia da ou na Cidade (MAGNANI, 2002, 2012; AGIER, 2011;CORDEIRO, 2010), essa pesquisa buscou mais as continuidades do que as escalas dessas associações entre atores diversos. Seguiu-se o circular pela controvérsia, dos debates sobre os planos de mobilidade e transformações urbanas, e também os movimentos pela cidade, pelos seus lugares e sentidos. Uma proposta possível pela forma como esses atores articulam enunciados com suas práticas e com o fazer de uma política que evidencia as multiplicidades e heterogeneidades dos modos de vida urbanos.

Inicialmente, a atenção da pesquisa se voltou para os coletivos, associações e institutos, que no final dos anos 2000 constituíram-se como atores coletivos engajados na ampliação do debate sobre as bicicletas com modal ativo na cidade de São Paulo. A Ciclocidade e o Instituto CicloBr (ambos sediados na cidade) ganharam visibilidade e tornaram-se importantes atores na representação de demandas voltadas à defesa de uma ciclomobilidade. Contudo, já nos primeiros meses de trabalho de campo ficou evidente o quanto em torno desses coletivos (ou mesmo paralelo a eles), circulam ciclistas, com suas trajetórias, suas formas de incidência política e associações. As situações de campo foram revelando o quanto esses atores: humanos, não-humanos, coletivos ou (supostamente) individuais, por meio de suas práticas, elaboram concepções sobre a cidade e tem atuado taticamente para transformar os espaços e os sentidos das mobilidades cotidianas paulistanas.

### **Ciclistas, bicicletas e ciclovias nas cidades dos carros**

Ciclistas, bicicletas e ciclovias, apontam para um tema importante para apreciação de uma abordagem antropológica, que possa analisar sua entrada expressiva nos cenários de disputas por espaços na cidade e também trazer elementos para a reflexão de questões estruturais sobre a vida urbana. Contudo, são poucos os estudos antropológicos que se debruçaram sobre tal questão específica no contexto brasileiro, dos quais é possível destacar o trabalho de Danielle Oliveira (2013) sobre o uso da bicicleta na

cidade de Porto Alegre (RS) e Renata Silva (2011), que realiza uma análise sobre o movimento Massa Crítica - também na capital gaúcha - e os "processos rituais" (manifestações, atos e eventos públicos), capazes de agregar tais ciclistas. Em outras áreas, entretanto, proliferam os estudos que tomam o ciclismo urbano, bicicletas e ciclovias como tema de pesquisa, destacando-se David Couto (2015) (Ciência Política) sobre o cicloativismo na cidade de Curitiba (PR), Kelli Fujioka (2014) (Gestão Urbana), que analisou os planos cicloviários implantados na capital paranaense e Luciana de Farias (2020) (Geofísica).

Fora do Brasil, foi possível localizar inúmeras pesquisas, que na área mais abrangente das Ciências Sociais voltaram suas atenções para a questão das bicicletas, ciclovias e ciclistas em diferentes cidades: sobre Bogotá na Colômbia temos Cervero (CERVERO et al, 2009), Dávila Valencia (2010) e Hagen (2003); a respeito de experiências em contexto europeu destacam-se Puchere Buehler (2008) e Ebert (2004) em um estudo comparativo entre algumas cidades alemãs e o caso emblemático de Amsterdã; e no contexto norte-americano, mais especificamente em cidades estadunidenses, temos Mapes (2009) e Pelzer (2010). Por sua vez, destacam-se os trabalhos realizados por pesquisadores associados ao *CEMORE -Center for Mobilities Research at Lancaster University*<sup>7</sup>, e os grupos derivados de seus trabalhos como o *Cycling and Society Research Group* (COX & HORTON, 2007).

Entre os estudos que se aproximam da antropologia urbana está a pesquisa realizada por Luis Vivanco (2013), que resgata os diversos significados relacionados à bicicleta na história das sociedades ocidentais e a partir desse levantamento, realiza uma etnografia da implantação das ciclovias em Burlington (maior cidade do estado de Vermont, localizado no nordeste dos Estados Unidos), para posteriormente analisar processos similares ocorridos em Amsterdã (Holanda) e Bogotá (Colômbia). Sua análise permite elucidar como o tema da inserção das bicicletas em diferentes contextos urbanos pode ser um meio de confrontar os dilemas levantados pelos habitantes das grandes cidades.

Para Vivanco, cada cidade encara a bicicleta de uma dada forma, o que expressaria por si só as diferentes negociações realizadas entre os atores envolvidos no processo. As bicicletas e os ciclistas ao se relacionarem com as políticas de reestruturação das cidades mobilizariam arranjos coletivos, que passam a se posicionar

---

<sup>7</sup><https://www.lancaster.ac.uk/cemore/>.

diante das propostas de transformação urbana, que impactam suas vidas cotidianas. Por isso, antes de estabelecer simples paralelos com outras cidades como Bogotá, que durante no final dos anos 90 e início dos anos 2000, na gestão de Enrique Peñalosa, passou pela reestruturação de sua rede cicloviária (CERVERO,2009, MONTEZUMA, 2000), ou de Amsterdã e Copenhague, tomadas como exemplos de casos nas quais as bicicletas são tratadas como modais estruturais (PUCHER; BUEHLER, 2008, 2012), Vivanco propõe que cada contexto seja tratado etnograficamente a partir dos embates e vivências dos atores envolvidos com tais transformações.

Desse ponto de análise privilegiado, é possível ver que os processos de uso das bicicletas no contexto urbano são construídos, isto é, constantemente criados não somente por momentos de decisão política ou por atores econômicos ou institucionais, que impactam a forma e a estrutura dos sistemas de mobilidade urbana, mas também pelas mais cotidianas decisões e significados compartilhados por aqueles envolvidos em de fato circular pelas ruas. Essas atividades e significados são estabelecidos contra um pano de fundo de demanda por mobilidade, assim como de reconfiguração dos espaços urbanos, que estão ambas acomodadas e formatadas, assim como fortemente ligadas aos padrões particulares da história e dos ambientes construídos, que há muito tempo impactam nas relações sociais das pessoas e seus padrões de vivência diária (VIVANCO, 2013, p.95)

Sendo assim, do ponto de inflexão da abordagem de Vivanco é possível vislumbrar a possibilidade de articular as controvérsias em relação aos problemas da mobilidade - aquelas ligadas aos momentos de interlocução com atores econômicos e institucionais -, com uma dimensão etnográfica, que explique de que forma os significados compartilhados por aqueles que circulam pelas ruas, chegam a informar as disputas mais amplas, sendo traduzidos através de diferentes mediadores para a esfera da controvérsia.

Nesses termos, ao propor um olhar sobre as mobilidades urbanas, tomando como ponto de partida uma controvérsia instituída sobre as ciclovias paulistanas, é preciso apontar o quanto também é possível pensar em uma Antropologia das mobilidades, que tome essas dimensões dos movimentos e deslocamentos cotidianos como dimensão fundamental dos modos de vida citadinos. John Urry, assim como Mimi Sheller (URRY, 2001, 2006, 2007; SHELLER, 2018, URRY & SHELLER, 2000) e Tim Cresswell (2006, 2014), trazem reflexões fundamentais a respeito da maneira como as mobilidades (pensadas no plural) são constitutivas de sentidos e relações, e não podem



ser encaradas apenas como deslocamentos de pessoas e coisas de um lugar ao outro. A virada da mobilidade ou o Novo Paradigma das Mobilidades, proposto por Urry e Sheller (2006) enfatizam os fluxos e os amplos sentidos do mover-se, trazendo debates sobre como os modelos de mobilidade hegemônicos, elaborados em torno do carro e dos veículos automotores particulares, produziram cidades, impuseram modos de vida e constituíram aquilo que eles definem como “automobilidade”.

As questões levantadas por esses autores têm servido de inspiração e fundamentado reflexões sobre as diferentes mobilidades em contexto urbano, e tornado as bicicletas e ciclovias tema de pesquisas que partem do arcabouço teórico e metodológico dos autores do NPM. Entre elas, destaca-se Peter Cox (2010, 2019), que propõe um olhar sobre o que ele define como *velomobility*, no intuito de observar quais os sentidos e relações constituídos pela prática de pedalar, estabelecendo um paralelo com o conceito de automobilidade.

Tais reflexões podem ser associadas ao arcabouço da Antropologia Urbana, que não tem deixado de observar esses fluxos, expressos, por exemplo, pela família de categorias elaborada por Magnani (2002, 2005): pedaços, trajetos, circuitos, manchas e pórticos. Também, por Michel Agier, ao enfatizar as potencialidades de uma “antropologia das emergências” tanto das “tomadas de palavras” quanto das modificações mais “minerais” e concretas da cidade (AGIER, 2011). Esse autor define as “situações” como unidades de análise que permitem observar os movimentos e o “fazer cidade” dos atores, e apreender antropologicamente a “dimensão relacional na cidade” (2011, p. 92).

Um conjunto de outros autores da antropologia irão tomar as mobilidades como questão de pesquisa. James Clifford (1997) vai destacar como noções de permanência e fluxo podem ser encaradas como continuidades (as rotas/*routes* e as raízes/*roots*), ou seja, a fixidez só se sustentando pelo movimento: “práticas de deslocamento podem emergir como constitutivas de significados culturais mais do que serem simples transferências e extensões” (1997, p.03). Por sua vez, Marc Augé fará a defesa categórica de uma “antropologia da mobilidade” (2010) (ainda que no singular) e dos lugares e não-lugares (2012), que implica também em pensar as territorialidades e configurações espaciais urbanas, que nas observações das práticas cotidianas podem revelar as dinâmicas de poder constituídas nos lugares próprios, assim como as táticas de tornar a cidade espaço praticado (DE CERTEAU, 1998).

Sobre os movimentos cotidianos, Michel de Certeau (idem) vai enfatizar as táticas enunciativas, muito presentes no falar, mas também em um conjunto de outras práticas como caminhar, cozinhar e (por que não?) pedalar. Pode-se, portanto, a partir das reflexões desses atores localizar um debate sobre os movimentos, mobilidades e circulações, e mapear os enunciados sobre a cidade de São Paulo, entre os mais diversos atores, que não estariam restritos aos embates sobre implantações, embargos ou remoções de estruturas cicloviárias, mas também sobre experiências urbanas cotidianas, mobilidades, propostas de cidade, e a afirmação de modos de vida citadinos.

Esse olhar sobre o vivido, que no interior de uma sociologia crítica já se consagrou pela discussão proposta por Henri Lefebvre (2001) sobre o direito à cidade, ganha contornos ainda mais complexos e heterogêneos com o olhar aproximado da antropologia. As discussões propostas pelos autores da virada da mobilidade podem remeter tanto a uma reflexão sobre o habitar e o projetar, na relação dos seres com seu ambiente (INGOLD, 2002) quanto ao que De Certeau vai apontar como as “criatividades sub-reptícias”. (1998, p. 175), que sobrevivem cotidianamente às imposições dos sistemas urbanísticos e constantemente podem articular esse habitar em movimento com a dimensão do planejar, sem que isso demande elucubrações sobre as distâncias entre sujeitos e objetos, atores e a dimensão física da cidade.

Portanto, essa pesquisa aproveitou a ocasião. Ao invés de partir de uma etnografia sobre o dia a dia dos *ciclistas paulistanos*: uma categoria que serve muito pouco para o recorte de uma pesquisa em um contexto, que se levar a sério as barreiras administrativas do município, estaria tratando de uma cidade de 12 milhões de humanos, e mais outros milhões de não humanos, optou-se por partir de uma controvérsia instituída sobre as mobilidades paulistanas, e descrever quais enunciados e experiências sobre o mover-se em São Paulo estariam sendo elevados (visibilizados) pelos ciclistas e demais atores envolvidos nessa controvérsia.

No decorrer dos anos nos quais essa pesquisa se realizou, observei o desenrolar desses embates em torno da implantação de ciclovias e as declarações que ganharam destaque, vindas tanto da gestão municipal quanto de ciclistas e seus arranjos coletivos. Mas principalmente, acompanhei manifestações coletivas, conversei sobre as trajetórias e práticas cotidianas de alguns deles, estive presente em diferentes situações nas quais, diante de outros atores (muitas vezes contrários ou resistentes às ciclovias), relataram suas experiências de mobilidade, articularam esses enunciados com aqueles das falas e declarações em espaços públicos. Acompanhei a realização de audiências públicas, que

durante os anos de 2018 e 2019 se transformaram em situações de embate, mas também de diálogo e pude conversar/entrevistar com alguns desses ciclistas, associados a coletivos ou não, que descreveram suas trajetórias pela cidade e suas concepções sobre o urbano, na ótica de quem pedala.

Em torno do debate sobre as mobilidades, coletivos se constituíram, atores como a Ciclocidade, CicloBr, Bike Anjo e UCB – União dos Ciclistas Brasileiros tornaram-se arranjos de mais de uma década de constituição e existência. Seus integrantes: fundadores, diretores ou outros eventuais associados estão envolvidos nas ações políticas ligadas à bicicleta como modal de transporte, como instrumento de transformação social, ou mesmo *nabike advocacy*, um termo comumente empregado como sinônimo de cicloativismo. Eles realizam ações coletivas, produzem pesquisas, abrem dados dos órgãos técnicos da gestão municipal e os disponibilizam a quem interessar. Em torno desses coletivos, ou mesmo descolados deles, transitam outros atores, com suas próprias trajetórias. Esses surgem nas audiências públicas e trazem seus relatos, suas propostas, contam sobre os desafios de pedalar, saem em defesa de uma ciclovia. Nas Massas Críticas (manifestações com propostas horizontais, que uma vez ao mês ocupam vias da cidade) dissolvem esses arranjos coletivos, formam outros, ocupam a rua e explicitam a máxima “nós somos o trânsito”.

O que essa pesquisa pôde encontrar entre essas associações complexas e heterogêneas foram algumas regularidades de propostas, alguns enunciados que se repetem, ganham sentidos novos, mas justamente porque, assim como esses ciclistas, circulam. Como um dos interlocutores afirmou, é “meio vira-lata”, pois passa por todos os coletivos, mas não pertence a nenhum e, às vezes, aparece em alguma audiência pública e manifestação, para dar sua opinião, “ver o que está acontecendo”. Outros são enfáticos em afirmar que “pedalar em São Paulo é sempre um ato político”, e que começar a pedalar todos os dias e abandonar o carro, revelou uma cidade antes desconhecida e despertou um olhar e uma preocupação sobre seus problemas.

### **Mapeando uma controvérsia sobre mobilidade**

Em um dos meus primeiros contatos de campo com integrantes de uma das associações de ciclistas de São Paulo e após explicar o intuito da minha pesquisa, fui alertado: “só acho que usar o termo controvérsia, não seja muito legal, porque a pauta da bicicleta em São Paulo já é muito marginalizada”. Aparentemente, tomando o termo “controvérsia” como uma constatação do pesquisador, esse interlocutor levantou um

ponto importante sobre o campo e também sobre alguns dos pressupostos da pesquisa. Controvérsia, tomada em seu uso corriqueiro, poderia ser considerada como uma situação na qual existe uma disputa, ou questão polêmica, ainda não decidida e sujeita a uma contestação. Ainda que sem considerar os desdobramentos do termo empregado por Bruno Latour (2012), controvérsia já dispõe sobre uma situação na qual um ou mais atores discordam e reconhecem suas discordâncias. Situação da qual, o provável resultado seja a derrota de umas das partes, ou mesmo, que a polêmica seja reveladora do quanto ao menos uma das proposições escapa ao supostamente razoável.

Ao definir como é possível rastrear uma “controvérsia”, Bruno Latour aponta para o momento no qual se torna evidente que os atores não podem mais se ignorar. Em uma situação de disputa de interesses e pontos de vista, descobrem-se como preocupados com questões que se atravessam, que envolvem aquilo que o autor define como *questões de fato (matter of fact)* que se desdobram em *questões de interesse ou preocupação (matter of concern)* (2005, 1994, 2012). Ou seja, não significa que o que está em jogo esteja sendo abordado a partir de supostos elementos universais (o mundo real), ou que esses interlocutores partam dos mesmos pontos, das mesmas perguntas. Por mais, que muitas vezes, um busque se apropriar da posição ou tente ser o porta-voz de preocupações alheias.

Como Venturini (2010) aponta, a única questão clara em uma controvérsia é que os atores “concordam que discordam” sobre algo que está associado diretamente aos seus modos de existência e coabitação em um mundo supostamente comum. A definição oferecida por esse autor, alicerçada nas conceituações de Latour, é que a controvérsia começa justamente quando esses atores descobrem que não podem mais se ignorar e termina quando conseguem estabelecer “um compromisso sólido de convivência” (2010, p. 04)<sup>8</sup>. Portanto, a proposição do mapeamento de controvérsias como um método, torna mais palpável e empírica a “Teoria do Ator- Rede” (1994, 2012) -*Actor-Network-Theory* - desenvolvida por Bruno Latour a partir dos seus trabalhos de cunho etnográfico junto a cientistas em seus laboratórios (2011), que vai se expandir até um questionamento sobre a epistemologia e a ontologia modernas (1994a). Sua ênfase nas associações entre humanos e não-humanos, e o questionamento da sociologia e das forças sociais como pressupostos das pesquisas em Ciências Sociais, vão permitir que suas análises transitem desde a crise do Antropoceno, até

---

<sup>8</sup> No original: a solid compromise to live together.

questionamentos sobre as mediações entre humanos e não-humanos (1994b), sobre uma política e uma cosmopolítica contemporâneas (LATOUR, 2002, 2005, 2018), e uma proposição de uma sociologia das associações ou uma antropologia dos modernos. Antropologia essa, que tem intenções políticas e epistemológicas e pretende caminhar de uma metafísica a uma ontologia:

Ir da metafísica à ontologia é levantar novamente a questão de saber como é realmente o mundo real. Enquanto permanecemos na metafísica, há sempre o perigo de que o desdobramento dos mundos dos atores continue sendo demasiado fácil, porque eles podem ser tomados como outras tantas representações daquilo que o mundo, no singular, é. Nesse caso não teríamos avançado uma polegada e retrocederíamos à estaca zero da explicação social - ou seja, ao idealismo de Kant (2012, p.172).

É nesse sentido que ele propõe “seguir os atores”, para descobrir o que a “existência coletiva se tornou em suas mãos ” (2012, p.31). Em suma, Latour fala tanto de uma teoria da prática, quanto de uma proposta de análise sobre os modos de vida/existência (Latour, 2013) e quais mundos em comum estão em jogo quando atores se associam em torno de uma questão, mobilizam suas experiências, defendem interesses e tornam evidentes as incertezas sobre determinadas questões supostamente sedimentadas. E, como o mapeamento dessas controvérsias pode permitir elucidar a maneira como esses atores, reunidos em torno dessas questões, podem “renovar nosso senso de existência no mesmo coletivo” (idem, 2012, p. 355), ou mesmo, trazer à tona possibilidades de exercício de uma política, que antes de afirmar mundos comuns, possam constituir coabitações e coexistências.

Ao olhar para o contexto de constituição de uma disputa que tornou visível e pública questões sobre as mobilidades urbanas em São Paulo, e que, tem se desdobrado em um conjunto de outras questões de interesse e preocupação sobre os modos de vida citadinos e as políticas urbanas contemporâneas, essa proposta latouriana, de mapear uma controvérsia e seus desdobramentos, foi tomada como um bom ponto de partida do trabalho etnográfico. Ainda, essa equivocação inicial sobre os termos empregados, como a própria controvérsia, se dissolveram gradualmente no campo. Seja, porque pensar em uma controvérsia é, também, simetrizar práticas, conceitos e descrever os interesses em jogo, ou mesmo, porque o termo em si, é como já afirmado, um bom

ponto de partida da descrição etnográfica. Uma controvérsia (aquecida) é boa para pensar.

Aqui, pode-se recorrer ao que Viveiros de Castro define como “equivocação controlada” (VIVEIROS DE CASTRO, 2018), capaz de revelar formas de categorizar mundos e relações, que dizem respeito a diferentes perspectivas, não somente entre os atores em campo, mas entre o antropólogo e seus interlocutores. Ou seja, antes de reivindicar para si a explicação e os conceitos adequados, propõem a descrição do que no campo está sendo elaborado teórica e praticamente pelos atores, sempre considerando as associações e mútuas implicações entre essas proposições teóricas.

Nesses termos, as bicicletas, ciclovias e os próprios ciclistas, híbridos pela sua própria constituição, podem ser abordados como *mediadores e actantes* (LATOUR, 1994b, 2012)<sup>9</sup>, associações entre humano e não-humanos, que catalisam um conjunto de disputas em torno de uma controvérsia, que conseqüentemente, "faz" produzir novos arranjos coletivos heterogêneos, permitindo que propostas para a cidade ganhem visibilidade. Modos de fazer e pensar o urbano entram em conflito e se conectam, a partir da defesa de modelos já consolidados, ou do questionamento daquilo que é tomado como datado e insustentável: uma cidade pensada para os carros, formas de se mover, de ocupar os espaços de cidade, experiências sobre a dimensão temporal dos movimentos cotidianos. Diante de uma controvérsia das mobilidades - no interior da qual as ciclovias, ciclistas e bicicletas são capazes de mobilizar uma ampla rede de atores - algo que era considerado certo passa a ser discutido e questionado e, nesse momento, tais atores envolvidos não podem mais ignorar uns aos outros (VENTURINI, 2010). Sobressaem perspectivas, modos de fazer e conceituar o urbano.

No limite, modelos de cidade estão em jogo em um contexto no qual transformações visíveis na estrutura de mobilidade urbana têm permitido que arranjos coletivos alcancem protagonismo, representação e visibilidade. E em situações nas quais atores elaboram os sentidos sobre suas experiências, nos termos de uma política ou de uma cosmopolítica (LATOUR, 2018, STENGERS, 2018), torna-se evidente o quanto os modos de vida na cidade são diversos e como a composição do que se entende por cidade está em constante disputa. São embates que mobilizam modos de vida, de se

---

<sup>9</sup> Latour, em pontos de sua reflexão, opta pelo termo *actante* em detrimento de ator, considerando que o segundo é amplamente utilizado nas Ciências Sociais e, por isso, estaria saturado de referências. O mesmo é dito pelo autor a respeito do conceito de rede, ao qual ele propõe como alternativa a noção de fractal. Contudo, os termos ator e rede são amplamente aplicados por Latour, assim como por autores que derivam suas discussões da ANT. Opto por manter esses dois termos, com as ressalvas apontadas por Bruno Latour.

mover e habitar, que tornam visíveis narrativas sobre a cidade e seus espaços, e demonstram como propostas do “fazer cidade” (AGIER, 2011) estão alicerçadas naquilo que atores fazem cotidianamente, à revelia e na contramão do que supostamente estaria estabilizado.

Nesse ponto, a proposta simétrica de não presumir as relações de poder, mas deixar com que elas sejam apontadas pelos atores no campo, ou se revelem por meio da observação etnográfica, permite pensar naquilo que autores como Ignácio Fárias (FÁRIAS, 2011, 2019) e Anders Blok (BLOK; FÁRIAS, 2016) propõem como *urban assemblages*<sup>10</sup>: uma abordagem que toma a cidade como uma composição espacial e relacional múltipla, que busca descrever as copresenças, que colocam os contextos como situações incertas e em disputa, nas quais as experiências cotidianas se confrontam com as determinações tomadas como estruturais, articuladas pelos grandes planos/projetos urbanos, pelas forças econômicas e políticas, que operam no sentido de recolocar modelos de cidade. Reagregar a cidade, ou melhor: as cidades, partiria da descrição das controvérsias em torno de questões que envolvem a política, o cotidiano, os modos de viver e de fazer, supostamente desconexos, ou tornados exóticos e improváveis, em meio a constituições político espaciais consolidadas.

Esses autores, ao defenderem as potencialidades da Teoria do Ator Rede na análise de questões urbanas, consideram a multiplicidade como termo fundamental da compreensão do urbano. A proposta da *urban assemblages* tende a transitar entre esses elementos, sem distinguir suas supostas naturezas diversas, revelando uma cosmopolítica da cidade também nas proposições de análise:

Os estudos urbanos propostos aqui não lidam mais com 'a cidade' como um objeto limitado, mas sim com uma multiplicidade de composições urbanas mutáveis, coexistentes e mutuamente interferentes. Esta não é uma afirmação epistemológica, no sentido de que diferentes atores têm diferentes visões e entendimentos da cidade como um objeto singular, mas uma afirmação ontológica,

---

<sup>10</sup> O termo *assemblage* segue o sentido de montagem ou agregado, tanto em suas referências no francês como no inglês. Bruno Latour vai utilizar o termo “resembling” para definir a proposta de uma sociologia das associações que propõe reagregar o social, tomando-o não como um ponto de partida, mas como possível resultado da descrição. Uma noção de social que é utilizada como referência para o debate e que se diferencia radicalmente de uma totalidade pré-existente, que o autor vislumbra nas conceituações da Sociologia Clássica. É preciso salientar que a obra de Bruno Latour: *Reassembling The Social* (2005), foi publicada originalmente em inglês, sendo traduzida para o francês no ano seguinte como *Changer de société: refaire de la sociologie*, e em 2012 para o português, como *Reagregando o Social*.

que sugere que qualquer cidade existe de formas múltiplas e sobrepostas (BLOK, FARIAS, 2016, p.19)<sup>11</sup>.

Uma definição de cosmopolítica, que se baseia na proposição de Isabelle Stengers (2018), que segundo a autora permite o afastamento de uma noção transcendente de mundo comum, que obrigaria o divergente a se reconhecer como uma expressão particular daquilo que constitui um suposto mundo comum. Por isso, a associação do termo política com o cosmos, não é realizada sob qualquer influência kantiana (KANT, 1927). Não se pretende alcançar um mundo comum por meio dessa política, ou descobrir o “bom mundo comum”. Nos termos da autora, trata-se de “desacelerar a construção desse mundo comum, de criar um espaço de hesitação a respeito daquilo que fazemos quando dizemos ‘bom’” (STENGERS, 2018, p. 446). A essa noção se articulam as proposições dos autores das *urban assemblages*, da mesma forma, que a proposta do mapeamento das controvérsias, para a qual Latour também reconhece o potencial de elucidar essa política que revela mundos, perspectivas, modos de viver e existir, que subjazem nos enunciados e nas práticas dos atores.

Mais do que uma constatação, a noção de cosmopolítica de Isabelle Stengers é uma proposição, que amplia os sentidos da política, que ao invés de definir consensos permite o compartilhamento. Nesses termos, torna-se possível aproximar o foco da pesquisa às maneiras como ciclistas organizam suas experiências cotidianas no trânsito, no sentido de produzir narrativas que fundamentem as ações de coletivos frente ao poder público e demais atores contrários às cicloviárias, críticos à presença de ciclistas no trânsito da cidade. Em todo momento a experiência do ciclista ao pedalar pela cidade surge como elemento dos discursos e evidencia uma forma de olhar e vivenciar a urbanidade que serve de subsídio para a elaboração de novas propostas, que tem resultado em transformações estruturais na cidade, ainda que com grandes entraves. Também suscitam, em outros atores, posicionamentos e a elaboração de enunciados sobre os lugares, no sentido de também reivindicarem sua presença, apontar seus interesses, como ficou evidente em várias situações de campo, no qual o embate entre esses enunciados se deu entre ciclistas e atores resistentes ou críticos à implantação de

---

<sup>11</sup> No original: Urban studies here no longer deals with ‘the city’ as a bounded object, but rather with a multiplicity of changing, co-existing and mutually interfering urban assemblages. This is not an epistemological claim, in the sense that different actors have different views and understandings of the city as a singular object, but an ontological claim, which suggests that any city exists in multiple, overlapping ways.



uma ciclovia. Esses também, portadores de convicções sobre como a cidade deve ser, definindo suas experiências cotidianas como elemento de suas proposições.

O caso dos ciclistas, das ciclovias e da pauta da mobilidade, que emergiu na última década da cidade de São Paulo, mostrou-se um objeto para a etnografia, uma possibilidade de articular teoricamente aquilo que no campo já está articulado, ou seja, proposições de cidades múltiplas a partir dessas práticas do coexistir. As afirmações: “ciclovias salvam vidas” e “pedalar é um ato político”, reverberam como manifestos pela existência, pois as bicicletas retorcidas no chão, partes humanas e não-humanas de ciclistas, destruídas e mutiladas, são indícios suficientes de que se trata de um embate sobre mobilidades urbanas. Mas um mover-se, que nessas situações está ligado a modos de existir e, tragicamente, a modos de deixar de existir na cidade, um eufemismo para a morte.

Por isso, mobilizar essas conceituações e proposições, que podem muitas vezes parecer cifradas, passíveis de gerar equívocos no campo, permite partir da uma descrição de uma controvérsia sobre as mobilidades em curso, que de uma perspectiva antropológica traz à tona os desdobramentos das práticas cidadinas nas políticas urbanas, e aponta para reconfigurações estruturais dos espaços da cidade associadas às experiências cotidianas de atores que circulam e habitam a cidade. É também propor uma antropologia das mobilidades, capaz de articular tais experiências cidadinas, observadas em campo, com aquilo que de perspectivas diferentes é apontado como o “fazer cidade” (AGIER, 2011) ou o processo ininterrupto de mútua implicação de atores com a cidade (MAGNANI, 2009, 2012).

### **Uma virada das mobilidades**

De que forma, partir da afirmação de uma controvérsia sobre as mobilidades instituída nos últimos anos em São Paulo, pode contribuir para uma compreensão dos modos de vida na cidade e se articular com uma Antropologia na cidade, preocupada com as maneiras como os cidadãos circulam, ocupam e elaboram os sentidos de suas experiências cotidianas?

Nos debates de uma antropologia pós-colonial, a questão dos deslocamentos e fronteiras, das diásporas em contextos nos quais proliferam campos de refugiados, migrações e circulações, traz para o debate os sentidos dessas mobilidades e imobilidades, na constituição de identidades, na produção e reprodução de desigualdades, e como se desdobram esses modos de vidas nos “entres” do mundo

contemporâneo (BHABHA, 1998, HALL, 2003). Abordagens como a de Appadurai (2005) evidenciam as circulações de informações, bens e signos identitários, e como Pereira (2014) demonstra, esses fluxos tendem a ser apropriados e transformados em manifestações locais.

Contudo, o tema das mobilidades ganhou novo fôlego a partir dos primeiros anos do século XXI, por meio das reflexões de alguns autores relacionados à Universidade de Lancaster na Inglaterra, no que se convencionou definir como “giro da mobilidade”, ou “novo paradigma das mobilidades”. Como aponta John Urry (2007), um dos principais expoentes sobre o tema, diferentes propostas de mobilidades podem constituir diferentes modelos de sociedade e, no limite, transformações nesses parâmetros produziriam alterações profundas nos modos de vida dos cidadãos. Esse autor, assim como Mimi Sheller, propôs uma mudança crítica da abordagem das Ciências Sociais, observando a mobilidade em suas diferentes formas e sentidos, questionando proposições teóricas ligadas a uma noção do movimento como processos de pessoas a pessoas, ou de lugar a lugar, que ignorariam os processos de movimento em si, e deixariam de observar as relações que se constituem no próprio movimento, seus sentidos e implicações políticas.

A proposta é investir nos movimentos (físicos e virtuais) como chaves para a compreensão dos fenômenos sociais contemporâneos, reconstruindo a própria noção do “social como mobilidade” (URRY, 2001, p. 02). Em contraposição a uma Ciência Social sedentária, Urry aposta no movimento e na fluidez, não significando abraçar a instabilidade e a obsolescência das associações de uma proposta pós-modernidade, mas apontar para o movimento e para as mobilidades como dimensão de estabelecimento de relações, organizações, sentidos coletivos e transformações urbanas.

Ao invés de apontar as mobilidades (tratadas no plural pelo autor) como produto de estruturas sociais, de contextos contemporâneos, ou de fenômenos econômicos (ou seja, como subproduto de um capitalismo pós-moderno), o autor vai defender que as mobilidades (os móveis e os imóveis) são organizadoras dos modos de vida (2007) e fenômenos complexos, que colocam em relação e em disputa cotidiana as formas de se mover e viver. Urry vai apontar, portanto, para uma abordagem, que toma as mobilidades cotidianas como um *habitar em movimento*, definindo a *automobilidade* como hegemônica nas sociedades contemporâneas ocidentais: o habitar no carro (URRY, 2006).

Essa proposta trazida por Urry e consolidada por meio de sua parceria com Mimi Sheller (URRY & SHELLER, 2000, 2006), será incorporada por Tim Cresswell (2006),

geógrafo, que transita pela sociologia e antropologia e tem proposto muitas das discussões em torno do tema. Para esse autor pensar em mobilidade é analisar a intersecção entre os corpos físicos e as representações dessa mobilidade, principalmente em contexto urbano. Ele realiza uma diferenciação metodológica entre os termos movimento e mobilidade. Para ele, o movimento pode ser tratado como o deslocamento de um ponto A ao B, um fato concreto, ou às vezes virtual. Contudo, mobilidade implica em observar as dimensões políticas, metafísicas, materiais e os significados dados a esses movimentos.

Cresswell se aprofunda nos sentidos que a mobilidade pode ter, desde o deslocamento físico (bruto) de pessoas e coisas, quanto o deslocamentos de informações por sistemas computacionais e informacionais; assim como ideias e conceituações sobre mobilidades que circulam, como representações elaboradas em áreas diferentes, mas que são adotadas por outras (um dos exemplos é a visão sistêmica e fisiológica da ideia de sistema de circulação das grandes cidades incorporada pelo urbanismo); e aquele sentido de mobilidade que pode interessar a uma pesquisa antropológica, que diz respeito a uma “forma de estar no mundo”: “A mobilidade humana é uma experiência irreduzível e corporificada (incorporada)” (CRESSWELL, 2006, p.08). Ou seja, a mobilidade humana, nunca é somente o movimento físico e espacial de pessoas e coisas.

A interlocução do autor com a antropologia é estabelecida no sentido de alcançar esse debate sobre os sentidos e os enunciados do movimento que implicam em revelar a complexidade do que pode ser definido como mobilidades. Cresswell parte das definições da antropóloga Liisa Malkki (1992; 1995), que em seus estudos sobre refugiados Hutu na Tanzânia, sobreviventes do massacre de Burundi em 1972, vai propor a noção de uma “metafísica sedentária”, para apontar como as construções morais em torno da identidade e da primazia da fixidez dos espaços e dos lugares, atrelam essas identidades ao solo, ao local e buscam estabelecer fronteiras, gerando o sedentarismo metodológico da antropologia e das ciências sociais.

Para essa autora a segmentação espacial estabelecida muitas vezes por um relativismo cultural metodológico da antropologia acaba por apontar a diversidade como argumento para reafirmar esses sedentarismos, o que ela aponta como o encarceramento espacial dos nativos no espaço. Reflexão também presente na discussão trazida por Appadurai (1988).

Esse encarceramento está na base do que a autora vai definir como “metafísica sedentária”, que opera em escalas, que sempre buscam enquadrar os movimentos de

pessoas (MALKKI, 1992, p.31). No caso dos estudos urbanos poderíamos localizar essa operação quando tentamos estabelecer constantemente esses movimentos de atores e coletivos pela cidade, no bairro, na região, num arranjo coletivo específico, que carregam em si as explicações das relações que serão estabelecidas. Uma tentativa de elaboração de uma totalidade que não considera os movimentos e associações dos atores em suas escalas, que resvala no que Magnani descreve como a “tentação da aldeia” (MAGNANI & TORRES, 2000, MAGNANI, 2003), que no recorte da pesquisa encarcera os interlocutores, estabelece pontos de partida de suas associações e alianças, e desconsidera o quanto são capazes de estabelecer articulações, circular e negociar cotidianamente em seus trajetos pela cidade.

A proposta de Malkki de uma “nova nomadologia” (MALKKI, 1992, p. 38) não busca implodir as noções de espaço, lugar, nação e raízes, comuns à abordagem sedentária, mas propor os movimentos, não como processos de desenraizamento ou desterritorialização, mas como aqueles que produzem essas noções sedentárias. Proposição que se aproxima daquelas de Deleuze e Guatarri, e sua proposta do nomadismo como perspectiva que permite analisar processos de territorialização e desterritorialização em sua dimensão microscópica, molar e flexível (1995, 1996). Pensar em mobilidade, a partir dessas propostas é adotar os fluxos como produtores de associações, sentidos e desdobramentos políticos, quando a micro e a macropolítica podem ser observadas em suas interseções e mútuas implicações.

### **Uma antropologia das mobilidades**

Seguindo essas propostas, o que uma abordagem antropológica pode trazer ao debate é demonstrar como em um contexto de controvérsia, de disputa por espaços, sobressaem narrativas sobre o movimento e práticas que integram modos de vida que não só estão relacionadas às escolhas individuais, mas a proposições para a cidade e conceituações sobre o urbano. Ou seja, o que se entende como estudos dos transportes, sistemas de transporte, acesso e mobilidade, pode ser visto, de perto e dentro (MAGNANI, 2012) a partir de práticas e enunciados sobre essas experiências urbanas, que apontam para os diversos sentidos do pedalar e do mover-se pela cidade.

Nesse sentido é possível pensar em uma antropologia das mobilidades. Não somente a partir da concepção dos deslocamentos físicos, mas dos sentidos dados a esses deslocamentos. A literatura da área do urbanismo ao tratar das cidades contemporâneas tem enfatizado a importância dos estudos sobre transporte como uma

das dimensões do planejamento urbano e também da produção espacial das cidades. Questões de direito à cidade e acesso desigual estão implicadas na questão da mobilidade (MEYER et al, 2004). No contexto das cidades brasileiras, principalmente de escala metropolitana como São Paulo, são preocupação constante dos gestores, mas também de cidadãos, coletivos e arranjos políticos locais.

Por outro lado, os autores que trabalham com os limites da modernidade e uma suposta passagem para uma pós-modernidade, hipermodernidade, modernidade tardia, evidenciam a dimensão dos fluxos, das trocas de informação, e das dimensões espaços temporais das relações entre pessoas, coisas e bens (HARVEY, 1992; HABERMAS, 1992; GIDDENS, 1991). Lançam olhar sobre esses processos macro, globais, de reformulação das relações de trabalho, das cidades competindo entre si (SASSEN, 1998). Ainda, com o advento dos estudos culturais e da ênfase de parte das Ciências Sociais em torno dos contextos pós-coloniais, migrações, diásporas e fronteiras (BHABHA, 1998, HALL, 2002) também ganharam importância como palavras-chave para o entendimento dos movimentos transnacionais, dos sujeitos do entre, e das relações de poder acionadas e perpetuadas nesse trânsito de pessoas.

Portanto, pensar uma antropologia das mobilidades (no plural), nos termos propostos pelos autores de Lancaster (e influenciados por eles) pode trazer rendimentos para uma abordagem interessada em compreender as práticas de atores cidadãos, que em suas rotinas estão imersos em mundos nos quais as relações, muitas vezes, estão orientadas pela maneira como se deslocam pela cidade. Além disso, é uma maneira de articular, de acordo com os caminhos propostos pela abordagem etnográfica, dimensões expostas em uma controvérsia capaz de revelar de que forma tais experiências cotidianas são traduzidas em enunciados políticos que incidem sobre transformações estruturais urbanas.

Olhando para o campo de pesquisa, questionou-se a que ponto a experiência desses ciclistas, pedalando pela cidade, estaria sendo traduzida no sentido de transformar os lugares da cidade para torná-los habitáveis ao seu modo de vida e para incluir outros mais, ou se a política que incide sobre a cidade de São Paulo, estaria, nos termos de Michel de Certeau (1998), produzindo mais lugares próprios, ou seja, mais segmentações nas quais as ciclovias passariam a ser esses lugares próprios, onde os ciclistas (e só eles) podem circular.

Entre as estratégias, proliferam táticas, de ocupação e prática dos lugares, que se insinuam entre as imposições de um “fazer cidade” dos grandes projetos, da

gentrificação, ou de seus eufemismos (qualificação, revitalização, etc.). Michel de Certeau vai apontar que a cidade não se constitui apenas por esse “campo de operações programadas e controladas”, “sob os discursos que a ideologizam, proliferam as astúcias e as combinações de poderes sem identidade, legível, sem tomadas apreensíveis, sem transparência racional – impossíveis de gerir” (1998, p. 174). E por isso ele propõe que a chave de compreensão sobre os espaços urbanos pode estar na análise “das práticas microbianas, singulares e plurais, que um sistema urbanístico deveria administrar ou suprimir e que sobrevivem ao seu aparecimento” (idem, p.175).

Por sua vez, ao propor uma *antropologia da mobilidade* (AUGÉ, 2010), o antropólogo francês Marc Augé evidencia como contemporaneamente, a constatação de que a maior parte da população mundial vive em cidades, leva a uma imbricação entre dois conceitos, o “mundo como cidade” e a “cidade como mundo” (ibidem, p. 09), que apontam para um paradoxo da mobilidade, de contextos nos quais podemos fazer tudo sem nos movermos, mas ainda assim mesmo nos movemos (ibidem, p.16). Ou seja, mesmo com a proliferação e a facilidade de acesso à informação e à informatização de nossas rotinas, ainda assim, enfrentamos a superabundância de movimentos, entre fronteiras e nações, entre regiões e bairros das cidades.

(...) a urbanização se apresenta sob dois aspectos contraditórios, mas indissociáveis, como as duas faces de uma mesma moeda: de um lado, o mundo é uma cidade (a “metacidade virtual”, de que fala Virilo), uma imensa cidade onde trabalham os mesmos arquitetos, onde se encontram as mesmas empresas econômicas e financeiras, os mesmos produtos..., e outro lado, a grande cidade é um mundo, onde se encontram todas as contradições e os conflitos do planeta, as consequências do fosso crescente entre os mais ricos dos ricos e os mais pobres dos pobres, o terceiro mundo e o quarto mundo, as diversidades étnicas, religiosas e outras (2010, p.43).

Ao evidenciar essa articulação de escalas do que podemos compreender como urbano, o autor vai evidenciar como a cidade, em seus diferentes aspectos pode ser tomada como um conjunto de espaços complexos, “um conjunto de rupturas num fundo de continuidade” (AUGÉ, 2010, p. 87), que aponta que a cidade é tanto o que permanece de história e política, quanto das experiências cotidianas, os movimentos e deslocamentos. Por isso o autor vai se debruçar sobre uma *antropologia da supermodernidade* (ou sobremodernidade), que atenta para os sentidos dos lugares e dos espaços como objeto de pesquisa privilegiado da antropologia. Enuncia-se aí, uma antropologia dos lugares, mas principalmente das mobilidades, que se volta para os

movimentos e os deslocamentos como práticas que estabelecem os sentidos sobre os lugares e os “não-lugares” (AUGÉ, 2012).

Por sua vez, na antropologia urbana brasileira são abundantes os trabalhos que resvalam na questão do movimento. É possível mapear em José Guilherme Magnani e nos estudos produzidos pelos pesquisadores do Núcleo de Antropologia Urbana da USP um conjunto de afirmações e elaborações conceituais que se aproximam dessa proposta de uma antropologia das mobilidades. Ao apontar como atores e arranjos coletivos organizam seus circuitos, dando sentidos às suas práticas por meio do movimento e das associações geradas por ele, Magnani evidencia uma antropologia que, se não define mobilidades, aponta para a dimensão fundamental do movimento, dos encontros pelas manchas, trajetos e pedaços, para a constituição dos modos de vida citadinos. A cidade e seus desdobramentos - “paisagens, equipamentos e instituições” (MAGNANI, 2012, p. 325) – constitui-se por meio dessas práticas, associadas aos movimentos e circulações.

Os *circuitos* estabelecidos pelos atores, formam amaranhados pela cidade, que de uma perspectiva distanciada, podem reafirmar a fragmentação contemporânea das relações sociais, mas que de perto e dentro revelam regularidades, alianças e negociações, que permitem a esses atores circularem pelo urbano, tornando conhecidos os espaços, deslocando seus *pedaços* no espaço e no tempo. Retomando as afirmações de Cresswell (2006) e de Malkki (1992), emerge um nomadismo que acaba por se desdobrar na territorialização e na identificação com os espaços.

Lilian de Lucca Torres (2015), por sua vez, aponta para a constituição do que ela define como “uma cidade dos antropólogos”. Ao analisar os estudos realizados por pesquisadores da FFLCH/USP sobre São Paulo, afirma que essa cidade foi “antropocartografada” (2015, p.16) ao longo da segunda metade do século XX (1960-2000), desde os estudos de Eunice Durham e Ruth Cardoso, até a consolidação do NAU, sob a batuta de Magnani. Dos estudos de comunidade, passando pela migração, classes trabalhadoras, até o debate sobre lazer, sociabilidade, juventude e religiosidade, foi se conformando uma cidade dos antropólogos, que acompanhou as transformações estruturais da metrópole. Ainda, como Magnani afirma, ao realizar um balanço sobre os estudos antropológicos no contexto de São Paulo (2012), a cidade, compreendida como campo de estudos da Antropologia Urbana, foi acompanhada de perto pelos antropólogos, que identificaram suas regularidades, aproximaram o olhar daquilo que os atores fazem, e por isso o ambiente urbano deve ser “entendido não como mero cenário

que eles (os atores sociais) encontram prontos, mas como resultado dessas (e outras) práticas” (MAGNANI, p. 2012, p. 325).

Ao pensarmos nas questões dessa pesquisa, São Paulo pode ser tomada como um desdobramento das mobilidades, de práticas de cidadãos capazes de reconfigurar espaços, seja de maneira efêmera ou permanente. Pesquisas realizadas nas últimas décadas como as de Alexandre Pereira (2010, 2018) sobre os pichadores, de Giancarlo Machado sobre os skatistas (2017), Mariana Machinni (2017) sobre as hortas urbanas e de Arthur Gomes (2017) sobre as rotinas de viagens de caminhoneiros, apontam para essa questão, falam sobre movimentos, circulações e apropriações. Ainda, como descrevi em minha dissertação de mestrado (MORAES, 2014), esses deslocamentos, quando associados a práticas específicas, podem constituir dimensões espaço-temporais que permitem esgarçar as fronteiras conceituais da cidade. O tempo e o espaço urbanos são constituídos e reconstituídos nesse habitar, que a antropologia urbana tem descrito, seja com o enfoque no lazer, no trabalho, nas práticas juvenis, na religião, na música ou na política. É possível pinçar, portanto, esse elemento da(s) mobilidade(s), que se aproximam aos termos defendidos pelos autores do Novo Paradigma das Mobilidades.

Nesses termos, considerar as contribuições que os autores da virada da mobilidade, à luz do que a antropologia urbana tem demonstrado, por meio dessa antropocartografia da cidade de São Paulo (TORRES, 2015), permite abordar as questões dessa pesquisa e aquilo que foi observado e compartilhado no campo de maneira transversal, considerando parte dos processos que ao longo dos anos constituíram esses desdobramentos da cidade, seus espaços, fluxos, aberturas e fechamentos (Magnani, 2012). Uma antropocartografia para a qual essa pesquisa busca dar sua contribuição, sem deixar de lado as manifestações de uma “contrageografia” da cidade, elaborada pelos atores em campo (ADERALDO, 2013, 2018), que ao reconhecerem as segmentações, segregações e restrições espaciais, subvertem, apropriam-se e alargam os sentidos do que pode ser compreendido como urbano.

Entre as cidades dos antropólogos é possível vislumbrar cidades-mundos, as cidades dos skatistas (MACHADO, 2017), *straight-edges* (MANTESE, 2007), do *black metal* (MORAES, 2014), dos pichadores (PEREIRA, 2018), de coletivos periféricos (ADERALDO, 2013), que se atravessam, ignoram-se, podem ser invisíveis entre si, ou mesmo serem elemento de conflitos ou negociações. Aqui também a controvérsia apontada permite vislumbrar como a experiência cidadina dos ciclistas paulistanos, frente ao embate por mais vias “cicláveis” revela uma dessas cidades-mundos em



disputa, que na proposta do antropólogo pode ser tomada como uma faceta de uma cosmopolítica em curso que se revela como uma proposição nativa construída nas lutas diárias por visibilidade e existência.

### **A etnografia de fim de expediente e as situações de campo**

Durante o período que estive no Brasil, Claude Lévi-Strauss realizou descrições das cidades pelas quais passou nas décadas de 1930 e 40. Permaneceu por algum tempo em São Paulo e nessa cidade realizou incursões pelos bairros ainda em construção, pelas avenidas nas quais os automóveis dividiam espaço com carros de boi. Construções modernas, como o Edifício Martinelli, moldavam a paisagem da cidade ao lado de prédios coloniais e casebres. Ele relata, em *Saudades de São Paulo* e na obra *Tristes Trópicos* (LÉVI-STRAUSS, 1996a, 1996b), como incentivava seus alunos da Universidade de São Paulo a realizarem observações dos mercados, bairros e paradas, olhando para aquilo que os circundava em uma cidade que, para ele, chamava a atenção por estar em plena transformação, a ponto de uma observação de um dia não encontrar os mesmos prédios e ruas na semana seguinte.

Além de São Paulo, Lévi-Strauss também descreve outras cidades brasileiras pelas quais passou, que demonstravam as características e escalas diversas daquilo que poderia ser definido como as experiências urbanas brasileiras da época. Magnani, ao resgatar essas “Cidades dos Tristes Trópicos” (MAGNANI, 2012, p. 281) realiza uma análise sobre as recorrências de uma *forma-cidade* e seus rendimentos para a Antropologia Urbana. Nesse exercício evidencia o quanto Lévi-Strauss também teria deixado pistas para as reflexões sobre a cidade e a urbanidade.

Sobre essas incursões etnográficas descritas por Lévi-Strauss em São Paulo, Magnani salienta o quanto foram fortuitas e não se estabeleceram como uma proposta sistemática do antropólogo interessado em outros recortes de pesquisa, outros temas e outros contextos. Essas etnografias foram descritas como “de domingo” (LÉVI-STRAUSS, 1996b, p. 103) tanto para ilustrar a temporalidade dessas observações, quanto certa despreocupação em aplicá-las a um quadro mais amplo do trabalho etnográfico realizado por ele. Ainda assim, como mostra Magnani, são observações reveladoras.

Essa experiência de Lévi-Strauss na São Paulo de 1930 e 40 me levou a pensar sobre minha própria experiência de campo e nas temporalidades dessa pesquisa. Durante todo o período do curso de doutorado exerci em paralelo minhas atividades

como servidor público, cumprindo diariamente a carga das tradicionais 8 horas exigidas pelo meu setor, em uma rotina relativamente rígida de entrada e saída. Eventualmente, esses horários podiam ser flexibilizados, desde que uma saída no meio do expediente para cursar uma disciplina, participar de uma reunião de pesquisa ou observar uma situação de campo, fosse compensada com horas a mais nos dias seguintes.

Nessa rotina se estabeleceu certo padrão: normalmente cumpria meu horário até o fim da tarde e, da Barra Funda, Zona Oeste de São Paulo, partia de metrô ou ônibus para os locais onde seria realizada uma audiência, uma manifestação, uma reunião de ciclistas, ou mesmo para encontrar participantes da pesquisa para uma conversa ou entrevista. Acabava um expediente e se iniciava outro. Em muitas situações compartilhei dessa mesma temporalidade e deslocamento com alguns dos interlocutores. A ida a uma audiência também era tarefa que integrava uma rotina de sair para trabalhar e, depois de um longo expediente, seguir para um auditório e acompanhar um debate sobre Sistema Cicloviário da cidade, a segurança no trânsito ou o Plano de Mobilidade Municipal.

Ainda, por mais de uma vez me encontrei com os participantes da pesquisa nesses mesmos horários: “vamos marcar depois das seis? Perto de onde trabalho?”. Em uma dessas ocasiões, saí da Barra Funda e fui até a Vila Matilde, pegando dois metrôs e um ônibus, para me encontrar com um dos interlocutores, na bicicletaria onde é mecânico. Precisei esperar que ele realizasse o último conserto do dia, arrumasse seu espaço de trabalho e fechasse as portas do estabelecimento, sob os olhares do seu patrão, que também pedala, mas volta para casa em uma caminhonete de cabine dupla. Dali partimos para um bar próximo e durante 3 horas conversamos sobre como é pedalar em São Paulo. Depois desse duplo expediente, tanto eu como ele voltamos para casa. Ele para o extremo Zona Leste, em sua bicicleta, eu para o centro, de metrô.

Em outra situação, um dos participantes optou por marcar uma conversa comigo na concentração de uma bicicletada, que partiria da Praça do Ciclista, entre a r. da Consolação e a av. Paulista. Lá me encontrei com esse interlocutor e um amigo seu, ambos professores da rede pública de ensino, ciclistas e entusiastas das manifestações por mais ciclovias. Era a melhor situação, pois já que iam sair do “fundão” para chegar ao centro, já “aproveitariam a viagem”. Em solidariedade ao pesquisador, não queriam fazer eu me deslocar para onde eles moravam, depois de um dia de trabalho. Nessa mesma situação conheci outro interlocutor, que diariamente utiliza a bike para atender

seus clientes. Naquela ocasião ele tinha organizado seu itinerário para terminar os trabalhos do dia na Praça do Ciclista e assim poder participar da manifestação.

Nessas incursões ao campo e na troca de ideias e experiências com os interlocutores da pesquisa, também enfrentei os desafios das mobilidades por São Paulo, na maior parte das vezes como passageiro e pedestre, menos como ciclista (ainda que algumas vezes como tal). Apesar de possuir habilitação, nunca fui motorista. Durante minha infância e adolescência em uma cidade do interior de São Paulo e minha juventude em uma cidade média (como universitário), a bicicleta tinha sido minha parceira. Abandonei-a quando ao me mudar para São Paulo descobri-me em situações de risco, com as quais tive dificuldade de lidar. Antes mesmo de começar essa pesquisa, eu já tinha sido “afetado” pelo campo (FRAVET-SAADA, 2005), por me descobrir inapto para pedalar em São Paulo com a mesma desenvoltura que pedalava em outras cidades. Relacionei essa experiência, mais tarde, com os sentidos de algumas falas coletadas em campo sobre São Paulo ser uma cidade “refratária aos ciclistas”. Durante o trabalho de campo pedalei em algumas ocasiões, com ou em direção aos meus interlocutores, mas bem menos do que gostaria.

Entre os horários de pico, de fim de expediente, adentrei composições lotadas e enfrentei os desafios de me equilibrar sem apoio, da correria para embarcar quando o metrô ou ônibus lotado chegava e de desembarcar no ponto/estação correto antes das portas se fecharem. De bicicleta não experimentei isso, mas precisei lidar com o risco constante dos trechos não segregados e pude perceber o quanto pedalar em São Paulo tem sua dimensão cotidiana de política, das relações entre atores, todos supostamente com pressa e ávidos de encontrar uma brecha para passarem. As experiências dos não-lugares (AUGÉ, 2012), ou do movimento sem acesso, como Jirón e Gómez apontam (2018), em alguns momentos podem se insinuar e fazer sentido, pois, como passageiro, atravessa-se a cidade sem acessá-la, e o transporte público lotado pode até ser um contexto espaço-temporal de suspensão, com o qual não estabelecemos laços e queremos sair o mais rápido possível. Contudo, todas as relações que se dão nesses momentos, arrisco dizer, são prato cheio para a etnografia, pelo simples paralelo que os interlocutores da pesquisa estabelecem com a experiência de pedalar e realizar esses mesmos trajetos com suas bicicletas.

Habitar a cidade em movimento se constitui nesses recortes espaço temporais, nos quais o deslocamento de um lugar ao outro está saturado de sentidos e constitui dimensão fundamental dos modos de vida citadinos. Defini, portanto, tais incursões

como “etnografias de fim de expediente”, não implicando em afirmar certo despreendimento com o rigor metodológico, mas para evidenciar o quanto essa dimensão espaço-temporal das mobilidades pôde ser experimentada na maneira como precisei me organizar para poder observar as situações de campo e compartilhar conversas e experiências com os interlocutores da pesquisa. Explicitar essa dimensão do trabalho de campo, portanto, permite realizar a aproximação de uma prática etnográfica com uma experiência etnográfica (MAGNANI, 2009).

James Clifford (2002) realiza uma reflexão sobre os limites da etnografia e a constituição do que ele define como a “autoridade etnográfica”, representada pela afirmação explícita ou implícita do “eu estive lá”. Ainda que o texto antropológico possa, muitas vezes, ser apresentado como um todo harmônico, no qual as descrições e explicações se complementam, ele é, no limite, uma tentativa de enquadramento de situações e experiências de campo, comumente incontroláveis. O exercício de realizar os recortes e edições das falas e práticas observadas em campo, por isso, não pode se confundir com a representação das concepções e preocupações mais íntimas dos interlocutores, mas ser tratado como produto da observação e da intersecção entre a prática e a experiência etnográficas. Ao invés de fornecer uma interpretação de uma realidade antes não observável, propõe-se ser “uma negociação construtiva envolvendo pelo menos dois, e muitas vezes mais, sujeitos conscientes e politicamente significativos”. (CLIFFORD, 2002, p. 43).

Ainda, sobre essa questão, Mariza Peirano (1995) vai enfatizar que uma “boa etnografia” deve ser aquela que traz a abundância das descrições e permite que indícios escapem pelo corte do texto. Ou seja, uma etnografia que possa mostrar em seu texto mais do que o próprio antropólogo teve a capacidade de analisar e que permitirá a reanálise:

Nela, as informações não são oferecidas apenas para esclarecer ou manter um determinado ponto de vista teórico, mas haverá sempre a ocorrência de novos indícios, dados que falarão mais que o autor e que permitirão uma abordagem diversa (1995, p. 52).

Por isso, a descrição de uma controvérsia sobre as mobilidades paulistanas, que parte dos ciclistas e seus coletivos, também deve se preocupar em apontar para a heterogeneidade dos atores envolvidos nas associações e negociações observadas no campo, e ampliar as possibilidades de que “novos indícios” e propostas de pesquisa se desdobrem do/no texto. Como aponta Bruno Latour, essa postura não significa realizar

uma “mera descrição” (2012, p. 201), mas deixar explícitos os desdobramentos das situações e associações observadas e coletadas no trabalho de seguir os atores. Tratá-los como mediadores das relações e da própria construção da pesquisa:

Desdobrar significa simplesmente que, no relato conclusivo da pesquisa, o número de atores precisa ser aumentado; o leque de agências que levam os atores a agir, expandido; a quantidade de objetos empenhados em estabilizar grupos e agências, multiplicada; e as controvérsias em torno de questões de interesse, mapeadas. Só aqueles que nunca tentaram escrever sobre mediadores, em vez de intermediários, acharão essa tarefa fácil, parecida com uma “mera descrição” (Latour, 2012, p. 201).

Nesses termos, o que eu defini como uma *etnografia de fim de expediente*, também ocorreu nos finais de semana de eventos e passeios, nas manhãs de audiências públicas marcadas em cima da hora e de momentos furtivos, nos quais a oportunidade de uma conversa mais demorada surgiu. Além das observações nas situações de campo, portanto, foram realizadas entrevistas semiestruturadas, que se desdobraram, muitas vezes, em relatos de trajetória de vida ou de conversas sobre temas específicos. Também acompanhei as publicações nos sites/portais dos principais coletivos paulistanos de ciclistas, muito desse material disponibilizado serviu de base para a construção dos itinerários e questionamentos levados para o campo.

Em alguns casos, momentos anteriores ao início dessa pesquisa puderam ser conhecidos e descritos a partir de relatos e atas de reuniões produzidos por esses atores (como as Atas das Câmaras Temáticas de Bicicleta elaboradas pela Ciclocidade)<sup>12</sup>. Além disso, pesquisas quantitativas produzidas por órgãos do poder público, assim como por instituições e institutos privados, serviram de fonte de consulta, já que a menção a esses dados sobre contagem de ciclistas, índices de segurança no trânsito, entre outras questões, foram constantemente mobilizados pelos atores no campo. Como já mencionado, enunciados sobre as experiências cotidianas de mobilidade por São Paulo, frequentemente costuraram situações vividas nas ruas e espaços da cidade com os dados quantitativos disponíveis. Movimentos, que se o antropólogo encontrou dificuldades em realizar, os interlocutores da pesquisa demonstraram uma desconcertante capacidade de fazê-lo.

---

<sup>12</sup>Tive dificuldades de conseguir o acesso a essas Reuniões sem gerar desconfortos entre os interlocutores e demais atores da pesquisa. Por isso, atas e relatos dessas situações me possibilitaram tomar conhecimento das discussões, ainda que da perspectiva dos produtores dos documentos.

## **Estrutura da tese**

A presente tese está organizada da seguinte maneira: No primeiro capítulo (I) parte-se da inauguração da ciclovia da avenida Paulista em 2015 para descrever uma controvérsia instituída sobre as mobilidades paulistanas e situar o contexto no qual essa pesquisa se iniciou. As transformações que se desdobraram a partir da gestão de Fernando Haddad são apontadas como expressivas de um momento de aquecimento de uma controvérsia no qual atores diversos alcançaram visibilidade. Práticas e enunciados sobre a cidade são colocados em relação e as continuidades das dimensões escalares das associações são apresentadas.

Segue-se, então (Capítulo II), com o resgate dos processos que constituíram os modos de se mover e habitar na cidade de São Paulo, tomados nos termos de uma “automobilidade”. Os automóveis, no início do século XX também passaram por resistências e causaram estranhamentos e impactos nas rotinas dos transeuntes paulistanos, assim como as bicicletas, que ao alcançarem visibilidade levantaram questionamentos sobre esse modelo de mobilidade supostamente consolidado ao longo do último século. De forma panorâmica é descrito o processo de associações e desdobramentos de um cicloativismo paulistano. Mais que isso, são apresentados os caminhos percorridos pelas bicicletas e ciclistas na controvérsia, até se tornarem atores impossíveis de serem ignorados.

No terceiro capítulo (III) descrevo a trajetória de alguns dos interlocutores da pesquisa e trago os relatos de suas experiências como ciclistas em São Paulo. Alguns deles não identificados totalmente com o cicloativismo, mas que descrevem suas experiências cotidianas como constitutivas de um modo de vida e de um olhar sobre a cidade. As bicicletas aparecem como mediadoras na constituição de uma forma de habitar e projetar a cidade em movimento. O pedalar, por sua vez, é traduzido por esses atores como experiência produtora de uma cidadania com desdobramentos políticos, que aponta para a continuidade do *mover-se* em relação às incidências mais propositivas frente aos planos e projetos urbanos.

No capítulo seguinte (IV) sigo com a descrição da participação de ciclistas na Câmara Temática de Bicicleta, para então estabelecer um paralelo entre as ações mais “táticas” realizadas por alguns coletivos, que ao perceberem a resistência do poder público, pintam ciclovias por conta própria e realizam manifestações pela cidade. Busco descrever o que uma interlocutora definiu como a dinâmica de “aquecimento e esfriamento das ruas”. Quando os canais oficiais de interlocução se mostram ineficazes

ou quando a Câmara Temática de Bicicleta se transforma em uma “Câmara Fantasma”, esses atores ocupam as ruas e reconfiguram os espaços urbanos.

No capítulo cinco (V) foi realizada a descrição etnográfica das situações de campo em audiências públicas realizadas nos anos de 2018 e 2019. Após a publicação da Lei Anticiclovias pude acompanhar o quanto o embate em torno da implantação e remoção de trechos de ciclovias e ciclofaixas aqueceu a controvérsia em torno das mobilidades paulistanas e permitiu vislumbrar os desdobramentos em muitas outras questões urbanas. Atores visíveis e supostamente invisíveis se fizeram presentes, e as cidades do cotidiano do movimento e permanência foram descritas e defendidas pelos atores em campo. No processo de aprovar a implantação de novas ciclovias, ciclistas mobilizaram suas experiências diárias, dados estatísticos, leis e planos.

Por fim, no sexto capítulo (VI) busco analisar como noções de visibilidade e invisibilidade estão em disputa no campo, assim como as categorias de risco e perigo. Descrevo como os índices de morte de ciclistas no trânsito de São Paulo foram costurados aos relatos sobre as experiências desses atores no sentido de fundamentar o argumento de que “ciclovias salvam vidas”. Dessa questão se desdobram discussões sobre a segregação espacial em São Paulo, evidentes na maneira como alguns lugares da cidade são tratados como “lugares nenhum” e no modo como a defesa de mais ciclovias nas periferias se tornou mais visível nos últimos anos.

## Capítulo I - Controvérsia aquecida: mobilidades e modos de vida em São Paulo

### A ciclovia da Av. Paulista: marcos de uma controvérsia instituída

Abordar a visibilidade que a questão das ciclovias alcançou nos últimos anos na cidade de São Paulo exige descrever, mesmo que panoramicamente, as dimensões e extensões das associações que foram produzidas no campo de disputa sobre as transformações urbanas da cidade. No caminho da pesquisa, fui levado de encontros fortuitos em manifestações de ciclistas a audiências públicas, nas quais os interlocutores da pesquisa relatavam novamente suas experiências, agora não só para o antropólogo, mas para uma plateia ávida pelo debate, para subprefeitos, secretários municipais, ciclistas aliados, comerciantes opositores, cidadãos preocupados com as questões da mobilidade na cidade.

Os exemplos etnográficos são vários. Uma das colaboradoras relatou seu contato com a bicicleta, o processo transformador de começar a pedalar e conhecer a cidade, uma nova perspectiva que a levou a se engajar politicamente. Também pude presenciar essa mulher, Márcia, em audiências públicas, compondo a mesa organizadora como representante da Câmara Temática de Bicicleta<sup>13</sup>, falando das mortes no trânsito e da importância das ciclovias. Outra interlocutora, em uma padaria na zona central da cidade, contou a história da bicicleta de madeira que seu pai trouxe da Itália, quando emigrou para o Brasil. Uma espécie de legado deixado para ela, ciclista de longa data, que descreveu suas experiências de pedalar na av. Paulista antes da instalação da famigerada ciclovia, que gerou tantos conflitos. Vera, já tinha sido fotografada e filmada, cercada de repórteres, lendo uma carta manifesto na porta do prefeito recém-eleito, João Dória. Anos depois, em uma audiência pública na Câmara Municipal de São Paulo, descreveu como era ser uma ciclista idosa numa cidade pensada para os carros.

Ainda, com uma das diretoras da Ciclocidade pude conversar sobre a sua trajetória de engajamento no cicloativismo, permeada por suas experiências de descoberta da cidade e a formulação de um modo de vida em torno do pedalar. Aline também descreveu as táticas de *bike advocacy* da Associação da qual faz parte, e como transita de protagonista de um documentário internacional sobre a mobilidade das grandes

---

<sup>13</sup>A partir desse ponto passo a me referir à Câmara Temática de Bicicleta como CTBicicleta.



idades do mundo<sup>14</sup>, à mulher sensibilizada com a morte de outras mulheres ciclistas no trânsito da cidade. Por sua vez, do mecânico de bicicletas, vindo de uma pequena cidade do interior da Paraíba, morador do extremo Zona Leste há 10 anos, escutei sobre sua experiência de se fazer ciclista em São Paulo, de abandonar o medo de se perder numa cidade grande, e a satisfação de conhecer o litoral por meio das cicloviagens, junto de amigos que conheceu nos coletivos de ciclistas. Luciano lembrou das primeiras ciclofaixas de lazer instaladas em São Paulo e relatou, de forma orgulhosa, como participou, junto de alguns integrantes do Instituto CicloBr, das atividades de suporte dessa política.

São muitos os relatos coletados em campo que apontam para essas trajetórias sinuosas que ciclistas realizam ao descrever suas experiências, que se refizeram na minha tentativa de segui-los nas mais diversas associações que produzem cotidianamente em seu modo de vida pela cidade e na incidência política, que nas situações das audiências públicas observadas nos anos de 2018 e 2019 permitiram recolher relatos dos itinerários urbanos desses atores, do mover-se em meio ao trânsito e lugares próprios (DE CERTEAU, 1998) de outros atores.

Contudo, as questões que suscitaram essa pesquisa, eram aquelas que circulavam nos grandes veículos de mídia, que mobilizavam associações de moradores, geravam intervenções jurídicas e levavam arranjos coletivos de ciclistas às ruas, em manifestações em defesa das instalações de ciclovias, ciclofaixas, ciclorotas, bicicletários e de mais segurança. Os enunciados sobre a cidade e o mover-se ainda não tinham sido alcançados. Visíveis eram as ciclovias pintadas de vermelho, o prefeito e sua equipe constantemente contestados por seus opositores e por setores organizados da sociedade paulistana, e ciclistas, muitas vezes rotulados como uma parcela pequena da população, que reivindicava para si parcelas de uma cidade já saturada de lugares próprios e veículos automotores.

Nesses termos, partir de uma abordagem que tomava as situações desenroladas nesse campo como uma controvérsia instituída sobre as mobilidades urbanas em São Paulo, permitiu descrever os impasses e as disputas existentes, as *questões de fato* e de *interesse* (LATOUR, 2012), e quais atores estavam organizados em torno delas. Um pouco para alcançar um ponto de partida do qual seguir em direção aos atores e

---

<sup>14</sup>Aline Cavalcanti aparece como uma das personagens retratadas no documentário *Bike vs Cars*, de Fredrik Gertten, lançado em junho de 2015. O filme retrata o cotidiano de ciclistas em várias partes do mundo, debatendo os processos históricos de marginalização das bicicletas como meio de transporte, mas também projetos bem-sucedidos em torno da mobilidade por bicicleta em grandes cidades.

vislumbrar o que Magnani define como os *cenários*, marcos dessas negociações e disputas (1996, p. 17), ou uma *situação* da vida cidadina (AGIER, 2011, p. 90). De certo modo, o contexto que se consolidou em torno da implantação das ciclovias nos últimos 10 anos na cidade de São Paulo evidenciou um conjunto de experiências do viver e do fazer cidade, que se articulam com dimensões e escalas que a própria descrição foi levada a seguir em vários sentidos.

Propor uma descrição de uma controvérsia em torno das ciclovias é também levantar questões sobre como as mobilidades cidadinas se constituíram em São Paulo. Essa cidade denunciada pelos interlocutores da pesquisa como “refratária aos ciclistas”, “pensada para os carros”, “carrocêntrica”, na qual esses atores estariam circulando diariamente, muitas vezes descrevendo um novo olhar a partir da experiência de pedalar, capaz de confrontar determinados modelos, propondo transformações espaciais e buscando dar visibilidade a modos de vida calcados em modos de se mover na cidade.

Por isso, a tentativa é descrever o que foi observado e compartilhado no campo dessa pesquisa, e demonstrar como esses movimentos entre o supostamente macro e o micro desafiaram constantemente o pesquisador. Tornar-se imóvel, diante da mobilidade dos atores, das questões e dos enunciados, na tentativa de capturar um presente etnográfico, mostrou-se ineficaz, forçadamente artificial. O primeiro movimento escolhido, portanto, um pouco desajeitado de seguir esses atores e apresentar a heterogeneidade de abordagens sobre a cidade e suas questões, é descrever um caso que ilustra uma situação, que se desenrola no tempo e no espaço da cidade: a inauguração da ciclovia da avenida Paulista. E, assim, desdobrar essa controvérsia, evidenciando como a mobilidade e os modos de ocupação pela cidade possuem associações com processos passados e futuros, e evidenciam atores e sua presença na cidade. Em outras palavras, levo a sério a afirmação de grande parte dos participantes da pesquisa, de que São Paulo seria uma cidade para os carros, partindo de um evento inicial da pesquisa.

### ***Se tem na Paulista, pode ter em qualquer lugar***

Em 28 de junho de 2015 ocorreu a inauguração oficial de uma das obras mais esperadas da então gestão municipal, a Ciclovia da Av. Paulista. Localizada na área central da cidade, em um dos cartões postais e marcos da renovação urbana da cidade de São Paulo, com uma extensão de quase 3 km acompanhando toda a Av. Paulista - da Praça Oswaldo Cruz até a Rua da Consolação -, tal infraestrutura segregada para

circulação de bicicletas foi tratada desde o início de sua concepção e projeto, como um elemento fundamental da ampliação da malha cicloviária municipal. Uma bandeira da gestão do então Prefeito, Fernando Haddad (PT), a implantação da ciclovia gerou enorme mobilização entre os ciclistas e os diversos arranjos coletivos ligados à pauta da mobilidade por bicicleta na cidade, além de outras associações diversas, contrárias à sua construção.

O dia de sua inauguração oficial também foi marcado pelo primeiro teste do projeto municipal de bloqueios de grandes avenidas da cidade aos veículos motorizados aos finais de semana. Medida também controversa até na semântica de sua definição, tratada por alguns como "fechamento para carros" e por outros como "abertura para as pessoas", foi testada junto à inauguração da ciclovia, permitindo que o evento trouxesse à avenida mais famosa da cidade uma enorme heterogeneidade de atores, entre pedestres, ciclistas, patinadores, skatistas, cadeirantes, bandas de coreto, pessoas com as mais diversas fantasias, além de opositores à criação de ciclovias e ao fechamento/abertura da avenida.

Desde seus antecedentes, já caracterizados pelo acirramento das discordâncias em torno da necessidade de uma ciclovia ocupando o espaço do canteiro central da avenida, diversos atores emergiram para debater a efetivação da obra. Coletivos, institutos, grupos, as mais diversas associações entre atores ciclistas saíram em defesa da ciclovia, enquanto associações de comerciantes, representantes dos condomínios e conjuntos comerciais localizados na região, assim como o Ministério Público Estadual e setores da mídia, se posicionavam contrariamente, por motivos diferentes.

O evento de inauguração estava marcado para se iniciar às 10 horas da manhã daquele domingo, com a interdição da via para a circulação dos carros, mas logo às 9 horas começaram a chegar ciclistas que se reuniram na Praça do Ciclista. Localizada no encontro entre a av. Paulista e a r. da Consolação, esse é um ponto de referência e concentração para a grande maioria das manifestações de ciclistas na cidade de São Paulo<sup>15</sup>. Ciclistas em bicicletas dos mais diversos modelos e cores, algumas de dois, três lugares, outras com compartimentos/bagageiros com pequenas hortas, ou com flores;

---

<sup>15</sup> De acordo com Odir Züge Junior (2015) durante a Bicletada de fevereiro de 2006 ciclistas colocaram placas nos postes, nomeando o local como a "Praça do Ciclista". No ano seguinte a Lei Municipal nº 14.530 de 2007 oficializou o nome da praça.

bandeiras presas a algumas, triciclos puxando carretas com amplificadores tocando música ou levando músicos.

Era possível ver ciclistas de capacete, luvas e lycra, com bicicletas de alta performance, algumas no valor de um carro popular, outros com bicicletas mais simples, vestidos como quem vai à praia. Crianças, jovens e adultos. Uma proliferação de diferentes ciclistas, diferentes corpos, diferentes bicicletas, todos estavam ali para acompanhar a inauguração de uma das ciclovias mais esperadas. Os modais ativos se apresentaram com a mesma diversidade e heterogeneidade. Não só bicicletas, mas patinetes, skates longos e curtos, cadeiras de rodas estilizadas e carriolas podiam ser vistos. Um trecho do relato de campo produzido a partir da observação do evento ilustra o que foi observado:

Ao subir as escadas da estação de metrô Consolação um pouco antes das 9 horas da manhã me deparei com uma intensa movimentação de ciclistas pela área das calçadas e na ciclovia localizada no canteiro central da avenida. Ainda não oficialmente inaugurada, muitos já circulavam por ela no momento, e há meses já era possível ver ciclistas transitando na via em construção. Em uma das ocasiões, semanas antes da inauguração, consegui conversar rapidamente com um desses ciclistas que pedalava na ciclovia ainda em acabamento e ele foi enfático: “Para mim é mais seguro desviar dos entulhos da obra do que me arriscar perto dos carros. Quando inaugurar será uma maravilha!”.

A concentração na Praça do Ciclista já era intensa. Normalmente, as manifestações são marcadas para começarem naquele local, ponto de referência para os ciclistas, então é comum tal cena. Contudo, era possível notar o clima de euforia entre os presentes, que entoavam coros de: "A Paulista é nossa" e "Vai ter Ciclovia". Aos poucos o número de presentes e sua heterogeneidade foi aumentando. O clima de festa se instaurou e minutos antes das 10 horas a avenida foi interditada para os carros e a profusão de pessoas e coisas tornou-se intensa. Muita música gerada por amplificadores puxados por triciclos. Uma bicicleta de três lugares passava levando na garupa um rapaz que tocava violão, interpretando músicas de Raul Seixas e as adaptando com letras sobre o prefeito de São Paulo e as ciclovias. Em alguns momentos o asfalto sumiu e só foi possível ver um mosaico colorido de atores nos mais diversos modos de locomoção ativa, com cartazes e bandeiras (Caderno de Campo. Inauguração da Ciclovia da Paulista. 28/06/2015).

Na ocasião, ao circular pela av. Paulista, apenas registrando brasões e logos, nos estandartes, bandeiras e camisetas, foi possível anotar mais de duas dezenas de grupos, coletivos, associações, de diferentes cidades da zona metropolitana e regiões do município de São Paulo e do Brasil, ligados à bicicleta. Ao conversar com ciclistas de

um grupo de Ribeirão Preto (interior de São Paulo) e questioná-los sobre a presença deles ali, com suas bicicletas, foi dito:

Uma ciclovia na Av. Paulista é uma conquista muito grande para todos os ciclistas do país. É a maior cidade e a avenida mais conhecida, se tem ciclovia aqui, pode ter em qualquer outro lugar. Em Ribeirão tem promessa da Prefeitura para implantar 30 km na cidade, mas ficou no papel. (Caderno de Campo. Inauguração da Ciclovia da Paulista. 28/06/2015).

Enquanto conversávamos, uma garota passa com um cartaz com uma frase que cobrava mais ciclovias em Belo Horizonte, capital do estado de Minas Gerais. Não foi possível equacionar a amplitude e diversidade dos coletivos presentes no momento da inauguração da ciclovia da Av. Paulista, o que ficou claro foi a capacidade de conexão entre atores os mais heterogêneos em torno de uma questão comum, mas capaz de se desdobrar nos mais diversos temas. Essa foi uma das características citadas em outros momentos, durante conversas com ciclistas (ligados ou não a coletivos específicos) a respeito de um suposto "movimento de ciclistas paulistanos": um potencial constante de se aglutinarem em momentos específicos, compondo um coletivo de atores heterogêneos, que apesar de algumas divergências conseguem se reunir em situações críticas de manifestações ou de festa. Como certa vez foi dito por um representante do coletivo Aromeiazero, em uma conversa: "Você vai se surpreender com a capacidade dos ciclistas de discordarem e concordarem ao mesmo tempo. De longe os ciclistas parecem ser uma coisa só, quando você olha de perto, vai perceber que não existe um igual ao outro".

Pessoas com camisetas de alguns dos coletivos locais podiam ser vistas por toda parte: Bike Anjo, Bike Zona Sul, Ciclocidade e CicloBr. As reivindicações proliferaram na inauguração, assim como os coletivos, grupos e associações. Em comum, estavam sobre uma bicicleta, ou modal ativo de locomoção. Contudo, as especificidades de uma metrópole do tamanho de São Paulo se refizeram nos discursos presentes. Um grupo pedalava com uma faixa com o slogan "#CicloviaNaPeriferia", afirmando que apesar da av. Paulista ser uma conquista, faltam ciclovias em área periféricas da cidade, além de conexões: "Não adianta colocar ciclovia só no centro, tem muitos ciclistas na periferia que precisam chegar no centro e em outras regiões da cidade. Faltam bicicletários em estações de trem, o Jardim Helena é um exemplo, passa e dá uma olhada no bicicletário da estação, sempre lotado, falta lugar". Outro grupo mais próximo segurava uma placa

com os dizeres: "Valeu Haddad, mas falta ajeitar os buracos das ciclovias, arborizar mais a cidade, punir com rigor carros, caminhões e ônibus que soltam fumaça nas ruas, agilizar moradias que estão paradas".



Figura 1 - Inauguração da Ciclovía da Av. Paulista. Fonte: Acervo do Autor.



Figura 2 - Inauguração da Ciclovia da Av. Paulista. Fonte: Acervo do autor.

As mensagens estavam ali para interpelar o prefeito pessoalmente, tendo em vista que estava agendada a passagem do gestor pela ciclovia, o que ocorreu com certo atraso. Fernando Haddad compareceu, junto com o Secretário de Transportes Gilmar Tato e foi recebido com entusiasmo pela maior parte dos presentes. Foi possível acompanhar por um tempo a lenta pedalada pela ciclovia, que partiu da Praça do Ciclista e foi acompanhada pelos ciclistas presentes.

Mais tarde, tomei conhecimento de manifestações contra o prefeito, de grupos supostamente contrários à implantação da ciclovia da av. Paulista, mas também críticos de sua gestão e do próprio Partido dos Trabalhadores, que com gritos de "Fora PT" e vaias interpelaram o prefeito e sua comitiva. Integrantes pertencentes ao Movimento Brasil Livre, um grupo conservador, que se posicionava como opositor ao governo de Haddad em São Paulo e principalmente ao PT, estiveram presentes com faixas no intuito de marcar presença e demonstrar sua insatisfação com a gestão municipal e suas medidas de transformação do trânsito e dos espaços públicos. Nesse sentido, houve outras manifestações contrárias, sendo que na noite anterior manifestantes jogaram tinta azul na ciclovia, em uma clara crítica feita à cor vermelha das ciclovias, que segundo



alguns opositores seria uma estratégia da prefeitura para fazer propaganda, ou marcar a cidade, com a cor do Partido dos Trabalhadores.



Figura 3 - Ciclovía da Av. Paulista. Fonte: Prefeitura Municipal de São Paulo.



Figura 4 - Extensão da Ciclovía da Avenida Paulista. Fonte: CET.



Esses fatos ocorridos durante a inauguração da ciclovia da av. Paulista, assim como a constituição dos atores presentes, foram representativos das movimentações que levaram à implantação dessa ciclovia e também expressivas da controvérsia instituída em relação às transformações geradas na cidade de São Paulo nos anos anteriores. Todo o processo de debate entre o poder público e os diferentes atores envolvidos para a elaboração e efetivação do projeto da ciclovia foi refeito, de certa forma, ou se fez observável pela abordagem etnográfica, a partir das associações e discursos produzidos pelos presentes.

Como foi dito por alguns dos ciclistas com quem travei contato, a implantação de uma ciclovia na Paulista, uma via segregada e quase exemplar em sua estrutura, seria uma conquista emblemática para todos os ciclistas de São Paulo, e por isso, capaz de produzir consequências imediatas no contexto da controvérsia instituída, gerando a resistência de atores opostos a tais mudanças, mas também, abrindo fissuras para a ocupação de mais espaços. Os trechos anteriormente implantados pela gestão Haddad tinham priorizado áreas centrais, centro expandido e algumas regiões consideradas nobres, como Zona Oeste e o início da Zona Sul. A maior diferença, entretanto, com relação à ciclovia da av. Paulista estava relacionada ao fato dela, da perspectiva das definições técnicas, ser uma ciclovia: um trecho sinalizado e estruturalmente segregado e protegido da faixa de rolagem dos carros. Grande parte dos demais trechos instalados até então, seriam ciclofaixas: instaladas à margem da via, apenas com uma pintura de sinalização e sem grades ou alguma forma de proteção<sup>16</sup>.

Ainda que ciclovias não fossem novidade em São Paulo, o impacto da efetivação dessa estrutura apontou a emergência de novos atores, a própria ciclovia, como actante exemplar e evidente, mas principalmente os ciclistas, que não podiam mais ser ignorados, em movimento. Um ciclista, que se definiu como cicloativista e associado da Ciclocidade, afirmou na ocasião, algo que define a importância desse fato:

Pela primeira vez o movimento dos ciclistas paulistanos tem um marco positivo e concreto para pensar a importância da bicicleta. Antes dessa ciclovia, a gente só conseguiu ser visto na cidade e ter espaço para debater quando algum ciclista morria atropelado (Caderno de Campo. 28/06/2015).

---

<sup>16</sup> No decorrer das observações de campo essa diferenciação entre ciclovias e ciclofaixas foi sendo diluída nas falas e posicionamentos dos interlocutores. Ainda que em muitas situações o debate sobre a precariedade de algumas estruturas tenha ressaltado a importância de ciclovias (faixas totalmente segregadas) para a segurança dos ciclistas, foi frequente a menção a trechos de ciclofaixa como sendo “ciclovias”, termo que se tornou um sinônimo de estrutura cicloviária.

### ***Uma situação de partida***

É evidente que os embates em torno da ampliação da malha cicloviária da cidade não se iniciaram e muito menos terminaram com a inauguração da ciclovia da av. Paulista, mas esse fato pode ser tratado como ilustrativo de um contexto no qual a própria cidade e seus processos de produção e reprodução de espaços e atores foram colocados em xeque. Como marco de início do exercício do mapeamento da controvérsia instituída, a observação da inauguração da Ciclovia da av. Paulista permitiu deslocar o olhar etnográfico da dimensão mais ampla dos embates e desestabilizações geradas pelos atores envolvidos, que em muitos momentos se deu através de mídias sociais, de canais oficiais de interlocução com o poder público e mesmo por meio de instrumentos jurídicos, seja da parte do Estado, quanto de Associações, ONGs e coletivos.

Como uma situação de campo, a inauguração da ciclovia da paulista revelou os desdobramentos das associações desses atores. Max Gluckman (In BIANCO, 1987), ao analisar a inauguração de uma ponte no distrito de Mahlabatini na Zululândia moderna aponta como esses eventos podem ser reveladores dos sistemas de relações subjacentes entre a “estrutura social, o meio ambiente físico e a vida fisiológica dos membros da comunidade” (1987, p. 252). Ainda que suas pretensões teóricas o levem a uma discussão sobre estruturas e sistemas sociais, nos termos do que a Escola de Manchester levou a cabo em seus estudos empíricos em comunidades africanas em um contexto colonial, a ênfase na “situação” como unidade de análise permite acessar pistas sobre os desdobramentos das relações observadas em campo, permitindo que o método etnográfico siga e descreva os atores. Questões de interesse e preocupação podem ser mapeadas, assim como as associações e embates, que naquela situação se repõem, reafirmam posições ou colocam em xeque tais relações.

Michel Agier vai enfatizar o quanto a noção de situação tem seus rendimentos, quando pensada no sentido de um “engajamento situacional<sup>17</sup>” dos cidadãos (2011, p. 91). Ou seja, não pensada como porta de entrada para a apreensão das estruturas sociais pelo antropólogo, mas como possibilidades de compreender o jogo de interesses e a maneira como cotidianamente esses atores se relacionam. São pontos a partir dos quais

---

<sup>17</sup> Do original francês: *engagement situationnel*.

o pesquisador pode interrogar “o sentido dos diferentes momentos da vida relacional, cultural e política dos cidadãos” (AGIER, 2011, p. 100).

Em um contexto estabilizado de transformações urbanas, baseadas em um modelo específico e de longa data, a inauguração dessa ciclovia gerou um abalo e colocou em movimento as placas sedimentadas dessa controvérsia, nos termos de Venturini (2010). Ou seja, foi no momento de efetivação de uma transformação - que da perspectiva estrutural da configuração dos sistemas urbanos não remodelou a cidade, mas que da dimensão simbólica atingiu um dos centros financeiros e emblemáticos de São Paulo -, que se evidenciou a presença dos ciclistas e se ampliou a sua visibilidade na controvérsia, permitindo que esses atores pudessem ser observados em sua intensa heterogeneidade, mas também, potencialidade de associações.

Da mesma forma, para atores críticos das prioridades do governo municipal, a implantação dessa ciclovia deixou claro uma realidade posta à cidade, amplificando as rachaduras e desestabilizações geradas pelos embates entre diferentes modelos de cidade e mobilidades urbanas na própria estrutura física da cidade. Como o ciclista interpelado afirmou, os pressupostos da interlocução dos ciclistas com os demais atores envolvidos acabavam de ganhar mais um elemento emblemático. No interior da controvérsia era gerada mais uma instabilidade. Em termos latourianos, violou-se, mais uma vez, a caixa preta da cidade de São Paulo, evidenciando-se possibilidades factíveis de transformações dos espaços urbanos, que não poderiam mais ser colocadas de lado.

Latour (2011, 2012) afirma que uma "caixa preta" é algo estabilizado, um conjunto de enunciados que não é questionado e se torna recurso para explicar ou conectar elementos heterogêneos. A partir do momento que ela, como verdade, é tomada como algo estabilizado, possuindo seus aliados poderosos, representantes e reprodutores, torna-se elemento que fundamenta associações e explica processos. No contexto da controvérsia, a CP pode ser colocada em xeque e desestabilizada. Ela pode ser até decomposta e perder seu princípio de totalidade, pois seus elementos heterogêneos - a diversidade de seus atores e os interesses que os movem - são explicitados. Assim, uma controvérsia é um momento de desestabilização, que pode tanto produzir novas estabilidades, quanto se desdobrar em diversas outras controvérsias e situações de embate.

No contexto dos impasses sobre as ciclovias paulistanas, torna-se visível a desestabilização de um modelo urbano centrado no carro e em propostas seculares de desenvolvimento e segregação espacial. A caixa preta dos projetos urbanos, do modelo

de reprodução urbana é colocada em questão pela entrada de mais atores nessa rede, através de seus porta-vozes e da própria atuação concreta no cotidiano urbano. É uma controvérsia das mobilidades, mas que se desdobra em outras mais, pois é ambiental, política, jurídica, social e econômica.

O próprio processo de idealização e efetivação da ciclovia da Paulista foi emblemático dessa constituição e atuação heterogênea de atores. Com antecedente nos debates gerados pela CTBicicleta, canal de interlocução criado na gestão de Haddad, houve conversas com o Prefeito e um constante acompanhamento de alguns atores, como a Ciclocidade, o Instituto CicloBr, os diferentes conselheiros da CTBicicleta, e também os arranjos horizontais que foram às ruas nas bicicletadas. O percurso desses embates e associações, que levaram à inauguração da ciclovia, passaram pela polêmica implementação de outros trechos de ciclofaixas e vias segregadas pela cidade, e pela oposição de políticos locais, de moradores e comerciantes das regiões afetadas.

Muitos também se perderam no caminho, atropelados na própria av. Paulista. Márcia Prado, uma conhecida cicloativista paulistana foi atropelada por um ônibus, enquanto fazia seu trajeto diário em 2009. Em março de 2013, David Santos Souza foi atropelado numa manhã de domingo, também na av. Paulista. Seu caso ficou amplamente conhecido, pois o motorista, além de não socorrer a vítima, ainda descartou o braço amputado de David, que havia ficado preso ao carro, em um córrego na av. Ricardo Jafet. Em homenagem à Márcia foi colocada uma *ghost bike*, uma bicicleta branca, em um canteiro próximo ao local de sua morte, que lá permanece até os dias de hoje. David sobreviveu e em suas redes sociais compartilhou uma convocação em 2020 para um protesto na própria av. Paulista, para celebrar sua sobrevivência, mas também as conquistas alcançadas pelos ciclistas até então:

Hoje completa 7 anos em que estava indo trabalhar no (ICSP) na Dr. Arnaldo quando fui atropelado por um motorista embriagado, que após me atropelar dentro da ciclovia amputando meu braço e me deixando caído, morto na Av Paulista, fugiu e 7 km depois deixou o amigo que estava com ele no carro em casa e depois arremessou meu braço que ficou dentro do carro dele no córrego. Hoje estarei na Av. Paulista comemorando mais um ano de vida e convido a todos que possam comparecer na praça do ciclista às 19 horas. Conto com a presença de todos. (Publicação realizada por David Souza em seu perfil no Facebook, em 13/03/2020)

Desde 2008, a Av. Paulista já era visada pelo poder público como uma alternativa para a implantação de uma ciclovia, contudo, sem sair dos planos. Na época, a

Secretaria do Verde e do Meio Ambiente já tinha encomendado um estudo para sistematização e avaliação de um Sistema Ciclovitário para São Paulo, que deveria ser incorporado à proposta orçamentária de 2009. Nesse plano já aparecia como uma proposta viável de ciclovia considerando as necessidades de conexão com as demais regiões da cidade. Contudo, tal proposta não foi levada à frente pelo poder público municipal<sup>18</sup>.

### ***O prefeito das ciclovias***

Em março de 2013 o Prefeito Fernando Haddad, recém-eleito, recebeu representantes de diversos coletivos, uma demanda levantada pela Ciclocidade após o atropelamento do ciclista David na Av. Paulista, que ganhou repercussão pela violência do caso e por suas características. A ocasião intensificou os diálogos da gestão municipal recém-eleita com os coletivos organizados dos ciclistas paulistanos, com reivindicações de campanhas educativas sobre os direitos de ciclistas no trânsito e o respeito necessário, além de políticas de acalmamento do trânsito e ampliação da malha ciclovitária. Na ocasião foi exigido um posicionamento do prefeito em relação à ciclovia da Av. Paulista e foram feitas promessas sobre a sua efetivação.

Contudo, foi somente em 2014 que a CET - Companhia de Engenharia de Tráfego de São Paulo apresentou um documento com o plano e as diretrizes da implantação da ciclovia<sup>19</sup>. Segundo uma interlocutora, integrante da Ciclocidade, tal ciclovia somente foi implantada porque a Associação organizou diversas petições, que foram assinadas em massa pelos ciclistas paulistanos e também acompanhou de perto e “fez pressão para o andamento dos projetos”. Entretanto, foram comuns as argumentações de ciclistas envolvidos em coletivos pela cidade de que a Prefeitura teria optado pela Paulista, também como uma forma de alcançar visibilidade em suas ações.

Posteriormente, em uma reunião da Câmara Temática de Bicicleta realizada em maio de 2015, já com as obras da ciclovia da Paulista bem avançadas, o Secretário de Transportes teria dado uma explicação<sup>20</sup>. Ao ser questionado sobre as atuais diretrizes

---

<sup>18</sup> Em 2007 a Lei Municipal nº 14.266 criou o Sistema Ciclovitário do Município de São Paulo, que estabeleceu metas de implantação de ciclovias e a criação de um grupo para discussão dos projetos, o Pró-Ciclista. Foram realizados estudos de viabilidade ainda pela pasta do Verde e do Meio Ambiente, sendo que as bicicletas ainda não eram questão trabalhada diretamente pela Secretaria de Transportes.

<sup>19</sup> CET - Ciclovia na Av. Paulista: Fazendo o que precisa ser feito. Disponível em <http://www.cetsp.com.br/media/342369/cicloviasppaulista.pdf>. Acesso em 25/03/2020.

<sup>20</sup> Os detalhes dessa reunião foram coletados por meio de descrições de interlocutores que estiveram presentes nessa situação, mas principalmente por meio de um relato disponibilizado por membros da

de implantação das ciclovias da prefeitura, ele afirmou que anteriormente previa-se a priorização de vias secundárias, contudo, tal postura teria sido alterada dentro do plano municipal dos 400 km proposto pelo Prefeito, já em sua campanha. As diretrizes originais foram revisadas, dando-se agora, prioridade à implantação de ciclovias em vias arteriais como a av. Paulista, a av. Eliseu de Almeida e as ruas Bernardino de Campos e Consolação. Na ocasião, fez-se pressão para que a prefeitura apresentasse seu plano de implantação, principalmente aquele referente às periferias, já que a ênfase, até então, estava no centro e em bairros elitizados. O que foi apresentado de maneira tímida, limitado a pontes e algumas vias de ligação com o centro. Na ocasião o secretário teria afirmando que a prioridade seria os locais com "histórico de maior conflito", e conseqüente, maior visibilidade.

Portanto, o processo de elaboração da ciclovia av. Paulista foi atravessado por um conjunto de discursos e argumentos, que apontaram a visão desses diferentes atores, que ao se posicionarem e produzirem as narrativas dos fatos também tornaram evidentes suas associações e interesses. De outro lado, houve manifestações em reportagens de jornais como a Folha de São Paulo, que denunciaram sistematicamente os potenciais problemas da implantação das ciclovias, além de outros mídia apontarem uma suposta falta de planejamento, como a Revista Veja São Paulo<sup>21</sup>, que dedicou uma reportagem de capa à denúncia a um suposto custo elevado das ciclovias paulistanas, além de irregularidades nas licitações dos serviços contratados<sup>22</sup>.

---

Ciclocidade, tendo em vista que ocorreram em período anterior ao início efetivo dessa pesquisa. Disponível em: <https://www.ciclocidade.org.br/quem-somos/noticias/700-camara-tematica-de-bicicleta-relato-da-reuniao-do-dia-26-5>. Acesso em 25/03/2020.

<sup>21</sup> Edição da Veja SP nº 2412 de 11 de fevereiro de 2015.

<sup>22</sup> Reportagens disponíveis em: <https://vejasp.abril.com.br/cidades/ciclovias-projeto-custa-mais-que-o-triplo-prefeitura/>. Além de outra reportagem de 13/02/2015: <https://vejasp.abril.com.br/cidades/ciclovias-orcamento-camara-municipal-cpi/>. Acesso em 20/03/2017.



Figura 5 - Edição da Veja SP nº 2412, de 11 de fevereiro de 2015. Dados apresentados na reportagem foram, mais tarde, utilizados para embasar uma Ação Civil Pública do MPE, para a paralisação da construção de ciclovias na cidade de São Paulo.

Tais informações apresentadas pela revista repercutiram na Câmara Municipal, gerando um pedido de instauração de uma Comissão Parlamentar de Inquérito (CPI) protocolada por vereadores da oposição, exigindo que a prefeitura desse explicações sobre o caso. A visibilidade que as ciclovias passaram a ganhar também chamaram a atenção do Tribunal de Contas da União (TCU), que passou a intervir, solicitando informações à prefeitura sobre as contas relacionadas às obras das ciclovias.

Em janeiro de 2015, o TCU apresentou um relatório de 8 volumes de análises sobre os gastos municipais com as ciclovias, que apontava, principalmente, uma suposta falta de planejamento dos trajetos construídos, além de pouco estudo sobre os impactos das ciclovias no trânsito da cidade. Já em 2014, quando do início das obras, o senador e candidato à vice-presidência da República Aloysio Nunes (PSDB) publicou comentários em seu perfil no site Twitter, que viralizaram pela Internet, afirmando que as ciclovias seriam um: “delírio autoritário de Haddad: [que] esparrama ciclofaixas a torto e a direito, provocando revolta nos moradores de Higienópolis”. A referência feita dizia respeito às manifestações de moradores de Higienópolis, bairro de alto padrão do centro

de São Paulo, que receberam as ciclovias da região como uma “maldição” que teria ocupado as vagas de estacionamento na via.

Nesse embate entre posicionamentos contrários, o que gerou maior impacto ocorreu quando as obras da ciclovia da Paulista (e de outros trechos espalhados pela cidade) estiveram ameaçadas de paralisação por uma ação do Ministério Público ajuizada em março de 2015. O MPE, representado pela promotora de justiça de Habitação e Urbanismo Camila Mansour Magalhães da Silveira, ajuizou uma ação civil pública com um pedido de liminar contra o Município de São Paulo e a CET, com a exigência de paralisação das obras da ciclovia da Paulista e revisão de todas as ciclovias implantadas na cidade pela gestão à época. Na ação faz-se menção a laudos técnicos elaborados por técnicos e engenheiros da promotoria, e também são utilizados dados da reportagem da Revista Veja São Paulo. Ainda, são mencionadas as manifestações e reclamações da população, recebidas pelo MPE:

Paralelamente ao desenvolvimento exacerbado do sistema cicloviário neste Município nos últimos meses, esta Promotoria de Justiça especializada recebeu e continua recebendo um número considerável de reclamações de munícipes sobre irregularidades e problemas que têm agravado o já caótico sistema de mobilidade urbana da Cidade de São Paulo (Petição Inicial, Processo nº 1009441-04.2015.8.26.0053, pag.03)<sup>23</sup>.

Um dos argumentos principais da petição inicial ajuizada faz referência à ausência de um projeto de engenharia, enfatizando que os documentos disponibilizados pela Prefeitura não poderiam ser considerados como tal. As ciclovias foram apresentadas como um elemento de agravamento do “já caótico sistema de mobilidade urbana”, ou seja, em meio a tantos problemas de engarrafamentos, de um trânsito saturado de veículos, a ocupação de espaços das vias era uma ameaça à mobilidade. De acordo com a avaliação de seus engenheiros, a Promotora alegou que os estudos realizados pelo Município seriam insuficientes para fundamentar as obras em curso e estariam colocando "em risco a segurança de todos os munícipes, principalmente dos próprios ciclistas" (ibid., p.08). E ainda:

---

<sup>23</sup> Processo distribuído à 5ª Vara de Fazenda Pública - Foro Central - Fazenda Pública/Acidentes, sob o nº 1009441-04.2015.8.26.0053. Disponível para consulta pública em: <https://esaj.tjsp.jus.br/esaj/portal.do?servico=190090>. Acesso em 20/03/2017.



(...)Os estudos se fazem necessários à especificação dos benefícios e prejuízos que possam advir da implantação do sistema cicloviário neste Município, só se justificando essa implantação em determinada localidade quando esta efetivamente atenda ao interesse coletivo e não somente à vontade política do administrador público (ibid., p. 07).

(...) Indubitavelmente, a vontade política do administrador de desenvolvimento do sistema cicloviário, nos moldes em que foi planejado e está sendo executado, não atende ao interesse público" (ibid., p. 40).

Tal ação evidenciou mais um ator na controvérsia, que trouxe elementos jurídicos para a contenda e mobilizou um conjunto de outros atores, colocando-se como representante dos munícipes. O interesse público, supostamente diferente dos interesses dos ciclistas e das intenções da Gestão Municipal, estaria sendo contrariado. Iniciou-se uma batalha jurídica ao redor da defesa e questionamento das ciclovias, com argumentos sobre a segurança, sobre o planejamento e o direito à cidade, que colocaram em questão a própria existência da ciclovia da av. Paulista e de outros trechos, tão questionados quanto.

Em 19 de março de 2015, o magistrado Luiz Fernando Rodrigues Guerra, da 5ª Vara da Fazenda Pública, acolheu em parte os pedidos do MPE, determinando a paralisação de novas obras até a apresentação do estudo detalhado pela Prefeitura, contudo, manteve o andamento das obras já em curso, como a da ciclovia da av. Paulista. Mais tarde, a liminar foi derrubada, em decisão de 27 de março de 2015 do presidente do Tribunal de Justiça de São Paulo, desembargador José Renato Nalin. A decisão foi recebida em tempo real pelos ciclistas durante uma manifestação com cerca de 6 mil participantes, que ocorria na av. Paulista no mesmo dia em que foi proferida a decisão. Reunidos na Praça do Ciclista, os manifestantes pretendiam seguir pela Paulista e pedalar até a sede do Ministério Público, mas o trajeto foi menor, pois durante a manifestação a informação sobre a decisão correu entre os manifestantes, que comemoraram efusivamente a vitória na batalha jurídica.

Portanto, a inauguração da ciclovia da Av. Paulista, após um conjunto de conflitos entre diferentes atores, foi intensamente festejada como uma conquista dos ciclistas paulistanos, tratada por diversos coletivos como uma realização conjunta de diferentes atores envolvidos. Ao considerar que a observação do evento da inauguração da ciclovia da Paulista fez parte do levantamento de dados para a confecção do projeto dessa pesquisa, ficaram evidentes as potencialidades dessa perseguição e descrição dos atores envolvidos na controvérsia instituída. Ao reconstituir as associações realizadas e os

discursos produzidos, surgem atores de evidente heterogeneidade, que ao tomarem posições sobre a questão das ciclovias evidenciam seus projetos de cidade, assim como, quais experiências cotidianas da cidade são organizadas em narrativas que se interpelam.

Seguir os atores, nesse caso, permitiu ao mapeamento da controvérsia instituída circular entre esses embates jurídicos, momentos de interlocução com o poder público, produções de visibilidade e ainda, a própria experiência dos ciclistas em seus trajetos cotidianos pela cidade. Um marco para a interlocução de ciclistas com o Poder Público e demais atores estava estabelecido, que no futuro, diante de mudanças no cenário político do município acirrariam os embates entre os interesses envolvidos.

Enunciados sobre mobilidade, direito à cidade, passaram a se cruzar com relatos de experiências reveladoras do pedalar pela cidade. O lema comum, ouvido frequentemente durante o período de campo dessa pesquisa, em audiências, manifestações e em longas conversas: “ciclovias salvam vidas”, sempre atrelado a essas experiências cotidianas de pedalar, mas também à memória daqueles que morreram, se relacionaram com outras questões da cidade, envolvem a política partidária, e no caso da av. Paulista, atores hegemônicos, com suas visibilidades e legitimidades constituídas.

Dessa descrição, são possíveis diversos desdobramentos e questionamentos, que implicam em pensar como os modos de vida numa cidade como São Paulo podem ser pensados a partir da constituição dos espaços urbanos, suas formas de ocupação, e principalmente, as mobilidades por eles, entre eles e com eles. Atores se movem diariamente, passam pelos lugares, se veem imobilizados, barrados, em risco, e podem construir relatos sobre essa experiência. Organizados em torno de uma questão de interesse, podem alçar esses relatos a enunciados sobre a cidade, movimentar uma controvérsia, fazer emergir práticas sobre os lugares da cidade, que possuem implicações diversas.

### **Sobre vieiras, pescadores franceses, ciclovias e ciclistas paulistanos**

Michel Callon (1986) ao debater as aplicações da noção de controvérsia como método de análise para pensar situações nas quais atores de características e preocupações diversas se associam e entram em disputa, traz um caso de campo curioso e ao mesmo tempo revelador. Na década de 1970, na França, a produção de vieiras se via ameaçada pela diminuição da espécie em áreas nas quais comumente ela era

encontrada com razoável abundância. Uma iguaria reconhecida mundialmente e exportada para várias partes do globo, sua produção era uma das principais fontes de renda de pescadores e comerciantes do noroeste da França.

O ponto de partida para a controvérsia analisada por Callon teria sido, segundo ele, um artigo escrito por dois pesquisadores, no qual analisavam as razões da diminuição da produção de vieiras e conjecturavam sobre a possibilidade de transportar o modelo japonês de reprodução em cativeiro da espécie para a França. Nesse artigo, os pesquisadores constroem uma identidade presumida sobre os pescadores e sua prática, assim como, uma noção sobre como se comportariam as espécies francesas em seu habitat e se seriam parecidas com as japonesas.

Nesse ponto, Callon aponta para um desconhecimento generalizado entre os atores, no sentido de cada um conjecturar sobre a identidade do outro. Pesquisadores sabiam muito pouco sobre pescadores e vieiras francesas, seus interesses, suas características, etc. Enquanto pescadores desconheciam os pormenores das práticas e métodos dos pesquisadores e suas recentes descobertas, assim como os estágios do desenvolvimento da vieira, que só pescavam em sua forma adulta.

Pescadores franceses, até aquele momento não tinham sido confrontados com seus métodos de trabalho e nem se interessavam profundamente pelos estados de desenvolvimento das vieiras, pois durante décadas pescavam vieiras em seu estado adulto e nem mesmo se interessavam como elas deveriam ser em seu estado larval. São trazidos à tona atores, e as próprias vieiras francesas ganham sua *actância* na controvérsia (LATOURET, 2012), pois passam a ter seu comportamento e resposta às tentativas de reprodução em cativeiro monitoradas constantemente por pesquisadores e pescadores.

Atores, aqui abrangendo até mesmo os não-humanos, normalmente tratados como iguarias servidas a poucos humanos abastados, são evidenciados. Pesquisadores descobrem que suas reflexões sobre os modos de reprodução de vieiras precisam considerar, também, as associações políticas entre pescadores, que, por sua vez, passam a enfatizar sua incidência política sobre o modo que pescam e sobre o futuro de seus modos de subsistência. A rede que se revela, pode ser descrita extensivamente, até perder a forma de uma rede e se transformar num fractal, no qual o *ator-rede*, o *actante*, constitui-se dessa imensa gama de associações. Pescadores, pesquisadores, vieiras, são muito mais as potencialidades estabilizadas por meio de seus esforços de se associarem, de tangenciarem hierarquias ou mesmo, exercer poder, do que pontos que se conectam.

São associações produzidas pela mediação entre humanos e não-humanos, *actantes* que assumem diferentes papéis, rompendo com a dicotomia sujeito/objeto (LATOURE, 1994).

Nessa situação se delineiam as associações de uma complexa rede/fractal, na qual atores se reconhecem e termos científicos, culturais, biológicos, econômicos e políticos precisam ser traduzidos, para que esses atores possam se associar e assim dialogar nos termos da controvérsia. Como aponta Bruno Latour em sua Teoria do Ator-Rede, são traduções entre mediadores que podem gerar associações rastreáveis (LATOURE, 2012, p. 160), por isso, no caso tratado por Callon, foram necessários o interesse e o engajamento de pescadores e pesquisadores em torno das vieiras, para que o animal assumisse o papel de mediador, capaz de colocar em relação tal conjunto de elementos tão diversos e, ao mesmo tempo, assimilar novos modos de se reproduzir.

Ainda, como Callon descreve, pescadores passaram a se associar, organizando assembleias e em muitas situações confrontando pesquisadores, representantes do poder público e as próprias vieiras. Os atores passam a se conhecer e a reconhecer os interesses e pontos de vistas uns dos outros, quando no embate sobre como (re)produzir vieiras cada ator envolvido possui suas próprias preocupações e interesses. Surgem dissidências, nas quais pesquisadores, pescadores e vieiras, ainda que estejam todos conectados através de suas práticas, descobrem-se desconhecidos uns dos outros e precisam reconhecer a sua existência mútua.

Como Callon aponta, partir do mapeamento de uma controvérsia permitiu desestabilizar, nesse caso, tanto uma suposta natureza, quanto uma suposta sociedade/cultura, tendo em vista que ambas se tornam dimensões em disputa através das definições e pontos de vista dos atores. Nem pescadores aparecem como atores homogêneos, e nem a natureza analisada pelos pesquisadores pode ser vista como algo passivo: “Nas controvérsias estudadas, os atores intervenientes desenvolvem argumentos e pontos de vista contraditórios que os levam a propor diferentes versões dos mundos sociais e naturais” (CALLON, 1986, p.03)<sup>24</sup>.

Proliferam-se certezas e incertezas, que são compartilhadas pelos atores, e como Venturini aponta ao refletir sobre o mapeamento de uma controvérsia, ganham evidência uma série de "situações nas quais os atores estão de acordo de que discordam entre si" (VENTURINI, 2010). Aqui é importante pensar como a incerteza não significa

---

<sup>24</sup> No original: "Within the controversies studied, the intervening actors develop contradictory arguments and points of view which lead them to propose different versions of the social and natural worlds".

que nos enunciados produzidos deve sempre haver a dúvida e a imprecisão, até porque das diversas perspectivas existem manifestos, declarações e reivindicações, assim como planos, projetos e imposições. A certeza existe e é declarada, contudo, aquilo que estava estabilizado acaba por se desestabilizar.

Pois bem, começar com a descrição da inauguração da ciclovia da av. Paulista e parte do processo que gerou a modificação de um dos cartões postais da cidade, é ponto de partida para evidenciar parte das associações e práticas observadas durante essa pesquisa. Estabelecer paralelos entre ciclistas e pescadores, vieiras, ciclovias e bicicletas, associações de pescadores e coletivos urbanos, cientistas, órgãos de proteção ambientais e o Ministério Público, é recurso para evidenciar o quanto os atores e seus modos de vida, estão articulados com dimensões inesperadas do que se dispõe no campo, e como, partir do mapeamento de uma controvérsia permite desdobrar as dimensões de uma disputa, que se estendem às experiências de viver na cidade.

Nesse ponto, ao tratar das bicicletas, dos ciclistas, das ciclovias e das mobilidades em São Paulo, pode-se abordar essa controvérsia como a desestabilização de uma caixa-preta, tendo em vista que o modelo de cidade e sua suposta lógica hegemônica de reprodução dos espaços e da mobilidade há muito tem sido questionada, e é mesmo colocada em xeque pelos próprios defensores de um modelo "carrocêntrico", já que o MPE assumiu em seu relatório o "caos instaurado no sistema de mobilidade de São Paulo". Dessa forma, com a emergência das ciclovias e de novos atores, aquilo que estava parcialmente estabilizado se liquefaz. O calor da controvérsia rompe com as *placas de magma*, que já estavam fragmentadas, mas que nesse contexto passam a ficar à deriva (VENTURINI, 2010).

Ainda, é preciso evidenciar que atores e práticas não surgem somente dessas fissuras nos modelos já consolidados. Como Magnani aponta, arranjos coletivos em todo momento transitam, ocupam e se apropriam da cidade a partir de pressupostos muito próprios, estabelecendo regularidades em seus trajetos e pontos de encontro (2002, 2003). Ainda que as configurações espaciais urbanas se imponham cotidianamente aos atores, tais formas de associações em torno de cenas musicais (MORAES, 2014), da prática do skate (MACHADO, 2017), ou mesmo de uma marca distintiva como a surdez (MAGNANI, 2012), podem estabelecer formas específicas de transitar pela cidade e se apropriar de seus espaços. Contudo, no contexto de uma controvérsia, arranjos diversos passam a dispor de seus argumentos e não podem mais ignorar uns aos outros. A coexistência, a coabitação, passam a ser questão que não pode

mais ser ignorada, e nesse ponto, definições de cidade também entram em disputa. A defesa de uma “cidade para as pessoas”, “para as bicicletas” em disputa com uma “cidade para os carros”, ganha evidência quando ciclistas são mortos, bicicletas são esmagadas, humanos e não-humanos são dilacerados e mobilidades são impossibilitadas.

Dessa forma, assim como as vieiras francesas passaram a ser observadas em sua complexidade por pescadores e pesquisadores, ciclistas paulistanos alcançaram extrema visibilidade frente ao poder público, à mídia, comerciantes e demais moradores da cidade. As bicicletas e as ciclovias passam a atuar como atores e mediadores, que permitem que as experiências de circular e se mover dos ciclistas possam ser traduzidas em termos de planos de mobilidade e propostas de transformação espacial.

A inauguração da Ciclovía da Av. Paulista é emblemática para se fazer visível esse contexto no qual visões de mundo entram em relação e novas são produzidas. Em dado momento, o Ministério Público do Estado veio em defesa da segurança dos "ciclistas e demais munícipes", face à suposta deficiência estrutural das ciclovias implantadas. Comerciantes, ainda que representados pela mídia e por vereadores, surgiram com afirmações de que ciclovias atrapalhariam as vendas, pois diminuiriam os espaços de estacionamento dos clientes. E, nesse contexto, ciclistas saíram em defesa das ciclovias, contrariando o MPE, buscando desestabilizar uma imagem criada sobre eles e nem por isso apoiando incondicionalmente a gestão municipal, apesar do prefeito, à época, ser um defensor de políticas de ampliação da malha cicloviária.

Como será demonstrado mais à frente, coletivos reagiram e buscaram dialogar com os demais atores. A Ciclocidade - Associação dos Ciclistas Urbanos de São Paulo iniciou uma campanha para aproximar ciclistas e comerciantes, com o projeto "Bicicleta é Bom Para o Comércio", demonstrando que um ciclista, esse ator enigmático do trânsito, "também consome e é um cliente em potencial". Da mesma forma, reagiram a reportagens críticas à ciclovía, com cartas e manifestos, e deram respostas oficiais ao MPE. É nesse sentido que mediações são realizadas e as traduções permitem que categorias possam transitar de um campo ao outro.

Ciclistas passaram a ser vistos como atores heterogêneos atuantes e visíveis na cidade, capazes de reagir e de interagir com demais atores e coletivos. Enquanto alguns vieram com o argumento de algumas das ciclovias seriam inúteis e subutilizadas, ciclistas e seus coletivos argumentaram que qualquer ciclovía é útil, pois ela é capaz de fazer mais ciclistas e também, de garantir a sua existência. As ciclovias passaram a ser

apontadas como produtoras de ciclistas, como justificativa para a implantação de trechos em locais nos quais supostamente não haveria demanda.

Portanto, surgem as discordâncias que não dizem respeito somente às respostas aos problemas enfrentados por aqueles que vivem na cidade e tentam se locomover por ela. Emergem questionamentos, desestabilizando o debate sobre as soluções possíveis aos impasses urbanos de mobilidade, que arrastam consigo outros questionamentos. É como afirmar que a complexidade, que toda etnografia é capaz de demonstrar ao analisar um determinado arranjo coletivo na cidade, acaba por ganhar visibilidade e a partir desse ponto, não pode ser mais ignorada.

### ***Uma controvérsia sobre as mobilidades paulistanas***

Nesse ponto, cabe uma pergunta feita por Michel Agier: "O que faz e desfaz a cidade permanentemente?". Tal questionamento "conduz à divulgação de processos e, portanto, à política que impulsiona o movimento necessário à sua existência, às suas reprodução e transformação"(AGIER, 2015, p. 483). Portanto, esse processo de "fazer cidade" é evidenciado e ganha complexidade, não somente pela gama de atores engajados, mas também pela complexidade das experiências pela cidade. Vislumbra-se um contexto de disputa sobre os rumos tomados pelos processos urbanos em curso na cidade de São Paulo. Parte-se para o embate sobre como a cidade deve ser, implicando na atuação constante de ciclistas para que suas experiências e pontos de vista possam influenciar na transformação em curso.

Ainda que tais modificações possam ser questionadas em sua efetividade em solucionar problemas históricos levantados sobre a cidade, ligados diretamente a questões de mobilidade - segregação espacial, desigualdade radical, impossibilidades de acesso -, observar de que forma a articulação entre ciclistas, em suas associações e coletivos, aquece a controvérsia e traz à tona experiências diversas da cidade, permite à etnografia evidenciar como formas de se mover pelo urbano, por aquilo que comumente se define como cidade, são elementos chave da compreensão das práticas e enunciados que estão fazendo cidade cotidianamente. Além disso, aponta para uma heterogeneidade radical da experiência da cidade, que se constrói pelo *mover-se* e pelo se associar e interpelar outros atores. E mais que isso, não só o fazer cidade, mas o que a cidade "faz fazer", nos termos de uma mediação constante, que coloca em relação pessoas, vias de circulação, modais de transporte e a política.

Partir desse momento no qual a implantação de ciclovias gerou a mobilização de tantos atores, permite elucidar o repertório de experiências possíveis da cidade e como as mobilidades em São Paulo, são dimensão fundamental da compreensão dos modos de vida urbanos. Existe uma política em operação e negociação, que não está dissociada do ir e vir cotidiano desses atores. As ciclovias, ao “retirarem” os lugares dos carros estacionados, ou limitarem o trânsito de veículos automotores pela cidade, estariam colocando ciclistas nos lugares próprios dos outros, agora ocupados por eles. Um “próprio”, que como Michel De Certeau defende “é uma vitória do lugar sobre o tempo. Permite capitalizar vantagens conquistadas, preparar expansões futuras e obter assim para si uma independência em relação à variabilidade das circunstâncias” (1998, p. 99).

Seria possível apontar o protagonismo do “Prefeito Suvini<sup>25</sup>”, apelido pejorativo, que Fernando Haddad recebeu de seus opositores, alegando que ele estava apenas pintando as ruas da cidade. Contudo, o histórico de produção dos espaços da cidade de São Paulo e o protagonismo de determinadas mobilidades, como matrizes do *mover-se* cotidiano, corresponde a processos anteriores. Existe toda uma gama de experiência cidadinas, que se tornaram parte da disputa com a emergência daquilo que denominei “controvérsia das mobilidades”, que não pode ser deslocada das experiências cotidianas desses atores e dos modos como se organizaram ao longo do tempo, para se fazerem visíveis, ou mesmo permanecerem em movimento em sua invisibilidade. Em outras palavras, descrever parte dessa controvérsia sobre as mobilidades permite evidenciar as experiências dos interlocutores dessa pesquisa em meio a suas práticas cotidianas diante de disputas incessantes de ocupação e movimento nos espaços urbanos, e sobre a própria concepção sobre o que é cidade.

No ano de 2019, durante o ciclo de audiências públicas realizado para debater o Plano Cicloviário da Cidade de São Paulo, Dionísio, ciclista e morador da Zona Leste, após ter ouvido diversas declarações contrárias à implantação de ciclovias, fez a seguinte afirmação: “As pessoas falaram aqui de egoísmo, mas o que vemos na cidade é a privatização dos espaços públicos. O automóvel vai ter que perder espaço em algum momento, são 100 anos agradando o carro!” (Cadernos de Campo, 2019). Dionísio fez coro a posicionamentos que reverberam na controvérsia em torno da mobilidade urbana em São Paulo na última década na cidade, que frequentemente levantam questionamentos sobre a dimensão diacrônica do processo pelo qual São Paulo foi feita.

---

<sup>25</sup>Alusão a uma marca de fabricante de tintas.



Nessa ocasião específica, os “fazedores de cidade”, nos termos de Carlos Fortuna: arquitetos, planejadores, representantes do poder público e da iniciativa privada (FORTUNA, 2019), apesar de representados na mesa que coordenava o evento, pouco falaram.

Descreveram suas experiências e conceituações sobre a cidade atores que tanto reafirmaram a importância e a centralidade do carro como modal de transporte, quanto, como Dionísio, apontaram para o esgotamento desse modelo centenário, em vias de tornar inviável as mobilidades. Toda a tentativa de descrição de uma controvérsia ganhou sentido no campo, porque os próprios atores mobilizaram essas questões. Como afirma Latour, "(...) os atores estão sempre mapeando o 'contexto social' em que estão inseridos e oferecendo ao analista um arcabouço teórico do tipo de sociologia com que pretendem ser estudados" (LATOURE, 2012, p. 56).

Termos como uma “cidade corrocêntrica”, ou uma “cidade feita para os carros” foram repetidos nos manifestos de coletivos de ciclistas e por esses atores sistematicamente individualizados durante os relatos de suas experiências do mover-se pela cidade. A evidência das mobilidades, como dimensão fundamental dos modos de vida e da constituição dessas experiências cidadinas também tornou latente para o pesquisador a maneira como esse “fazer cidade” (nesse caso, nos termos de Michel Agie), também diz respeito a “tomadas de palavra” (2011, p. 189), que evidenciam o que se define como objeto de atenção de uma “antropologia das emergências” (p.191):

Procuramos tornar visível – tanto quanto o universo mineral e literalmente petrificado das cidades (os edifícios, monumentos, vias para automóveis, etc.) – uma realidade poderosa porque transformadora: as formas de iniciativa social, os desvios de sentido, as tomadas de palavra, das quais o espaço das cidades é, às vezes, o quadro. Insistamos ainda neste pressuposto: os termos convocados para esta reflexão são fluidos: ruas, passagens, mata, terrenos vagos; a memória, as imagens, as ficções e desejos (AGIER, 2011, p. 173).

Nesses termos, esse fazer cidade, seja por meio das associações e práticas dos fazedores profissionais, dessa sedimentação do “universo mineral” da cidade, ou dos desvios de sentido e tomadas de palavras, evidenciam a conjunção entre a formulação de modos de vida nos lugares e temporalidades urbanas.

Como apontam Urry e Sheller (URRY & SHELLER, 2000; URRY, 2006), o carro foi um reconfigurador da vida urbana no século XX, transformando fisicamente as

idades modernas ocidentais do Sul e do Norte capitalista, mas também impondo temporalidades e espacialidades urbanas. Muito se fala nas Ciências Sociais sobre pós-modernidade, hipermodernidade e supermodernidade, sempre relacionando esse novo contexto com a compressão do espaço pelo tempo, pela velocidade da informação, da produção e da locomoção (HARVEY, 1992). A internet e as pontes aéreas são colocadas em oposição ao correio e às ferrovias, ao mesmo tempo que os lugares de trânsito tendem a ser observados a partir dos seus esvaziamentos, como aponta Marc Augé e seu conceito de “não-lugar” (2012).

Contudo, os impactos cotidianos na vida da maior parte da população das grandes cidades ainda estão associados à velocidade do motor e do trânsito. O carro e os motoristas permanecem como elementos que definem, pelas suas potencialidades políticas, econômicas e sociais, modos de vida na cidade. Mesmo aqueles que nem mesmo possuem um carro ou não são motoristas frequentes têm suas rotinas e modos de vida influenciados pelo carro, face a prioridade que o transporte individual recebe em detrimento das formas coletivas. Precisam lidar com as supostas externalidades negativas da hegemonia desse modelo de mobilidade urbana. Como Dionísio, o ciclista da audiência, apontou, os próprios espaços públicos teriam sido privatizados para a passagem e estacionamentos dos motoristas. Cabe, portanto, resgatar os desdobramentos dessas controvérsias sobre mobilidade que constituíram modos de vida e modos de se mover por São Paulo.

## Capítulo II - Mobilidades: automobildade e ciclomobilidade

Abordagens de engenheiros de tráfego já apontam há algum tempo o esgotamento da opção pelos veículos automotores particulares na cidade de São Paulo (SCARINGELA, 2001; WILHEIM, 2013). Têm-se também análises de sociólogos e geógrafos urbanos, que demonstram como a construção histórica de planos de transportes em contextos brasileiros teria gerado cidades dependentes dos carros (XAVIER, 2006; ROLNIK & KLINTOWITZ, 2011) e também sistemas desiguais de acesso aos espaços urbanos (SINGER, 1973; VASCONCELLOS, 2001).

No caso de São Paulo, Raquel Rolnik e Daniela Klintowitz afirmam que os modelos implantados, ao longo dos anos, teriam fundamentado um "pacto de vida e morte" com o automóvel, o que teriam imposto, a curto prazo, a "imobilidade" à maior parte da população paulistana (2011, p.105). As autoras também expõem um contexto desigual de acesso, no qual a população mais pobre e dependente do transporte coletivo seria a mais atingida. Isso se soma à progressiva constituição daquilo que Caldeira (2000) define como os "enclaves fortificados", espaços segregados, no interior dos quais as classes mais abastadas tentariam se afastar dos problemas das grandes cidades, mas dos quais, contudo, precisam sair todos os dias para trabalhar, podendo o automóvel ser tratado como uma continuidade desses enclaves.

Alinhado a essas reflexões, temos o posicionamento de Sposito, que aponta como as questões de mobilidade urbana podem ser um dos elementos mais importantes que caracterizam a vida na cidade. Nesse sentido, a mobilidade pode ser compreendida como um atributo das cidades, relativo ao deslocamento de pessoas e bens no espaço urbano, utilizando para isto veículos, vias e toda a infraestrutura urbana, que estabelecem um tipo de vivência específica por parte dos sujeitos citadinos (SPOSITO, 1996).

Por sua vez, Carolina Requena (REQUENA in Marques, 2018; REQUENA, 2015), aponta como a constituição de instituições como a CET - Companhia de Engenharia de Tráfego e a SPTrans - São Paulo Transporte S/A em São Paulo, teria criado um "binômio artificial trânsito/transporte", ao longo de diferentes gestões municipais no final do século XX. Esse binômio teria estabelecido padrões técnico burocráticos voltados ao que a autora define como um "paradigma da fluidez do automóvel", que orientou a produção de políticas de trânsito em São Paulo, acompanhando as demandas geradas por mais carros nas ruas. Um paradigma, que

podemos tomar como um modelo de “cidade para”, que na dimensão distributiva, acabou por tornar uma cidade voltada a um modal de transporte.

O binômio artificial trânsito/transporte foi transplantado da engenharia para a institucionalidade municipal, e para as pesquisas acadêmicas locais. Contudo, ainda que o binômio faça sentido para engenheiros e seja um fato na administração pública local, acatá-lo impede análises sociopolíticas de darem conta do fenômeno da mobilidade urbana em seu aspecto uno e essencialmente distributivo (REQUENA, 2018, p. 228-229).

Há, portanto, um amplo debate no urbanismo e nas ciências sociais acerca das questões de mobilidade e planejamento urbano, e um conjunto de autores demonstram o atual esgotamento de tais modelos, apontando para alternativas sustentáveis de organização da cidade, dentro das quais a bicicleta ganha proeminência (XAVIER, 2006; XAVIER, 2011; SILVA, 2013), que aliada ao investimento massivo no transporte público, poderia gradualmente reverter tais quadros de "imobilidade" das grandes metrópoles.

Tais transformações espaciais e políticas estão associadas diretamente aos modos de se mover e habitar das pessoas. Esse olhar de longe e de fora, que busca articular as conformações políticas e os efeitos dessas associações na disposição espacial de grandes cidades como São Paulo, ao se deslocar para as práticas cotidianas desses cidadãos, pode revelar o quanto aquilo que é definido como mobilidade urbana, tem facetas heterogêneas e perfaz dimensão fundamental da experiência da vida na cidade, alteram os movimentos mesmo daqueles que não possuem condições ou intenções de serem motoristas.

Entre encontros fortuitos nas situações nas quais estive em campo e conversas com os interlocutores da pesquisa, cheguei a conhecer Vanessa. Ciclista do dia a dia, ela pedala cerca de 30 km em seus trajetos da casa ao trabalho. Contudo, relata sua trajetória até se tornar uma ciclista (que hoje ensina outras ciclistas a como lidar com os desafios de ser uma mulher que pedala em uma cidade como São Paulo) como uma mudança na sua relação com a própria bicicleta e a cidade na qual nasceu. Inicialmente começou a pedalar por esporte, para melhorar seu condicionamento físico, emagrecer. Escolheu por trilhas, pela prática da *mountain bike* em cidades do interior, como prática esportiva, mas também de lazer aos finais de semana: um “pedal contemplativo”, nas suas palavras.

Aos poucos conheceu coletivos de pedal, “colocou a bicicleta na rua”, e à noite, ou finais de semana, passou a realizar trajetos pela cidade. Mas ela mesma enfatizou, que ainda era uma motorista, não concebia a possibilidade de realizar seus trajetos diários de deslocamento casa/trabalho pedalando. Pedalar era lazer, esporte e diversão. Foi em um dia fatídico, parada em um congestionamento na porta da sua casa por 40 minutos, que se desafiou a pegar sua bicicleta e ir até ao trabalho pedalando. Segundo ela, foi uma experiência tensa, cheia de medo, mas de uma satisfação, que ela narra como uma virada em sua vida. A partir de então, abandonou gradualmente o seu carro, tornou-se uma ciclista que pedala diariamente dezenas de quilômetros e enfrenta trechos nos quais precisa dividir o espaço das vias com ônibus, motos e carros. Ainda, foi categórica ao afirmar que essa forma de se mover alterou seu modo de vida e também lhe trouxe uma experiência da cidade, que a tornou mais atenta não só aos lugares à sua volta, mas aos problemas e belezas da cidade, que segundo ela, “aprendeu a amar”.

A maneira como Vanessa relata sua trajetória no pedal, possui paralelos com as de outros interlocutores com os quais conversei, e com muitos relatos realizados nas manifestações e audiências nas quais estive presente. São narrativas pessoais, mas que também ganham dimensão coletiva ao se tornarem manifestos políticos, quando ditos para contrapor posicionamentos contrários à implantação de um trecho de ciclovia. Revelam dimensões da vida na cidade, mobilizam noções sobre tempo, lazer, trabalho e como o *mover-se* entre essa dimensão espaço-temporal torna-se fundamental na produção de sentidos sobre essa experiência. Ao pedalar constantemente, Vanessa relata como essa prática que era vista por ela como esporte ou lazer, ganhou outros sentidos quando se tornou experiência cotidiana, quando foi ao trabalho, realizou tarefas corriqueiras, como levar seu filho para a escola, antes feitas como motorista.

O tornar-se ciclista em São Paulo, nesses arranjos espaço-temporais cotidianos também implicou em uma prática política, em suas participações em atividades ligadas ao planejamento de novas ciclovias, em sua enfática defesa de um modo de vida baseado no pedalar como mobilidade. Nos termos de Creswell (2006), Vanessa tornou o deslocamento em mobilidade, sentidos constituídos por meio de suas experiências de pedalar cotidianamente nos lugares dos outros. Ainda, contrapondo sua experiência como motorista (sua relação com o carro), com a sua experiência como ciclista (sua relação com a bicicleta), Vanessa faz o movimento tanto entre uma automobilidade quanto entre uma ciclomobilidade, como também, entre leituras sobre os próprios sentidos sobre a bicicleta e o carro.

Sua trajetória, narrada com entusiasmo, suscita um conjunto de questionamentos sobre as mobilidades urbanas constituídas ao longo do tempo em São Paulo. Os sentidos em torno do pedalar foram se constituindo pelas suas práticas e experiências cotidianas, que permitiram a constatação de uma possibilidade de se mover pela cidade, antes considerada improvável ou impossível. A leitura que Vanessa e diversos outros interlocutores compartilharam sobre uma cidade pouco afeita ao pedalar, que muitas vezes impõe uma constituição dos seus espaços e uma dinâmica instituída sobre os movimentos, revela o quanto uma controvérsia sobre as mobilidades, quando ganha visibilidade e é aquecida permite que essas experiências e enunciados ganhem a potência de questionar modelos sedimentados sobre a vida na cidade.

É possível, portanto, demonstrar como configurações históricas sobre as mobilidades urbanas paulistanas estabeleceram modos de vida na cidade, e como esses atores, cotidianamente desafiam esses modelos constituídos. A controvérsia se desdobra no tempo e no espaço, e pode ser mapeada, seguindo as pistas que os atores apresentam. Dionísio (o interlocutor já mencionado) nos incita a pensar nos 100 anos de proeminência dos veículos individuais motorizados como mediadores de um modelo ideal de mobilidade. Já Vanessa, demonstra o quanto os percursos até se tornar uma ciclista a levaram a reformular os sentidos em torno do pedalar e até suas concepções sobre a cidade que habita. Esses exemplos etnográficos, proliferaram no campo, sendo possível estabelecer diversos paralelos com outros relatos e situações observadas. São pistas de como o habitar em movimento pode ser dimensão constitutiva de modos de vida urbanos.

Nesses termos, busco descrever nesse capítulo momentos da efervescência dos embates sobre uma automobildade em São Paulo, constituída em torno do carro como modelo de mobilidade, que condicionou todas as outras mobilidades da perspectiva das políticas urbanas. Ao passo que também trago um breve histórico da maneira como uma ciclomobilidade, levantada por ciclistas e seus coletivos, se constituiu como uma proposição, ampliou os sentidos em torno da bicicleta, mas principalmente, estabeleceu a visibilidade que esses atores alcançaram na controvérsia.

### **Cem anos agradando o carro?**

Em sua introdução ao livro de pinturas do arquiteto Antonio Augusto Marx sobre a av. Paulista, o crítico de arte Enoch Sacramento resgata a imagem do final século XIX de uma avenida de três vias: o lado esquerdo reservado para os bondes (ainda de tração

animal), a central, faixa mais larga, para as carruagens, e a da direita para cavaleiros. Idealizada e financiada pela elite da época, a via recém-criada havia sido pensada para contemplar tanto os anseios de modelagem urbana moderna importados da Europa, quanto já exprimia o quanto o mover-se, em seus diferentes modos, tornava-se preocupação dessas intenções modernizadoras. Essa imagem, de uma av. Paulista voltadas a diferentes modais também é resgatada por Viviane Shibaki (2007) para apontar o quanto essa via poderia ser tomada como representação das tendências de transformação e produção dos espaços dessa cidade. Um paralelo interessante com a Paulista de 100 anos depois, com suas faixas de rolagem de carros, corredores de ônibus, calçadões e a controversa ciclovia.



Figura 6 - Aquarela de Jules Martin retratando a inauguração da av. Paulista em dezembro de 1891. Acervo do Museu Paulista da USP.





Figura 7 - Anúncio de reabertura da av. Paulista em 2021. Prefeitura Municipal de São Paulo.

Joaquim Eugênio de Lima, entre outros, foi um dos responsáveis por adquirir diversos terrenos na região e intensificar a transformação das chácaras dos arredores em vias de circulação, praças e parques da região central (SUZUKI, 2002). Em um período no qual a cidade de São Paulo aumenta exponencialmente sua população e passa, na virada para o século XX, de quinta a maior cidade do país. As transformações paisagísticas seguem nesse mesmo ritmo, assim como a política do loteamento. Como aponta Raquel Rolnik (1997), com o fim da escravidão as relações de propriedade migram gradativamente da propriedade da pessoa escravizada para a propriedade da terra, a questão imobiliária ganha força e as áreas centrais da tímida urbe em ascensão passam a ser lugares de ocupação e residência das elites, enquanto os mais pobres são gradativamente empurrados para as margens.

No final do século XIX São Paulo teria sido construída por particulares (URSINI, 2004), e via suas áreas centrais serem transformadas por inspirações modernistas e haussmanianas. Nasceram Campos Elíseos, Higienópolis e Cidades Jardins. Pereira



Passos, ao assumir a prefeitura, inspirado pelas transformações realizadas em Paris por Haussmann e Napoleão III, buscou modernizar São Paulo, aliando seus esforços aos de grupos das elites locais, e no início dos anos 1910 o Plano Bouvard e a Companhia City transformam a cidade e o seu sistema de circulação (ROLNIK, 1997; ZMITROWICZ & BORGHETTI, 2009).

Fraya Frehese (2011) traz observações sobre essa São Paulo do passado, mobilizando imagens dos transeuntes do centro da cidade na virada do século XX. Sua “etnografia das ruas do passado” busca descrever, por meio da observação de fotos e matérias jornalísticas as vivências socioculturais nas ruas da modernidade emergente paulistana, e as representações que esses pedestres, ao presenciarem as transformações das ruas e dos espaços de permanência e circulação da cidade, elaboraram do vivido. A rua, portanto, vista a partir dos cenários retratados nas fotografias e dos atores registrados nesses instantâneos, seria o espaço da produção de regras de civilidade modernas, de etiquetas da vida na cidade. A rua tratada, portanto, como via metodológica para problematizar o urbano, eminentemente moderno, que surge em São Paulo.

As imagens desses transeuntes descritas sob a inspiração do método regressivo-progressivo proposto por Henri Lefebvre (LEFEBVRE, 1978) e adotado por Frehese (2001), apontam para as possibilidades históricas que essa realidade contém, e demonstram como os espaços públicos da cidade de São Paulo passam a ser cenários do movimento, da circulação e da permanência: coisa de “gente da rua”, sinônimo para os vadios, marginais, pessoas consideradas perigosas. Apesar de que a abordagem de inspiração lefebvrina possa produzir totalizações (ainda que abertas)<sup>26</sup> e enquadrar os comportamentos desses atores como elementos de um processo mais amplo de modernização de São Paulo, Fraya explora essa noção de vivido e aponta como o circular e o permanecer, nesse centro urbano em transformação, teria implicações nos modos como os paulistanos constituíam suas práticas cotidianas. A cidade, portanto, tratada como ambiente vivido cotidianamente pelos seus habitantes, um processo em constante produção de embates e tensões. Desses embates resultariam novas formas de viver, assim como novas pressões e tensões sobre esses atores.

---

<sup>26</sup>Como aponta José de Souza Martins (2011): “O método regressivo-progressivo está referido à premissa da totalidade aberta, inconclusa, em que as superações propõem novas contradições e novas tensões, a sociedade movendo-se e transformando-se todo o tempo” (p.04).

O período abordado por Frehse vai até 1930, no qual a cidade de São Paulo se altera de pequeno núcleo urbano a maior cidade do país. Além disso, invade um período que ficará marcado pela ascensão do automóvel como símbolo do desenvolvimento econômico e urbano paulista, questão analisada por Marco Sávio (2002). Esse autor, em seu estudo sobre o papel do carro na transformação da sociedade paulistana no início do século 20 aponta como o automóvel, inicialmente, aparece como um instrumento de transformação de ideias da elite paulistana, de ostentação e também como elemento de um processo civilizatório, que transforma a experiência do movimento e do circular na cidade, estabelecendo uma forma individual e burguesa de vida na cidade: “proporcionando uma sensação de observar o mundo a partir de uma nova dimensão, dimensão quase que sobre-humana” (SÁVIO, 2002, p. 19).

Em contraponto, essa nova forma de se mover, também atinge os modos de vida dos transeuntes, que não possuíam acesso ao artefato e estavam vulneráveis a ele. A vida da gente da rua e dos pedestres passa a ser ameaçada por esses veículos rápidos e pesados, que também enfrentavam as ruas inadequadas à sua circulação, causavam acidentes, e, na mesma proporção que ocupavam as ruas da cidade, ocupavam a política municipal.

Para o autor, os marcos iniciais dessa transformação seriam a chegada do primeiro automóvel em São Paulo, registrado em nome de Henrique Santos-Dumont, irmão do ilustre cientista (Alberto Santos Dumont), em 1900, e, 26 anos depois, a posse de Washington Luiz como presidente da República e seu cortejo que seguiu em carro aberto. Duas manifestações simbólicas de um novo paradigma de modernização do país, baseados no carro e no rodoviarismo.

Essas duas cenas, aparentemente de menor importância, são fundamentais para compreender o valor da presença de um artefato técnico na condução do processo de modernização, bastante intenso, pelo qual o país passou nas primeiras duas décadas do século XX. [...] o automóvel criou ao seu redor uma aura de portador dos mais altos desígnios da modernização, simbolizando o caminho pelo qual o país ingressaria no rol das nações mais desenvolvidas do planeta da época, caminho esse que, por si só, significaria a debelação de todas as nossas deficiências e atrasos (SÁVIO, 2002, p. 15).

O trabalho de Sávio é sobre jornais da época, recolhendo notícias, relatos do dia a dia do trânsito da cidade, que no período foco de sua análise (as duas primeiras décadas do século XX), apontam para uma São Paulo que observa os carros surgirem como uma

solução para os anseios modernizadores das elites políticas e econômicas, e um problema para grande parte da população paulistana, ainda não afeita com os motoristas, esse novo ator do cotidiano das ruas. Sávio realiza uma reflexão inspirada pelas discussões trazidas pela Teoria do Ator-Rede de Bruno Latour (1994, 2012), definindo o carro como um artefato, que deixa de ser apenas um objeto, uma máquina, para se transformar em um ator numa rede que se constrói por meio de uma cadeia de atores preocupados com a viabilidade do automóvel como símbolo de modernidade e elemento central das preocupações urbanísticas, que gerará transformações espaciais e políticas na cidade.

O autor salienta o conjunto de eventos e de publicações em torno do carro, a importância de notáveis integrantes das elites e seus clubes, que produziam um conjunto de transformações nas relações com o automóvel, fazendo com que ele passasse a ser elemento para o desenvolvimento e transformação social e urbana. Por meio da análise de publicações da época, o autor traça o desenvolvimento histórico de uma “cultura automobilística” na cidade de São Paulo, focado na década de 1920. Os carros de praça, táxis da época, ganham visibilidade e importância na circulação dos mais abastados. A Garagem Municipal, propriedade de choferes belgas se torna influente e capaz de fazer pressão na política local e forçar suas pautas. Em 1911, os paulistanos presenciavam seu primeiro congestionamento na inauguração do Teatro Municipal. Anos mais tarde, num simbólico acidente, um motorista desgovernado atravessou a vitrine do jornal O Estado de São Paulo, indícios de que o carro e seus associados humanos invadiriam todos os espaços da cidade, em detrimento das reservas que a população mais pobre possuía sobre ele, e das críticas dos jornais.

Dessa forma, o automóvel, objeto deste trabalho, é, antes de mais nada, portador de um significado social em si, não apenas resultado das projeções das contingências sociais sobre ele, como mero objeto, o que implica tratá-lo, não apenas como objeto, mas também como um ator portador de necessidades e modificador da realidade ao seu redor. Da prancheta ao mercado, o artefato técnico ganha vida própria (SÁVIO, 2002, p. 28).

Seu estudo nos permite vislumbrar elementos desse cotidiano da circulação das pessoas pela cidade de São Paulo. As permanências e formas de ocupação da rua, o vivido pelos transeuntes analisados por Frehse, transformam-se frente ao movimento dos carros. Essa presença passa a exigir ruas livres para a circulação em velocidade.

Bondes, carroças, ruas esburacadas e pedestres se tornaram obstáculos a esse ator que passou a ser encarado como portador da modernidade em si. Apesar de Fraya (2011) apontar para o problema da tentação de estabelecer paralelos entre figuras clássicas do advento da modernidade ocidental: o *flaneur* e o poeta de Baudelaire que perde seu *halo* na Paris moderna, ou o jovem Le Corbusier, que vê as ruas do seu passado serem mortas (BERMAN, 1997), nessa São Paulo do início do século XX, tais figuras remetem diretamente a uma vivência dos lugares pelos cidadãos, que são alteradas drasticamente pela presença em movimento dos carros.

Por sua vez, Henrique Santos Dumond, assim como os primeiros motoristas da cidade, enfrentaram ruas esburacadas, falta de estrutura para que os primeiros carros desenvolvessem as velocidades adequadas. Os choferes das garagens enfrentavam a constante falta de combustível. A reclamação dos motoristas passa a recair sobre as carroças, que segundo eles não respeitavam as normas de largura das rodas, deixando sulcos nas vias de macadame, que em tempo de chuva viravam crateras enlameadas. Novas mobilidades confrontavam antigas mobilidades. Por outro lado, a população começava a lidar com os constantes acidentes, que frequentemente deixavam vítimas fatais ou gravemente feridas, além da poeira, problema que se agravou com os carros, levando a cidade de São Paulo ser apelidada de “capital da poeira” (SÁVIO, 2002, p. 52).

A modernidade tardia da cidade grande latino-americana permitia paralelos com as situações enfrentadas pelo poeta retratado por Baudelaire, que ao atravessar as ruas de uma Paris em vias da modernidade, perdia seu halo em meio ao trânsito incessante das ruas. Por sua vez, o mesmo modernismo transformador que ganhará visibilidade nos manifestos de Le Corbusier (1993, 2000), inspirará medidas urbanísticas que reforçarão a noção das ruas como lugares do fluxo.

Aqui é possível vislumbrar uma controvérsia em torno das mobilidades. Carros são apontados como grandes vilões das ruas da cidade, uma ameaça aos transeuntes, um perigo para as crianças e suas brincadeiras, mas defendidos por atores influentes, que conseguiam abalar o cotidiano da cidade com suas medidas, associações e disputas. O que quero salientar aqui, é a maneira como a tríade *cenários, atores e regras*, ao se olhar para as mobilidades (MAGNANI, 1996), alteram-se e permitem associar essas transformações espaciais aos modos de se mover pela cidade, relacionados diretamente aos modos de vida tomados como possibilidades históricas para a cidade. Três

dimensões associadas, que por meio de uma controvérsia sobre as mobilidades revelam impactos profundos nos modos de vida citadinos.

Não tenho a pretensão de aprofundar o debate sobre os planos urbanísticos elaborados no início do século XX, ou mesmo sobre as disputas políticas e acadêmicas que se darão ao longo das décadas seguintes (FELDMAN, 2005; REIS FILHO, 1994), referentes às alianças e aproximações, que produziram diferentes coletivos interessados na “modernização” da cidade, da expulsão da população pobre, negra e trabalhadora do centro da cidade (ROLNIK, 1997), da ampliação de suas ruas e avenidas e da adoção do carro como baluarte das transformações que preocupavam as elites. Contudo, é possível apontar para uma controvérsia sobre as mobilidades paulistanas que se aqueceu e foi se sedimentando como possibilidade, criando matrizes dessas associações, e produzindo políticas urbanas e modos de viver. Atores ganharam visibilidade e suas preocupações e anseios passaram a influenciar as transformações espaciais da cidade. Tornando inviáveis outros modos de permanecer, circular e habitar.

No decorrer das décadas seguintes, esse projeto modernizador passa a ser uma bandeira nacional. Como o antropólogo Joel Wolfe (2010) nos aponta, o carro se transforma em elemento fundamental da transformação urbana brasileira, como um programa que alcança diversas dimensões do cotidiano e do imaginário urbano. O autor descreve como as elites brasileiras, diante de um país que se via ainda não moderno frente aos países desenvolvidos, passou a abraçar o carro como sinônimo de modernidade e de desenvolvimento, movimento similar aos demais países da América, notadamente os EUA. Uma manifestação técnica do lema positivista da república:

Para essas elites, o automóvel era a ferramenta perfeita para alcançar o progresso por meio da ordem. Esse tipo de adoção da tecnologia não era exclusivo do Brasil; tornou-se um componente fundamental para tornar as nações modernas. (2010, p. 08)<sup>27</sup>.

Wolfe vai enfatizar como Washington Luís, prefeito de São Paulo (1914-1919), presidente do Estado (1920-1924)<sup>28</sup>, eleito Presidente da República em 1926, com seu mote “governar é construir estradas”, vai promover a ideia de um “novo bandeirantismo”, que dentro dos veículos automotores desbravaria o país e seria capaz de unificá-lo. O autor refaz todos os desdobramentos políticos e técnicos dessa ascensão

---

<sup>27</sup> No original: “To these elites, the automobile was the perfect tool for bringing about progress through order. This sort of embrace of technology was not unique to Brazil; it became a fundamental component of making nations modern”.

<sup>28</sup> Equivalente ao atual cargo de Governador Estadual.

dos carros como sinônimo de uma “modernidade tropical” no século XX, e a maneira como os sucessivos governos em âmbito federal foram reforçando esse imaginário e as alianças em torno desse ideal modernista. A celebração desse modelo é Brasília, sua construção como a nova capital foi a coroação desse intento. A vitória de Lúcio Costa como o grande planejador e de Oscar Niemeyer como o arquiteto dos prédios obras de artes, elevaram os valores modernistas de Le Corbusier, de que uma cidade pode e deve moldar as práticas e valores de sua população (LE COURBUSIER, 2000 [1946]). Em âmbito Nacional, Juscelino Kubitschek e seu mote de 50 anos em 5, apontavam a indústria automobilística e o motorista como símbolos nacionais do progresso. Era a proposição das grandes cidades dos carros, das grandes distâncias e das breves caminhadas:

A automobilidade foi um componente fundamental desse utopismo igualitário. Cada apartamento vinha com uma garagem para o carro da família, e o design da cidade de avenidas extensas e poucas calçadas desencorajou o tráfego de pedestres(WOLFE, 2010, p.135)<sup>29</sup>.

Essa concepção moderna de cidade, reafirmada pela Carta de Atenas de Le Corbusier (1993), propunha a rua como espaço do fluxo, uma cidade planejada e produtora de modos de vida. James Holston (1993) analisa todo o processo que culminou com a construção de Brasília, uma cidade projetada nos moldes das premissas modernistas de Le Corbusier, do CIAM e da Carta de Atenas. Por meio desse exemplo, provavelmente o caso mais emblemático de uma cidade modernista feita do zero, Holston evidencia a forma como Brasília foi defendida como baluarte de um projeto civilizacional e de reescrita da história brasileira, mas que acabou lidando com as desigualdades brasileiras, o que levou ao esvaziamento de muitas das características modernistas contidas em seu projeto.

Ainda assim, Holston levanta como a arquitetura e o urbanismo modernistas propagariam um modelo de cidade capaz de reformular as práticas sociais e a própria sociedade contida nela. No mote clássico de Le Corbusier, a escolha das sociedades e dos Estados ocidentais estaria entre a arquitetura (modernista) ou a revolução, sendo que a primeira não poderia ser evitada (LE COURBUSIER, 2000; BERMAN, 1997).

---

<sup>29</sup> No original: Automobile was a key component of this egalitarian utopianism. Each apartment came with a garage for the family's car, and the city's design of sweeping boulevards and few side walks discouraged pedestrian traffic.

Ou seja, as próprias forças propulsoras da modernidade estariam contidas nesse novo modelo urbano. Como diz Holston, esse projeto modernista, mesmo em cidades que não passaram pela implantação de grandes planos totalizantes, causou efeitos diretos nas formas de se pensar os futuros dessas cidades: “não é uma generalização excessiva afirmar que a visão modernista de um novo modo de vida alterou fundamentalmente o ambiente urbano onde vive cerca de metade da população mundial” (HOLSTON, 1993, p.13).

Holston também evidencia como o a estratégia modernista teria como objetivo a desfamiliarização e o “tornar estranha a cidade”: “Consiste na tentativa de impor uma nova ordem urbana por meio de um conjunto de transformações que negam as expectativas anteriores a respeito da vida urbana” (1993, p. 62). Entre os elementos das cidades pré-industriais que essa cruzada modernista procura solapar, o que mais suscita essa revolta transformadora são as ruas-corredores: “Condena a rua por várias razões. De um lado, encara a rua-corredor como um foco de doenças. De outro, considera a rua um impedimento para o progresso, pois não é capaz de acomodar as necessidades da era máquina” (HOLSTON, 1993, p. 109). Emerge o humano em seu carro e as grandes vias de circulação, o pedestre não é mais o ator privilegiado da leitura da cidade moderna.

Teresa Caldeira (2000) evidencia como, no Brasil, esse modelo urbanista teria se traduzido em um ataque às ruas, excluindo-as como espaço de trânsito e encontro dos pedestres. Além dessa segregação intrínseca à sociedade brasileira, que o projeto modernista brasileiro não conseguiu sobrepor com suas premissas, Holston (ibid.) também aponta como a forma das disposições das quadras, a inexistência de esquinas nos moldes das cidades pré-industriais, gerou o estranhamento dos novos habitantes da cidade, que se viram diante de formas de disposição do espaço muito diversas daquelas vivenciadas em suas cidades de origem. Um dos exemplos mais emblemáticos vem dos interlocutores do autor, que afirmam sentir falta das esquinas como pontos de encontro entre os cidadãos e também de locais públicos nos moldes já conhecidos. Brasília seria uma cidade “sem calor humano”, e seus moradores sofreriam de “brasilite”, expressão desse estranhamento com a cidade.

No caso de São Paulo, a sucessão de planos urbanísticos passou a estabelecer tendências de transformação que visavam a expansão da cidade e seus espaços, mas sempre atrelada a construção de vias de circulação. As grandes avenidas passam a ser uma obsessão das gestões municipais e uma necessidade à expansão do mercado imobiliário e do próprio desenvolvimento urbano. O Plano de avenidas, idealizado na

década de 1920, mas implantado completamente somente na década de 1960, vai retificar os cursos dos rios Tietê e Pinheiros e transformar a paisagem da cidade, sob a atuação de Prestes Maia como urbanista e gestor municipal (ZMITROWICZ, BORGHETTI, 2009). São Paulo vê seus rios supostamente domados, para mais tarde transbordarem sobre essas mesmas vias, como não-humanos avessos a uma modernidade, que vai se realizar de maneira precária, gerando da perspectiva urbanística uma “suposta urbanização sem cidade” que se realiza por meio de um padrão de expansão periférico (MEYER et al, 2004, p. 55), calcado nesse modelo de mobilidade rodoviarista.

Carolina Requena (2015) vai descrever a constituição de um “paradigma de fluidez do automóvel”, que a partir da segunda metade do século XX vai ser reafirmado pelas políticas de transporte urbano municipal. O transporte automotor individual, apesar de compartilhar os seus espaços de circulação e permanência com outros modais, foi tomado como modelo ideal para a projeção da cidade. Gestões ao longo da segunda metade do século XX reafirmaram esse paradigma do carro, investindo em grandes obras viárias, viadutos, perimetrais, anéis viários. Enquanto que a indústria automobilística nacional ganhava força e fôlego, as cidades brasileiras tornavam as ruas espaços de fluxo.

Eduardo Vasconcellos (2005) ao analisar os dados da Pesquisa Origem Destino do Metrô de São Paulo, demonstra como gradualmente diferentes modais de transporte serão substituídos pelo automóvel nas rotinas das viagens realizadas pelos paulistanos e pelos moradores da Zona Metropolitana. Bicicletas, que no final da década de 1960 correspondiam a cerca de 10% das viagens diárias, 30 anos depois serão menos de 1%. Alterações nas mobilidades urbanas, que mesmo com o advento e expansão das linhas de metrô, farão com que o transporte público também perca para os modais motorizados individuais, entre carros e motocicletas. A insustentabilidade da hegemonia do carro, para Vasconcelos estaria expressa na solução adotada pelas gestões municipais, de resolver os problemas crescentes dos congestionamentos, com a construção de mais vias voltadas aos carros, gerando a precarização do transporte público. De 1960 até o final do século XX, a mobilidade em São Paulo configurou, para o autor, fases que foram intensificando a “motorização da sociedade” alicerçando a maneira de se mover em torno da “automotização” (2005, p. 99-100).



Como Rolnik e Klintowitz (2011) afirmam, esse modelo rodoviarista, focado no carro, vai se estender por décadas, resultando em um sistema de mobilidade saturado e congestionado:

A força desse modelo, reeditado *ad nauseam* ao longo das últimas décadas, revela o pacto de vida ou morte que a política de circulação municipal realizou com o automóvel, e especialmente com seus motoristas. Essa se sobrepõe às demandas e aos interesses da maior parte da população, impondo, para o conjunto da sociedade, a imobilidade (idem, 2011, p. 105)

### ***Automobilidade como modo de vida***

Essa automotização, ou motorização dos movimentos, não pode ser tratada apenas como resultado de um plano arquitetado pela política municipal ou nacional, mas como consequência da ação, atuação e associação de diversos atores. Tentativas serão feitas para tentar reverter essa matriz de mobilidade focada no automóvel, contudo, poucos efeitos terão na estrutura de mobilidade da cidade de São Paulo. A criação do Metrô de São Paulo e a expansão do seu serviço junto com os trens metropolitanos, prometia diversificar essa matriz de mobilidade. Contudo, como aponta Vasconcellos (2005) os próprios dados da pesquisa Origem e Destino<sup>30</sup> realizada pelo Metrô de São Paulo indicaram o aumento das viagens diárias realizadas por automóveis privados (incluindo táxis) e a diminuição do uso do transporte público na cidade de São Paulo no período entre 1967 e 1997.

É possível, também, mapear embates recentes sobre essas mobilidades, que nos termos da abordagem proposta podem ser tratados como pontos de aquecimento dessas controvérsias em torno das mobilidades paulistanas. Ricardo Barbosa Silva (2009, 2010) descreve a efervescência gerada pela visibilidade que os motoboys alcançaram na cidade em São Paulo no início do século XX. As motos e os motoqueiros vão ocupar as vias de uma cidade conformada para os carros e abrirão passagem costurando uma política em torno dos espaços de trânsito:

Esse fenômeno urbano, mais do que produto da espontaneidade, reproduz-se como *produto* e *necessidade* de um processo contraditório de transformações socioespaciais na cidade de São Paulo, baseado na transição para um regime de acumulação

---

<sup>30</sup> A Pesquisa OD é aplicada desde 1967, quando se iniciaram os estudos para a implementação de uma rede metroviária na cidade de São Paulo. A Companhia do Metropolitano de São Paulo foi fundada em 1968 e o primeiro trecho (Jabaquara-Vila Mariana da linha azul) passou a operar em 1974.

flexível que, à primeira vista, parece vincular-se estritamente aos escopos da economia, entretanto, espraia-se na emergência de novas práticas sociais e políticas, de novos padrões de consumo e de um crescente setor de serviços, ditando uma série de mudanças nas práticas econômicas, políticas, culturais e espaciais (SILVA, 2010, p.04).

O trabalho de Ricardo Barbosa Silva ressalta a precariedade das relações e condições de trabalho dos motoboys, dadas as extensas rotinas de trabalho, mas também as situações às quais são expostos diariamente no trânsito da cidade. Ao mesmo tempo, necessários e dispensáveis, eles seriam força de trabalho fundamental a uma cidade na qual o setor de serviços estava em plena expansão. Ao mesmo tempo, passam a ser vistos como um perigo, uma ameaça, uma presença “irritante” para os motoristas, ainda que os motoboys e os motociclistas em geral sejam aqueles que mais sofrem com as colisões e os acidentes de trânsito. A informalidade dos motoboys nas relações de trabalho, nas questões de seguridade social estariam em evidente contradição com as sistemáticas tentativas do poder público municipal de regularizar sua profissão e principalmente a sua circulação. Mais do que estabelecer parâmetros para o exercício adequado dessa profissão, o que o autor salienta é como a legislação e as políticas municipais seguiram no sentido de controlar esses atores.

Os motoboys vão revelar o quanto suas maneiras de se mover e se organizar, escapavam às convenções das ruas e avenidas, apesar de serem essenciais para a manutenção dos fluxos da cidade. A necessidade de regulamentação da atividade e circulação dos motoboys seguiu no sentido de criar um círculo vicioso de exclusão e controle, como o autor afirma: “necessários e descartáveis, controláveis e insurgentes” (idem, 2010, p. 98). Ricardo Babosa aponta, que apesar dos motoboys serem em sua maioria trabalhadores pobres, moradores de áreas periféricas, ainda possuíam o trunfo da centralidade do trabalho e da necessidade de sua presença indesejável, além de estarem motorizados. Esses teriam sido pontos que permitiram a regulamentação da sua circulação e a conquista de lugares próprios: os corredores (entre os carros), assim como áreas de estacionamento e de parada nos semáforos.

Outra situação recente relacionada a essas efervescências em torno dos espaços próprios de fluxo na cidade de São Paulo surgir em paralelo com as questões das ciclovias e se deu quando a implantação de faixas exclusivas para a circulação de ônibus ganhou ainda maiores proporções, gerando conflitos e questionamentos. Como aponta Oliveira (2018), já pensada desde da década de 1970 e implantada de maneira tímida

nos anos seguintes, foi a partir de 2013 que essa política trouxe impactos expressivos no trânsito da cidade, com a implantação de 370 km de faixas exclusivas. O dilema de motoristas travados no trânsito, ao verem corredores de ônibus supostamente vazios, livres para a passagem, também reacendeu questões sobre o uso dos espaços de circulação. Taxistas reagiram em favor de seu direito de circular pelos corredores (liberado em 2014) junto com os ônibus, enquanto menos faixas para os carros foram denunciadas como um possível fator de agravamento dos congestionamentos.

Por isso, é importante considerar o que os autores da virada da mobilidade definem como automobildade (automobility), considerando que a mobilidade é o enfoque de suas abordagens e que o automóvel, e principalmente o carro, são elementos fundamentais para compreender a vida nas cidades, dado que o carro seria uma forma global de mobilidade “quase-privada”, dado o conjunto de suas externalidades:

Em geral, então, os carros foram concebidos como uma tecnologia neutra, permitindo padrões sociais de vida que se constituiriam de qualquer maneira, ou como um intruso diabólico que destruiu padrões anteriores da vida urbana. Os estudos urbanos deixaram de considerar como o carro reconfigura a vida urbana, envolvendo, como descreveremos, modos distintos de habitar, viajar e socializar com e através de um espaço-tempo automobilizado. Argumentamos que a mobilidade é tão constitutiva da modernidade quanto a urbanidade, que as sociedades civis do Ocidente são sociedades da "automobildade"(URRY & SHELLER, 2000, p.738)<sup>31</sup>.

É uma proposta que em vários momentos se aproxima das concepções latourianas para expor a complexa gama de atores envolvidos no simples ato rotineiro de se deslocar, ou de fazer algo se deslocar, sejam passageiros, mercadorias ou informações. Também é uma proposta que permite analisar às definições e observações coletadas em campo sobre um suposto “carrocentrismo” paulistano, que é experimentado cotidianamente por ciclistas, pedestres e demais atores ao se moverem pela cidade. O próprio conceito de automobildade está ancorado em uma noção de associação entre humanos e não-humanos, o motorista (car-driver): “uma composição ‘híbrida’, não apenas de humanos autônomos, mas simultaneamente de máquinas, estradas, edifícios,

---

<sup>31</sup> No original: “In general, then, cars have been conceived of either as a neutral technology, permitting social patterns of life that would happen any way, or as a fiendish interloper that destroyed earlier patterns of urban life. Urban studies has omitted to consider how the car reconfigures urban life, involving, as we shall describe, distinct ways of dwelling, travelling and socializing in and through, an automobilized time-space. We argue that mobility is as constitutive of modernity as is urbanity, that civil societies of the West are societies of "automobility".

sinais e culturas inteiras de mobilidade” (URRY & SHELLER, 2000, p. 739)<sup>32</sup>. Por sua vez, os ciclistas, muitas vezes confundidos com as próprias bicicletas, aparentam indicar para uma experiência diversa daquela experimentada pelo motorista, e que no contexto de São Paulo, defendem as ciclovias como fundamentais para a constituição de uma mobilidade por bicicleta, ou, usando um termo que se tornou comum no campo da pesquisa: ciclomobilidade.

John Urry é taxativo ao apontar como o carro, não é somente uma máquina, controlada por uma pessoa, mas lugar de habitação e parte de uma relação, associação com potencial de se mover e que configurou, por meio de sua mobilidade específica, tempos e espaços urbanos. Essa forma de habitar em movimento (URRY & SHELLER, 2006, p. 214) desdobra-se nas próprias noções de trabalho, casa e lazer, considerando que o automóvel seria o modal urbano hegemônico.

O ambiente urbano, construído durante a segunda metade do século XX para a conveniência do carro, "desagregou" as territorialidades da casa, do trabalho, dos negócios e do lazer, que historicamente estiveram intimamente integradas, e fragmentaram as práticas sociais que ocorriam nos espaços públicos compartilhados (URRY, 2006, p. 19)<sup>33</sup>.

Aquilo que é definido como as externalidades negativas dessa automobildade (PORTER, 1999), teriam transformado os espaços urbanos, mas também orientado as definições de público e privado. Ao pensarmos nas definições de Roberto Damatta (2000), ao trabalhar a casa e a rua como espaços físicos e simbólicos constitutivos da relação entre o público e o privado na sociedade brasileira, assim como o trabalho de Magnani (2003), ao explorar a categoria nativa “pedaço”, como essa intersecção entre os espaços liminares, a rua surge como elemento da definição das espacialidades urbanas, dos sentidos elaborados pelos atores, assim como da constituição de seus modos de vida e de sua própria cidadinidade.

Nesses termos, seguindo as afirmações de Urry, tende-se a tomar o carro como uma forma “quase-privada de mobilidade”, ou como uma forma de transportar uma suposta dimensão privada nos espaços públicos (URRY, 2006, p. 23), tendo em vista

---

<sup>32</sup> No original: “a ‘hybrid’ assemblage, not simply of autonomous humans, but simultaneously of machines, roads, buildings, signs and entire cultures of mobility”.

<sup>33</sup> No original: “The urban environment, built during the latter half of the twentieth century for the convenience of the car, has ‘unbundled’ territorialities of home, work, business, and leisure that had historically been closely integrated and fragmented social practices that occurred in shared public spaces”.

que sua predominância acaba por constranger as demais formas de mobilidade, impondo-se sobre a estrutura viária e sobre as rotinas. Ou seja, passageiros de modais coletivos, motociclistas, ciclistas e principalmente pedestres (para os quais as ruas se tornam obstáculos) precisam lidar com espaços, condições e regras direcionados à fluidez do automóvel, à automobilidade.

Daniel Miller também vai chamar a atenção para essa questão, ao afirmar como as análises sobre as externalidades dos carros tendem a pensar em três fatores separados e segmentados: o carro como um objeto técnico, um produto tecnológico; a experiência privada de dirigir; e as questões ligadas aos impactos e consequências do carro na esfera coletiva e pública (MILLER, 2001). A proposta de Miller é integrar noções de design, transporte/mobilidade e economia e compreender esse fenômeno como algo complexo e central aos modelos de sociedades que analisamos, e pensar de que forma a proeminência dos veículos individuais automotores orienta modos de vida, representações e a relação entre pessoas e coisas. Ou seja, sem colocar de lado todo o histórico e todas as associações privilegiadas que foram constituídas e mantidas ao longo do tempo, volta-se o olhar para os modos de vida e as experiências cotidianas.

O caso da inauguração da av. Paulista e o histórico dos embates que antecederam sua instalação permite vislumbrar de que maneira os argumentos e pontos de vistas dos atores que agiram na defesa dos embargos dessa e de outras ciclovias revelaram elementos dessa automobilidade constituída. Por sua vez, o argumento de que São Paulo seria uma cidade pensada para os carros e motoristas, que foi mobilizado intensivamente nas situações em que realizei o trabalho de campo para essa pesquisa, revela o quanto existe, da parte dos ciclistas e seus coletivos uma percepção sobre isso que os autores citados definem como “automobilidade” e, ainda, certo conhecimento dos processos constitutivos da controvérsia à qual eles se associaram e ajudaram a aquecer. Por isso, o resgate de parte do processo que teria conformado uma cidade para os automóveis seguiu os enunciados coletados no campo.

### **Uma cidade para as bicicletas**

A maneira como a controvérsia em torno de ciclovias se apresentou no início dessa pesquisa, colocando de um lado: ciclovias que estariam salvando vidas e garantindo o direito de atores se moverem pela cidade, apontadas como uma das soluções para o problema de (i) mobilidade de São Paulo; e de outro: um problema, pois estariam tomando vagas de motoristas, atrapalhando o comércio, sendo inúteis

(subutilizadas) e mesmo, como alguns desses porta-vozes afirmaram em diferentes situações, estariam colocando em risco os próprios ciclistas; aparentemente poderia ser resumida a mais uma disputa por espaço e permanência, em uma cidade, na qual tais controvérsias históricas sobre o fazer cidade, se desdobram em redes complexas, nas quais atores influentes, cheios de poder, produzem consensos e transformam os espaços urbanos, em detrimento e à revelia de parte daqueles que habitam.

O que sobressai das observações de campo e da descrição atenta dessas narrativas sobre o pedalar e também sobre o agir político desses coletivos (seja tático, seja se aproximando das estratégias), são concepções sobre a cidade, leituras sobre suas experiências e projeções e desejos sobre essa mesma cidade. Ao mesmo tempo, também surgem imagens que podem ser tratadas como diagnósticos de uma cidade do consenso e do *pensamento único* (ARANTES, MARICATO, VAINER, 2002), do planejamento estratégico e das disputas globalizadas entre cidades empresas (SASSEN, 1998), uma cidade informal/ilegal da modernização precária e da expansão periférica (MEYER et al, 2004), que apontam para a maneira como esses atores realizam leituras transversais sobre as questões que enfrentam cotidianamente.

Esses atores apontam para uma compreensão desses processos considerados macros e estruturantes, por meio da experiência de escolher, de ser empurrado, e seguir o embalo do movimento do pedalar, de uma perspectiva muito pessoal até a dimensão coletiva da política urbana. Não que as abordagens mencionadas não sejam relevantes para a compreensão dos processos político e econômicos que regulam a produção dos espaços urbanos e reproduzem segregações, obstáculos para o acesso e coabitação no contexto urbano. Contudo, ao observar as práticas e enunciados dos atores em campo, escalas são transpostas tanto pelos ciclistas e (ciclo)ativistas, quanto por aqueles que se opõem às ciclovias. Muitos deles, pelas suas próprias intenções, colocam-se como transeuntes ordinários, moradores e habitantes da cidade, mas não menos observadores e críticos de processos que implicam diretamente em seus modos de vida.

Tudo isso para afirmar, que essa experiência microbiana, cheia de interpretações nativas sobre a cidade são capazes de articular tantas questões quanto o antropólogo consegue descrever e acompanhar. Em 2008, os ciclistas paulistanos, já organizados e organizando diversos coletivos, produziram um texto manifesto intitulado: “Manifesto dos Invisíveis”, no qual, muitas das pautas, reivindicações e proposições para cidade já estavam presentes. Muito do que foi coletado nessa pesquisa, realizada dez anos depois do manifesto, já aparecia ali, em um contexto no qual a malha cicloviária da cidade era

mínima e as bicicletas tinham acabado de se tornar uma questão de preocupação de transporte/mobilidade da cidade. Nessa época (2008), como o próprio Plano Cicloviário da Cidade de São Paulo mais tarde apontou (2020), a infraestrutura cicloviária da cidade se resumia a 4 km de ciclovias, instaladas “majoritariamente em parques públicos”, além de um pequeno trecho na av. Sumaré na av. Faria Lima (SÃO PAULO, 2020, p. 12).

Dez anos mais tarde, outro manifesto foi produzido, em um contexto no qual as ciclovias já eram uma realidade concreta na política da cidade. Esses invisíveis, ao menos na controvérsia da mobilidade tinham alcançado visibilidade e avanços, ainda que constantemente ameaçados. A rede cicloviária tinha saltado para 499 km de ciclovias e mais 120 km de ciclofaixas operacionais de lazer. Contudo, no cotidiano do trânsito ainda continuavam não sendo vistos, ou bem vistos, e o segundo manifesto: “Manifesto dos Invisibilizados”, denunciava a presença dos ciclistas periféricos e pobres, que tinham sido pouco beneficiados com as transformações ocorridas ao longo da última década. Apesar de todas as conquistas e dos quilômetros a mais de ciclovias, ciclistas ainda estavam morrendo, em números alarmantes por toda a cidade, sendo vítimas da violência em suas diversas formas e sentidos, com a proeminência desses atores periféricos, já evidenciados pela onipresente bandeira “Ciclovias na Periferia”, levantada por alguns deles<sup>34</sup>.

Além disso, mulheres ciclistas, organizadas em coletivos, integrantes de associações, traziam a questão do feminismo, dos direitos dessas ciclistas com gêneros, corpos e sexualidades diversas para o debate dessa *bike advocacy*. Também nas colocações em audiências públicas, nos posicionamentos como ciclistas mulheres, mães, como corpos femininos nas ruas, enfrentando obstáculos, violências e batalhas próprias das suas condições. Tudo isso, em meio à violência crescente e indiscriminada, que a partir de 2017 passou a matar mais ciclistas, em zonas nobres da cidade, em vias movimentadas das regiões periféricas, dentro e fora das ciclovias e ciclofaixas.

Transformações, quando ocorrem no ambiente urbano, são processos de associações complexas entre atores que estão frequentemente conectando expectativas sobre seus modos de vida e seus interesses políticos e econômicos. Em outras palavras, diante das situações encontradas em campo, existe uma trajetória de desdobramentos da própria noção de mobilidade pela bicicleta ou ciclomobilidade. Efervescências

---

<sup>34</sup>O conteúdo dos dois manifestos é melhor analisado nos capítulos seguintes.

passadas, que reverberam nas audiências, manifestações, práticas e narrativas coletadas em campo e que serão descritas mais à frente. Busco, portanto descrever alguns pontos importantes da atuação de coletivos de ciclistas ao longo da última década, para assim, trazer as situações de campo observadas que apontam para os caminhos traçados por esses atores na política da cidade e produção de sua visibilidade. Não foram “somente” linhas vermelhas nos mapas elaborados pelos setores técnicos da gestão municipal.

Segundo Flávio Soares, integrante da Ciclocidade – Associação dos Ciclistas Urbanos de São Paulo, nos últimos dez anos tivemos ondas do ciclotivismo e da questão da mobilidade em São Paulo, produzidas por coletivos diversos, que se elevam, se chocam e se quebram, e ao se quebrarem, espalham esse “pessoal” em sentidos diferentes, produzindo novos coletivos, novas pautas, novas formas de atuação. Flávio se coloca como alguém quem embarcou em uma dessas ondas, pois lembra como o Manifesto dos Invisíveis foi lido por ele, e o fez pensar que “não estava sozinho”.

Ao tomarmos o exemplo de São Paulo, no final do século XIX as bicicletas atraíam a atenção das elites como prática esportiva. Tratadas como passatempo da aristocracia e forma de passeio contemplativo, também ocupavam a cidade por meio de sua faceta esportiva. Em 1895, menos de 5 anos após a criação do primeiro velódromo em Paris (Bufallo), foi construído o Velódromo Paulista, por iniciativa de Veridiana Valéria Prado (RAGO, 2004), no intuito de realizar eventos esportivos para a aristocracia da época. Veridiana era mãe de Antônio Prado Jr., que em 1899 assumiu a prefeitura de São Paulo, onde ficou por 12 anos e implementou várias mudanças de tom modernizador na cidade. Esse interesse das elites locais se desfalece na virada do século, quando o futebol começa a ganhar proeminência como prática esportiva, e os carros se tornam o baluarte daquilo que significava modernidade.

Apesar de caras, as bicicletas eram mais acessíveis, e no decorrer dos anos se tornaram recurso da população mais pobre e das classes trabalhadoras. Esse interesse em encará-la como modo de locomoção apropriado ao modelo de cidade que as elites ansiavam, não existiu, diferente dos veículos automotores, e principalmente dos carros (SOUZA, 2016). As vias, as formas de circulação, não contemplavam a bicicleta e como foi demonstrado, gradualmente os veículos automotores (com destaque para o carro) vão se tornar a prioridade das políticas de mobilidade. As ciclovias, portanto, quando surgem na paisagem paulistana, e os ciclistas, quando constroem sua visibilidade e passam a atuar na transformação dos espaços urbanos, causam o



estranhamento, e revelam, como ouvi em campo, como a cidade de São Paulo seria “carrocêntrica” e “refratária às bicicletas”.

Assim como os sentidos em torno da bicicleta foram sendo alterados, no processo de evidenciar que pedalar é um ato político, os sentidos de ser ciclista também foram se atualizando, sendo cercados por tantas associações quanto possíveis, envolvendo tantos elementos quanto as bicicletas conseguiram mediar. Em outras palavras, a bicicleta, considerada antes um artigo esportivo ou uma brincadeira de crianças, transformou-se em ator político, mas não só por uma potencialidade intrínseca dela, mas pela sua associação e pelas experiências dessas associações. Subir em uma bicicleta, mover-se por São Paulo, tornar-se ciclista, exponencialmente cria possibilidades de experiências, de relações, de associações.

Em 2013, a recém eleita gestão do prefeito Fernando Haddad (PT) propôs atingir 400 km de vias permanentes para a circulação de bicicletas no prazo de 4 anos. Até então, como aponta Malatesta (2014), existiam apenas 125 km que abrangiam as ciclovias, ciclofaixas e ciclorotas<sup>35</sup>, ou, como o Plano Cicloviário de 2019 descreve: 82 km de ciclovias e 120 de ciclofaixas de lazer em 2012. Porém, existem algumas mudanças anteriores, importantes para a compreensão da disputa instaurada. Na década de 1980 a CET já tinha realizado estudos, seguindo as diretrizes do Ministério dos Transportes e dentro das pesquisas realizadas pelo GEIPOT - Grupo de Estudos para Integração da Política de Transportes<sup>36</sup>. A crise do petróleo na década anterior, as condições precárias do transporte público e as discussões sobre o meio ambiente que se aqueciam no mundo, indicavam a necessidade de pensar modais alternativos de transporte para as grandes cidades. Desses estudos surge um dos primeiros projetos de ciclovia, ligando o parque do Ibirapuera à Cidade Universitária. Interessante notar que esses primeiros projetos já traziam a noção de sistema cicloviário, ou seja, um complexo não pensado apenas como vias de circulação exclusiva, mas demais estruturas e equipamentos urbanos, como bicicletários e paraciclos, trechos de calçadas compartilhadas e conexões com os sistemas de transporte público, estações de metrô e terminais de ônibus. Esses estudos vão resultar no primeiro Plano de Ciclovias da

---

<sup>35</sup> Existem três tipologias que classificam as vias permanentes para bicicletas: As ciclovias: vias com separação física das demais, normalmente com grades ou muretas de proteção; as ciclofaixas: que consistem em vias pintadas, que destacam um espaço da rua para uso exclusivo de bicicletas; e as ciclorotas: trajetos demarcados, nos quais as bicicletas compartilham a via com outros veículos. Existem também as ciclofaixas de lazer, normalmente espaços segregados para os ciclistas somente aos domingos, que não configuram dessa forma, parte da estrutura cicloviária permanente.

<sup>36</sup> Criado em 1969 e transformado em 1973 na Empresa Brasileira de Planejamento de Transportes.

cidade, que projetava a implantação de cerca de 174 km de extensão (MALATESTA, 2012).

É do início da década de 1990, que a lei municipal nº 10.907/90 vai estipular a obrigatoriedade de destinação de espaço para ciclovias em todas as novas avenidas construídas na cidade, além de estabelecer que nas vias já existentes, que fossem acesso para parques públicos, tornava-se obrigatória a demarcação de ciclofaixas. Essa lei vai ser regulamentada somente 5 anos depois, na gestão de Paulo Maluf, com o decreto nº 34.854/1995, que expande essa obrigatoriedade para as pontes e viadutos, além de prever as calçadas compartilhadas. Todas essas mudanças legais estiveram associadas à elaboração de um Plano de Ciclovias, sob a responsabilidade da Secretaria do Verde e do Meio Ambiente. Esses projetos buscavam utilizar as rotas que eram mais usadas por ciclistas nos finais de semana e, assim, incentivar que esses mesmos percursos fossem utilizados durante a semana nos trajetos cotidianos.

Nesse contexto, coletivos de ciclistas já buscavam se organizar para pressionar o governo municipal. Renata Falzoni relata que na década de 1990, Paulo Maluf iniciou a construção de uma ciclovia na Av. Sumaré (1996), como resposta à constante reivindicação de ciclistas paulistanos. Ele estava em plena campanha eleitoral, e Celso Pitta, o candidato do prefeito, foi eleito. Nos primeiros dias do seu governo, Renata e seu grupo realizaram uma manifestação escoltando o carro de Pitta. O Código de Trânsito Brasileiro de 1997 estava prestes a ser instituído e traria novas conceituações legais sobre as bicicletas como modal de transporte, e uma perspectiva protecionista desses atores e também dos pedestres. Era um momento no qual a incidência desses atores nas políticas de mobilidades criava uma brecha para se inserirem taticamente.

Além disso, a legislação municipal ensaiava abarcar o ciclismo como um modal de transporte, como a lei municipal 10.907/1990 e posteriormente a portaria 394/1993, que trouxe o Projeto Ciclistas, e a Resolução CADES 04/1994 que criou o Programa Trienal de Ciclovias. Nele já eram previstos 300 km de ciclovias: 110 km em vias específicas de grande circulação. Nesse contexto que é construído um trecho de 1,3 km da Faria Lima, 1,5 km da Sumaré, 2,8 km no Jardim Lusitânia, com a projeção de 20 km em Parques e mais 170 km em trechos diversos voltados ao acesso e a utilização de vales e córregos. Projeções que não se consolidam. A disparidade entre as leis publicadas e as leis implantadas, demonstravam uma histórica relação da cidade com a legislação, quando essa dimensão jurídica precisava atravessar toda uma rede de associações entre atores poderosos para se efetivar (ROLNIK, 1997).

Como a própria Falzoni relata, só com muita pressão é que poucos trechos saíram do papel. Naquela época, “os ciclistas eram vistos como coisas totalmente estranhas na cidade”, e ela relatou que, como mulher ciclista, era algo quase indecifrável pelas pessoas da cidade. Costumava pedalar longos trajetos durante a madrugada e disse que poucas vezes foi assediada ou ameaçada, nos idos dos anos de 1980 e 90: “Porque as pessoas demoravam para conseguir compreender aquilo, quando entendiam que o que estava passando por ali era uma mulher, de bicicleta, eu já estava bem longe”. (Cadernos de Campo, 2019).

Em 1988 já existia em São Paulo os Night Bikers, que passaram a realizar passeios noturnos em grupo, do qual Renata foi uma das fundadoras. Como apontam Rosin e Leite (2019), esse grupo faria parte da primeira geração do cicloativismo paulistano, junto com outras iniciativas que ganharam corpo no final de década de 1980 e início de 1990. Outra interlocutora da pesquisa, Vera Penteado, também me contou como em 1992, o grupo Saia na Noite passou a reunir mulheres interessadas em pedalar pela cidade de São Paulo. Em grupo se sentiam mais seguras e podiam tanto realizar uma atividade esportiva, quanto superar o medo de pedalar pelas vias, junto aos demais modais. Esses grupos, como relatou Vera Penteado, ainda que focados numa perspectiva do pedalar como lazer ou prática esportiva, reuniam ciclistas, que passaram a buscar formas de dar visibilidade à questão das ciclovias, em um contexto no qual os planos não saíam do papel. Nessa época, outros atores com perfis mais técnicos e com certa inserção nos setores da administração municipal também atuaram no sentido de dar visibilidade a essas pautas (ROSIN, LEITE, 2019).

As primeiras iniciativas legislativas municipais mais consistentes em prol da construção de infraestrutura cicloviária surgem na capital paulistana no começo dos anos 1990. Destaca-se a atuação de Walter Feldman, responsável pelos projetos mais relevantes do período. As iniciativas foram mais simbólicas do que objetivas, uma vez que não produziram efeitos práticos de curto prazo. No entanto, pode-se dizer que a criação dessas leis provocou uma demanda que culminaria nos primeiros grupos de trabalho institucionais da prefeitura. Em 1993, a questão ganharia um espaço privilegiado no poder executivo municipal, que foi responsável por desenvolver a questão até meados dos anos 2000, demandando ações de outras instituições municipais, como a Companhia de Engenharia de Tráfego (CET) e a Secretaria Municipal dos Transportes (SMT) (ROSIN, LEITE, 2019, p.889).

Em 1998, Renata junto com um grupo de ciclistas de várias regiões do país realizaram uma viagem até Brasília, conhecido como pedal Paraty-Brasília, que tinha o intuito de pressionar o governo federal e fazê-lo cumprir o Código de Trânsito Brasileiro, publicado no ano anterior. O código de trânsito trouxe uma mudança fundamental para a conceituação das bicicletas, definindo-a como “um veículo não motorizado”, estabelecendo regras para a sua circulação, além de direitos para os ciclistas. Odir Züge Junior, ao retomar a trajetória desse cicloativismo paulistano descreve a atuação desse grupo do qual Renata fazia parte:

Em 1998, Renata Falzoni, Milton Gouvea Franco, Antonio Olinto, Adyr de Lima, Marcos Cezário, Leandro Simões e Bill Presada, pedalarão da cidade Parati, no Rio de Janeiro, até Brasília, sendo acompanhados em trechos por diversos outros ciclistas, numa manifestação intitulada Bicicleta Brasil - Pedalar é um Direito, em razão do então recémeditado Código de Trânsito Brasileiro (publicado em 23 de setembro de 1997 e passando a vigorar 120 dias depois). Em 1990, o mesmo grupo passa a sinalizar ciclorrotas, ou seja, caminhos adequados para ciclistas, seja em vias menos movimentadas, seja em trajetos mais planos. (ZÜGE JUNIOR, 2012, p. 24-25).

Por outro lado, as bicicletas ainda permaneciam como veículos incapturáveis por parte do controle dos órgãos e autoridades públicas. O emplacamento, que nunca se efetivou, assim como a exigência de uma habilitação ou a obrigatoriedade de determinados equipamentos, como retrovisor ou capacete, não foram adequadamente regulamentados, ou mesmo, não chegaram a influenciar o uso cotidiano da bicicleta. Segundo Malatesta, um dos obstáculos a essa regulamentação e controle seria o fato da bicicleta ser “um veículo extremamente volátil, ou seja, fácil de ser roubada e modificada”, além disso, como um veículo muito mais voltado ao lazer, que podia “eventualmente ser utilizado como modo de transporte” (2012, p.11-12), o que tornaria excessiva a medida de emplacar, documentar e habilitar ciclistas. Ou seja, a própria condição dúbia da bicicleta e do ciclista, como atores do trânsito, que eventualmente seria um “transporte”, mas muito mais esporte ou lazer, a colocou numa brecha em relação às regras e na margem das políticas.

Em novembro de 2003, o Governo Federal reassume o papel de fomento a uma política nacional favorável ao uso da bicicleta, quando o Ministério das Cidades, por intermédio da Secretaria Nacional de Transporte e de Mobilidade Urbana convocou diversos atores para a primeira, de uma série de reuniões abertas à comunidade, tendo

sido reunidos técnicos, cicloativistas e membros do governo (XAVIER, 2011). A bicicleta entra oficialmente na pauta nacional, seguindo tendências internacionais de replanejamento urbano em torno de alternativas mais sustentáveis para a crise de mobilidade contemporânea, o que obriga gradualmente os governos estaduais e municipais a abordarem o tema em seus planos de gestão.

Ainda assim, a bicicleta e o ciclismo em São Paulo permanecem alocados nas políticas públicas na pasta do Verde e do Esporte, tratada na chave do lazer, do meio ambiente e da qualidade de vida. Por isso, em 2005, quando a prefeitura de São Paulo passa integrar a iniciativa do Ar Limpo para a América Latina, alinhando-se ao programa do Banco Mundial (GEF – Global Environment Facility), tanto a Secretaria do Verde e do Meio Ambiente, quanto a de Transportes acabam responsáveis pela elaboração de um plano integrado, entre o município e o governo do estado para apresentar uma proposta viária para a cidade, fazendo uso dos dados da pesquisa Origem Destino do Metrô, para pensar estruturas ciclovias baseadas em trajetos casa/trabalho, escapando um pouco dos modelos anteriores, que se baseavam na concepção de demanda para o lazer.

Nesse contexto é criado o Grupo Pró-ciclista, composto por representantes de diversas instituições e secretarias municipais, ainda vinculado à Secretaria do Verde e do Meio Ambiente, mas que passava a pautar a questão das bicicletas nas políticas públicas e orientar os estudos em torno da implantação de um sistema cicloviário, que apesar dos diversos planos já elaborados ao longo das últimas décadas, ainda não tinha se consolidado (ROSIM, LEITE, 2019). Maria Ermelina Malatesta (2012) traz um panorama dos estudos sobre a bicicleta realizados pela CET até então, e como, historicamente a cidade de São Paulo foi vista como uma cidade imprópria para a prática dos ciclistas nos termos de um transporte e mesmo como lazer:

A princípio a cidade de São Paulo não se mostra propícia ao uso da bicicleta, tanto como transporte como para lazer: topografia acidentada, clima instável, sistema viário congestionado e tráfego agressivo são motivos mais que suficientes para desencorajar o paulistano a utilizar a bicicleta para realizar suas viagens cotidianas ou simplesmente passear e praticar atividade física em suas vias (MALATESTA, 2012, p. 11).

Um ponto de virada, que contextualiza as transformações a respeito do tratamento dado à bicicleta na cidade São Paulo é a transferência, em 2009, da gestão desse modal

da Secretaria do Meio Ambiente e do Verde para a Secretaria Municipal de Transportes, durante a gestão de Gilberto Kassab (2006-2012). Essa mudança é emblemática de um tipo de leitura da bicicleta como "transporte", algo já definido pelo Código Brasileiro de Trânsito desde 1997, mas que não correspondia ao tratamento dado pela prefeitura municipal. O pró-ciclista é alocado na Secretaria Municipal de Transportes (decreto municipal nº 50.708/2009), medidas geradas pela instituição do Sistema Cicloviário do Município de São Paulo (lei nº 14.226/2007).

Mais uma vez, apesar dessas alterações na concepção da bicicleta como modal a ser pensado pelas políticas de mobilidade urbana de São Paulo, o projeto que vai se efetivar será o das Ciclofaixas Operacionais, mais tarde denominadas Ciclofaixas de Lazer. Em 2008 a Secretaria Municipal de Esportes, Lazer e Recreação propõem um projeto de bloqueios de avenidas aos domingos, voltando essas vias ao trânsito exclusivo de bicicletas com conexão aos Parques das Bicicletas, do Ibirapuera e do Povo. Esse projeto será implantado parcialmente pela CET, que opta por destinar apenas as faixas próximas aos canteiros centrais de algumas avenidas, mantendo o fluxo de veículos em paralelo, sob o argumento de que o bloqueio total geraria transtornos no trânsito (MALATESTA, 2012). Em agosto de 2009 é inaugurada a primeira ciclofaixa operacional, funcionando inicialmente das 7h às 12h, aumentando gradualmente os trechos e o período, que em 2011 já abrangia o horário das 7 às 16, e quase 65 km.

### ***Bicicletadas na cidade do carro***

Esse contexto, que corresponde à atuação de coletivos de ciclistas junto à pasta do Meio Ambiente é apontado por Flávio Soares da Ciclocidade como mais uma das diversas ondas do cicloativismo, e classificado por Rosim e Leite (2019) como a terceira geração do cicloativismo paulistano, que vai se desdobrar na composição da Ciclocidade e outras associações voltadas a uma participação institucionalizada nas esferas governamentais, ainda que a alteração para a Secretaria de Transportes tenha levado ao enrijecimento dessas relações, tendo em vista que passaram a ter que lidar com instituições como a CET, que há muito já tinha estabelecido um corpo técnico e premissas sobre o fluxo, circulação e fluidez do trânsito (REQUENA, 2015, 2018). Como Aline Cavalcanti, interlocutora integrante da Ciclocidade afirmou: “a CET sempre foi muito rodoviarista”, no qual, “qualquer solução que não fosse baseada no carro era vista com desconfiança”.

Esse contexto foi relatado por alguns dos meus interlocutores como um momento de virada na organização dos ciclistas paulistanos, ao menos para o núcleo daqueles que gradualmente estavam estabelecendo um contato maior com o governo municipal. É dessa época também a publicação do Manifesto dos Invisíveis (2008). Sobre isso, Aline Cavalcanti também aponta a efervescência de coletivos de ciclistas. A Ciclocidade nasce nesse período (2009), assim como o Instituto CicloBR (2008) e a UCB – União dos Ciclistas do Brasil em 2007.

É importante salientar, que desde o início dos anos 2000, fóruns pela Internet unindo ciclistas de várias regiões da cidade passam a abrir discussões e a alinhar os debates locais com aquilo que era debatido em outras partes do mundo. Odir Züge Junior (2015), ao retrazar os percursos desses arranjos coletivos em torno do cicloativismo em formação na cidade de São Paulo, aponta como manifestações e ações voltadas a ocupação das ruas começaram a ganhar força. Ele, como alguém que participou e acompanhou de perto essas associações, descreve o quanto tais ações deram novas conformações ao cicloativismo:

(...) em junho de 2002, ocorre a primeira bicicletada e/ou massa crítica em São Paulo, e o movimento toma uma feição diferente da anterior, abandonando as tentativas de diálogo pela via institucional (como, por exemplo, a tentativa frustrada de eleger-se vereadora a ativista Renata Falzoni) e passando às ações de ocupação das ruas, propaganda pelo uso da bicicleta e outras ações com maior apelo midiático. (...) Ações que vão de pressionar o prefeito em todo e qualquer evento que apareça, à pintura de sinalização de trânsito não-autorizada, não raro sendo esses atos noticiados na mídia. Isso tem o efeito de chamar ao movimento ainda mais participantes, atraindo a atenção daqueles que sentem necessidade de participar de alguma ação política, sem, no entanto, ter antes encontrado formas de fazê-lo. (ZÜGE JÚNIOR, 2015, p. 26).

As massas críticas, que em São Paulo ganharam o nome de Bicicletadas, passam a reunir mais ciclistas sob a inspiração do que vinha sendo realizado em outras cidades pelo mundo. O termo foi idealizado por George Bliss, cicloativista estadunidense, ao observar como ciclistas chineses, em cidades com tráfego intenso de carros, organizavam-se para atravessar grandes cruzamentos sem sinalização. Gradualmente, acumulando-se na margem da via, ao reunirem um número suficiente de ciclistas, juntos barravam o trânsito dos veículos automotores e conseguiam atravessar com maior segurança. Ao observar essa massa, um coletivo provisório de ciclistas, Bliss nomeou

essas manifestações de Massa Crítica e trouxe essa inspiração para o movimento local de ciclistas do qual fazia parte na cidade de São Francisco. Essa trajetória e as inspirações do que viria a ser a Massa Crítica são explorados no documentário de Ted White, *Return of the Scorcher*. Tal filme tem importância na disseminação do termo, já que, antes da sua popularização, em São Francisco era comum o termo *Commute Clot*, que numa tradução livre seria algo como coágulo comunitário, uma alusão a essa formação coletiva de ciclistas nas travessias (LUD, 2004).

Surge um slogan dessa experiência de ocupar as vias em coletivos: “We are the traffic”, que vai se espalhar pelo mundo assim como a ideia da massa crítica. Em São Paulo, ao acompanhar algumas dessas manifestações, aqui nomeadas de bicicletadas, os gritos de: “Não estamos bloqueando o trânsito, nós somos o trânsito”, refletem essa noção de que estar na via, como ciclistas, pode ser encarado como um direito de ocupar as ruas e de compor o trânsito. No aquecimento de uma dessas Bicicletadas, um dos ciclistas presentes fez uma afirmação que elucida essa concepção: “Os caras buzinam, se incomodam, mas se você parar para pensar, a gente não está fazendo nada de errado, estamos na via, pedalando”.

A primeira manifestação dos moldes da Massa Crítica em São Paulo teria ocorrido em junho de 2002, 10 anos após o surgimento da Massa Crítica em São Francisco. Articulado por ciclistas em fóruns da Internet, de poucos adeptos inicialmente, as adoções passam a aumentar em cada edição (ZÜGE JUNIOR, 2015; SOUZA, 2016). Contudo, em momentos anteriores, manifestações de ciclistas já adotavam formatos semelhantes, e os próprios grupos de pedal coletivo, formados na década de 1990, já adaptavam a prática do pelotão (inspirada nas técnicas de ciclistas esportivos), usando essa massa como forma mais segura e eficiente de ocupar as vias. Além da massa crítica/bicicletadas, ciclistas paulistanos também passam a se manifestar com a colocação das *ghost bikes*. A prática consiste na afiação de uma bicicleta branca (bicicleta fantasma) no local ou nas proximidades onde um ciclista foi atropelado. Tal prática, segundo o site oficial do movimento Ghost Bike<sup>37</sup>, iniciou-se em 2003 na cidade norte americana de St. Louis, e se espalhou por várias cidades do mundo. Em São Paulo, duas das mais conhecidas estão na av. Paulista nos locais onde Márcia

---

<sup>37</sup>Disponível em <http://ghostbikes.org/>.



Regina de Andrade Prado (1968-2009) e Juliana Ingrid Dias (1978-2012) foram mortas<sup>38</sup>.

Todas essas iniciativas surgem de uma efervescência na década de 1990 de pautas ligadas ao ambientalismo, à crise climática e ao conceito de sustentabilidade. O Dia Mundial Sem Carro, criado em 1997, na França passa a ser celebrado em São Paulo, também no início dos anos 2000 (2003). Muitos desses coletivos, de características horizontais e autonomistas passam a questionar os modelos urbanos de mobilidade. Um dos mais emblemáticos a influenciar essas ações foi o RTS – *Reclaim the Streets*, que no início dos anos 1990, deriva do *Earth First!* e encabeça um movimento antirodovias no Reino Unido. Suas pautas a favor do pedestrianismo, do ciclismo e do transporte público apontavam como o carro e o rodoviarismo seriam o centro de um modo de vida ocidental predatório, além de apontar os carros como cerne da privatização dos espaços públicos (LUD, 2002).

Suas táticas consistiam em paralisar rodovias, realizar *street partys* e ocupar de forma repentina vias de circulação. É difícil rastrear o histórico desses movimentos, de característica horizontal e de inspiração anarquista, pois tendem a não eleger representantes, assim como outros coletivos, surgidos na década de 1990, como os black blocks (LUD, *ibid*). Essas táticas, assim com tais pautas parecem ter influenciado os coletivos formados durante os anos 2000 em São Paulo. As ações anti-Alca, anti- Fórum Econômico Mundial trouxeram ideias que começaram a circular e atingir coletivos de ciclistas que se organizavam pela cidade. Na obra, *Estamos Vencendo! Resistência Global no Brasil!* (RYOKI& ORTELLADO, 2004), existem menções às bicicletadas organizadas em São Paulo sob a pauta da crítica e oposição ao G8 e aos Fóruns Econômicos Mundiais.

O local de encontro dos ciclistas, em 24 de fevereiro de 2006 foi batizado de Praça de Ciclista, com uma placa que afixada no local, entre a av. Paulista e a r. da Consolação (ZÜGE JUNIOR, 2015, p. 61). Em uma matéria do site Vice, intitulada “A história oral da bicicleta em São Paulo”<sup>39</sup> diversos cicloativistas descrevem as suas experiências na bicicletada, e Odir Züge, um dos que participou da organização das

---

<sup>38</sup>No capítulo VI o tema violência no trânsito será aprofundado e a questão do risco, do perigo e da morte de ciclistas será analisada a partir dos dados etnográficos e dos números disponibilizados por diferentes pesquisas quantitativas, que apontaram a partir de 2017 um aumento significativo de morte de ciclistas na cidade de São Paulo. As *ghost bikes*, portanto, passaram a ser uma forma de manifestação, homenagem, mas também construção de visibilidade dos ciclistas nos espaços da cidade.

<sup>39</sup>Disponível em: <https://www.vice.com/pt/article/vvdja4/a-historia-oral-da-bicicletada-em-sp>. Acesso em 10/05/2021.

primeiras edições, corrobora as influências desses movimentos antiglobalização que ganharam evidência na década de 1990.

Nesse momento, a instituição de alguns coletivos promove o amplo debate de conceitos em torno das bicicletas. Aline Cavalcanti afirma que muitos desses integrantes eram ciclistas “intelectualizados”, influenciados principalmente por aquilo que ocorria fora do país. Segundo ela, “nós líamos muito sobre São Francisco” e as discussões giravam em torno da bicicleta como forma de transformação social. Renata Falzoni, em uma conversa em sua casa definiu a importância dessa nova geração de ciclistas:

Eu já tinha a experiência de militar na área e fazer pressão, mas era muito da minha experiência, esse pessoal quando entrou na jogada, trouxe um olhar mais conceitual sobre a coisa, de repente eu via aquilo que eu já vinha defendendo ser dito de outra forma, de maneira mais conceitual e isso foi um aprendizado para mim, cicloativista de longa data (Cadernos de Campo, 2019).

Informação que também recolhi junto a ciclistas que participaram das negociações com o poder público no final dos anos 2000, apontam que a mudança de Secretarias, na responsabilidade pela bicicleta, também foi resultado da atuação de atores ligados aos coletivos de ciclistas. Nesse período, muitos dos envolvidos assumiram um tipo de interlocução que passava pelo embate de projetos, na discussão sobre dados e estratégias. Um tipo de incidência que depois vai fazer parte dos dois principais coletivos a serem formados no contexto de São Paulo, o CicloBr e a Ciclocidade. É dessa época também, que surge o Bike Anjo voltado para a perspectiva de formação de ciclistas, ensinando-os desde se equilibrar até os comportamentos mais adequados e seguros em seus trajetos diários.

### *Associações, coletivos, institutos*

Em São Paulo os coletivos ligados à bicicleta são de uma variedade enorme, com estatutos específicos e variando de associações mais fluidas e pouco burocratizadas, até Associações e Institutos, com CNPJ, regimento interno e formas hierárquicas de organização. Além desses coletivos, que em sua grande parte se voltam ao fomento, apoio, defesa e disseminação do uso da bicicleta em seus mais diferentes vieses, existem aqueles, que de uma perspectiva empresarial, buscam realizar atividades que possam gerar retorno financeiro a seus integrantes e sócios. Ainda, que esse retorno financeiro

esteja ligado a ideias de transformação da cidade e ampliação da visibilidade das bicicletas como modal ativo.

Entre aqueles de maior visibilidade na cidade e com maior abrangência em sua atuação estão a Ciclocidade - Associação dos Ciclistas Urbanos de São Paulo e o Instituto CicloBR. Além desses, destaca-se o Bike Anjo e outros arranjos coletivos, alguns mais institucionalizados, no sentido de possuírem suas sedes, estatutos e registros junto aos órgãos oficiais, como o Aromeiazero, e outros menos formais e mais flexíveis em suas formas de organização, como os coletivos formados por ciclistas de regiões específicas da cidade, como o Bike Zona Sul, o CicloZN e o Bike Zona Leste.

É considerável a influência e a visibilidade que a Ciclocidade e o CicloBR possuem junto aos ciclistas paulistanos, a maneira como suas ações conseguem alcançar ampla repercussão entre aqueles envolvidos com a questão das ciclovias em São Paulo, ao ponto desses dois arranjos coletivos serem os responsáveis por indicar diretamente 10 dos membros que compõem o conselho da Câmara Temática de Bicicleta. Além disso, é a Ciclocidade, com ajuda da CiclobBR, que organizam as plenárias para a eleições dos 10 representantes regionais, que também compõem a CTBicicleta, o que permite afirmar que direta e indiretamente, estão envolvidos na escolha de quase todo o conselho que atua na Câmara. Também é possível dizer que boa parte dos representantes regionais que eventualmente compõem o conselho são associados ou possuem uma relação muito próxima com a Ciclocidade e o CicloBR.

Outro coletivo de grande expressão e com amplo reconhecimento entre os ciclistas é o Bike Anjo. Com uma estrutura e concepção um pouco diferentes dos demais, os idealizadores do Bike Anjo o definem como uma rede/comunidade, ou projeto, que existe e atua a partir de uma perspectiva descentralizada e colaborativa, o que permitiu às iniciativas ligadas ao BA se espalharem por todo o Brasil, a partir de atores entusiastas de suas propostas. Basicamente, o Bike Anjo atua na formação de novos ciclistas, ensinando pessoas a se equilibrarem em suas bicicletas até a pedalarem de forma segura no trânsito de São Paulo, e também formam “anjos”, ciclistas preparados para ensinar outras pessoas a pedalar.

Cada um desses arranjos possui concepções sobre a cidade e noções sobre as prioridades no interior dessas disputas contemporâneas em torno das pautas ligadas ao ciclismo paulistano. Nenhum é igual ao outro, pois possuem prioridades que em muitos casos podem não ser compatibilizadas. Contudo, em diversas ocasiões de campo, foi possível ver tais segmentações se diluírem, quando associações de outra ordem se

formam e produzem outros atores coletivos. É importante trazer um panorama das ações e posicionamentos, pois foram atores presentes nas situações de campo, tanto pelos seus representantes autodeclarados, quanto por meio de atores que fizeram uso de pesquisas e projetos realizados por esses coletivos.

### *O Instituto CicloBR*

O Instituto CicloBR foi criado em 2009 e surgiu da reunião de um conjunto de ciclistas da cidade de São Paulo, de diferentes regiões. Apesar de ser definido como Instituto, juridicamente é uma associação de direito privado sem fins lucrativos, definida como uma ONG em site. O Instituto CiclobR teria surgido da intenção de fomentar a mobilidade sustentável em São Paulo, através de ações para a ampliação do uso da bicicleta na cidade:

O Instituto CicloBR de Fomento à Mobilidade Sustentável foi criado em agosto de 2009. A ONG sem fins lucrativos foi criada, para fomentar o uso da bicicleta como transporte, lazer, turismo e esporte e para a promoção da qualidade de vida, do deslocamento seguro e sustentável, do uso da bicicleta como meio seguro de transporte<sup>40</sup>.

É possível observar como algumas das ações do CicloBR estão voltadas a ampliar a interlocução com diferentes atores e não somente com o poder público, ainda que muitos dos seus integrantes sejam membros da CTBicicleta e atuantes nas reuniões. Há uma evidente tentativa de seus integrantes e das ações do instituto em ampliar a atuação do coletivo e voltarem-se à questão do "Fomento à Mobilidade Sustentável". Como um de seus integrantes afirmou em uma entrevista:

(...) o CicloBR se distanciou um pouco desse *advocacy*<sup>41</sup> radical em relação à bicicleta. Ainda que participemos das reuniões da Câmara Temática e nossos integrantes sempre estejam presentes em manifestações e atos políticos, oficialmente nós optamos por investir em outras iniciativas focadas no fomento do uso da bicicleta entre as pessoas. (Cadernos de Campo, 2018).

---

<sup>40</sup> Disponível em <http://ciclobr.org.br/institucional>. Consultado em 04/08/2016.

<sup>41</sup> O termo *advocacy* (do inglês advocacia/advogar) faz referência a um tipo de atuação voltada aos mecanismos legais e jurídicos, quando um coletivo recorre a essas instâncias para interpelar o Estado e demais Instituições. No contexto do ciclismo, normalmente faz-se uso do termo *bike advocacy* para definir práticas que recorrem a processos judiciais, ofícios e à participação em canais oficiais de interlocução com o poder público. Contudo, esse *advocacy*, muitas vezes, foi aplicado como sinônimo de cicloativismo.

Entre as ações realizadas pelo Instituto, a mais conhecida é o SOS Bike, uma parceria constituída com o projeto das "Ciclofaixas de Lazer", através da disponibilização de mecânicos que realizam manutenção e ajustes gratuitamente para os ciclistas que utilizam as ciclofaixas. Espalhados por diferentes regiões de São Paulo e da Zona Metropolitana, os mecânicos recebem um ajuda de custo para prestar tal auxílio. As Ciclovias de Lazer foram criadas em 2009 pela Prefeitura Municipal em parceria com o Bradesco, através do Movimento Conviva, uma iniciativa do banco. O projeto consiste na segregação de parte das vias para o trânsito exclusivo de bicicletas, todos os domingos das 8 às 17 horas. Com o propósito de disponibilizar espaços para o trânsito de ciclistas voltados às práticas de lazer aos finais de semana, atualmente ultrapassou 120 quilômetros de ciclofaixas que têm recebido cerca de 120 mil usuários todos os domingos.

Nesse sentido, essa parceria estabelecida com o CicloBR acaba por se enquadrar na linha de atuação defendida pelo Instituto, que se volta ao fomento do uso da bicicleta, em seus sentidos mais amplos, "na forma de transporte, lazer, esporte e turismo", como definido em seu estatuto. Outra iniciativa é a Rota Turística Márcia Prado, que vai de São Paulo a Santos e durante alguns anos esteve elencada entre as ações do Instituto voltadas ao cicloturismo.

O percurso é inspirado no trajeto da última viagem que a ciclista Márcia Prado realizou, em 2009. Neste ano, o Instituto CicloBr realizou um evento teste, sinalizando todo o trajeto, desde o bairro do Grajaú (Zona Sul de São Paulo) até a cidade de Santos, para demonstrar tanto a viabilidade quanto o potencial do caminho. Nesse evento, mais de mil ciclistas saíram de São Paulo e chegaram ao litoral sul do Estado. Desde então, tornou-se um encontro anual de ciclistas de todo o Brasil. A Rota Márcia Prado é oficializada no trecho de São Paulo, através da lei nº 15.094/2010, de autoria do político Chico Macena. Em 2011, 2.789 ciclista percorreram o trajeto, e em 2012, mais de 9.500 ciclistas passaram pelo posto de controle do CicloBR. Em 2013, o CicloBR não realizou o encontro, por recomendações da Defensoria Pública que abriu uma mesa de negociações com a Ecovias (concessionária que administra a Rodovia dos Imigrantes) para que o caminho cicloturístico fosse oficializado. Em 2014, apesar de muitas negociações, o Governo do Estado e a Ecovias impediram a realização do encontro dos ciclistas. (Site do Instituto CicloBR<sup>42</sup>).

---

<sup>42</sup>Disponível em <http://ciclobr.org.br/home>. Consultado em 04/08/2016.

As ações do CicloBr tendem a definir a bicicleta como instrumento de transformação, um mediador capaz de produzir relações para além do pedalar. Um exemplo disso é o projeto Doutores de Magrelas, através do qual são dados cursos de formação em mecânica de bicicletas para moradores de rua e pessoas em situação de extrema vulnerabilidade social, na intenção de "recolocá-las no mercado de trabalho". Evidencia-se a maneira como a bicicleta não é vista como apenas um modal ativo que precisa ganhar espaço no trânsito da cidade, mas principalmente um mediador capaz de transformar as relações e transmitir um conjunto de valores, que são tratados por muitos ciclistas como inerentes à bicicleta e a uma "cultura" que a cerca. Outra ação como essa é o Bike Help, através da qual voluntários do CicloBr vão até regiões periféricas de São Paulo e realizam mutirões de consertos de bicicletas gratuitamente. Por isso, a dimensão transformativa da cidade por meio da bicicleta, além da dimensão do turismo e do lazer, aparece nos discursos do CicloBr e em suas ações. O que permite que tais associações sejam potencializadas.

#### *A Associação dos Ciclistas Urbanos de São Paulo*

Definida em seu estatuto como uma pessoa jurídica de direito privado, sem fins lucrativos, a Associação dos Ciclistas Urbanos de São Paulo - Ciclocidade foi formada em 2009 e desde então tem se tornado um dos principais atores na defesa do uso da bicicleta na cidade. Com participação expressiva na CTBicicleta, a Associação atua em diferentes frentes, como um de seus integrantes afirmou em uma conversa: "a Ciclocidade foi criada com intuito de promover a *bike advocacy* na cidade e pode ser considerada uma das pioneiras nisso aqui em São Paulo". Nesse sentido, a Associação, desde sua constituição inicial já se propunha a estabelecer uma interlocução permanente como o poder público e utilizar de meios para fazer pressão junto às gestões municipais.

No formato de uma Associação dos Ciclistas Urbanos de São Paulo, a Ciclocidade foi fundada em novembro de 2009, a partir da reunião de dezenas de cidadãos atuantes na defesa da mobilidade por bicicletas, que perceberam a necessidade de uma entidade representativa para ampliar o alcance de suas ações individuais. Trabalhamos pela construção de políticas públicas e iniciativas que atendam a mobilidade por bicicletas. Realizamos atividades e projetos que buscam fortalecer e propagar a cultura da bicicleta em todas as esferas da sociedade (Site da Ciclocidade<sup>43</sup>).

---

<sup>43</sup>Disponível em <https://www.ciclocidade.org.br/quem-somos>. Acesso em 04/08/2016.

A Ciclocidade assume o formato de uma Associação e recebe membros, que contribuem com uma anuidade e assim podem compor seus quadros diretivos. Como uma Associação, ela possui uma estrutura hierarquizada e muito bem definida pelo seu estatuto, realizando assembleias nas quais seus associados podem votar e decidir sobre os rumos adotados, além de poderem se candidatar aos cargos diretivos. Junto ao CicloBR é um dos coletivos de ciclistas responsáveis por indicar 10 membros da Câmara Temática de Bicicleta, além de serem os organizadores das plenárias que elegem os 10 representantes regionais do conselho de ciclistas. Sendo assim, é um dos atores mais influentes no contexto das associações de ciclistas em São Paulo.

A área de atuação da Ciclocidade é muito ampla, atuando nos termos dessa *bike advocacy*, encaminhando ofícios à Prefeitura, solicitando a repintura de ciclovias, o cumprimento de leis e portarias, e protocolando junto às Secretarias Municipais documentos com estudos e dados coletados pela própria Associação. Tais pesquisas subsidiam demandas de implantação de ciclovias, deixando claro que a CTBicicleta não é a única estratégia de interlocução com o poder público. Em uma entrevista cedida ao Jornal El País, o diretor da Ciclocidade naquele momento - Rene Fernandes - ao ser perguntado sobre quais seriam as medidas mais importantes a serem tomadas pela gestão municipal, em termos de mobilidade, foi enfático:

A medida mais importante é o respeito às leis. A Política Nacional de Mobilidade Urbana diz que uma diretriz é a "prioridade dos modos de transportes não motorizados sobre os motorizados e dos serviços de transporte público coletivo sobre o transporte individual motorizado". O Plano Diretor Estratégico do Município de São Paulo diz que a prefeitura deve "adotar medidas para redução de velocidade dos veículos automotores, visando garantir a segurança de pedestres e ciclistas". No âmbito da Organização das Nações Unidas, o Brasil é signatário da Década de Ação pela Segurança no Trânsito 2011 - 2020, por meio da qual governos de todo o mundo se comprometeram a adotar novas medidas para diminuir pela metade os acidentes no trânsito, que matam cerca de 1,3 milhão de pessoas por ano. Isto significa levar a sério o planejamento cicloviário existente. Se fizerem isto, já está excelente (Jornal El País. 25 de dezembro de 2017<sup>44</sup>).

---

<sup>44</sup> Disponível em [https://brasil.elpais.com/brasil/2017/12/20/politica/1513788443\\_242656.html](https://brasil.elpais.com/brasil/2017/12/20/politica/1513788443_242656.html). Consultado em 05/01/2018.

A afirmação do diretor da Associação é ilustrativa das formas de atuação da Ciclocidade e sua defesa do cumprimento das diretrizes legais dos planos urbanos. Além disso, existe uma ênfase em fortalecer uma suposta "cultura da bicicleta" na cidade de São Paulo, no sentido de defender políticas públicas de mobilidade a favor dos ciclistas, mas também disseminar a imagem da bicicleta como instrumento de transformação, pretendendo assim, ser uma entidade ativa na transformação da cidade. Para tanto, a Ciclocidade desenvolve alguns projetos, entre eles o "Bicicleta faz bem ao Comércio", através do qual realiza estudos de impacto das ciclovias no comércio das regiões onde são implantadas, além de promover campanhas de aproximação de empresários/comerciantes e ciclistas. Uma iniciativa que surgiu como uma resposta a um dos argumentos mais frequentes levantados pelos atores contrários à implantação de ciclovias, de que elas tirariam vagas de estacionamento de clientes, prejudicando o comércio e alterando a rotina de uso e ocupação da cidade por esses atores.

Na chave dessa disseminação de uma "cultura da bicicleta", a Ciclocidade se empenha na produção de conhecimento sobre esse modal, encabeçando a realização de eventos, como a *Bicicultura*, que em 2016 ocorreu em São Paulo. Essa é uma das bandeiras, pois a produção de conhecimento atravessa o fortalecimento daquilo que é defendido pela associação, que parece representar não somente a dimensão da produção de uma cidade afeita à bicicleta e à produção de mais ciclistas, mas também, um conjunto de elementos que circundam o pedalar na cidade, como definiu um de seus associados em uma conversa:

Ser ciclista é estar preocupado com a política da cidade, com a questão ambiental, com a ampliação da democracia. O ciclista vê a bicicleta como um instrumento de transformação do mundo dele. Apesar de as ações estarem focadas principalmente na expansão das políticas para a bicicleta, o ciclista quer mais que isso. Ele quer uma cidade que tem mais do que ciclovias, mas que tem vida e é feita para as pessoas (Cadernos de Campo, 2019).

Em toda audiência, reunião ou encontro em que o poder público discuta questões ligadas à mobilidade, algum integrante da Ciclocidade se faz presente e assim, tanto os posicionamentos da Associação são apresentados, como também os resultados dos estudos realizados pelos Grupos de Trabalhos organizados internamente pelos seus associados. Um desses GTs tem se dedicado a realizar a contagem de ciclistas em ciclovias e em trechos nos quais exista a necessidade de implantação dessas estruturas. Essa contagem fundamenta muitas das intervenções na CTBicicleta e foi



constantemente citada nas audiências públicas durante o ano de 2019, mesmo por atores que não se apresentaram como integrantes da associação

*Bike Anjo: "Ciclistas são pessoas de coxas duras e corações moles"*

Segundo Carlos Aranha, membro fundador do Bike Anjo, o projeto surgiu de um conjunto de pessoas que possuíam uma ideia, um modelo de cidade, "mais humano", em meio a um contexto no qual "as pessoas estão acostumadas a viver em locais privados, indo de um local privado a outro, (...) isolados por um vidro"<sup>45</sup>. Surgido em 2008, o Bike Anjo é definido às vezes como uma rede, uma plataforma ou movimento, ou como defendido por Aranha, é "uma plataforma de mobilização de pessoas pela bicicleta". Constitui-se de um conjunto de ações coletivas, realizadas por atores que se dispõem voluntariamente a orientar ciclistas menos experientes a pedalar no trânsito. Em algumas ocasiões são dadas oficinas para quem nunca subiu em uma bicicleta, mas as suas ações também se voltam a dar suporte a ciclistas menos acostumados aos desafios cotidianos do trânsito nas grandes cidades brasileiras.

É difícil mapear a abrangência da rede constituída pelos associados ao Bike Anjo. Enquanto os demais coletivos de São Paulo, como a Ciclocidade e a CiclobR possuem uma estrutura muito bem definida, com representantes eleitos e um corpo diretivo, o Bike Anjo apresenta um quadro de associações horizontais e muito fragmentado, permitindo que atores associados a tal iniciativa estejam espalhados por diversas cidades no Brasil. Estive presente em algumas das oficinas de formação do Bike Anjo, que nos anos de 2018 e 2019 ocorriam no Largo da Batata, local onde o coletivo possui um container instalado, onde ficam as bicicletas utilizadas nas atividades. Nessas situações, os instrutores conversam com os interessados em aprender a andar de bicicleta, dão dicas de como se comportarem no trânsito, e em determinadas ocasiões, também treinam ciclistas mais experientes para se tornarem "anjos" e assim serem mais um ator nessa rede de formação de ciclistas.

De acordo com João Paulo Amaral, um dos fundadores do Bike Anjo, inicialmente o termo *bike anjo* era utilizado para definir um ciclista que ajudava outro ciclista menos experiente a se locomover em suas primeiras experiências na cidade. O termo mais comumente utilizado era "fazer o bike anjo para a pessoa". De início foi uma rede de pessoas que trocavam informações, e então, surgiu a necessidade de criar

---

<sup>45</sup> Entrevista cedida por Carlos Aranha e João Paulo Amaral, fundadores do Bike Anjo, ao Programa Diálogos, episódio 208. Disponível em <https://youtu.be/RDdbeAxr0rI>. Consultado em 05/08/2016.

uma forma delas entrarem em contato, o que foi suprido através de uma lista disponibilizada na Internet<sup>46</sup>, na qual as pessoas podiam se inscrever e solicitar o auxílio de um anjo.

O "fazer bike anjo" também pode ser tomado como "fazer um ciclista", tendo em vista que seus fundadores defendem que seu interesse é permitir que mais pessoas possam aproveitar a cidade e se locomover por ela. Assim, ensinar a rota mais segura, dar dicas de como ultrapassar um ônibus e sobre os macetes de se andar no trânsito, perfazem um conjunto de habilidades que permitem ao ciclista ocupar e habitar a cidade, correndo menores riscos. Existem pedidos pessoais, nos quais o ciclista precisa de indicações sobre a melhor (e mais segura) rota da sua casa até ao trabalho, ou mesmo sugestões de trajetos para realizar um passeio pela cidade

Nas narrativas que contam a criação do projeto, tanto JP Amaral, quanto Aranha, evidenciam um modelo de cidade pretendido, que contrasta com um suposto contexto urbano presente. Modelo esse, que teria na experiência do ciclista pela cidade um de seus elementos fundamentais de transformação. Como afirma Aranha: "Existe um modelo de cidade, que se impõe a todo momento às experiências que são possíveis vislumbrar no cotidiano" (ibid.). Para seus fundadores, "a visão do motorista é muito diferente daquela do ciclista, que somente é compreensível ao se pedalar", ato através do qual é possível revelar uma "outra cidade" existente. Esses posicionamentos, frequentemente defendidos pelos dois fundadores do Bike Anjo em diversas entrevistas e declarações dadas, também atravessa os discursos dos demais integrantes e também de outros coletivos. Existe uma noção específica sobre a experiência do ciclista, como um vetor tanto de percepção dos reais problemas e de uma suposta realidade da cidade, como também, elemento de transformação urbana.

Pode-se pensar nas atividades do Bike Anjo como uma maneira de desenvolver nos ciclistas as habilidades necessárias para transitar pela cidade, que vão além da dimensão da técnica necessária para se equilibrar sobre duas rodas. O Bike Anjo propõe rotas, explica como realizar uma conversão com segurança e como reagir rapidamente a atitudes agressivas de motoristas. Em conversa com uma ciclista que frequentou os eventos do Bike Anjo, foi dito:

---

<sup>46</sup> Nos dias de hoje o Bike Anjo conta com um site na Internet que centraliza as inscrições de ciclistas voluntários e que disponibiliza um formulário que poder ser preenchido pelo ciclista que procura auxílio de um Bike Anjo. São dois os formulários disponíveis no endereço <http://bikeanjo.org/>: "Quero ajuda para pedalar" e "Já pedalo e quero ajudar".

Eu me mudei para São Paulo faz alguns anos. Logo quando vim para cá tentei pedalar, pois morava em uma cidade do interior e usava a bicicleta constantemente para ir ao trabalho, para um passeio de final de semana... Minhas primeiras experiências foram traumáticas, quase entrei em pânico na primeira conversão que precisei fazer. Acabei voltando para a casa empurrando a bicicleta. Pedalar em São Paulo é muito diferente. Não que em cidades menores os motoristas respeitem o ciclista, mas aqui o trânsito tem um comportamento, um ritmo, e percebo uma agressividade maior (Cadernos de Campo, 2018).

Segundo essa interlocutora, ela passou a pedalar somente após passar pelos encontros do Bike Anjo. Aos poucos se sentiu segura. Diz ter "aprendido" a andar de bicicleta novamente e hoje utiliza a bicicleta, intercalando com o uso do carro e do transporte público. Tais experiências também são tratadas como espécies de incubadoras de novos grupos e coletivos. Ao pedalarem juntos e trocarem histórias de acidentes e desafios enfrentados, esse ciclistas recém-formados, em muitos casos, resolvem se envolver com o cicloativismo.

Aqui é importante salientar como o processo de se familiarizar e compor um arranjo entre pessoa e bicicleta, formar-se como ciclistas, perpassa tal experiência corporal de transitar pela cidade, mas também aos poucos, aprender a compor o trânsito junto com outros atores heterogêneos. É preciso aprender os caminhos, seja por ciclovias, ruas menos movimentadas, ou mesmo por calçadas. Também se fala muito em uma pilotagem evasiva, para que o ciclista aprenda a escapar com maior rapidez das "finas educativas": as ameaças feitas por motoristas, que se aproximam do ciclista, ameaçam fechá-lo e jogá-lo para a calçada. Existem diversos relatos de ônibus fazendo o mesmo e casos de atropelamentos ocasionados por tais fechadas ou finas. Ao relatarem essas experiências é comum ouvir dos ciclistas, de que pedalar em São Paulo é estar em todo momento atento, principalmente quando se está em vias compartilhadas. Nesse contexto, as ações do Bike Anjo ganham grande importância e reconhecimento entre ciclistas. O próprio Secretário Municipal de Mobilidade e Transporte da gestão Dória, Sérgio Avelleda, em uma reunião da Câmara Temática da Bicicleta em 2017, disse ter recorrido ao auxílio de um bike anjo, para aprender o melhor caminho a ser feito até o local de trabalho e também para se familiarizar com o trânsito.

### **Constituindo Ciclomobilidade**

Essa defesa do ciclista e das bicicletas como mediadores de transformações surge nos discursos daqueles que, de uma forma ou de outra, representam esses coletivos,

apontando que a perspectiva do pedalar é capaz de revelar outras cidades, que existem, mas que supostamente não são levadas em conta quando são pensadas as grandes estratégias de transformação urbana. É possível também, mapear enunciados que circulam entre os ciclistas e essas associações. Nos relatos de alguns dos interlocutores esses coletivos (associações e institutos) são citados, da mesma forma que conceitos e categorias defendidos por esses atores coletivos. Existe uma gama de atores que transitam em torno dessas associações, alguns se identificam como membros, outros afirmam que participam de algumas atividades, sem se considerarem “sócios”, “afiliados” ou “integrantes”. Como um dos interlocutores afirmou, “sou meio vira-lata”, “não faço parte de nenhuma dessas associações”, mas está sempre participando dos projetos, eventos e manifestações.

Durante o período de campo, por diversas vezes membros da Ciclocidade ou do CicloBr se manifestaram nas audiências públicas, contudo, a presença desses coletivos se deu muito mais pelas referências aos projetos e pesquisas desenvolvidos por eles, que em muitas situações foram mobilizados para fundamentar uma reivindicação pontual por um trecho de ciclovia (citando uma contagem feita pela Ciclocidade), ou mesmo para reafirmar o potencial da bicicleta, dos ciclistas e das ciclovias como agentes transformadores da cidade (a partir da menção de um projeto do CicloBr).

Renata Falzoni, ao apontar a importância desses coletivos, que surgiram no final da década de 2000, enfatizou o quanto que o *advocacy* e as ações levadas a cabo por eles tem gerado resultados na ampliação das ciclovias e dos próprios mecanismos de interlocução com o poder público, assim como, tem complexificado o debate sobre a ciclomobilidade em São Paulo. Entretanto, ela descreve um ciclo de “aquecimento e esfriamento das ruas”, que pode levar ciclistas, declaradamente membros desses coletivos ou não, a abandonarem as estratégias de interlocução e partirem para ações mais táticas. Quando a CTBicicleta não consegue avançar em suas reivindicações e proposições, ciclistas partem para as táticas, pintam ciclovias por conta própria, ocupam as ruas por meio de uma bicicletada, realizam manifestações e intervenções.

Essa questão pôde ser observada no campo por diversas vezes. Esse aquecimento e esfriamento das ruas apontado por Falzoni, pode ser lido também como um aquecimento e um esfriamento de uma controvérsia sobre as mobilidades. Um dos pontos mais emblemáticos foi a maneira como diante de uma nova gestão municipal em 2017, dessa vez abertamente crítica a respeito da visibilidade que bicicletas e ciclovias tinham alcançado na política da cidade, ciclistas passaram a se movimentar entre

estratégias de interlocução institucionalizada e aquelas mais táticas. As próprias audiências se apresentaram como situações desse movimento de ocupação tanto dos espaços políticos como dos públicos da cidade. É possível afirmar, que diante de uma controvérsia novamente aquecida, esses atores (coletivos ou individuais) traduziram suas experiências cotidianas em enunciados políticos, que deslocam as dimensões coletivas e individuais dessa ciclomobilidade e demonstram o potencial desses atores heterogêneos em produzir visibilidade e fazer cidade.

Tal mudança do significado atrelado à bicicleta é relevante, pois é apontado por Vivanco (2013) como um ponto fundamental de virada em contextos nos quais o tema das ciclovias ganha corpo. Segundo esse autor, é quando a bicicleta deixa de ser encarada apenas como interesse de esportistas, objeto de lazer ou brinquedo de crianças, e passa a ser tomada como elemento importante do trânsito da cidade, que as disputas começam a proliferar no contexto urbano. Importante notar, que durante as incursões ao campo e nas conversas com ciclistas paulistanos, foi comum ouvir a reivindicação de que a bicicleta deveria ser tratada como um "modal ativo de transporte", de uso cotidiano. Tais posicionamentos, em muitos casos, geram até conflitos entre os próprios ciclistas, tendo em vista que a imagem corrente do ciclista de lycra, capacete e bicicleta de alta performance parece repor essa noção do ciclismo como prática esportiva, ou exclusiva de alguns atores, gerando oposições entre aqueles que pretendem a disseminação da imagem do ciclista como uma "pessoa comum", "do ciclistas trabalhador" e "consumidor", que não necessitaria de equipamentos sofisticados, e nem mesmo, de muito preparo físico para pedalar da casa ao trabalho.

Como já foi descrito, muitos desses coletivos já se organizavam em torno da questão das bicicletas na cidade de São Paulo há algum tempo, representando um conjunto de posicionamentos sobre o papel das bicicletas como um modal de transporte. Contudo, é no contexto da gestão de Fernando Haddad que passaram a alcançar maior visibilidade, tanto na dimensão cotidiana do trânsito da cidade quanto nas disputas envolvendo a mídia em geral, a opinião pública e outros atores. Tanto a Ciclocidade como o CicloBR passaram a atuar na CTBicicleta e ser presença constante nas audiências públicas agendadas pela gestão municipal para discutir questões pontuais ligadas à mobilidade. Tornaram-se atores importantes na interlocução com o poder público e na representação dos interesses de ciclistas paulistanos. Porém, o que pôde ser observado em campo foi o quanto essas associações, apesar de possuírem seus estatutos

e diretorias, não controlam os rumos das intervenções, tomadas de palavra e ações que foram observadas no campo.

Nas audiências públicas, assim como em outras situações da pesquisa etnográfica, ciclistas, identificados ou não com esses coletivos, manifestaram-se, trouxeram suas experiências cotidianas como elemento dos seus enunciados. Ainda, ao conversar e entrevistar alguns desses interlocutores, a aproximação com essas Associações e coletivos foi descrita como parte dos trajetos políticos e cotidianos desses atores, parte de sua trajetória como ciclistas na cidade, mas como dimensão que não se sobrepõem ao pedalar, ao mover-se com a bicicleta em suas rotinas.

Além desses atores, um movimento pelas ciclovias na periferia ganhou força e visibilidade, impondo questionamentos sobre o privilégio de áreas centrais e nobres da cidade na implantação de ciclovias e ciclofaixas. A Ciclovia na Periferia, movimento organizado por coletivos de diferentes regiões da cidade passou a buscar a entrada dessas pautas na Câmara Temática de Bicicleta e estabelecer a presença constante nas manifestações e audiências públicas. A reivindicação por mais ciclovias passou a agregar mais e mais questões, e a violência no trânsito também alcançou visibilidade nessas interlocuções.

Nesse ínterim, entre a ampliação das ciclovias na cidade e a visibilidade que ciclistas alcançaram nos debates em torno das mobilidades paulistanas, emergiram novos atores que também passaram a aquecer essa controvérsia. Os sistemas de bicicletas compartilhadas, existentes desde 2012 foram ampliados com a chegada de novas empresas. O Bike Sampa (serviço disponibilizado pelo Banco Itaú) ampliou o número de suas bicicletas laranjas pela cidade, assim como o CicloSampa (disponibilizado pelo Banco Bradesco). Contudo, é com a chegada da Yellow e seu sistema *dockless*, no qual os usuários das bicicletas compartilhadas não precisavam mais deixá-las em um paraciclo (estacionamento de bicicletas), mas em qualquer ponto dentro de uma área delimitada pelo aplicativo do serviço, que tornou essas bicicletas mais presentes na cidade. Ainda que a prioridade tenha sido dada às áreas centrais.

Como aponta Farias (2020), entre 2018 e 2020 foi possível ver a ascensão e a rápida queda dos serviços de compartilhamento de bicicletas na cidade de São Paulo, incentivado tanto pela ampliação da malha cicloviária, quanto pela chegada massiva dos serviços de entrega por aplicativo, que tornaram a bicicleta uma opção para esses trabalhadores. Além disso, foi possível observar a proliferação das patinetes elétricas, que começaram a ser oferecidas pela Yellow/Grim em 2019. E, na mesma velocidade

que ganharam visibilidade e atraíram a atenção de usuários e da mídia, geraram novas controvérsias sobre os usos dos espaços da cidade. O sistema *dockless*, utilizado por essas empresas, permitia que bicicletas e patinetes fossem deixados sobre as calçadas, sem a necessidade de um posto gerenciado pelas operadoras, o que ocasionou uma celeuma jurídica com a Prefeitura Municipal.

Em maio de 2019 o decreto nº 58.750 de 13/05/2019 foi assinado pelo prefeito Bruno Covas, definindo a aplicação de multa às empresas que permitissem que patinetes fossem estacionadas nas calçadas, além de obrigar os usuários a usarem capacete. Também foi proibida a circulação das patinetes nas calçadas. Dias depois da publicação das novas normas, a prefeitura realizou uma operação que recolheu cerca de 500 patinetes estacionados irregularmente. Empresas responsáveis por esses equipamentos passaram a se mobilizar juridicamente, no sentido de flexibilizar as exigências legais. Sem muito sucesso, as patinetes foram gradualmente desaparecendo da cidade, assim como as bicicletas da Yellow.

Ainda que seja possível desdobrar essa questão em vários sentidos, um dos pontos que reverberou nessa controvérsia aquecida sobre as mobilidades paulistanas, e que trouxe mais elementos para os embates observados em campo foi a visibilidade que o termo “micromobilidade” alcançou. Aplicado para definir os trajetos realizados por esses modais compartilhados, mas também abarcando ciclistas com suas bicicletas particulares, pedestres e skatistas, apareceu como ponto central do projeto de lei 01-0001/2019 do Vereador José Police Neto (PSD)<sup>47</sup>, que dispunha sobre um “Sistema e uma Rede Municipais de Micro Mobilidade Compartilhada”, abarcando os modais individuais ativos ou elétricos disponibilizados por sistemas compartilhados.

A visibilidade desses serviços de compartilhamento na cidade e o empenho do legislativo municipal em tornar esse conceito de micromobilidade mais abrangente gerou a reação da Ciclocidade. Por meio de um texto/manifesto intitulado: *Bicicleta não é Micromobilidade*, disponibilizado em seu site e perfis em redes sociais<sup>48</sup>, a associação questionou os termos desse projeto de lei, apontando o quanto seria inadequado definir a abrangência das viagens executadas pelas bicicletas como micromobilidade. Mais do que um ataque aos sistemas compartilhados, visto com simpatia por coletivos de

---

<sup>47</sup>Disponível em: <http://documentacao.saopaulo.sp.leg.br/iah/fulltext/projeto/PL0001-2019.pdf>. Acesso em 05/10/2019.

<sup>48</sup> Texto disponível em: <https://www.ciclocidade.org.br/noticias/1040-bicicleta-nao-e-micromobilidade>. Consultado em 05/10/2019.

ciclistas paulistanos<sup>49</sup> e por interlocutores da pesquisa, o posicionamento da Ciclocidade pareceu muito mais indicar receio com as possibilidades de regulamentação e limitações que a noção de microbilidade poderia trazer para o debate sobre os modais ativos.

Depois de tanto pleitear a saída da categoria dos “não motorizados” não vamos cair nas armadilhas da “micromobilidade” que escondem por trás de narrativas modernas e tecnológicas a necessidade de regulamentar um mercado, a partir das necessidades dessas empresas e criar regras para punir usuários. (...)Para nós, da Ciclocidade, a bicicleta compartilhada tem muito mais potencial a ser explorado de suprir deslocamentos maiores e estruturantes, principalmente nas regiões com menos acesso ao transporte de massa. Restringir às definições dadas por empresas que operam na Zona Oeste é distorcer o conceito.

Tal preocupação foi emblemática de uma concepção do mover-se por São Paulo como uma atividade intensiva e extensiva, que esse conceito de microbilidade não daria conta de explicar. Em algumas situações de campo pude ouvir de interlocutores questionamentos sobre essa noção, que poderia limitar o alcance das bicicletas nas políticas públicas e invisibilizar as práticas cotidianas de muitos ciclistas que pedalam por vários quilômetros diariamente por São Paulo. Por isso, categorias como: ciclomobilidade, mobilidade ativa e micromobilidade, revelaram uma disputa sobre as definições do que seria a bicicleta e o ciclista no contexto mais amplo das mobilidades paulistanas. Como categorias em disputa e em negociação, revelaram as implicações mútuas e as traduções desses enunciados sobre as experiências cotidianas desses atores e as políticas de mobilidade da cidade.

Muitos dos interlocutores apontaram o quanto a bicicleta agrega um conjunto de elementos, promove diferentes associações, com pessoas, coisas e espaços, que constituem um modo de vida e uma forma de experienciar a cidade pelo pedalar, pelo mover-se. As noções que circulam pelos coletivos, sobre uma cultura da bicicleta e de uma ciclomobilidade estão associadas tanto a uma incidência política, apontada como tática de visibilidade, mas também pela própria prática diária de pedalar pela cidade.

---

<sup>49</sup>Nas manifestações presenciadas nas audiências e em comunicados realizados por coletivos de ciclistas em seus canais de comunicação, é frequente o apoio à implantação de postos de compartilhamento de bicicletas, gerenciados pelo poder público ou pela iniciativa privada. A grande crítica feita é sobre a prioridade dada por essas empresas aos bairros e áreas nobres da cidade (Centro e parte da Zona Oeste), negligenciando, segundo alguns coletivos, as áreas mais pobres e periféricas da cidade, que não recebem tal serviço.



São narrativas elaboradas após esses movimentos de transformações das rotinas e de estabelecimento de relações com outros ciclistas, com suas bicicletas, com as vias e demais atores que circulam pela cidade, mas que apontam para transformações por meio do mover-se. A mobilidade, em seus termos mais genéricos ganha centralidade nessas narrativas de pessoas que trouxeram essas mobilidades para o centro de seus modos de vida. Se a cidade impõe uma automobilidade, os ciclistas falam sobre uma ciclomobilidade, uma experiência específica da cidade, que está relacionada com o estar no lugar de um outro, e pode ser tomada como uma prática do espaço, que não só amplia os sentidos do movimento, quanto também as suas implicações políticas.

O saldo da gestão de Haddad (2013-2016) foi de 423 km de faixas exclusivas para o trânsito de ônibus e 43 km de novos corredores, não chegando aos 150 km. Em seu programa de governo, o candidato previa como principais transformações na estrutura de mobilidade da cidade a ampliação dos corredores de ônibus em vias de grande movimento e o investimento significativo em espaços de circulação para bicicletas. Seus projetos de ampliação objetivavam atingir principalmente áreas centrais e nobres da cidade, alvos de constante disputas e já tomadas como espaços saturados e ocupados pelos veículos automotores, para assim alcançar a meta de 400 km de vias permanentes voltadas à circulação de bicicletas.

Inspirado pela experiência de Buenos Aires, na qual as os trechos de ciclovias foram implantados sem a necessidade de muitos gastos da prefeitura, já que a maior parte era constituída de faixas pintadas nas margens das ruas, muitas vezes sem segregação ou quase nenhuma. Essa foi uma questão particular de São Paulo, as ciclovias vermelhas, que de uma perspectiva técnica seriam ciclofaixas (e não ciclovias), e foram apontadas pelos seus críticos como uma ação improvisada, sem planejamento, ainda que seguissem os padrões aplicados em outras cidades.

Uma das justificativas da gestão de Haddad para o não cumprimento de todas as metas do seu governo foram os problemas enfrentados junto ao Tribunal de Contas da União, outro ator que passou a atuar diretamente nas políticas municipais de mobilidade. Em relação às ciclovias, os 400 km prometidos foram ultrapassados, sendo que no final de sua gestão já existia um total de 440 km, entre ciclovias e ciclofaixas. Além disso, houve a redução das velocidades nas marginais e avenidas da cidade, medida frequentemente associada à diminuição dos índices de acidentes fatais no

trânsito paulistano (dados do Infosiga-SP<sup>50</sup> indicaram a queda de 16,7% de mortes no trânsito em 2015, em comparação com o ano anterior).

Tais transformações trazidas pela gestão de Haddad podem ser tratadas como marcos do debate sobre o modelo de mobilidade e planejamento urbano na cidade de São Paulo, pois apesar das críticas que possam ser feitas às políticas de sua gestão, houve o acirramento do debate sobre as possíveis soluções para os problemas do trânsito na cidade. É possível afirmar que a "caixa preta"<sup>51</sup> (LATOURE, 2012) dos grandes projetos urbanos de mobilidade foi desestabilizada, ou seja, um modelo já centenário de (re)produção da cidade passou a ser questionado e novas possibilidades passaram a ganhar visibilidade. Nesse sentido, na controvérsia instituída em torno da ampliação da malha cicloviária da cidade de São Paulo, a caixa preta de um modelo de mobilidade e de produção da cidade foi desestabilizado e as fissuras apareceram de maneira que não podiam mais ser ignoradas.

A controvérsia se ampliou, atores ganharam visibilidade e ciclistas passaram a ocupar espaços de atuação na cidade, em sua dimensão cotidiana de circulação e pertença à cidade e principalmente na controvérsia em torno da produção da cidade. Contudo, com a eleição de João Dória (PSDB) a controvérsia se aqueceu novamente. O paradigma da fluidez do carro, as noções de uma automobilidade sedimentada na cidade de São Paulo, os modos de vida paulistanos relacionados ao carro ganhavam novos (ou nem tanto) contornos políticos com os questionamentos trazidos pela sua gestão e por Bruno Covas, que assumiu a prefeitura, quando Dória deixou o cargo para concorrer ao governo do Estado.

Contudo, as ciclovias já tinham gerado uma nova onda no cicloativismo. A experiência do pedalar já circulava como rastilho de pólvora na forma de enunciados sobre outras cidades e outras experiências do mover-se. Nesse sentido, essas narrativas do contato com a bicicleta e adoção do pedalar como forma de mobilidade diária, proliferadas pela cidade passaram a ser comuns entre aqueles com os quais conversei durante a pesquisa. Novos teóricos da cidade passaram a propor suas próprias cidades

---

<sup>50</sup> Plataforma do Governo do Estado de São Paulo que concentra dados sobre acidentes no trânsito do estado.

<sup>51</sup> Pode-se pensar no modelo "carrocêntrico" como uma caixa preta que sempre foi utilizada como modelo de projeto e construção do urbano. Quando a bicicleta ganha corpo no debate e coloca em xeque esse modelo, desestabiliza e coloca em questão a caixa preta e instaura uma controvérsia, no sentido em que aquilo que antes era tomado como certo passa a ser algo incerto e questionável.

(ou ganharam maior visibilidade), muito atreladas a essa ciclomobilidade, ao pedalar e ao viver em movimento em São Paulo.

### Capítulo III - Seguindo os atores

Partir do mapeamento e descrição de uma controvérsia é buscar articular duas dimensões da etnografia. A rede, que Latour esforça-se em descrever e que para ele mesmo é uma imagem um pouco imprópria, acaba por causar certas incompreensões. Imagina-se uma malha sobre a cidade, atores se relacionando com lugares e coisas, formulando pontos de conexão, regularidades no espaço e no tempo. Nessas redes poderíamos até sobrepor os circuitos, manchas, pedaços (MAGNANI, 2002), como nós górdios, cheios de relações, acumulados de atores. Seria possível distanciar o olhar, e promover a observação de escalas maiores dessa rede, ver quase que sua extensão sobre a cidade, sua zona metropolitana e sobre os atores. Contudo, a proposta da rede é muito mais descrever o quanto a experiência de um ciclista da Zona Leste (por exemplo), ao pedalar diariamente, elaborar seus trajetos, enfrentar perigos e conceber a cidade e essas experiências, chegam a promover associações tão heterogêneas e extensivas, que permitem que sua fala reverbere numa audiência pública, sirva de argumento para a elaboração de uma política pública, deixe sem resposta a afirmação do Secretário de Transportes da cidade e faça emergir facetas de processos histórico de longa duração no ato corriqueiro de pegar sua bicicleta e pedalar até o trabalho.

Optar pelo mapeamento de uma controvérsia e pela noção de rede é pensar mais em desdobramentos e associações do que em pontos de conexão: “Rede é conceito, não coisa. É uma ferramenta que nos ajuda a descrever algo, não algo que esteja sendo descrito” (LATOURE, 2012, p. 191). Mais do que uma malha de fios conectados, as associações promovem formas fractais, que se expandem pela própria potencialidade das novas associações que ela promove. O que o pesquisador busca, no fim das contas é reagregar aquilo que a própria descrição mostrou extremamente complexo, associado e inseparável nas práticas diárias, nas experiências de existir na cidade e promover modos de viver. Ainda que no momento de erupção da controvérsia, muitos atores busquem tomar a palavra e falar sobre as experiências dos outros, vide como muitos atores contrários à ciclovia da paulista saíram em defesa da segurança dos ciclistas ao reivindicarem a retirada dessas estruturas.

Existe, como já foi apontado, uma trajetória também da cidade de São Paulo, de suas ruas, de seus espaços, de uma proposta de mobilidade e também de suas formas de fazer e ser feita. Ao mesmo tempo, carros e bicicletas, o binômio da mobilidade em disputa no campo, também tiveram seus sentidos construídos, e os desdobramentos de

suas associações com aqueles que se movem com eles e fazem política com eles. Os carros foram de artigo de luxo a item essencial de um modo de vida calcado na automobilidade. Enquanto a bicicleta vai passar de item de criança, de lazer e esporte, a elemento transformador e potencializador de demandas e mobilidades. Paralelo, ou melhor, associado a isso, as ciclovias também ganharam visibilidade como mediadoras de experiências e potencializadoras de modos de viver na cidade. Além de salvarem vidas, também fazem mais ciclistas.

Cabe descrever, portanto, as trajetórias de alguns dos interlocutores da pesquisa, que por meio de suas experiências cotidianas trazem elementos que permitem pensar sobre as questões trazidas no capítulo anterior e até mesmo justifiquem os motivos de resgatar processos centenários de constituição das mobilidades urbanas paulistanas, face a situações de campo, que por si só já justificam um olhar detido sobre o que está em disputa. É a experiência do movimento, que inspira o ensaio de análise e a descrição que se faz aqui. O fluxo do pedalar, também é fluxo da narrativa sobre o que foi encontrado no campo. Alguns enunciados construídos, compartilhados e confrontados ao longo de tempo, falam, afirmam e comprovam possibilidades de viver na cidade.

Seguir as linhas desses fractais, é um pouco realizar o circuito do pesquisador, que recorta os caminhos de uma controvérsia. Ao se digladiar com as possibilidades de uma *ficção persuasiva* (STRATHERN, 2014) ou com as constatações de uma *merografia*, que denuncia que descrições são parciais e nunca formam um todo coeso (idem, 1992), a opção foi elaborar descrições em fluxo, da mobilidade sobre os ombros dos interlocutores, que seguem da experiência do pedalar à experiência do associar e conceber a cidade. Ao modo como Magnani aponta os circuitos, a descrição também segue um circuito. Um circuito do antropólogo pela rede e pela controvérsia, mas guiado pela sanha de seguir os atores, conhecer suas experiências do dia a dia, para então chegar em seus coletivos, suas táticas e estratégias, e as interlocuções nas audiências públicas sobre os planos urbanos.

O debate trazido pelos autores da virada da mobilidade evidencia a dimensão do movimento e do fluxo como elemento fundamental da análise sobre as relações e fenômenos ligados aos modos de vida urbano. Não é, portanto, conceber os sistemas e modais de transportes, as tecnologias de circulação de transformações, como objetos centrais de uma virada metodológica, mas compreender o movimento e o fluxo como uma forma de produzir conhecimento. E isso, os interlocutores da pesquisa ensinaram. Descrever, portanto, alguns deles e como narram suas trajetórias em torno do pedalar

pela cidade permite compreender sua conexão com as questões da cidade e olhares sobre o entorno. Elementos históricos, desdobramentos dos processos de longa data que transformaram a cidade de São Paulo, que promoveram segregações, alterações nos modos de vida e imposições ao ir, vir e habitar, são encarados por esses atores cotidianamente, contornadas e negociadas, ainda que a escolha por determinada forma de se mover seja também enfrentar o risco imposto por se mover nos lugares dos outros.

### **A *bike* abriu o mundo pra mim**

Existe a dimensão da elaboração de um modo de vida, que em muitos casos diz respeito a trajetórias narradas a partir de um ponto de virada, que é a descoberta da bicicleta como meio de transporte e mediadora de novas associações com a cidade. O pedalar é apontado como prática constituinte de uma forma de se apropriar da cidade e de estar na cidade, mas também o resultado de múltiplas associações e negociações. Essa descoberta da bicicleta como modal possível se associa (ao menos entre alguns dos interlocutores que se aproximam de uma concepção muito aberta de cicloativismo) a uma descoberta da própria cidade e de sentidos sobre os espaços e as experiências de mobilidade.

Luciano, um desses exemplos, conta que chegou a São Paulo há 14 anos. Ele trabalha como mecânico de bicicletas em uma loja especializada, localizada na Vila Matilde, Zona Leste de São Paulo. Conheci-o por meio de indicações de outros interlocutores, como alguém que “pedala muito, pedala pesado”, e que conhece muito sobre bicicleta. Luciano foi descrito mais de uma vez como um ótimo mecânico de bicicletas e alguém que pedala todos os dias. É morador, como ele mesmo definiu, de lugar entre “São Mateus e Cidade Tiradentes”, bairros do extremo da Zona Leste de São Paulo. A indicação veio, não como de um cicloativista, mas de um “ciclista nato”. Luciano nasceu e passou sua infância e adolescência em uma cidade no interior da Paraíba. Conta, como ainda criança, aprendeu a pedalar e se interessou pela bicicleta.

A minha cidade até hoje só diminui, tem 24 mil habitantes, mais ou menos. Mas na época era 25. Eu comecei pedalar tarde. É interessante, eu comecei a pedalar com 11, 12 anos. Meu irmão mais velho me ensinou e eu me apaixonei assim, de uma vez, pela bike, e aí já queria rodar o dia inteiro, passei do aro 20, que era do tamanho de uma Monareta<sup>52</sup>, e aí ainda moleque tentei andar em

---

<sup>52</sup> Modelo de bicicleta fabricado pela empresa Monark. Os primeiros modelos datam da década de 1960 e foi descontinuada no final da década de 1980.

uma Barra Circular grande. Tomava aqueles tombos. Passou o tempo comecei a fazer outras atividades, jogar futebol, acabei esquecendo um pouco a bike por uns anos (Entrevista com Luciano. Cadernos de Campo, 2019).

Em 2000, Luciano relata que veio visitar seu pai que já morava em São Paulo, passou um mês na cidade e depois decidiu voltar e se estabelecer definitivamente. Vindo de uma cidade pequena, passou a enfrentar o trânsito todos os dias, dentro de ônibus lotados, para chegar ao trabalho. Ele evidencia as escalas da cidade de São Paulo, que ganham proporções ainda maiores quando encaradas por um ex-morador do interior, de uma cidade pequena, e também aponta como a bicicleta foi substituída em sua adolescência e juventude por outras atividades de lazer ou esportivas.

Conta que resolveu que a bicicleta poderia ser uma opção mais barata, comprou uma e começou a realizar seu trajeto diário pedalando. Até então, sua vivência da cidade de São Paulo era limitada aos trajetos realizados pelo ônibus. Aos poucos, ele afirma que foi ampliando seus caminhos, pedalando cada vez distâncias maiores.

Por uns 7 anos usei o transporte público, até porque não conhecia a cidade, tinha medo, por ela ser muito grande. Aí foi quando eu resolvi comprar uma bicicletinha. Falei, não tenho muito dinheiro, sou muito simples, vou comprar uma usada. Comprei e comecei a fazer esse trajeto que era mais ou menos o que faço hoje, uns 20 km para ir, uns 20 km para voltar.

Primeira experiência foi andar sobre a calçada, muito medo de andar na rua. Ia muito lento, demorava, mas era mais satisfatório do que ir de ônibus. Mais para frente eu resolvi sair do ramo onde eu trabalhava, que era alimentação. Aí pensei: eu gosto tanto de bicicleta, porque não ir trabalhar com bicicleta? Consegui um emprego de mecânico numa loja na Vila Prudente, aqui na Zona Leste também. Na época eu só pedalava para ir ao trabalho, não pedalava nem na rua, ia ao mercado a pé, eu nunca tive carro, nem tenho habilitação.

Meu trajeto aumentou nessa época, porque a Vila Prudente era 24 km, então eu fazia 48 km todos os dias. Chegava em casa esgotado, mas mesmo assim, continuava preferindo a bicicleta do que o ônibus. Tinha muito risco na rua, naquela época era zero ciclofaixa, não tinha ciclovia, zero total... E eu pegava avenidas grandes, porque era só por onde eu sabia andar. Era Luiz Ignácio de Anhanha Melo, Sapopoemba, que é a maior da América Latina, Aguebi Chofre, que é próxima de onde eu moro, entre São Mateus e Cidade Tiradentes (ibid).

Luciano explica que quando começou a pedalar, as ciclovias ainda eram poucas na cidade, ou mesmo, nem existiam entre pontos da sua viagem diária de quase 50 km. Por isso, a experiência de colocar a bicicleta na rua e pedalar no espaço dos carros é

apontada como uma situação limite, relacionada ao medo, mas também à produção de habilidades capazes de fazê-lo se mover em espaços e trajetos não previstos para as bicicletas. O “saber andar” inicial de Luciano é também apontado por ele como a necessidade de passar pelos caminhos dos ônibus e estar na rua. Antes fazia esse trajeto e seguiu o único caminho possível. Sua visão da cidade de São Paulo, ao menos no seu trajeto diário estava limitada ao caminho, ao trajeto do ônibus. Apesar de ainda se definir como um “íngrato”, por preferir a “vida no interior”, Luciano descreve como a experiência de pedalar ampliou seus horizontes de apreensão e vivência, além de lhe permitir novas amizades, novas associações:

Tem gente que me chama de ingrato, porque é o lugar que eu vivo, e o lugar onde eu estou e talvez permaneça por muito mais anos, ou fique aqui até o resto da vida. Mas eu não consigo me acostumar, eu sou do interior, eu gosto da minha cidade. Mas a bike abriu o mundo para mim, eu era uma pessoa que tinha medo de sair da minha casa, aquele medo de se perder, que minha mãe tem até hoje, porque acha que o mundo é muito grande. Minha primeira saída de São Paulo de bike, olha que loucura, eu conheci os meninos na ciclofaixa de lazer, no trabalho junto com o Instituto CicloBr. Eles falaram assim, vamos para a praia, vamos descer? Eu estou aqui em São Paulo há 14 anos e nunca fui na praia, porque a minha condição não permitia: casado, naquele momento com 4 filhos. Pensei, se for levar todo mundo haja dinheiro, meu salário já era, meu salário do mês em um final de semana. Então eu nunca tinha ido para a praia até aquela data. Aí chegou o Rogério, um amigo meu, vamos fazer um pedal até Ubatuba? Onde que fica isso? Litoral norte de São Paulo. Aí eu vi na televisão: litoral norte de São Paulo, o mais lindo de São Paulo, opa vamos embora! (Entrevista com Luciano. Cadernos de Campo, 2019).

Luciano enfatiza como entrar em contato com integrantes de coletivos de ciclistas, como o CicloBr o levou a estabelecer relações com outros ciclistas, tanto para integrar atividades ligadas a esses coletivos, quanto, também, para fazer amizades e realizar passeios como os que realiza pelo litoral. Tornar-se ciclista, levou-o a tornar-se mecânico de bicicletas (“já que gostava tanto de bicicleta, achei que podia trabalhar com isso”), onde adquiriu o conhecimento e as habilidades junto a outro mecânico, que pedalava profissionalmente. Essa experiência levou Luciano a tentar algumas competições, as quais ainda tem dificuldades de frequentar por questões financeiras. De um ciclista que começou com uma “bicicletinha usada”, decidiu investir parte de seu salário em uma bicicleta melhor, (“fiz as contas, com o dinheiro do meu vale transporte



eu podia financiar uma boa bicicleta”) e em equipamentos, como vestimentas próprias, sapatilhas e acessórios para a sua bicicleta.

Além disso, passou a ajudar na coordenação de passeios noturnos, com ciclistas menos experientes e menos frequentes, que saem, normalmente, da loja onde trabalha atualmente, na Vila Matilde. Das vezes que conversei com Luciano, ele não se definiu como cicloativista, mas sempre ao falar do cicloativismo fez menções respeitadas a “eles” como pessoas importantes. Conta que trabalha invariavelmente em parceira com o CicloBR atuando nas Ciclofaixas de Lazer. Atividade, que segundo ele, também lhe trouxe uma satisfação muito grande, pois lhe permitiu ver o quanto a bicicleta pode gerar impactos positivos na cidade:

Isso tudo veio com o cicloativismo (as ciclofaixas)<sup>53</sup>, com pessoas que já lutam pela causa, há muito tempo. Foi aí que começou, um pequeno trajeto ali no Parque das Bicicletas. Começou nos parques, até o parque do povo região Moema/Pinheiros. O pessoal começou a curtir, eu inclusive, conheci um pouco mais para frente quando se já tinha se estendido até o parque Vila Lobos e Parque do Chuvisco. Então, quando fui para lá, conheci em 2012, achei incrível, tanta gente em grupo na rua de bicicleta. Via mãe, pai, criança, idoso, aquilo me encantou! Aí eu resolvi trabalhar com eles em 2012. Fiquei até 2015, quando se estendeu para Zona Norte, Paulista e Zona Leste. Depois veio o Haddad, que era um cara com ideias jovens, com ideias mais abertas com isso, e mais preocupado com a questão da mobilidade. (Entrevista com Luciano. Cadernos de Campo, 2019).

Nas primeiras conversas que tive com Luciano, ele me avisou que talvez não pudesse me ajudar na pesquisa, pois não tinha envolvimento próximo com o cicloativismo e não sabia os detalhes da “política”. Sua experiência de pedalar pela cidade, de alterar suas rotinas diárias e suas relações com seus trajetos, acabou levando ao contato com o CicloBr, mas suas experiências com os amigos do Instituto são narradas no sentido de “abertura de horizontes”. Como Luciano definiu: “mostrar que o mundo era muito maior”, permitindo que um trabalhador pobre do extremo da Zona Leste de São Paulo pudesse conhecer o litoral, tornar-se um mecânico de bicicleta e ajudar na formação de mais ciclistas. E ainda, participar da política da cidade, resvalar no cicloativismo, produzir e se apropriar de enunciados, conhecer outros atores por meio dos coletivos.

---

<sup>53</sup> Grifo meu.

Ao se pensar nas mobilidades implicadas nas experiências relatadas e compartilhadas por Luciano, tanto dos deslocamentos, quanto nos sentidos desses movimentos, não se estabelecem apenas rompimentos, mas continuidades. O próprio pedalar, que de atividade diária de trânsito e transporte, também pôde ser de lazer, em sentido diverso daquele que a bike política seguiu ao se tornar modal de transporte visível nas políticas urbanas de São Paulo. Ao modo das excursões de “farofeiros” descritas por Magnani (MAGNANI 2003 [1984]), Luciano e seus amigos (feitos em meio a atividades do Instituto CicloBr) passaram a descer para o litoral e ele pôde vivenciar experiências de lazer antes consideradas inacessíveis.

Durante o período de pesquisa, as situações de campo nas quais estive presente (audiências, eventos, manifestações) me levaram a entrar em contato e a compartilhar conversas com ciclistas ligados ao que se pode definir de forma muito panorâmica como um cicloativismo organizado em torno das associações e coletivos. Alguns, por estarem frequentemente nesses encontros, narrando experiências de pedalar pela cidade (algumas delas repetidamente), tornaram-se interlocutores importantes da discussão propostas na pesquisa. Fui levado, pelas associações desses mesmos atores a conhecer pessoas de outros perfis. A noção de cicloativismo que parecia restrita e delimitada aos atores coletivos e individuais envolvidos na interlocução direta com o poder público, foi se ampliando, mostrando-se maleável e aberta. Os contatos com pessoas próximas a uma *bike advocacy* levaram-me a pessoas que eu julguei supostamente mais distantes dessas práticas, mas que constantemente são trazidas para perto de acordo com as situações.

Enquanto esses atores, que aqui não pretendo colocar em lugares diferentes, jogavam-me para os supostos ciclistas ordinários: aqueles pouco vinculados à *bike advocacy* das associações de ciclistas; esses ciclistas supostamente comuns empurravam-me para os “cicloativistas”: “mas fulana, ou cicrano podem falar melhor sobre essas questões”.

Esses movimentos na rede criada pelo pesquisador, sobrepõem e são sobrepostos pelas associações dos interlocutores e não podem ser confundidos com uma rede fixa, são circulações e desdobramentos. As dicas são também rastros dos atores, de suas associações, de seus interesses e de suas preocupações, e demonstram a maneira como estão relacionados. Em outras palavras, de uma forma ou outra existe um mútuo reconhecimento, assim como, um compartilhamento de experiências sobre o pedalar que se sobrepõem às gradações relativas ao maior envolvimento no debate político.

## **A bicicleta traz muita consciência**

Ao conversar com outra interlocutora das questões da pesquisa, foi possível estabelecer certas similaridades sobre a experiência do pedalar em São Paulo e como a associação com a bicicleta e a adoção de uma forma específica de se mover transformou sua perspectiva sobre a cidade. Márcia é uma mulher de cerca de 35 anos, professora da unidade do Sesi – Serviço Social da Indústria da Av. Paulista, mora na região do Tatuapé, próximo à estação do metrô da Vila Carrão. Meu contato chegou por meio de uma amiga sua, também ciclista e de quem falo mais a frente, que a indicou com a afirmação: “Você precisa conversar com a Márcia, ela pedala toda maquiada, de vestido, numa bicicleta estilosa e enfrenta quase 30 km todos os dias”.

De fato, Márcia realiza todos dos dias dois trajetos de 13 km, com uma bicicleta sem marchas, já com as roupas do trabalho. Também é presença frequente em eventos ligados ao ciclismo na cidade de São Paulo, além de integrar a Câmara Temática de Bicicleta como representante da Zona Leste e ter certa proximidade com a Ciclocidade. Márcia está sempre presente nas audiências públicas, por várias vezes integrou as mesas e teve momentos de fala junto a secretários, técnicos e subprefeitos. Tem uma visão aguçada sobre sua relação com o pedalar, e a narrativa sobre sua trajetória associa diversos elementos do seu cotidiano, do seu modo de vida e das preocupações que passou a ter em relação à cidade de São Paulo.

Começou a pedalar depois de ganhar uma bicicleta do seu marido e, inicialmente, passou a utilizá-la como forma de se locomover aos finais de semana. Conta como a bicicleta foi para ela, durante muito tempo, um brinquedo da sua infância e que esse interesse e envolvimento veio só mais tarde, na vida adulta.

Eu comecei a pedalar aos oito anos, meu pai ensinou a mim e os meus irmãos, mas a bicicleta era do meu irmão. E é engraçado isso, porque é um brinquedo, principalmente para os meninos. Só que para a minha irmã, a bicicleta ficou na vida dela até hoje, ela tem 37 anos, e na minha vida não. Eu aprendi aos 8, foi legal, e depois disso eu pegava muita carona com ela, depois com o namorado, no cano da bicicleta. E daí, faz pouco tempo, uns 5 anos... Meus pais são de Fortaleza, eu moro em São Paulo, mas é uma família cearense paulistana, então a gente passou muito tempo indo e voltando. Faz 20 anos que eles voltaram para Fortaleza, e eu estudei lá, fiz moda na UFCE. Fortaleza é uma cidade muito legal para bicicleta também, mas eu era muito a menininha que era levada de carona. Fui visitar meus pais há 5 anos atrás e quando eu voltei, quando eu cheguei em casa, meu marido tinha montado uma

bicicleta para mim. Foi uma felicidade, porque sempre falava que queria uma bicicleta. (Entrevista com Márcia. Cadernos de Campo, 2019).

Márcia sai da Zona Leste e vai todos os dias para o centro. Foi com a inauguração da ciclovia da av. Paulista que ela decidiu ir pela primeira vez pedalando até seu trabalho e a partir de então passou a utilizar a bicicleta em seus trajetos diários. Quando conversei com Márcia pela última vez (em 2019), ela ainda realizava um trajeto diário que totalizava 26 km (duas viagens de 13 km), em sua maioria em trechos ainda sem ciclovia.

(...) utilizava a bicicleta para ir a parques, morava na Mooca na época, e ia ao Parque da Independência e também aos sábados para ir na aula de inglês, que ficava no Belém. Aí eu pegava a Radial Leste, da Mooca até o Belém, só que ia pela calçada. Passei um ano indo pela calçada, com medo, até o dia em que eu a coloquei no chão. Tive que usar a rua e aí parou o medo. E foi bem na época que inauguraram a ciclovia da Paulista. No primeiro dia útil, porque inauguraram no sábado ou no domingo, na segunda eu já vim.

E aí eu comecei a usar a bicicleta como transporte para ir ao trabalho, e antes, eu não dirijo, tive uma carteira de motorista por um ano, não comprei carro, era o carro do meu pai, voltei para São Paulo, não rolou, e sou muito pedestre e usuária de transporte público, meu transporte é esse, a pé, metrô, ônibus, adoro ônibus também, e bicicleta. Bicicleta é mais prazerosa e a pé também. Eu moro no Tatuapé, então se tem um trajeto que eu posso fazer, até 3 km eu vou a pé. (...) Passou essa distância eu prefiro a bike, depois metrô e ônibus. Nem gosto de pegar táxi, não me sinto muito bem, a bicicleta te traz tanta consciência do que é o trânsito, então eu só pego muito raramente quando é coisa de trabalho que eu preciso levar coisas do trabalho. Então eu comecei a usar a bicicleta como meio de transporte. E venho do Tatuapé até aqui. Felizmente moro bem em frente ao metrô Carrão, que tem a ciclovia da Radial, mas ela só se estende por um quilômetro e acaba no Tatuapé, e ali a gente tem que encarar a rua né. (Entrevista com Márcia. Cadernos de Campo, 2019).

Acompanhar as etapas do contato de Márcia com a bicicleta e o enfrentamento das limitações impostas ao seu trajeto, como: ter que “encarar a rua”, junto com veículos automotores, disputar espaço e vencer o medo, e além disso, ver como as ciclovias vão aparecendo como elemento importante dessa iniciativa de adotar a bicicleta como parceira de seus trajetos diários; conectam elementos que durante toda a pesquisa surgiram como fundamentais para compreender as relações estabelecidas entre o pedalar, o se mover e também o fazer cidade. A sua participação no debate mais amplo sobre

mobilidade e direito à cidade, que a levou até a Câmara Temática e ao envolvimento com coletivos e associações é descrita nos termos desse movimento, de produção de uma prática ciclística que se torna reveladora, um processo de descoberta e definidor do seu modo de vida a partir de então.

É engraçado que eu trabalho aqui no Sesi, no prédio da Fiesp faz 9 anos. Então eu fiquei 4 anos vindo de metrô e ônibus, era mais ônibus. E aí, vivo numa casa política e é engraçado que eu nunca tinha pensado em ocupar a cidade, ocupar de me ver aqui dentro. Era uma vida meio que: acordar, comer, trabalhar e voltar para a casa. Era meio automático. A partir do momento que eu comecei a pedalar, o primeiro passo foi, claro, que a consciência não vem do nada, só achava gostoso, endorfina e tal, me sinto bem, mais disposta, mas na época que eu comecei a vir para o trabalho, eu me sentia, ainda me sinto, muito só no trajeto, não encontrava gente conhecida no caminho. Então eu procurei num site: quero encontrar pessoas, não grupo de pedal, nunca gostei desse jeito de se reunir e sair, eu queria encontrar grupos que conversassem e fossem fazer passeios, que tivesse algum tipo de convívio com a bicicleta. E na época eu encontrei a 2ª Cicloformação da Ciclocidade, não sabia de nada, pedalar para mim era meio de transporte que eu achei que era mais gostoso, que me economizava dinheiro. E nessa Cicloformação, eu não conhecia nada do universo, e vi a Renata Falzoni falando, o Odir da Zona Norte e muita gente falando. E aí eu comecei a entender que: nossa, pedalar é um ato político. Que coisa louca. E aí depois disso, vai abrindo, vai conversando com as pessoas, e eu comecei a perceber que a cidade não é acessível para todo mundo. Ela é acessível, porque acontece muita coisa aqui, principalmente nesse miolinho da Paulista, com tantas atividades gratuitas, mas quem ocupa aqui, são as pessoas que tem formação. As pessoas que moram mais distantes elas não vêm até aqui, não conhecem direito, nem aproveitam. Aí então a gente começa a olhar a cidade de outra forma, e a bicicleta traz muita consciência.

[...] O que é a bicicleta? Eu não sei, mas acho que são as pessoas ao redor. É quando você começa a disputar os espaços, e conhecer pessoas que veem a vida de formas diferentes, além do trajeto, que antes eu não via esse prédio... E isso me tornou uma pessoa, eu já era observadora, mas hoje estou andando a pé e mesmo de bicicleta, me pego olhando aquele prédio, que não tinha esse fio de led novo, te abre tanta coisa, e aí você começa a ficar mais crítico socialmente. (Entrevista com Márcia. Cadernos de Campo, 2019).

A posição crítica, que Márcia aponta como processo de construção de uma perspectiva sobre a cidade por meio do pedalar, levanta tantas questões quanto a etnografia consegue acompanhar e descrever. Não tenho a intenção de reduzir a trajetória de uma interlocutora a um trecho de uma longa conversa que tivemos, e que foi complementada por vários encontros fortuitos em ocasiões de campo. Além disso,

Márcia em nenhum momento se define como representante dos ciclistas. Em várias de suas falas ela se coloca como uma moradora do início da Zona Leste: “que não é periferia”, de onde é muito difícil chegar ao centro: “imagine, então, quem está em São Matheus ou Cidade Tiradentes”. Também se coloca como uma pessoa com formação acadêmica e acesso a espaços elitizados da cidade, ainda que seja como trabalhadora.

Contudo, é possível seguir a narrativa que Márcia disponibiliza e como ela vai agregando mais e mais elementos, vai descrevendo a amplitude das associações que foi realizando e como essa sua experiência foi se desdobrando ao travar contato com mais ciclistas e com os embates junto a uma política da cidade. Seguir Márcia de suas idas e vindas do Tatuapé ao Centro, também é segui-la da adoção de um modal, por praticidade, economia, escolha pessoal, a um posicionamento crítico sobre a cidade. Sua associação com sua bicicleta a levou do Tatuapé até o embate com outros atores no debate sobre os as conformações da cidade na qual vive. As “pessoas ao redor” em relação e em disputa por meio de suas mobilidades, também remetem a um olhar sobre os outros da cidade, sobre as negociações da e na cidade, no trânsito e no acesso aos espaços.

### **A bicicleta me levou a isso**

Nas idas e vindas da pesquisa, em uma conversa com uma amiga ciclista, o tema da “bicicleta como transformação social” surgiu. Essa amiga, uma mulher moradora da Vila Mariana, que pedala quase todos os dias, competidora de longas distâncias, mas, segundo ela, não envolvida diretamente com as questões políticas da bicicleta, passou o contato de um amigo com a indicação de que ele seria uma pessoa interessante com quem conversar. “Você acha que a bicicleta pode transformar a cidade? O Edgar, com um grupo de amigas ciclistas tem um projeto muito bonito”.

Da mesma forma que outros interlocutores da pesquisa, Edgar nos primeiros contatos também fez questão de afirmar que talvez não pudesse me auxiliar na pesquisa, porque ele “não era bem um cicloativista” e também não teria muito envolvimento com a “política”. Morador da Zona Oeste, marcou um encontro comigo na Cidade Universitária: “É mais mão para mim”. Em um dia chuvoso, em meio a trovões e relâmpagos tivemos uma longa conversa. Como de praxe, sempre comecei puxando assunto sobre os primeiros contatos com a bicicleta e como foi adotá-la como modal na cidade.

Eu comecei a pedalar com quatro anos de idade, pedalei a infância e a adolescência inteira, eu sempre gostei muito de pedalar. Eu até falo: que quem criou esses *night bikers* fui eu, não foi nenhum desses famosos aí, porque eu e meu pessoal de ginásio, a gente saía à noite para pedalar. Ia lá para o centro, no verão. (Entrevista com Edgar. Cadernos de Campo, 2019).

Assim como outros ciclistas com os quais conversei, a bicicleta aparece como parceira de passeios e brincadeiras na infância e juventude, parceria que é rompida no início da vida adulta, na entrada no mercado de trabalho ou na faculdade. A menção de Edgar aos *night bikers*, coletivo que surge na década de 1990, traz um pouco das referências dele como ciclista, que apesar de não se definir como ciclotivista afirma estar sempre transitando entre os coletivos e as atividades realizadas por eles. Segundo ele mesmo, nos dias de hoje é “meio vira-lata”, não gosta de fazer parte de coletivos ou associações, mas sempre está ali para encontrar um amigo ou ajudar em uma ação:

Eu sou vira-lata também no modal. Eu uso o modal que cabe melhor no momento. E dou prioridade para a bicicleta. Comecei a pedalar mais lá em 2009, porque eu descasei, daí não tinha mais o que fazer, ia pedalar. [...] Hoje, tudo que eu posso fazer de bicicleta eu faço. Até eu digo que, se o trajeto for abaixo de 5 km vou a pé, se estiver entre 5 e 20 km, vou de bicicleta, se for mais que isso eu vou de moto, e seu tiver que carregar coisa eu vou de carro. O carro é sempre o último! Meu carro tem 20 anos de idade e 30 mil km rodados. Porque eu não uso mais o carro de jeito nenhum. É a última coisa que eu quero. Quando a gente sai para pedalar eu vou de carona com alguém. Dirigindo, eu não vou, se quiser ir com o meu carro, alguém vai dirigindo (Entrevista com Edgar. Cadernos de Campo, 2019).

Edgar descreve como trabalhou durante um bom tempo de sua vida adulta em empresas de tecnologia, tendo que se mover com o carro e se vestir formalmente em locais de trabalho que não ofereciam estrutura para a bicicleta. Ele aponta que retornou ao brinquedo de infância quando se divorciou e buscou uma atividade para os momentos “sem nada para fazer”. Mais tarde, quando decidiu abrir sua própria empresa de implantação de redes, começou a realizar trajetos com a bicicleta, indo até o bairro de Santa Efigênia (região central) buscar material: “Eu fui uma, duas, três vezes. Achei maravilhoso e passei a fazer um monte de coisas de bicicleta”. Agora, com sua empresa, seus horários se tornaram um pouco mais flexíveis e Edgar, como descrito acima, estabeleceu suas escalas de viagem pela cidade. Ele transita por espaços e regiões da cidade diferentes dos demais exemplos que trouxe aqui. Pela Zona Oeste e centro

expandido, utiliza muito a ciclovia da av. Faria Lima e adjacências, e gosta de enfatizar, que provavelmente sua experiência de ciclista seja diferente de quem pedala pelos “fundões”, como a Zona Leste e Zona Sul, por exemplo.

Além do pedal diário, de trajetos para o trabalho e para resolver questões domésticas, Edgar também realiza pedais com grupos de trilhas pela zona rural (O Perna Bamba), além de também enfrentar longos trajetos por rodovias em um grupo de pedal com bicicletas do tipo *speed* (Pedal Extreme, um nome “bem bobo”, segundo ele). Sua trajetória de parceria com suas diferentes bicicletas e a adoção do pedalar como modo de se mover pela cidade o levou a ter contato com muitos coletivos, associações e institutos. Relatou que chegou a contribuir para a Ciclocidade nas ações de contagem de ciclistas, além de também participar de audiências e reuniões esporadicamente: “mais para ficar sabendo do que está acontecendo”. Contudo, um dos pontos mais enfatizados por Edgar são as atividades que desenvolve junto a algumas amigas, também ciclistas: o “Pedal Solidário”. Aliás, foi por meio desse projeto que conheci Edgar, já que além da amiga citada, outros interlocutores mencionaram o trabalho desse coletivo.

O Pedal Solidário consiste em passeios ciclísticos pela cidade, que reúnem tanto ciclistas mais experientes, quanto aqueles que pouco pedalam ou que acabaram de se iniciar na bicicleta. São abertas inscrições a esses passeios por meio do pagamento de uma quantia em dinheiro, que é revertida em auxílio a uma instituição da cidade de São Paulo. Normalmente, o passeio é organizado de forma que o trajeto leve até à instituição que receberá a doação. Os ciclistas conhecem a cidade e no final visitam a instituição que será ajudada.

Esse pedal voluntário foi ideia da Débora e da Lilian. Há uns cinco anos as duas se conheceram, queriam fazer alguma coisa para ajudar. O primeiro passeio elas foram até um abrigo de gatos, que eu não participei. Elas queriam ajudar com alguma coisa, de algum jeito e começaram a fazer pedais. Marcavam uma data, iam 15 pessoas, 20 pessoas. Aí eu comecei a participar também. Eu estou lá faz uns 4 anos e meio, e elas duas que definem quando e onde a gente vai. E tem eu e a Sônia que definimos o trajeto todo. Vejo o tempo e outros detalhes. Elas me passam o horário, a ONG ou o que seja, e eu estudo o melhor trajeto. Mas quem define, de verdade, como, o que e quando, são as entidades que visitamos. O asilo diz: meio dia os velhinhos vão almoçar, então vocês têm que chegar antes do meio dia, senão vão atrapalhar o almoço deles. Então a gente tem que montar um esquema: a gente sai às 9 horas, sempre da Alameda Santos e vai para o lugar. às vezes eu veto o lugar que elas inventam. Porque o pessoal do pedal voluntário é um pessoal que pedala até uns 30 km ida e volta. Uma vez elas



inventaram um templo japonês que ficava lá perto de Cotia. Eu fui lá e voltei. Falei: cancelado, esse aí não vai rolar. Nos últimos anos, normalmente, o grupo tem entre 60 e 80 pessoas.

Em 2018 a gente fez uma Festa Junina num abrigo de idosos que fica ali na Av. São João, eu nem sabia que existia. Uma casa antiga ali na São João. Um abrigo bem cuidado e eles falaram: A gente quer cobertor. E era uma festa junina, no meio do inverno. Chegou lá, eu não acreditei na montanha de cobertor que a gente arrecadou. Aí os velhinhos saem todos dançando. A gente chega está todo mundo de cara feia, dali um pouco está todo mundo dançando. É muito gostoso. (Entrevista com Edgar. Cadernos de Campo, 2019).

Além do Pedal Solidário, Edgar também participa de atividades realizadas pelo Instituto CicloBR, como o Bike Help, projeto no qual voluntários vão até bairros periféricos da cidade e realizam manutenção e consertos em bicicletas gratuitamente: “a gente vai lá arrumar bicicleta do pessoal. Também teve no Dia Mundial Sem Carro, que eu fiquei ali na Faria Lima o dia inteiro com uma bicicleta oficina, ajudando as pessoas”. Outro projeto que ele mencionou é o Pedal para Cegos, no qual voluntários realizam passeios ciclísticos pela cidade com pessoas cegas. Contudo, Edgar é enfático em manter sua vinculação atrelada às atividades e menos a uma associação:

O CicloBR e a Ciclocidade são Ongs. Então lá tem a diretoria e tal. Eu não faço parte de nada disso e eu não faço parte do CicloBr, propriamente dito, eu faço parte daquilo que eles fazem e quando eu acho legal. Dos cegos, por exemplo, eu acho muito bacana, então toda vez que tem eu vou, mesmo porque é divertido. (Entrevista com Edgar. Cadernos de Campo, 2019).

Diante da descrição que Edgar fez das suas atividades, realizadas por meio de sua parceria com amigos, institutos e suas bicicletas, eu o questionei se ela considerava que todo esse engajamento em tais atividades teriam sido fruto de sua relação com a bicicleta e a adoção do pedalar como forma principal de se locomover pela cidade. E, se considerava que se tornar um ciclista tinha alterado algo na sua experiência e concepção como cidadão:

(...)Eu sou um cara bonzinho por natureza. Eu estou andando e vejo um cara com o pneu furado eu paro, ajudo a arrumar. Arrumo a bicicleta do povo, quando o câmbio não está funcionando eu dou um jeito do cara chegar em casa. Eu sempre estou fazendo alguma coisa assim. Mas antes de andar de bicicleta eu não fazia nada assim. Mas eu acho que daí é aquele lance, eu entrava no carro e ia trabalhar, eu entrava no carro e voltava para casa. Se tinha alguém lá em apuros eu nem via, porque você está no carro, você não está

vendo. Mas aí eu estou passando de bicicleta, eu vejo o cara lá abaixado olhando para o chão, o que foi: perdi minha lente. Sabe coisas idiotas assim? Pô, vou procurar sua lente junto com você, é verde, azul? A bicicleta acabou me levando mais a isso, eu sempre tive aquele lance de fazer encontro de jovens quando era jovem, sempre tive um lance de ajudar. Mas ficou mais evidente, mais forte depois que eu comecei a pedalar mesmo, até porque eu encontrei mais gente com o mesmo interesse.

(...) São Paulo acaba te obrigando a ser assim, a andar de um lado para o outro sem notar as coisas ao seu redor. Eu acho que eu tenho sorte. Eu consegui levar minha vida de um jeito, que eu caminhei para poder usar a bicicleta. Mas antes eu não conseguia. (Entrevista com Edgar. Cadernos de Campo, 2019).

Edgar reforça uma noção de que a bicicleta acabou “me levando a isso”, a uma experiência compartilhada da cidade, que o carro não tinha promovido até então. “São Paulo acaba te obrigando a ser assim”, a movimentar-se incessantemente e cotidianamente, e a escolha de como se movimentar vai produzir uma experiência muito diferente, vai promover várias possibilidades de associações, de ações e de outras experiências. São mediações da cidade que o levou a algum lugar e a algo, e da cidade que obriga seus habitantes a agirem de determinada forma. Edgar, descreve sua trajetória e sua rotina pela cidade por meio de uma mudança de modo de vida, de olhar e de percepção dos problemas à sua volta. Além disso se aproximou de outras pessoas, associando-se a outros atores, chegando aos coletivos, promovendo ações, ou circulando, meio “vira-lata”.

### **Você consegue observar mais a cidade**

Pude coletar esses relatos de diferentes atores com quais estive em contato durante essa pesquisa, que se aproximam, em diversos pontos, das tomadas de palavra nas audiências públicas nas quais estive presente. Com alguns paralelos, Magrão me contou experiências que se aproximam de outros ciclistas. Em nosso primeiro contato ele foi muito receptivo. Mas, segundo ele, o problema do nosso encontro para uma conversa mais longa seria definir um lugar: “no meio do caminho dos dois”. Ele é professor em duas escolas na Zona Leste, próximas à sua casa, a cerca de 5 minutos de distância. Por isso, sua rotina de idas e vindas a outras regiões da cidade não é tão frequente. A oportunidade apareceu no dia da realização de um uma Bicletada. Aquecida a controvérsia pelas declarações públicas do prefeito Bruno Covas sobre as ciclovias do governo Haddad, que afirmou que as ciclovias tinham sido instaladas “como órgão

em pizza” e que muitas seriam revistas, era esperado que essa Bicletada seria bem movimentada<sup>54</sup>.

Encontrei-me com Magrão nas proximidades do Metrô Paulista, na travessa da Av. Paulista com a Rua da Consolação, próximo à Praça do Ciclista. Cerca de 6 da tarde, horário de pico. Lá, já estavam presentes Magrão e um amigo, Eduardo, também professor e também ciclista da Zona Leste. Segundo Eduardo (o amigo de Magrão), era a primeira ida sua à uma Bicletada. Os dois optaram por irmos até a Praça dos Arcos, atravessando a rua da Consolação, sentido av. Higienópolis. Ali, teríamos lugar para sentar e conversar. O local é frequentado por entregadores por aplicativo que se encontram para descansar entre uma entrega e outra, moradores de rua, e em outros horários, também acontecem aulas de yoga.

Magrão relatou um pouco da sua trajetória de retorno à bicicleta. Também, como vários dos interlocutores das questões da pesquisa, ele se distanciara da bike como modal na vida adulta. Como afirmou, foi em 2015 que começou a pedalar. Até então, utilizava muito o carro e não tinha a bicicleta “em seu horizonte”.

Eu sempre usei muito o carro, a bicicleta não era uma coisa que estava no meu horizonte, mas eu comprei uma bicicleta para a minha filha e ela me chamava: Pai, vamos pedalar, me leva para andar de bicicleta. Tá filha, então o pai vai comprar uma bicicleta, nós vamos andar juntos. Daí eu comecei a levá-la na natação de bicicleta, ela na dela e eu na minha. E ela na época tinha dez, onze anos. Ali na periferia não tem ciclovias, você tem que se jogar no meio dos carros, dos ônibus. Você se jogar com uma menina, uma filha de dez anos, nas avenidas, você tem que ter um certo cuidado. Principalmente porque o trânsito em São Paulo é muito violento. As pessoas têm muita pressa. (Entrevista com Magrão. Cadernos de Campo, 2019).

Levado a pedalar para acompanhar sua filha pequena, Eduardo Magrão descreve que passou a utilizar a bicicleta em sua rotina para se locomover na região em que mora. Contou que seu interesse surgiu no contexto em que tinha ocorrido “aquele boom dos 400 km das ciclovias do Haddad”, e que, segundo ele, tinham pouco chegado aos bairros periféricos. Começou, então, a participar de fóruns de discussão na Internet e a interagir com coletivos e outros ciclistas, de forma crítica, reivindicando atenção à Zona

---

<sup>54</sup>As alterações na gestão municipal, com a eleição de João Dória em 2016 e, depois, quando Bruno Covas assume o cargo de prefeito serão debatidas mais à frente. Nesse período, tornaram-se frequentes a realização de manifestações de ciclista, diante das declarações e medidas contrárias a implantação de novas ciclovias na cidade.

Leste e outras regiões menos favorecidas pelas novas políticas de mobilidade. Foi aí, que ele foi chamado a se envolver e a participar dos canais de interlocução mais direta com o poder público. Foi instado por outros ciclistas e coletivos a participar das audiências e a trazer tais demandas para o cerne da discussão. Foi assim que passou a fazer amizades, participar de eventos, conhecer outros atores e estabelecer novas associações:

Aí, falaram: mas se você quer debater, você tem que vir para o institucional. Era quando estava acontecendo a discussão do Plamob em 2015. Eu fui nas atividades e participei dos debates. Mas, antes, eu elaborei um projeto de uma ciclovia, na avenida Águia de Aia, porque estava aberto um processo de propostas. Eu falei, vou colocar logo uma proposta da periferia também. Foi aí que eu comecei a tomar contato com o movimento do cicloativismo em São Paulo. Uma coisa muito interessante e especial foi o acolhimento. Comecei a participar das Bicletadas, dos passeios, das lutas coletivas, foi-se criando uma irmandade. Fui participando das audiências públicas, foi onde comecei a conhecer outros atores da bicicleta. Que também moravam na periferia, que também fazem a luta pela implantação nessas regiões. Então tinha o Bike Zona Sul, do Paulo Alves, da Carla Moraes, outros ciclistas que lutam pelo ideal da mobilidade ativa, da implantação de ciclovias. Tomei contato com o pessoal do Ciclo Zona Norte, o Roberson, o Odir, que fez doutorado sobre o cicloativismo. Foi tudo nessa época e foi muito legal, e as pessoas estavam sempre juntas, sempre tinha alguma coisa para fazer juntos, a gente encostava a bicicleta num lugar e a gente bebia, comia, tinha o pedal “mendigo”, que é a coisa mais louca que tem: acaba as bicicletas e a gente fica pelo centro aqui, 7 e 8 horas, ninguém quer ir embora para casa. Cola ali no estacionamento do Pão de Açúcar, compra um monte de coisa, vai lá para fora e fica lá. (Entrevista com Magrão. Cadernos de Campo, 2019).

Como Magrão aponta, foi a partir dessa articulação de interesses em torno da bicicleta e das ciclovias que um coletivo formado por ciclistas pertencentes a diferentes outros coletivos iniciaram a organização do que veio a ser definido como o movimento “Ciclovias na Periferia”, que passou a fazer pressão no poder público, reivindicando a extensão da malha cicloviária até os bairros periféricos. Além disso, Magrão também chegou a integrar a Câmara Temática de Bicicleta e ajudou a organizar um coletivo conhecido como Bike Zona Leste:

E aí que eu acabei por me envolver no movimento. Não tinha ninguém na Zona Leste, estávamos na reunião do Plamob e um rapaz, um ciclista de Sapopemba entrou na página do Bike Zona Sul e mandou uma mensagem, e uma menina disse: tem um cara

aqui da Zona Leste, você não é da zona leste? O cara tinha sofrido uma agressão, um cara o fechou, desceu do carro e deu um murro na cara dele. Aí a Carla disse: vocês precisam se organizar na Leste para essas coisas. Foi aí que surgiu o Bike Zona Leste, um coletivo de ciclistas que surgiu lá.(Entrevista com Magrão. Cadernos de Campo, 2019).

Magrão, apesar de ter sido mencionado por vários outros interlocutores, é enfático em dizer que não é “exemplo de ciclista”, que “pedala muito pouco”, e que hoje, sua rotina de trabalho como professor estadual, em uma escola de bairro, 5 minutos de distância da sua casa, torna os desafios de mobilidade em sua rotina bem menores. Fez questão de afirmar, que existem ciclistas que fazem trajetos mais longos, às vezes até o centro: “eu acho que tem muitas pessoas que pedalam todo dia, vem do centro, esses sim sentem na pele toda a dificuldade”. Ainda assim, Magrão é presença assídua em audiências públicas, em bicicletadas e encontros de ciclistas. Pude vê-lo em diversas situações de campo e em todas as audiências realizadas na região Leste, no ano de 2019.

Magrão me apresentou seu amigo, o professor Eduardo, que estava indo pela primeira vez a uma bicicletada. Em nossa conversa ele relatou experiência próxima a de Magrão. Cresceu no bairro do Itaquera, na COHAB 2. Em sua infância conta que uma das suas atividades diárias eram pedalar com as outras crianças do bairro e conhecer os arredores: “A gente sentia uma vitória quando começou a sair na rua e andar aquele monte de criança do prédio, igual louco, sem entender o que estava fazendo”. Contudo, ele descreve que na adolescência esse interesse pela bicicleta foi se perdendo, até ser abandonado, quando ele começou a trabalhar e a usar o transporte público. Depois de um tempo comprou um carro e foi somente após muitos anos como professor, condição que exigia grandes travessias pela cidade, que ele começou a pensar na bicicleta como um possível modal para realizar seus trajetos diários, integrando o pedalar com o uso do trem:

Eu usava dois ônibus para chegar no trabalho, hoje dou aula perto de casa. Mas na verdade eu fiquei um bom tempo dando aula distante, 40 km de casa. É muito complicado fazer essa distância de bicicleta. Eu tinha até um plano. Consegui fazer isso às vezes, de manhã, saía 9 horas, perto da Vila Leopoldina e conseguia pegar o trem. Agora está mais fácil. Essa distância de 40 km eu enfrentei durante muito tempo com carro. E isso me deixava muito mal, enfrentava muito trânsito, era muito esquisito. E a alternativa de modal era o trem, e a bicicleta só agora, porque a distância está mais curta, então fica mais fácil fazer o trajeto. Quer dizer, fácil entre aspas.(Entrevista com Eduardo. Cadernos de Campo, 2019).

Eduardo também relata que, quando começou a pedalar também começou a se interessar pelas questões políticas, percebeu melhor como é difícil pedalar na periferia e aí, conversando com seu amigo Magrão, resolveu começar a ir nas audiências. Na ocasião que conheci Eduardo, ele parecia empolgado e também um pouco deslocado na concentração da bicicletada, mas aos poucos foi se integrando aos demais ciclistas presentes. Ele foi enfático em apontar como sua perspectiva sobre a cidade se alterou a partir do momento em que ele começou a pedalar para realizar seus trajetos diários:

Você tem essa visão da cidade diferente. Você vai parar, toma uma água, tira uma foto, traz alguma coisa diferente. Até mesmo o movimento traz esse olhar. Sobre a velocidade, na Radial Leste o limite é de 50 km/h, você está andando de bicicleta a 15, 12, né? Bem menor, daí você consegue observar mais a cidade. (Entrevista com Magrão. Cadernos de Campo, 2019).

A afirmação de Eduardo de que o “movimento traz esse olhar” agrega um conjunto de sentidos sobre a experiência de pedalar. Um olhar que pode ser tanto da percepção de espaços desconhecidos, antes imperceptíveis de dentro de um ônibus ou carro, quanto uma percepção sobre a política da cidade, que nos trajetos e trajetórias desses atores aparece como desdobramentos desse mover-se com sua bicicleta.

### **Eu vim de bicicleta! Ninguém acreditou!**

Por sua vez, entre as trajetórias com as quais tive contato e que me foram relatadas durante o período de campo, a de Vanessa foi uma das que mais sugeriu propostas sobre a constituição desse olhar para a cidade. Vanessa é uma mulher de cerca de 30 anos, moradora da Penha, Zona Leste de São Paulo. Quando conversei com ela pela primeira vez, realizava um trajeto diário de 44 km (duas viagens de 22 km) da sua casa até seu local de trabalho, no bairro de Santo Amaro, Zona Norte da cidade.

O contato de Vanessa com a bicicleta se aproxima em muitos pontos das trajetórias narradas por outros interlocutores e interlocutoras da pesquisa. Contudo, a maneira como ela construiu as etapas dessa transformação em seu modo de vida, de forma gradual, mas ao mesmo tempo radical, tornam sua experiência emblemática e permitem pensar na maneira como a cidade se coloca como impossível a depender da maneira como o ator se move pelos seus caminhos. Vanessa nasceu na cidade de São Paulo (onde sempre residiu), em uma família pobre da Zona Leste da capital. Assim

como a maior parte dos atores com os quais conversei, sua relação com a bicicleta começou na infância:

Minha relação com a bike começou na infância, com o meu pai. Meu pai nunca teve automóvel. Ele nunca se interessou. Ele sempre teve bicicleta, minha mãe também. Então nem meu pai, nem minha mãe tiraram carta, nunca se interessaram e sempre usaram bicicleta para me levar à escola. Aqui em São Paulo mesmo. Eu brinco, porque é papai *roots*, porque pedalava e pedala até hoje de sandália franciscana, sem capacete, sem uniforme, pegava já a Radial. Ele é vivo e utiliza até hoje para tudo. Só que assim, a gente não tinha muitas condições de ter uma bicicleta na infância. A gente teve uma infância muito pobre (Entrevista com Vanessa. Cadernos de Campo, 2019).

Em sua casa, durante sua infância, a bicicleta foi descrita como o principal modal utilizado pelos seus pais para realizarem as tarefas e trajetos diários. A situação financeira da família impossibilitou que ela e seus irmãos tivessem acesso ao “brinquedo” na infância, que no seu caso era muito mais um “meio de transporte”. Seu pai, segundo ela, até os dias de hoje ainda pratica essa forma “roots” de se locomover pela cidade, com sua antiga bicicleta, sem maiores equipamentos de segurança. Ela descreve que aos 20 anos, após se separar do marido, comprou uma bicicleta com o intuito de praticar uma modalidade esportiva, mas logo se dissuadiu, diante de uma primeira experiência frustrante.

A minha primeira bicicleta eu fui comprar com vinte anos, mas eu já tinha carro. Eu queria praticar um esporte. Eu me casei aos 18 e tive minha primeira separação aos 20 anos. E quando você se separa quer se meter com alguma coisa. E decidi comprar uma bicicleta. Mas eu nunca tinha visto São Paulo como uma cidade para se andar de bicicleta. Você associa bicicleta a parques, ir até um parque, e como vai colocar a bicicleta em um carro? Eu ia pela calçada, totalmente inviável. Eu não associava que você poderia andar na rua. Então, a primeira vez que fui testar a bicicleta foi na cidade de Socorro e lá só tem morro. Não tenha dúvida que eu detestei a bicicleta. (Entrevista com Vanessa. Cadernos de Campo, 2019).

Nem como prática esportiva, nem como transporte, a bicicleta ficou encostada. Na época, passou a utilizar o carro para se locomover até seu trabalho e permaneceu essa noção de que pedalar na rua seria algo impensável. Morava na Zona Leste e trabalhava no Brooklin e decidiu se mudar para mais perto, indo para a Zona Sul, o que reduziu o trajeto para 11 km. Ainda assim, Vanessa narrou que permanecia muito tempo no

trânsito, parada em congestionamentos: “Já naquela região ir trabalhar de carro era totalmente inviável, e isso me deixava completamente indignada, porque como pode você passar tanto tempo dentro do carro, mais do que no trabalho, às vezes”.

Conforme Vanessa me contou, o primeiro “estalo” que gerou sua mudança de concepção sobre a bicicleta se deu justamente em um congestionamento. Parada no trânsito, já tarde da noite, viu um grupo muito grande de ciclistas passar pelos carros parados:

E teve um dia em que eu parei e vi um pedal noturno, eu nunca tinha visto isso na vida. Aquele Pedal Paulista, tinha umas 150 pessoas. Eu parada no trânsito, umas dez horas da noite, e aquele grupo de ciclista não parava mais de passar, e eu pensei: Meu Deus, as pessoas fazem isso? (Entrevista com Vanessa. Cadernos de Campo, 2019).

Nesse mesmo dia ela questionou um dos ciclistas que passava, pegou informações sobre o grupo e logo passou a participar dos trajetos noturnos. Além disso, essas novas amizades levaram Vanessa a se tornar uma praticante costuma do ciclismo e das longas viagens, o que ela definiu como um “pedal contemplativo”: “(...) para mim, a bicicleta é uma forma contemplativa, mais do que qualquer outro esporte, você consegue contemplar tanto a paisagem quanto a cidade”. Contudo, até aquele momento, sua contemplação estava voltada às paisagens dos trajetos pelos campos, matas e florestas: “meu objetivo não era andar na cidade”.

Inicialmente pedalar era uma prática esportiva, uma atividade fora das rotinas dos seus trajetos diários da casa ao trabalho. A maneira como Vanessa descreve esses momentos de contato e descoberta os colocam também como transformações pessoais em seu modo de vida. Porém, o mais emblemático deles, narrado por ela com entusiasmo, foi a situação que a levou, definitivamente, a adotar a bicicleta como uma parceira do seu mover-se pela cidade diariamente, acarretando um conjunto de outras mudanças fundamentais no seu modo de viver e pensar a cidade:

Teve um dia que eu fui sair do meu prédio e fiquei mais ou menos uns 15 minutos parada no portão. Não dava para sair, não tinha carro quebrado, não tinha nada, não era farol. Aí parada, pensando, eu falei assim: eu tenho uma bicicleta lá dentro, eu já faço um pedal noturno, eu já viajo de final de semana, o que está faltando para eu pegar essa bicicleta e ir trabalhar: o medo! Eu voltei, eu guardei o carro, eu peguei a bicicleta. Tremendo de medo, mas eu fui. Esse dia eu levei mais ou menos uns 50 minutos para chegar,



mas foi incrível. Eu cheguei ao trabalho toda suada: Eu vim de bicicleta! Ninguém acreditou, nem eu tinha acreditado. (Entrevista com Vanessa. Cadernos de Campo, 2019)

O medo de colocar a bicicleta na rua, descrito por ela, pode parecer algo impensável diante da rotina de uma ciclista que pedala parte do seu longo trajeto diário pela Radial Leste, considerada uma das vias mais perigosas, por ciclistas que rumam da Zona Leste até o centro. Em várias situações de audiências e de conversas com ciclistas, pude escutar relatos sobre os desafios de pedalar pela Radial e Vanessa, com certa naturalidade, relatou como se acostumou e como poucas vezes se viu em situações de ameaça ou medo em seus trajetos diários.

Vanessa apontou que antes via o ciclismo como uma prática esportiva ou de lazer, adequada apenas ao seu tempo livre. Foi a partir daquele dia fatídico que passou a utilizar a bicicleta como seu modal de transporte. O inviável e o impensável se tornaram possíveis, e uma nova experiência da cidade emergiu desse pedalar. Vendeu seu carro e hoje utiliza as redes sociais para divulgar sua experiência como mulher ciclista, que pedala 44 km por dia, faz compras, leva o filho pequeno à escola e ainda consegue chegar pontualmente em seu trabalho. Ela defende que sua rotina foi transformada e também a sua perspectiva sobre a cidade:

Eu comecei a conhecer São Paulo depois que eu passei a utilizar a bicicleta como meio de transporte. Eu comecei a perceber a falta de estrutura que a gente tem tanto para carro, quanto para bicicleta, como para cadeirante, como para pedestre... Que isso você não sente quando você é motorista só. E na bicicleta você sente muito e você também repara nas belezas de São Paulo. Torna-se um pedal contemplativo. Você passa a ter muito mais amor pela cidade que você odiava. Eu não conhecia nada e tem muita coisa que eu ainda não conheço. (Entrevista com Vanessa. Cadernos de Campo, 2019).

Essa percepção sobre a cidade, da configuração dos espaços de acesso e mobilidade, que para Vanessa estaria atrelada à sua experiência de pedalar diariamente, em contraposição a uma outra percepção (ou falta dela) gerada pela experiência de motorista, não só lhe permitiu esse “pedal contemplativo”, como, ao seu modo, também a levou a se preocupar com os rumos das transformações dos espaços urbanos. Foi ativa na participação dos workshops realizados pela CET em 2018, como uma das representantes dos ciclistas. Ocasão na qual foram sugeridos trechos a receberem ciclovias e que serviram de base para a confecção do Plano Cicloviário de São Paulo,

discutido nas audiências públicas no decorrer do ano de 2019. Além disso, Vanessa pôde ser vista frequentemente como protagonista de reportagens, tanto da mídia independente quanto das mais tradicionais, como também já foi convidada por empresas fabricantes de bicicletas para ministrar palestras sobre como pedalar na cidade de São Paulo

### **Isso é violento! Isso não é justo!**

Enquanto entre alguns, denominar-se cicloativista parece ser questão reticente, da qual se esquivam, entre outros, o cicloativismo e a *bike advocacy* aparecem como práticas explícitas e bem definidas. Ao conversar com Aline Cavalcanti, uma das diretoras (diretora de participação) da Ciclocidade, enveredamos tanto por questões ligadas à atuação da Associação, quanto a sua trajetória como ciclista. Ela contou que passou a maior parte de sua vida na cidade de Aracaju, onde cresceu e estudou, formando-se em Jornalismo na Universidade Federal de Sergipe. Ela diz que sempre se sentiu deslocada em sua cidade e na faculdade já tinha como referência de estudo e trabalho a cidade de São Paulo. Lá era motorista e passageira de ônibus, ciclista apenas em passeios eventuais no bairro onde morava. Sua vinda para a capital paulista se deu em 2008, para cursar uma pós-graduação na PUC Perdizes junto com outros colegas.

Na época da faculdade eu não tinha o perfil do ciclista, eu usava muito ônibus, sempre trazia elementos do transporte público, usava carro também, a bicicleta eventualmente usava no bairro, mas absolutamente não tinha qualquer questão política atrás disso, ou qualquer problematização política em torno dela. (...) Eu vim para São Paulo e minha pós ia ser na PUC Perdizes. A gente não conhecia nada, aí começamos a procurar apartamento perto da PUC. Nós encontramos um apartamento e viemos. Quando faltava um mês para começar as aulas, a PUC solta uma nota que ia mudar o Campus para a Consolação. Ficamos desesperados, porque a gente pensou: viemos para esse bairro. Para mim, na época, Consolação era o ABC Paulista, sei lá, não fazia ideia de onde era a Consolação. Eu fiquei desesperada, porque eu pensei: preciso reorganizar tudo. Porque a gente está longe, ferrou. A memória de São Paulo era assim: tenho que pegar quatro trens e oito ônibus, e aí ferrou. Fomos ver onde ficava o Campus Consolação e era razoavelmente perto de ônibus, porque a gente não tinha trazido carro nem nada. E de ônibus custava uma hora e meia. E foi essa a nossa vida, uma hora e meio de ônibus, Aeroporto-Perdizes, saía de Perdizes ia para a Consolação. (Entrevista com Aline. Cadernos de Campo, 2020).

Aline relata que sua concepção sobre São Paulo e as distâncias entre os lugares era de uma cidade gigantesca, na qual todo trajeto seria uma viagem. E de fato, mesmo o trajeto relativamente curto entre sua casa e a faculdade passou a levar uma hora e meia de ônibus. Foi a partir dessas dificuldades e de uma experiência muito diferente de cidade, comparada com sua rotina em Aracaju, que Aline afirma que começou a se esforçar para “conhecer São Paulo”, prestando mais atenção ao seu trajeto, mesmo quando no ônibus ou metrô. Ainda assim, o que é descrito como um momento de virada desse olhar e de sua experiência como cidadina é quando ela resolveu realizar esses trajetos diários a pé e de bicicleta:

E em algum momento dessa jornada, entrou um projeto da Porto Seguro, chamado Estapar, que eram umas bicicletinhas tipo do Itaú, mas que ficavam dentro dos estacionamentos da Porto Seguro. Acho que foi final de 2008 e início de 2009. Eu comecei a pegar as bicicletinhas e ir, da Barra Funda, que era perto da minha casa, até a Consolação, porque daí eu fui descobrindo que era perto, 6 km, e aos finais de semana eu usava a bicicleta para ir pelo Minhocão. Eu tenho um afeto muito grande pelo Minhocão, apesar de toda crítica, todo o debate em torno dele, se vai demolir, construir um parque, deixar como está... Foi a via que me mostrou que a Consolação, que era meu caminho, era ao lado da minha casa. Eu me lembro quando eu fiz a primeira vez da Barra Funda à Consolação, 3 km pelo Minhocão e me senti, caramba, venci São Paulo. Óbvio que é uma escala muito menor, mas foi minha sensação como uma nordestina, que morava numa das menores Capitais do Brasil, que tinha 500 mil habitantes. Estar num bairro como o de Perdizes em São Paulo, era um mundo para mim. Completamente fora da minha escala. Aí, quando cheguei na Consolação pensei, já consigo andar em São Paulo, não vou mais andar de ônibus. E comecei a fazer a pé também porque sabia que o Minhocão era aberto para carros nos dias de semana, e não daria para fazer esse caminho por ele. E aí comecei a fazer esse caminho da minha casa a pé, cruzava o Pacaembu, ia pela FAAP, por dentro de Higienópolis e caiu na Consolação. Fiz isso a pé durante muito tempo, dava mais ou menos uma hora que era o tempo do ônibus. (Entrevista com Aline. Cadernos de Campo, 2020).

O caminho que Aline relata, que traçou de estudante de jornalismo, ciclista eventual até o cicloativismo, como integrante de um dos coletivos mais atuantes nas questões de mobilidade da cidade de São Paulo, passa por acontecimentos de 2009. A morte da ciclista Márcia Prado, ao ser atropelada por um ônibus em um dos trechos da av. Paulista, repercutiu entre os ciclistas, gerou um conjunto de manifestações que alcançaram visibilidade nas mídias, uma indignação que foi relatada por outros

interlocutores, que na época já se envolviam com o cicloativismo em São Paulo. Segundo Aline, ela ainda não possuía muito contato com os coletivos de ciclistas, pedalava sozinha e a morte de Márcia teria gerado a sua aproximação:

Início de 2009 ocorreu a morte da Márcia Prado, que era uma cicloativista. Ela morreu no início de janeiro de 2009. Eu já estava usando a bicicleta, mas eu não estava conectada com o cicloativismo, não estava conectada com a bicicletada, com esse pessoal. Eu usava nesse rolê de descoberta da cidade, indo para a faculdade. E quando a morte da Márcia Prado aconteceu, que ganhou jornais, tv e tudo mais, naturalmente na faculdade os professores todos me perguntavam, se eu sabia quem ela era, para eu ir atrás dessa história e desse pessoal, que ninguém conhecia esse pessoal. E de fato, a bicicleta ganhou uma escala muito grande na cidade. Enquanto eu me sentia como a única a usar a bicicleta na cidade, de repente eu descobri que existia um movimento gigante se manifestando nas ruas. Para mim foi uma super descoberta e foi por causa da Márcia Prado, basicamente. Eu fui na manifestação, na marcha fúnebre, na instalação da *ghost bike*, mas eu estava ali sem conhecer ninguém, mas me emocionei. (Entrevista com Aline. Cadernos de Campo, 2020).

Diante de uma tragédia compartilhada, Aline afirma que se aproximou de coletivos que já se organizavam na cidade. Em suas palavras, ela tinha “encontrado sua galera”, “gente louca” como ela, que usava a bicicleta no dia a dia, ainda que tivesse sido em uma situação de morte e revolta. A partir de então, ela relata que passou a se envolver nos debates e nas manifestações, comprou sua primeira bicicleta, até então utilizava bikes compartilhadas, e canalizou sua insatisfação e revolta geradas pela morte de uma ciclista para se envolver ainda mais nas questões sobre mobilidade.

(...) naquele momento eu senti um ódio e eu canalizei esse ódio: eu preciso fazer alguma coisa, eu não posso permitir que mais mulheres não tenham esse direito de usar a bicicleta e andar a pé, por fatores externos a ela: pelo machismo, pela violência, pelo carrocentrismo. Isso é violento, isso não é justo.

A minha vibração naquele momento era, vou pegar esse ódio, essa raiva de São Paulo, que estou nesse momento, e vou fazer alguma coisa para melhorar. E ali eu conheci a bicicletada, conheci as pessoas que faziam a massa crítica, que organizavam os grupos online, comprei a minha primeira bicicleta nessa época, isso já devia ser abril ou maio de 2009, um ano depois que eu já estava em São Paulo. (Entrevista com Aline. Cadernos de Campo, 2020).

O engajamento de Aline na produção de novas associações, na construção de alianças com outras ciclistas, no envolvimento no debate coletivo sobre as ciclovias e a

segurança dos ciclistas em São Paulo, fez com que ela também encontrasse outras mulheres, e juntas fomentassem a elaboração de mais coletivos e associações voltados a discutir e dar visibilidade às mulheres ciclistas. Esse contexto relatado por Aline é um momento de efervescência dos coletivos, no qual surgem aqueles que se tornarão os mais visíveis nos próximos anos e no decorrer da década seguinte. Além dos próprios coletivos, também são levantados por Aline esses pontos de conexão entre a bicicleta e outras pautas, como a própria questão do feminismo:

Eu comecei a me envolver não só como jornalista, acadêmica, mas comecei a promover o movimento, comecei a contribuir para o movimento da bicicleta. Trabalhar, porque meu primeiro dinheiro aqui São Paulo veio por conta dos passeios ciclísticos, mas também fazendo matéria para jornais: Revista Bicicleta, Go Outside, algumas mídias especializadas começaram a me procurar para escrever, por eu ser jornalista e escrever sobre bike e ativismo. Nessa época surgem as Pedalinas, que eu ajudei a fundar, um grupo de mulheres que trazem a questão do feminismo: não é só mobilidade, não é só mulher bicicleta e esporte, mas o uso da cidade, é política, tem um aspecto mais político. Surge o Bike Anjo também, é um momento muito, muito produtivo, muito inspirador da bicicleta e do cicloativismo em São Paulo. Em 2009, que é quando surge inclusive, a Ciclocidade, que nasce em novembro de 2009, no final desse ano. (Entrevista com Aline. Cadernos de Campo, 2020).

Seguir a narrativa de Aline sobre sua experiência cidadina leva a uma suposta saturação das associações, da perspectiva de uma análise que queira decompor e compartimentar os caminhos e as associações que ela descreve com desenvoltura, costurando os sentidos das suas experiências. Assim como outros interlocutores, ela descreve como a bicicleta foi mediadora de um conjunto de associações, que levaram a estudante de jornalismo, recém-chegada na cidade, a uma posição de destaque em uma controvérsia que se aquecia e que geraria transformações nos espaços urbanos, trazendo à tona um intenso debate sobre as mobilidades em São Paulo.

Foram incontáveis as situações nas quais pude presenciar Aline debatendo com autoridades municipais, compondo mesas de audiências públicas, apresentando-se em eventos como representante da Ciclocidade ou mesmo como integrante da Câmara Temática de Bicicleta. Sem que esses sejam pontos de chegada de uma trajetória iniciada com suas investidas na cidade por meio da bicicleta, são continuidades de uma concepção do urbano potencializadas pela experiência de pedalar, que como ela diz, “não é só mobilidade”, mas política e um conjunto de outras coisas.

Outro interlocutor, Flávio Soares, que no período em que essa pesquisa se realizou ocupava uma função na diretoria da Ciclocidade, voltada à área de pesquisa, também descreveu sua experiência de entrada no debate sobre as mobilidades em São Paulo a partir da bicicleta. Nascido em São Paulo, aponta que só foi começar a usar a bicicleta em seus trajetos diários quando entrou na faculdade. Nesse tempo, estabeleceu contato com colegas que também pedalavam e que se envolviam nos debates sobre mobilidade urbana em São Paulo, entre eles Thiago Benichio, um dos fundadores da Ciclocidade. Flávio aponta que foi sua experiência de pedalar que lhe permitiu estabelecer novas concepções sobre os problemas urbanos, e o aproximou desses outros atores que a partir da bicicleta passaram a levantar um conjunto de outras pautas sobre a cidade:

Foi aí que eu entendi que existia uma visão de cidade, que dialoga com o urbanismo, com a cidade que a gente quer. Eu nunca tinha parado para pensar que a bicicleta tinha o poder de trazer uma narrativa da cidade. A bicicleta é capaz de fazer isso. Na perspectiva política. Tem uma visão de cidade que a bicicleta tem um papel importante. Quando eu ia a pé para o colégio se eu tivesse uma bicicleta seria diferente. (Entrevista com Flávio. Cadernos de Campo, 2020).

Como ele descreveu, a partir do momento que se envolveu nos debates e integrou coletivos ligados à bicicleta em São Paulo, passou a fazer parte de um “ecossistema”, uma relação “simbiótica” entre diferentes indivíduos e coletivos, nos quais ele circula, e hoje contribui, principalmente realizando a análise e abertura de dados sobre acidentes de trânsito e contagem de ciclistas compilados pela CET. Seu trabalho, junto com o de outros atores, reverbera e se espalha pela rede da controvérsia. Por mais de uma vez pude escutar de ciclistas em audiências públicas a menção aos dados e pesquisas realizados pela Ciclocidade, utilizados como fundamentação para suas reivindicações: às vezes pontuais, sobre a importância de um determinado trecho de ciclovia; às vezes de escalas conceituais, na denúncia da violência do trânsito, da falta de espaços para ciclistas e sobre o modelo de cidade hegemônico em São Paulo.

Sobre essa “simbiose” apontada por Flávio, um “ecossistema”, ele mesmo faz questão de salientar que envolve uma gama heterogênea de atores, que em comum pedalam, mas que discordam em muitas coisas. Os desdobramentos dessas associações permitem que o ex-universitário, ciclista, que aprendeu a dirigir aos 32 anos de idade e afirma nem saber tirar um carro da garagem, possa auxiliar na produção e difusão de enunciados que circulam entre atores e são apropriados por eles em diferentes situações

da controvérsia instituída. Como ele mesmo afirmou: “nunca tinha parado para pensar que a bicicleta tinha o poder de trazer uma narrativa da cidade”, uma “visão”, que aparentemente circula e é compartilhada por ciclistas de diferentes perfis e trajetórias.

## **Ciclomobilidade**

Em 2016, a Ciclocidade em parceria com a ONG Transporte Ativo disponibilizou os resultados de uma pesquisa intitulada “Perfil de quem usa a bicicleta na cidade de São Paulo”<sup>55</sup>. Além do relatório detalhado, os dados brutos coletados foram disponibilizados no site da Associação, seguindo suas práticas comuns de disponibilizar os dados coletados pelas suas próprias pesquisas e abrir os dados de pesquisas realizadas por outras associações ou setores do poder público. Nesse estudo, entre indicadores socioeconômicos e geográficos, o que sobressaiu foi o fato de a metodologia aplicada priorizar ciclistas em “bicicletas públicas” (aquelas disponíveis nos sistemas de compartilhamento, que na época eram o BikeSampa e o CicloSampa) e, ainda assim, 97% dos entrevistados estarem com suas bicicletas “privadas” (CICLOCIDADE, 2016, p. 13). Outros indicadores apontaram para um perfil de ciclistas majoritário na faixa entre os 25 e 44 anos (67%: sendo 39% de 25 a 34, e 28% de 35 a 44), sendo 86% identificados como homens. Em relação à escolaridade, a maior parte teria o ensino médio (44%) e outra faixa relevante o ensino superior (30%), perfil que se altera quando o ciclista reside em regiões periféricas da cidade, ou seja, quanto mais longe do centro, menor o nível de escolarização. Além disso, outro dado que chamou a atenção na pesquisa apresentada foi a renda desses ciclistas: 27% deles na faixa entre 1 e 2 salários mínimos, seguidos de 19% na faixa de 2 a 3 e 13% de 3 a 5. Uma faixa de renda diversificada, mas que tem 46% do recorte da pesquisa entre as classes E e D.<sup>56</sup>

São dados que dão pistas sobre o perfil socioeconômico dos ciclistas paulistanos, permitem abrir um questionamento sobre algumas das afirmações que pude ouvir durante a pesquisa, de que em São Paulo, ciclistas seriam majoritariamente pessoas de classe média, intelectualizadas, interessadas em adotar estilos de vida alternativos. Estigmatizações, que apesar de poderem corresponder a alguns dos interlocutores com

---

<sup>55</sup>O Relatório, assim como a apresentação e os dados brutos da pesquisa podem ser acessados no site da Ciclocidade, disponível em: <https://www.ciclocidade.org.br/noticias/809-pesquisa-perfil-de-quem-usa-bicicleta-na-cidade-de-sao-paulo-relatorio-completo>. Acesso em: 22/03/2021.

<sup>56</sup>De acordo com a tabela definida pela Fundação Getúlio Vargas. Disponível em: <https://cps.fgv.br/qual-faixa-de-renda-familiar-das-classes>. Consultado em 03/05/2021.

os quais manteve proximidade, são elaboradas para tentar distanciar as reivindicações desses atores de questões supostamente mais relevantes e abrangentes sobre as mobilidades urbanas. Outro dado, sobre as rotinas, também corrobora com essa questão. Em pesquisa publicada pelo Labmob<sup>57</sup> em 2018, os resultados indicaram que 90% das viagens realizadas por bicicletas na cidade de São Paulo seriam aquelas da casa para o trabalho<sup>58</sup>.

Antes de querer partir para uma análise aprofundada de dados quantitativos para comprovar a heterogeneidade que a observação etnográfica encontrou no campo, trazer esses dados serve um pouco para reproduzir justamente algumas das táticas dos atores, nas diferentes situações de interlocução, principalmente nas audiências públicas descritas mais à frente. As experiências cotidianas de pedalar pela cidade, realizando trajetos da casa ao trabalho, para cumprir tarefas corriqueiras do dia a dia, ou até mesmo para o lazer, são frequentemente relatadas e complementadas por dados de pesquisas, como essas apresentadas acima.

Aparentemente o ocupar em movimento se torna instrumento de ação política, mas também de reivindicação de um modo de viver cidadão, da emergência de uma experiência urbana e de uma cidade supostamente invisível aos olhos de outros que se movem de maneira diferente. São produzidas associações que se multiplicam e se complexificam, tanto entre pessoas que passam a se conhecer e se reconhecer na cidade, quanto entre atores, que ao se associarem às suas bicicletas, passam a atuar de forma contundente na reivindicação de visibilidade e protagonismo no futuro da cidade. Ciclistas produzem dados, abrem dados, ajudam, mostram-se preocupados com os problemas urbanos. Ao pedalar conseguem ampliar seus horizontes de atuação, ou mesmo terem acesso a experiências de lazer, alianças e amizades que antes afirmaram não ter alcançado.

A bicicleta aparece como algo que leva a muitas outras coisas, não só um objeto (um artefato técnico, um não-humano) mas uma mediadora de experiências, uma parceira por meio da qual é possível conhecer outros lugares e outras pessoas. Como pude ouvir de um dos interlocutores da pesquisa: “a bicicleta me apresentou muita coisa e muita gente”, uma expressão que se aproxima dos muitos relatos descritos até aqui.

---

<sup>57</sup>Laboratório de Mobilidade Sustentável.

<sup>58</sup> Disponível em [https://d48dfd69-7d3d-4433-9cfa-77df92702958.filesusr.com/ugd/371d4f\\_9477a38daa98469389e3185a0dc1d621.pdf](https://d48dfd69-7d3d-4433-9cfa-77df92702958.filesusr.com/ugd/371d4f_9477a38daa98469389e3185a0dc1d621.pdf). Acesso em 23/03/2021.



Além disso, pedalar, essa prática que resulta da associação entre esses humanos e suas bicicletas é traduzida em um engajamento, resultado de experiências específicas, que são apontadas como diferentes daquelas do pedestre, do motorista ou do passageiro do transporte público paulistano. O fazer-cidade (AGIER, 2015), que se estabelece na relação cotidiana das associações, trocas e conflitos, se desloca para os termos de uma política urbana, que pode ser tratada como micro, mas que vai interpelar os atores nos centros de poder decisório.

As trajetórias descritas nesse capítulo não buscam estabelecer o perfil dos ciclistas paulistanos, mas evidenciar certas regularidades nos relatos coletados em campo, que apontam para concepções sobre as mobilidades como produtoras de modos de vida específicos e de olhares sobre os espaços urbanos. A afirmação recorrente desses atores sobre uma cidade “voltada para os carros” corrobora com os posicionamentos de diversos pesquisadores sobre questão da mobilidade urbana em São Paulo. A “automotização”, a “motorização” da matriz de transporte, ou a constituição de uma “automobilidade”, possuem paralelos possíveis com as descrições de tais experiências cotidianas, quando não são mencionadas/denunciadas de maneira explícita e taxativa.

Ao mesmo tempo, pode-se identificar uma oposição entre essa experiência de pedalar e outras experiências de mobilidade, como dirigir, caminhar ou ser um passageiro. Ao retomarmos a afirmação de Urry e Sheller (2006) de que as mobilidades, e especificamente a automobilidade, produziram modos de habitar os espaços e conceber os sentidos do movimento, um “habitar em movimento” (*dwelling in motion*), pode-se estabelecer paralelos com essa experiência de pedalar. Diversa, como os próprios atores apontam, mas com os mesmos potenciais de se desdobrar em modos de viver e habitar, ainda que seja em espaços historicamente projetados e pensados para outros modais. É um habitar em movimento que também possui uma dimensão projetiva, quando se desdobra nesses enunciados sobre os espaços nos quais transitam.

Tim Ingold (2002) vai propor um debate sobre as noções de construir (*build*) e habitar (*dwelling*) ao refletir sobre as relações entre seres vivos e seus ambientes. Segundo o autor existe no pensamento ocidental a proeminência de uma concepção sobre as atividades humanas, de que a percepção reconstruiria o mundo na mente antes de assumir um compromisso com o próprio ambiente (*environment*), definida por ele como “*building perspective*”: o mundo seria construído antes de ser vivido ou habitado (*dwell*). Em contraposição, Ingold defende que, independentemente se a construção se dá materialmente ou em uma dimensão imaginativa, ela só se produz relacionada a

determinado contexto e relações de engajamento no mundo que cerca os seres. É por habitar que os seres humanos constroem, idealizam, projetam e desenham uma futura construção. Sob a influência da fenomenologia de Heidegger e Merleau-Ponty, Ingold afirma que a vida é um processo de relação dos seres com o mundo, por isso, ao debater práticas de ocupar e construir, Ingold aponta para a resistência de uma perspectiva do habitar, que orienta essa vida no mundo: “(...) uma perspectiva do habitar atribui a geração da forma àqueles mesmos processos cuja criatividade é negada pela perspectiva que vê em todas as formas a realização concreta de uma solução intelectual para um problema de design” (INGOLD, 2002, p. 186)<sup>59</sup>.

Tais reflexões permitem aproximações com as afirmações de um habitar em movimento, que apontam para uma dimensão projetiva, que parte dessas experiências de movimento para elaborar percepções sobre o ambiente no qual estão engajadas. Ou seja, pedalar em um ambiente construído para outras práticas e mobilidades pode gerar percepções sobre esses espaços, olhares sobre o ambiente, mas também se desdobrar em proposições de construção e transformação. O habitar em movimento, nos espaços de uma automobilidade consolidada, pode ser elemento de produção de uma ciclomobilidade, que não é somente movimento físico pelos espaços, mas sentidos e associações que se desdobram dessas práticas (CRESSWELL, 2006).

Refiro-me aqui à ciclomobilidade por ser um termo empregado por associações e coletivos de ciclistas, assim como por interlocutores em suas falas. Por sua vez, Peter Cox (2019) vai propor o termo “vélo-mobility”, justamente para defender uma abordagem que parte das reflexões dos autores do NPM sobre a automobilidade e revele de que modo a mobilidade por bicicleta pode ser reveladora da constituição de modos de vida e de proposições políticas sobre a cidade. Para Cox, essa mobilidade por bicicleta associa-se a elementos diversos: “os emaranhados de materiais, os significados e as competências que compõem algumas das práticas das mobilidades ciclísticas” (2019, p. 12)<sup>60</sup>. A vélo-mobility/velomobilidade, portanto, ao ser tratada como uma escolha de se mover em contextos nos quais o paradigma da automobilidade impera, não pode ser reduzida apenas a uma forma tática, adaptativa e acomodativa, pois revela propostas transformadoras que podem estar na garupa desses atores. Ou seja, existe uma

---

<sup>59</sup> No original: “(...) a dwelling perspective ascribes the generation of form to those very processes whose creativity is denied by that perspective which sees in every form the concrete realization of an intellectual solution to a design problem”.

<sup>60</sup> No original: “(...) the entanglements of materials, the meanings and the competencies that comprise some of the practices of cycling mobilities”.

dimensão dessa mobilidade que produz sentidos sobre o habitar e também sobre o próprio engajamento desses atores no mundo.

O viver na cidade como ciclista, para os atores aqui apresentados, é experiência traduzida em termos de um fazer-cidade na dimensão projetiva, mas também cotidiana, que reformula territórios segregados do trânsito da cidade e potencializa experiências e realizações. Em algumas situações ganha ares de sobrevivência, principalmente a partir dos relatos emocionados daqueles que perderam amigos no trânsito, ou se acidentaram e ostentam as marcas produzidas pelo embate diário no trânsito ainda pouco “acalmado” da cidade<sup>61</sup>, mas também reverbera por meio da defesa de modos de vida “mais humanos”, “preocupados” e “conscientes”.

As narrativas da cidade que o pedalar produz (como Flávio definiu) são experiências e enunciados de atores que, de uma forma outra, associam-se aos debates sobre mobilidade em São Paulo, seja pela aproximação aos coletivos e instâncias de decisão, seja pela produção de experiências engajadas na cidade. Nas falas transcritas e analisadas até aqui, surgem menções à Ciclocidade, ao Instituto CicloBr, ao Bike Anjo e vários outros coletivos identificados com determinadas regiões da cidade: Bike Zona Sul, Bike Zona Leste, etc. Além disso, existem certas recorrências relativas aos usos e sentidos da bicicleta e do pedalar, que nas trajetórias de alguns desses ciclistas passaram de prática e brincadeira de criança, ou prática de lazer, a uma forma de se mover cotidianamente. Essa ampliação dos sentidos do pedalar, assim como a constituição de uma ciclomobilidade como bandeira política se relacionam com a maneira como coletivos se formaram na cidade de São Paulo e como a pauta da mobilidade por bicicleta ganhou visibilidade e foi responsável por aquecer uma controvérsia sobre as mobilidades.

A maneira como essa controvérsia das mobilidades se instaurou no contexto paulistano e como promoveu o debate em torno de questões que extrapolam a única questão das ciclovias, pode ser considerado como um momento de rompimento, ao

---

<sup>61</sup>Dados do Infosiga (sistema de gestão de dados sobre acidentes no trânsito do estado de São Paulo) indicaram a triplicação do número de acidentes fatais envolvendo ciclistas no primeiro trimestre de 2019 (comparados com o mesmo período de 2018). Diante desses dados, que em 2018 já apresentavam crescimento em relação a 2017, coletivos de ciclistas passaram a reivindicar mais medidas de engenharia de tráfego para acalmamento do trânsito em várias regiões que não possuem ciclovias. Essa questão será abordada mais à frente, cabe aqui apontar que esses relatos de risco são frequentes nas descrições de muitos ciclistas sobre suas rotinas diárias e a morte uma questão constante, dado que durante essa pesquisa foram inúmeros os casos de ciclistas que morreram no trânsito, gerando a comoção dos coletivos.

menos que não seja estrutural é possível afirmar que fissuras se formaram e nelas, por meio de diferentes táticas, atores conseguiram dar visibilidade a suas demandas e evidenciar formas possíveis de viver e se mover na cidade. Os próprios sentidos sobre a bicicleta entraram em disputa, e os ciclistas, de atores heterogêneos, passaram a ser encarados também como mais um ator do trânsito da cidade, mais um problema para alguns, para outros uma solução para problemas históricos da mobilidade.

Tal percepção de que uma transformação estava em curso me levou a voltar às observações de campo e as preocupações da pesquisa ao mapeamento das ações desses atores. Enquanto a gestão de Haddad, assim como seus opositores tiveram que se ver em diálogo e embate com os ciclistas e suas ciclovias, também a gestão posterior não pôde passar sem levá-los em conta. Aparentemente, o lema: “nenhum km a menos”, iria perseguir setores técnicos da gestão municipal, candidatos, comerciantes, motoristas e passageiros.

Nesse sentido, a necessidade de descrever as experiências do pedalar pela cidade, não se impôs apenas por um pressuposto metodológico da etnografia. Esse olhar de perto e de dentro, das práticas, associações e vivências cotidianas desses atores sistematicamente surgiu nas observações de campo, por meio da atuação desses ciclistas. O problema existente, de conjugar duas dimensões aparentemente distantes, dessa concepção trazida pela noção de rede, que abarcaria esses atores densos, cheios de autoridade, ou cheios de porta vozes, e a experiência da vida urbana, os desafios de se andar de bicicleta, em estruturas pouco amigáveis ao pedalar, não era um problema para os interlocutores da pesquisa. Independente da situação e do interlocutor, o discurso dos defensores das ciclovias é recheado de experiência, do narrar sobre o trajeto e as trajetórias, sobre ser ciclista.

Como foi debatido nos capítulos anteriores, é possível rastrear os movimentos de fazer cidade ao longo do tempo, por meio de um olhar sobre as mobilidades. Os exemplos do início do século, “as ruas do passado” (FREHSE, 2011), seus transeuntes, os motoristas recém-chegados (SÁVIO, 2002), trazem a tentação da *flanerie*, de buscar encontrar nas ruas do presente alguma sobrevivência dos modos de vida supostamente perdidos, ou a emergência de novas experiências do transitar pelo urbano. Ao longo de décadas a cidade metrópole das extensas vias, dos diversos viadutos e dos constantes congestionamentos, permitiu olhar para a mobilidade como um problema de gestão, de projeto, de política e de economia. Uma entrada para debates mais aprofundados sobre desigualdades social, segregação, saúde, meio ambiente e legislação.

Os relatos das trajetórias de se tornar ciclista também se aproximam das trajetórias da bicicleta como mediadora e ator político. A bicicleta mediou a transformação da cidade por meio de uma controvérsia instituída, mas também media a produção de novos atores, constantemente. Perceber o mundo por meio dessa relação entre bicicleta e humano é uma lente sobre a experiência, sobre uma perspectiva do habitar, que também pode ser um habitar em movimento. Ainda, a ampliação da malha cicloviária e do sistema cicloviário como um todo, foi apontada como potencializadora dessas experiências do pedalar, por mais que muitos tenham defendido que suas experiências estariam focadas pelo movimento e pelo pedalar, independentemente da existência de vias e faixas segregadas.

As movimentações de ciclistas em oficinas, audiências públicas e encontros se intensificaram a partir das fissuras surgidas nos mecanismos de atuação política urbana e também na controvérsia gerada pelas ciclovias. Coletivos de constituição e definição heterogêneas assumiram certo protagonismo, como a Associação dos Ciclistas Urbanos de São Paulo (Ciclocidade) e o Instituto CicloBR de Fomento à Mobilidade Sustentável, que buscam organizar as pautas e mobilizar os ciclistas nos momentos mais estratégicos. Contudo, associações entre ciclistas são formadas em todo momento. Novos coletivos surgem e manifestações são organizadas partindo de iniciativas individuais, que são encampadas por mais atores.

Nesse ponto, uma controvérsia que salta aos olhos como uma disputa entre a proposta progressistas de um Prefeito de esquerda, contra instituições e atores conservadores, atados a um consenso de como São Paulo é ou deve ser, passa a ganhar meandros ainda mais complexos, não apontando para cisões entre a política e o cotidiano, mas demonstrando continuidades entre enunciados, práticas táticas e estratégicas.

## Capítulo IV - Nenhum centímetro a menos: da estratégia à tática

Durante o período da pesquisa foram vários os momentos nos quais foi possível observar a interlocução de ciclistas, em coletivos ou não, com os demais atores envolvidos na discussão sobre as ciclovias em São Paulo e outras questões sobre mobilidade. Como já foi mencionado, na gestão de Fernando Haddad, alguns desses canais de debate foram criados e ampliados, ainda que, coletivos organizados, como a Ciclocidade e o CicloBr já estivessem em contato com o poder público, em suas diversas instâncias: Secretária de Transporte, Do Meio Ambiente, SPTrans, CET, etc.

Em conversas com membros da Ciclocidade foi descrito que nas gestões municipais anteriores o contato com a prefeitura se dava por meio da interlocução com a Secretaria do Verde e do Meio Ambiente. Até 2009 as políticas voltadas à ciclomobilidade estavam sob responsabilidade dessa pasta, o que indicava a concepção de que a bicicleta era tratada como uma questão relacionada ao meio ambiente, como prática mais saudável, além de não integrar de forma efetiva as políticas de trânsito e mobilidade da cidade. Sobressaíam noções de sustentabilidade e saúde, ainda que não fossem estendidas até as políticas de mobilidade. Com a migração das bicicletas para a Secretaria de Mobilidade e Transporte, essa interlocução com órgãos mais técnicos, como a CET exigiu ainda mais a atuação desses coletivos. A Ciclocidade deu continuidade ao seu trabalho de *bike advocacy*, mas também de pesquisa e organização dos dados disponibilizados, que passaram a embasar suas demandas.

Os caminhos dos ciclistas e suas bicicletas na política e nos espaços da cidade de São Paulo atravessam tanto as trajetórias desses atores, que descrevem a experiência de passar a pedalar e abandonar o carro como uma mudança fundamental em seus modos de vida, quanto os sentidos das próprias bicicletas e desse pedalar: de prática lazer, brincadeira de criança, opção alternativa e sustentável, à questão de trânsito e da política urbana de mobilidade. Sentidos todos que permanecem e, como já foi demonstrado, no cotidiano do mover-se pelo urbano, indicam o quanto essa associação entre humanos e não-humanos pode trazer à tona uma controvérsia sobre as mobilidades da cidade de São.

Sobre essa questão, em uma conversa, Renata Falzoni afirmou que foi por meio da atuação de coletivos como a Ciclocidade e a entrada de atores que se engajaram no domínio dos dados e das informações, muitas vezes cifradas, que os ciclistas começaram a construir argumentos capazes de infiltrar nos meandros das políticas

municipais. A própria Renata, umas das precursoras do cicloativismo no Brasil, afirmou que essa mudança permitiu que as experiências, os interesses e as necessidades dos ciclistas fossem organizados conceitualmente. Foram traduzidas em argumentos os quais até os setores mais técnicos e burocratizados da prefeitura não podiam mais dar de ombros ou desconsiderar. Falava-se agora a língua da engenharia de tráfego, do planejamento urbano, dos orçamentos públicos, sem deixar de lado as traduções das experiências diárias desses ciclistas.

Foi na gestão de Fernando Haddad que alguns canais de debate foram consolidados, o principal deles a Câmara Temática de Bicicleta, além de um gabinete mais disposto a receber demandas diretamente dos coletivos organizados. Contudo, foi frequente escutar de ciclistas envolvidos com a representação na CTBicicleta e também ligados aos coletivos mais atuantes, que esses canais de interlocução se constituíram de idas e vindas, aquecimentos e esfriamentos. É preciso mencionar, que por meio da Lei 16.738/2017, já na gestão João Dória, foi estabelecida a exigência de audiências públicas para a aprovação de novas ciclovias, com o suposto intuito de ampliar esse debate e dar mais espaço para outros atores interessados, questão que também estabeleceu um novo momento de disputas e embates entre posições, visões e atores.

Denominada “Lei Anticiclovias” quando criada, foi encarada inicialmente como uma tentativa da gestão municipal de barrar a implantação de novas ciclovias e permitir a desativação daquelas existentes. As articulações entre comerciantes locais, vereadores e outros coletivos interessados na retirada de ciclovias aparentemente tinham ao seu dispor um mecanismo de entrada na controvérsia que lhes dava possibilidade de influenciar as decisões da prefeitura, mas também reverter os espaços ocupados pelas ciclovias.

Como será demonstrado, enquanto discussões são feitas na Câmara Temática de Bicicleta, nas quais o Secretário de Mobilidade e Transporte é cobrado pelos representantes dos ciclistas sobre a manutenção e a reinstalação de ciclovias recapeadas, um grupo, durante a noite, vai até o local e repinta a ciclovias apagadas, como ocorreu em março de 2017, na rua Dr. Fausto de Almeida<sup>62</sup>. Em outro caso, enquanto a prefeitura paralisava a instalação de uma ciclovias na Avenida Ricardo Jafet e eram previstos debates inflamados em uma audiência pública, alguns ciclistas vão até o local e pintam

---

<sup>62</sup> Diante das informações vagas fornecidas pelo poder público sobre quando a ciclovias recapeada seria refeita, no dia 14 de maio de 2017, no meio da madrugada, um grupo repintou a ciclovias por conta própria. O lema conhecido por ser bradado pelos ciclistas paulistanos foi pintado no chão: “Nenhum cm a menos”.

a nova ciclovia, instalando cones e pilares de segregação, rebatizando a via como “Linda Jafet”. Busca-se tanto ocupar espaços da cidade, mesmo que provisoriamente, quanto reconfigurar as relações que regulam e conceituam as possibilidades de circulação e acesso a territórios segregados a determinadas formas de se mover.

Pude observar esses ciclistas buscando fazer ciclovias das mais diferentes formas, em alguns momentos exigindo que a gestão municipal cumprisse com os Planos de Mobilidade (Municipal e Federal), em outras, de forma tática, improvisada e provisoriamente, repintando, ou “embelezando” uma rua com as cores das ciclovias. Entram em jogo as estratégias dos fortes, e as táticas dos fracos (DE CERTEAU, 1998), que ganham contornos interessantes e voláteis quando ciclistas cobram que a lei seja cumprida e que o Plano Diretor seja respeitado, ao mesmo tempo em que realizam intervenções não tão oficiais na cidade. São práticas que se colocam por esses atores como transformadoras de um modelo de cidade instituído, que se reforçam por meio dos relatos das experiências de se locomover pela cidade pedalando.

Como foi dito por um interlocutor em campo: “um ciclista é ciclista enquanto anda de bicicleta, enquanto reclama da prefeitura, quando pede mais ciclovia”, o que parece definir um modo de vida e uma forma de ver a cidade e seus dispositivos de reprodução. Contudo, isso é relativizado pelas próprias classificações entre ciclistas, que se veem como muito diferentes entre si. Ainda que uma representante de um dos diversos coletivos paulistanos afirme categoricamente que “pedalar é um ato político”, como foi demonstrado no capítulo anterior, foi possível conversar com ciclistas que fizeram questão de se distanciar de uma noção muito própria de “militância” ou suposto “cicloativismo”, apesar de se apresentarem como grandes defensores da ampliação de ciclovias e também realizarem política e transitarem pela controvérsia.

De outro ponto de vista, nos anos de 2018 e 2019, o que pude presenciar em campo foram as mobilizações de determinados arranjos entre comerciantes (em sua maioria) junto a vereadores da cidade, para impedir a implantação de novas ciclovias, ou remover/transferir algumas já instaladas, que estariam atrapalhando o comércio da região. O principal argumento que circulava acusava as faixas de terem retirado vagas de estacionamento, dificultando que potenciais clientes pudessem estacionar próximo aos estabelecimentos e assim realizar suas compras.

As formas de representação e produção de visibilidade perpassam arranjos complexos de atores, que ora agem de acordo com os canais oficiais de interlocução com o poder público, ora através de ações que escapam à dimensão institucionalizada



do debate. Não há formas estabelecidas e rígidas, as noções de pertencimento também são voláteis. Em algumas ocasiões, uma fala representativa pode sair da boca de uma ciclista do bairro, de uma mãe, de um empresário, de um advogado motorista, de uma advogada defensora dos direitos dos idosos, de uma idosa moradora do centro e crítica das ciclovias, ou de uma idosa ciclista, que aponta as transformações que o pedalar pela cidade causaram em seu modo de vida.

Ao mesmo tempo, os mesmos perfis que andam com pilhas de dados embaixo dos braços e reivindicam mais ciclovias e ruas seguras, também podem se envolver em práticas mais táticas e alternativas. Em diferentes ocasiões ao conversar com ciclistas envolvidos no debate sobre a ciclovia, pude ouvir declarações de que os mesmos ciclistas dos coletivos, que comparecem nas audiências e participam de outros canais de interlocução “oficiais” são os mesmos que podem realizar uma intervenção na cidade, pintando uma ciclovia por conta própria, participando de uma manifestação, ocupando a rua.

São descritas, portanto, algumas das pautas tratadas nas reuniões das Câmaras Temáticas de Bicicleta, nas quais ciclistas atuam através de seus conselhos representativos e dos membros dos coletivos. Também são descritas as ações de ciclistas organizados, que pintam ciclovias sem o aval das autoridades. O objetivo desse capítulo é demonstrar como existem noções diversas sobre as formas ideais da atuação dos ciclistas paulistanos, que divergem entre si, mas que não são auto excludentes.

Para tanto, é apresentada uma breve descrição do funcionamento da Câmara Temática de Bicicleta e como ciclistas e demais atores têm atuado nesses momentos de interlocução com o poder público. Também é apresentado um caso de campo, no qual o impasse na implantação de uma ciclovia e a "repintura" de uma já existente, levou ciclistas a agirem por conta própria. Optei por seguir uma descrição que respeitou a sequência cronológica do que foi observado no campo. Existe uma continuidade nas ações e enunciados desses atores, que acompanham as mudanças na gestão municipal. Por isso, cabe seguir os embates que foram gerados na gestão de Fernando Haddad e reaquecidos com a eleição de João Dória, com seu slogan *Acelera São Paulo* e, posteriormente, com as declarações de Bruno Covas, que ao assumir o lugar de Dória, entre suas primeiras declarações afirmou que reveria a implantação de algumas ciclovias, já que elas teriam sido colocadas, na gestão anterior, “como quem joga orégano em pizza”.

## **A Câmara Temática de Bicicleta**

Em 1º de julho de 2015 foi constituído o Conselho Municipal de Transporte e Trânsito, o CMTT, vinculado à Secretaria Municipal de Transportes. Sua função estava ligada à criação de canais oficiais de interlocução entre o poder público, operadores dos serviços de transportes e a população paulistana, no sentido de estabelecer parâmetros democráticos de decisão dos projetos a serem implantados na cidade de São Paulo<sup>63</sup>. É no interior do CMTT que as Câmaras Temáticas foram criadas, para assim estabelecer as diretrizes dessa participação no processo de planejamento da cidade, especificando cada área de atuação, sendo compostas por: Câmara Temática de Bicicleta, Câmara Temática de Mobilidade a Pé, Câmara Temática do Serviço de Táxi, Câmara Temática de Cargas-Motofrete e Câmara Temática de Cargas - Caminhão.

Cada uma dessas Câmaras Temáticas possui seu regimento interno e formas de eleição de seus representantes. É emblemático que a primeira a ser instituída e a realizar uma reunião foi a Câmara Temática de Bicicleta, que em fevereiro de 2015 promoveu uma plenária para a eleição dos representantes dos ciclistas, composição efetivada no mês seguinte com publicação no Diário Oficial do Município.

A CTBicicleta é composta por 22 membros, sendo: 2 representantes do grupo temático "Ciclistas" da CMTT; 10 nomes indicadas de comum acordo pelo Instituto CicloBr e pela Ciclocidade; 10 representantes das cinco regiões de SP, definidos por meio de eleições públicas. Essa composição está definida em seu regimento interno, que determina como principal objetivo: "Construir uma política cicloviária para a cidade de São Paulo a partir do diálogo entre representações de ciclistas e o poder público municipal". Essa proposta de diálogo prevê que a cada dois meses o Secretário Municipal de Transportes, e a cada 3 meses o Prefeito, devem participar das reuniões presencialmente.

É importante apontar como a escolha de 20 dos membros que compõe o conselho da CTBicicleta é feita pela atuação direta e indireta dos principais coletivos de ciclistas da Cidade de São Paulo: o CicloBr e a Ciclocidade, pois desses, 10 são escolhidos diretamente por eles. Existem diversos coletivos pela cidade, principalmente aqueles que atuam e são formados por ciclistas de regiões específicas, como o CicloZN, o Bike Zona Sul e o Bike Zona Leste, que possuem membros no conselho. Porém, a

---

<sup>63</sup>Para um detalhamento maior sobre os Conselhos Municipais de Transporte ver FARIAS, 2020. A autora salienta que a primeira versão do CMTT foi criada em 1969, sendo fechado por diversas vezes. Em 2013, na gestão Haddad, foi a quarta reabertura do órgão (FARIAS, 2020, p. 148).

proximidade entre tais coletivos e seus membros acaba por gerar alguns revezamentos na própria composição, ou seja, ora um representa a Ciclocidade, ora um coletivo regional. Ciclocidade e CicloBr são tratados como atores de grande importância nessa interlocução com o poder público. Contudo, esses coletivos, que surgem de associações entre atores moradores de uma determinada região de São Paulo, também são atuantes, propõe pautas e em alguns casos trazem elementos de dissidência.

A criação dessa câmara está conectada diretamente com o Plano de Ciclovias elaborado pela Prefeitura Municipal na gestão de Haddad, que pretendeu implantar 400 km dessas vias durante seu mandato. Sendo, portanto, resultado tanto do histórico de atuação desses coletivos na cidade de São Paulo, como também do seu envolvimento prévio com os candidatos no sentido de pressioná-los em relação às pautas do ciclismo na cidade de São Paulo. Foi no momento pré-eleição de 2012 que essa interlocução foi construída de maneira mais assertiva.

Em conversa com uma integrante do Instituto CicloBR, foi dito que a CTBicicleta teria sido uma reivindicação dos ciclistas nas conversas prévias com o Prefeito Haddad, e que o esforço dos coletivos foi no sentido de estabelecer mecanismos de participação no qual os representantes dos ciclistas não teriam apenas papel consultivo, no sentido de aprovarem ou não os projetos da Prefeitura. A principal preocupação era que o conselho pudesse participar ativamente na produção desses planos, trazendo os seus próprios projetos e podendo formatar aqueles apresentados pelo poder público. Correm a percepção e a concepção de que os trajetos estabelecidos pelas ciclovias, assim como, a necessidade de estabelecer as conexões entre os trechos existentes precisavam ser pensados em conjunto com os ciclistas, pois eles, por meio de suas experiências diárias, possuiriam um conhecimento da cidade que os técnicos dos órgãos das prefeituras não teriam.

A CTBicicleta foi apontada por alguns dos interlocutores como a entrada de ciclistas nas práticas ligadas ao cicloativismo e como elemento propulsor de produção de coletivos. Em uma conversa com um interlocutor, morador da Zona Leste, que chegou a ocupar uma das vagas na CTBicicleta, ele relata que inicialmente começou a travar contato com pautas do cicloativismo e algo que o incomodava era como as regiões periféricas vinham sendo preteridas. Ao começar a mobilizar essas questões foi incentivado a comparecer nas audiências públicas e a compor a CTBicicleta, algo que ele aponta como importante para a formação de um coletivo local e também para fortalecimento da bandeira da Ciclovias na Periferia. Outra ciclista da Zona Leste,

interlocutora da pesquisa, também apontou como seu primeiro contato com a Ciclocidade a levou a integrar a CTBicicleta como representante da sua região.

Pude ter acesso à ata da primeira reunião realizada na CTBicicleta, além de uma gravação realizada por alguns dos ciclistas presentes e, assim, levantar os temas, embates e negociações ocorridas na situação, em um período anterior ao início dessa pesquisa. Essa primeira reunião reforçou esse intuito dos coletivos de participarem da elaboração dos planos para a cidade de São Paulo, pois na ocasião, o debate esteve focado na participação do conselho na criação do Plano Municipal de Mobilidade. As contribuições saíram no sentido de dar prioridade à implantação de ciclovias exclusivas para a circulação de bicicletas, somente sendo compartilhadas com pedestres quando respeitado o espaço mínimo de 1,20 m de largura. Foi evidente a defesa de vias exclusivas para a circulação, tendo em vista a necessidade de espaço para as bicicletas desenvolverem as velocidades necessárias ao modal e, assim, passarem a integrar o sistema de transporte da cidade com níveis aceitáveis de eficiência. Também se propôs a ampliação da acessibilidade de ciclistas e pedestres a pontes e viadutos, algo previsto nas grandes intervenções urbanas, uma antiga reivindicação dos ciclistas não atendida pelas gestões municipais anteriores.

Foram propostas claras de conquista de espaços para o ciclista, com a exigência do estreitamento de vias e transformação de espaços para estacionamento de carros em ciclovias. Também foram defendidas medidas de acalmamento do trânsito e diminuição da letalidade, com a redução da velocidade em determinadas vias. Medida adotada mais tarde pela prefeitura à época, mas revertida pela gestão posterior de João Dória. Outra questão importante, trazida pelos ciclistas nessa reunião foi a cobrança de mais leis municipais para a proteção e o incentivo ao uso da bicicleta. O argumento de que "leis favoráveis" podem gerar mais ciclistas e incentivar que mais pessoas usem a bicicleta na cidade de São Paulo foi colocado pelos presentes, demonstrando uma concepção sobre a legislação como uma forma de produzir mais ciclistas e ciclovias.

O alinhamento dos representantes do conselho demonstrou, logo na primeira reunião da CTBicicleta, um consenso bem orquestrado entre os ciclistas. Suas reivindicações em conjunto representaram um quadro muito bem desenhado de um plano de mobilidade e, no limite, de cidade, voltado a transformar São Paulo em uma cidade receptiva aos ciclistas. Espaços a serem conquistados, através de novas ciclovias, leis para beneficiar o uso da bicicleta como elementos das propostas trazidas, demonstraram o claro reconhecimento da importância desses mediadores como formas e

mecanismos capazes de produzir mais ciclistas, como algo que "faz fazer". Leis, ciclovias e bicicletários fazendo ciclistas, produzindo mais atores e disseminando um modelo de cidade específico. Assim como observar a inauguração da ciclovia da av. Paulista, poder analisar os registros dessa primeira reunião permitiram o contato com reivindicações e proposições que se tornariam recorrentes nos anos seguintes de trabalho de campo.

Foi possível acompanhar as reuniões da CTBicicleta através das atas disponibilizadas pela CMTT e pela Ciclocidade, mas as principais fontes de observação foram os diversos vídeos publicados pelos presentes através das redes sociais. A maior parte correspondendo à íntegra dessas reuniões, com duração de mais de duas horas, normalmente. Via de regra, tais reuniões são restritas aos membros do conselho e aos representantes do poder público, no entanto, tais vídeos são sempre publicados na Internet, no sentido de dar acesso aos demais ciclistas ao que foi discutido nas reuniões. Sem qualquer edição e, muitas vezes, com dificuldades de enquadramento, os vídeos são gravados pelos celulares de integrantes de diferentes coletivos, que ficam durante toda a reunião realizando a transmissão ao vivo pelo Facebook. É possível acompanhar essas reuniões, que são transmitidas no intuito de permitir que ciclistas que não compõem o conselho possam acompanhar as discussões.

Essa prática chegou a gerar certo desconforto em representantes de órgãos públicos participantes das reuniões, como a própria CET e membros do CMTT, que em certo momento passaram a exigir que os vídeos fossem primeiro assistidos por todos, para depois serem disponibilizados. Tal exigência, apesar de acatada pelos ciclistas, não foi cumprida totalmente, tendo em vista que foi possível coletar gravações dessas reuniões na íntegra, em seu estado bruto, mesmo após tal discussão. Contudo, em 2017, após a solicitação de representantes desses órgãos, as gravações cessaram, já no contexto do governo de João Dória. Conversei com uma ciclista membro da Câmara Temática de Bicicleta que esteve presente nas reuniões. Ela descreveu como se deram essas interrupções:

Raramente a pauta [da reunião da Câmara Temática] se esgota antes do tempo: uma hora e meia. Por um lado, é muito legal, mas a gente ficou pensando se gravava. O Dória, por exemplo, não estava dando a mínima para a bicicleta. Contudo, as pessoas que estão ali na reunião, pessoal da CET, da Secretaria de Mobilidade, são pessoas que realmente se importam com a cidade, que realmente gostariam de fazer, de criar uma conexão, de botar em

prática, e quando começa gravar eles não podem se posicionar, é só o discurso oficial. Então a gente pensou, será que ganhamos com isso? Transparência é muito bom, mas será que a gente ganha se estivermos gravando e eles não puderem falar o que poderiam. Entendemos que gravar as reuniões atrapalha a produção de consenso dentro da Câmara (Cadernos de Campo, julho de 2019).

Nesse sentido, foi possível ter acesso ao conteúdo dessas reuniões enquanto elas formam gravadas (que foi exaustivamente transcrito) e, assim, verificar de que modos o diálogo foi estabelecido nas diferentes ocasiões em que ocorreram tais encontros. Ainda que não tenha sido possível estar presente no local das reuniões, nos termos de uma observação participante, assistir aos vídeos e analisá-los, forneceu um conjunto de dados etnográficos de grande importância para a pesquisa.

Além dos vídeos, pude realizar observações nas ocasiões nas quais as reuniões da CTBicicleta foram abertas ao público<sup>64</sup>. A cada 6 meses é previsto que a reunião conte com a presença do prefeito, o que foi cumprido quase que integralmente na gestão de Fernando Haddad e nenhuma das vezes na gestão de João Dória. Em alguns desses casos, as reuniões aconteciam quase num formato de audiência pública, em espaços mais amplos e aptos a receber demais interessados. A constatação de que João Dória não estava “dando a mínima para bicicleta”, pode ser tomada como reflexo da sua ausência nessas reuniões, contudo, sua gestão atuou em diversos momentos sobre as questões ligadas à mobilidade urbana em São Paulo, especificamente sobre o ciclismo.

Existe um claro posicionamento de que ali se materializam os embates com a gestão municipal e que a CTBicicleta, durante a gestão de Fernando Haddad, tinha se tornado um dos principais mecanismos para pressionar o poder público a aceitar alguns elementos, que na perspectiva desses ciclistas são essenciais à efetivação de um modelo de cidade defendido. Contudo, em diversas situações houve embates entre o conselho de ciclistas e a Prefeitura, diante da inércia de algumas pautas, ao ponto de em dezembro de 2015 os ciclistas utilizarem a reunião para entregarem uma Carta Pública à Prefeitura, no sentido de publicizar os debates ocorridos até então na CTBicicleta e evidenciar a "falta de vontade política" do Secretário Jilmar Tatto e do Prefeito Fernando Haddad. Nessa carta os ciclistas entregaram uma lista detalhada por região, das ruas e avenidas prioritárias para a instalação de ciclovias, indicando até mesmo suas

---

<sup>64</sup>Não que as outras ocasiões de reunião da CTBicicleta sejam estritamente reservadas. Em mais de uma situação de campo fui convidado a comparecer a essas ocasiões. Contudo, sempre com a ressalva de que minha presença como pesquisador poderia gerar desconforto, ou mesmo a adoção de posturas defensivas por parte dos representantes da prefeitura. Por isso, optei por comparecer apenas nas ocasiões nas quais as chamadas para as reuniões eram explicitamente abertas e divulgadas como eventos de livre acesso.

conexões, exigindo um retorno sobre o Plano de Mobilidade, que havia sido discutido entre os ciclistas, mas que não teria sido apresentado pela Prefeitura.

Da mesma forma, em agosto de 2016, ciclistas fizeram uso da reunião da CTBicicleta para entregar dois abaixo assinados ao Prefeito Haddad, presente na ocasião. Um deles exigindo treinamento aos motoristas de ônibus, para aprenderem a conviver com ciclistas no trânsito; e outro, contendo 50.000 assinaturas, veio acompanhado de um livro intitulado: "Prefeito Fernando Haddad: Não queremos mais mortes na Av. João Goulart!", tratando do caso de um ciclista atropelado e morto em maio de 2016 por um motorista de ônibus, que estava fora de seu horário e itinerário. Nessa reunião, uma das conselheiras, vestida com a camiseta do coletivo Bike Zona Sul, pediu para que Haddad tirasse uma foto segurando o abaixo assinado e uma camiseta do coletivo, que foi dada de presente a ele, na clara intenção de fazê-lo assumir seu conhecimento sobre o caso e veladamente se comprometer a agir a respeito. Nessa situação, foi possível escutar uma afirmação, vindo dessa representante do coletivo da Zona Sul que reverberou no ambiente: "Ciclotivismo é pedalar, essa é uma mensagem que a gente passa!". Essa reunião foi emblemática, pois em ano eleitoral, foi a última a ocorrer na gestão de Haddad, que mais tarde perdeu a eleição para João Dória.



Figura 8 - Haddad ao lado de integrante do coletivo Bike Zona Sul em reunião da CTBicicleta em 2016. Foto: Bike Zona Sul.

Essa transição de gestão gerou seus impactos na CTBicicleta, que continuou a se reunir com a mesma regularidade, mas agora acompanhada pelo Secretário da renomeada Secretaria de Mobilidade e Transportes, Sérgio Avelleda. Diretor do Metrô por muitos anos, Avelleda era conhecido com um adepto do ciclismo, frequentemente fotografado indo ao trabalho de bicicleta. De um integrante da CTBicicleta escutei a afirmação de que essa indicação para a pasta poderia ser tratada como uma tentativa do recém-eleito prefeito de apaziguar os ânimos entre os ciclistas, diante das diversas manifestações de sua campanha sobre a retirada de ciclovias. Sérgio Avelleda, logo no início de sua gestão, assumiu o compromisso de estar presente em todas as reuniões da CTBicicleta e também nas audiências públicas organizadas pela pasta. Tornou-se um forte interlocutor dos ciclistas e visto com certa simpatia por muitos deles.

Em conversas com alguns ciclistas, alguns deles conselheiros da CTBicicleta, foi dito que durante o ano de 2015, houve diálogo regular e alguns resultados no que diz respeito à implantação de ciclovias. Ainda que a própria CTBicicleta tenha questionado a localização e a falta de conexão de algumas delas. O ano de 2016 foi tratado como "um ano perdido", diante do período eleitoral. Já o ano de 2017 e o de 2018, foram definidos por uma interlocutora como "um período de muita conversa", tendo em vista o perfil conciliador de Sérgio Avelleda. Contudo, segundo essa mesma ciclista: "a Câmara Temática de Bicicleta virou mesmo uma Câmara Fantasma. Em muitas ocasiões nos vimos rediscutindo pautas, ou tratando de outros assuntos quando os anteriores nem tinham sido finalizados".

### **Primeira Pedalada Pacífica até a Casa do Prefeito João Dória**

O prefeito, Fernando Haddad, que havia iniciado sua gestão em 2013, parecia interessado em cumprir suas promessas de campanha e estar aberto a uma interlocução com os ciclistas paulistanos. Contudo, o que passei a escutar nas conversas com ciclistas e nos posicionamentos de muitos coletivos foi, para além do entusiasmo com um momento de efervescência e visibilidade dessas questões, a constante ênfase no histórico desse processo, na atuação de ciclistas e arranjos coletivos em anos anteriores. Em outras palavras, para além da suposta disposição do governo municipal, as proposições sobre as mobilidades e o direito à cidade já estavam em pauta, trazidas pela atuação desses coletivos de ciclistas organizados, por meio de suas associações, alianças e da experiência de pedalar pela cidade.



O início dessa pesquisa pegou o último ano da gestão de Fernando Haddad que, por meio de seu plano de governo, trazia um conjunto de medidas que buscavam alterar o sistema de mobilidade da cidade, focando em mais corredores de ônibus e ciclovias. Os corredores de ônibus já eram iniciativa de outros governos, que no passado já tinham inaugurado essa medida (OLIVEIRA, 2018). No caso das ciclovias, uma política mais tímida, tinha sido pouco implantada na cidade de São Paulo, até então. A promessa de Haddad era cumprir os 400 km de vias exclusivas para as bicicletas, contida no seu plano, o que foi cumprido sob inspiração de um modelo observado pelo prefeito e sua equipe em Buenos Aires (Argentina), onde a implantação de novas ciclofaixas fez uso das faixas de rolagem dos carros, aplicando tinta vermelha e poucas estruturas de segregação. Eram vias de baixo custo que permitiram à gestão municipal implantar os quilômetros prometidos. Além disso, alguns canais de interlocução com a sociedade civil teriam ampliado a atuação de muitos coletivos frente a essas políticas do urbano, como as câmaras temáticas.

Contudo, Haddad não se reelegeu em 2016. Suas medidas geraram um alto nível de reprovação na cidade, situação que se agravou diante de uma queda de popularidade do Partido dos Trabalhadores, diante de denúncias de casos corrupção e ingerência no âmbito do Governo Federal, que levaram no final de 2017 ao *Impeachment* da presidente da república, Dilma Roussef, do mesmo partido de Haddad.

Em janeiro de 2017, João Dória Júnior (PSDB) assumiu a prefeitura de São Paulo, após derrotar Fernando Haddad com ampla vantagem de votos. Desde o início de sua campanha Dória defendia a revisão do projeto de implantação de ciclovias, sob o argumento de que muitas estariam sendo subutilizadas. Ainda, com o seu slogan "Acelera São Paulo", deixou claro que além de acelerar a economia da cidade, também pretendia acelerar as velocidades no trânsito, retornando aos parâmetros anteriores às mudanças realizadas pela gestão de Fernando Haddad. Pela sua postura, muitos ciclistas e coletivos ficaram apreensivos e começaram a se organizar para evitar possíveis retrocessos nas políticas de mobilidade urbana e a consequente perda de visibilidade e representação na interlocução com a gestão municipal, tendo em vista que João Dória, por diversas vezes, declarou a veículos de mídia suas intenções de rever as políticas implantadas. Uma dessas entrevistas, publicada pelo Jornal o Estado de São Paulo, repercutiu e gerou a movimentação de ciclistas:

Dois dias após somar 3 milhões de votos e vencer a disputa pela Prefeitura de São Paulo, o empresário João Dória (PSDB) recebeu a reportagem do Estado na tarde desta terça-feira, 4, na sede do Grupo Dória, em um prédio luxuoso nos Jardins, com um cronômetro nas mãos. Ainda em tom de campanha, listou suas principais promessas em pouco mais de uma hora e reafirmou alguns de seus compromissos: vai revogar a redução da velocidade nas Marginais, eliminar parte das ciclovias, vender Interlagos e Anhembi – o que deve render cerca de R\$ 7 bilhões – e ajudar o governador Geraldo Alckmin a conquistar a vaga tucana na disputa presidencial, em 2018 (O Estado de São Paulo - 05/08/2016)<sup>65</sup>.

No mesmo dia em que a entrevista do recém eleito prefeito de São Paulo foi publicada, cerca de 100 ciclistas pedalarão da Praça do Ciclista na avenida Paulista até a casa de João Dória (PSDB) na Zona Sul da capital, para se manifestarem contra as declarações e propostas do prefeito para a cidade. Uma carta foi lida pelos manifestantes, na qual foi exigida a manutenção das ciclovias já existentes, a implantação de novas e o não aumento das velocidades máximas permitidas nas marginais e avenidas da cidade. Na página do evento disponível no Facebook os organizadores descreveram os motivos da manifestação:

A pedalada é um ato pacífico e pelos direitos dos ciclistas. Uma pedalada em nome da resistência cicloativista que vem de muito antes do Haddad, portanto, uma pedalada que não tem cunho partidário ou de apoio a nenhum candidato, apenas de exigir pelos direitos dos ciclistas.

Pude acompanhar parte das manifestações desse dia e depois conversar com alguns dos que estiveram presentes. Vera Penteado, integrante do Instituto CicloBR, mas que na ocasião fez questão de deixar claro que não estava ali representando nenhum coletivo específico, dirigiu-se até a portaria e explicou ao encarregado da segurança da residência, que estavam presentes ali, "novos ciclistas", que "havam começado a pedalar por causa das ciclovias", e "que se sentiam seguros para pedalar até ali" e por isso estavam preocupados com as declarações do atual prefeito. Após a explicação, Vera disse que vieram para ler uma carta. A leitura foi acompanhada por órgãos da imprensa, diversos ciclistas estiveram presentes e começaram a circular pelas redes sociais versões de gravações da manifestação.

---

<sup>65</sup> Disponível em <http://politica.estadao.com.br/noticias/eleicoes,doria-vai-parar-programa-de-ampliacao-de-ciclovias,10000080273>. Consultado em 10/08/2016.

Na mensagem o prefeito é parabenizado pela vitória nas eleições e é cobrado para que se preocupe com a vida e o bem-estar dos seus futuros munícipes, solicitando que alguns compromissos fossem cumpridos com parte da população que utiliza as ciclovias, ciclorotas e ciclofaixas: a não exclusão, a manutenção e a ampliação das ciclovias; a continuidade do plano de mobilidade elaborado pela gestão anterior em parceria com ciclistas e especialistas; uma declaração pública a favor das ciclovias. Com esse compromisso a carta alegava que seria garantida a segurança de ciclistas e demais moradores da cidade, citando exemplos de cidades pelo mundo e estudos que indicavam a necessidade de alternativas de transporte, entre elas a bicicleta, além dos benefícios à saúde e a economia aos cofres públicos.

Outros argumentos foram levantados e lidos por Vera em voz alta, fazendo referências às leis federais, como o Plano Nacional de Mobilidade e o Código de Trânsito Brasileiro, que fundamentariam a implantação das ciclovias e a diminuição das velocidades máximas no trânsito. Ainda, a carta contesta o argumento de que ciclovias pouco utilizadas devem ser retiradas: "Caso ainda não tenha sido convencido por esses argumentos e insista que ciclovias sem ciclistas devam ser removidas, considere que uma calçada vazia sem pedestres constantes, deva ser retirada". Ao final da leitura a carta foi entregue ao funcionário da portaria/segurança, sob o olhar de alguns veículos de imprensa, com gritos entoados pelos ciclistas: "Desacelera Dória! Pedala Dória! Vem andar de bike com a gente! Desacelera São Paulo! Mais amor, menos motor!", em clara referência ao slogan de campanha do prefeito. Logo após, os presentes se deitaram em frente à casa do prefeito e permaneceram por alguns minutos no chão, como forma de homenagem aos ciclistas mortos no trânsito.

Meses depois, em uma longa conversa pessoal com Vera Penteadó, ela me contou um pouco de sua experiência como ciclista paulistana e explicou como essa manifestação foi organizada. Segundo ela, a ideia surgiu entre ciclistas, alguns sem vínculos com coletivos ou experiência no cicloativismo, que se sentiram preocupados com as declarações do prefeito recém eleito. Foi algo que surgiu "espontaneamente e muito rápido". A própria carta teria sido escrita às pressas. Vera explicou que os coletivos organizados e as Associações não participaram diretamente da manifestação. Ela mesma, integrante do Instituto CicloBR e da Câmara Temática de Bicicleta, participou apenas como uma "ciclista paulistana", assim como diversos outros presentes, que segundo ela eram ciclistas novos, que ela mesma nunca tinha encontrado pessoalmente.

A manifestação foi intitulada informalmente como "Primeira pedalada pacífica à casa de João Dória" e foram relatados desentendimentos entre membros de alguns coletivos e os ciclistas mais experientes presentes, pois teria sido questionada a forma como aqueles ciclistas, que pedalarão até casa do prefeito, passaram como se fossem representantes dos ciclistas paulistanos. Ainda, a própria carta foi questionada, pois não teria sido produto de um debate entre os coletivos e associações atuantes na cidade. Vera, por sua vez, enfatizou que muitos ali presentes eram pessoas que tinham começado a pedalar nas cicloviárias instaladas no período da gestão municipal anterior, segundo ela: “eram pessoas que se sentiam receosas de que Dória iria apagar as cicloviárias, que é justamente o que as incentivou a começar a pedalar”.

Esse episódio é emblemático do contexto existente na cidade de São Paulo em torno da ampliação da malha cicloviária e da visibilidade que ciclistas e os diferentes coletivos passaram a ganhar desde as transformações recentes na estrutura viária da cidade. Declarações polêmicas de um prefeito recém eleito geraram imediatamente uma resposta organizada de ciclistas, buscando equacionar a visibilidade da entrevista dada por João Dória. A polícia esteve presente acompanhando o comboio de ciclistas, assim como veículos de imprensa. Uma carta foi lida em voz alta e entregue ao prefeito (não diretamente). Entre flashes de câmeras e gritos de ordem, falou-se de segurança no trânsito, de melhoria na mobilidade, de questões de saúde, citaram-se leis, decretos e portarias. Mais tarde, ou quase que imediatamente, entre os participantes e as diferentes associações e coletivos surgiram desconfortos e questionamentos sobre a representatividade daqueles presentes.

Esses efeitos se repetiram em diversas outras incursões ao campo e na observação das manifestações em mídias sociais e nos portais dos diferentes coletivos. Uma manifestação de um determinado ator, sobre as cicloviárias, sobre os ciclistas, sobre os planos de cidade em questão, foi capaz de disparar respostas, produzir associações espontâneas e provisórias, mas também algumas permanentes, mas nem por isso menos heterogêneas. Na ocasião da Primeira Pedalada à casa de João Dória, ciclistas se associaram rapidamente, produziram uma carta, mobilizaram os meios de comunicação, chamaram as leis ao seu favor, falaram de economia e saúde pública e de planejamento urbano. Para alguns, os presentes poderiam ser tratados como representantes de um "movimento de cicloativistas paulistanos", mas segundo Vera, muitos ali nunca tinham sido vistos em manifestações anteriores. Como ela mesma declarou na porta da casa do prefeito: "São ciclistas novos, que começaram a pedalar por causa das cicloviárias". As

ciclovias também estiveram presentes. Seu poder de mediação e produção de ciclistas foi evidenciado, deixando-se claro sua importância, pois ciclovias fariam ciclistas ou permitiriam que eles continuassem a existir como tal.

Uma questão, que se insinua tanto nas manifestações quanto nas situações de embate é como se tornou difícil aplicar termos como ciclistas, bicicletas, ciclovias e ciclismo na descrição daquilo que foi observado e compartilhado pelos atores. Ao passo que o cicloativismo, fora dessas situações críticas de campo também se dissolve em concepções e vivências em torno do pedalar, esses termos, que indicam ora atores, ora práticas, tornam-se múltiplos e incapturáveis. Muitas vezes pude ouvir uma defesa das “bicicletas”, que deveriam ser mais respeitadas no trânsito, ao mesmo tempo em que os “ciclistas” eram apontados como em constante risco, e o ciclismo como algo difícil em uma cidade pensada para os carros. A prática do pedalar, também foi descrita como cheia de sentidos, já que os próprios interlocutores apontaram como ir da casa ao trabalho não eliminaria a dimensão do “passeio”, do “lazer” ou do “pedal contemplativo”. Falar de ciclistas e de bicicletas, não necessariamente significa isolar as partes humanas e não-humanas dessa associação. Na política e desdobramentos da controvérsia, esses sentidos se alimentam das experiências cotidianas e das associações e traduções possíveis.

Por sua vez, desde o início de sua campanha em 2016, João Dória Jr. afirmava que as ciclovias em São Paulo tinham sido implantadas sem que todas as parcelas da população paulistana fossem consultadas. Manifestações de comerciantes e moradores das regiões onde ciclovias tinham sido implantadas foram frequentes nos anos da gestão de Fernando de Haddad e, diante dos posicionamentos do novo prefeito, ganharam maior visibilidade e apoio de vereadores. A controvérsia em torno da construção da ciclovia da av. Paulista alçou o argumento da falta de planejamento como um enunciado comum dos críticos à maneira como essas faixas passaram ser implantadas na cidade. Desde moradores, comerciantes, a vereadores, o próprio prefeito, o Ministério Público e a mídia, passaram a recorrer frequentemente à afirmação de que as ciclovias tinham sido implantadas sem planejamento e consulta à população, e em muitos casos, sem prévio aviso. Em detrimento dos ciclistas que julgavam essas vias essenciais, as ciclovias eram um problema.

Da pedalada até a casa do prefeito, realizou-se a pedalada com o Prefeito, marcada logo após essa manifestação. Nessa ocasião, o candidato foi interpelado por pessoas ligadas a coletivos de ciclistas e de pedestres (Mobilidade a pé), e Vera Penteado, a

ciclista, que dias antes tinha participado da manifestação da leitura da carta na porta da casa do Prefeito, pôde resgatar os argumentos daquele manifesto, sugerindo que a Secretaria de Transportes passasse a ser denominada Secretaria de Mobilidade e Transportes, em um questionamento aberto à proeminência dos transportes motorizados nas políticas públicas. Nessa ocasião João Dória se mostrou aberto a atender as demandas de manutenção das velocidades em algumas vias da cidade, diante dos argumentos de alguns dos ciclistas presentes, que apresentaram números sobre a diminuição de acidentes em várias regiões. Ainda assim, o prefeito se mostrou resistente a não aplicar alguns dos aumentos de velocidade prometidos em sua campanha, principalmente nas pistas expressas das avenidas marginais. Vera relatou mais tarde, que ser a “madrinha” dessa nova secretaria não seria motivo de orgulho, já que o desenrolar dos meses e anos seguintes demonstraram a resistência da gestão municipal em atender as demandas. Sejam ciclistas, bicicletas ou ciclovias, pedalar em São Paulo se tornaria ainda mais controverso, nos termos de uma controvérsia novamente aquecida sobre as mobilidades paulistanas.

### **Entre a estratégia e a tática: Os "Ciclistas do Talibã" e as "Cicloguaches"**

Anterior à pedalada até a casa do prefeito e a pedalada com o prefeito, a Ciclocidade junto com outros coletivos voltados à discussão da mobilidade em São Paulo já tinha repetido a mesma ação realizada das eleições de 2012, ao enviar aos candidatos cartas de compromisso com a mobilidade por bicicleta, que foram assinadas pela maioria deles, inclusive João Dória. Ou seja, dessas táticas e estratégias, formais e informais, coletivas ou menos coletivas, por meio de um cicloativismo difuso, tinham sido definidos modos de interpelarem, estabelecerem compromissos e mostrarem-se presentes.

Duas definições que escutei em campo descrevem essas ações por parte desses atores. Flávio da Ciclocidade apontou para essas “ondas”: de ação e associação, que estão relacionadas ao desenrolar das situações nas quais os ciclistas conseguem maior interlocução por meio da *advocacy* ou percebem que precisam recorrer a outros meios. Essas ondas, como ele mesmo definiu, desdobram-se, promovendo formas de agir e produzir visibilidade. Ele vai mais longe ao partir dessa concepção para explicar até o histórico de décadas do cicloativismo, o aquecimento de determinadas pautas, quando outras se esvaziam. Aline, colega de Flávio da gestão da Ciclocidade, traz uma interpretação complementar a essa, ao apontar como os coletivos e associações, ao

perceberem resistências por parte do poder público e de outras associações “civis” buscam evidenciar outras pautas, que arrastam a questão da mobilidade e da própria bicicleta para o centro do debate novamente. Um exemplo dado por ela é a questão da violência no trânsito, que apesar de ser uma pauta sempre presente nos enunciados dos coletivos de ciclistas, passou a ser mais explorada e evidenciada como maneira de dar maior legitimidade às demandas, diante das resistências que se intensificaram a partir da gestão de João Dória.

Renata Falzoni, por sua vez, descreveu essas mudanças de ação como diferentes táticas utilizadas, muitas vezes, pelos mesmos atores. Como ela afirmou, essas mesmas pessoas que estabelecem diálogo com o prefeito, com o secretário de mobilidade, que estão nas reuniões oficiais com pastas de dados embaixo dos braços, também são aquelas que param a avenida Paulista em uma bicicletada, que podem sair à noite pintando ciclovias ou realizando manifestações na casa do prefeito.

A gente nota que quando existem dificuldades, essas mesmas pessoas colocam máscaras para não serem reconhecidas e vem aqui, para, entre aspas, atirar pedras dentro de uma horizontalidade. Um depende do outro, um fomenta o outro, quanto mais fraca a bicicletada estiver, mais forte a representação civil oficial, sei lá, como a gente pode dizer, formal, vai estar. E vice-versa. Então quando começa a enfraquecer isso, você nota que começam os protestos e tudo mais. Esse equilíbrio é interessante, quando na minha opinião, você não precisa de uma bicicletada forte, mas de lazer, para dizer: estamos aqui, aqui e aqui, para que você tenha a representatividade de fato reconhecida pelo poder público. Nessa última gestão nós tivemos uma intencional desolidificação, o termo certo não seria esse, porque as instituições estão lá, mas elas estão falando no vazio, elas são usadas para dizer que elas existem, e o poder público toma medidas que não foram acordadas. Então nós conversamos e vamos fazer isso, só que isso não é o que foi acordado. Eu assisti a vários atentados contra aquilo que foi acordado, e no final você não precisa de uma pesquisa para perceber nas ruas que aquilo que não foi prometido não está sendo feito (Cadernos de Campo, 2019).

Esse equilíbrio, entre buscar os canais formais de representação e a dimensão das manifestações, bicicletadas e ações de transformação dos espaços de forma tática, como aponta Renata, estaria alicerçada em noções horizontais. Como aponta o próprio posicionamento trazido por Vera Penteadó ao descrever a pedalada pacífica, podem surgir de articulações momentâneas, em cima da hora, mas que fazem uso de toda uma

rede de associações que foi se estabelecendo ao longo dos anos, e que permite que enunciados possam transitar, ser traduzidos, apropriados e evidenciados.

Um dos exemplos dessa dinâmica das associações e traduções foram alguns casos de campo observados. Em fevereiro de 2017 a Prefeitura Municipal, sob a gestão de João Dória Jr., suspendeu as obras da ciclovia da av. Ricardo Jafet na Zona Sul de São Paulo. O projeto de instalação desse trecho tinha sido aprovado na gestão de Fernando Haddad e previa cerca de 3 quilômetros de ciclovia interligando a av. Ricardo Jafet com outras ciclovias existentes na região, na rua dos Patriotas e na rua Rodrigo de Oliveira. A paralisação dessa obra, umas das primeiras providências do novo Prefeito, gerou inquietação entre os ciclistas, que já previam embates com o posicionamento de João Dória acerca das políticas de ampliação da malha cicloviária.

Logo após o anúncio da suspensão da obra, Camilo Cristófar (PSB), vereador municipal e crítico ferrenho das ciclovias implantadas na gestão Haddad, afirmou em sua página na rede de relacionamentos Facebook, em tom de comemoração, que seus esforços tinham dado certo e que ele teria conseguido paralisar tal obra. No vídeo postado em seu perfil, Camilo afirmou que teria recebido um vídeo de um de seus eleitores, que o informou sobre a obra em curso. Imediatamente ele foi até o prefeito, que ao tomar conhecimento do fato: "(...) com bom senso solicitou a suspensão da obra, pois não havia sido comunicado que a cicloguache<sup>66</sup> seria pintada na perigosa e já referida Ricardo Jafet". O vereador assumiu parte dos méritos pela paralisação das obras, impedindo a colocação de mais uma "cicloguache", termo cunhado por ele para definir as ciclovias implantadas pela gestão de Haddad.

Dias após o ocorrido, foi realizada a primeira reunião da CTBicicleta com a nova gestão municipal, na qual esteve presente o novo Secretário de Mobilidade e Transporte, Sérgio Avelleda, que foi questionado pelos ciclistas membros do conselho sobre a obra da Ricardo Jafet. O Secretário e os representantes da CET presentes se mostraram reticentes em relação à continuidade, apontando um conjunto de problemas estruturais no local. Negou-se que a obra tivesse sido paralisada por pressão de vereadores e foi dito que a ordem de serviço da implantação tinha sido emitida em dezembro de 2016, às vésperas da troca da gestão, o que exigia não somente a reavaliação técnica, como também financeira da obra<sup>67</sup>.

---

<sup>66</sup>Referência ao guache, uma tinta à base de água.

<sup>67</sup> Tive acesso aos pormenores dessa reunião por meio de um áudio compartilhado por um dos interlocutores da pesquisa. Dias depois, uma ata com o resumo das discussões realizadas na situação foi



A reunião foi tensa, com diversos momentos de embate entre ciclistas e representantes da prefeitura. Em certo momento, Renata Falzoni integrante do coletivo Bike Zona Sul, questionou o Secretário sobre o slogan da campanha da prefeitura, afirmando que a expressão "Acelera São Paulo" estava acirrando a violência no trânsito e motivando os motoristas a "acelerarem sobre os ciclistas". Apesar da pressão exercida pelos conselheiros ciclistas, não houve posicionamento favorável da gestão municipal sobre a ciclovia da Ricardo Jafet.

No mês seguinte, em março de 2017, a ciclovia do trecho da rua dr. Fausto de Almeida Prado Penteadado e da av. Amarilis, localizado no Bairro do Morumbi (Zona Oeste da capital), foi coberta pelo recapeamento realizado pela prefeitura dentro de seu programa "Asfalto Novo". Sob protestos dos coletivos e ofícios encaminhados pela Ciclocidade, a gestão municipal se defendeu afirmando que a escolha da obra não teria sido influenciada pela existência da ciclovia e garantiu que em alguns meses realizaria a "repintagem" da ciclovia. Toda a sinalização da ciclovia foi retirada e somente após reclamações dos coletivos é que algumas placas foram recolocadas.

Somado a isso, outra ciclovia importante, ainda não instalada, era questionada por moradores e comerciantes da Zona Sul. A ciclovia da r. Domingos de Moraes, que prometia conectar uma via que vem do Jabaquara, até a ciclovia da r. Vergueiro no centro expandido, permitindo que ciclistas que vem da Zona Sul em direção ao centro tivessem seu trajeto favorecido. Tal ciclovia era vista como potencial causadora de problemas aos comerciantes, considerando-se que ocuparia espaços para estacionamentos e supostamente dificultaria o acesso de clientes motoristas aos diversos estabelecimentos localizados na região.

Aparentemente, as promessas de retirada de trechos de ciclovias começavam a apresentar indícios de que se materializariam. Diante de tais impasses, no dia 14 de maio de 2017, durante a madrugada, um grupo de "moradores da região" realizou a reinstalação da ciclovia da r. Fausto de Almeida Prado por conta própria. Com frases pintadas no chão: "feita pelo povo" e "nenhum cm a menos", toda a extensão da ciclovia apagada foi pintada novamente.



Figura 9 - Ciclovía da Rua Dr. Fausto de Almeida Prado Penteadado repintada por ciclistas em 15 de março de 2017. Foto: Coletivo Bike Zona Oeste.

Em conversa com um integrante de um coletivo de São Paulo, que possui representação na câmara temática, ele afirmou que tais ações visavam restabelecer aquilo que já foi conquistado: "Não se pode voltar um cm atrás naquilo que foi conquistado para os ciclistas em São Paulo. Essa é nossa batalha diária". E ainda, afirmou que "as pessoas, ao agirem assim, estão apenas cumprindo aquilo que já está determinado pela própria prefeitura, pois houve debate, discussão para implantar cada metro, não se pode retirar sem que seja feito todo esse debate de novo".

Aparentemente, alguns moradores da região estariam descontentes com a implantação da ciclovía/ciclofaixa, e muitas reclamações teriam sido feitas à prefeitura, sob a alegação de que tal trecho estaria estrangulando o trânsito e também dificultando o estacionamento de carros de moradores. Ao ser questionado sobre o fato das reclamações, o mesmo ciclista mencionado afirmou:

Nós temos um plano diretor, canais de diálogo, que ainda que sejam fracos, são oficiais. Existe um trabalho por trás de cada metro de ciclovía que a prefeitura coloca. Não estou dizendo que esse é um trabalho exclusivo da prefeitura, mas é o resultado do trabalho e do engajamento de todos os ciclistas. Por isso, não se pode retirar uma ciclovía baseado em opiniões das pessoas, de reclamações... Então quer dizer que se eu estiver incomodado com uma calçada, posso reclamar e a prefeitura vai lá e retira? Você entendeu? Isso ninguém questiona. Agora ciclovía, apesar de estar lá no Plano Nacional de Mobilidade, no Estatuto da Cidade e no

Plano Diretor, parece que basta a opinião de meia dúzia que vão lá e retiram<sup>68</sup>(Cadernos de Campo, junho de 2017).

O argumento apresentado faz menção a um aparato jurídico que fundamenta a implantação de ciclovias pela cidade e impõe parâmetros à gestão municipal no momento de elaborar seus projetos urbanos. Esses recursos são constantemente mobilizados pelos coletivos no sentido de legitimar suas reivindicações e reforçar seus argumentos. Nesse sentido, são expostos os posicionamentos desses atores, e ciclistas se esforçam para demonstrar como toda ciclovias, apesar das críticas, é resultado de um engajamento coletivo através desses mecanismos oficiais de interlocução com o poder público. Por isso, no momento em que uma ciclovias é retirada pela Prefeitura, todo esse processo é aparentemente deslegitimado. Nas palavras do ciclista, "uma simples reclamação" pode se sobrepôr a esse processo de negociação, o que demonstraria a fragilidade dessas associações produzidas e também a assimetria de poderes envolvidos na controvérsia.

Nesse caso específico, a Ciclocidade atuou intensamente enviando diversos ofícios à prefeitura exigindo a (re)pintura da ciclovias. Contudo, não recebeu respostas e muito menos foram atendidos. Houve tentativas de interpelar a gestão municipal nas reuniões da CTBicicleta, assim como foram utilizados canais de comunicação oficiais e nenhum deles surtiu os efeitos esperados. Com o antecedente da paralisação das obras da ciclovias da Ricardo Jafet, aparentemente teriam se esgotado as possibilidades de diálogo e o apagamento das ciclovias criava apreensão. Não é possível afirmar que houve a participação nessa ação de ciclistas vinculados aos coletivos ou de algum conselheiro da CTBicicleta, pois todos os interlocutores foram reticentes sobre quem teria sido responsável pela pintura da ciclovias. Os principais grupos da cidade se recusaram a assumir qualquer participação formal em tais intervenções, ainda que tenha sido possível constatar o apoio nas notícias vinculadas em seus portais.

Em vários outros pontos da cidade foram realizadas intervenções do mesmo tipo, muitas em cruzamentos, nos quais ciclovias estão instaladas em canteiros centrais e os locais de conversão dos carros correspondem a um perigo constante para ciclistas e pedestres. Nesses casos, grupos realizam pinturas de faixas de travessias, que obrigam motoristas a pararem antes de realizarem a conversão. Em diversos pontos, tal pintura

---

68 Em diversas situações de campo os interlocutores solicitaram que não fossem identificados, tendo em vista que a associação de seus nomes com determinadas formas de intervenção e até mesmo declarações, poderiam comprometer sua participação em reuniões da CTBicicleta e em audiências públicas.

nem é percebida pelos transeuntes como uma intervenção, dada a sua continuidade com as demais sinalizações. Em alguns casos emblemáticos, ciclistas afirmaram que a pintura permaneceu por anos até ser percebida pela prefeitura como uma sinalização "não oficial", ou mesmo, só foi desaparecer após operações de recapeamento.

Tais situações permitem evidenciar como os ciclistas paulistanos tem se esforçado para ganhar visibilidade através dos mecanismos oficiais de interlocução com o poder público. As reuniões da CTBicicleta e as audiências públicas são ocasiões nas quais é possível perceber a mobilização desses atores. Contudo, para além dessas estratégias institucionalizadas e formais, muitas vezes apontadas pelos próprios ciclistas como burocratizadas, existem outros recursos para alcançar visibilidade e transformar os espaços da cidade. Quando a CTBicicleta se transforma em uma "Câmara fantasma", ou quando o prefeito parece "não dar a mínima para as bicicletas", "as ruas se aquecem" como afirmou Renata Falzoni.

Nos termos de Michel de Certeau(1998), na ausência de um "lugar próprio", no qual possam estabelecer seus parâmetros de ação e transformação da cidade, os ciclistas fazem uso de "táticas" para ocupar a cidade e deixarem sua marca. Ainda que a pintura de uma ciclovia possa ter resultados efêmeros, nesses momentos os ciclistas conseguem alcançar visibilidade tanto em relação aos demais moradores da cidade, quanto em relação ao poder público, que ignorou os ofícios e os apelos na CTBicicleta, mas que não pode mais deixar de levar em conta a pintura realizada pelos ciclistas. Além disso, o apagamento das ciclovias reforça uma dinâmica da invisibilidade, ao mesmo tempo em que aquece a controvérsia em torno da configuração dos espaços da cidade. Invisibilidade, pois a presença dos ciclistas nas ruas pode independer das vias destinadas à sua circulação, contudo, uma ciclovia é elemento tanto de segurança quanto de produção de possibilidades, ela torna possível para alguns pedalar, torna constante a presença desses atores nos espaços urbanos, que mesmo quando não estão ali, ainda são visíveis.

Esses movimentos, de conquista e reconquista, demonstram uma disputa e um jogo de poderes assimétricos nesse fazer cidade. Mesmo quando modificações são realizadas após um longo processo de negociação, convencimento e pressão, a reversão é sempre uma ameaça. O "asfalto novo" pode repor velhas configurações espaciais. Em diversos momentos durante a pesquisa, circularam boatos de que determinado coletivo de moradores ou comerciantes de um bairro/rua estavam mobilizando vereadores locais para conseguir a retirada de uma ciclovia. Em alguns casos, esses rumores, que

chegaram até mim por meio de meus interlocutores ou por discussões levantadas por perfis de redes sociais, não se consolidaram. Porém, em mais de uma situação resultaram em audiências marcadas de última hora, ou mesmo, em medidas arbitrárias de remoção ou paralisação de uma obra.

Ao ampliar canais de interlocução com os coletivos de ciclistas, o poder público abriu flancos para que tais atores tomassem a palavra e pudessem, mesmo que figurativamente participar de pontos estratégicos da produção da cidade. Rompe-se com a "base de onde se podem gerir as relações" (DE CERTEAU, *idem*, p.98) e vislumbraram-se possibilidades por parte desses coletivos nas tomadas de decisão, típicas de quem normalmente possui o poder de ditar os rumos de planejamento e transformação da cidade dentro de campo da legalidade. Negada essa instância, a partir da posição já ocupada por tais atores, resta a tática, que "não tem por lugar senão o do outro", realizando um movimento no espaço "controlado" pelo Estado (*ibid.*).

### **A Lei Anticiclovias**

O ano de 2017, portanto, foi o momento em que essa controvérsia ganhou novos desdobramentos, que iriam se estender por pelo menos mais dois anos, período no qual minhas observações de campo foram mais intensas e regulares. A postura do novo prefeito, João Dória, em relação às mobilidades e especialmente às ciclovias, acirrou tensões e disputas, além de despertar a atenção e a suspeita das associações de ciclistas sobre a possível retirada de ciclovias e revisão de medidas adotadas pela gestão anterior.

João Dória, em suas entrevistas e pronunciamentos reafirmava sua posição crítica e dava visibilidade aos atores contrários às ciclovias, também agregando mais atores e levantando argumentos que anteriormente tinham fundamentado a paralisação de obras de ciclovias, em prol da suposta segurança dos próprios ciclistas. Em uma das ocasiões, em entrevista cedida ao jornal Folha de São Paulo, em abril de 2017, afirmou que ciclovias vazias, principalmente nas periferias, estavam ameaçando a sobrevivência de comerciantes, e que “entre uma ciclovias sem ciclistas e a sobrevivência de famílias, eu fico com a segunda”<sup>69</sup>. Daniel Guth, na época um dos diretores da Ciclocidade, afirmou em reposta no mesmo jornal: “O que mata o comércio é a desertificação”, apontando para o fato das grandes avenidas terem abolido com o fluxo de pedestres e ciclistas em regiões de comércio.

---

<sup>69</sup>Disponível em <https://www1.folha.uol.com.br/cotidiano/2017/04/1877416-remocao-de-ciclovias-atingira-mais-a-periferia-de-sao-paulo-diz-doria.shtml>. Consultado em 03/06/2017.

Em abril de 2017, nos primeiros meses da gestão do prefeito, outra situação emblemática ocorreu, quando uma ciclista foi até o carro de João Dória com flores. Ao entregar o arranjo ela afirmou em tom de ironia: “Essas flores são em homenagem aos mortos nas marginais. Nós dissemos que viriam mais mortos, e vieram”. Em resposta, o prefeito, também de forma irônica agradeceu e jogou as flores ao chão. Dois anos depois, em uma bicicletada pude conhecer Giulia, a mulher que tentou entregar flores ao prefeito. Ela me foi apresentada por outro interlocutor: “lembra do episódio da flor? Então, foi ela que as deu para o prefeito”. Ela afirmou que antes tinha visto ciclovias e pessoas pedalando somente no exterior, segundo ela: “foi o poder público, com as mudanças que trouxe, que abriram minha cabeça para a bicicleta”. E segundo ela, esse mesmo poder público estava gerando retrocessos e tornando a vida dos ciclistas mais difícil.

As declarações de João Dória, sobre a necessidade de participação de mais atores na definição sobre onde seriam implantados ou retirados trechos de ciclovias, ganhou corpo jurídico a partir da publicação da lei 16.738 de 7 de novembro de 2017, que determinou a exigência da realização de audiências públicas como condição para a implantação de novas ciclovias. Fruto de um Projeto de Lei do Vereador João Jorge (PSDB), a nova lei alterou a legislação municipal vigente (lei 14.266/2007) e, segundo os coletivos de ciclistas, teria vindo para dificultar a implantação de novas ciclovias, sendo taxada como a "Lei Anticiclovias". Uma das declarações mais conhecidas do vereador autor do projeto de lei, foi quando, ao ser entrevistado pelos redatores do site *Vá de Bike*, afirmou que as "finas educativas" feitas por motoristas em ciclistas, eram geradas pela "falta de formação dos próprios ciclistas". Em 2017 João Jorge encabeçou um movimento de vereadores para remover ciclovias, alegando que "os ciclistas teriam se tornado inimigos dos demais meios de transporte"<sup>70</sup>, o que resultou no projeto de lei sancionado pelo prefeito<sup>71</sup>.

Essa lei veio num contexto no qual os números da violência no trânsito atingiam patamares alarmantes e a morte de ciclistas tornaram-se mais frequentes. A lei passou a impor a realização de tais audiências e também a necessidade de estudos de impacto viário antes da implantação de qualquer ciclovia na cidade. Tais medidas foram vistas por coletivos de ciclistas como uma forma de retardar a criação de novas ciclovias,

---

<sup>70</sup> Reportagem e entrevista disponível em <http://vadebike.org/2017/07/vereadores-defendem-retirada-ciclovias-joao-jorge/>. Consultado em 03/03/2018.

<sup>71</sup> Mais vereadores da base aliada da gestão de João Dória começaram a se movimentar contra as ciclovias em 2017, questão analisada mais à frente.

burocratizando os processos de discussão e planejamento, além de esvaziar as potencialidades da CTBicicleta. Por outro lado, em nota oficial, a Secretaria de Mobilidade e Transportes declarou que a nova lei teria vindo para:

(...) defender um amplo debate democrático para o planejamento cicloviário. (...) as propostas e conclusões apresentadas direcionarão o programa de implantação do Sistema Cicloviário do Município. Portanto, o objetivo não é dificultar a implementação, mas verificar a viabilidade técnica de cada local. Se as ciclovias forem implementadas sem estudos de demanda, impacto viário, viabilidade, podem causar acidentes e transtornos.<sup>72</sup>

O ponto levantado por ciclistas ao questionarem a sanção da lei, faz referência às discussões realizadas nas reuniões da CTBicicleta e em workshops realizados nos anos anteriores, nas quais teriam sido acordados os termos do Plano de Mobilidade Municipal e do Sistema Cicloviário, frutos de um longo debate entre coletivos e a Prefeitura, que no advento das Audiências Públicas poderiam ser revistos. A declaração ouvida de um integrante de uma das associações de ciclistas da cidade reafirmou tais posições:

Não somos contra a realização das audiências públicas, porque elas permitem que mais pessoas possam participar. O problema é permitir que uma opinião de alguém que não gosta de ciclista e acha que ciclovias atrapalha na hora de estacionar o carro, possa impedir que uma ciclovias seja feita. As discussões na Câmara da Bicicleta foram feitas baseadas em estudos de demandas. Foi feita a contagem de ciclistas e apresentamos estudos para as conexões. Daí vem um comerciante mal informado e diz que não quer ciclovias na frente da loja dele e pronto, cancela a ciclovias! (Cadernos de campo, fevereiro de 2018).

Apesar das resistências de alguns coletivos, as audiências públicas passaram a ocorrer na cidade de São Paulo, frequentemente realizadas nas sedes das Prefeituras Regionais. Um pouco diferente das reuniões da CTBicicleta, as convocatórias são abertas e o acesso a tais ocasiões é livre a qualquer munícipe que queira comparecer, ao qual é dado o direito de fala. Muitas delas passaram a ocorrer a partir de demandas de coletivos locais (normalmente de comerciantes) ou, por meio da convocação de

---

<sup>72</sup> Esclarecimentos sobre a lei nº 16.738. Disponível em: <http://www.capital.sp.gov.br/noticia/esclarecimentos-sobre-a-lei-no-16.738>. Consultado em 03/03/2018.

vereadores, que próximos a esses arranjos locais aparentemente se associavam a essas demandas.

Estive presente em algumas dessas ocasiões, nas quais foi possível observar como ciclistas estabeleceram o diálogo não somente com os representantes do poder público, como também com moradores e comerciantes dessas regiões, muitos deles críticos às ciclovias. Essas novas situações colocaram diferentes atores em relação e passaram a exigir dos coletivos de ciclistas novas formas de ação e produção de consensos.

### **Da tática à estratégia: Uma rua que decide burlar a lei**

Dessa perspectiva, esses movimentos na controvérsia exigiram movimentos na forma de atuar na controvérsia e em suas implicações espaciais e concretas. Da intervenção por meio dos canais oficiais à adoção de uma tática na cidade, a ciclovia da av. Ricardo Jafet, citada anteriormente, não tinha sido esquecida. Em 4 de março de 2018, um ano após a paralisação da obra e da manifestação definitiva da Prefeitura de que a ciclovia não seria implantada, ciclistas foram durante a noite até o local e realizaram a pintura, como um ato ligado ao movimento: #vaiterciclovia<sup>73</sup>.

Segundo o site Vá de Bike, tal intervenção teria sido realizada pela "população da região", como uma "sinalização de segurança" para os ciclistas, já que a ciclovia oficial não seria mais implantada. Em reportagem do dia 5 de março de 2018, o site reproduziu uma carta, recebida de um perfil intitulado "Linda Jafet", na qual são explicadas as intenções daqueles que realizaram tal intervenção:

A Linda Jafet acordou esta manhã mais acessível, mais colorida e bem mais alegre. A tão esperada ciclofaixa, aprovada em junho de 2016, iniciada em janeiro de 2017 e imediatamente interrompida pelo prefeito João Dória Jr foi completada durante a madrugada de sábado para domingo (4/3) pela própria população<sup>74</sup>.

---

<sup>73</sup> Tornou-se muito comum que cada ação ou movimento coletivo elaborados por ciclistas na cidade de São Paulo ganhassem suas "hashtags", no claro intuito de compartilhar e atingir mais atores nas redes sociais. Hashtags como "#CicloviaPeriferia" e "NenhumCmAMenos" se tornaram frequentes em diferentes sites de relacionamento.

<sup>74</sup> Disponível em <http://vadebike.org/2018/03/ciclovia-ricardo-jafet-sinalizacao-popular-remocao/>. Consultado em 06/03/2018.





Figura 10 - Ciclovia Instalada por ciclistas na Av. Ricardo Jafet. Foto: Divulgação Vá de Bike.



Figura 11 - Ciclovia/ciclofaixa instalada por ciclistas na Av. Ricardo Jafet. Fonte: Divulgação Vá de Bike.

Além da pintura, foram instalados balizadores para estabelecer a segregação entre a ciclofaixa e a via, além de terem sido pintadas flores amarelas nas margens, um dos símbolos adotados pelos ciclistas paulistanos, após a situação ocorrida um ano antes. Segundo os autores da carta, o trecho da avenida Ricardo Jafet, agora teria um novo nome: "Linda Jafet", além de um perfil no site de relacionamentos Instagram. A Linda Jafet estaria "mais acessível, mais colorida e bem mais alegre" e a partir de então se tornou mais um não-humano associado aos ciclistas paulistanos em defesa das ciclovias:

Espaços transformados como esse tornam a rua e a interação com a cidade possíveis e afetuosas, colaboram com a segurança de todos que passam por ali e estimulam a conexão com a cidade, no sentido contrário ao movimento de segregação e individualismo pregado pelo uso massivo do carro (Trecho da carta enviada pelo Perfil Linda Jafet ao site Vá de Bike).

A defesa de uma “cidade afetuosas” evidencia o distanciamento causado pelo uso dos veículos automotores, que colocariam as pessoas em uma posição de indiferença em relação aos problemas da cidade e à própria experiência urbana. Também acaba por gerar mais não-humanos, mediadores capazes de aproximar esses atores, de tornar uma rua aliada de uma questão de interesse e também espaço de habitação em movimento. Pode-se pensar que a tentativa de retirar o motorista do centro do modo de vida hegemônico em São Paulo, arrancando sua parte humana e recolocando-a em contato com as ruas, sejam enunciados que buscam reivindicar uma natureza comum, ou seja, seriam todos humanos, independente do modal ou da forma como se movem pela cidade. Contudo, essa experiência de evidenciar e produzir uma cidade “conectada” com as pessoas, faz proliferar não-humanos. Ciclovias, ciclofaixas, bicicletas, carros e ruas.

A manifestação do vereador Camilo Cristófarfo foi imediata em suas redes sociais, afirmando que mais uma vez, os "Ciclistas do Talibã" teriam "demarcado durante a madrugada, a cicloguache", mais uma "ciclovias pirata". Suas afirmações foram em defesa dos motoristas, os quais, segundo ele, não "possuem nenhum privilégio", sendo sempre vilipendiados, perdendo seus espaços, cada vez mais encurralados nos congestionamentos. A nova ciclovias/ciclofaixa não permaneceu por muito tempo e logo foi apagada, sob protestos do perfil da Linda Jafet no Instagram, que afirmou “estar arrasada” com a ação do poder público, que aparentemente “só pensa na cidade para os carros”.

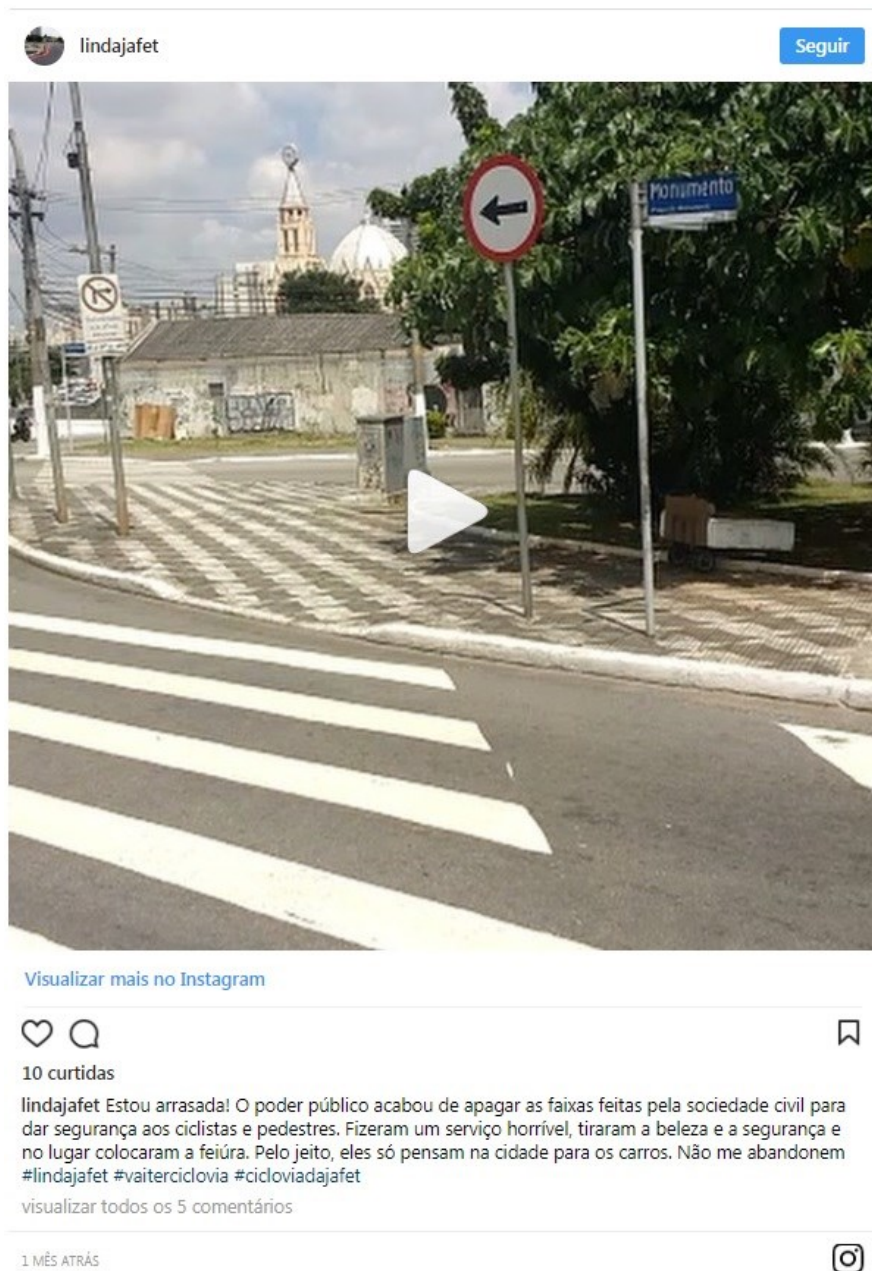


Figura 12 - Publicação feita no Perfil de "Linda Jafet", que se dizia "arrasada" após a Prefeitura apagar a pintura realizada. Fonte: Instagram.

A intervenção realizada na av. Ricardo Jafet (ou Linda Jafet, como passou a ser chamada pelos ciclistas da região) ocorreu às vésperas da audiência que discutiria a implantação de uma ciclovia na rua Domingos de Moraes na Vila Mariana, uma antiga reivindicação de ciclistas da Zona Sul. Diante da ameaça de instalação de mais uma "cicloguache", essa oficial e feita pela Prefeitura, Camilo Cristófaru aproveitou a oportunidade para publicar um vídeo, fazendo um apelo aos comerciantes e aos

moradores da região, para evitar a instalação da ciclovia. Na ocasião, o vereador convocou seus eleitores para "encarar olho a olho" o Secretário Avelleda, acusado de ser mais um "cicloativista" (às vezes chamado de Sérgio "Haddad" Avelleda por Cristófar), que passaria seus finais de semana "pedalando pela Av. Paulista". Segundo suas postagens em sua página no Facebook, a instalação de tal ciclovia seria o "fim do comércio" da região.

Esse argumento levantado pelo vereador, sobre os efeitos nocivos das ciclovias ao comércio, alinha-se a uma das reclamações mais frequentes feitas por moradores das regiões afetadas. Além disso, essa dinâmica associativa, de uma política que se realiza localmente entre coletivos de bairro e vereadores também pôde ser observada em várias das situações nas quais a implantação de uma ciclovia foi questionada. Por isso, coletivos de ciclistas têm se mobilizado para tentar estabelecer um diálogo com comerciantes. A Ciclocidade, desde 2016, possui um projeto denominado: "Bicicleta faz bem ao Comércio", através do qual busca demonstrar a empresários como ciclistas também consomem e são clientes em potencial, e como uma ciclovia pode aumentar a circulação de pessoas nas portas dos estabelecimentos.

Ainda recorrendo ao recurso da controvérsia como maneira de primeiro mapear os atores e os interesses em campo, os debates que se desenrolaram nas audiências públicas foram expressivos da maneira como os próprios atores, apesar do aparentemente desconhecimento recíproco, elaboram noções sobre essa alteridade. Não podendo mais ignorar uns aos outros, enunciam seus interesses, descrevem suas experiências cotidianas e trajetórias de movimento e permanência, como práticas constantes para estabelecer posições e também se fazer conhecer.

Nesse sentido, as audiências públicas tornaram-se momentos privilegiados dessa interlocução e, no caso específico da audiência da Ciclovia da Rua Domingos de Moraes, ciclistas dos mais diferentes coletivos estiveram presentes, no intuito de interpelar os eleitores de Cristófar, que eram esperados na ocasião. A Lei Anticlovias ainda era tratada com muitas reservas entre os ciclistas interlocutores da pesquisa e, no decorrer dos anos de 2018 e 2019, embasou a realização de diversas audiências, que permitiram observar de que maneira esses atores gradualmente ocuparam tais espaços.



## Capítulo V - Da tática à estratégia: ocupando as audiências

A realização de audiências públicas, a partir do ano de 2018, tornaram-se situações de campo mais frequentes, que permitiram coletar descrições sobre as experiências de ciclistas na cidade de São Paulo, nas quais sobressaíram concepções sobre o *mover-se* pelo urbano e a descrição de modos de vida e proposições para a cidade. A controvérsia gerada pelos diversos quilômetros de ciclovias implantados se desdobrou em novas situações, muitas delas criadas pelas declarações de gestores municipais e pela atuação de ciclistas.

A lei 16.738 de 2017 alterou a legislação anterior 14.226 de 2007, que dispunha sobre o Sistema Cicloviário do Município de São Paulo, criada na Gestão de Gilberto Kassab (PFL/DEM), como projeto do vereador Chico Macena (PT). Essa lei anterior (de 2007) trouxe propostas importantes e também termos e conceituações que colocavam a bicicleta como um “modal efetivo na mobilidade da população” e “modo de transporte para as atividades do cotidiano”. Ali também estão as conceituações de ciclovia e ciclofaixa: a primeira como uma estrutura segregada e separada da via de circulações dos demais modais, a última sendo apontada como uma alternativa nos casos de falta de espaço e orçamento. Além disso, em seu art. 11 traz a exigência da previsão de instalação de vias para a circulação de bicicletas em projetos de pontes, viadutos e túneis.

Já a nova lei (de 2017) trouxe em seu parágrafo único que: “A implantação dos trechos cicloviários deverá ser precedida pela realização de audiências públicas e pela apresentação de estudos de demanda, de viabilidade e de impacto viário, os quais deverão ser integralmente divulgados em sítio eletrônico próprio”. Além disso, foi explícita ao apontar que a implantação de ciclovias e ciclofaixas deveria ocorrer “desde que as condições físicooperacionais do tráfego motorizado sejam compatíveis com a circulação de bicicletas”, estabelecendo uma clara hierarquia de prioridades, subordinando a implantação de novos trechos à sua compatibilidade com as formas já existentes de movimento, deslocamento e ocupação dos espaços urbanos. Por sua vez, declarações públicas do vereador João Jorge (autor do projeto de lei) reproduziram um discurso de compartilhamento da culpa pelos acidentes em evidente alta a partir de 2017, afirmando que ciclistas também tinham sua parcela de responsabilidade pelas “finas educativas”, devido à falta de preparo para pedalar na cidade. Afirmou,

também, que os gastos com ciclovias tinham sido muito altos, “sendo mais recomendável” os investimentos em campanhas de educação no trânsito<sup>75</sup>.

Em agosto de 2017, a Ciclocidade junto com outros coletivos tomou a iniciativa de interpelar vereadores e pedir apoio para a não aprovação do Projeto de Lei, sem alcançar seu objetivo. A “Lei Anticlovia” acabou gerando novas situações de interação entre atores, além de oportunidades de observar os desdobramentos da controvérsia sobre as ciclovias e o acirramento dos embates locais sobre o uso dos espaços e o direito à cidade. Nessas ocasiões, como serão descritas mais à frente, as experiências de pedalar foram frequentemente narradas, como percursos no interior da controvérsia, conectando questões sobre a violência no trânsito, a segregação espacial em São Paulo, o meio ambiente e o planejamento urbano. Um movimento que da perspectiva metodológica da pesquisa foi realizado pelos próprios atores e, na tentativa de segui-los, acabei por realizar os deslocamentos de escala necessários à etnografia em contexto urbano.

No mais, a questão da gestão municipal não se conteve às medidas de João Dória. Por isso a descrição dessas situações de campo, pois elas reverberaram diretamente nas discussões e mesmo nas práticas e ações de ciclistas, coletivos ou não. Depois de aquecer o debate com suas declarações e medidas polêmicas, Dória renunciou à prefeitura para concorrer ao governo do estado de São Paulo, cargo para o qual foi eleito em 2018. Em seu lugar, assumiu o vice-prefeito Bruno Covas (também do PSDB), que logo nos primeiros dias de sua gestão anunciou que seriam revistos muitos trechos de ciclovias subutilizados, implantados sem planejamento, como “quem joga orégano em pizza”.

Enquanto que no caso da ciclovia da Paulista, Ministério Público e vereadores questionaram a implantação e permanência da ciclovia por meio de argumentos que buscavam abarcar tanto ciclistas, como moradores - muitas vezes tratados como em polos separados e uniformes -, nas audiências, os enunciados em disputa tenderam a se basear em experiências cotidianas, em noções de pertencimento, em concepções e observações sobre a cidade.

### **Domingos de Moraes**

No dia 13 de março de 2018, dias após a intervenção na av. Ricardo Jafet, ocorreu a Audiência Pública para a implantação da ciclovia na rua Domingos de Moraes. Diante

---

<sup>75</sup>Disponível em <https://vadebike.org/2017/07/vereadores-defendem-retirada-ciclovias-joao-jorge/>. Acesso em 03/06/2018.

da quantidade de pessoas esperadas, a realização foi transferida da sede da Prefeitura Regional da Vila Mariana para o auditório da Escola SENAI. O apelo feito pelo vereador Camilo Cristóforo nas redes sociais e o seu tom combativo, geraram a expectativa de que moradores e comerciantes da região compareceriam em grande quantidade e que as divergências surgiriam durante a audiência.

A audiência estava marcada para se iniciar às 18h com teto até às 20h. Nesse dia saí da região da Barra Funda, Zona Oeste, seguindo de metrô pelas linhas vermelha e depois azul, descendo na estação da Vila Mariana, e de lá, seguindo a pé, por um trajeto de cerca de 10 minutos. Minhas expectativas também eram grandes, pois esperava poder observar uma situação de franco debate entre ciclistas e demais atores envolvidos na controvérsia sobre as cicloviárias, principalmente comerciantes da região, constante opositores. Cheguei ao local e a maior parte dos presentes já estava no auditório da escola, a mesa a postos, contando com a presença do secretário de Mobilidade e Transportes, Sérgio Avelleda, e técnicos da CET.

De início pude notar alguns dos presentes portando capacetes de ciclismo, mas a maioria não ostentava elementos que pudessem distingui-los como ciclistas ou não. Pude contar um pouco mais de 100 pessoas presentes (mais chegaram durante o andamento da audiência) e notei alguns conhecidos, ao menos de situações anteriores de campo, como Renata Falzoni. Como dito, era esperada a presença massiva de moradores e comerciantes da região nessa audiência e uma oposição expressiva em relação à instalação dessa nova ciclovia. Contudo, os debates e as falas que se desdobraram, apesar das suas diferenças, não se mostraram contrárias.

Na oportunidade, ciclistas tomaram a palavra e muitas de suas declarações foram no sentido de interpelar os comerciantes presentes e os representantes da prefeitura. Alguns comerciantes também se manifestaram, descrevendo sua apreensão sobre os impactos da ciclovia no fluxo dos seus estabelecimentos. O vereador Camilo Cristóforo não compareceu e a presença majoritária de ciclistas e defensores da ciclovia tornou-se mais expressiva e conseguiu definir os rumos do debate a favor da implantação.

Essa situação da audiência da Domingos de Moraes foi importante, pois permitiu observar a dinâmica dos relatos sobre as experiências pela cidade trazidas pelos presentes e os desdobramentos e associações diversas descritas nas falas. Foi uma longa audiência, provavelmente a mais longa que observei, tendo se estendido por mais de 3 horas e contado com quase 30 participações, além de longas explicações por parte das duas funcionárias da CET presentes e ciclos de respostas do secretário municipal sobre

os questionamentos feitos. Ocorreu logo após a pintura da ciclovia Ricardo (Linda) Jafet pelos próprios ciclistas, e seu apagamento pela Prefeitura, por isso cabe a descrição de alguns momentos dessa situação de campo.

As falas nessas situações circulam em temas recorrentes, mas que sempre estão embasados em narrativas das experiências cotidianas da cidade, sobre trajetos e trajetórias. Seja o caminho diário realizado como ciclista, as ameaças e riscos, quanto a trajetória pessoal de adoção da bicicleta, muito próxima das conversas das elaborações feitas por interlocutores da pesquisa, instados a relatar suas experiências como ciclistas. As falas iniciais do Secretário de Mobilidade e Transporte, enfatizaram a necessidade de se chegar a uma “solução harmoniosa”, já que a proposta da gestão seria a construção de uma cidade para todos, conciliando os interesses de moradores, comerciantes e ciclistas.

Uma das primeiras intervenções foi de um ciclista. Vicente se definiu como biólogo, que usa as ciclovias da região todos os dias para ir da casa ao trabalho. Descreveu um pouco da sua experiência diária e como já teria sofrido alguns acidentes devido às finas dadas por motoristas em trechos nos quais não existe ciclovia. Enfatizou o tempo reduzido que leva para realizar o seu trajeto, menor do que o exigido para realizar o mesmo caminho de carro ou ônibus. A ênfase na questão da segurança e na sobrevivência são termos recorrentes nas falas de ciclistas nas audiências, e nessa situação foram diversas as que se alinharam aos relatos trazidos por Vicente. Outro homem, identificando-se como morador da Vila Mariana, descreveu um atropelamento que sofreu nas vias da região e por isso teria começado a defender as ciclovias. A descrição pormenorizada do seu trajeto diário até o trabalho buscou demonstrar como seria importante a nova ciclovia e a interligação com as já existentes:

Para minha segurança e da minha família essa ciclovia é básica. Pedalo para ir para o trabalho, geralmente eu desço a Vila Clementina, sem ciclovia, entro no finalzinho da Whitaker, e ali eu tenho a ciclovia em Moema, pego a Indianópolis, onde não tem ciclovia, até a Hélio Pelegrino onde eu pego ciclovia novamente. Tem um pedaço da Indianópolis, que também não tem ciclovia, porque não ligaram um trecho pequeno (Cadernos de Campo, março de 2018).

Essa descrição dos trajetos pela cidade é dimensão importante dos embates realizados nas audiências, assim como a descrição do cotidiano de moradores e transeuntes, que evidenciam esses modos de se mover, permanecer e também estabelecer certa legitimidade das demandas expostas. Outro ponto que ficou evidente é



o quanto os termos ciclovia e ciclofaixa acabam se tornando sinônimos, sendo o primeiro mais utilizado. Nesse relato destacado, o interlocutor descreveu trechos que seriam de ciclofaixas, mas que são definidos por ele como ciclovias.

Chamaram a atenção também, as falas de ciclistas, pais e mães que descreveram suas experiências de pedalar com os filhos na cidade e enfrentar diversos obstáculos e ameaças constantes. Um deles relatou que seu filho, ao pedalar com ele teria dito que: “quando não tiver mais carros, o mundo vai ser melhor, né, pai?”, servindo de gancho para colocações críticas a uma cidade voltada para os carros:

(...) Hoje a gente tem em São Paulo 17 mil km de vias, e a gente está revisando os quase 400 km de ciclovias. A cidade não é para todos. As pessoas dentro do carro morrem muito menos do que os pedestres e de quem está em cima de uma bicicleta. (...) Meu filho já cresceu 3 anos desde que começamos a pedalar, e se eu botar esse tempo para frente, ele já estará dando rolê sozinho e eu não sei se eu vou deixar, mas eu gostaria de deixar (Cadernos de Campo, março de 2018).

Duas mães também pediram a palavra para expressar suas dificuldades em pedalar junto com seus filhos, uma delas afirmou:

Mais da metade da vida do meu filho eu pedalo com essa criança enfrentando os ônibus, quem pedala sozinha sabe como é perigoso, quem pedala com as crianças sabe como é perigoso. Como ciclista carregando crianças, está muito complicado explicar para os meus filhos o que são os gestos obscenos que a gente recebe, os palavrões, os xingamentos, e porque os carros querem nos atropelar e parar sobre a ciclovia, não tem como explicar, a não ser dizer que o mundo é injusto mesmo e que você não vá ver solução para esse problema. Meus filhos estudam numa escola municipal, onde o tempo de travessia para pedestres é de 12 segundos e 5 minutos para poder atravessar de novo (Cadernos de Campo, março de 2018).

Ana, outra ciclista, descreveu experiência próxima:

Sou mãe de 3 crianças e a bicicleta é nosso meio de transporte principal. Toda sexta-feira eu levo minha filha no parque e a gente vai pela faixa de ônibus, sem ciclovia. Eu escuto xingamentos, minhas filhas vão tensas, apesar de confiarem muito e eu tomar cuidado. Quando a gente volta, chega na Vila Mariana, minha filha diz, “mamãe, dá vontade de beijar o chão”. Ela já sabe, com 6 anos que a ciclovia traz mais segurança. A bicicleta é o melhor meio de transporte, porque a gente não gasta, vai rápido, conversa, vê a cidade de outro jeito (ibid.).

O risco associado ao pedalar fora ou dentro da ciclovia, como espaço seguro também foi levantado por outra ciclista, que narrou pormenorizadamente a sua relação com a ciclovia e sua experiência de pedalar:

Sou professora do ensino fundamental e por muitos anos eu fui trabalhar de carro, fiquei parada no trânsito, até que um dia chegou na França Pinto e na Bernardino de Campos uma ciclofaixa e a partir desse momento eu tive a segurança de pedalar para o meu trabalho. (...) Essa segurança é incrível, tem buracos, é toda esburacada, mas não tem nenhum carro atrás de mim, não tem nenhum motorista me xingando. Quando chegava na Ruy Barbosa e na Passalacqua não tem ciclofaixa e ciclovia, então acabava meu paraíso, era o momento em que eu era xingada, era o momento que eu desviava dos buracos e tinha medo de encostar num carro, é onde os carros ficam parados e abrem as portas sem olhar o retrovisor para ver se tem algum ciclista vindo. Como ciclista saio de casa com uma certeza: que vou ser xingada, mas não tenho a certeza que vou chegar em casa com segurança (Cadernos de Campo, março de 2018).

Tatiana, a professora, finalizou sua fala descrevendo uma situação na qual um motorista de táxi a perseguiu por um longo trajeto, tentou por várias vezes fechá-la e derrubá-la da bicicleta. Depois de tentar em 5 delegacias diferentes, não conseguiu registrar um boletim de ocorrência: “Em uma das delegacias, a pessoa que me atendeu me deu uma incrível solução para o meu problema, ele me disse para eu parar de andar de bicicleta”. Diante das enfáticas descrições de ciclistas, de suas experiências de pedalar fora das ciclovias e da defesa da via a ser instalada, foram poucas as manifestações de presentes contra a ciclovia da Domingos de Moraes.

Apenas uma das falas ganhou evidência, de uma senhora que se identificou como proprietária de um comércio na Domingos de Moraes e moradora da Zona Leste. Segundo ela, na região onde mora, a ciclovia instalada na r. Álvaro Ramos teria “matado o comércio todinho”, “a minha preocupação é essa acabar com a Domingos de Moraes, assim como foi na Zona Leste”. Sua pergunta foi respondida pelo Secretário, com a afirmação de que esse caso da Zona Leste estava sendo analisado pela prefeitura, mas que na rua Domingos de Moraes seriam tomados os cuidados para que isso não ocorresse. Para o secretário, a intenção daquela audiência era chegar a um acordo “harmonioso”, dado que a cidade “é de todos”, enfatizando o temor dos comerciantes em perder vagas de estacionamento para seus clientes.

A manifestação tímida da comerciante, um das únicas a questionar os efeitos negativos da ciclovia, geraram também falas de ciclistas presentes, no sentido que contestar as afirmações sobre os efeitos das ciclovias na queda das vendas de comerciantes. A afirmação de que ciclistas também consomem, que os clientes dos comércios são moradores de bairro, que motoristas no trânsito não conseguem perceber as fachadas das lojas, e que motoristas consomem apenas em shoppings, foram levantadas para reverter o discurso, apontando que a ciclovia traria mais clientes potenciais para o comércio.

João Lacerda, apresentando-se como integrante da campanha “Bicicleta faz bem para o comércio”, idealizada pela Ciclocidade, trouxe o exemplo de um restaurante, que ao ver uma ciclovia sendo instalada em sua porta, teria criado maneiras de atrair e receber os ciclistas, aumentando suas vendas. Ofereceu seu apoio aos comerciantes que estivessem interessados em implementar tais medidas:

Nós estamos aqui para oferecer isso para vocês, nós estamos produzindo uma pesquisa para vermos como e quem acessa o comércio, e muitos dos comerciantes tem a impressão que a maioria absoluta dos seus clientes vem de carro, mas o que a gente constatou, *in locu*, pesquisando e perguntando aos transeuntes, é que a maioria das pessoas que estavam lá para acessar, eram pessoas do bairro. Então, exceto que você seja uma concessionária de veículos ou uma oficina mecânica, certamente seu cliente tem muita chance de vir a pé. Estamos aqui para ajudar e qualquer pessoa que quiser incluir a bicicleta no seu negócio, pode procurar a gente, vamos ajudar. Então, essa inimizade é fictícia. Eu sou pai, levo meu filho para a escola, eu compro coisas, eu tenho muita coisa para contribuir para essa cidade usando a bicicleta, eu acho que o comércio também pode se beneficiar da gente (Cadernos de Campo, março de 2018).

A menção a oficinas mecânicas e a lojas de veículos na fala de João Lacerda conecta uma das principais questões levantadas por comerciantes. Além do bloqueio de áreas de estacionamentos de clientes, as ciclovias também ocupariam espaços comumente utilizados por comércios de manutenção e venda de carros, tanto para expor seus produtos, quanto para manter os carros de seus clientes, devido aos espaços limitados de seus estabelecimentos. Uma questão pontual, mas que tem uma relevância muito grande nos desdobramentos mais amplos da controvérsia sobre as ciclovias. Carros e demais veículos (motos em menor proporção) não ocupam um espaço somente enquanto estão em movimento, mas principalmente enquanto estão parados. Motoristas

em seu uso diários, para a realização de seus trajetos, chegam ao seu destino, enquanto seus carros esperam a hora do retorno. Como Marco Sávio (2002) aponta, toda a rede desenrolada ao redor desses não-humanos tem implicações não somente sobre o circular, mas também sobre o parar e permanecer, uma questão também enfrentada por ciclistas e suas frequentes reclamações de falta de bicicletário e locais adequados para a guarda das bikes.

Nesse ponto, Renata Falzoni, ao falar na audiência, trouxe um conjunto de argumentos tanto sobre a questão dos estacionamentos, quanto sobre as questões do futuro do *mover-se* na cidade.

[...] Ir e vir a pé é um direito constitucional, o livre-arbítrio eu tenho de ir como eu quiser, inclusive de carro, mas a gente tem que entender que estacionamento não é um direito constitucional. Portanto, se nós estamos aqui, questionando a ciclovia por causa de estacionamento, eu convido as pessoas a entenderem que isso sim é a negociação de um privilégio individual, em detrimento de uma área dedicada a estacionamento, de 15 metros quadrados, que está bloqueando a circulação de pessoas (Cadernos de Campo, março de 2018).

Aparentemente, rebater uma imagem sobre quem pedala: antes de serem ciclistas, são também consumidores, pais, mães e cidadãos, como foi apontado por um participante da audiência da Domingos de Moraes, alinha-se a um exercício de estabelecer proximidade entre os atores em embate, mas também mobilizar figuras legítimas, que para além de reproduzirem determinadas expectativas do que seria o cidadão ordinário, também purificam esses atores, buscam encontrar uma base comum para o diálogo.

Os resultados da pesquisa realizada pela Ciclocidade foram citados, como forma de demonstrar que as ciclovias não atrapalham o comércio, tendo em vista que em alguns locais foi diagnosticado o aumento das vendas e que boa parte dos frequentadores do comércio seriam pedestres, usuários do transporte público, ou mesmo, ciclistas. A suposição de que o transeunte veio de alguma forma e esse modo de se mover foi como motorista (o que aparentemente circula entre os opositores da ciclovia) resvala em uma concepção sobre os espaços urbanos, suas formas de ocupação e os modos de vida constituídos na cidade.

As falas, que trazem as experiências diárias de ciclistas, que incluem as situações de pais, mães, crianças, idosos, deficientes, e que também trazem as vivências de

mulheres, que nas afirmações compartilhadas no campo apontam para uma violência excessiva de motoristas em relação ao corpo feminino que pedala, desdobram-se em questionamentos sobre um modelo de cidade, pensada por e para motoristas, e que impossibilita que esses cidadãos possam se mover. A percepção da cidade, os impactos e as “externalidades positivas”, apontadas pelo próprio secretário municipal, possibilitadas pelas bicicletas e ciclistas, são mobilizados como elementos conectados com a experiência diária de mover-se pela cidade e fundamentam falas diagnósticas e propositivas, como aquela com a qual Renata Falzoni fechou sua participação:

Eu convido vocês que são comerciantes, que estão com dificuldades nos seus negócios, para olharem para a crise mais do que para os ciclistas, para convidar esse novo cliente para a sua loja, uma vez que a emissão de CNH (Carteira Nacional de Habilitação) na cidade de São Paulo caiu mais que 50%. Então, com crise ou sem crise as pessoas não querem mais estar nos seus carros e isso significa novos tempos. Portanto, comerciantes, bem vindos aos novos tempos, nos quais seu cliente virá a pé e de bicicleta (Cadernos de Campo, março de 2018).

Nessa situação de campo, toda a animosidade esperada diante da convocação de um vereador reconhecidamente crítico, não pôde ser observada. Nenhum comerciante ou morador da região, categorias replicadas pelas autoridades presentes e pelos próprios atores presentes, manifestou-se de forma contundente ou agressiva, ainda que alguns estivessem presentes. Pude observar “moradores da região” se apresentarem também como ciclistas, além de várias outras posições, para deslocar uma suposta identidade de ciclista para uma experiência compartilhada da cidade. Diante das manifestações de alguns sobre a violência no trânsito, da vulnerabilidade e também das agressões e ofensas sofridas não houveram vozes dissonantes e o resultado da audiência foi positivo em relação à implantação da nova ciclovia. Apesar das manifestações do vereador, ciclistas se fizeram presentes, citando suas experiências diárias no trânsito. Mobilizaram a Constituição, falaram de economia e meio ambiente, fizeram menção aos índices elevados de poluição atmosférica na cidade de São Paulo, citando uma “Pesquisa de um Professor da USP”<sup>76</sup>, e assim, conseguiram a aprovação da obra.

---

<sup>76</sup> As pesquisas citadas foram as realizadas pela equipe do Professor do Departamento de Patologia da Faculdade de Medicina da USP (FMUSP), Paulo Saldiva, sobre os efeitos da poluição do ar na saúde humana. Em muitas situações de campo esse trabalho foi citado como maneira de fundamentar as demandas por modais menos poluentes e “mais sustentáveis” na cidade de São Paulo.

De forma tática, há alguns dias, tinham pintado e ocupado uma via da cidade, que apesar dos resultados efêmeros, produziu certa visibilidade. Mais tarde, a partir da utilização de mecanismos institucionalizados conseguiram avançar na interlocução com os demais atores e alcançaram resultados, que se respeitadas pela gestão municipal, tinham potencial de serem permanentes. Essa primeira experiência de campo em uma audiência pública apontou para dois questionamentos da pesquisa. De um lado a Lei Anticiclovias, que tinha fundamentado a realização da audiência, produziu situações de embate nas quais ciclistas se fizeram presentes e alcançaram visibilidade. De outro, a expectativa do conflito e de negociações tensas se dissipou. Muito pela maneira como esses atores ocuparam um espaço de interlocução e construíram constantes traduções de suas experiências diárias no sentido de estabelecer a legitimidade e o direito de circularem pela cidade com suas bicicletas.

Nessa situação pude presenciar as narrativas sobre experiências cotidianas e a afirmação de modos de vida por meio da mobilidade por bicicleta, sendo mobilizadas por esses atores para reivindicarem transformações estruturais na cidade, mas também, para questionarem modelos de mobilidade, uma cidade pensada para os “carros”. Contudo, nesse mesmo ano, em uma audiência realizada meses depois, a situação observada seguiu por caminhos diversos e os embates foram mais intensos.

### **“Nada contra, muito pelo contrário”: a audiência da Mooca**

Em abril de 2018, João Dória, contrariando suas promessas de que cumpriria seu mandato até o fim, anunciou que deixava a Prefeitura, para iniciar sua campanha de eleição ao Governo do Estado de São Paulo. Em seu lugar assumiu o vice-prefeito Bruno Covas, que no seu primeiro dia à frente da Prefeitura deslocou Sérgio Avelleda para o gabinete do Prefeito, e em seu lugar nomeou João Octaviano, ex-presidente da CET. Em suas primeiras declarações como Prefeito, Bruno Covas já deixou claro que pretendia retirar ciclovias “subutilizadas” (além da declaração sobre o “orégano”). Por sua vez, o novo Secretário não era visto com bons olhos por alguns representantes de coletivos de ciclistas. Antes dessas mudanças, um interlocutor chegou a fazer menção a ele como alguém que “odeia todos os ciclistas” e que operava na “chave do rodoviarismo”.

A resposta também foi imediata. A Massa Crítica saiu às ruas do centro de São Paulo, com o slogan: “Muito orégano na massa crítica”. Uma bicicletada reuniu centenas de ciclistas que em bloco pedalarão pela av. Paulista. Durante a manifestação,

surgiram afirmações de que a bicicletada também era para questionar a retirada de mais de 150 linhas de ônibus da cidade de São Paulo, medida adotada por João Dória, meses antes de deixar a prefeitura. Ali também surgiu um termo que pude ouvir em diversas outras situações, em manifestações de ciclistas pela cidade: “menos covas, mais ciclovias”.

A controvérsia se aquecia, assim como as ruas e as audiências. No dia 10 de setembro de 2018, mais uma audiência pública ocorreu, desta vez para debater a permanência de uma ciclovia já instalada. A faixa localizada na r. Siqueira Bueno, no bairro da Mooca, passou a gerar protestos entre os comerciantes da região, e por iniciativa do vereador Camilo Cristófar, uma audiência pública foi convocada para debater a questão. Essa audiência se tornou situação reveladora das disputas existentes em torno dos espaços destinados às ciclovias em São Paulo, assim como, da atuação de ciclistas, que dali para frente se tornaria muito mais intensa nas audiências públicas que seriam realizadas em 2019, no processo de construção e aprovação do Plano Ciclovitário da cidade de São Paulo. Além disso, foi aquela, das quais eu estive presente, que mais contou com a presença de comerciantes e moradores do bairro, que estavam ali para solicitar a retirada/transferência de uma ciclovia.

A divulgação da data e local da audiência ocorreu no dia 6 de setembro de forma tímida nos canais oficiais da Prefeitura, uma quinta-feira, véspera de feriado prolongado. A informação passou a correr como rastilho de pólvora nos perfis de coletivos de ciclistas em redes sociais e em grupos do aplicativo de mensagens WhatsApp, com a ressalva de que era importante a presença dos ciclistas. A marcação de tal audiência, tão em cima da hora, era apontada como uma tentativa articulada daqueles que estavam dispostos a remover a ciclovia da Siqueira Bueno. Diferente de outras audiências nas quais pude estar presente, essa tinha sido convocada por um vereador e em um horário atípico, às 10 h da manhã do dia útil seguinte à sua divulgação. Normalmente as audiências ocorrem a partir das 18 ou 19 h, um horário no qual é mais fácil que pessoas possam sair de seus trabalhos e ainda chegar ao local das audiências.

Aparentemente existia um senso de urgência por parte dos interessados na remoção ou transferência da ciclovia, que estaria causando transtornos para o comércio do bairro. Nesse caso, diferente da audiência da Domingos de Moraes, o vereador não teria apenas convocado a presença de moradores e comerciantes, mas teria sido ele

mesmo o articulador da realização da audiência, para tratar de uma questão debatida desde a implantação dessa ciclovia em 2016.

Meses atrás, outros vereadores também gravaram vídeos no local da ciclovia, apontando uma suposta falta de uso e os prejuízos que ela estaria causando aos comerciantes da região. Entre eles, João Jorge (PSDB), autor do projeto que gerou a Lei Anticlovia e Ricardo Teixeira (PROS). A rua Siqueira Campos possui alguns estabelecimentos que comercializam carros novos e usados que, invariavelmente, fazem uso de espaços da rua para estacionar os itens a venda. A instalação das ciclovias, ao retirar esse espaço dos carros, estaria atrapalhando as vendas desses comerciantes, além de outros estabelecimentos, sob a alegação da diminuição das áreas de estacionamentos para a parada de clientes/motoristas que consomem no comércio da região.

Com essas questões em pauta e o ar de conspiração entre os ciclistas nas redes, a convocação para essa audiência circulou e no dia 10 estive presente no local, para observar como seria esse embate entre um dos políticos da cidade que mais fazia, naquele momento, críticas às ciclovias, e atores que também ganhavam visibilidades como os mais incomodados com as novas vias.

Em conversa com interlocutores da pesquisa, alguns reclamaram do horário da audiência, que começando às 10, acabaria no mínimo às 12. Eu também já estava acostumado com aquilo que passei a denominar como “etnografias de fim de expediente”, pois na maior parte das incursões, acompanhava os horários dos interlocutores, que normalmente batiam com os meus. Ou seja, sempre no final da tarde ou início da noite, tanto para acompanhar uma manifestação, uma audiência, ou mesmo para comparecer a um encontro para uma conversa ou entrevista.

Cheguei poucos minutos depois do início do evento, no auditório da subprefeitura da Mooca. Fiquei na parte de trás do público, em pé, pois não restavam mais cadeiras e muitos, assim como eu, acompanhavam o debate à distância. Essa foi a segunda situação de campo na qual compareci a uma audiência. A primeira, a audiência da Av. Domingos de Moraes, como descrito anteriormente, também convocada em clima de animosidade, tinha se realizado sem maiores embates entre os presentes, mas a daquele dia prometia esquentar, pois Camilo Cristófaru estaria presente e presidiria os ritos.

Eu cheguei em meio a uma confusão, na qual entre muita gritaria e empurra-empurra, várias pessoas se aglomeravam no meio da sala. Questionei uma das pessoas perto da porta e fui informado que a primeira fala da audiência já tinha causado confusão: “Camilo perdeu a linha com a provocação de uma ciclista”. Mais tarde pude



ter acesso à gravação da audiência, realizada pela mesa organizadora, e transcrever as falas e tomar conhecimento do estopim da confusão.

Fui capaz de restituir a sequência de fatos dessa audiência fatídica, pois além das minhas anotações de campo, pude obter a gravação realizada pela própria equipe da gestão municipal presente na audiência, obtendo na íntegra as falas e os detalhes das reações dos presentes. Na ocasião estavam presentes na mesa o subprefeito da Mooca, Paulo Sérgio e o vereador Camilo Cristófar. Esse começou sua fala denunciando um suposto desmonte da CET, que não tinha enviado nenhum representante para a reunião, que segundo ele trataria de "um assunto delicado, de trânsito, de ciclovia, do ir e vir do ciclista, do ir e vir do automóvel".

As primeiras tensões surgiram quando integrantes da plateia afirmaram, direcionando suas falas ao vereador, de que a CET não "tinha sido convidada", no que o vereador respondeu que o órgão tinha sido "convidado oficialmente", e que o próprio diretor da CET tinha comunicado que tentaria enviar alguém até a reunião. Segundo a informação que circulava, e que foi confirmada durante a audiência, de fato, os convites tinham sido feitos, na quinta-feira, último dia útil anterior à realização do evento.

Essa foi a segunda audiência na qual realizei campo e por já ter estabelecido contato com alguns ciclistas e ter comparecido a manifestações, alguns conhecia de vista, com outros já tinha conversado em outras ocasiões. Percebi, que existia uma separação quase uniforme, de um lado pessoas de roupa mais formal, que aparentavam não ter vindo de bicicleta, e do outro, pessoas que portavam capacetes e mochilas. Minha leitura inicial se confirmou mais tarde, quando a parte da plateia da direita (do ponto de vista da parte de trás da plateia) se mostrou mais propensa a apoiar os comerciantes que pediam a palavra, enquanto a outra, mostrou-se contrária.

O subprefeito abriu a sessão, afirmando que seria bem claro: "estamos aqui, pacificamente para tentar coordenar o que se fará com a ciclovia", tentar "resolver esse grande problema, harmonizar ciclistas, prefeitura, vereança, e todos que estão comprometidos". Seguindo as sequências de inscrições, a primeira que foi chamada a falar foi uma ciclista. Até então, eu não conhecia essa interlocutora pessoalmente, fui ter meu primeiro contato com ela alguns meses depois, quando pude entrevistá-la. Ela se apresentou como uma pessoa que morou muitos anos na Mooca e que hoje mora na r. Apucarana no Tatuapé, e que utiliza a ciclovia da Siqueira Bueno constantemente para voltar do trabalho, na av. Paulista.

Primeiro de tudo gostaria de demonstrar minha indignação com essa audiência, ela não foi uma iniciativa da Secretaria de Transportes, com indicação prévia da proposta e também apresentação de estudo. Ao contrário, foi convocada por um vereador que teve o mandato caçado, histórico de violência contra mulheres, e gostaria de falar, com quem vocês estão se aliando (dirigindo a palavra para o grupo sentado no outro lado da plateia)<sup>77</sup>. A Siqueira Bueno já é uma ciclovia que está consolidada pelos usuários, mudar para a avenida Cassandoca, que fica a 8 quadras já deixa distante do nosso uso, nós ciclistas precisamos que seja uma via direta, essa outra é uma via de mão dupla, que geraria mais conflitos com moradores e com os carros. A Tobias Barreto é muito estreita, exigindo mais conexões que inviabilizariam a conexão com outras ruas O que eu peço para comerciantes e moradores da região: será que uma vaga de carro, objeto inanimado, vale mais do que uma vida, do que salvar uma vida, até porque existem diversos estudos que onde há ciclovia, nós temos acalmamento de trânsito, diminuição de atropelamento de pedestres, de batidas de carro. Eu gostaria apelar para o bom senso de vocês e para a responsabilidade social e consciência social, ciclovias salvam vidas (transcrição de audiência pública, setembro de 2018).

Essa fala gerou uma resposta do vereador presente, que exigiu que ela comprovasse a suposta agressão que ele teria cometido, afirmando que renunciaria ao seu mandato caso comprovada. Um tumulto se iniciou e as ânimos se acirraram. Nisso, boa parte dos presentes, mostrando-se de acordo com o vereador, passou a aplaudir e a gritar em apoio a ele. Camilo passou a se dirigir à moça como “descarada e desobediente”: “Vocês não vão fazer baderna não, vocês esfaquearam o candidato à presidência da república. Vocês se divertem com a desgraça dos outros”. Segundo ele, Márcia seria integrante do PSOL (partido de esquerda) e estaria ali apenas para tumultuar o debate<sup>78</sup>.

Com pedidos de “calma, calma”, alguns dos presentes, aparentemente moradores da região, começaram a gritar que aquela mulher nunca teria passado por ali: “É uma terrorista. Fora, Fora, Fora!”. Enquanto Márcia respondia em meio ao tumulto: “Eu passo todo dia por aqui”. O Vereador, por sua vez, passou a gritar: "Chama a GCM"<sup>79</sup>, saiu da mesa e foi em direção da ciclista, demonstrando a intenção de retirá-la do local. Pessoas entraram em sua frente e começou um empurra-empurra. Toda essa situação,

---

<sup>77</sup> Grifo meu.

<sup>78</sup>Em 6 de setembro de 2018, dias antes da audiência descrita, o candidato à Presidência da República Jair Bolsonaro foi esfaqueado durante um evento de sua campanha. Logo nos primeiros dias após o caso, boatos passaram a correr na Internet, de que o autor do atentado seria filiado a partidos de esquerda: PSOL e PT. Informação comprovada falsa, tempo depois.

<sup>79</sup>Guarda Civil Metropolitana.

pude restituir a partir da análise da gravação feita pela organização do evento. Cheguei justamente no momento em que Camilo saiu da mesa e avançou sobre a plateia. Pude ver a ciclista, que na época estava com um dos braços engessados, em pé, separada por alguns homens, que saíram em sua defesa e interpelaram o vereador. Ela permanecia ali, parada, sem fazer menção de se afastar.

Mais tarde, após já ter conversado com essa interlocutora em algumas ocasiões e conhecer parte de sua trajetória como ciclista na cidade de São Paulo, não pude deixar de estabelecer os paralelos com as situações que ela enfrenta diariamente no trânsito da cidade. Um de seus amigos ciclistas já tinha afirmado que ela, diariamente: “nadaria como uma sardinha em meio a tubarões”. Apesar dessa afirmação parecer remeter a uma fragilidade relativa às relações entre os atores do trânsito, a própria interlocutora relatou como enfrenta seus trajetos diários encarando esses riscos, mas sem deixar que essas condições a impeçam de continuar pedalando. Além disso, a maneira como a situação se desenrolou e nos termos nos quais o embate mais direto entre o vereador e a ciclista se deu, fez-me imediatamente conectar os relatos coletados de mulheres ciclistas sobre as constantes ameaças, gestos e xingamentos recebidos no trânsito.

Depois de ameaças de ambos os lados, as coisas começaram a se apaziguar pela intervenção de alguns presentes e as pessoas inscritas puderam tomar a palavra na audiência. Jeferson, apresentando-se como comerciante do bairro, defendeu a remoção da ciclovia que estaria prejudicando comerciantes e seria o motivo para o “fechamento de 30 comércios, para as pessoas passarem”.

Eu trabalho com saúde, claro que não sou contra a ciclovia, eu sou contra a falta de critério e a falta de planejamento. Tudo tem que rodar, o pedal, a catraca, mas também o comércio. O comércio precisa sobreviver, precisamos entrar num consenso, isso aqui não é uma guerra, tem senhoras, tem senhores, vamos com calma. (...) Para nós comerciantes, nós dormimos na sexta-feira e na segunda tinha ciclovia na nossa porta. Isso é errado! Nós giramos, eu sei que vocês querem girar, mas a gente precisa girar também. Ali é uma área estritamente comercial, mais de 30 comércios fecharam, vocês trabalham ou vocês não só andam de bike? Isso tudo é uma grande palhaçada, não precisamos disso. Os ciclistas falam de coração, se quiser vir conversar comigo depois, nós perdemos uma vaga de cadeirante infantil, por causa da ciclovia. Não sou da Siqueira, não sei se você passa ali. O número de pessoas que passa ali é absurdamente baixo (Cadernos de campo, setembro de 2018).

Logo após essa fala, Camilo Cristófaru tomou a palavra e tentou complementá-la:

Não queremos retirar a ciclovia, mas mudar a rota da ciclovia. Ninguém está interrompendo a conexão de um ponto ao outro, mas dando a opção. As pessoas que nos pediram, que são os comerciantes da Siqueira Bueno e da região, que vivem o dia a dia, abrem a porta de manhã e fecham à noite e não podem viver. Precisamos olhar para essas pessoas, que estão a 20, 30 anos na Siqueira Bueno.

A discussão, que se iniciou com uma celeuma partidária, de acusações que buscaram sobrepor as polarizações políticas que ganharam visibilidade no de 2018 no Brasil, foi gradualmente contornada por anunciados que apelaram para experiências e permanências. A legitimidade colocada pelo vereador presente, e que foi reafirmada por moradores e comerciantes da região se deram pelo tempo em muitos deles estavam ali, ocupando e fazendo uso daqueles espaços: “20, 30 anos morando e trabalhando no bairro”. O sentido da propriedade privada, mas também da ocupação e uso dos espaços foram trazidos como elementos de legitimidade para exigir a retirada de uma ciclovia e sua transferência para outro lugar. Como um dos comerciantes afirmou: “os comerciantes também precisam girar”. Um fluxo econômico, apontado como movimento essencial da cidade, que o “giro” dos ciclistas, por ali, estaria atrapalhando.

Além disso, quando a ciclista que iniciou a audiência foi acusada de nunca passar por ali, tornou-se evidente como a presença, a permanência e o pertencimento à região, foi mobilizado como elemento de legitimidade na reivindicação da possibilidade de decisão sobre o que seria feito das ruas e espaços públicos. Mesmo a questão da audiência marcada em cima da hora, foi justificada ao ser comparada com a experiência dos comerciantes e moradores da região. Segundo um deles: “também fomos dormir na sexta-feira e acordamos com uma ciclovia em nossas portas na segunda-feira”.

Aos poucos as falas seguiram no sentido de trazer as experiências daqueles que falavam e distanciar o debate de questões partidárias ou alheias ao tema principal, que era a retirada/deslocamento de uma ciclovia. Um dos ciclistas que pediu a palavra, descreveu sua rotina de pedal e como no seu trajeto: da Vila Carrão (Zona Leste) até a Sé (Centro), fazia uso da ciclovia da Siqueira. A mudança para outra rua iria, portanto, tornar inviável as conexões existentes e exigiria a realização de um desvio entre os carros.

Pedalo todos os dias, moro na Vila Carrão e trabalho na Sé, pego todo o trecho da ciclovia da Zona Leste, que não são muito boas,

não estão conservadas como vocês sabem, que levam até o centro. Pego um trecho da Siqueira Bueno, venho pela Bocaina, passo pela Siqueira Bueno e depois entro na Taquari, e esse é o único trecho de ciclovia que leva até o centro. Prometeram uma ciclovia, em outras gestões, pela Radial Leste, mas ela termina no Tatuapé, então somos obrigados a pegar ciclovias no bairro, que não se conectam de forma decente para chegar até o centro. Com todo o respeito aos comerciantes e todos mais, a Cassandoca vai acabar atrapalhando a ciclovia do Taquari, vai atrapalhar a Serra de Bocaina, e um dos poucos trechos seguros que os ciclistas têm para poder chegar no centro de São Paulo, porque todo o fluxo de trabalho que vem da periferia para o centro vai ser retirado (Cadernos de campo, setembro de 2018).

Em seguida, apresentando-se como advogado representante da Comissão de Mobilidade Ciclística da OAB, Christopher tomou a palavra e passou a defender a permanência da ciclovia, trazendo elementos da sua rotina, ao visitar seu irmão e seu pai na Mooca. Esse advogado, que depois eu veria várias outras vezes em outras audiências públicas, levantou um ponto para o debate. O argumento de muitos era que as ciclovias tinham sido feitas sem planejamento prévio, mas a nova lei (taxada pelos próprios coletivos de ciclistas como Lei Anticiclovia) exigia que tanto para a implantação, quanto para a retirada se faziam necessários estudos prévios e a disponibilização dessas informações à população, para só então, ser marcada uma audiência para debater o que seria feito. Portanto, aquela audiência, apesar de ser um espaço de escuta da população, não teria efeito em um processo de retirada.

Essa fala e o argumento levantado, pode ser tomada como uma das impressões que foram se consolidando com certa regularidade no campo, no decorrer das observações realizadas. Ela foi indicativa do quanto a Lei Anticiclovia, inicialmente tratada como um obstáculo à ampliação da malha cicloviária, um instrumento da nova gestão para passar por cima dos interesses dos ciclistas, foi rapidamente subvertida pelos ciclistas de maneira tática para defender seus interesses. Ali, naquele momento de extrema animosidade entre os diferentes atores presentes, e diante da clara proeminência de atores favoráveis à retirada da ciclovia, a lei serviu como defesa dos interesses dos ciclistas.

Ainda assim, as falas dos comerciantes também foram emblemáticas. A afirmação “ninguém é contra ciclovia, muito pelo contrário”, transformou-se em uma sentença frequente nessa audiência e algo que pude escutar em diversas outras situações. O exercício de se colocar no lugar dos ciclistas, apontando que eles estariam correndo riscos em ciclovias mal planejadas e pouco conservadas, também foi levantado como

argumento para a retirada da ciclovia. Uma equação na qual a retirada de ciclovias estaria protegendo os ciclistas de transitar em espaços que os colocariam em risco. Além disso, foi levantado o argumento de que ali, naquela rua, “não passariam nem meia dúzia de ciclistas”, e “quando passam eles preferem ir pela rua”. Emblemática foi a fala de um comerciante dizendo que “uma minoria estaria querendo prejudicar os interesses de uma maioria” e que “São Paulo não estava preparada para a bicicleta”.

Sou comerciante e morador, nasci na Mooca e moro na Mooca. O que eu não percebi dos ciclistas que falaram, ninguém mora na Região: “eu moro na Vila Prudente, Carrão”. Primeiro a gente tem que pensar o seguinte, nem morador ou comerciante da Mooca é contra a ciclovia, muito pelo contrário, somos todos a favor, mas que seja feito com critério, com qualidade e segurança para os ciclistas. Porque o ciclista é usuário nosso, nós somos comerciantes e dependemos do povo pra trabalhar, trabalhamos de segunda a sábado, 12 horas por dia. São Paulo, a região, não é feita para ciclovia, diferente de outros países da Europa. Não está pronta para ciclovia. As ciclovias que fizeram foram pintadas de vermelha, com buracos dentro. Vocês não têm segurança. Vocês deveriam estar unidos com a gente, para pensar o que é que dá para fazer para melhorar a ciclovia, porque não dá para andar. Porque se fizer uma contagem na Álvaro Ramos, na Siqueira Bueno, Barão de Penedo, Serra da Bocaina, onde existem ciclovias, não passa meia dúzia de bicicletas por dia, e as que passam, passam no meio dos carros, porque eles não querem cair, não querem morrer (Cadernos de campo, setembro de 2018).

Muitos dessas afirmações apontam para uma impossibilidade e a consideração de que determinadas mobilidades não sejam seguras e que o pedalar em São Paulo seria algo deslocado dos modos possíveis de se locomover pela cidade. A afirmação que reverberou por meio de uma das falas de um morador do bairro: “Ninguém sai da Praça da Sé de bicicleta, é impossível!”, foi proferida, mesmo depois de um ciclista ter descrito seu trajeto até a região da Sé, passando pela ciclovia debatida. Além disso, apesar da constante afirmação dos presentes de que passam por ali, e que aquela ciclovia seria fundamental para os seus trajetos diários, falas reafirmaram que os comerciantes da região, que ficam 12 horas por dia com suas portas abertas, não veem ciclistas utilizando a via segregada.

A noção, que apela para o bom senso, para que se enxergue o que está sob os olhos e é evidente, configura-se nos embates, sempre trazendo elementos concretos, baseados na experiência e nos riscos dessa experiência. São afirmações que se apoiam na vivência diária e na permanência e passagem pelos lugares, que apontam para

constatações diversas. Visibilidades e invisibilidades se repõem, assim como modos de vida que são interpretados como impossíveis, ou mesmo, equivocados. Já os ciclistas, da perspectiva de alguns de seus opositores, estariam se arriscando, e nem mesmo eles, supostamente considerariam a ciclovia como melhor opção, já que muitos “não querem cair, não querem morrer” e optam por circular entre os carros.

Como o próprio vereador presente apontou: “ninguém é contra a ciclovia, somos contra a morte”. Em sentido contrário, os ciclistas presentes afirmaram, em momentos diferentes, que “ciclovias salvam vidas”. No embate desses dois termos, o reconhecimento da defesa à vida, de um lado, parece impossibilitar um modo de vida de outro: o pedalar, uma mobilidade produtora de sentidos e experiências que orienta a própria cidadania desses atores. Para o seu próprio bem deveriam esperar que a cidade de São Paulo se adaptasse a eles e estivesse pronta. Enquanto os ciclistas, na afirmação de sua forma de mover, estariam apontando para os perigos que a estrutura da própria cidade estaria impondo ao seu modo de viver. Como um dos presentes afirmou, direcionando-se diretamente aos comerciantes presentes:

O Brasil é um dos países que é mais dependente de carro, esse trânsito infernal que está aí fora não é culpa das bicicletas, nem das ciclovias, é culpa de uma indústria automobilística. Quando vocês veem uma ciclovia, vocês comerciantes, que usam carros, deveriam ficar felizes, porque cada bicicleta que está lá fora é um carro a menos entupindo o trânsito de vocês. É um lugar a mais para o cara estacionar ali ao lado. Pode não ser na quadra em que vocês trabalham, mas na quadra ao lado. Porque trânsito entupido não é bom para comerciantes também, vocês conseguem comprar alguma coisa num lugar que só tem carro, que vocês não conseguem parar? O que que vale mais, o estacionamento de uma pessoa que vai ao comércio, ou a vida de um ciclista? (Cadernos de campo, setembro de 2018).

Aqui, não cabe tentar estabelecer quais argumentos são mais coerentes, ou quais aparentemente se contradizem. Existem descrições de experiências e olhares sobre a cidade, baseados em modos de vida específicos, alguns alinhados ao que consideram como a vida da maioria, uma vida de quem nasceu naquele lugar e ali criou seus filhos. Por isso, conhecem e querem que aquela parcela de cidade permaneça adequada ao seu modo de vida, continue como espaço próprio das suas rotinas, enquanto que aqueles que passam, “nem moram ali”, seriam estranhos. Os posicionamentos trazidos pelos moradores e comerciantes da região se colocaram não totalmente contrários à

implantação das ciclovias, mas desfavoráveis à sua existência ali, na porta das suas lojas ou casas.

A proposta, que em certo momento foi até encampada pelo representante da CET, que chegou à audiência atrasado, foi a de deslocar a ciclovia para uma das ruas adjacentes. Uma medida, que foi apontada durante a audiência por ciclistas como uma tentativa de empurrar a questão para outro lugar. Como afirmou um dos presentes: “daqui um mês vamos estar debatendo novamente a questão com os comerciantes da outra rua”. Em uma tentativa de empurrar o problema para os lugares dos outros, para o quintal ou vizinhança do outro, alguns dos presentes encamparam o argumento do “nada contra, muito pelo contrário”, para se posicionaram favoráveis às ciclovias, mas longe de suas casas e estabelecimentos comerciais.

A experiência da audiência traz diversos pontos de vista da cidade, que carregam concepções sobre a própria vida na cidade, adequada a um modelo hegemônico, já sedimentado, e aquilo que parece tentar subvertê-lo. Um das falas desse dia ilustra esse tipo de posição, quando um morador da região, afirmou que a bicicleta não poderia ser vista como meio de transporte, mas apenas de lazer, tendo em vista que a cidade já estaria “saturada de carros e pessoas, e colocar mais um modal seria um equívoco”. Além disso, sobrepõem-se noções de direito à cidade, aqui em pleno embate. Moradores da região são contra a ciclovia ali, na sua rua, e tentam deslocar a ciclovia de lugar. Ou seja, “o não temos nada contra”, soa como um “no meu quintal, não!”, uma noção de direito sobre o meu lugar, que transforma o espaço público no meu pedaço da cidade. De outro ponto, estar em movimento, de passagem, ainda mais com uma bicicleta, parece não estabelecer a legitimidade necessária para que ciclistas possam, diante desses atores, construir noções sobre o seu direito de estar ali, no “pedaço dos outros”. Como expresso na fala de Jorge, nesse dia de audiência:

Eu não moro aqui, moro no Centro, mas que acho plenamente no direito de poder falar aqui. Porque eu sou munícipe e eu vim aqui pedalando, com extrema dificuldade. Porque chegar até à zona leste de bicicleta é um inferno e isso me parece que é um projeto longo, de separar a zona leste do centro. Seguir do centro até a zona leste e seguir da zona leste até o centro, pegar a Alcântara Machado, os tuneis e viadutos sem ciclovia, é muito difícil, eu tenho medo de morrer. Eu me sinto no direito de vir aqui frequentar a zona leste e gostaria de vir mais de bicicleta (Cadernos de campo, setembro de 2018).



Apesar de extrema diversidade das experiências dos ciclistas pela cidade, evidenciou-se certo alinhamento nos enunciados daqueles que se manifestaram em defesa da permanência das ciclovias em causa. Entre membros de comissões da OAB, integrantes de coletivos ou associações, ou mesmo, ciclistas que se esforçam em se colocar no lugar de ciclistas ordinários, os enunciados estavam cheios dos elementos mobilizados pelas pautas levantadas pelas pesquisas elaboradas pela Ciclocidade e outros coletivos, assim como, alinhavam-se com as experiências diárias, sistematizadas para dar sentido e legitimidade a trajetos pela cidade e o direito de ocupar as vias. Narrar experiências de passar por ali, também buscam estabelecer legitimidade no debate sobre transformações espaciais num lugar que já é considerado “quintal” ou pedaço de alguém. A ciclovia seria quase como uma invasão do lugar próprio do outro, orquestrada também pelo poder público, que nos posicionamentos trazidos por alguns desses atores até se assemelharia com as táticas de alguns “ciclistas do talibã”, que na calada da noite pintam novas “cicloguaches”. Alguns dormiram na sexta-feira e acordaram na segunda-feira, com uma ciclovia na porta de suas casas, dessa vez implantada pela gestão municipal.

Essas afirmações, ao retomar as ações efetivadas pela gestão municipal anterior, ao também implantar ciclovias sem supostamente considerar as opiniões dos moradores do bairro (acordaram com uma ciclovia e suas portas) tentam deslocar os centros de poder do debate. Ciclistas estariam impondo seus interesses contra as vontades da maioria, de marginalizados nas políticas de mobilidade e transporte são transportados para o centro de poder, como atores com capacidade de influenciar diretamente a transformação da cidade, em detrimento do interesse de seus moradores, enraizados no bairro. Ao passo que ciclistas apontam a vulnerabilidade do seu mover-se e a precariedade das possibilidades de trajeto e escolha.

Em uma situação na qual a gestão municipal seria crítica às ciclovias e às medidas do prefeito anterior, torna-se possível reconquistar o controle sobre o “nosso pedaço” e jogar aqueles indesejáveis para o quintal do outro. Ao trazer em paralelo a descrição das trajetórias pessoais de alguns dos interlocutores da pesquisa com as afirmações de ciclistas nessas audiências, é possível encontrar tanto as regularidades, como as traduções realizadas, que colocam a experiência cotidiana como fundamento de enunciados categóricos, que interpelam os demais atores engajados nessa controvérsia.

A adoção da bicicleta como modal é narrada como uma transformação do olhar sobre a cidade e, no limite, como a ampliação de uma noção de mobilidade, que se

constitui nos sentidos dados ao movimento e também por meio de uma dimensão política inseparável do pedalar por São Paulo. A demarcação de espaços políticos se manifesta, ou mesmo se assemelha, às disputas pelos lugares próprios e essas associações vão se desdobrar no decorrer do período de campo e se tornarão ainda mais recorrentes durante o ano de 2019, quando o debate sobre a elaboração do Plano Cicloviário de São Paulo vai se realizar por meio de uma agenda de audiências por todas as regiões da cidade.

### **As audiências do Plano Cicloviário**

Entre os embates acompanhados durante a pesquisa de campo, observando e descrevendo dimensões da controvérsia das mobilidades instaurada a partir das ciclovias paulistanas, frequentes foram os momentos nos quais os diferentes planos surgiram como referência para as demandas e para os debates. Derivado do Plano Diretor Estratégico de São Paulo (Lei Municipal nº 16.050/2014)<sup>80</sup>, o Plano de Mobilidade do Município de São Paulo – PlanMob/SP (decreto Municipal nº 56.834/2016) trouxe as diretrizes sobre os sistemas de mobilidade municipal. Ambos os planos foram elaborados ou revisados na gestão de Fernando Haddad (PT), prefeito que durante seu mandato deu atenção à questão da mobilidade. Ambos os planos propuseram a bicicleta como “veículo de transporte” (um modo ativo de transporte) na cidade, além de hierarquizar a importância dos modais, colocando o público/coletivo, ciclistas e pedestres em evidente prioridade em relação aos veículos automotores individuais.

O Plano de Mobilidade, portanto, previa e dispunha sobre um Plano Cicloviário do Município de São Paulo<sup>81</sup>, que deveria ser elaborado por meio da colaboração dos setores técnicos da Prefeitura e as instâncias de participação, como a Câmara Temática de Bicicleta e workshops/oficinas, realizados entre a CET e representantes indicados pela CTBicicleta e pelo CMTT. Esse plano deveria ser o resultado desse processo de relação entre parâmetros técnicos (análises da violência no trânsito, viabilidade dos trajetos, conexão intermodal, assim como a possibilidade de instalação de estruturas de suporte a esse sistema, como bicicletários, pontos de empréstimos de bicicleta, possibilidade de embarque em ônibus e composições de trem e metrô); mas também,

---

<sup>80</sup>Desses Planos e Políticas, a Política Nacional de Mobilidade Urbana (Lei Federal nº 12.587/2012) e suas diretrizes são marcos de definição de conceitos, assim como o Estatuto das Cidades (BRASIL, 2008), que criam em escala nacional a obrigatoriedade da elaboração desses planos pelas cidades.

<sup>81</sup> Disponível em <http://www.cetsp.com.br/consultas/bicicleta.aspx>. Consultado em 05/05/2021.

demandas trazidas pelos coletivos de ciclistas engajados nessa interlocução com o poder público<sup>82</sup>.

A elaboração de um Plano de Mobilidade Municipal gerou um conjunto de ações realizadas, principalmente a partir de 2015, que integraram reuniões da CTBicicleta e workshops, contanto sempre com a participação de ciclistas e integrantes dos coletivos. Delas resultaram uma série de cadernos técnicos com os estudos e propostas por subprefeitura da cidade. Esse trabalho, a partir de uma demanda da própria CTBicicleta foi retomado em novembro de 2018 com a realização das oficinas até maio de 2019, que permitiram aos ciclistas indicados pelo conselho da CTBicicleta participar de um processo de elaboração e revisão de um Plano Cicloviário<sup>83</sup>. Em maio de 2019 já circulava pelas redes sociais uma versão preliminar desse plano, produto de um trabalho coletivo que seria, então, discutido nas audiências públicas. Um ciclo, que passaria por todas as regiões da cidade, respeitando os termos da lei nº 16.738/2017(a “Anticlovía”), que previa a realização de audiências para apresentação e aprovação da implantação de novos trechos.

No primeiro semestre de 2019 foi realizado esse ciclo, no contexto da gestão municipal de Bruno Covas, que em 2018 assumiu a prefeitura com um discurso muito alinhado com o de João Dória. Eram previstos novos embates com o poder público e o acirramento com outros arranjos coletivos, como os de comerciantes. Abertas a toda a sociedade, a proposta de tais audiências era aprovar a implantação de novas ciclovias, passando pelo crivo das comunidades locais, que, segundo o ex-prefeito João Dória, não vinham sendo ouvidas até então. As falas e embates presenciados nessas ocasiões foram emblemáticos das formas como a bicicleta e a condição de ciclista são colocadas como elementos fundamentais de um modo de vida urbano, mediadores das associações que esses atores realizam no contexto em que vivenciam suas experiências cotidianas como paulistanos. Mas também revelou como modelos de cidade e visões sobre o urbano circulam.

---

<sup>82</sup> Foi realizada intensa análise técnica por subprefeitura (disponível em <http://www.cetsp.com.br/consultas/bicicleta/analise-tecnica-subprefeituras.aspx>), separadas por regiões e bairros, resultado do trabalho realizado entre os anos de 2014 e 2015, que também contou com um ciclo de audiência públicas para a discussão dos resultados. Em 11 de abril de 2015 uma dessas audiências já tinha sido realizada com a temática do PlanMob – modo bicicleta para discutir questões relativas a um sistema cicloviário para a cidade de São Paulo.

<sup>83</sup> Foi limitado o número de ciclistas em cada reunião das oficinas (24), que foram escolhidos pela CTBicicleta. Essas condições foram discutidas em uma Câmara Temática de Bicicleta aberta, realizada em 9 de outubro de 2018. Essas oficinas trabalharam dados recebidos por contribuições online, por meio da Parceria para Cidades Saudáveis (PHC), um programa da *Bloomberg Philanthropies*.

Nas audiências são abertas as oportunidades de fala a todos os presentes. Porém, em comparação com as situações de campo observadas nos anos anteriores, nas discussões sobre o Plano Cicloviário a presença de ciclistas foi tanto mais visível, como mais articulada. Ainda, foi possível acompanhar a manifestação e os relatos de ciclistas de diferentes regiões da cidade, que descreveram suas experiências de mobilidade ao transitarem da periferia da cidade ao centro, e no sentido contrário. Por isso tais audiências se transformaram em momentos fundamentais de diálogo direto entre esses atores. Pude acompanhar a maior parte das audiências realizadas para a discussão do Plano Cicloviário, e no final de 2019 estive presente no evento realizado para a apresentação oficial do Plano de Mobilidade da Cidade de São Paulo, realizado na Câmara Municipal.

Em uma situação de campo, no decorrer do ano de 2019, estive presente em uma das bicicletadas organizadas na última sexta-feira do mês. Ali, encontrei-me com alguns dos interlocutores da pesquisa. No aquecimento da manifestação pude conversar mais detidamente com alguns deles sobre as audiências que tinham ocorrido naquele ano. Naquela ocasião, no contexto da gestão de Bruno Covas, ciclistas espalhavam cartazes com os dizeres “menos covas, mais ciclovias”, algo que se tornou um jogo de palavras muito comum nas bicicletadas, diante das declarações críticas de Covas à permanência de algumas ciclovias, em um momento de aumento considerável de mortes de ciclistas pela cidade. Como me foi dito por um dos presentes, as audiências tinham se tornado um espaço importante, mas seria “preciso fazer bicicletadas, o pessoal encher isso aqui e continuar fazendo pressão”. Como Renata Falzoni já havia afirmado em uma conversa, tornava-se importante “esquentar as ruas” diante de eventuais resistências por parte do poder público. Naquele momento, o ciclo de audiências já tinha se encerrado e existia uma expectativa e certa apreensão sobre a apresentação do Plano Cicloviário.



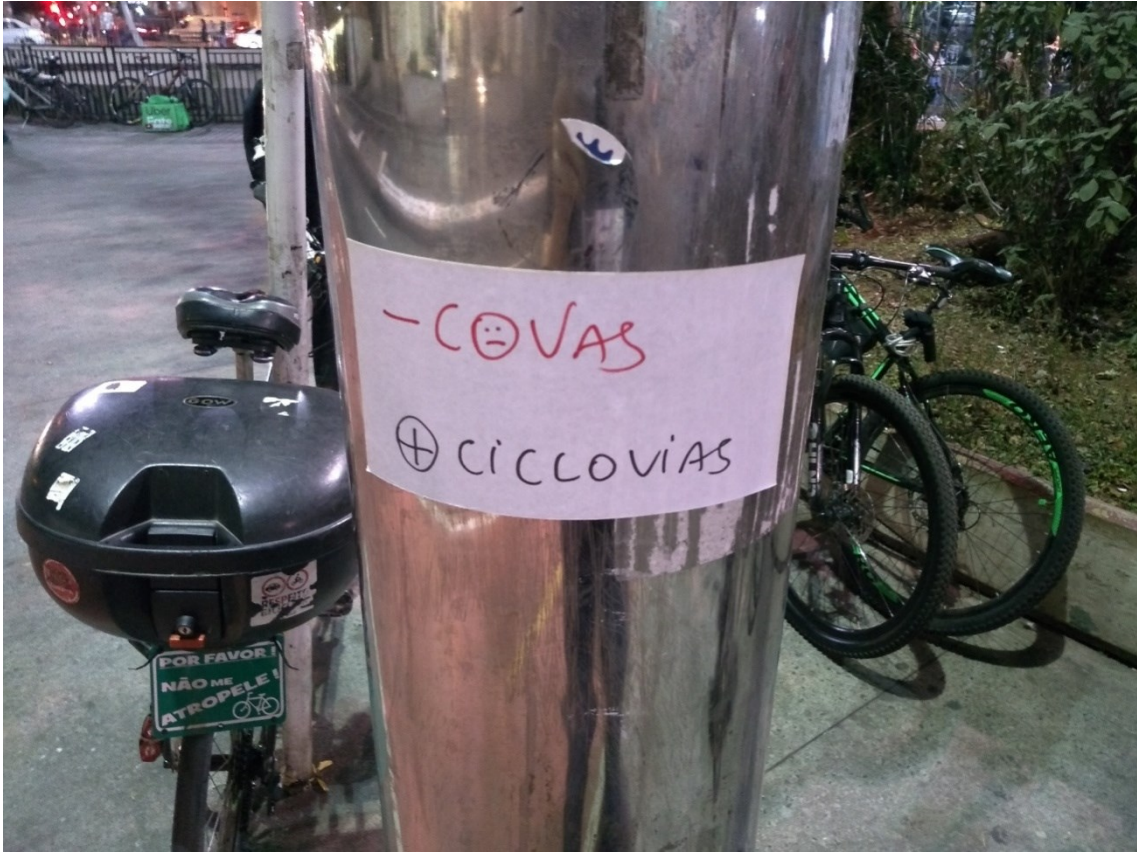


Figura 13 - Cartaz colocado por ciclistas durante uma bicicletada em 2019. Praça do Ciclista. Foto do autor.



Figura 14 - Concentração para uma bicicletada. Praça do Ciclista. Foto do autor.

Nessa ocasião, encontrei-me e pude conversar com Anderson. Figura conhecida de muitos dos ciclistas com os quais me relacionei durante a pesquisa. Tanto aqueles ligados a coletivos, quanto alguns que não gostam de ser tratados como ativistas, ou mesmo pedalam esporadicamente, mencionaram Anderson: “Vai conversar com ele, ele conhece a cidade inteira”, “vive em cima da bicicleta, “tem estrada”, “se tem alguém que pode ser considerado ciclista em São Paulo é o Anderson!”.

Eu estava próximo à concentração, conversando com outros conhecidos, quando ele chega apitando, vestindo um colete refletor. Um dos interlocutores aponta para ele e diz: “Esse pedala o dia inteiro e foi em todas as audiências públicas”. Anderson mora no Jaçanã e, de fato, pedala todos os dias. Trabalha com manutenções elétricas em residências e estabelecimentos comerciais, e todos os seus trajetos são realizados de bicicleta. Contou com orgulho como participou de todas as audiências públicas do Plano Cicloviário de São Paulo em 2019. Afirmou que foi ticando de vermelho o calendário das audiências e competiu com uma amiga sua, Adriana, quem conseguiria estar presente em mais situações. Ganhou dela por duas.

Eu peguei a lista das audiências e fui ticando de vermelho: ok, né. Aí a Adriana Marmo falou, quero igual, mas com uma coisa mais bonita. Daí achei no meu editor uma rosinha, coloquei para ela. Faltou duas que ela não foi. Ela falou: quase que eu te pegoi! (Cadernos de Campo, 2019).

Pude vê-lo nessas situações e por diversas vezes pediu a palavra, tomou o microfone para falar “dos subúrbios, das periferias, dos fundões da cidade”, pouco atendidos pelas ciclovias instaladas. Não só Anderson, mas diversos ciclistas que ali estavam presentes naquela bicicletada e em outras manifestações ou eventos, também foram presenças que pude reconhecer sem conseguir conhecer nas observações de campo. Nesse dia, Adriana, a amiga citada por Anderson também estava lá e não menos orgulhosa de ter participado de quase todas as audiências realizadas naquele ano.

Em meio às conversas, uma fala ecoou entre os presentes, quando discutíamos o atraso da apresentação do Plano Cicloviário e algumas situações emblemáticas ocorridas nas audiências: “As audiências foram importantes, mas um ciclista é ciclista enquanto pedala, enquanto reclama da prefeitura, quando pede mais ciclovia. Não pode deixar esfriar”. Não deixar esfriar e aquecer as ruas, parece indicar uma percepção de que entre *fluxos, fixos e fricções* (FREIRE-MEDEIROS & LAGES, 2021), fazer-se visível: manter-se em movimento, entre as audiências (e a manifestação daquele dia), e mesmo,

manter-se pedalando, indicam uma concepção sobre ser ciclista em São Paulo como algo atado às associações constituídas no interior do que tenho definido como uma controvérsia sobre as mobilidades, mas que para os interlocutores da pesquisa, são desdobramentos do próprio pedalar e de um modo de vida.

Como Bianca Freire-Medeiros e Maurício Lages apontam, citando as concepções de Tim Cresswell (2014), a maneira como as mobilidades se organizam e são organizadas, os sentidos produzidos pelo movimento e pela relação desses atores com as estruturas físicas da cidade, podem revelar tais “fricções” (CRESSWELL, *idem*), que apontam para a maneira como o movimento, as dificuldades e facilidades de alguns, revelam relações e práticas de poder, que podem impossibilitar ou tornar arriscado o simples deslocamento cotidiano. Entram em jogo, também, questões de gênero, raça e classe, pois como já foi descrito, ciclistas apontaram o quanto são ameaçadas e agredidas no trânsito, indicando o quanto corpos diferentes podem estabelecer relações diferentes com as mobilidades em contexto urbano (JÍRON & GÓMEZ, 2018). Frequentes, também, foram os relatos nas audiências de ciclistas moradores de regiões periféricas, que ao denunciarem a falta de ciclovias em regiões afastadas do centro, apontam o quanto estão mais vulneráveis à violência do trânsito. Os desdobramentos das práticas desses atores, principalmente entre aqueles que transitam pelas manifestações e audiências, produzem leituras sobre tais configurações espaciais e territorialidades, que cotidianamente são encaradas por eles e elas em seus trajetos cotidianos.

Ali, naquela ocasião de uma bicicletada, estavam presentes alguns que poderiam ser classificados como cicloativistas, contudo, no decorrer das diversas experiências de campo, conversando mais detidamente com alguns deles ou observando suas atuações nas audiências públicas, mais do que um ativismo declarado, o que sobressaiu foram as experiências de pedalar e a defesa do direito de ocupar a cidade em movimento. Essas diferentes experiências e concepções sobre a bicicleta são elementos fundamentais da interlocução dos ciclistas com os demais atores no momento de defender a permanência e a implantação de ciclovias pela cidade.

As observações de campo realizadas durante essas audiências me permitiram descrever a maneira como as experiências cotidianas desses ciclistas são mobilizadas como modo de legitimar exigências de transformação dos espaços da cidade e das estruturas de mobilidade urbana. Essas traduções constantes colocam em choque diferentes modos de vida e concepções sobre a cidade e elucidam como as rotinas

constituídas são relatadas e organizadas. Os trajetos para o trabalho, para atividades de lazer e afazeres cotidianos são explorados como práticas que, ao serem realizadas pedalando, legitimam a presença do ciclista no ambiente urbano e forçam sua passagem e ocupação de espaços antes segregados e idealizados para a circulação dos carros.

Emergem, nessas situações, experiências cotidianas da cidade, mas também questões sobre o modelo de cidade e sobre a heterogeneidade de atores que circulam pelos espaços urbanos. O embate se dá por meio dos enunciados, mas também pelo confronto dessas experiências de modos de vida possíveis, em alguns casos invisibilizados e incompreendidos. Em 2019 pude observar como a “Lei Anticlovia” e a exigência de realização das audiências públicas, inicialmente apontada por alguns coletivos como uma tentativa de barrar e atrasar a implantação de mais ciclovias, foi apropriada pelos ciclistas, que ocuparam esses espaços de interlocução. Ficou evidente que, inicialmente, as audiências podem ter sido encaradas como um entrave burocrático, um dispositivo para esfriar a controvérsia (como um interlocutor tinha me dito na época: “um pau no raio”, fazendo alusão a algo que derruba o ciclista, ou impede seu movimento). Porém, durante esse ciclo, esses atores puderam alcançar visibilidade e proeminência na definição das pautas e enunciados, ainda que em alguns casos tenham ocorrido embates e discordâncias.

Cabe a descrição mais detida de algumas das audiências desse ciclo de 2019, no sentido de ilustrar de que forma elas ocorreram, como se deram os encontros entre os atores que delas participaram. No ano de 2019 o ritmo de campo foi intenso, exigindo que eu circulasse por várias regiões da cidade, conciliando as rotinas e trajetos do meu trabalho, com as atividades de pesquisa e participação das audiências, o que também são elementos que auxiliam na descrição das relações estabelecidas em campo e também do cotidiano das mobilidades paulistanas. Ao pensar em uma etnografia móvel ou multi-situada, que consegue traçar as relações discursivas entre diferentes posições e lugares (MARCUS, 1998), o próprio pesquisador passa a se encarar como um ator no campo, precisando de mover, chegar no horário e escolher a melhor forma de se deslocar. Torna-se evidente, no próprio trabalho de seguir os atores, como não é possível passar ao largo das controversas mobilidades paulistanas, ou mesmo encarar esse movimento, como apenas deslocamentos de um ponto ao outro.



### ***Ciclovias, Ciclistas, idosos, crianças e cadeirantes***

A audiência do dia 30 de maio de 2019 estava prevista para ocorrer na subprefeitura de Pinheiros (abrangendo os bairros da Lapa, Butantã e Pinheiros). Era a terceira audiência agendada para o ciclo que debateria o Plano Cicloviário. Eu já tinha comparecido a outras duas (na Zona Norte), contudo, naquele dia, vi minhas intenções frustradas. No panfleto que circulou, disponibilizado por coletivos de ciclistas paulistanos e baseado em informações do site da Prefeitura, essa audiência deveria ocorrer no auditório da Subprefeitura mencionada, mas foi alterado para a Subprefeitura da Lapa. Cheguei ao local anteriormente marcado e percebi que algo estava errado. Entrei em contato com alguns dos meus interlocutores e fui avisado que o local da audiência tinha sido alterado pela prefeitura. Depois de um dia de expediente e de ter saído às pressas do meu trabalho para chegar nessa audiência, retornei para a casa.

Essa alteração do local da audiência também ocorreu com o evento marcado para o dia seguinte, agora abrangendo bairros da região da Zona Leste (Mooca, Penha e Vila Prudente). Por isso, ao invés de consultar as informações disponíveis no site da prefeitura ou me basear no panfleto ao qual tive acesso, optei por confirmar com alguns dos meus interlocutores e consultar informações disponibilizadas pela Ciclocidade, que em uma postagem no Facebook alertava os ciclistas sobre as mudanças no local da audiência Leste 1, que ocorreria em uma universidade (UNICID) no bairro do Tatuapé.

# AUDIÊNCIAS PÚBLICAS DO PLANO CICLOVIÁRIO



# PARTICIPE!

<p><b>23/05</b> <b>NORTE 1</b> PERUS , PIRITUBA , FREGUESIA DO Ó/BRASI- LANDIA, CASAVARDE / CACHOEIRINHA <b>DAS 19H ÀS 21H</b> LOCAL: Casa de Cultura Salvador Ligabue ENDEREÇO: Largo da Matriz de Nossa Senhora do Ó nº 215-Freguesia do Ó</p>	<p><b>24/05</b> <b>NORTE 2</b> JACANA/TREMEMBÊ, SANTANA/TUCURUVI - VILA MARIA / VILA GUILHERME <b>DAS 19H ÀS 21H</b> LOCAL: Auditório da Subprefeitura Santana/- Tucuruvi ENDEREÇO: Av. Tucuruvi, nº 808 - Tucuruvi</p>	<p><b>30/05</b> <b>OESTE</b> LAPA, BUTANTÃ , PINHEIROS <b>DAS 19H ÀS 21H</b> LOCAL: Auditório da Subprefeitura de Pinhei- ros ENDEREÇO: Av. das Nações Unidas, nº 7123 - Alto de Pinheiros</p>	<p><b>31/05</b> <b>LESTE 1</b> MOOCA , PENHA, VILA PRUDENTE <b>DAS 19H ÀS 21H</b> LOCAL: Auditório da Subprefeitura da Mooca ENDEREÇO: Rua Taquari, nº 549 - Mooca</p>	<p><b>06/06</b> <b>LESTE 2</b> SAPOPEMBA, ARICANDUVA <b>DAS 19H ÀS 21H</b> LOCAL: Subprefeitura Aricanduva / Formosa / Carrão ENDEREÇO: Rua Atucuri, nº 699 - Chácara Santo Antônio</p>
<p><b>07/06</b> <b>LESTE 3</b> SÃO MIGUEL, ITAIM PAULISTA , ITAQUERA , GUAIANAZES, SÃO MATEUS, CIDADE TIRADENTES, ERMELINO MATARAZZO <b>DAS 19H ÀS 21H</b> LOCAL: Subprefeitura Cidade Tiradentes ENDEREÇO: Rua Juá Mirim s/nº - Chácara Santa Etlvina</p>	<p><b>12/06</b> <b>CENTRO</b> <b>SÉ</b> <b>DAS 19H ÀS 21H</b> LOCAL: Praça de Atendi- mento da Subprefeitura da Sé ENDEREÇO: Rua Álvares Penteado, nº 53 - Centro</p>	<p><b>13/06</b> <b>SUL 1</b> IPIRANGA, JABA- QUARA , VILA MARIANA <b>DAS 19H ÀS 21H</b> LOCAL: Auditório da Subprefeitura do Ipiranga ENDEREÇO: Rua Lino Coutinho, nº 444 - Ipiranga</p>	<p><b>14/06</b> <b>SUL 2</b> SANTO AMARO , CIDADE ADEMAR , CAMPO LIMPO <b>DAS 19H ÀS 21H</b> LOCAL: Subprefeitura de Santo Amaro ENDEREÇO: Rua Floriano Peixoto, nº 54 - 1º Andar - Santo Amaro</p>	<p><b>19/06</b> <b>SUL 3</b> PARELHEIROS, CAPELA DO SOCOR- RO, M'BOI MIRIM <b>DAS 19H ÀS 21H</b> LOCAL: Subprefeitura de M'boi Mirim ENDEREÇO: Av. Guarapi- ranga, nº1695 - Parque Alves Lima</p>



Figura 15 - Cartaz divulgado pela Ciclocidade, com as datas e locais das audiências. Fonte: Ciclocidade.

Mais tarde, na ocasião de outras audiências, alguns dos presentes foram enfáticos em cobrar os representantes da prefeitura e da CET sobre essas alterações repentinas nos locais das audiências, insinuando que aquilo poderia ser tratado como uma tentativa de desmobilizar as pessoas interessadas. Foi frequente escutar de alguns dos interlocutores essas insinuações de que a prefeitura estaria usando dessa estratégia para esvaziar as audiências, atitude que foi justificada por imprevistos na estrutura dos locais previamente agendados. Em 2018, como já descrito, os ciclistas tinham enfrentado situações similares, mas em contextos diferentes, nas quais audiências tinham sido convocadas por vereadores, para discutir trechos de ciclovias específicos. Aquelas de 2019, por sua vez, eram diferentes, pois discutiriam todo o sistema cicloviário da cidade.

No dia 31, já sabendo do novo local e decidido a não perder mais uma audiência, saí do meu trabalho, no final da tarde (por volta das 18h), no Bairro da Barra Funda. Peguei o metrô da linha vermelha e fui até a estação Tatuapé, enfrentando um dos horários mais lotados dessa linha de metrô e comprovando como é necessário um conjunto de técnicas corporais para enfrentar uma viagem de apenas 40 minutos, ainda que espremido e sem possibilidade de apoio confortável. Além do desafio de procurar um lugar para me apoiar e não cair sobre as demais pessoas, nas freadas bruscas da composição, também precisei me preocupar em ficar próximo à porta de desembarque, para conseguir descer na estação correta, tarefa que se torna impossível a depender da lotação dos vagões.

Paola Jíron e Javiera Gómez (2018), ao analisarem os trajetos diários realizados por mulheres no transporte público em Santiago, no Chile, apontam como a impossibilidade de observar a paisagem urbana, de se deslocar em meio ao amontoado de pessoas, impede que a experiência do movimento possa produzir sentidos de pertencimento sobre os lugares que são atravessados, colocando em xeque noções de movimento e acesso. Ainda, afirmam o quanto as mobilidades revelam a interdependências de questões socioeconômicas e relações assimétricas de gênero.

Ali, em meio a pessoas se amontando no vagão, fica evidente o quanto ser um homem de 1,90 m de altura torna mais fácil o deslocamento, em relação a outras pessoas que realizavam o mesmo trajeto. Contudo, isso não significa apontar que os ônibus e os metrôs lotados sejam “não-lugares” (AUGÉ, 2012), e que essa experiência de se mover considere apenas os sentidos de um lugar ao outro. O trajeto é vivido com o

corpo, às vezes dolorosa e violentamente. O que se torna evidente é como essa experiência é diferente de realizar esses mesmos trajetos por meio de outros modais.

Ao chegar à estação Tatuapé subi para a rua e liguei o aplicativo Google Maps em meu celular, tendo em vista que nunca tinha realizado esse trajeto. Contudo, meu sinal de telefone caiu e eu me vi no meio do caminho sem as coordenadas do local. Foi então que pude perceber o fluxo de pessoas com mochilas e cadernos a tira colo, além de alguns grupos de ciclistas, devidamente paramentados. Segui na direção para a qual eles rumavam e acabei chegando a um típico quarteirão de faculdades. Em São Paulo é muito comum que nas proximidades das faculdades exista um intenso movimento de pessoas e de comércio ambulante nas calçadas, por isso, não foi difícil seguir o fluxo de estudantes e ciclistas e localizar a UNICID, curiosamente a Universidade Cidade de São Paulo.

Ali já pude ver pessoas com suas bicicletas, perguntando sobre o local da audiência e solicitando instruções sobre onde guardar as bikes, para os funcionários da universidade. Entre eles, alguns dos quais já tinha visto em outras ocasiões de campo. Todos esses eventos públicos, que pretendem discutir questões ligadas à mobilidade em São Paulo, precisam contemplar em sua organização espaços adequados para a guarda das bicicletas, do contrário isso pode gerar animosidades e a indignação dos ciclistas. Um dos casos mais emblemáticos, que repercutiu nesse mesmo ano no mês de agosto, foi quando Renata Falzoni, convidada para dar uma palestra na Assembleia Legislativa do Estado, chegou ao local pedalando, mas não encontrou um bicicletário para deixar sua bicicleta e foi embora. A palestra que seria ministrada por ela era sobre “mobilidade por bicicleta”.

Já dentro de um dos prédios da UNICID, no corredor que dá acesso ao auditório, as paredes estavam decoradas com os mapas e os traçados das ciclovias previstas para a região. Tais propostas foram elaboradas pelos diversos encontros e oficinas/workshops realizados entre a CET e ciclistas, além das sugestões coletadas por meio de um formulário no site Planejamento Urbano da Prefeitura Municipal<sup>84</sup>. A partir delas foram elaboradas as rotas pelas equipes técnicas e apresentadas para debate nas audiências regionalizadas. Para cada audiência prevista naquele ciclo, um conjunto de mapas foi disponibilizado com os traçados previstos para as regiões.

---

<sup>84</sup>Aparentemente, durante o ano de 2020 o título da página foi alterado para Gestão Urbana. Disponível em <https://gestaourbana.prefeitura.sp.gov.br/>, acesso em 20/06/2021.

Interessante foi acompanhar a análise da maior parte das pessoas que chegavam à reunião. Reunidos em torno dos mapas, seguiam com os dedos os traçados, refazendo o caminho que fariam naquela região. Um deles comentou em voz alta, apontando para um dos pontos: “Esse é o meu caminho, mas aqui é preferível que seja por aqui e não por essa rua”, e complementou: “aqui tem um cruzamento que não tem sinalização nenhuma, se não colocarem sinalização não dá para atravessar de bike, mesmo com ciclovia”. Outro, ao apontar um dos trechos propostos, que passava por um terminal de metrô afirmou: “aqui vai precisar de um bicicletário, porque muita gente vai até ali e pega o metrô”.

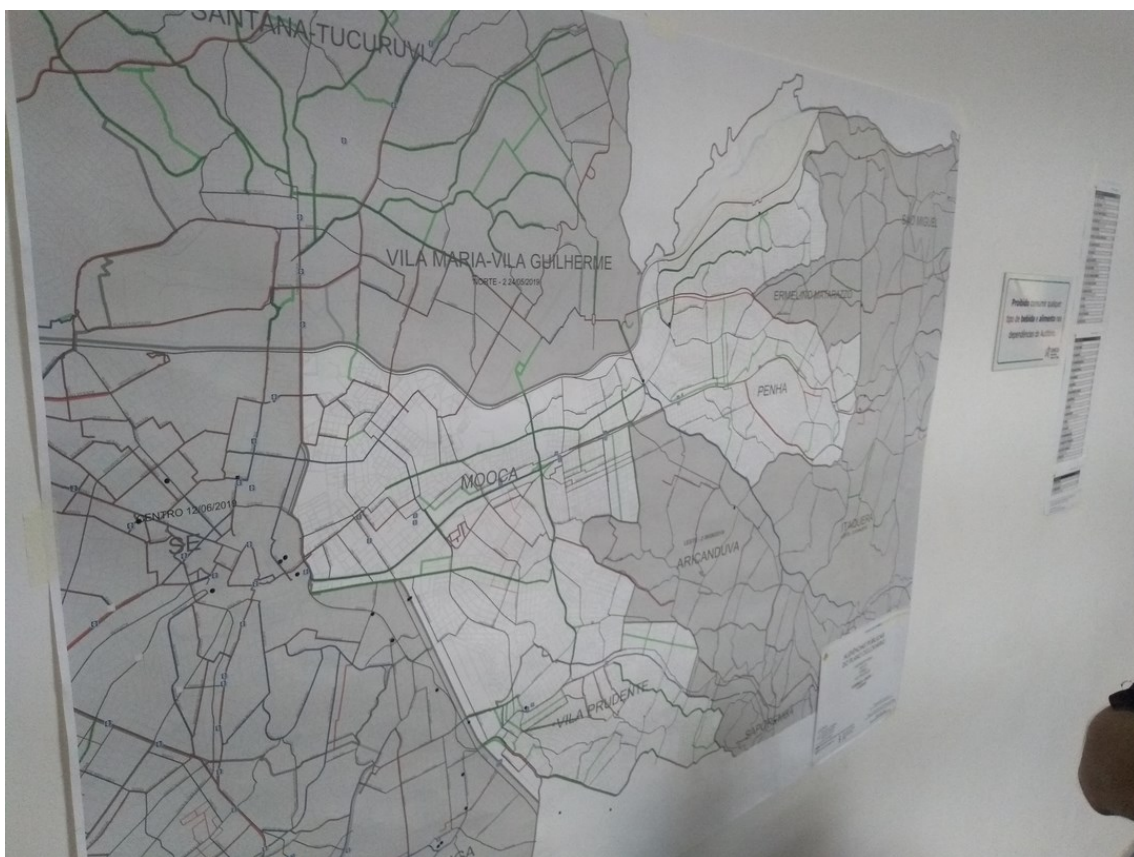


Figura 16 - Mapa disposto no corredor de entrada para o auditório da audiência. Foto do autor.





Figura 17 - Pessoas aguardando o início da audiência. Foto do autor.

Uma das preocupações mais recorrentes de ciclistas são as conexões, tanto entre trechos de ciclovias, quanto entre eles e pontos de interesse para a troca de modal, como estações de metrô e terminais de ônibus. Ainda que boa parte dos presentes afirme utilizar só a bicicleta, existe a ênfase na necessidade da intermodalidade, tendo em vista que as pesquisas disponibilizadas pelo Metrô (Origem e destino) e também aquelas elaboradas pela Ciclocidade, revelam a existência de ciclistas que pedalam até essas estações e terminais e embarcam no transporte público para terminar seus trajetos.

Além disso, vários “buracos” existentes nos mapas disponíveis são apontados por aqueles que formam rodas em torno das colagens na parede. Alguns, de forma efusiva, comemoravam o fato de existir proposta de ciclovia em um trajeto enfrentado diariamente, mas demonstravam preocupações relativas a um ponto sem conexão. Já organizando os questionamentos que levariam para audiência, esses atores retraçavam seus caminhos pelas linhas dos mapas, comparando suas experiências diárias com a proposta ali escrita em linhas verdes sobre os traçados das ruas. Já alinhavam suas demandas com o que iria ser trazido como relato no momento da audiência e da tomada de palavra. Experiência cotidiana e política urbana se associam, parecem reafirmar que pedalar é um ato político. Pode-se dizer que os sentidos de ser um ciclista paulistano,

em meio a uma controvérsia sobre mobilidades, desdobravam-se e já se tornavam apreensíveis ao retraçaram os trajetos com as pontas dos dedos.

Esperando o início da audiência, ao lado de fora do auditório, passei a observar as diferentes rodas de conversa. A maior aparentava ser de ciclistas, foram poucos que ao chegarem não se aproximavam de um dos grupos e cumprimentavam um conhecido. Muitos já chegam em meio a saudações e brincadeiras referentes às distâncias percorridas para chegar até ali. No ciclo de audiências públicas do Plano de Cicloviário em 2019, ciclistas de diferentes regiões compareceram em muitas daquelas realizadas longe de seus lugares de moradia ou de trajeto diário. Como Anderson, o interlocutor já mencionado, vários estiveram na maior parte dos eventos realizados após um dia de trabalho.

Nesse dia, notei um grupo que destoava dos demais. Vestindo calças jeans e camisas, 5 pessoas conversavam em um dos pontos do corredor. De forma efusiva um deles gesticulava e apontava para um dos mapas colados na parede. Aproximei-me da roda de conversa e pude escutar um deles falando: “Colocar ciclovia ali? Onde tem tanto movimento? Pô, desce uma rua e coloca na paralela, onde não tem tanto movimento!”. Após estar presente em algumas audiências no ano de 2018, logo notei que aquele grupo provavelmente seria formado por moradores e comerciantes da região, em parte críticos a implantação de ciclovias nos entornos. O argumento de “remoção” das ciclovias para “outro lugar”, presente em outras situações de campo, já aparecia antes mesmo da audiência se iniciar. O mapeamento dos presentes, as previsões de quais argumentos poderiam ser levantados, aparentemente não estava sendo realizado somente pelo antropólogo. Tanto os defensores das ciclovias quanto seus críticos, já preparavam suas falas, relacionando com as suas experiências diárias, seja de buscar vagas para estacionar seus carros, ou encontrar os melhores trajetos para o pedalar.

Olhares desconfiados para os ciclistas que se aglomeravam podiam ser notados. Percebi a chegada de mais um grupo e entre as pessoas estava uma das minhas interlocutoras, presença recorrente na maior das partes dessas situações, com quem já tinha entabulado uma longa conversa sobre mobilidade e ciclismo em São Paulo. Ao chegar, ela me reconheceu, cumprimentou-me, e olhando à sua volta, muito mais rápido que eu, notou o grupo que eu havia observado anteriormente e comentou: “É, temos umas carinhas diferentes por aqui hoje, espero que seja tranquila a audiência”. Em 2018, essa interlocutora já tinha enfrentado situações não tão “tranquilas”, mas estava ali novamente, presença cativa nos debates.

Já com o anúncio do início da audiência, fui até o balcão na entrada do auditório assinar a lista de presença. Ainda na fila, um dos atendentes, provavelmente funcionário da subprefeitura local, disse para um rapaz à sua frente: “faz um favor, avisa para o pessoal que já entrou, que precisam preencher a ficha de inscrição de fala para poder ir até o microfone”. Nisso, uma pessoa paramentada com roupas próprias para o ciclismo (capacete e bermuda de lycra), que já estava próxima à porta de entrada do auditório disse, balançando um bloco de fichas: “Pode deixar que eu peguei algumas para distribuir para o pessoal lá dentro”. A resposta da funcionária da prefeitura foi, em tom de brincadeira: “Tinha me esquecido que ciclista é organizado”. Para um dos seus colegas que a ajudava com as listas de presença comentou: “Esses ciclistas nem precisam que você explique nada, eles já sabem como fazer uma audiência sozinhos. São muito organizados”.

Sentei-me na parte de trás do auditório para poder observar as movimentações da plateia durante as falas. Muitos que chegavam já conhecia ao menos de vê-los em outros eventos. Como sempre, antes de se iniciarem as discussões da noite, é formada a mesa com autoridades e representantes dos supostos grupos presentes. Entre membros das subprefeituras da região, compuseram a mesa a vereadora Edir Salles (PSDD), Valter, representante do Conseg e Elizabete França, representante da CET. A descrição dos embates e dos caminhos dessas audiências são emblemáticos, pois apontaram para recorrências observadas em diversas outras situações de campo. Ainda, a maneira como os atores presentes se articularam, tanto os defensores quanto aqueles contrários às cicloviarias, para estabelecer associações com diversos outros atores da cidade colocou tais situações de campo como expressivas de uma política da cidade que apontam para as negociações locais e as associações entre vereadores e representantes do poder público, com parcelas da população local.

Vereadores, ao comparecerem nas audiências referentes aos bairros nos quais possuem boa parte do seu eleitorado, trazem o “tempo da política” (PALMEIRA, HEREDIA, 1995; PALMEIRA, 2002) para essas situações. Ou seja, esses representantes estão em frente daqueles que os ajudaram a se eleger, mas também sob a clara necessidade de estabelecer a negociação com os demais presentes. Por isso, em grande parte dos casos, como aqueles observados na audiência da Mooca em 2018 (convocada pelo vereador Camilo Cristófar), ficou evidente o quanto esses vereadores se aproximam das demandas locais, colocando-se em defesa dos moradores e comerciantes do bairro, ou região, ao mesmo tempo que se veem em posição



problemática e ambígua de não estabelecer a oposição aberta e intransigente aos ciclistas presentes. Como aponta Ronaldo Marques (2018), as políticas urbanas tem uma dimensão física e espacial, nas suas consequências transformativas dos espaços, mas existe uma dimensão dessas negociações locais, ainda pouco explorada pelas Ciências Sociais, que dizem respeito a tais associações entre vereadores e os coletivos nos quais baseiam suas possibilidades de (re)eleição.

Outro ponto importante é a maneira como algumas das situações observadas são expressivas das rotinas relacionadas ao trabalho e demais afazeres em uma cidade da escala de São Paulo. Esses são elementos centrais dos argumentos daqueles que pretendem debater a mobilidade urbana paulistana. Nessa audiência da Zona Leste 1 (Mooca, Penha e Vila Prudente), compareceram tanto moradores e comerciantes dessas áreas da cidade, quanto atores que em suas rotinas diárias de mobilidade, passam por essas regiões em suas bicicletas. Nela se estabeleceu uma dinâmica muito próxima das ocasiões anteriores de audiências, convocadas para o debate de casos pontuais. Contudo, na ocasião das definições do Plano Ciclovitário, as traduções e interlocuções foram ainda mais organizadas e coletivas e foi possível presenciar como os enunciados que circulam entre coletivos e associações foram costurados em torno das experiências do pedalar. Ao pensarmos em uma política capaz de articular modos de vidas e interesses sobre o fazer cidade, supostas escalas de tempo e espaço foram transpostas constantemente. O lugar e o tempo da política tornados tão móveis quanto esses trajetos cotidianos.

Seguindo o protocolo das audiências, após a apresentação formal dos membros da mesa e de uma descrição realizada por Bete França da CET, na qual explicou conceitualmente os parâmetros técnicos do Plano Ciclovitário e trouxe os números referentes aos pedidos recebidos no site da Prefeitura, foram abertas as falas dos inscritos, que em grupo de dois ou três eram chamados a falar. Um homem, de cerca de 40 anos, foi um dos primeiros a se manifestar. Ao pedir a fala se definiu como empresário da região e triatleta:

Eu tenho três bicicletas, pedalo toda semana por esporte, mas duvido que alguém aqui use a bicicleta para ir ao trabalho! Essa história de quem vai trabalhar de bicicleta é mentira. Eu sou empresário e triatleta, mas não vou para a minha empresa de bicicleta. Eu tentei incentivar meus funcionários a irem de bicicleta, mas ninguém se interessou. No parking, no business: se não tiver lugar para estacionar o produto não chega e nem o cliente. (Cadernos de Campo, maio de 2019)

Essa fala reverberou entre os presentes, alguns gritos de “eu vou trabalhar todo dia de bicicleta” ecoaram no auditório. Rapidamente, o empresário foi rebatido pelos que o seguiram na tomada de palavra. Na ocasião, entre relatos de ciclistas sobre pedais diários da casa ao trabalho, para fazer compras, levar filhos à escola, um deles contou como todos os dias sai do distrito de Arthur Alvim (Zona Leste) e pedala cerca de 20 km até o seu trabalho no bairro do Belém. Em sua fala, enfatizou sua posição de “trabalhador pobre” e como vários amigos seus também realizam diariamente o mesmo trajeto. Aproveitou para exigir melhorias nas ciclovias, utilizando parte da sua fala para reclamar da falta de conexão entre as vias segregadas para ciclistas, demonstrando seu conhecimento sobre as ruas e estruturas dos bairros pelos quais transita, principalmente aqueles abrangidos pela audiência. Terminou sua participação com a afirmação: “Eu sou um ciclista novo e estou vivendo uma experiência muito legal. E isso, fora da bike, é difícil de entender”.

A colocação trazida pelo empresário triatleta de “no parking, no business” em alusão à sobreposição das vagas de estacionamento pelas ciclovias, reclamação recorrente de comerciantes paulistanos, também foi confrontada por outro ciclista. Ele citou dados do LabMob<sup>85</sup> sobre o crescimento do uso da bicicleta em São Paulo e se apresentou como urbanista: “Uso a bicicleta 5 vezes por semana para ir ao trabalho, para fazer compras e outras coisas. O dinheiro que eu gastaria com carro e gasolina eu uso para consumir outras coisas. Os locais compram no comércio local. Quantos que compram e vem de carro?”

Outras falas se seguiram sobre supostos impactos negativos das ciclovias no comércio das regiões a serem afetadas pelo Plano Ciclovitário. A perda de vagas de estacionamento para os carros foi levantada mais de uma vez como um problema. A própria vereadora Edir Salles, integrante da mesa, manifestou-se por algumas vezes, buscando se colocar em defesa tanto das pessoas às quais a ciclovia “atrapalhou o seu comércio e sua casa”, assim como dos ciclistas, pelos quais declarou “ter paixão”, já que seu filho seria um deles. Sobre essa questão, um dos presentes na audiência, após declarar que andava muito pouco de bicicleta: “porque não tenho tempo!”, questionou os posicionamentos de ciclista, que segundo ele pareciam estar afirmando que: “tudo pode ser feito de bicicleta, mas ninguém carrega um sofá de bicicleta!”.

---

<sup>85</sup> <https://www.labmob.org/>.

O inusitado da fala causou reações nos presentes e em uma das falas dessa noite, uma moça, que se apresentou como representante da Ciclocidade, começou afirmando que “a gente”, os ciclistas, “adora o comércio”, e trouxe um exemplo da sua rotina para responder à fala anterior:

A gente adora o comércio. Esses dias fui comprar um colchão de bicicleta, mas não precisei carregá-lo na bicicleta, pois eles entregaram na minha casa. A gente quer ciclovias nas ruas mais perigosas, porque são nelas que as ciclovias ajudam a salvar vidas. As pesquisas que estão sendo realizadas mostram que nos locais onde ciclovias foram implantadas as vendas melhoraram. (Cadernos de Campo, maio de 2019).

Essa ocasião foi emblemática, pois os relatos intercalaram entre aqueles contrários à implantação de algumas das ciclovias da região Leste e seus defensores. Quase que em sequência, argumentos contra geraram respostas a favor. Em outro momento, um homem se definiu como advogado e se manifestou dizendo que apesar de “não ter nada contra as bicicletas”, considerava questionável a prioridade dada à construção de novas ciclovias, tendo em vista que grande parte dos paulistanos utiliza o carro como meio de transporte: “Eu gostaria muito de usar a bicicleta, mas não tenho tempo”.

Essa posição foi contrariada por alguns ciclistas que falaram após ele e trouxeram relatos, baseados em suas experiências, demonstrando que ao abandonar o uso diário do carro, teriam economizado tempo, não ficando mais parados nos congestionamentos. Contudo, o ponto alto dessa noite foi quando uma mulher de cerca de 30 anos de idade, moradora da região na qual se realizava o debate, em uma fala inflamada, saiu em defesa dos idosos, pouco contemplados pelas políticas de mobilidade da cidade. Aparentemente uma afirmação que deslocava a discussão, mas que se mostrou estratégica em seu fechamento, quando questionou os ciclistas presentes:

Bom, eu gostaria de saber qual é essa cidade do futuro que vocês estão imaginando. Porque hoje vocês são jovens. A nossa população está envelhecendo cada vez mais. Vocês estão pensando uma cidade que não tem espaço para os idosos, vocês já pensaram que vão ficar velhos e não vão mais usar a bicicleta? (Cadernos de campo, maio de 2019)

Essa questão foi levantada também por outros presentes, que passaram a descrever trechos da região nos quais as ciclovias teriam retirado vagas de estacionamento próximas a hospitais, dificultando o acesso de pacientes. Além disso, um dos presentes

relatou casos de retirada de vagas para deficientes para a instalação de ciclovias e, dirigindo-se aos ciclistas presentes, afirmou: “Vocês não podem passar por cima dos direitos dos outros. Além disso, ciclistas não são idosos”.

Tais falas geraram aplausos entre parte dos presentes, ao mesmo tempo que manifestações de discordância. Pude notar movimentações entre um grupo que conversava com uma senhora sentada entre eles. Ela se levantou e foi se inscrever para falar. Passados alguns minutos, essa mulher de cabelos brancos, aparentando ter cerca de 60 anos tomou a palavra da audiência e relatou um pouco sobre sua experiência de pedalar em São Paulo:

Eu comecei a pedalar faz 6 meses. Eu não sabia pedalar na cidade. Eu tenho 56 anos e já estou bem perto de me tornar uma idosa, e hoje, depois de 6 meses eu consigo pedalar 60 km. Quero aproveitar a oportunidade para agradecer o coletivo que me ajudou a aprender a andar na cidade e me incentivou a adotar a bicicleta. As pessoas estão reclamando, mas o comércio não precisa sofrer, ele precisa se reinventar. Depois que eu comecei a usar a bicicleta a cidade ficou pequena para mim. Eu pedalei no centro e fiquei embasbacada. Idoso pedala sim! E outra, é possível o uso misto, a intermodalidade. Eu economizo dinheiro porque não preciso bancar uma lata de uma tonelada. (Cadernos de campo, maio de 2019).

Ao estar presente nessas situações de campo durante o ciclo de audiências que se desenrolou entre maio e julho de 2019, pude observar as recorrências do que já tinha escutado em outras situações. Esses embates, partindo da defesa da permanência e da instalação de trechos de ciclovias, ou da denúncia dos impactos dessas estruturas nas rotinas locais, passaram a revelar leituras sobre os lugares da cidade e também rotinas. Além disso, outros atores negligenciados ganharam visibilidade. Idosos, crianças, deficientes, considerados vulneráveis, surgiram, na maior parte das vezes por meio de porta-vozes autoproclamados. Antes de definir pontos de coerência dos enunciados, questões de preocupação e de interesse foram constantemente levantadas nessas situações. Muitas delas já ouvidas, mas partindo de descrições de práticas e experiências específicas, que dão corpo aos argumentos e reivindicações. Contrários ou favoráveis às ciclovias, pode-se afirmar que foram coletados relatos cidadãos, sobre mover-se e habitar na cidade.



Figura 18 - Audiência Leste 1. Maio de 2019. Foto: elaborado pelo autor.

As tentativas de agregar esses outros supostamente vulneráveis, como as crianças, os idosos e os deficientes, mobilizados nessas falas, estiveram atreladas às situações cotidianas de circular pelos lugares, de enfrentar dificuldades de acesso, ou mesmo de ver o que já estava estabelecido, ser desestabilizado. Modos de vida baseados nos meios de se locomover pela cidade, ou seja, em modais de transporte são colocados em rota de colisão nessas audiências e em outras situações nas quais esses atores estão em diálogo. Rotinas são reveladas, como experiências que permitem fundamentar argumentos sobre como a cidade deve ser. Tais dados etnográficos nos permitem pensar na forma como entre as legitimidades questionadas de determinados modais e as prioridades do poder público, sobressaem as afirmações sobre o tempo, sobre o trabalho e a exigência de se mover em uma metrópole como São Paulo. A política atrelada aos modos de viver (habitar em movimento) se desdobram na contestação sobre a configuração dos espaços da cidade, constituídos nesse mover-se e no direito de neles circular e/ou permanecer.

As afirmações sobre as impossibilidades de se realizar tarefas rotineiras de bicicleta, também apontam como, para muitos desses atores presentes e articulados, a maneira como concebem os espaços de trânsito como espaços da fluidez do carro, desdobrando-se em visões sobre o urbano e sobre os modos de vida possíveis. Como

apontou um dos presentes na audiência, seria “mentira” a afirmação de que alguém em São Paulo realiza seus trajetos da casa ao trabalho de bicicleta. Da mesma forma, as concepções sobre a falta de tempo para pedalar e o pedalar como economia de tempo apontam para essa divergência, que estão associadas diretamente a concepções sobre a vida na cidade associadas diretamente às mobilidades.

Sobre as tarefas cotidianas, o antropólogo Tim Ingold propõe a noção de *task orientation* (2000) e foca sua análise na maneira como as pessoas concebem o tempo (e no limite o organizam e o classificam) a partir do desempenho de determinadas habilidades e na realização das atividades nas quais elas estão implicadas. Ou seja, a tarefa organizaria o cotidiano dando sentido à passagem do tempo. Tarefa para esse autor é uma atividade que implica em relações sociais (ibid., p. 324) e com o ambiente, sobrepondo essa dimensão a outras ordens, como aquela definida pela divisão do tempo do relógio e a organização do trabalho no mundo capitalista.

Essa proposta permite escapar a uma explicação já definida como canônica sobre o lazer e o tempo livre, contudo, mantém no horizonte temporalidades centradas ou derivadas do trabalho, mesmo que seja para efeito de comparação. Magnani, por sua vez, vai apontar o quanto por meio da etnografia é possível “situar o lazer antes em suas inter-relações com o modo de vida e o cotidiano”, “(...) do que em sua contraposição ao mundo do trabalho” (MAGNANI in MAGNANI & SPAGGIARI, 2018, p. 51). Por isso, antes de estabelecer paralelos ou uma suposta oposição entre: noções alicerçadas na divisão do tempo baseada no trabalho e no relógio; e outras definidas por tarefas e relações dos seres com seus ambientes; Magnani vai evidenciar a importância de se “levar em conta” (ibid.) como os interlocutores definem, organizam e dão sentido a tais práticas cotidianas.

Essa proposição permite analisar o que já foi descrito até aqui a partir de um jogo de sentidos que os interlocutores da pesquisa realizam no momento de descrever seus trajetos e mobilidades cotidianas. Enfatizar as ciclistas e os ciclistas trabalhadores e evidenciar que muitos utilizam suas bicicletas em trajetos diários da casa ao trabalho não significa reduzir o pedalar em São Paulo a essa finalidade. Antes disso, esses enunciados parecem buscar estabelecer legitimidade frente aos opositores das ciclovias. Enquanto alguns apontam o quanto a bicicleta deveria ser encarada como objeto das práticas de lazer e do tempo livre, outros reforçam o quanto ela é um modal relacionado ao ir e vir imposto aos paulistanos.

Tais figuras, assim como a mãe e o pai levando seus filhos à escola, ou o cidadão indo fazer compras, revelam essas tarefas cotidianas relacionadas a uma dimensão compartilhada da vida da cidade. Tarefas e deslocamentos que todos supostamente fazem. Ao serem mobilizadas elas implicam muito mais em uma disputa sobre visibilidade e legitimidade das demandas do que propriamente em uma reafirmação do tempo do lazer e do trabalho. Mobilizam-se categorias supostamente compartilhadas em seus sentidos, que antes de apontarem para uma visão unívoca sobre as mobilidades e suas temporalidades, revelam o quanto esses atores conhecem e reconhecem os modelos sedimentados e as definições derivadas deles.

Isso não quer dizer que o pedalar como prática esportiva ou lazer dos finais de semana não seja defendido por esses atores. Por meio das narrativas de alguns dos interlocutores é possível identificar o quanto o “pedal contemplativo” ou esportivo foram caminhos de contato com a bicicleta ou podem ser tomados como práticas costumeiras. Entretanto, nas situações da controvérsia instituída, sobressaem as afirmações do quanto esse pedalar é constitutivo de um modo de vida conectado aos deslocamentos da casa ao trabalho e ao cumprimento de tarefas cotidianas, supostamente realizadas por todos aqueles que vivem na cidade.

Além disso, o pedalar, ao ser descrito como uma prática que exige esforço físico e corpos preparados e resistentes, reforça uma alteridade e carrega o debate para o confronto de interesses entre atores diversos, de corpos diversos. A dimensão geracional, nesses termos, surge como argumento e maneira de reforçar as incompatibilidades dessa prática na cidade. Idosos e crianças, considerados atores vulneráveis diante da velocidade das ruas, das calçadas esburacadas e da violência urbana, tornam-se recurso para o debate. Sobressai uma experiência da cidade que recorre ao risco, ao perigo, à vulnerabilidade, e à necessidade de proteção.

O esforço de alguns ciclistas em demonstrar o quanto a bicicleta é capaz de mediar relações dos mais diversos atores com a cidade tende a desestabilizar essa alteridade do “nós contra todos os outros”, em um jogo de quem fala por quem, que interpela esses outros atores, representantes dos comerciantes, moradores dos bairros, advogados em defesa dos idosos, das crianças, dos pacientes de hospitais que foram prejudicados por uma ciclovia na porta de um Pronto Socorro. O “no parking, no business” não é uma fala apenas de um comerciante que teme ver suas vendas caírem pela falta de estacionamento para os seus clientes e fornecedores. Pode ser tomada também como a reafirmação de um modelo de mobilidade urbana e também de uma

questão de interesse que preocupa um motorista, revelando elementos daquilo que poderia ser definido com elementos de uma “automobilidade” instituída. Uma política da cidade que se orienta por uma rede que se desdobra a partir de um modal específico.

Ao trazermos essas afirmações de ciclistas nas audiências e colocarmos em paralelo com os relatos das trajetórias de alguns dos interlocutores da pesquisa, sobre como o pedalar pela cidade também enfrentou a superação de uma suposta impossibilidade do circular, pelo medo, por uma visão de que as ruas não eram lugares apropriados para as bicicletas, é possível vislumbrar de que forma esses enunciados são mobilizados no sentido de produzir uma política dos lugares, de tornar a cidade “espaço praticado” (DE CERTEAU, 1998) que pode ganhar outros sentidos e revelar outras possibilidades do mover-se e do habitar.

A impossibilidade apontada por alguns dos presentes nas audiências, de que “ninguém vai trabalhar de bicicleta”, que “idosos não pedalam”, que exigir vias exclusivas seria sobrepor os interesses particulares ao interesse público, apontam para visões sobre a cidade, que mesmo alguns dos interlocutores ciclistas afirmaram compartilhar, antes de adotarem a bicicleta como modal. Essas falas reverberam nessas situações, pois são trazidas como narrativas de experiências cotidianas, que permitem realizar conclusões conceituais sobre a cidade, que foram colocadas nessa mesma noite: “O automóvel vai ter que perder espaço em algum momento, são 100 anos agradando o carro!”, “o paradigma da cidade tem mudado” e “fora da bike é difícil de entender”.

Em face a uma discussão, que se desenrolou em torno de um Plano Cicloviário para a cidade, tais afirmações conectam escalas do que poderia ser apontado com um fazer cidade que perpassa o debate sobre o direito à cidade (AGIER, 2015). São situações que demonstram o quanto as experiências cotidianas estão associadas a esses enunciados políticos e fazem com que aquela afirmação de que “pedalar em São Paulo é um ato político” não seja apenas uma tentativa de transformar todo ciclista em um cicloativista. Evidenciam algo observável nas associações que esses atores realizam constantemente. Essas experiências situacionais de campo permitem dissolver essa política, em termos de movimentos muito fluidos entre o pedalar como práticas nos espaços e o enunciar de mudanças urbanas desejadas e em curso. Cidades diversas surgem, assim como uma política que não necessariamente compartilha das mesmas experiências urbanas.



### ***Catadores, Motos, invasores e invisíveis: alguns debates no centro***

Em outra situação de campo, em uma audiência realizada na região central da cidade, na subprefeitura da Sé, algumas senhoras moradoras das áreas afetadas pelas ciclovias trouxeram relatos sobre essa experiência de convívio com as ciclovias implantadas. A afirmação de que idosos não pedalam, não surgiu apenas daqueles que se colocaram a favor dos direitos desses atores, mas também deles próprios. Uma senhora idosa, ao apontar os motivos de sua resistência à implantação de mais ciclovias na região do centro, começou seus apontamentos com um sonoro: “Bom, vocês já viram que eu não ando de bicicleta né”. Ela complementou sua fala com um relato que condensa muitos pontos levantados em outras situações:

Tem uma coisa na minha rua, que aconteceu no final do ano. Porque é movimentadíssima a ciclovia! O cara colocou a carrocinha na ciclovia, ficou quatro horas ali dormindo, porque não passa bicicleta nenhuma. Pode ser que em outros lugares, mas na minha rua não passa. De repente os prédios apagaram todos, ele tinha roubado 180 metros de fios. Ele foi por baixo, como não passa bicicleta, ele aproveitou e tirou os fios. Nós ficamos sem luz, meu marido tinha antibiótico dele na geladeira, estragou tudo. Então eu acho que em muitos lugares é necessário a ciclovia, mas na minha rua não é, porque ela começa na Alameda Barros e termina na Estação Marechal. Não, a gente não quer! porque lá não passa bicicleta nenhuma, passa carro! (Cadernos de campo, junho de 2019).

A descrição do crime cometido pelo catador com sua carroça, um ator constante no trânsito do centro da cidade, que muitas vezes ocupa a via com sua carroça do tamanho de um carro popular, que teria se aproveitado do baixo movimento na ciclovia para invadir as linhas subterrâneas de energia da cidade, faz tantas relações e mobiliza tantos elementos no posicionamento dessa senhora, que apontam para a sua condição e a do seu marido, e de uma leitura sobre a cidade e seus lugares, que conectam rapidamente atores, espaços, concepções sobre como a cidade está e deve ser constituída. Não haveria motivo para uma ciclovia que supostamente ninguém utiliza, onde “passa carro”. Além disso, vazia, seria espaço para a ocupação de um qualquer, de uso para quem está vadiando na rua e buscando uma oportunidade para cometer um crime e vilipendiar o urbano. Nessa mesma audiência, outra senhora, que afirmou ser moradora da região, mobilizou referências próximas:

Eu moro em frente a uma ciclovia e vejo poucas bicicletas circularem por ali. Só que tem um problema, ali afunilou o trânsito, porque é uma rua que tem muito trânsito, porque você vai para todas as regiões da cidade. Então, o que acontece ali, às vezes eu vejo moto, como quase não tem bicicleta, eles aproveitam quando para o trânsito, para pegar a ciclofaixa para correr, passar e chegar lá na frente. Então ali não tem segurança para pedestre. E também não acho que tem segurança para ciclista. E embaixo do Minhocão também, eu até gostaria de saber como que o ciclista consegue circular ali, porque é sujeira, é cheio do pessoal da Cracolândia que fugiu e está todo instalado embaixo do Minhocão. Ali tem o corredor de ônibus, tem ponto de ônibus e eu não acho que existe segurança, nem para pedestre, nem para ciclista, nem nada. (Cadernos de campo, junho de 2019).

Os espaços do outro, nesse caso o ciclista, por não estar sendo ocupado, abriria espaços para que a alteridade radical seja também associada. A ciclovia, como um espaço supostamente vazio, seria uma brecha para a entrada de mais atores indesejáveis. Nesse ponto é interessante pensar como a concepção sobre os espaços da cidade de São Paulo, ainda mais em regiões centrais e tidas como degradadas tornam esses vazios, dos quais a ciclovia seria supostos exemplos, oportunidades para quem está à margem. A ciclovia embaixo do Minhocão (outro espaço em disputa tanto sobre quanto sob, vide a controvérsia sobre a demolição ou construção de um parque linear nesse viaduto) foi apontada por diversas vezes, pela mídia, pelo poder público, por associações de moradores, como uma via problemática<sup>86</sup>. Em agosto de 2015, o aposentado Florisvaldo Carvalho foi atropelado na via embaixo do viaduto, duas semanas após a inauguração da ciclovia, fato que ganhou ampla repercussão na mídia.

Ciclovia que foi questionada por ter sido instalada em uma área de espera e travessia de pedestres e também onde se localizam diversos pontos de ônibus. As pilastras do viaduto também impediriam que, em alguns trechos, possa-se ter uma visão de quem vem pela ciclovia. Portanto, a morte trágica de Florisvaldo foi rapidamente associada a essa ciclovia. O ciclista que o atropelou, permaneceu no local, tentou prestar os primeiros socorros e ligou para atendimento médico de emergência. Mais tarde, o polícia constatou que o atropelamento ocorreu na via de rolagem dos carros, e não na ciclovia. Aparentemente, a vítima não percebeu a tempo o ciclista que vinha pela rua.

---

<sup>86</sup> O Elevado Presidente João Goulart, conhecido como Minhocão, foi inaugurado em 1971. É uma via expressa elevada que liga o centro da cidade até o bairro da Barra Funda. A partir do ano de 2014 a Prefeitura Municipal passou a discutir a demolição ou a criação de um Parque onde o elevado está instalado. Tanto a circulação, na parte de cima de veículos e pessoas, quanto a permanência, na parte de baixo, de moradores de rua tem levantado um conjunto de questionamentos nos últimos anos e disputas sobre os usos e contrausos desse espaço.

Ainda assim, na época, moradores da região e o próprio presidente do Conseg do bairro de Santa Cecília se manifestou contrário à ciclovia, alegando que tanto aquela, como outras, estariam “comprometendo drasticamente a segurança e a acessibilidade em São Paulo”<sup>87</sup>.

Na audiência, ocorrida quase 4 anos depois desse incidente, o presidente da Conseg da Santa Cecília esteve presente e relacionou esse e outros problemas gerados pelas ciclovias da região:

Há um mérito muito grande nesse incentivo do uso da bicicleta. É altamente saudável, na cidade do Rio de Janeiro eu ia sempre para o colégio e voltava de bicicleta, sempre fui usuário de bicicleta. Aqui em São Paulo é impossível, por uma série de razões. Eu creio o seguinte, o erro, foi que tudo foi montado de cima para baixo, não foram ouvidos os senhores, não foi ouvida a população, não foram ouvidos os moradores. Um dia nós amanhecemos em frente ao nosso prédio, estava pintada uma ciclovia de um quarteirão, da Alameda Barros até o metrô Marechal Deodoro, com pouco uso. Grande uso, sabe de quem? Da gangue da bicicleta. Eles assaltam as pessoas do ponto de ônibus da Marechal e fogem pela ciclovia, ou descem motociclistas à toda na ciclovia. Então, tudo desorganizado, tudo bagunçado, não tem segurança nem para os pedestres, nem para os ciclovitários. Essa gangue da bicicleta, eles pegam a ciclovia, entram pela entrada dos prédios, em cima das calçadas e roubam as moças que estão usando o celular nas calçadas. Eu sou testemunha de pelo menos 5 casos. (Cadernos de campo, junho de 2019).

A faixa desapropriada dos carros é apontada como rota de fuga para a “gangue da bicicleta”, é brecha para os motoqueiros acelerarem e burlarem as regras de trânsito e ameaçar pedestres e motoristas. É também fissura para o crime do morador de rua, que aproveita o espaço supostamente vazio da ciclovia para montar sua barraca sobre o bueiro e assim, causar um transtorno aos moradores do bairro ao roubar a fiação. Enquanto que em alguns dos relatos coletados em audiências na Zona Leste, atores supostamente vulneráveis e negligenciados são mobilizados (entre crianças, idosos e deficientes), nessa situação do centro, são os atores marginais, que são citados para justificar o problema das ciclovias. Enquanto em uma situação as ciclovias estariam retirando espaço dos vulneráveis ou atrapalhando o comércio, em outras, as ciclovias estariam abrindo brechas para a ocupação e movimentos de indesejáveis.

---

<sup>87</sup>Disponível em matéria do Estadão publicada em 19 de agosto de 2015: <https://sao-paulo.estadao.com.br/noticias/geral,idoso-morre-apos-ser-atropelado-por-bicicleta-em-ciclovia-do-minhoca,1746865>. Acesso em 10/05/2021.

Essa é uma das dimensões que a observação das audiências foi revelando sobre os espaços da cidade. Não é somente uma questão entre poder público e grandes conglomerados imobiliários, mas também sobre as relações cotidianas locais, sedimentadas sobre um pertencimento e também sobre noções relativas ao habitar e ao se mover. Essa conexão entre moradores, comerciantes, vereadores e membros de associações como o Conseg<sup>88</sup>, por exemplo, demonstram as maneiras como esses atores podem se opor a medidas da própria prefeitura. Como um dos comerciantes mencionou na conturbada audiência da Mooca, um ano antes: “nós também acordamos e nos deparamos com uma ciclovia em nossas portas”. No caso do centro: “um dia nós amanhecemos em frente ao nosso prédio, estava pintada uma ciclovia de um quarteirão”.

As declarações das duas senhoras na audiência da Sé, ao dizerem que ciclovias talvez fossem boas, mas não na rua de sua casa, aproxima-se com o que já foi descrito em outras situações. A rua como fluxo, como espaço de passagem é integrada ao que poderia ser definido como o “meu pedaço” (MAGNANI, 2003), o meu quintal, à cidade na qual vivo. E as ciclovias seriam mediadoras de fluxos de indesejáveis: motoqueiros/motoboys, as gangues de jovens que passam em alta velocidade em suas bikes e roubam celulares, que por meio das ciclovias tem a liberdade para pedalar livremente no “meu pedaço”.

Pode-se recorrer para elucidar essas questões de interesse, ao termo Nimby, acrônimo para “not in my backyard”, que em português pode ser traduzido como “não no meu quintal!”. Mencionado pela primeira vez em manifestações contra a instalação de uma planta de uma usina nuclear, na década de 1970, na cidade de Seabrook no estado de Michigan nos EUA. Passou, a partir de então, a ser utilizado principalmente por movimentos locais ou ambientalistas (FREUDENBERG, 1984; FREUDENBERG & STEINSAPIR, 1992). Ao ganharem corpo e repercussão mundial, tais movimentos também passaram a adotar posições mais inclusivas com afirmações como “não no quintal de ninguém” (HUBBARD, 2009).

---

<sup>88</sup>Os Conselhos Comunitários de Segurança foram criados pelo Decreto Estadual nº 23.455 de 10 de maio de 1985. São órgãos estaduais e só na capital paulista existem 84, normalmente vinculados a um bairro específico. São formados por coletivos ou pessoas do mesmo bairro ou região que atuam na discussão e planejamento de medidas de segurança junto às Polícias Militar e Civil. Como aponta Farias (2020), nos debates sobre a implantação de ciclovias em São Paulo, esses conselhos ganharam notoriedade, frequentemente se apresentando como defensores dos direitos de moradores e comerciantes dos bairros. Em diversas situações de campo, membros dos Consegs compareceram em audiências, comumente apresentando posturas críticas à implantação de ciclovias ciclofaixas.

Contudo, esse termo gradativamente é adotado por movimentos que buscam assegurar que empreendimentos imobiliários, equipamentos urbanos, ou obras públicas não alterem a estrutura local, ou tragam moradores indesejados. Ou seja, passa a ser termo eivado por preconceitos de classe, cor e gênero e aliado a projetos de gentrificação. Na cidade de São Paulo, por sua vez, um dos casos mais recentes, que geraram esse tipo de posicionamentos, foram as resistências de moradores do bairro de Higienópolis (Associação Defenda Higienópolis) à instalação de uma estação de metrô na Avenida Angélica, localizada no interior do bairro, em 2011. Uma frase de uma moradora de Higienópolis repercutiu à época, ao ser veiculada em uma reportagem da Folha de São Paulo, de agosto de 2010: “Eu não uso metrô e não usaria. Isso vai acabar com a tradição do bairro. Você já viu o tipo de gente que fica ao redor das estações do metrô? Drogados, mendigos, uma gente diferenciada”<sup>89</sup>.

Em 2011, um grupo organizou uma manifestação em frente ao Shopping Higienópolis, denominado “Churrascão da gente diferenciada”, que reuniu cerca de mil pessoas. Na manifestação cartazes irônicos traziam frases como: “Só ando de metrô em Paris e NY”; “Minha empregada que venha a pé”; “Mudança já: Rua Sergipe para Rua Genève, Rua Piauí para Rua Monte Carlo”. A estação, prevista para ser parte da futura linha 6-Laranja do metrô, acabou por ser substituída por uma estação na linha 4-amarela, inaugurada em 2018, próxima à Faculdade Mackenzie, na rua da Consolação, nos limites do bairro e não mais no interior dele.

Três anos depois, em 2014, no mesmo bairro de Higienópolis, moradores se incomodaram com as ciclovias implantadas no bairro. A “gente diferenciada” que viria junto com a estação do metrô, agora era definida como “pessoas não qualificadas”. Uma afirmação repercutiu e foi publicada nos jornais da época, feita por uma moradora do bairro: “quem anda de bicicleta não presta” (RODRIGUES apud FARIAS, 2020, p. 127). Houve intensa resistência de associações de bairro e comerciantes da região à implantação de ciclovias na região central, que ainda reverberavam quando se realizaram as incursões ao campo dessa pesquisa.

Como aponta Renato Cymbalista, professor livre-docente da FAU-USP, em entrevista cedida ao Jornal Nexo em 2017, os movimentos Nimby tendem a ser mais frequentes e expressivos em regiões mais elitizadas das cidades, nas quais os moradores possuem mais privilégios a serem perdidos, diminuindo em frequência, quanto mais

---

<sup>89</sup>Disponível em <https://www1.folha.uol.com.br/fsp/cotidian/ff1308201011.htm>. Consultado em 10/05/2021).

pobre é a região e a população envolvida. Entram em jogo o direito de vizinhança e o direito à cidade, no sentido de opor interesses de moradores locais à construção de equipamentos urbanos públicos, que poderiam favorecer a população em geral, ou mesmo, modificar as dinâmicas relacionais do bairro, inserindo novos atores, pessoas estranhas, ou como a moradora de Higienópolis enfatizou: pessoas diferenciadas. Como aponta o geógrafo Michael Dear (1992) um ponto em comum nesses conflitos seria a “proximidade geográfica” e espacial, ou seja, o quintal, o pedaço: não são somente concepções relacionais, mas também espaciais. Além disso, essa preocupação estaria ligada a uma noção de propriedade privada e desvalorização do patrimônio pessoal. Podem até circular afirmações sobre o reconhecimento da importância do equipamento a ser instalado, mas sempre ao lado de declarações sobre a incompatibilidade com o lugar. Como um termo escutado em campo bem definiu: “nada contra, muito pelo contrário”.

Aqui, é possível pensar na forma como as externalidades negativas do desenvolvimento urbano tendem a não ser compartilhadas, ou mesmo, não se espera que sejam compartilhadas por todos. Uma concepção sobre tais consequências, que tende a reafirmar leituras sobre a cidade que separam esses empreendimentos de uma noção de continuidade, tanto dos espaços quanto das relações que se dão em contexto urbano. A ideia da casa e da rua, que como Magnani já descreveu (2002, 2003), podem ser maleáveis, quando o pedaço ou os circuitos permitem que noções de proximidade possam definir a ocupação de espaços da cidade. Mesmo quando as consequências geradas pelos automóveis são compartilhadas ou se sobrepõem a partir de associações já estabelecidas, que atravessam antigas formas de segregação e reforçam alianças já estabelecidas entre atores privilegiados, ou, que se julgam abandonados pelo poder público.

Nas audiências, por diversas vezes as noções de público e privado, individual e coletivo foram colocadas em disputa, sendo que os atores contrários à implantação de uma determinada ciclovia, recorreram por diversas vezes ao argumento de que tais transformações trariam benefícios para poucas pessoas. Como um morador (que também se apresentou como advogado) afirmou, em uma das audiências na Zona Leste, os ciclistas estariam impondo um “eumesmismo” ao defender ciclovias em locais nos quais os impactos na dimensão coletiva do compartilhamento da cidade atenderiam “apenas” aos ciclistas. Enquanto os defensores das ciclovias, apesar de reforçar seus direitos como “municípios”, frequentemente rebatem esses argumentos reafirmando a

dimensão coletiva dos benefícios trazidos pelas ciclovias: seja com a diminuição de carros em circulação, na emissão de carbono na atmosfera ou com um quadro geral de transformação do trânsito dessas regiões, que se tornaria menos violento após a implantação de uma via para a circulação de bicicletas.

Ou seja, da perspectiva de alguns, as externalidades das ciclovias, ao tirar espaços de estacionamentos de moradores (potenciais clientes), ou de forma mais dramática, de crianças cadeirantes e pacientes de hospitais, trariam poucos benefícios à coletividade. Como aponta Hubbard (2009), é comum, que os argumentos para legitimar certas resistências tendam a recorrer à uma defesa dos mais vulneráveis: “Uma estratégia retórica comum é enfatizar o risco potencial que os desenvolvimentos propostos podem representar para a saúde das crianças, que são frequentemente retratadas como partes “inocentes” capturadas em um conflito não criado por elas” (2009, p. 446)<sup>90</sup>.

É um tipo de embate que faz circular argumentos muito próximos aqueles de políticas gentrificadoras. Heitor Frúgoli (2000), ao descrever os processos e os debates em torno da elaboração e efetivação do projeto da Nova Paulista, aponta para como os gestores e defensores desse modelo, denunciavam os problemas trazidos por moradores de rua e vendedores ambulantes. Esse seria um inconveniente para o desenvolvimento de espaços nos quais as elites pudessem transformar a cidade. Uma cidade diversa como São Paulo deveria, portanto, aceitar que certos lugares são exclusivos. Uma defesa da desigualdade e da segregação por meio do argumento de uma suposta diversidade inerente da cidade. Proximidades com esses posicionamentos podem ser observadas não somente entre coletivos organizados de comerciantes, como foi já demonstrado, mas também, em manifestações situacionais e eventuais, de moradores e moradoras dessas regiões. Na região da Sé o medo e os estigmas associados a certos atores, assim como, a sua circularidade (FRÚGOLI & SPAGGIARI, 2010, 2011), principalmente relacionada aos moradores de rua e frequentadores da “cracolândia”, são relacionados a essas mobilidades, que supostamente encontram nas ciclovias mais espaços para seus fluxos.

Tais mobilidades desviantes<sup>91</sup>, que são descritas por esses atores nos momentos das audiências, recorrem a perfis de pessoas indesejadas (comumente relacionadas às

---

<sup>90</sup> No original: A common rhetorical strategy here is to emphasize the potential risk that proposed developments might pose to the health of children, who are frequently portrayed as ‘innocent’ parties caught up in a conflict not of their making.

<sup>91</sup>Zilá Bernd (2010, p. 22-23) vai identificar no campo literário o que ela define como “mobilidades desviantes”: práticas astuciosas que contornam os normas e mecanismos de força, que permitem transgredir, resistir e se opor, relacionadas à produção de identidades culturais. Ainda que essa discussão traga elementos importantes para o debate sobre a constante criminalização de determinadas mobilidades

áreas centrais da cidade de São Paulo), mas também aos outros considerados ameaçadores, como os motoboys.

Como Ricardo Barbosa da Silva (2009, 2010) aponta, apesar de terem sido legalmente aceitos no trânsito de São Paulo e terem alcançado o direito de circularem nos corredores (no espaço entre os carros), esses atores do trânsito permaneceram sob um estigma de indesejáveis e insurgentes (SILVA, 2010, p. 98), associados frequentemente a práticas transgressoras. No caso dos ciclistas, a “ganguê das bicicletas” foi citada mais de uma vez nas audiências públicas, principalmente nas situações da região central da cidade. A ela se somam os entregadores por aplicativo, em sua maioria jovens moradores de regiões periféricas que todos os dias se deslocam até as áreas centrais para trabalhar, que acabam sendo incluídos entre os outros que circulam e podem ser encarados como uma ameaça em potencial.

Moradores e comerciantes (categorias frequentemente mobilizadas no campo) recorreram à denúncia da proliferação dos “indesejáveis” ou “diferenciados” e dos impactos negativos das ciclovias nas mobilidades de atores vulneráveis. Ciclistas, por sua vez, recorrentemente se posicionaram como trabalhadores e trabalhadoras, pais, mães e consumidores, também vulneráveis diante das condições enfrentadas diariamente ao pedalar. Tais embates não surgem e não se esgotam nessa controvérsia instituída sobre as ciclovias e a mobilidade por bicicleta, mas são aquecidas, quando transformações espaciais podem alterar quem circula no meu quintal, ou no meu pedaço. Também são capazes de revelar os “lugares próprios” (DE CERTEAU, 1998) e como as mobilidades cotidianas tornam visíveis tais territorialidades da cidade.

### **São Paulo: Capital Brasileira do Ciclovário**

Em maio de 2019<sup>92</sup> já circulava uma versão preliminar do Plano Ciclovário de São Paulo, que serviu de base para os debates realizados no decorrer dos meses seguintes. Como um produto das definições e diretrizes do Plano de Mobilidade da

---

(nos termos tratadas até aqui), como a dos motociclistas/motoboys e, mais recentemente, dos ciclistas, utilizo o termo muito mais no sentido de um estigma (GOFFMAN, 1980), imputado e afirmado por aqueles que denunciam e se veem ameaçados, do que propriamente uma constatação de um posicionamento de enfrentamento por parte desses atores do trânsito. Talvez seja possível observar essa questão com um olhar mais detido sobre a intensa movimentação política de motoboys e ciclistas entregadores, que em 2020 ganhou visibilidade com o movimento “Breque dos Apps”.

<sup>92</sup>Disponível em [https://participe.gestaourbana.prefeitura.sp.gov.br/arquivos/plano-ciclovuario/PlanoCiclovuariodeSaoPaulo\\_2019.pdf](https://participe.gestaourbana.prefeitura.sp.gov.br/arquivos/plano-ciclovuario/PlanoCiclovuariodeSaoPaulo_2019.pdf). Acesso em 10/05/2021.



cidade de São Paulo<sup>93</sup>, ele deveria estabelecer objetivamente quais trechos, conexões e infraestruturas deveriam ser instalados nos próximos 10 anos na cidade, conformando as metas até 2028 e alinhando-se ao proposto pelo Plano Diretor da Cidade de São Paulo<sup>94</sup>, publicado em 2014. Ou seja, esses sucessivos Planos, conectados e cada um exigindo a existência do outro, passaram por diferentes gestões municipais e propunham horizontes de transformação do sistema de transporte e mobilidade da cidade de São Paulo.

O PlanMob previa, até 2028, 1800 km de infraestrutura cicloviária na cidade de São Paulo: ciclovias, ciclofaixas, ciclorotas e calçadas compartilhadas. Metas repactuadas pela gestão de Bruno Covas, que definiu para os anos de 2019/2020 a requalificação de 316 km já existentes e a implantação de 173 km de trechos focados na conexão da malha já existente. O diagnóstico do documento que seguiu para o debate no ciclo de audiência de 2019 apontava que na cidade de São Paulo existiam, naquele momento: “503,6 km de vias com tratamento cicloviário permanente, sendo 473,3 km de Ciclovias e Ciclofaixas e 30,3 km de Ciclorrotas” (SÃO PAULO, 2016, p. 08).

Essas metas, projeções, repactuações, contidas nesses planos, sobrepuseram e foram sobrepostas pelas situações de plena controvérsia observadas no campo. Apesar de existir suposta segurança jurídica nos parâmetros estipulados nesses instrumentos, o que pude observar foram os desdobramentos de associações entre atores interessados nas implicações concretas dessas projeções e na maneira como essa política da cidade se deu nos pormenores dessas interlocuções. No dia 16 de setembro de 2019 estava agendada uma Audiência Pública de discussão do novo Plano cicloviário da Cidade de São Paulo, dessa vez com a presença de uma comissão de vereadores municipais. A expectativa que circulava era que o plano fosse oficialmente apresentado, após os longos anos de intenso debate.

Desci na estação Anhangabaú do metrô e caminhei até a Câmara dos Vereadores, onde ocorreria a cerimônia. Perguntei a alguns taxistas se eu conseguiria cortar caminho por dentro do terminal de ônibus vizinho, nisso um homem de cerca de 40 anos, que também saía da estação naquele momento, interessou-se pela informação. Veio até mim e perguntou se eu estava indo até a audiência. Fernando, morador do Tatuapé, definiu-se como um ciclista iniciante e ocasional, que criou interesse pelo ciclismo nos últimos

---

<sup>93</sup>Disponível em [https://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/upload/chamadas/planmobsp\\_v072\\_1455546429.pdf](https://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/upload/chamadas/planmobsp_v072_1455546429.pdf). Consultado em 10/05/2021.

<sup>94</sup> Disponível em [https://gestaourbana.prefeitura.sp.gov.br/arquivos/PDE-Suplemento-DOC/PDE\\_SUPLEMENTO-DOC.pdf](https://gestaourbana.prefeitura.sp.gov.br/arquivos/PDE-Suplemento-DOC/PDE_SUPLEMENTO-DOC.pdf). Acesso em 10/05/2021.

meses e passou a defender as ciclovias. Estava ali para ver a apresentação do Plano, que segundo o debate ocorrido em uma das audiências públicas daquele ano, prometia implantar uma ciclovia em um trecho no qual ele pedala frequentemente. Juntos, seguimos pela lateral do viaduto que margeia o terminal, um caminho sem iluminação e à beira da avenida.

No caminho Fernando foi relatando como estava mudando seus hábitos e abandonando gradualmente seu carro: “estou economizando e perdendo barriga”. Afirmou que era a segunda vez que ia a uma audiência pública. A primeira, como mencionado, tinha sido realizada próxima ao seu bairro. Na entrada da Câmara, muitas pessoas e uma fila para assinar a lista de presença. A audiência se realizaria na sala principal, na tribuna. Na mesa, vereadores membros da Comissão de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica: o presidente Senival Moura do PT, Adilson Amadeu do PTB, Fabio Riva do PSDB (líder do Governo), além de Xexéu Tripoli do PV e Eduardo Suplicy do PT. Completavam a mesa algumas representantes dos ciclistas, uma da CET, uma da Iniciativa Bloomberg. As cadeiras à frente, onde normalmente ficam os vereadores, estavam ocupadas em sua maioria por membros da CTBicicleta e representantes de coletivos de ciclistas. A maior parte dos rostos eu já reconhecia como integrantes de coletivos, membros da Câmara Temática ou como presenças assíduas em outras audiências. A parte elevada, reservada ao público estava quase com sua lotação máxima, muitos rostos familiares, outros nem tanto. Pelo desenrolar da audiência pude perceber que a grande maioria estava ali para apoiar a apresentação do Plano Cicloviário.

Já nas primeiras manifestações dos integrantes da mesa tal expectativa foi frustrada. O Plano não seria apresentado naquela noite. Segundo um dos vereadores presentes, essa era uma responsabilidade do Prefeito, que havia prometido realizar uma cerimônia oficial nos próximos dias. Ocorreu tumulto na plateia, o vereador que presidia a comissão disse que eles não tinham poder para obrigar a presença de Bruno Covas, mas que podiam convidá-lo. Alguns começaram a gritar: “Vamos buscá-lo!”, “era obrigação dele estar aqui”.

A audiência seguiu o protocolo das situações anteriores. Dessa vez, as falas das pessoas inscritas, quase em uníssono, fizeram a defesa das ciclovias e cobraram a apresentação e a implantação imediata do Plano. As divergências e as oposições observadas em outras situações de campo se diluíram. Atores se apresentando como

ciclistas foram maioria esmagadora e as manifestações dos presentes foram intensas no sentido de aplaudir e apoiar o que era dito por quem tomava a palavra.

A controvérsia se aqueceu quando um dos presentes levantou a existência de uma conspiração de vereadores junto com o prefeito que, “por baixo dos panos”, estariam combinando a remoção de ciclovias. Um dos interlocutores que pediu a palavra, afirmou que teve acesso a conversas do Prefeito, via um grupo em um aplicativo de mensagens (WhatsApp), na qual representantes do gabinete e vários vereadores da sua base trocavam mensagens e definiam quais ciclovias deveriam ser removidas e quais não poderiam ser instaladas, para só depois apresentarem o Plano Cicloviário. Segundo a informação que corria, no intuito de proteger os interesses de comerciantes e outros parceiros locais, vereadores utilizavam dessas associações para conseguir influenciar alterações, à revelia do que tinha sido discutido nas audiências. A fala do ciclista na tribuna foi enfática em afirmar que, aquilo não podia acontecer: “depois de anos de debate, de trabalho coletivo e empenho de várias pessoas e coletivos, as ciclovias vão ser implantadas de acordo com mensagens trocadas em grupo de WhatsApp?”. Diante das denúncias, um dos vereadores presentes na mesa afirmou que gostaria de ter acesso ao registro dessas conversas, pois tomaria as providências.

Tendo em vista que o Plano não seria apresentado, as discussões da noite seguiram no sentido de rememorar todo o esforço dos ciclistas até aquele momento. Experiências de pedalar pela cidade foram descritas, o risco e a descoberta da cidade colocados lado a lado, assim como o empenho de muitos de terem comparecido nas audiências públicas e se manifestado em diversas situações nas bicicletadas. Algumas das falas transcritas até aqui, foram repetidas quase que literalmente. Entre elas, uma sintetizou muito do que tinha sido observado nos debates anteriores e foi dita por uma ciclista experiente, tanto no pedal diário quanto nos embates constantes por visibilidade:

Não parece que eu tenho 64 anos de idade, né? Talvez por causa da bicicleta. Pedalo pra caramba! Faz 59 anos que eu pedalo sem rodinhas. Imaginem nove mil pessoas deixando a ciclovia da Faria Lima e pegando seu carro. Você já imaginou? Da mesma forma que estou fazendo essa conjectura eu tenho mais uma coisa para vocês: São Paulo envelhece! Nem todo ciclista é um garotão sarado, poderoso em cima de sua bicicleta. Nós temos idosos e temos crianças, e posso garantir, eu conheço muitas pessoas da minha idade, que se tivessem estrutura na cidade estariam pedalando ao invés de estarem no carro. Agora, imagina a vovozinha aqui, daqui uns 10 anos, no carro. Imagina toda essa cidade envelhecendo dirigindo. Seria muito melhor que estivessem

pedalando uma bicicleta na ciclovia! Imaginem só a quantidade de gente que vai envelhecer nessa cidade, a proporção está aumentando, e que não vai ter oportunidade de andar de bicicleta. Eu fico pensando em quantas pessoas estão deixando de ser mais saudáveis. Mais rejuvenescidas como eu assim? Meus amigos disseram: não se esqueça de dizer sua idade, senão ninguém vai acreditar. Quem quiser ver meu documento pode ver! Além das pessoas idosas e das crianças, a gente tem que pensar nos cadeirantes que tem ocupado as ciclofaixas e as ciclovias com mais segurança, porque na cidade nós temos calçadas com degraus, nós temos escadarias nas calçadas, e o único jeito deles se movimentarem pela cidade é pela ciclofaixa e pela ciclovia. Então gente, não é só o garotão sarado que a gente tem que pensar, não é só o cara que vai pedalar a bicicleta a toda, não. Nós temos que pensar em inclusão e se há um caso de inclusão nessa cidade é o caso da ciclovia. (Cadernos de Campo, setembro de 2019).

Vera Penteado foi aplaudida com entusiasmo pelos presentes. Ciclista experiente, envolvida há décadas com o cicloativismo, foi uma interlocutora com quem tive a oportunidade de ter uma longa conversa em uma padaria na região central da cidade, quando contou parte de sua trajetória como ciclista paulistana. Ela já tinha pedalado pacificamente até a casa do Prefeito João Dória. Depois, em uma experiência diplomática pedalou junto com o prefeito e sugeriu que a Secretaria de Transporte fosse transformada em Secretaria de Mobilidade. Dona Rosinha (apelido que disse ter ganhado de alguns motoristas de ônibus com os quais compartilhava a av. Paulista antes da instalação da ciclovia) sintetizou as potencialidades mediadoras das bicicletas e das ciclovias e realizou tantas associações em sua fala, que pareceram repor e desdobrar todas as situações de campo que eu tinha observado nas audiências públicas, até então.

A inclusão pela mobilidade e o acesso aos espaços da cidade por meio das ciclovias e as bicicletas, defendidos por esses atores, não deixou de trazer os supostos vulneráveis, mobilizados em muitas outras situações de campo pelos críticos das ciclovias. Um alerta sobre o futuro da cidade também foi feito: imaginem todas as pessoas que pedalam na av. Faria Lima (uma das ciclovias mais conhecidas e frequentadas) em seus carros? Naquela ocasião, sua fala, assim como de outros presentes, cobrou o Plano Cicloviário, sua efetiva implantação, mas não desconectou as demandas dos ciclistas de suas experiências diárias e de um modo de vida associado a uma forma de se mover pela cidade.

A apresentação oficial do Plano só ocorreria em 13 de dezembro de 2019, pelo Secretário de Mobilidade e Transporte Edson Caram, sem a presença do prefeito. O resultado final se aproximou do que já constava na versão preliminar, com a promessa

de reforma de 310 km, a implantação de 173 km de novos trechos, e um índice de conexão de 73% do sistema como um todo<sup>95</sup>. Contudo, existia uma proposta de remanejamento de 12 km de ciclovias já existentes. Ao ser questionado sobre os critérios utilizados para a decisão dessas remoções/mudanças, o Secretário foi enfático em apontar que aquele Plano “não era apenas para os ciclistas”, mas para a “cidade de São Paulo, para toda a população de São Paulo”. Ao citar o trecho referente à av. Duque de Caxias (centro), que seria transferido da margem da via de rolagem para o canteiro central, ele afirmou estarem dando mais segurança para os ciclistas e “devolvendo a rua para os comerciantes”, estabelecendo a Zona Azul para que os motoristas pudessem estacionar e fazer suas compras.

Ele adiantou, que apesar da apreensão de muitos, 200 km já estariam contratados e com dinheiro empenhado: “maior garantia que essa, difícil”. Contudo, uma das falas que mais chamou a atenção nessa situação foram as de Mauro Ricardo Costa, secretário do Governo Municipal, que repetiu a polêmica expressão de Bruno de Covas ao afirmar que as ciclovias anteriores tinham sido implantadas como “orégano em pizza”, saídas da “cachola do secretário anterior”, e que “comerciantes e moradores tinham acordado com uma ciclovia em frente da sua residência, sem qualquer racionalidade ou conectividade”. Ao representar os intentos da prefeitura afirmou que o objetivo daquela gestão era transformar São Paulo na “Capital Brasileira do Ciclovário”, mas cometeu um ato falho que não passou despercebido pelos presentes: “Com esses 676 km de rodovias... de ciclovias, que estarão implantadas até 2020, São Paulo se tornará a cidade com a maior quantidade de ciclovário existente no Brasil”.

A acusação de falta de planejamento das ciclovias instaladas na gestão anterior e a afirmação de que moradores e comerciantes teriam sido surpreendidos por ciclovias em suas portas tornaram presentes muitos dos atores observados durante a pesquisa. Seus argumentos estavam ali, assim como suas questões de interesse. Já o ato falho, de quase trocar ciclovias por rodovias, poderia ser tomado como um elemento de uma mudança nas políticas de mobilidades ainda não tão assimilado pela gestão municipal.

Tanto o que foi observado na última audiência pública de 2019, quanto o que pode ser transcrito das falas oficiais dos representantes da gestão municipal, ao apresentarem o novo Plano Ciclovário da cidade, apontaram indícios de que a controvérsia não esfriaria com publicação do documento. Os mesmos enunciados, que

---

<sup>95</sup>Disponível em: [http://www.cetsp.com.br/media/1100812/Plano-Ciclovia%CC%81rio\\_2020.pdf](http://www.cetsp.com.br/media/1100812/Plano-Ciclovia%CC%81rio_2020.pdf). Acesso em 10/05/2021.

circularam nas diversas situações de campo observadas, foram reproduzidos nessas duas ocasiões. São Paulo se tornaria de fato a Capital Brasileira do Ciclovário, considerando os km de ciclovias e ciclofaixas instaladas no decorrer do ano de 2020, mas as disputas sobre os espaços, os embates entre mobilidades e modos de vida, ainda permaneceriam.

## Capítulo VI - Visibilidades e Invisibilidades

As leituras sobre a rua e os espaços da cidade trazidas por meio das narrativas das mobilidades cotidianas, que foram descritas até aqui, apresentam elementos sobre a visibilidade desses ciclistas ao circularem pelas vias da cidade, sejam ciclovias, ciclofaixas, ou no compartilhamento dos espaços com os demais atores do trânsito. São enunciados sobre a vida na cidade, compostos também por meio da apropriação de elementos técnicos, dados estatísticos, demandas que associam questões diversas sobre a cidade em que vivem, e que são narradas como continuidades dessa experiência cidadina.

Nos debates descritos até aqui, sobre a implantação de ciclovias e a elaboração de um plano cicloviário, duas questões foram recorrentes: a invisibilidade e a violência que ciclistas cotidiana e historicamente enfrentariam na cidade de São Paulo. O primeiro termo foi tanto apontado por aqueles que pedalam, quanto pelos atores favoráveis à remoção de uma ciclovia. O argumento de que “ninguém passa por aqui”, ou que “nunca vejo ciclistas nessa ciclovia” foi muito vezes mobilizado para justificar a retirada ou transferência de determinado trecho, por moradores locais. Já o segundo termo, múltiplo em seus sentidos, também foi ouvido recorrentemente, quando ciclistas narraram situações de atropelamentos, ameaças e casos fatais no trânsito.

Carlos Fortuna fala da “cegueira cognitiva” (2019, p.137) relacionada a uma dimensão da cidade vivida que os planos, desenhos e projetos urbanos não conseguem captar, ou premeditadamente ignoram. Recorrendo aos argumentos de Michel De Certeau, o autor vai reafirmar que é onde cessa a visibilidade que os “praticantes ordinários da cidade vivem” (DE CERTEAU, 1998, p. 160), por isso, é nesse exercício de colocar a cidade vivida no interior desses planos que se torna possível transformá-la de maneira a agregar as práticas de atores que habitam seus espaços.

As cidades modernas que favorecem o cidadão automobilizado preocupam-se muito pouco com esses atos imprevistos de parar, sentar-se ou andar de bicicleta. Parado, o sujeito é vulnerável; para sentar-se precisa pagar, nas esplanadas privadas que invadem o espaço público; usar a bicicleta é correr risco de atropelamento (FORTUNA, 2019, p. 146)

Tal cegueira, premeditada ou não, também pode ser identificada nos argumentos de atores que afirmam que as ciclovias não se justificariam diante dos poucos ciclistas existentes. As ciclovias e ciclofaixas não foram ignoradas, mas os ciclistas parecem

estar em um constante esforço de se tornarem visíveis, fazerem provar sua presença, diante dos planos, das autoridades, de moradores e comerciantes. Contagens de ciclistas realizadas pela Ciclocidade e a apresentação de dados sobre as mortes no trânsito servem para apontar que eles e elas existem, estão circulando, mas também morrendo. Esse debate explícito sobre a visibilidade e a invisibilidade é algo que ciclistas e seus coletivos tem levantado há algum tempo.

Em conversas com interlocutores associados a coletivos e também com alguns que iniciaram suas experiências de pedal rotineiras por São Paulo no final da década de 2000, foram mencionadas algumas vezes um texto elaborado por ciclistas paulistanos no ano de 2008: “Manifesto dos Invisíveis”. Criado coletivamente por atores reunidos em “espaços virtuais”: as já mencionadas salas de conversa, que nesse período teriam estabelecido situações de debate e formação de associações, o texto circulou e tornou-se referência para a proliferação de coletivos e a atuação desses atores nos anos seguintes.

O manifesto aponta e denuncia a invisibilidade dos ciclistas no trânsito da cidade e a constante postergação da construção de ciclovias, apontadas como uma das soluções para a circulação dos ciclistas pela cidade, mas não a única. O texto exalta um tema que se tornará recorrente nos anos seguintes e que pude presenciar a sua menção em inúmeras situações de campo em audiências públicas: a denúncia de uma cidade voltada para os carros e insegura para os ciclistas.

Não clamamos por ciclovias, clamamos por respeito. Às leis de trânsito colocam em primeiro plano o respeito à vida. As ruas são públicas e devem ser compartilhadas entre todos os veículos, como manda a lei e reza o bom senso. Porém, muitas pessoas não se arriscam a pedalar por medo da atitude violenta de alguns motoristas. Estes motoristas felizmente são minoria, mas uma minoria que assusta e agride.<sup>96</sup>

O medo e o perigo, como elementos do cotidiano do pedalar por São Paulo, aparecem com ponto importante do manifesto. Além disso, o texto também faz menção à promessa da gestão da época (Gilberto Kassab) de que em 2020, São Paulo já teria 1.000 km de ciclovias:

(...) se a cidade tem mais de 17 mil quilômetros de vias, pelo menos 94% delas continuarão sem ciclovia. Como fazer quando

---

<sup>96</sup> Trecho do Manifesto dos invisíveis. Disponível em <https://www.apocalipsemotorizado.net/2008/09/18/manifesto-dos-invisiveis/>. Acesso em: 12/01/2021.



precisarmos passar por alguma dessas vias? Carregar a bicicleta nas costas até a próxima ciclovia? Empurrá-la pela calçada?

O manifesto traz a afirmação do direito de ciclistas circularem pelas ruas, independentemente da existência de ciclovias, opondo-o à noção de invisibilidade, atestada pelos próprios ciclistas ao pedalarem e não serem vistos, tanto no circular cotidiano quanto em suas demandas. Denunciam uma impossibilidade, apontada por esse porvir de uma cidade, na qual somente após 10 anos seria possível pedalar.

Flávio Soares, membro da Ciclocidade, apontou como esse manifesto gerou nele um sentimento de identificação, ao pensar como também se sentia invisível como ciclista. Ele reforçou como esse documento se tornou conhecido entre aqueles que começaram a pedalar naquele momento, apontando as intensas articulações e composição de coletivos de ciclistas em São Paulo. Escrito e assinado por cerca de 50 pessoas, traz em seu conteúdo a menção aos 300 mil ciclistas existentes na cidade, que comporiam esse coletivo de invisíveis. Tal invisibilidade foi sendo contornada ao longo dos anos e da década seguinte, contudo, vários dos pontos levantados pelo manifesto de 2008 ainda seriam persistentes nas experiências do pedalar em São Paulo.

Em 2018, passou a circular pelos sites e redes sociais um texto intitulado: “Manifesto dos Invisibilizados”, de autoria dos coletivos Bike Zona Leste, Bike Zona Sul e Ciclo ZN (Zona Norte). O texto, escrito dez anos depois e em clara referência ao primeiro manifesto, optava pelo termo “invisibilizados” e evidenciava as condições dos ciclistas periféricos da cidade de São Paulo e de sua zona metropolitana, em um momento no qual uma das principais demandas vindas dos coletivos de ciclistas se voltava à necessidade de conexões da estrutura cicloviária, implantada nos anos anteriores, com as regiões periféricas da cidade. Além disso, o manifesto traz uma contundente afirmação de que os ciclistas pobres, moradores dos bairros mais populosos, seriam aqueles que mais sofreriam com a violência e o perigo:

Nossas bicicletas são baratas e simples. São as bicicletas que podemos ter, não as que desejamos. Nossos caminhos são os possíveis, não os desejados. Nossos bairros possuem pouca ou nenhuma estrutura cicloviária, e se existe, em péssimo estado. Nossas localidades raramente aparecem na mídia. E mais, morremos sem sequer sermos citados na imprensa. Invisíveis durante a vida, invisibilizados na morte.<sup>97</sup>

---

<sup>97</sup>Trecho do Manifesto dos Invisibilizados. Disponível em: <http://vadebike.org/2018/08/manifesto-dos-invisibilizados-remocao-cicloviarias-periferia-sao-paulo/>. Acesso em 12/01/2021.

O texto enfatiza os longos trajetos realizados por esses ciclistas, que estão “além dos rios”. Muitas vezes, “além das fronteiras da cidade”, dividindo espaços com “ônibus que alimentam terminais distantes”. Seus autores também se apresentam como parte daqueles que representam “a ampla maioria dos números de mortes de ciclistas nessa cidade áspera”. São contundentes em afirmar que as reuniões e discussões sobre as ciclovias em São Paulo estariam colocando de lado esses ciclistas, invisibilizados de forma premeditada.

Analisar e descrever os pontos desses dois textos, lado a lado, permite vislumbrar mudanças e permanências nos enunciados em torno das ciclovias e do pedalar em São Paulo. A descrição das situações de audiências públicas e outros eventos, assim como, as narrativas de alguns participantes da pesquisa sobre suas experiências e pontos de vista, se alinham aos questionamentos trazidos por ambos os textos e também são expressões práticas daquilo que é formulado conceitualmente pelos manifestos dos invisíveis e dos invisibilizados.

Além disso, deter o olhar sobre a autoria de ambos também demonstra as mudanças em torno das composições, representações e associações entre esses atores. O primeiro traz uma lista de nomes, alguns já associados a coletivos. O segundo é assinado por coletivos compostos por ciclistas de regiões específicas, uma segmentação que se dissolve ao olharmos para as supostas narrativas individuais, mas que se refaz em um contexto no qual os invisíveis ganharam visibilidade, mas continuam invisibilizados quando as ciclovias são sobrepostas pelas segregações históricas constitutivas da maneira como São Paulo foi feita e se fez.

Enquanto o primeiro manifesto fazia menção às promessas de Eduardo Jorge, secretário municipal do Verde e do Meio Ambiente, pasta que na época era responsável pelas políticas cicloviárias da cidade, no Manifesto dos Invisibilizados, mencionam o prefeito Bruno Covas e o agravamento dos acidentes e mortes de ciclistas no trânsito:

[...] se o prefeito Bruno Covas compara estrutura cicloviária a temperos numa pizza, talvez confunda com ketchup o nosso sangue que escorre pelo asfalto. Somos a maioria do aumento das mortes de ciclistas apontadas pelo Infosiga.

As ciclovias aparecem, portanto, como estrutura fundamental a esses ciclistas, para garantir sua segurança e mobilidade pela cidade, ameaçadas pelos posicionamentos

da gestão da época. São situações diferentes, que se compõem e se desdobram em mudanças em seus elementos, mas que podem ser consideradas como um estado das associações entre os atores engajados e interessados na ampliação da estrutura cicloviária e na defesa de modos de se mover e viver na cidade. A própria controvérsia se desdobrou em novos enunciados e proposições.

Entre invisíveis e invisibilizados, o ponto de convergência é o se mover e o viver, uma composição que ao trazer para a equação a bicicleta, aumenta os perigos e riscos, sobrepõem a marginalidade e a margem: os ciclistas periféricos e as margens das vias para as quais todos os ciclistas paulistanos são empurrados na maior parte das ruas ou avenidas, com ou sem ciclofaixas. Esses dois manifestos podem ser tomados como dimensões coletivas de uma descrição sobre essas experiências do pedalar e sua relação com a morte e o perigo. Uma associação que foi apontada até aqui como recorrente nas demandas e legitimações da construção de ciclovias, e também como argumento empregado por aqueles contrários às ciclovias.

Enquanto que o mantra das ciclovias que salvam vidas ressoava no campo, ciclistas eram mortos e dilacerados enquanto se moviam. E nesse ponto, o termo ciclista ganha ainda mais sentido como híbrido, como actante, como ator em composição, humano e não-humano (LATOURET, 1994, 2012), quando as peças retorcidas das bikes se misturam aos corpos feridos. Da mesma forma, quando uma ciclovia ou trajeto se tornam perigosos, porque as bikes são cobiçadas por assaltantes (colocando em risco as porções humanas), o movimento e as características dessas associações que compõe os ciclistas são expressivas de como o se mover pedalando é tanto experiência de descoberta de novas possibilidades da cidade, quanto de antigas impossibilidades.

No intervalo entre os dois manifestos citados, muito aconteceu, tanto na organização e representação dos ciclistas, quanto na sua presença na cidade. O número de ciclistas aumentou, mas também o número de ciclovias<sup>98</sup>. Um plano cicloviário estava em vias de ser discutido e implantado. De 4 km de ciclovias em 2007, em 2019 São Paulo possuía 503 km de trechos implantados e eram previstos mais 173 km para os próximos dois anos. São Paulo era anunciada pelas autoridades municipais como a futura “Cidade das Bicicletas da América Latina”<sup>99</sup>.

---

<sup>98</sup>Dados de 2017 da Pesquisa Origem e Destino realizada pelo Metrô de São Paulo apontaram o aumento de viagens diárias realizadas com bicicletas: De 304 mil viagens em 2007 para 377 mil em 2017. Disponível em: <http://www.metro.sp.gov.br/pesquisa-od/>. Acesso em 12/01/2021.

<sup>99</sup>Em 2021, a CET anunciava em seu site a existência de 684,0 km de trechos permanentes, sendo 651,9 km de ciclovias/ciclofaixas e 32,1 km de ciclorrotas. Disponível em

Por sua vez, o movimento das Ciclovias nas Periferias já tinha se aproximado dos debates sobre a implantação de novos trechos e aparecia com força nas demandas e enunciados nas audiências públicas. O que, na época desse segundo manifesto, ganhava visibilidade por meio dos debates trazidos pelos ciclistas e pelas resistências da nova gestão municipal era o aumento de mortes no trânsito e a maneira como as regiões periféricas tinham sido preteridas.

### **Da periferia ao centro: #Ciclovias na Periferia**

Em algumas ocasiões das reuniões da Câmara Temática de Bicicleta, no ano de 2015, surgiram cobranças por ciclovias conectando as regiões periféricas da cidade. Principalmente aquelas em pontes, necessariamente utilizadas por ciclistas dessas regiões, assim como os bicicletários, ponto importante de conexão entre modais diferentes. Um dos momentos mais emblemáticos foi em agosto de 2015, quando a reunião da CTbike contou com a presença do prefeito Fernando Haddad, que foi cobrado diretamente pela instalação de ciclovias em vias de conexão do centro com regiões periféricas. Pude ter acesso às atas dessa reunião e também a registros fotográficos e gravações de trechos desse evento, no qual essa pauta foi levantada.

Na ocasião foram prometidos que os próximos 100 km de ciclovias seriam destinados a essas regiões, questões que foram confirmadas nas próximas reuniões e no decorrer dos próximos dois anos, mas pouco realizadas efetivamente. Em maio de 2017, já no contexto do primeiro ano da gestão Dória, a fala de um ciclista do conselho da CTBicicleta ecoou em uma dessas reuniões:

Queria que vocês vissem com carinho essa questão das ciclovias. Esse slogan do 'Acelera SP' não cabe para nós ciclistas e pedestres. Nas marginais, acidentes aumentaram. Como a gente vai se sentir seguro sem ciclovias? Todas têm a sua importância. Principalmente na periferia. Eu tenho que passar por duas pontes - imagina quando tiver ciclorrota, como vai ficar (Transcrição reunião da Câmara Temática Bicicleta, maio de 2017).

Roberson Miguel, membro do coletivo Bike Zona Norte e morador da Vila Bela Vista, em uma entrevista cedida ao site El País no ano de 2015, apontou que a demanda por ciclovias na periferia atenderia um perfil de ciclista interessado em economia e com o seu ir e vir cotidiano: “Este ciclista não está preocupado em salvar o mundo, nem com

---

<http://www.cetsp.com.br/consultas/bicicleta/mapa-de-infraestrutura-ciclovitaria.aspx>. Acesso em 25/05/2021.

a quantidade de carbono que deixa de emitir. Está preocupado em ir trabalhar, chegar e voltar. Só quer ir e vir”<sup>100</sup>. Na época de sua entrevista, a região do extremo norte da cidade possuía poucos trechos de ciclovia, muitos deles isolados, com pouca ou nenhuma conexão com terminais e com vias de acesso ao centro.

Uma das falas de Roberson foi emblemática, ao afirmar que nas periferias já existiria uma demanda. Portanto, uma ciclovia viria para proteger essas pessoas que já pedalam, mas que tem suas mobilidades reduzidas e cerceadas pelas ruas, pontes e avenidas nas quais estão sujeitas ao perigo em seus trajetos diários. Outro ponto, no qual ele faz menção à ciclovia da Paulista, diz respeito a um olhar propositivo sobre as questões de mobilidade da cidade:

A discussão do cicloativista não é a mesma de um operador de meio de transporte. Não queremos operar um meio de transporte, no caso a bicicleta. Queremos operar a cidade, é uma discussão mais ampla. Através da bicicleta a pessoa pode adquirir uma outra concepção de cidadania. Por isso a ciclovia da Paulista é simbólica. Porque amplia a cidadania. Hoje se você for até lá pode ser que veja uma mãe andando com uma criança em uma bicicletinha, mas antes da ciclovia você não iria vê-la andando no calçadão. Porque ela deveria pensar que não poderia levar a filha para pedalar lá, na concepção da maioria isso iria atrapalhar os outros. Se existe essa falta de direitos e cidadania para quem mora no centro, imagina aqui [na periferia].

[...]Mas é simbólico na medida em que prova que, se é possível fazer na Paulista, é possível fazer este tipo de obra em qualquer lugar da cidade. Não dá para falar que a Inajar de Souza [avenida importante da zona norte] não pode ter ciclovia. Na Radial Leste, Teotônio Vilela, Belmira Marim, idem. A Paulista precisa induzir a sociedade e o poder público a estender essa demanda para outros locais.<sup>101</sup>

Roberson também traz uma noção sobre as escalas da cidade, construídas por meio do tempo. Segundo ele, uma pessoa que mora na periferia e demora duas horas de transporte público para fazer 20 km todos os dias, calcula esse seu trajeto em tempo e não em espaço. As declarações de Roberson se aproximam a muitas das afirmações que pude recolher nas situações de campo nas audiências públicas, e também por meio de conversas com interlocutores da pesquisa, que diariamente enfrentam trajetos que partem de bairros periféricos. Ao enfatizarem a necessidade das ciclovias em pontes, em uma cidade recortada por rios, que de caminhos possíveis foram transformados em

---

<sup>100</sup>Reportagem publicada em 14 de setembro de 2015, no site El País, disponível em: [https://brasil.elpais.com/brasil/2015/08/07/politica/1438981074\\_227243.html](https://brasil.elpais.com/brasil/2015/08/07/politica/1438981074_227243.html). Acesso em 12/01/2021.

<sup>101</sup>Idem.

grandes limitadores da territorialidade segregada da cidade, tais atores evidenciam seus interesses em “operar a cidade”.

Consegui contato com Roberson e cheguei a tentar combinar um encontro com ele entre 2018 e 2019, contudo, ele afirmou que naquele momento estava distante do cicloativismo, pois suas rotinas de trabalho estavam “muito puxadas”, o que tornaria um encontro entre nós dois muito difícil. Contudo, pude conversar com outros ciclistas que participaram da organização desse movimento que passou a ganhar visibilidade e a pautar muitas das situações de audiências públicas e interpelações dos ciclistas. A ênfase na questão da economia e no alto custo do transporte público no orçamento das famílias pobres, como elemento que orientaria essa escolha pela bicicleta, aponta como, apesar da forma como a bicicleta é apresentada, existe uma estrutura de mobilidade urbana na cidade de São Paulo, que está associada às desigualdades espaciais, de acesso e econômicas, às quais a bicicleta poderia ser encarada como mais uma alternativa para driblar essas questões.

Por algumas vezes, a partir de 2015, o coletivo formado em torno da reivindicação “Ciclovía na Periferia” se reuniu com a equipe técnica da prefeitura, dado que o Planmob publicado naquele ano trazia poucas soluções para as periferias, mesmo com as altas taxas de acidentes fatais nessas regiões da cidade. Eduardo Magrão, membro do coletivo Bike Zona Leste conta que os diversos coletivos regionais foram se formando devido a uma percepção de que era necessário que se associassem para trazer as demandas dos ciclistas das periferias para as reuniões da Câmara Temática e das audiências. Ele narra que ao se aproximar de alguns coletivos, como a Ciclocidade e o CicloBr, foi instado a trazer suas demandas como ciclista da Zona Leste, e isso o levou a se aproximar de pessoas da sua região e assim realizar “uma entrada coletiva no debate”, ocupando uma cadeira na CTBicicleta e fortalecendo um movimento por mais visibilidade desses ciclistas periféricos.

Essa segmentação, que esbarra em formas de representação sobre a periferia é apontada por ciclistas integrados nas práticas políticas do cicloativismo e que são moradores dos “fundões”, como afirma Magrão. A ideia de uma incompreensão sobre as motivações de quem pedala nas periferias – que deixam suas bikes nos bicicletários lotados dos terminais e estações de ônibus e metrô -, até mesmo no interior de alguns coletivos, foi levantada em diversas situações, ainda que essa pauta esteja sempre presente nas ações e interpelações de associações como a Ciclocidade e o Instituto CicloBr, por exemplo. Um dos diretores da Ciclocidade, em uma conversa comigo

sobre os rumos das pesquisas realizadas pela associação, apontou como essa invisibilidade dos ciclistas de regiões periféricas, muitas vezes, são reforçadas pela falta de ênfase dos próprios coletivos. Ou seja, esses ciclistas, como dados, como números, reforçam os argumentos e legitimam a incidência do cicloativismo paulistano, contudo, essa própria ênfase na massificação das experiências e de uma motivação prática para o pedalar, parece reforçar ainda mais a invisibilização desses atores.

Entretanto, em diversas situações de audiências públicas, ciclistas descreveram as condições do pedalar por áreas periféricas da cidade e denunciaram essa sistemática invisibilização de atores que aparecem nas pesquisas, mas que supostamente desaparecem no cotidiano do trânsito da cidade. Em audiências realizadas na Zona Sul da cidade, contemplando bairros de uma faixa extensa da cidade, que vai de Santo Amaro, Campo Limpo, a outros mais afastados, como Capão Redondo, Jardim Ângela, Cidade Dutra (e mais ainda em direção aos “fundões”, como um dos interlocutores definiu), foram recorrentes esses relatos das experiências do pedalar nesses lugares e da sua tradução em enunciados políticos sobre mobilidades na cidade.

Como já demonstrado, essas tomadas de palavra, em sua grande maioria são feitas por atores que se apresentam como ciclistas. Ainda que essa identidade seja sobreposta por várias outras: mãe, pai, trabalhador, trabalhadora, estudante. Não necessariamente esses atores elaboram seus enunciados no sentido de reivindicar um trecho específico ou demandar algo pontual, em muitas dessas situações as falas defendem a bicicleta como modal, apontam o perigo de se pedalar na cidade, ou afirmam o quanto pedalar cotidianamente foi transformador do seu modo de vida. Contudo, são muitos os casos nos quais esses atores descrevem pormenorizadamente seus trajetos, mencionam ruas, travessias, cruzamentos, avenidas, nas quais encontram problemas ao pedalar. Trechos que são mais perigosos, nos quais os motoristas tiram finas, avançam sobre eles. Fala-se muito da rotina, do pedalar da casa ao trabalho, dos afazeres cotidianos, traduções dessa prosaica narrativa para a descrição dos problemas considerados estruturais da cidade.

As escalas são ultrapassadas nesses enunciados, da mesma forma que esses atores transitam por trechos, lugares e situações em seus cotidianos como ciclistas. Como apontou Andres, morador do Campo Limpo, em uma audiência realizada em Santo Amaro: “Nós da região somos carentes de ciclovias, além do pessoal que se desloca para o trabalho, temos os alunos da região também. Carente também na Ponte Laguna, quem vem do Morumbi, e não tem conexão”. Outro morador da mesma região

complementou seu relato, justamente estabelecendo um paralelo entre bairros mais centrais e privilegiados, que teriam recebido ciclovias:

Campo Limpo sentido Capão é trecho muito perigoso, carros tiram fina. Não temos nenhuma extensão dessas ciclovias sentido João Dias. Esse lado é muito carente e é sempre deixado para trás. Assim como muitos bairros como Morumbi e Ipiranga precisam, lá também precisa ser visto. Lá tem muita gente que usufrui da bicicleta e que está sendo deixada para trás. (Cadernos de campo, junho de 2019).

Em termos de uma narrativa sobre a “jornada”, os lugares pelos quais se passa (já nomeados) são citados, e um suposto mapa da cidade que ganha contornos de um refazer os caminhos, muito próximo aquilo que Ingold define como um “wayfaring” (INGOLD, 2001). Ainda, as dificuldades são compartilhadas em termos de reforçar sua presença na cidade e uma dimensão coletiva das associações em torno de uma ampla rede de apoio entre todos aqueles que pedalam. Não se trata de transporte, de chegar de um ponto ao outro, mas de uma concepção sobre o movimento que atravessa associações e escalas, que não estabelece distinções entre pedalar e fazer cidade. Esse “wayfaring”, como processo, associa-se a um habitar em movimento, constituído também pelo fazer política.

Essa descrição das jornadas diárias, contudo, tece as associações com coletivos e pode muito bem fazer uso de uma pesquisa, ou articular concepções políticas compartilhadas. Em uma dessas situações de audiências na Zona Sul, Anderson (o mesmo interlocutor que afirmou ter aparecido em todas as audiências), apresentou-se como um ciclista periférico e trouxe sua experiência de ter saído do extremo da Zona Norte, naquele dia, para estar ali debatendo com os colegas ciclistas da Zona Sul:

Saindo do Jacanã, pedalei 34 km. Desse trajeto, foi 30% de ciclovia para eu conseguir chegar aqui. Sofrendo várias finas de motoboy e ônibus. Eu quero agradecer meus amigos, porque se não fosse o apoio deles eu não tinha chegado aqui hoje (Cadernos de campo, junho de 2019).

Nesse dia, representantes do coletivo Bike Zona Sul entregaram aos subprefeitos presentes um conjunto de documentos e demandas organizadas, coletadas entre os ciclistas da região, no sentido de estabelecer um diálogo com os administradores locais.



Essas exigências foram apresentadas não como demandas dos coletivos: “mas dos ciclistas dessas regiões que a gente tem recebido e colocado em pauta”:

Nossa ideia é que a estrutura cicloviária esteja em toda a cidade, desde o centro até a periferia. Estamos aqui numa subprefeitura, em Santo Amaro, que é um bairro muito importante para fazer essa conexão. Precisamos que os ciclistas tragam suas demandas, porque temos outros bairros de periferia aqui: Cidade Ademar, Pedreira, Eldorado, essas ciclovias tem que chegar nesses locais, no Moinho, no Capão Redondo. Nós precisamos de infraestrutura, não apenas a conectividade, mas a manutenção e a implantação de bicicletários, para que as pessoas possam fazer a integração do modal bicicleta com o transporte coletivo, ferroviário (Cadernos de campo, junho de 2019).

As conexões, tão importantes para que essas pessoas consigam chegar aos seus destinos, são também apontadas como maneira de conectar esses lugares, que nomeados, carregam consigo a força de tornar visível aqueles que pedalam por lá. Nesses termos, é possível afirmar que a mobilidade por bicicleta se torna elemento capaz de associar um conjunto de enunciados sobre a cidade, que no limite, colocam esses atores invisibilizados em evidência, ainda que em muitos casos, as próprias definições sobre esses ciclistas periféricos possam estar em disputa.

### **Nonada, lugar nenhum, lugar algum**

De invisíveis a invisibilizados, a reivindicação da mobilidade por bicicleta também é capaz de revelar uma cartografia desigual da cidade. De transeuntes invisíveis a cidadãos invisibilizados, que associam não somente o modal, mas de onde vêm, por onde pedalam. Ao pensarmos sobre os lugares no quais esses atores invisibilizados transitam, ao tomarmos toda a mobilização em torno das ciclovias instaladas em determinadas regiões e as declarações sobre o ciclista que não é visto, sobre a ciclovias na qual ninguém passa, é possível também, pensar em uma ausência que é sobreposta pela visibilidade das ciclovias.

Em uma das situações ocorridas durante o ano de 2019, também em bairros periféricos da cidade, comerciantes e moradores se colocaram contrários à instalação de determinados trechos de ciclovias, por estarem atrapalhando o trânsito já saturado de alguns bairros e também prejudicando o acesso de clientes motoristas aos estabelecimentos. Em Cidade Tiradentes (Zona Leste), já em 2017, moradores da região

tinham entregado um abaixo assinado à prefeitura, solicitando a remoção da ciclovia da av. dos Metalúrgicos.

A demanda foi recebida pelo secretário Sérgio Avelleda, que chegou a apontar inclinações de acatá-la, posição que foi expressa por ele em uma reunião da Câmara Temática de Bicicleta e recebida com apreensão pelos representantes dos ciclistas. A justificativa apontada foi o afunilamento do trânsito de carros, que ali é intenso, pois é a única avenida que conecta o bairro aos terminais de ônibus próximos e permite o acesso a outras vias e o deslocamento sentido centro. Essa ciclovia foi inaugurada em maio 2015, em formato bidirecional, ou seja, com duas faixas, uma ao lado da outra, tomando, portanto, cerca de 1,8 m da margem da via.

Importante citar que nessa mesma reunião da Câmara Temática, o Secretário Sérgio Avelleda usou o argumento de que essa avenida, apesar de importante, não estabelecia conexão com outras vias, apontando que os ciclistas que a utilizavam, acabavam “nonada”, fazendo uso de uma expressão contida na obra de Guimarães Rosa<sup>102</sup>. Da região, até a estação de metrô mais próxima, têm-se um trajeto, que de transporte público pode demorar uma hora. O termo depois foi citado em algumas conversas e o site *Vá de Bike*<sup>103</sup> chegou a mencionar o episódio em uma de suas matérias sobre a questão. Ainda que as reivindicações de remoção tenham partido de comerciantes e moradores da região, entraram em disputas definições de sentidos sobre os lugares da cidade, que sobrepõem noções de invisibilidade. O nonada da Cidade de Tiradentes se sobrepõe aos “ninguéns” que por ali estariam passando, assim como os nenhuns das ciclovias do centro ou das regiões mais elitizadas da cidade.

Em uma conversa com um dos interlocutores da pesquisa sobre essas questões, pude escutar uma definição elucidadora. Anderson tem uma visão muito ampla da cidade, fala de regiões diferentes com muita naturalidade e conecta ruas e avenidas em seu discurso, de uma forma que é possível retrazar seus caminhos conforme ele os narra. Em nossas conversas, mais do que sua trajetória até a bicicleta, Anderson estava interessado em falar de suas trajetórias com a bicicleta. Segui-lo em seus trajetos é tarefa difícil, quase vertiginosa nas transposições que faz da sua experiência de pedalar com a articulação com outros atores, coletivos e problemas da cidade. De perto e de dentro, de longe e de fora, sua descrição é poderosa ao articular um vereador municipal,

---

<sup>102</sup>Segundo Hansen (2000), na obra “Grande Sertão: Veredas de João Guimarães Rosa”, o termo “nonada” pode ser traduzido como um substantivo: nada; ou um advérbio: lugar algum (HANSEN, 2000, p.43).

<sup>103</sup> Disponível em: <https://vadebike.org/2017/07/ciclovia-avenida-metalurgicos-cidade-tiradentes-zona-leste-risco-remocao-retirada/>. Acesso em 20/02/2021.

a opinião divergente de uma pessoa contrária às ciclovias, e propostas políticas sobre as concepções espaciais da cidade: os invisíveis e os supostos “lugares nenhum”:

Agora a pouco o Police Neto (vereador) colocou no perfil dele do Facebook: “olha só o carro parado e a ciclovia atravessa ali, o carro aqui, ninguém liga!” Aí uma mulher colocou: “ah, mas é que tem ciclovia que sai de lugar nenhum e vai para lugar nenhum”. Eu falei, se ela já sai de lugar nenhum, já está saindo de algum lugar, que é o lugar nenhum. Então, já tem alguém chegando ali, se ela vai para um lugar de nada, já tem alguém saindo de lá do nada. Isso aí é papo de quem não pedala. Eu olhei o perfil da mulher, você só vê coisa de política e carro. E não vi nenhuma bicicleta. Aqui na Lapa tem uma (ciclovia) que te leva um pedacinho só, que te leva só para você atravessar a ponte, nas outras pontes e passarelas não tem. Eu venho, passo o Clube dos Treze, pego a avenida do São Paulo, do Palmeiras, vou direto até na Lapa, atravesso por esse pedacinho, que é perigoso pra caramba, que é um escadão. E aí você pega aquele pedacinho, eu juro para você, é daqui naquele poste, na esquina, e você já vai embora, ou seja, aquele pedacinho que está ali é necessário. Se não tivesse ele o cara ia ter que atravessar no meio dos carros, e a gente fala que o espaço é público, olha lá, o carro está ali naquele espaço, eu quero ir ali naquele local agora, não posso, eu quero deixar minha bicicleta ali agora, não posso, tem dois carros ali parados. É público, mas não é, está ocupando uma via pública. É meu! O dia que ele chega e está tudo ocupado ele fala, caralho pô, já pararam aqui no lugar que eu paro todo dia, ou seja, é dele aquele lugar. (Cadernos de Campo, agosto de 2019).

Essa maneira como conversamos e ele foi narrando seus percursos pela cidade e pelos coletivos foi representação dos movimentos que realiza pelas ruas e pela própria política. Trouxe elementos da política urbana da cidade associando à sua experiência de pedalar cotidianamente, coletando questões, observações e proposições. Apesar de ciclista experiente salientou a importância das ciclovias e os riscos enfrentados por quem pedala nos trechos compartilhados e como muitos são simplesmente ignorados:

Eu já percebi uma coisa, muita gente anda de bicicleta, mas não tem a noção do poder e do impacto que ela causa. Se você vai no Jaçanã, com certeza pode ir em qualquer outro subúrbio, mas se você ir lá, cinco horas eu vou sair de casa, de carro, de helicóptero, vou parar ali na Praça, vai ter que ficar com a visão igual uma Medusa, porque você vai ver um monte de ciclistas passando, cruzando você, tudo de gente que vai trabalhar. Eu já falei para uma pessoa da Ciclocidade, o Flávio: Vai começar a contagem lá, para você ter uma ideia de como falta uma ciclovia. E o trecho pior, você vai na Luiz Matos que me deixa no parque Novo Mundo, Jardim Brasil, até perto do Belenzinho, no final da Luiz Issa Matos, onde tem uma subprefeitura. Ela termina ali, é a rua do

Iguapira, daí você pega a Benjamin Pereira que vai para o Tucuruvi, não tem ciclovia. Aí o que acontece? Os caras que vem de Guarulhos, que são os busão, que passam para outro distrito, não quer nem saber, sai rasgando ciclistas para todo lado, e tem como fazer uma ciclovia até o Tucuruvi, para o cara falar: Putz cheguei no metrô. Seja sábado, domingo, ou feriado, mas ele já tem um caminho ali para ele.

Pude, mais tarde, ver Anderson pedindo a palavra em audiências públicas e realizando seus discursos articulados sobre a importância de mais ciclovias, principalmente em regiões periféricas e nos “subúrbios”. Além disso, trocamos algumas mensagens, nas quais ele sempre mostrava orgulhoso seus longos trajetos diários de bicicleta cruzando a cidade de ponta a ponta. A narrativa de Anderson dá nomes aos lugares, cita ruas, fala de trajetos possíveis e levanta a necessidade de “contar” os ciclistas dessas regiões. Os “nonadas” e os “lugares nenhum” são passagens, passam a existir e a levar a outros lugares. Ele está observando “como uma Medusa” todas essas invisibilidades convenientes dos discursos daqueles que buscam retirar esses trechos de ciclovias sob os argumentos dos nenhuns.

Importante apontar que diante das reivindicações de uma parcela da população de Cidade Tiradentes, para a retirada da ciclovia já mencionada, a Ciclocidade, com o auxílio do coletivo Bike Zona Sul realizou a contagem dos ciclistas da av. dos Metalúrgicos, relatório disponibilizado em julho de 2017:

Esta é uma das contagens mais interessantes que já fizemos, com o maior número de crianças/adolescentes já registrado (22%) e o maior número de pessoas de idade aparente acima de 60 anos (6%). Além disso, o uso da ciclofaixa existente fica evidente principalmente para deslocamentos locais, feitos dentro da própria região (em vez do movimento pendular clássico de pessoas indo e voltando do trabalho pela manhã e à noite), mostrando o quão importante é essa infraestrutura no acesso às várias escolas atendidas pela ciclofaixa<sup>104</sup>.

Um dos pontos levantados pelo relatório da Ciclocidade foi demonstrar que um dos usos da ciclovia era sua conexão com uma praça da região, muito frequentada por crianças, adolescentes e idosos, pelos seus brinquedos, pelo fato de existir um ponto de acesso gratuito à Internet, além de equipamentos de ginástica. A ciclovia parecia

---

<sup>104</sup>Disponível em: <https://www.ciclocidade.org.br/noticias/951-relatorio-de-contagem-de-ciclistas-av-dos-metalurgicos-2017>. Acesso em 12/01/2021.

conectar escolas a um dos poucos espaços públicos/equipamentos urbanos, do bairro<sup>105</sup>. Entre olhar para cidade em todas direções, com o olhar de medusa de Anderson (que em sentido inverso à criatura mitológica, parece transformar concreto e aço em atores de carne e osso, dando-lhes visibilidade), também é possível vislumbrar essa transição entre escalas, que articulam proposições espaciais, que interpelam noções de público e privado e também de centro e periferia. Ainda, quando aponta para a necessidade de contar esses ciclistas periféricos, Anderson aproxima o *advocacy* da Ciclocidade da sua experiência de pedalar, demonstra a importância dos dados para comprovar aquilo que ele já vivencia todos os dias. Dados, que ao serem apresentados reafirmam uma cidade já habitada, mas que pode, de acordo com os interesses envolvidos ser descrita como “lugar nenhum” ou “nonada”.

Guilherme Aderaldo (2018) aponta como adotar uma perspectiva móvel, ao seguir e descrever os atores em campo, permite escapar aos binarismos que noções sedentárias tendem impor à análise e, assim, apreender como noções espaciais e relacionais estão em disputa no campo:

Sustento que a perspectiva ‘móvel’ oferece-nos a possibilidade de ler a experiência destes interlocutores de maneira relacional, ou seja, a partir de referências não redutíveis nem à lógica sedentária de teorias baseadas em concepções binárias fixas, do tipo centro/periferia, global/local, exclusão/inclusão, legal/ ilegal, lugar/não lugar e nem ao romantismo das leituras pós-modernas e/ou nômades, que apostam na posituação dos fluxos ao mesmo tempo que negligenciam a importância dos territórios e das ancoragens que eles produzem na experiência concreta dos sujeitos (2018, p. 69).

O autor descreve o quanto as categorias “periferia” e “periférico”, quando empregadas em determinados contextos podem deslocar seus sentidos relativos a questões de “desigualdade” para a chave da “diversidade”, capturando-as e nublando essas dimensões em detrimentos dos interesses dos autores envolvidos nessas questões. Ele vai apontar, ao acompanhar as ações de arranjos coletivos de jovens periféricos envolvidos com a produção cinematográfica, como esse jogo de sentidos é apreendido por esses atores e como o conceito de “periferia” seria mobilizado a partir de “uma posição epistêmica e relacional, caracterizada pela contiguidade espacial e

---

<sup>105</sup>Em 2020, após uma operação de recapeamento na av. dos Metalúrgicos a ciclovia foi apagada/coberta pelo asfalto novo. Até a finalização desse texto não tinha sido reinstalada.

narrativa entre lugares e populações marcados por processos de subalternização” (2018, p. 77).

A periferia passa ser tomada como uma “um lugar epistêmico/intelectual” que escapa às “definições normativas e estanques dadas pelos especialistas (arquitetos, urbanistas, administradores etc.)” (ibid.). Aderaldo vai colocar uma questão que nos permite pensar essas dinâmicas da invisibilidade e da visibilidade, que revelam uma política dos espaços urbanos: “*as cartografias hegemônicas nomeiam e hierarquizam populações e territórios* (quase sempre) com o objetivo de controlá-los, e, ao fazê-los, produzem regimes de visibilidade, mas também zonas de invisibilidade, às quais podemos considerar como verdadeiros ‘pontos cegos’ na experiência social” (ibid. 79). Arelados, portanto, a essa cegueira metodológica, é possível afirmar esses pontos cegos que tornam determinadas experiências urbanas invisíveis, pois escapam a essas cartografias hegemônicas. São invisíveis mesmo estando a um palmo dos narizes de quem supostamente está elaborando proposições e constatações sobre a vida urbana, mas também se fazem visíveis por meio desses enunciados e práticas, que através do movimento e um olhar para o urbano revelam presenças e espaços praticados. Anderson e outros interlocutores da pesquisa, ao enfatizarem trajetos e descreverem as circulações e movimentos de ciclistas, atravessam centro e periferia, criam visibilidades e tornam esses lugares pontos privilegiados para se pensar o urbano.

### **Faixa de Gaza**

Sobre os lugares e seus nomes, durante o ano 2019, durante as audiências do plano cicloviário, em várias situações pude escutar de ciclistas da Zona Leste as dificuldades enfrentadas por aqueles que pedalam em direção ao centro e precisam acessar a Radial Leste. Na região, existe uma ciclovia que liga o bairro do Itaquera até o Tatuapé, que é uma das poucas, senão a única opção dos ciclistas que não desejam compartilhar o espaço com os motoristas de carros e ônibus, em uma via conhecida por ter um trânsito rápido e violento. Chamaram a atenção os relatos de perigo no espaço dessa ciclovia, que a levaram a ser apelida de “Faixa de Gaza”<sup>106</sup>.

---

<sup>106</sup>A Faixa de Gaza é um termo que remete às disputas por território entre Palestina e Israel, que circula e é aplicado, tanto pela mídia, quanto por outros atores como uma definição de uma territorialidade que remete ao perigo e à disputa violenta por espaços e trânsitos. Como aponta Frúgoli Jr. e Cavalcanti (2013), também é aplicada para definir os conflitos no Complexo de Mangueiras no Rio de Janeiro, em uma equação entre pessoas em situação de rua, violência e repressão policial, e a atuação do crime organizado.

Ao conversar com alguns desses ciclistas em situações de audiência e de conversas pela cidade, alguns relataram os problemas enfrentados em um trecho dessa ciclovia, entre a estação de metrô Carrão e a Vila Matilde, no qual estão isolados da faixa dos carros, de um lado por um muro de quase 4 metros, e do outro por uma rampa íngreme, entre a avenida Radial Leste e os trilhos do trem da CPTM. Nesse trecho, os ciclistas apontaram um alto índice de assaltos, por pessoas que permanecem escondidas em pontos cegos dessa ciclovia, saltando sobre quem passa ou os ameaçando com facas e armas de fogo. Ali, os perigos seriam outros do que aqueles enfrentados no trânsito. Como um desses interlocutores chegou a afirmar para mim em uma dessas situações de audiência, seria “mais seguro pedalar na Radial, entre os carros, do que nesse trecho de ciclovia”. Uma das interlocutoras, moradora da Zona Leste relatou uma dessas situações:

[...] Eu seguia pela ciclovia, uma pessoa pulou na minha frente, saindo de trás de uma das colunas. Consegui escapar por pouco, porque deu tempo de desviar e pedalar mais rápido. Nunca senti tanto medo como naquele dia, pensei que podia ser estuprada, porque era noite e estava vazio...” (Cadernos de Campo, 2019).

Segundo essa mesma ciclista, amigos seus passaram por situações violentas, nas quais foram assaltados e feridos. Em um dos casos ela relatou que um deles chegou a fraturar o braço e sofrer diversas escoriações, após ser derrubado por um assaltante, que com um pedaço de madeira acertou o guidão do ciclista. Também pude coletar relatos de pessoas esfaqueadas e assaltadas nesse trecho. Cheguei a pedalar por ali, durante o horário do fim da tarde, quando a ciclovia fica mais movimentada. A sensação de isolamento é permanente e como já tinha ouvido por diversas vezes os relatos das violências sofridas pelos ciclistas, mal pude aproveitar o trajeto que contrasta com outros trechos de ciclovias e ciclofaixas pela cidade, na qual a proximidade com os carros gera a constante atenção. Isolada, com alguns trechos com árvores e becos, qualquer situação que ocorresse ali só poderia ser testemunhada por outro ciclista, que porventura passasse no momento.

O perigo dessa travessia pela Faixa de Gaza da Radial Leste levou os ciclistas a se organizarem em “comboios”, como foi definido por um dos interlocutores da pesquisa, que passa diariamente por esse trecho para realizar o seu trajeto da sua casa na Vila Matilde, até seu trabalho no bairro do Belém. No seu celular ele me mostrou a movimentação em um grupo do aplicativo Whatsapp, no qual ciclistas combinam

partidas coletivas de algumas das estações de metrô, principalmente nos horários do final da tarde e início da noite, quando, segundo ele, o trecho fica ainda mais perigoso.

Em uma reportagem veiculada pela Rede Globo de São Paulo, em novembro de 2019, a questão foi explorada e foi chamada a atenção para a “onda de violência na Faixa de Gaza da Radial Leste”. Rubens, comerciante e ciclista que utiliza o trecho explicou o funcionamento do grupo em uma das audiências públicas, para denunciar os problemas enfrentados na região: “fizemos um grupo, por meio de um aplicativo e montamos duas paradas, uma no metrô Carrão e outra no Tatuapé. Vamos parando e esperando para irmos todos juntos. Porque temos medo dos assaltos” (Cadernos de Campo, Audiência, 2019). Tiago, outro ciclista que passa pelo trecho também relatou o funcionamento do grupo: “Moro em Arthur Alvim e trabalho no Bairro do Belém. Todos os dias nós trocamos mensagens entre o pessoal que faz esse trajeto pela Radial Leste. Daí quem já fez mais cedo manda a mensagem: ‘Pode passar pela Faixa de Gaza que está tranquilo’”. Outro relato corrobora com essa afirmação, feito por um ciclista que afirmou ser motorista profissional e após denunciar, na audiência, a situação precária das ciclovias, com destaque pra os problemas da Faixa de Gaza afirmou: “Eu quero chegar em casa vivo e não chegar em casa todo quebrado”. (Cadernos de campo, 2019).

### **Modos de viver e modos de ser morto**

Em 2017, dados do Infosiga SP<sup>107</sup> apontaram o aumento de 55% nas mortes de ciclistas na cidade em São Paulo, comparadas com as ocorrências do ano anterior. Diante do contexto de debate intenso sobre a permanência das ciclovias implantadas pela gestão anterior e o slogan do prefeito recém-eleito João Dória (PSDB): "Acelera São Paulo", a convivência de ciclistas com outros atores do trânsito se tornou mais violenta. Para as associações de ciclistas e coletivos espalhados pela cidade, a gestão municipal teria desviado o foco de suas ações daquelas voltadas à ampliação da malha cicloviária da cidade, assim como tomado decisões que teriam impactado diretamente a segurança no trânsito da cidade, principalmente a dos ciclistas e pedestres.

O “acelera São Paulo” possuía tanto a conotação de acelerar a economia da cidade, quanto aumentar a velocidade máxima permitida de algumas vias (reduzidas na

---

<sup>107</sup>O Infosiga SP é um banco de dados gerido pelo Governo do estado de São Paulo, que reúne informações de acidentes de diversas fontes, como Polícia Civil, Polícia Militar e Polícia Rodoviária Federal. A plataforma é atualizada mensalmente e fornece dados ao governo estadual para a elaboração de programas de segurança no trânsito. Disponível em: <http://www.infosiga.sp.gov.br/>. Acesso em 12/01/2021.



gestão anterior), e foi tomado como uma ameaça aberta à segurança e circulação dos ciclistas pela cidade. Como um interlocutor chegou a afirmar para mim: “parece que todo lugar agora é Faixa de Gaza pra gente”.

João Dória e sua equipe declararam abertamente a intenção de revisar e remover muitas das ciclovias instaladas, com o argumento da subutilização e de que estariam prejudicando economicamente os comerciantes paulistanos. Com relação ao aumento das velocidades, tal questão já tinha sido debatida entre Dória e alguns ciclistas, em uma pedalada logo após o resultado das eleições em 2016, na qual o prefeito eleito, ao ser confrontado com os argumentos de ciclistas e pedestres, reconheceu que aumentar os limites de velocidades nas pistas locais geraria o aumento das mortes no trânsito, apontando suas intenções de alterar tais limites apenas nas vias expressas das avenidas marginais.

Nesse período, foram diversos os relatos coletados em campo sobre o aumento da agressividade de outros atores do trânsito com relação à presença de ciclistas nas vias, principalmente em situações de compartilhamento nas quais as ciclovias não seriam uma opção, corroborados pelos dados divulgados pelos órgãos do poder público. Como Renata Falzoni chegou a declarar na primeira reunião da Câmara Temática de Bicicleta em 2017, na presença do representante da pasta rebatizada como Secretaria de Mobilidade e Transportes: “Os motoristas parecem que estão encarando o acelerar São Paulo como uma licença para acelerar sobre a gente”. Nessa mesma reunião, foram cobradas medidas de “acalmamento do tráfego”, um conceito de engenharia de tráfego que contempla tanto a diminuição das velocidades, quanto a instalação de estruturas capazes de tornar o circular mais seguro em determinados trajetos. Muitas das ciclorotas<sup>108</sup> são elaboradas em trechos nos quais o tráfego estaria supostamente acalmado e, por isso, seriam mais seguros, mesmo sem a existência de uma ciclovia ou ciclofaixa.

Os dados da violência no trânsito de São Paulo, nos anos anteriores (2015 e 2016), apontavam para diminuições ou estagnações nos índices de mortes e acidentes graves envolvendo ciclistas e pedestres. Nos anos seguintes os índices de mortes de ciclistas no trânsito passaram a aumentar, batendo um crescimento de 64% em 2019, com relação ao ano de 2018. Uma informação alarmante, ao ser considerado que no mesmo período os dados globais de morte no trânsito (considerando todos os modais) apontavam uma

---

<sup>108</sup>Trajetos sugeridos para os ciclistas, mas sem segregação. São considerados mais seguros, por atravessarem áreas com velocidades máximas reduzidas, além de possuírem sinalização específica.

tímida redução entre 2017 e 2019. As promessas e medidas de aceleração, ainda que mais comedidas do que aquelas apresentadas na campanha eleitoral, pareciam estar produzindo efeitos no cotidiano do pedalar e tornaram o tema da morte e da violência elemento ainda mais frequente nas incidências de ciclistas nas diferentes situações de interlocução e associações com outros atores interessados.

As ciclovias e as políticas cicloviárias foram por diversas vezes apontadas como fundamentais na segurança de ciclistas. O enunciado “ciclovias salvam vidas” foi um dos mais escutados nas situações de campo e conversas com os interlocutores da pesquisa e, é possível afirmar que seja uma das pautas centrais levantadas por esses atores em contextos de representação e de descrição de suas experiências cotidianas. Além disso, existe uma memória sobre os mortos, que em diversas situações são resgatadas.

Uma das participantes dessa pesquisa, integrante da Ciclocidade, ao lembrar como estabeleceu contato com o cicloativismo na cidade de São Paulo, mencionou o cortejo fúnebre realizado em homenagem à Márcia Regina de Andrade Prado, ciclista atropelada por um ônibus na av. Paulista, em janeiro de 2009. Márcia era conhecida por ajudar na coordenação de passeios cicloturísticos até à Baixada Santista, e pela sua atuação junto a coletivos e associações de ciclistas na cidade de São Paulo. O atropelamento de Márcia não foi marcante apenas para Aline, que lembra do seu sentimento de revolta e tristeza, mas também para grande parte dos ciclistas envolvidos com o cicloativismo em São Paulo. Nas conversas que tive sobre esse crime, surgiram relatos emocionados, mas também a afirmação de que existia uma revolta coletiva naquele momento, tanto pela morte de alguém que era atuante e conhecida, quanto pelo fato da abordagem dada pelos jornais e mídias da época, que enfatizaram o termo “acidente” e uma culpa relativa da ciclista, que estaria em uma via considerada imprópria para ela.

Do ocorrido, circularam relatos de que o motorista teria se jogado sobre Márcia, fechando-a na margem da avenida ao ultrapassá-la, numa tentativa de “dar um susto”, uma “fina educativa”, acabando por esbarrar em seu guidão e fazendo a ciclista perder o controle e ser atingida pela roda do motorista de ônibus. A “fina educativa”, um termo irônico utilizado por ciclistas para definir uma prática recorrente de motoristas, que se aproximam de ciclistas, apertando-os contra o meio fio, ou mesmo esbarrando em suas bicicletas, teria sido a causa do “acidente”. Em 2013, o motorista foi condenado por praticar homicídio culposo na condução de veículo automotor, teve sua habilitação

suspensa, mas a pena de reclusão convertida em prestação de serviços à comunidade. Na sentença, o magistrado recusou o pedido da acusação de que esses serviços fossem prestados em organizações voltadas às políticas ciclovárias, afirmando que a suspensão da habilitação de um motorista de 57 anos já era suficiente como punição, e que o convívio com tais ações só lhe trariam mais sofrimento.

Logo no dia seguinte ao atropelamento, ciclistas realizaram uma homenagem no local onde Márcia foi morta, depositando flores no asfalto e fazendo uma vigília. Dias depois, uma *ghost bike* (bicicleta fantasma) foi colocada no canteiro central da av. Paulista, com flores à sua volta e com placas e cartazes contando um pouco sobre a trajetória de Márcia e a ocasião de sua morte. A *ghost bike* ainda permanece no local e segundo Willian Cruz, do site Vá de Bike, foram várias as tentativas de retirada. Um shopping instalado nas proximidades tentou trocá-la por uma escultura em homenagem à Márcia, mas o posicionamento dos coletivos foi firme em manter a *ghost bike* no local.



Figura 19 - Ghost bike de Márcia Prado. Avenida Paulista, São Paulo-SP. Foto: Willian Cruz. Fonte: <http://vadebike.org>.

A *ghost bike* é uma prática existente em outras cidades pelo mundo, que consiste na colocação de uma bicicleta branca no local de um acidente que ocasionou a morte de um ciclista. Para todos aqueles ciclistas que morrem vítimas da imprudência ou da violência inerente e desregulada do trânsito paulistano, uma bicicleta branca é afixada. Mobiliza-se a família e outros ciclistas, e busca-se tornar visível uma tragédia que somente através das estatísticas crescentes parece não atingir o poder público<sup>109</sup>. Durante o período dessa pesquisa, acompanhei as notícias sobre ciclistas atropelados e mortos, assim como, as manifestações e colocações de *ghost bikes* pela cidade, realizadas por coletivos de ciclistas. Assim, tanto quanto o acirramento da controvérsia e a proliferação dos discursos e atores em torno da importância da ampliação das ciclovias, a tensão também cresceu a partir de uma discussão relacionada ao aumento das mortes no trânsito.

Assim como a memória da morte desses ciclistas, de forma repentina e violenta tenta ser gravada na paisagem urbana, os relatos de ciclistas nas diferentes situações nas quais pude presenciá-los, trazem relatos da violência, das ameaças e dos ciclistas mortos como elemento recorrente da experiência e da memória do pedalar em São Paulo. Como apontou Aline, a leitura sobre esse recrudescimento das mortes, um elemento já presente no cotidiano do pedalar e do cicloativismo em São Paulo, desde muito, levou tanto a Ciclocidade como outros coletivos a focarem na visibilidade dessa questão como modo de manter o debate sobre as ciclovias aquecido, mesmo em uma gestão apontada como refratária.

---

<sup>109</sup>Segundo o site oficial do movimento *Ghost Bike* (<http://ghostbikes.org/>), a primeira bicicleta branca foi instalada em 2003 na cidade norte americana de St. Louis. Acesso em 13/03/2018.



Figura 20 - Ghost Bike de Manoel Pereira Torres. Av. Vereador José Diniz, São Paulo-SP. Fonte: <http://vadebike.org>.

Outro interlocutor, também integrante da Ciclocidade, descreveu em uma conversa, o seu trabalho nos anos de 2017 e 2018 de abertura dos dados da CET e da relação entre os acidentes de trânsito e regiões nas quais ocorreram a instalação de ciclovias, demonstrando os claros efeitos delas na diminuição dos acidentes de trânsito, mesmo naqueles não envolvendo ciclistas. Essa informação circulou e pude presenciar ciclistas mobilizando esse argumento em diferentes situações de audiências públicas, associando os dados com sua experiência de pedalar e os relatos de perigo cotidiano no trânsito.

Em 2017, a SPTrans e a CET organizaram um treinamento com motoristas de ônibus, intitulado “Inversão de Papeis”, no qual a proposta era que esses profissionais “sentissem na pele” o que os ciclistas passavam ao levarem as “finas”. Nessas situações, os motoristas eram colocados em bicicletas fixas, à beira de uma pista de testes, e muito próximo a eles passava um ônibus desenvolvendo velocidade próxima ao limite permitido, mas ainda dentro da distância exigida pelo Código de Trânsito Brasileiro: 1,5 m. Imagens de alguns desses profissionais abandonando as bicicletas fixas, apavorados após a passagem do ônibus, foram compartilhadas nas redes sociais de coletivos. Em



uma conversa com um interlocutor da pesquisa, foi colocado como esse treinamento poderia até surtir efeitos, já que muitos incidentes violentos ocorriam justamente pela imprudência e descaso dos ônibus em relação aos ciclistas. Contudo, foi enfático em dizer que aquela experiência simulada, “não chegava perto da enfrentada por ciclistas”, já que a bicicleta estava fixada no chão e o seu ocupante não teria, além de tudo, o desafio de equilibrar em movimento sobre ela. O “estar na pele” dos ciclistas, na experiência simulada, pouco era expressiva daquela vivenciada cotidianamente, e mesmo assim, tinha causado reações de pavor entre alguns dos motoristas.

Em uma audiência pública no ano de 2019, realizada no bairro da Lapa, Sasha, ciclista conselheiro da Câmara Temática de Bicicleta, pediu a palavra e realizou uma síntese desses argumentos, apresentando dados que indicavam que somente na Zona Oeste, a implantação de 64 ciclovias até 2017 tinha representado a redução de boletins de ocorrência de acidentes nesses trechos, de uma média de 160 registros para 33:

Nós estamos falando de uma redução, na verdade, não só de ocorrências, mas de mortes. Ou seja, estamos falando de uma redução de 80% de mortes. Espero que ninguém seja aqui parente ou amigo de alguém que morreu, mas dá para imaginar a dor de quem perdeu. Mas 33 não é um número bom, de novo, podia ser uma das pessoas que a gente conhece. O número total de boletins de ocorrência é 607, versus 378, uma redução de 38% nas ocorrências, mas a redução de 80% no número de mortes. Claro, a implantação das ciclovias não é o único fator, tivemos redução de velocidade, talvez seja a segunda medida mais importante para salvar vidas, pelo menos dos ciclistas. Mas não somente, lembrando que número de ocorrências com morte são de ciclistas, pedestres e também motoristas. Porque as ciclovias acalmam o trânsito e ciclovias salvam vidas. A Zona Oeste tem muitos problemas, que são as muitas pontes, que são barreiras. A Ponte do Piqueri que liga a Zona Oeste com a Zona Norte. (Cadernos de Campo, maio de 2019).

Na situação, sua fala desencadeou um conjunto de enunciados sobre os riscos de se pedalar em São Paulo, relacionando os dados com experiências cotidianas. Marcelo, membro da Ciclocidade, descreveu uma situação na qual foi atropelado na região abrangida pelos dados apresentados por Sasha: “Eu quase integrei os números que o Sasha citou, eu fui atropelado no retorno da ciclovia da Eliseu de Almeida”. Outro ciclista, enfatizou o medo de muitos ao transitarem em trechos sem vias segregadas e como os argumentos sobre a ausência de demanda estariam alicerçados nas próprias condições impostas aos ciclistas: “Nós recebemos muita resistência, não podemos fazer

uma ciclovia aqui, porque ninguém passa. É obvio que ninguém passa, porque todo mundo tem medo de morrer”.

Em outra situação, em uma audiência pública realizada na subprefeitura de Aricanduva/Carrão, Márcia, integrante do coletivo Bike Zona Leste e da CTBicicleta, foi enfática ao apontar como as ciclovias seriam essenciais para a redução de mortes no trânsito:

Nós estamos debruçados sobre os dados disponíveis e defendemos as ciclovias porque elas acima de tudo salvam vidas. Depois da implantação de ciclovias os números de mortos e feridos sempre caem no trecho que recebeu a ciclovia. As ciclovias acalmam o trânsito e melhoram as condições de todos que estão no trânsito. Por isso eu enfatizo a importância da conexão do centro com a Radial Leste. (Cadernos de Campo, junho de 2019).

Ao conversar com um ciclista, também morador da Zona Leste e colega de Márcia, ele utilizou o exemplo dela, que pedala 30 km por dia em seu trajeto da casa para o trabalho, para apontar o perigo enfrentado diariamente por ciclistas da região: “a Márcia enfrenta esse trajeto todo o dia. É uma sardinha nadando em meio a tubarões”. Em outra situação de audiência, um ciclista morador de Sapopemba fez uma afirmação também contundente. Ao descrever sua experiência de pedalar na av. Aricanduva (Zona Leste) afirmou que ali ocorria uma “carnificina”, exigindo que essa via recebesse uma ciclovia e fosse transformada em uma “via humanizada”.

Esses relatos sobre o perigo das ruas são elementos recorrentes desses enunciados, tanto para apontar as condições daqueles que pedalam, quanto para afirmar a importância das ciclovias para o aumento da demanda, questão constantemente mobilizada pelos atores críticos à implantação de determinados trechos de ciclovias, e por isso, rebatidos pelos ciclistas por meio dessa associação entre relatos da experiência do pedalar e os dados. Nesse ponto opto pelo termo “relatos de perigo”, dado que existe no campo da controvérsia sobre ciclovias em São Paulo uma disputa sobre os sentidos dessa violência. Em muitas ocasiões o medo é apontado como um obstáculo ao pedalar, tanto para aqueles que supostamente desejariam adotar a bicicleta, quanto para aqueles, que após sofrer um acidente, ou perder um amigo ciclista, deixam de pedalar. Luciano, ciclista e mecânico de bicicletas narra um pouco dessa experiência da superação do medo, após um atropelamento:

Eu me acidentei umas seis vezes e no dia seguinte eu sentia muito medo de voltar, mesmo sendo uma pessoa tranquila, calma, e às vezes eu digo que você tem que ser frio. Eu sentia medo, ficava a mãe ou a esposa em casa, e eu olhava as crianças, porque eu sou pai de quatro filhos, e você fica naquela, será que eu sou louco e eles estão certos. Todo ciclista meio que é chamado de louco. Eu pensei em parar, mas no outro dia, vem aquela coisa e você vai de novo, bola pra frente, vamos tomar mais cuidado, pensar onde eu estou errando, eu fui precipitado demais e confiei demais no motorista. (Cadernos de Campo, 2019).

Ele também conta como por diversas vezes foi fechado por motoristas de ônibus e ameaçado por motociclistas em seus trajetos diários para o trabalho e nos passeios coletivos que ajuda a organizar, e como, uma de suas amigas, após essas experiências optou por parar de pedalar:

O motorista de ônibus, por exemplo, se você está num ponto de ônibus, e você sabe que você vai ultrapassar aquele ponto em dois segundos, às vezes o motorista fica te espremendo, fica soltando gás de propósito, pra que você saia da frente. Aconteceu comigo do motorista jogar na minha frente! Motorista de carro que vai entrar em alguma rua, motoqueiro... Aconteceu essa semana, um motoqueiro jogou no meio do pelotão. Eu vinha num grupo de pedal, que tem pessoas inexperientes e ele chegou com a moto, poderia esperar, colocar o pé no chão, ficar com a seta ligada, esperar o grupo passar e ele não esperou. Isso que eu não consigo entender do cidadão... Educação, né! Respeitar os outros, imaginar que se eu bater num ciclista eu posso matar ele. Amiga minha, pela terceira vez levou fechada e se acidentou, essa disse que vai encerrar. Agora, ela está pedalando, foi até a cidade de Aparecida, mas apenas longas distâncias, mesmo assim, ela disse que vai parar, ela pedala há uns dois anos, mas traumatizou. O grupo vai dar força para ela voltar, mas cada um age de uma forma.

As categorias de risco e perigo, assim como a de acidente estão em constante disputa, não somente no cotidiano, mas também nos embates políticos e na maneira como a mídia aborda tais questões. Luciano usou o termo “acidente” e foi enfático nas nossas conversas de que o ciclista “não deve ir por ninguém” e não pode confiar demais nos motoristas, devendo estar sempre atento aos indícios de um movimento brusco, ou da falta de atenção. Muitos são os relatos sobre os motoristas que ao circularem junto de ciclistas em vias sem ciclovias gritam para que “voltem para a ciclovia”, ou os ameaçam fechando-os, dando finas ou os perseguindo. Os enunciados sobre um suposto risco assumido pelos ciclistas são produzidos tanto por quem não pedala, quanto por quem pedala, e a segurança do ciclista é argumento para aqueles que defendem a implantação



de ciclovias e para aqueles que afirmam que ciclovias estreitas e supostamente mal planejadas ameaçariam ainda mais a vida de quem pedala.

Atacar o Estado quando ele constrói ciclovias “mal planejadas”, ou quando não constrói ciclovias, também tem a esfera da transformação do risco em perigo. Na cidade de São Paulo, andar de bicicleta seria loucura, ou coisa que demanda muita coragem, ou seja, seria assumir um risco, mas quando a própria ciclovias foi implantada supostamente de forma precária, muito estreita, sem proteção adequada, ou em uma região saturada de carros, esses sentidos ficam ainda mais voláteis. Cheguei por várias vezes a escutar de cicloativistas algumas críticas a determinadas ciclovias, que de tão estreitas não seriam capazes de comportar nem mesmo um ciclista por vez, colocando-os em perigo constante de serem jogados para a calçada, ou colhidos pelas rodas de um motorista de ônibus.

Em 2020, após a divulgação dos dados de aumento de morte de ciclistas pela plataforma Infosiga, uma matéria do portal de notícias Terra apresentou uma análise dessa situação, trazendo o posicionamento de especialistas da área da segurança no trânsito sobre a alta de mortes. De acordo com o engenheiro de tráfego e consultor Horácio Augusto Figueira: “Não há carta de habilitação para bicicleta, então muitos não têm noção de risco e não respeitam as regras de trânsito. Tem de espalhar uma série de placas educativas, uma em cada esquina”<sup>110</sup>. O engenheiro também apontou que o aumento de ciclistas realizando entregas por aplicativos também poderia ser um elemento dessa alta, mas fez a ressalva da necessidade de “dados mais qualificados”. Outro a dar a sua opinião na matéria foi José Aurélio Ramalho, diretor-presidente do Observatório Nacional de Segurança Viária:

Há muita ciclovias e ciclofaixa na cidade, ou seja, foi oferecida infraestrutura. (...) Mas em nenhum momento alguém chegou e falou: Tem de respeitar a lei de trânsito. (...) O cidadão não sabe as regras. Muitas vezes, tem medo de andar na rua e vai pedalar em cima da calçada ou na contramão. Isso é mais perigoso para ele e para os demais.

A matéria ainda traz a afirmação retirada de uma fala de Ramalho, de que os ciclistas não teriam ainda uma “percepção de risco”, e que enquanto não conseguirem perceber que “correm perigo” não iriam mudar seu comportamento no trânsito. A noção

---

<sup>110</sup>Disponível em <https://www.terra.com.br/noticias/brasil/cidades/mortes-de-ciclistas-sobem-64-em-um-ano-na-cidade-de-sao-paulo,04b06014326a37fadab473ec4628fc20i6nk7cn5.html>. Acesso em 01/02/2020.

de “correr perigo” ou mesmo a categoria do “risco” são mobilizadas de maneiras diversas e indicam, em muitos casos, um jogo sobre quem é o culpado pelo acidente. Como os relatos trazidos até aqui apontam, existe uma percepção sobre o trânsito como um contexto hostil à presença dos ciclistas e a constante reafirmação, seja nos relatos do perigo, seja nos posicionamentos políticos nas audiências, de que pedalar em São Paulo pode ser perigoso, mesmo quando o ciclista presta atenção a todos os supostos indícios desse perigo eminente. Questão que acaba por ser tema dos debates sobre a implantação de novos trechos de ciclovias e aparece na grande parte das conversas sobre as trajetórias e experiências de ciclistas na cidade.

Por sua vez, o Plano de Segurança Viária de São Paulo se alinha aos preceitos de Visão Zero, uma iniciativa elaborada na Suécia, em 1997, que foi incorporada na legislação e no planejamento urbano das cidades suecas, sendo adotada por diversos outros países. A Visão Zero defende que nenhuma morte no trânsito é aceitável, ou seja, mesmo as reduções não seriam suficientes, dado que enquanto os sistemas viários não sejam projetados de maneira a eliminar ao máximo as possibilidades de acidentes e mortes, medidas ainda devem ser tomadas. A incorporação dessa perspectiva no Plano de Segurança Viária Municipal traz mais elementos para essa disputa sobre os riscos e os perigos das mobilidades na cidade, pois defende que humanos cometem erros, algo esperado e difícil de controlar, contudo, o sistema viário não pode errar.

Os dados da CET apresentaram uma redução de mortes nos últimos dez anos na cidade em todos os modais (2010/2019 de 1357 para 791). Por sua vez, a mesma fonte de dados aponta para o aumento ou estagnação na morte de ciclistas e pedestres na cidade, os considerados “mais frágeis e vulneráveis”<sup>111</sup>. Esses dados são importantes, porque não somente o Infosiga já citado, como os dados fornecidos pela Companhia de Engenharia de Tráfego de São Paulo apontam para essas tendências inversas: um trânsito supostamente mais seguro para os atores “motorizados” e menos seguro para os “não-motorizados”. Em diferentes situações de campo, tanto técnicos da CET quanto membros da Secretaria de Mobilidade e Transporte apontaram para essas reduções globais e para o alinhamento da gestão municipal do trânsito com as premissas da Visão Zero, ou seja, o sistema viário estaria cometendo menos erros.

Não há como realizar tais conclusões reunindo apenas esses posicionamentos, que buscam, em muitos casos, deixar os dados falarem por si, já que nos debates sobre a

---

<sup>111</sup> Relatório Anual de Acidentes no Trânsito no município de São Paulo. Disponível em <http://www.cetsp.com.br/media/1058619/2019.pdf>. Acesso em 12/01/2021.

violência no trânsito, as ciclovias e os ciclistas, atores de posições e perfis diversos mobilizam tais números para fundamentar seus argumentos e alcançar visibilidade e legitimidade. O que é possível apontar é como proliferam as afirmações de que parte das mortes seriam consequência da imprudência de ciclistas ou de motoristas, dependendo das preocupações e interesses de quem entra na disputa. Os posicionamentos dos especialistas trazidos na reportagem mencionada são ilustrativos dessa noção de um risco assumido, ou mesmo consequência dos “erros humanos” de cidadãos despreparados para utilizar esse sistema viário que cada vez menos comete erros. Por outro lado, as disputas sobre a “conscientização” dos atores dizem muito sobre a maneira como essa dimensão humana do trânsito é constantemente mobilizada e purificada, retirada de seu modal e trazida para o debate.

Em uma das situações de audiências públicas para discussão do Plano Cicloviário de São Paulo, no ano de 2019, a ciclista Adriana sintetizou em sua fala um posicionamento que ilustra essa disputa:

Sou uma ciclista que nasceu junto com a estrutura cicloviária da cidade. Quatro anos sem carro, 5 anos usando a bicicleta unicamente e exclusivamente como meio de transporte. Eu estou muito chateada, vindo para cá encontrei na Paulista a campanha do Maio Amarelo, as meninas segurando faixas e distribuindo brindes com os seguintes dizeres: “ciclista não ande na calçada”. E a outra era: “ciclista não ande na contramão”. É só falar, que talvez, a campanha esteja direcionada para as pessoas erradas. Não é o ciclista, isso aí a gente reclama com os motoristas. Lembrando, de que no primeiro trimestre desse ano o número de ciclistas mortos triplicou. Então, assim, a gente continua culpabilizando o ciclista (Cadernos de Campo, maio de 2019).

O Maio Amarelo mencionado por Adriana, foi lançado em 2014, pelo Observatório Nacional de Segurança Viária, muito orientado pelas propostas da ONU, que em 2009 tinha diagnosticado os altos índices de mortes no trânsito pelo mundo e definido a década de 2011-2020 como “Decade of Action for Road Safety” (FRAGA et al, 2020). O propósito do Programa, segundo seu próprio site, é: “chamar a atenção da sociedade para o alto índice de mortes e feridos no trânsito em todo o mundo”, além de “colocar em pauta o tema da segurança viária e mobilizar toda a sociedade”<sup>112</sup>. Parte das ações consiste naquelas citadas pela ciclista Adriana, focadas na “conscientização” dos atores do trânsito sobre os riscos e sobre a atitude adequada ao circular. A indignação

---

<sup>112</sup>Disponível em: <https://maioamarelo.com/o-movimento/>. Acesso em 15/10/2019.

expressada pela ciclista, ao questionar a ênfase da campanha de 2019 em chamar a atenção dos ciclistas para suas condutas de risco, aponta para o alinhamento do próprio ONSV a uma perspectiva sobre a responsabilização de parte dos acidentes pelo desconhecimento ou imprudência, como afirmado pelo próprio diretor do Observatório Nacional de Segurança Viária na reportagem mencionada anteriormente.

Entretanto, os relatos coletados em campo apontam para a forma como ciclistas percebem essas relações no trânsito, e como existe um tácito reconhecimento de uma relação desigual e assimétrica no compartilhamento das vias, que pode orientar a escolha por um determinado trajeto, menos pela distância e economia de tempo e mais pelo menor risco potencial. Como apontou um ciclista morador da Zona Leste durante uma audiência pública no bairro da Mooca em 2019:

Sou ciclista há 4 anos. Em São Paulo o direito à cidade está calcado no uso do carro. Hoje, para vir para cá eu escolhi a av. Celso Garcia, mas foi uma escolha errada. Só que eu não escolhi a Radial porque outros já morreram lá. O que eu quero é chegar vivo em casa! (Cadernos de Campo, maio de 2019).

O arriscar-se ou o correr perigo, nesses embates, apontam para um conjunto de elementos em disputa, que constantemente buscam imputar a culpabilidade pelas mortes no trânsito a um dos atores, ou mesmo, a um acidente. Ou seja, uma fatalidade inerente ao circular, um efeito colateral de um sistema que, como os dados e os avanços da Visão Zero parecem deixar claro, estaria cometendo cada vez menos erros. É preciso apontar que as campanhas do Maio Amarelo, por exemplo, também abordam os motoristas e motociclistas, com material específico. Contudo, nessa dinâmica dos sentidos sobre o perigo e o risco, a morte passa a ser um dos elementos mais constantes nas narrativas de ciclistas sobre suas experiências cotidianas e as ciclovias como fundamentais para reverter tais situações e permitir que seus trajetos possam ser realizados com segurança.

Como já mencionado, quando o Código de Trânsito Brasileiro estabeleceu a distância mínima de 1,5 metros para as ultrapassagens de ciclistas por motoristas e motociclistas em todas as vias, apontou para a necessidade de se resguardar os considerados mais vulneráveis no trânsito das cidades (ciclistas e pedestres), da mesma forma que inseriu as bicicletas como um modal de transporte. Contudo, o que os relatos dos pedais diários dos ciclistas por São Paulo apontam, é que essa disputa por espaço resvala em uma dinâmica da violência e da ameaça constante. Como relatou o ciclista Vitor, em uma das situações de audiência, nem mesmo uma criança na bicicleta teria

feito os motoristas respeitarem a distância exigida em lei, por isso, ao levar sua filha com ele decidiu adotar uma tática:

Levo minha filha para a escola todos os dias. A cadeirinha da criança não é o suficiente para que os motoristas respeitem. Por isso, eu coloquei uma bandeira de 1,5 m na lateral da minha bike, assim melhorou o relacionamento com os motoristas (Cadernos de Campo, maio de 2018).

Assim como Vitor, várias mães e pais relataram durante essa pesquisa o quanto se sentem ameaçados ao pedalar junto com seus filhos, seja em bicicletas conjugadas, em cadeirinhas, ou mesmo em bicicletas separadas. Como uma mãe, em uma audiência na Vila Mariana afirmou: “É difícil explicar para os meus filhos os xingamentos, os dedos e as ameaças” (Cadernos de Campo, 2018). Da mesma forma, alguns relatam que mesmo sendo ciclistas, sentem-se inseguros que seus filhos pequenos pedalem em trechos sem ciclovias, pois se para um ciclista adulto acostumado com as situações de risco já seria desafiador integrar o trânsito, para uma criança, e até mesmo para um ciclista iniciante, seria ainda mais complicado.

Esses relatos permitem que as categorias que circulam, como a de risco, acidente e de perigo sejam também observadas e descritas como elementos de uma controvérsia instituída sobre as mobilidades paulistanas, que também se desdobra em definições sobre modos de viver e habitar, e no limite, modos de morrer ou ser morto. Alexandre Pereira (2020) traz importante reflexão sobre os sentidos dessas categorias ao analisar a prática da pixação em São Paulo. Entre seus interlocutores, tanto risco como perigo assumiam definições ligadas às relações desses atores com a cidade em três aspectos sociais:

(...) a idade, a camada socioeconômica e o gênero, tendo em vista que, na pixação, ser jovem, morador de bairros pobres da periferia da cidade e homem são condições que não apenas predominam, mas, de certa forma, configuram em grande medida as dinâmicas dessa atividade em São Paulo (PEREIRA, 2020, p.99).

Ele também descreve como as categorias nativas “perreio” e “adrenalina”, ao serem empregadas pelos pichadores, expressam essa dinâmica do risco e do perigo, sendo a primeira empregada como um risco diante das suas condições socioeconômicas e cor da pele, e a segunda muito mais relacionada com o escalar os prédios e acessar determinados lugares para realizar os *pixos*.

Ainda, ao pensarmos nas definições de Niklas Luhmann (1993) que define o risco como resultado de posição assumida ou um cálculo realizado pelo sujeito, e o perigo, como condições externas impostas ao sujeito, é possível associar essas definições com concepções correntes no campo, que podem ser tomadas como desdobramentos de um embate entre mobilidades. Afirmar que um ciclista assume o risco ao pedalar nas ruas de uma cidade como São Paulo, é diferente de apontar que as ruas são perigosas. E como muitas das falas destacadas até aqui indicam, no momento em que essas experiências são relatadas de maneira a evidenciar os perigos enfrentados por ciclistas diariamente, fazem reverberar a afirmação de que “não foi acidente” e também reafirmam o direito de estarem nesses lugares.

Como afirma Pereira, ao se “pensar etnograficamente” (PEREIRA, 2018, p. 146) essas categorias que circulam, é possível perceber o quanto as práticas e enunciados dos interlocutores cotidianamente colocam em questão tais noções sobre o risco e o perigo. São elementos que emergem das relações observadas no campo, que podem indicar um conjunto de assimetrias, que no caso dos ciclistas paulistanos revelam o quanto as mobilidades estão eivadas e atravessadas por “práticas de poder” e “fricções” (CRESSWELL, 2014). São obstáculos ao movimento que tornam a mobilidade e a imobilidade desdobramentos das desigualdades e segregações espaciais urbanas, ao mesmo tempo que apontam para a maneira como o circular pode ser tomado como uma prática sobre os lugares dos outros (DE CERTEU, 1998). O risco supostamente assumido por ciclistas, a “insanidade” de optar por pedalar em vias próprias dos atores motorizados (“todo ciclista meio que é chamado de louco”, como afirmou um dos interlocutores) apontam para formas violentas de reafirmação de mobilidades sedimentadas.

Em meio a uma controvérsia sobre as mobilidades, a disputa de sentidos sobre os acidentes e as mortes no trânsito, assim como, a colocação das *ghost bikes*, parecem indicar essa apropriação dos lugares dos outros, como espaços de direito, que por meio da memória dos mortos também podem ser contestados. Quando se reforça a violência do trânsito como fator externo a uma suposta imprudência do ciclista, ou quando se busca evidenciar que o acidente foi resultado da invisibilidade (ou invizibilização) desses atores, são colocadas em xeque essas demarcações. Como afirma Singh, os espaços urbanos são organizados em função do controle, distribuição e condução dos fluxos (2018, p. 36), mas as experiências de mobilidade urbana não podem ser tratadas como resultado direto dessa planificação: “Las movildades se convierten en espacios de

vivencia cotidiana en dónde se puede contestar o plantear formas alternativas de vivir una ciudad” (idem, p. 49). Formas alternativas, que esbarram em modelos consolidados, mas em disputa e contestação, quando as próprias categorias relativas ao perigo e o risco do *mover-se* são questionadas.

Nesse ponto, a reflexão que Bruno Latour traz sobre o conceito de mediação permite pensar o quanto as disputas em torno dessas categorias revelam uma dimensão das mobilidades urbanas, que diz respeito aos modos como humanos e não-humanos estão associados, e de que forma essas partes, supostamente podem ser deslocadas de acordo com os interesses em jogo (LATOURE, 1994). Para desenvolver tal conceito, Latour retoma o debate em torno do porte de arma nos EUA e os argumentos levantados contra e a favor. De um lado teríamos uma noção materialista, que considera que as armas possuem uma agência que se sobrepõe às vontades das pessoas, ou seja: uma arma faria até um cidadão pacato se tornar um assassino. De outro lado, temos uma visão sociológica, que aponta que as armas são apenas intermediários da ação e das intencionalidades. Quando uma pessoa mata outra com uma arma, a explicação residiria na dimensão psicossociológica do sujeito que comete o ato. A arma seria um mero instrumento.

Ironicamente, Latour vai afirmar que a posição sociológica seria adotada principalmente pelos setores mais conservadores, favoráveis à liberação das armas, enquanto que os setores mais progressistas assumiram a visão materialista. Defendendo que ambas seriam “absurdamente contraditórias” (1994, p.31), Latour retoma as suas definições de tradução e mediação, considerando que ambas se referem a um deslocamento que estabelece uma conexão não existente anteriormente e que modifica os dois pontos que associa. Nesse sentido, uma pessoa com uma arma nas mãos deve ser considerada como uma pessoa diferente, ao mesmo tempo em que a arma empunhada passa a ser outra coisa quando essa pessoa a carrega. Assim, o erro dos argumentos dos materialistas e dos sociólogos estaria em partir de um essencialismo: ou do sujeito, ou do objeto. Para esse autor a responsabilidade pela ação está na pessoa e no objeto, a ação é uma propriedade de entidades associadas (LATOURE, 1994, p. 35).

Essas afirmações permitem paralelos com o debate sobre o perigo e o risco no trânsito de São Paulo, além de permitir retomar as noções sobre uma automobildade constituída e a proposta de uma ciclomobilidade. Ciclistas e motoristas podem ser encarados como essas entidades associadas, e os enunciados recolhidos no campo como indícios dessas posturas que Latour define como sociológicas ou materialistas, dado que

os acidentes frequentemente são associados à imprudência e desrespeito desses atores, enquanto que carros e bicicletas tendem a ser tratados como não-humanos passivos. Por outro lado, temos afirmações de que o pedalar é capaz de revelar novas concepções sobre a cidade, em oposição ao dirigir, que encapsularia os motoristas, tornando-os atores insensíveis e agressivos no trânsito.

Por sua vez, ao olharmos para a legislação de trânsito vigente, ciclistas e motoristas são vistos como atores de deveres e direitos diferentes, que ao se desassociarem de seus carros e bicicletas passam a ser pedestres, outro ator, de direitos diversos. Ainda, ao olharmos para os conceitos levantados pela proposta da Visão Zero, o trânsito, ou os sistemas viários não podem cometer mais erros, já que essa dimensão imprevista sempre existirá por parte dos usuários humanos. As mediações e traduções que podem ser mapeadas nos enunciados e situações de campo se desdobram, e antes de apontar as contradições de uma ou outra, o que sobressai é o exercício desses atores de, em todo momento, reconhecerem como as mobilidades estão intrinsecamente associadas a esse jogo entre entidades que se associam e circulam.

Existe uma política que busca controlar essas associações, e na disputa entre o risco assumido ou o perigo ao qual se é exposto, revelam-se características dessas associações que conformam modos de existência em disputa na cidade, que esbarra também na maneira como as práticas nos espaços urbanos são constantemente reguladas por esses regimes, ora sociológicos, ora materialistas. As próprias ciclovias entram nessa controvérsia, ora como estruturas que fazem ciclistas, salvam vidas e acalmam o trânsito, ora como produto da ação dos coletivos de ciclistas ou da prefeitura, que ao atuarem na implantação dessas estruturas estariam atrapalhando a vida de alguns, ou criando espaços vazios, propícios aos usos indevidos de atores indesejados.

### **Cultura do compartilhamento**

As observações de campo sobre as manifestações nas ocasiões de mortes de ciclistas no trânsito e as colocações das *ghost bikes* permitem apontar como em todo momento ciclistas e seus coletivos esforçam-se para dar substância aos dados estatísticos e traduzi-los de forma a evidenciar os desafios e riscos diários enfrentados no trânsito, para assim fortalecer seus posicionamentos frente às demandas por mais ciclovias e estrutura cicloviária, como novos parâmetros de produção da cidade.

A partir das afirmações de ciclistas coletadas em campo, sobre a sua vulnerabilidade e sobre a necessidade tanto de ciclovias, como da construção coletiva de



uma "cultura do compartilhamento"', é possível estabelecer como o aumento das mortes no trânsito e as manifestações desses atores sobre essas estatísticas trágicas têm fomentado ainda mais a discussão em torno das ciclovias e permitido aos ciclistas paulistanos evidenciarem as suas experiências cotidianas como elemento de produção de visibilidade. Uma visibilidade que não diz respeito somente às disputas e associações na dimensão da controvérsia, mas também na transformação dos espaços urbanos e produção de marcas de sua presença pela cidade.

Nas manifestações da Massa Crítica, ciclistas pedalando em um ritmo mais lento, preferencialmente na hora do rush, reforçam essa intenção de fazer com que o trânsito reconheça sua presença. Em uma das Bicletadas em que estive presente, em 2019, ciclistas espalhavam papéis com os dizeres "menos Covas, mais ciclovias", em uma clara alusão ao sobrenome do prefeito e um trocadilho relacionado à morte, em oposição às ciclovias. Outra manifestação que ocorre anualmente é a Pedalada Pelada, na qual ciclistas pedalam nus pelas ruas, ocupando a via e exigindo que os demais veículos respeitem a velocidade das bikes. A nudez dos participantes busca demonstrar a fragilidade dos ciclistas no trânsito, evidenciando a parte humana do ciclista e como ela é vulnerável face a velocidade e peso dos demais atores que se deslocam pelas ruas. Uma fala que expressou muito o significado dessas manifestações, apresentada por Magrão e depois endossada por Anderson Sutherland, é que o motorista "olha para aquele corpo, às vezes até age de forma machista porque muitas mulheres participam, mas em algum momento ele vai ter o estalo de pensar, é uma pessoa que está ali, é um corpo, que pode ser destruído se eu não respeitar".

As frases que mais escutei durante tais manifestações estão voltadas ao reconhecimento das bicicletas como parte do trânsito. Afirmarem que: "Não estamos bloqueando o trânsito. Nós somos o trânsito", parecem reivindicar a posição e direito a trafegar junto aos outros veículos e também defender que o ritmo dos deslocamentos não deve estar definido pelos veículos mais rápidos. Evidencia-se uma hierarquia do movimento, que não está só alicerçada na dimensão, no peso, mas principalmente na velocidade potencial que motoristas podem desenvolver. Ironicamente, São Paulo bate frequentes recordes de congestionamentos e a iniciativa da gestão de Haddad, de diminuir as velocidades máximas em avenidas e vias expressas, tinha como argumento estudos que apontavam que a menor velocidade tornaria o trânsito mais fluído, além de diminuir o número de colisões e atropelamentos, que normalmente são situações geradoras de congestionamentos.

É possível identificar as etapas de um processo ritual (TURNER, 1974), por meio das quais esses atores estabelecem dimensões coletivas de compartilhamento dos espaços nos quais passam, definindo, momentaneamente, novos sentidos para as ruas. Nas bicicletadas, ciclistas integram o trânsito, nos seus termos. Contudo, tais afirmações correspondem a um reconhecimento dos ciclistas de que o trânsito não é um contexto, ou mais que isso, um ator amigável à presença dos ciclistas. Por isso, são frequentes as reivindicações de ciclistas, assim como as afirmações do poder público, sobre a necessidade do "acalmamento do tráfego" e da adaptação de trajetos, para só após isso passarem a incorporar ciclorotas compartilhadas. Por isso, o posicionamento de ciclistas sobre a necessidade de ciclovias segregadas não é inânime e existem divergências. A disputa sobre o risco e o perigo, já debatida, está também associada e esse transitar no espaço do outro. O ciclista tomado como invasor da rua, estaria se arriscando em espaços que não foram pensados para ele, invadindo e ocupando, assumindo assim, o risco de ser morto.

Vivanco aponta que as iniciativas organizadas de ciclistas, sejam as mais descentralizadas como a Massa Crítica, ou aquelas mais centralizadas e institucionalizadas, são colocadas no bojo de um movimento, de uma causa, que em muitas situações, são tratadas pelos próprios ciclistas como de um movimento único, que reivindica pautas comuns. Contudo, existem divisões e discordâncias nas posturas e concepções entre os diferentes coletivos, assim como, elementos heterogêneos que em muitos casos não se compatibilizam.

A visão sobre o movimento da bicicleta, que emerge de tais considerações, é de uma afirmação de uma arena social e institucional emergente e flexível. Essa arena tem frentes heterogêneas onde ideias concorrentes e às vezes contraditórias, sobre como fazer a mudança nas ruas se desdobram por meio de colaborações (às vezes desconfortáveis), e da mobilização de pessoas em torno de reivindicações ou identidades simbólicas específicas. Em meio a essas dinâmicas, os significados das categorias básicas - a bicicleta, a rua - são diversos, incertos e contestados, e a distinção da "causa da bicicleta" pode se confundir com outras causas. (VIVANCO, 2012, p.103)<sup>113</sup>.

---

<sup>113</sup> Do original: The vision of the bike movement that emerges from such considerations is one of an unfolding, flexible, and emergent social and institutional arena. This arena has heterogeneous fronts were competing and sometimes contradictory ideas about how to make change on streets unfold through (sometimes uneasy) collaborations and the mobilization of people around particular symbolic claims or identities. In the midst of these dynamics, the meanings of basic categories—the bicycle, the street—are themselves diverse, unsettled, and contested, and the distinctiveness of the “bicycle cause” can blur with other causes.

E essa talvez seja um dos pontos mais elucidadores dessa constante produção de associações. Não é possível definir um "movimento" ou mesmo, uma grande massa de ciclistas, alinhados. As fissuras são evidentes e até mesmo é difícil compreender como as pautas possam estar tão alinhadas em reuniões da CTBicicleta e em manifestações pela cidade. Coletivos e Associações possuem divergências, e a luta pela visibilidade é constante. Essa segmentaridade também diz respeito aos termos e entendimentos sobre o que seria a *bike advocacy*, um termo utilizado para definir a atuação de alguns desses coletivos. Em conversas com ciclistas de diferentes coletivos, a definição do termo girou em torno da defesa do uso da bicicleta e de uma interlocução direta com o poder público, em algumas situações ligada à dimensão legal e jurídica dessa ação. Em alguns casos essa *bike advocacy* é diluída, no sentido de dar um tom político a todo ato ligado à bicicleta em São Paulo.

Como afirma uma declaração, já transcrita, feita por uma representante de um coletivo de ciclistas paulistanos: "Pedalar em uma cidade como São Paulo, que não é tão amigável aos ciclistas é sempre um ato político". Dessa forma, inserem-se elementos políticos à prática cotidiana da bicicleta e transforma-se cada ciclista registrado nas contagens como um ator político, mais um para a causa. Mesmo que ele não esteja envolvido diretamente com manifestações e a atuação num suposto movimento. Porém, mais do que a participação efetiva nessa *bike advocacy*, ciclistas se posicionam frequentemente de forma muito taxativa em relação às suas experiências cotidianas, e às situações vivenciadas no trânsito.

Um dos principais partidários da bicicleta, que acabou se tornando grande porta voz da bicicleta nos EUA: John Forester, defendia que os ciclistas deveriam ser treinados como motoristas, para assim conviverem no trânsito com os demais modais. Esse representante, que nas décadas de 1970 e 1980 foi presidente Da Liga Americana de Ciclistas, era contrário à implantação de vias segregadas e estruturas próprias para o trânsito de bicicletas, afirmando que isso seria contraproducente na constituição de relações igualitárias entre ciclistas e demais modais no trânsito (FORESTER, 1993).

Essa postura, definida como *Vehicular Cycling* (VC) é defendida por alguns ciclistas em São Paulo, alguns experientes, que afirmam conhecer muito bem a cidade e seu trânsito. Contudo, tais posicionamentos encontram muitas resistências, e dentro dos coletivos, tais vozes dissonantes parecem perder visibilidade, ou serem tratadas como votos vencidos, tendo em vista que a ampliação da malha cicloviária aparece

constantemente como uma bandeira do ciclismo como movimento. O principal argumento é sobre a necessidade de rotas seguras, nas quais crianças também possam transitar, pais e mães com seus filhos, e ciclistas menos experientes. Em uma oficina do Bike Anjo, na qual a proposta era formar novos anjos, escutei de um ciclista experiente e muito conhecido colocações assertivas sobre essa noção de que o ciclista deve saber pedalar junto com os demais veículos. Segundo ele:

O ciclista precisa aprender a pedalar no trânsito. Por isso eu sempre reforço que aprender a andar de bicicleta é mais do que conseguir pedalar sem cair, parar em pé. Aqui a gente ensina a pessoa a pedalar, mas também ensina ela a pedalar no trânsito, quando fazer uma conversão, para onde olhar, fazer contato visual com o motorista. Escolher o melhor trajeto. Senão, a gente acaba inculcando na pessoa que ela só pode andar na ciclovia, e que fora dela é o inferno e que ela tem que descer da bike. Claro que tem trajetos que são mais perigosos que outros, e que tem motorista que parte para cima de propósito, mas andar de bicicleta não é esse perigo todo (Cadernos de Campo, 2018).

Ainda que alguns afirmem que os posicionamentos de tais ciclistas mais experientes, que em alguns casos pedalam sempre sozinhos, seja individualista, existem questões levantadas que dizem respeito ao contexto do trânsito paulistano, não amigável ao ciclista. Em conversa com um ciclista defensor desse posicionamento, em momento logo antes do início de uma audiência, foi possível coletar pontos de vista que ilustram tais questões. Roberto é morador da zona sul de São Paulo e todos os dias pedala cerca de 15 km, indo da casa ao trabalho e realizando o percurso de volta. Ele afirma pedalar em São Paulo há mais de 10 anos e já compreender muitas das "manhas" e "macetes" do trânsito.

Eu acho que o ciclista não deve ser separado do trânsito, porque assim, ele nunca vai aprender a pedalar na cidade. Tem que existir uma cultura do compartilhamento. O que eu vejo é o ciclista de ciclovia, que só consegue pedalar onde tem espaço protegido, via segregada, e quando precisa terminar o percurso sem ciclovia se vê perdido e acaba andando na calçada. Mesmo em uma cidade modelo, o ciclista vai ter em algum momento que pedalar fora da ciclovia, e se não tiver preparo, vai correr risco. Além disso, o próprio motorista, não se acostuma a dirigir ao lado do ciclista, acaba por se tornar uma ameaça ainda maior para quem está pedalando. (Cadernos de Campo, 2018).

Essa necessidade de uma "cultura do compartilhamento" como foi ouvido em campo, também foi reforçada em uma conversa com Vera, ciclista experiente, sempre presente em manifestações e nas reuniões dos principais coletivos paulistanos. Vera defende a existência das ciclovias e a sua expansão, pois seriam fundamentais para o aumento de ciclistas na cidade e a popularização cada vez maior da bicicleta como modal. Contudo, ela lembra dos tempos em que pedalava na Av. Paulista junto aos demais veículos: "Antes da ciclovia da Paulista os ciclistas pedalavam junto aos ônibus e carros. Era mais perigoso, mas ainda assim, fiz amizade com os motoristas, que com o tempo me apelidaram de Dona Rosinha, por causa das flores que levo sempre na minha bicicleta". Vera também conta que nas paradas dos semáforos, encostava nos ônibus e conversava com os motoristas, e que muitas vezes foi "escortada" por eles: "Hoje não conheço mais os motoristas dos ônibus, mas às vezes algum buzina para mim na ciclovia".

Os relatos de uma convivência amigável com os motoristas de ônibus e carros, lembrada com certa nostalgia pela experiente ciclista, também apareceram em outras situações. Vanessa contou como venceu o medo de colocar a bicicleta na rua, mesmo já pedalando como prática esportiva, e que poucas vezes se sentiu ameaçada no trânsito, ainda que enfrente trajetos considerados perigosos, como a Radial Leste. A própria Márcia, interlocutora descrita como alguém que "nada entre tubarões" por um de seus colegas, também apontou em uma conversa, como em muitas ocasiões foi interpelada de forma amigável por motoristas no trânsito:

Como eu sou de moda, tem a coisa do marketing pessoal, da primeira impressão, então, quando eu estou no trânsito, principalmente na Radial, porque faço muito esse trajeto para o trabalho, os motoristas olham e tomam um susto. Acho que eles olham e pensam, podia ser minha irmã, podia ser minha tia, não é uma coisa, um ciclista, que está competindo comigo aqui, eles olham para mim com certa cordialidade, é muito raro alguém me xingar, eu não me lembro. Acho que foi só uma vez que eu estava descendo pela Brigadeiro (é mais fácil, mais rápido, porque pela Vergueiro tem muito semáforo) e um motorista ficou buzinando atrás de mim, eu o deixei passar, e quando eu parei no sinal eu falei: meu, tenho direito tanto quanto você de estar na via. E ele gritou: você estava na minha frente. Foi uma das poucas vezes que bateu o estresse e eu tive que disputar espaço. Porque na maioria das vezes é: pode passar, principalmente ônibus, porque eu pego muito corredor de ônibus na Radial, e então acho isso legal, porque já aconteceu uma três vezes da pessoa parar no farol e falar alguma coisa, daí eu penso, lá vem xingo, mas acontece de falar: nossa, muito bacana! Uma palavra de incentivo. Outro dia eu estava

vindo, e eu entro por baixo, aqui no estacionamento da Alameda Santos, e aí um cara buzinou e falou: Parabéns, eu vim com você pela Radial Leste, eu te peguei desde o começo da Radial Leste. E eu cheguei ao mesmo tempo que ele. Eu fiquei toda feliz. Talvez ele tenha pensado: quem sabe da próxima vez eu vou tentar né. (Cadernos de Campo, março de 2019).

Essas situações, nas quais motoristas de carros e motociclistas expressam curiosidade sobre os ciclistas, questionando sua origem e destino e se surpreendendo com as distâncias percorridas, foram narradas com certo orgulho, como formas de reconhecimento pelos demais atores do trânsito. Ser notado, ser visto e não ser ameaçado é narrado como uma conquista de legitimidade. Por sua vez, em relatos de atropelamentos, alguns dos interlocutores descreveram como uma fechada no trânsito, ou o avanço em um cruzamento por parte do motorista pode não ser intencional, diferente das “finas educativas”, mas resultado da desatenção, ou mesmo de certa incompreensão sobre a presença de um ciclista na via compartilhada:

Chegou o dia lá, que uma motorista atravessou bem dentro da ciclovia, bem na hora que eu vinha chegando. Graças a Deus que eu estava muito esperto, brequei e deitei em cima do carro dela. Como eu uso sapatilha, meu pé levantou a bike, e não bateu na bike. Ela bateu na minha perna, eu já fui preparado para cair, e caí em cima do carro dela. A mulher desesperada, fiquei até com medo dela dar ré e eu ir para o chão. Ela manteve o carro, eu consegui voltar, coloquei a mão no capô, e ela assustada me pediu desculpas. Eu não discuti, porque graças a Deus nada aconteceu. Eu não vou perder tempo discutindo com a pessoa, até porque o susto que ela levou ela vai levar para um aprendizado, como já aconteceu de eu levar esse susto, porque aprendi bastante. Nem dá para dizer que não vai acontecer de novo, porque não depende só de mim, depende do motorista, depende de um cachorro que atravessa na sua frente, um menino num bairro está jogando bola e entra na sua frente. Tudo isso é um risco que está correndo. Uma pessoa distraída no volante, com o celular. (Cadernos de Campo, abril de 2019).

Apesar da descrição dessas situações, sobressaem nos diversos relatos ouvidos em campo e nos posicionamentos de ciclistas nas situações de embate público, a agressividade de motoristas em geral, nas ocasiões em que precisam compartilhar a via com ciclistas. Motoristas que aparelham com ciclistas, perseguem, realizam fechadas, ou mesmo proferem xingamentos e os comuns “vai para a ciclovia”. São situações que reforçam o argumento a respeito da importância dessa noção de compartilhamento e respeito mútuo. Como Vera Penteado afirmou em uma conversa, ciclistas também

cometem imprudências e alguns adotam uma postura de "antagonismo em relação aos motoristas e segregam ainda mais as ciclovias", no sentido de tratá-las como vias exclusivas para bicicletas, irritando-se quando alguém as usa para caminhar ou andar de skate.

Essa necessidade de respeito mútuo, uma "cultura do compartilhamento", que parece ser parte de uma noção mais ampla de uma "cultura da bicicleta", foi apontada por diversos ciclistas. Porém, as ciclovias são vistas como elemento fundamental, pois seriam suporte para as práticas de determinados atores e também mediadoras na produção de novos ciclistas pela cidade. Também, como aponta Vera, as ciclovias seriam fundamentais para que crianças e idosos possam utilizar a bicicleta na cidade com segurança, ela mesmo apontou que “não adianta ciclovia se quando pedalo fora dela sou ameaçada constantemente”. A defesa das ciclovias como mediadoras das experiências de ciclistas menos experientes, ou mais vulneráveis, é frequente e perpassa um conjunto de narrativas pessoais, de pessoas que ao se tornarem ciclistas em São Paulo acabam por se ver em constante risco, que segundo tais posicionamentos, são amenizados pelas estruturas segregadas. Interlocutores se definiram como ciclistas que começaram a pedalar por causa das ciclovias.

Por isso, essa questão do compartilhamento dos espaços passou a aparecer nas ciclovias como lugares próprios dos ciclistas. O que foi apontado por Vera também se transformou em discussão constante nas audiências públicas e tomou a manchete de jornais, quando o debate sobre quem poderia circular nas ciclovias ganhou visibilidade. Ciclistas passaram a denunciar o comportamento agressivo de outros ciclistas com relação aos pedestres nas ciclovias, skatistas e patinetes elétricas. Os limites desse compartilhamento apareceram também relacionados à questão da velocidade adequada. Enquanto patinetes foram denunciadas como ameaças para pedestres nas calçadas, também foram apontadas como veículos motorizados, que não poderiam transitar nas ciclovias. Por outro lado, o uso da ciclovia por pedestres, pessoas praticando corrida, pais e mães com carrinhos de crianças, cadeirantes, tornou-se uma questão, dado a reclamação de atrapalharem a circulação de ciclistas, impedidos de desenvolver as velocidades adequadas, enquanto também estariam colocando em risco a segurança desses outros atores, que passaram a ver nas ciclovias espaços seguros de circulação.

As afirmações se confrontam. Enquanto, em determinadas situações, os ciclistas se colocaram como atores amigáveis, dados ao compartilhamento. Como um dos interlocutores afirmou, aprendi a dar “bom dia, depois que comecei a pedalar”, também

surtem esses relatos de “atropelos” nas cicloviias, de apressados que se incomodam com crianças e ciclistas menos experientes na ciclovia. Presenciei situações, pedalando pelas cicloviias, de contato amistoso com outros ciclistas. Nas paradas, logo cedo, os “bom dia” são frequentes, contudo, por mais de uma vez quase me envolvi em uma colisão, devido a ciclistas mais rápidos. A ciclovia também se constitui em lugar de disputa e desafia constantemente o compartilhamento, que alguns sistematicamente buscam reafirmar. Da parte de pedestres, também é comum passar por alguns, que despreocupadamente caminham um ao lado do outros, ocupando toda a ciclovia e, por isso, são criticados por quem passa.

Assim como as ruas, as cicloviias parecem ser lugar de disputa de fluxos, mas também de concepções sobre de quem é aquele lugar. Flávio Soares da Ciclocidade compartilhou um pouco da sua apreensão ao falar sobre essa questão. Para ele, a ênfase na bicicleta como modal, no embate que se desenrolou em relação ao sistema cicloviário de São Paulo nos últimos anos, teria dado muita visibilidade para a bicicleta como transporte, nos termos mais convencionais e consolidados. Esse reconhecimento, que teve como consequência a ampliação da malha cicloviária em São Paulo, teria nublado outros entendimentos, sentidos e usos da bicicleta. A dimensão esportiva e do lazer associados ao ciclismo teria se perdido. O que para Flávio, poderia ser tomado como um dos fatores desse acirramento das disputas por espaço nas cicloviias.

É nesses termos que da crítica a uma automobilidade e a afirmação de uma ciclomobilidade, não podem ser colocados nas perspectivas das práticas cotidianas como opostos, como posições em plena oposição, como polos opostos de uma concepção sobre a cidade, que não se cruzam, não se associam. A automobilidade como apontada por Urry (2006, URRY e SHELLER, 2006), não se constitui de uma relação entre um humano e um não-humano, entre a simples escolha de um modal de transporte. Toda a constituição dos espaços e da própria mobilidade urbana perpassa essa experiência do motorista e também os desdobramentos e sentidos políticos dessa associação. Por isso, entre a trajetória de adoção da bicicleta, o embate sobre modelos de cidade, a implantação de cicloviias, o confronto com o perigo constante, mas também com as disputas por lugares próprios, reverberam concepções de fluxos e permanências, que ao tomarmos a ciclomobilidade como proposição política, deixam escapar essas nuances das disputas e negociações.

Ao passo que comerciantes se constituíram como os principais críticos no campo da controvérsia, ao defenderem seus direitos ao estacionamento, ciclistas também



deixaram reverberar denúncias que os lugares conquistados das cicloviarias, também podem ser contexto de disputa dos “próprios”, de apropriação que resvalam nos problemas de compartilhamento enfrentados pelos ciclistas nas ruas da cidade. Apontar isso, não significa afirmar incoerências daquilo descrito até aqui, mas reafirmar que em contextos urbanos como São Paulo, mover-se é um ato político, seja por carro, por bicicleta, ônibus, metrô, patinetes. Ainda, como foi descrito até aqui, de invisíveis a invisibilizados, e entre atores que assumem o risco ou correm perigo, ciclistas paulistanos ao adentrarem à controvérsia sobre as mobilidades também passaram a disputar os sentidos dos usos e permanências.

## Apontamentos finais

O antropólogo André Vivanco (2013) afirma que cada contexto urbano absorve a bicicleta de uma dada forma, o que expressaria as diferentes negociações realizadas entre os atores envolvidos no processo de consolidação da bicicleta como um modal de transporte. O pedalar, ao ser relacionado com as políticas de reestruturação das cidades, mobiliza atores e arranjos coletivos diversos, que passam a se posicionar diante das propostas de transformação urbana que impactam suas vidas cotidianas. Por isso, as situações descritas ganham corpo como expressões dessas práticas constantes de produção de visibilidade e protagonismo, legitimadas por esses atores, ciclistas ou não, por meio de suas experiências cotidianas.

Ciclistas têm apresentado seus argumentos para a ampliação e manutenção das ciclovias em São Paulo, assim como, exigido o reconhecimento de seu papel e participação nos projetos elaborados para a cidade. Outras questões também são trazidas ao debate. O risco e a agressividade do trânsito de São Paulo são mobilizados como os principais obstáculos para novos ciclistas, por isso a ênfase na importância das ciclovias, expressada na frase constantemente dita por esses atores nas audiências e em outras situações: “Ciclovias salvam vidas”. Operam-se, também, formulações conceituais sobre as bicicletas, no sentido de fazê-las serem tratadas pelo poder público e demais interlocutores como um transporte ativo e mediadoras de transformações urbanas, e não apenas como sinônimo de uma prática de lazer das horas vagas ou de quem possui tempo de sobra.

O relato de um interlocutor, que esteve presente em diversas audiências, trazido para rebater as críticas de alguns comerciantes, tornou-se emblemático e foi repetido como um mantra por ele em diversas outras situações:

Ontem foi meu aniversário de namoro e eu fui até o mercadinho aqui perto, comprei os ingredientes do jantar, depois fui até outra loja comprar chocolate. Lembrei que poderia passar no Largo do Arouche e comprar flores para a minha namorada. Fiz tudo isso de bike e nos comércios da região. (Cadernos de Campo, maio de 2019)<sup>114</sup>

---

<sup>114</sup>Esse relato foi feito tantas vezes nas audiências, que em uma das situações de campo uma pessoa que estava ao meu lado gritou: “Nossa, mas quantas namoradas você tem?”, o que gerou risos entre os presentes.

Em uma clara alusão aos argumentos de comerciantes de que as ciclovias atrapalhariam os negócios, pois dificultariam seus clientes no momento de estacionar, foi descrita a experiência de transitar por diversos pontos, perfazendo um circuito de compras mapeado rapidamente pelo ciclista diante das necessidades eminentes e da sua suposta rapidez em transitar pela cidade. São colocações que buscam tornar inteligível a experiência de quem pedala e também fazê-lo (o ciclista) ser compreendido como um potencial cliente e, em alguns casos, como solução para problemas cotidianos de paulistanos que não consideram a bicicleta uma possibilidade.

O que se torna evidente ao seguir os enunciados e práticas desses atores é o quanto o cotidiano da vida na cidade perpassa modos de viver e de se mover, capazes de revelar olhares para o urbano como ambiente e cenário dessas associações. As possibilidades sedimentadas do habitar em movimento, por sua vez, são desdobramentos de processos ainda em curso, que no caso das mobilidades podem ser associados ao que foi considerado aqui como uma automobildade constituída na cidade de São Paulo, frequentemente questionada ou reafirmada pelos atores.

Sobre essa questão, as descrições apresentadas permitem jogar luz sobre como as mobilidades em contexto urbano são constitutivas dos modos de vida na cidade. E, no caso das ciclovias, revelam como esses atores que se apresentam como ciclistas, constantemente revelam invisibilidades e esgarçam noções de política. Os relatos, levados a sério, de que pedalar teria ampliado os horizontes da leitura dos problemas da cidade e até mesmo permitido o contato com outras cidades, demonstram como pensar as mobilidades, de uma perspectiva antropológica, é capaz de apontar o quanto cidades também são atores, possuem suas trajetórias e, como Vivanco aponta, vão receber as bicicletas, ciclovias e ciclista de maneiras diferentes.

São Paulo demonstrou como pode ser violenta e refratária ao olharmos para as mortes de ciclistas e demais atores no trânsito. Contudo, também se apresentou como cidade multifacetada, possível de ser atravessada pedalando e como uma interlocutora afirmou: por meio do pedalar também se pode aprender a amar a cidade que antes era odiada. Tais experiências se desdobram em proposições. Habitar (também em movimento) fundamenta projeções da cidade e permite a esses atores alcançarem visibilidade em uma controvérsia sobre a constituição dos espaços urbanos e dos trânsitos e permanências neles.

Bruno Latour utiliza o exemplo de Paris para debater como o conceito de cidade e os enunciados sobre o urbano buscam elaborar um todo visível, que tem por

característica e, no limite, como objetivo, constranger suas partes aos termos dessa totalidade. Abordagem que Latour associa ao zoom dos mapas, das fotos por satélites, dos inventários dos lugares, ou mesmo das políticas de gestão dos espaços, que não podem ser colocados em oposição a uma visão subjetiva e personalizada da cidade, elaborada por meio das experiências de certos atores. Ou seja, considerar que o ciclista em sua experiência de circular pela cidade seria capaz de estabelecer uma síntese e uma realidade do que é de fato a cidade levaria ao mesmo equívoco de tomar a totalidade dos planos como explicação.

A cidade, na concepção do autor, não pode ser considerada uma moldura pela qual atores passam, ou um indivíduo se desloca, até porque a cidade é justamente produzida e constituída pelos “traços deixados por outros indivíduos” (ibid, p. 03), que passaram por ali, ou que ainda estão ali. Privilegiar determinados pontos de vista, essas janelas da experiência urbana que Latour conceitua como *oligópticos* (em oposição à noção totalizante do panóptico) é também compreender os canais que se entrelaçam e que permitem reconstituir uma visão parcial do que seria a cidade.

A experiência, o movimento e as visões, que podem ser descritas por meio da etnografia, são limitadas “por uma mobilidade reduzida” (ibid., p.4), que é infraestrutural e relacional. Por isso, ele propõe que se deve estar atento a como esses enunciados circulam, para além da circulação dos próprios atores. Enunciados, assim como atores em deslocamento, possuem suas limitações e reduções de sua mobilidade, mas suas experiências podem levar ao compartilhamento desses enunciados. Por isso a proposta de pensar a controvérsia como esse conjunto de situações que colocam em relação diferentes experiências, uma proposta menos de escala e mais de composição.

Torna-se tentador conceber que as descrições das experiências e a produção de enunciados sobre o pedalar apontam soluções transformadoras para a cidade. Ou mais, que esses elementos são totalmente compatíveis com concepções totalizantes de cidade. Um pouco como definir que as descrições etnográficas realizadas até aqui permitem definir uma “cidade dos ciclistas”. Já que motoristas e passageiros, isolados em suas caixas de metal e vidro não compartilhariam das mesmas experiências e estariam rendidos a um modelo de cidade sedimentado.

Contudo, o que Latour nos aponta é a invisibilidade dessas experiências parciais da cidade. Parciais, não porque elas não são vividas na totalidade do olhar, do experienciar com o corpo e no enunciar os sentidos de uma política, mas porque são experiências específicas, constituídas de relações e sentidos diversos. Em muitos casos

são tornadas invisíveis diante da visibilidade da totalidade. Invisibilizadas quando simplesmente não são vistas, quando são tomadas como impossíveis ou quando são constringidas a se enquadrar a esse suposto todo que é a cidade. Concepções, que nas palavras de Latour, podem tornar “a vida na cidade perfeitamente irrespirável” (2009, p. 6) e nas palavras de Magnani podem definir a cidade como um caos inviável (2002), ou uma ordem imposta e tirânica, que não deixaria espaço para a constituição de práticas individuais e coletivas, capazes de colocar em xeque tais noções de totalidade.

De Certeau vai propor uma noção de espaço como “lugar praticado” (1998, p. 202), que permite pensar nas implicações de um olhar escalar sobre a política do cotidiano. Os “próprios”, aos quais o autor faz referência, seriam resultado da vitória do lugar sobre o tempo, a sedimentação e a estabilização de uma ordem e um domínio sobre as práticas. A circunscrição desses “lugares próprios” ao olharmos para as mobilidades alicerçadas em propostas de sistemas de transporte, conceitos de trânsito e fluxo motorizado podem revelar o quanto uma micropolítica do cotidiano, das práticas e dos enunciados dos atores que estão em movimento por esses lugares próprios, é continuidade de uma suposta macropolítica, dos planos e dos atores influentes.

Essas supostas escalas, que aqui busco demonstrar como desdobramentos uma das outras, permitem relacionar modos de fazer e se mover cotidianos a um debate sobre a dimensão constitutiva das mobilidades e modos de vida citadinos. Quando reproduzo, quase à exaustão, a declaração que pude ouvir em campo de que “pedalar é um ato político”, busco apontar como é possível enxergar nessas políticas cotidianas de implicações espaciais vislumbres de uma proposta cosmopolítica (STENGERS, 2018, LATOUR, 2018), dado que as escalas são constantemente ultrapassadas pelos atores, mesmo quando as situações revelam uma evidente discrepância nas relações de poder e a sistemática miopia (FORTUNA, 2019) de alguns, ao tentarem reforçar invisibilidades e apontar impossibilidades.

Cenários, atores e regras são controversos e, nas associações que se desdobram dessas três dimensões, tornam-se evidentes os jogos de visibilidade e invisibilidade. O que pude observar entre as práticas e enunciados produzidos pelos interlocutores da pesquisa é que as cidades nas quais vivemos são diversas, tanto nas experiências cotidianas quanto nas projeções que realizamos delas. São cidades invisíveis entre nós, mas que coabitamos em situações constantes de constringimento, que no caso dos ciclistas paulistanos e muitos outros citadinos pode chegar ao extremo da morte. Portanto, a “antropocartografia” (TORRES, 2015) para qual pretendi contribuir, pode

ser tomada como mais um desdobramento dessas controvérsias protagonizadas pelos atores em campo. Já a antropologia das mobilidades que se insinua no texto, foi mais uma proposta de seguir os atores e emprestar definições do campo, do que propriamente a lente por meio da qual as invisibilidades em disputa se tornaram visíveis. Essa tarefa já é realizada pelos interlocutores dessa pesquisa. Ao meu ver, com mais efetividade.

É possível identificar a defesa de uma ciclomobilidade, colocada em oposição ou comparação com uma automobilidade constituída. O pedalar, como prática e experiência de mobilidade, promove um olhar de perto e de dentro da cidade, que multiplica os sentidos desse habitar (em movimento) e revela cidades no plural. A dimensão escalar desse olhar se expande e pode-se apontar, na declaração de que pedalar é um ato político, os desdobramentos de uma política que ao mesmo tempo que defende o direito de circular e ocupar os espaços da cidade pedalando, também evidencia a necessidade de coabitar.

Apesar de em conversas durante o trabalho de campo, brincadeiras sobre um “mundo muito melhor sem carros” serem feitas, as propostas que ganham corpo e circulam, são sobre a importância de estabelecer parâmetros de convivência e, no limite, de existência, dado que muitos e muitas se perderam no trânsito. Algumas delas, pessoas que tragicamente foram vítimas das circunstâncias sistematicamente denunciadas por elas mesmas. Mesmo no contexto de uma pandemia, quando essa tese já estava em sua etapa final, notícias de mortes trágicas chegavam até mim. Os casos mais emblemáticos, da ciclista e pesquisadora Marina Harkot e de Joab Xavier, morador da Zona Leste. Os dois atropelados em novembro de 2020 e deixados para trás pelos motoristas, que não prestaram socorro.

Entre ciclistas e cicloativistas também ocorrem discordâncias. Nos espaços das audiências, manifestações, ciclovias e das ciclofaixas também podem se desenrolar disputas sobre os usos e contra-usos. Os espaços praticados e conquistados nas margens ou canteiros centrais das ruas e avenidas, também podem se configurar como lugares próprios, revelando como a cidade é processo inacabado. O que se pode apreender das várias descrições realizadas até aqui, é que a cidade, como termo, categoria, conceito ou cenário, faz parte do vocabulário comum desses atores. Contudo, apesar de ela não aparecer no plural nos enunciados recolhidos no campo, seus desdobramentos demonstram uma diversidade de experiências, que reforçam a ideia de uma cosmopolítica em curso. Uma política que lida frequentemente com esse jogo entre a conquista e a reconquista dos espaços e dos direitos de circular e ocupar.

Ao pensarmos em uma Antropologia Urbana, que se confronta com uma Antropologia *da* ou *na* cidade, o que se pode apreender do que foi observado em campo e descrito pelo pesquisador é que a cidade, quando analisada a partir dessas interlocuções entre atores em uma controvérsia instituída, revela, como conceito, sua multiplicidade e o constante exercício desses atores em reagregá-la. Ela só ganha sentido quando é defendida a partir dessas experiências e traduções, quando as questões de preocupação e interesse são mobilizadas e os sentidos do habitar não podem se dissociar de uma noção de política, que aproxima esses modos de vida diversos e aponta para a necessidade de desestabilizar a cidade, fazer caber dentro dela as cidades, que esses atores revelam ao se moverem cotidianamente.

Ao retomarmos à introdução dessa tese, que descreveu uma conversa entre o antropólogo e o jornalista, interessados em conhecer o futuro das cidades, penso que teria sido melhor que eu tivesse parafraseado uma das interlocutoras da pesquisa. Vera, na audiência na qual o Plano Cicloviário de São Paulo deveria ter sido apresentado, questionou qual seria a cidade pretendida pelos presentes e os convidou a um exercício de imaginação: “Imagina toda essa cidade envelhecendo dirigindo. Seria muito melhor que estivessem pedalando uma bicicleta na ciclovia”. Ela mencionou os idosos, as crianças e os cadeirantes, e ao falar de inclusão defendeu as ciclovias como essa ponte para a coabitação. É uma proposição, que pode não solucionar todos os problemas urbanos, mas nos força a imaginar possibilidades de cidades e contornar certa miopia com uma dose de movimento.

## Referências

### Bibliografia

ABILIO, Carolina Cássia Conceição. **"É uma sensação de vácuo...": contribuições da sociologia da mobilidade sobre o uso da bicicleta na cidade de São Paulo**. 2018. Dissertação (Mestrado em Ambiente, Saúde e Sustentabilidade) - Faculdade de Saúde Pública, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2018.

ADERALDO, Guilherme André. **Reinventando a "cidade": disputas simbólicas em torno da produção e exibição audiovisual de "coletivos culturais" em São Paulo**. 2013. Tese (Doutorado em Antropologia Social) - Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2013.

ADERALDO, G. Visualidades urbanas e poéticas da resistência: reflexões a partir de dois itinerários de pesquisa. **Antropolítica - Revista Contemporânea de Antropologia**, n. 45, 31 maio 2019.

AGIER, Michel. **Antropologia da cidade: lugares, situações, movimentos**. São Paulo, Editora Terceiro Nome, 2011.

AGIER, Michel. Do direito à cidade ao fazer-cidade. O antropólogo, a margem e o centro. **Mana**, Rio de Janeiro, v. 21, n. 3, p. 483-498, Dec. 2015.

APPADURAI, Arjun. **Modernity at large: cultural dimensions of globalization**. Minneapolis, MN: University of Minnesota Press, 2005 [1996].

APPADURAI, Arjun. Putting Hierarchy in its Place. **Cultural Anthropology**, 3(1): 1988, p 36-49.

ARANTES, Otilia; MARICATO, Ermínia; VAINER, Carlos. **A cidade do pensamento único: desmanchando consenso**. Petrópolis: Vozes, 2002.

AUGÉ, Marc. **Por uma antropologia da mobilidade**. Maceió: Editora Unesp/EdFAL, 2010.

AUGÉ, Marc. **Não lugares: Introdução a uma antropologia da supermodernidade**. Campinas: Papirus, 2012.

BENJAMIN, Walter. **Passagens**. Belo Horizonte/São Paulo: Editora UFMG/Imesp, 2007 [1935].

BERMAN, Marshall. **Tudo que é sólido desmancha no ar: a aventura da modernidade**. São Paulo: Companhia das letras, 1997.

BERND, Zilá. In: BERND, Z. (Org.). **Dicionário das mobilidades culturais: percursos americanos**. Porto Alegre: Litteralis, 2010. P. 15-25.

BHABHA, Homi. **O local da cultura**. Belo Horizonte: Editora UFMG, 1998.



BLOK, Anders; FARÍAS, Ignacio [org.]. **Urban Cosmopolitics: Agencements, assemblies, atmospheres**. New York: Routledge, 2016.

CALDEIRA, Teresa P. do Rio. **Cidade de Muros: Crime, Segregação e Cidadania em São Paulo**. São Paulo: Editora 34/Edusp, 2000.

CALLON, Michel. Some elements of a sociology of translation: domestication of the scallops and the fishermen of St Brieuc Bay. In: Law, J. (Org.). **Power, action and belief: a new sociology of knowledge?** London, Routledge, 1986.

CERVERO, Robert, Olga L. Sarmiento, Enrique Jacoby, Luis Fernando Gomez, and Andrea Neiman. 2009. Influences of Built Environments on Walking and Cycling: Lessons from Bogota. **International Journal of Sustainable Transportation 3**: 203–226.

CICLOCIDADE. **Pesquisa: perfil de quem usa a bicicleta na cidade de São Paulo**. São Paulo, 2016. Disponível em: <https://www.ciclocidade.org.br/noticias/809-pesquisa-perfil-de-quem-usa-bicicleta-na-cidade-de-sao-paulo-relatorio-completo>. Acesso em 22/03/2021.

CLIFFORD, James. **Routes.: Travel and translation in the late twentieth century**. Cambridge: Harvard University Press, 1997.

CLIFFORD, James. **A experiência etnográfica: antropologia e literatura no século XX**. 2ª Ed. Rio de Janeiro: Editora UFRJ, 2002.

CORDEIRO, Graça Índias. As cidades fazem-se por dentro: desafios de etnografia urbana. **Revista CIDADES, Comunidades e Territórios**, outubro de 2010, nº 20-21. P. 111-121.

COUTO, David. **Da galera da bike ao cicloativismo: bicicleta e política na cidade de Curitiba/PR**. Dissertação (mestrado) - Universidade Federal de Santa Catarina, Centro de Filosofia e Ciências Humanas, Programa de Pós-Graduação em Sociologia Política, Florianópolis, 2015.

COX, Peter, HORTON, Dave, ROSEN, Paul (Org.). **Cycling and society**. Hampshire, Inglaterra, Burlington, EUA, 2007.

COX, Peter. **Moving people: Sustainable Transport Development**. London: Zed Books, 2010.

COX, Peter. **Cycling: A Sociology of Vélomobility**. Abingdon, Oxon: Routledge, 2019.

CRESSWELL, Tim. **On the Move: Mobility in the Modern Western World**. Londres: Routledge, 2006.

CRESSWELL, Tim. Friction. In: Adey, P. et al (Org.). **The Routledge Handbook of Mobilities**. London: Routledge, 2014. P. 107-115

DAMATTA, Roberto. **A casa e a rua: espaço, cidadania, mulher e morte no Brasil**. Rio de Janeiro: Rocco, 2000.

DÁVILA VALÊNCIA, Mónica. Etnografia de la Ciudad desde Bicicleta. In: PÁRAMO, Pablo (Edit.). **La Investigación en Ciencias Sociales: Estrategias de Investigación**. Bogotá: Universidad Piloto, 2010.

DE CERTEAU, Michel. **A invenção do cotidiano: artes de fazer**. Petrópolis, RJ: Vozes, 1998.

DEAR, Michael. Understanding and Overcoming the NIMBY Syndrome. **Journal of the American Planning Association**, v. 58, n. 3. American Planning Association, Chicago, Il, 1992. P. 288-300.

DELEUZE, G.; GUATTARI, F. **Mil Platôs: capitalismo e esquizofrenia (Vol. 1)**. Rio de Janeiro, RJ: Ed. 34, 1995.

DELEUZE, G.; GUATTARI, F. **Mil Platôs: capitalismo e esquizofrenia (Vol. 3)**. Rio de Janeiro, RJ: Ed. 34, 1996.

EBERT, Anne-Katrin. 2004. Cycling Towards the Nation: The Use of the Bicycle in Germany and the Netherlands, 1880–1940. **European Review of History** 11(3): 347–364.

FARIAS, Ignacio. The politics of urban assemblages. **City**, 15:3-4, 365-374, 2011.

FAVRET-SAADA, Jeanne. “Ser afetado”. **Cadernos de Campo**, 13, 155-161, 2005.

FARIAS, Luciana de. **Orégano em pizza e ciclovias em São Paulo possuem algo em comum?: infraestruturas cicloviárias de São Paulo de 2013 a 2019**. Tese (doutorado) - Universidade Estadual de Campinas, Instituto de Geociências, Campinas, 2020.

FELDMAN, Sarah. Planejamento e Zoneamento. São Paulo: 1947-1972. São Paulo? Edusp/Fapesp, 2005.

FORESTER, John. **Effective Cycling**. Cambridge, Massachusetts & London, England: The MIT Press, 1993 [1976].

FRAGA, GUSTAVO PEREIRA et al. Yellow may: an active campaign to prevent road traffic injury. **Rev. Col. Bras. Cir.**, Rio de Janeiro , v. 42, n. 4, p. 200-201, Aug. 2015.

FRAGA, GUSTAVO PEREIRA et al. Yellow May: Worldwide Road Safety Injury Prevention Program. **Panamerican Journal of Trauma Critical Care & Emergency Surgery** 9(1):45-48, March, 2020.

FORTUNA, C. Urbanidades invisíveis. **Tempo Social**, [S. l.], v. 31, n. 1, p. 135-151, 2019. Disponível em: <https://www.revistas.usp.br/ts/article/view/151257>. Acesso em: 2 jun. 2021.

FREHSE, Fraya. Potencialidades do método regressivo-progressivo: pensar a cidade, pensar a história. **Tempo Social**; Rev. Sociol. USP, S. Paulo, 13(2): 169-184, novembro de 2001.

FREHSE, Fraya. **Ô da rua! O transeunte e o advento da modernidade em São Paulo**. São Paulo, Edusp, 2011.

FREIRE-MEDEIROS, Bianca; LAGES, Mauricio Piatti. A virada das mobilidades: fluxos, fixos e fricções. **Revista Crítica de Ciências Sociais** [Online], 123 | 2020, publicado em 15 dezembro 2020, consultado em 14 julho 2021.

FREUDENBERG, N.; STEINSAPIR, C.. “Not in Our Backyards”: The Grassroots Environmental Movement. In: DUNLAP, E.; MERTIG, A. (Org.). **American Environmentalism**. Washington: Taylor & Francis, 1992. p. 27-35.

FREUDENBERG, N. **Not in our backyards! Community action for health and the environment**. New York: Monthly Review Press, 1984.

FRÚGOLI JR., Heitor. **Centralidade em São Paulo: trajetórias, conflitos e negociações na metrópole**. São Paulo, Cortez/Edusp/Fapesp, 2000.

FRÚGOLI JR., Heitor; SPAGGIARI, Enrico. Da cracolândia aos nóias: percursos etnográficos no bairro da Luz, **Ponto Urbe** [Online], 6 | 2010, Online desde 31 Julho 2010, consultado em 20 Julho 2021.

FRÚGOLI JR, Heitor; SPAGGIARI, Enrico. Networks and territorialities: an ethnographic approach to the so-called cracolândia ["crackland"] in São Paulo. **Vibrant, Virtual Braz. Anthr.**, Brasília, v. 8, n. 2, p. 550-579, Dec. 2011.

FRÚGOLI JR, Heitor; CAVALCANTI, Mariana. Territorialidades da(s) *cracolândia(s)* em São Paulo e no Rio de Janeiro, **Anuário Antropológico**, v.38, n.2, 2013, p. 73-97.

FUJIOKA, Kelli Anne. **Discurso hegemônico e controvérsias em projetos cicloviários de Curitiba**. 2014. 113 f. Dissertação de Mestrado em Gestão Urbana, Pontifícia Universidade Católica do Paraná, Curitiba.

GIDDENS, Anthony. **As Consequências da Modernidade**. São Paulo: Editora da Universidade Estadual Paulista, 1991.

GLUCKMAN, Max. Análise de uma situação social na Zululândia moderna. In: Bianco, B.F. **Antropologia das sociedades contemporâneas**. São Paulo: Global Universitária, 1987.

GOFFMAN, E. **Estigma: notas sobre a manipulação da identidade deteriorada**. Rio de Janeiro: Zahar, 1980.

GRIECO, Margaret, URRY, John (Org). **Mobilities: new perspectives on transport and society**. Farnham, Englando, Burlington, EUA: Ashgate, 2011.

HABERMAS, Jürgen. Modernidade um projeto inacabado. In: ARANTES, O.; ARANTES, P. **Um ponto cego no projeto moderno de Jürgen Habermas**. São Paulo: Brasiliense, 1992.

HAGEN, Jonas. 2003. Of Bicycles and Bipeds in Bogotá. **UN Chronicle**(2003) 2: 76–77.

HALL, Stuart. **Da diáspora: identidades e mediações culturais**. Belo Horizonte: Editora UFMG; Brasília: Representação da UNESCO no Brasil, 2003.

HANNERZ, Ulf. **Exploring the city**. New York, Columbia University Press, 1980.

HANSEN, João Adolfo. **A ficção da literatura em Grande Sertão: Veredas**. São Paulo: Ed. Hedra, 2000.

HARKOT, Marina Kohler. **A bicicleta e as mulheres: mobilidade ativa, gênero e desigualdades socioterritoriais em São Paulo**. 2018. Dissertação (Mestrado em Planejamento Urbano e Regional) - Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2018.

HARVEY, D. **Condição pós-moderna: uma pesquisa sobre as origens da mudança cultural**. São Paulo: Edições Loyola, 1992.

HARVEY, David, et al.. **Cidades rebeldes: passe livre e as manifestações que tomaram as ruas do Brasil**. São Paulo: Boitempo, 2013.

HOLSTON, James. **Cidade modernista: uma crítica de Brasília e sua utopia**. São Paulo: Companhia das Letras, 1993.

HUBBARD, P. NIMBY. KITCHIN, Rob; THRIFT, Nigel Thrift (Ed.) **International Encyclopedia of Human Geography**. Elsevier, 2009. P. 444-449.

INGOLD, Tim. **Being Alive: Essays on movement, knowledge and description**. London & New York: Routledge, 2001.

INGOLD, Tim. **The perception of the environment: essays on livelihood, dwelling and skill**. New York: Routledge, 2002.

JACOBS, Jane. **The life and death of great american cities**. New York: Vintage Book, 1992.

JIRÓN, P.; GÓMEZ, J. Interdependência, cuidado e gênero: estratégias de mobilidade na cidade de Santiago. **Tempo Social**, [S. l.], v. 30, n. 2, p. 55-72, 2018. DOI: 10.11606/0103-2070.ts.2018.142245. Disponível em: <https://www.revistas.usp.br/ts/article/view/142245>. Acesso em: 27 jul. 2021.

KANT, Immanuel. **Idea of a Universal History on a Cosmo-Political Plan**. Hanover: The Sociological Press, 1927.

LARA, F. L. A arquitetura moderna brasileira e o automóvel: o casamento perfeito. In: BALBIM, R., KRAUSE, C. e LINKE, C. C. (Org.). **Cidade e movimento: mobilidades e interações no desenvolvimento urbano**. Brasília, Ipea, ITDP, 2016.

LATOUR, Bruno. On technical mediation – Philosophy, Sociology, Genealogy. **Common Knowledge**, Vol.3, nº2, 1994. p.29-64.

Latour, Bruno. **Jamais fomos modernos**. Rio de Janeiro, RJ:Ed. 34, 1994.

LATOUR, Bruno. **War of the Worlds: What About Peace?** Chicago: Prickly Paradigm Press, 2002.

LATOUR, Bruno. From realpolitik to dingpolitik or how to make things public. In: LATOUR, Bruno; WEIBEL, Peter. **Making things public: Atmospheres of democracy.** Karlsruhe, Cambridge: ZK M, MIT Press, 2005.

LATOUR, Bruno. Paris, Cidade Invisível: O Plasma. **Ponto Urbe** [Online], 5, 2009.

LATOUR, Bruno. **Ciência em ação: como seguir cientistas e engenheiros sociedade afora.** São Paulo: Editora Unesp, 2011.

LATOUR, Bruno. **Reagregando o Social: Uma Introdução à Teoria do Ator-Rede.** Salvador/BA-Bauru/SP: Editora EDUFBA-EDUSC, 2012.

LATOUR, Bruno. **An inquiry into Modes of Existence.** Cambridge. Harvard University Press, 2013.

LATOUR, Bruno. Qual cosmos, quais cosmopolíticas? Comentário sobre as propostas de paz de Ulrich Beck. **Revista do Instituto de Estudos Brasileiros**, Brasil, n. 68, p. 428-441, abr. 2018.

LE CORBUSIER. **A carta de Atenas.** São Paulo: Hucitec: EDUSP, 1993.

LE COURBUSIER. **Planejamento Urbano.** São Paulo: Perspectiva, 2000.

LE COURBUSIER. **Manière de penser l'urbanism.** Paris: Éditions de l'Architecture d'Aujourd'hui, Collection ASCORAL, Boulogne-sur-Seine, 1946.

LEFEBVRE, Henri. **El materialismo dialéctico.** Buenos Aires: Editorial La Pleyade, 1974.

LEFEBVRE, Henri. **De lo rural a lo urbano.** Barcelona: Ediciones Península, 1978.

LÉFÈBVRE, Henri. **O direito à cidade.** São Paulo: Centauro, 2001.

LÉVI-STRAUSS, Claude. **Saudades de São Paulo.** São Paulo: Companhia das Letras, 1996a.

LÉVI-STRAUSS, Claude. **Tristes Trópicos.** São Paulo: Companhia das Letras, 1996b.

LUD, Ned (Org.). **Urgência das ruas: black block, reclaim the streets e os dias de ação global.** São Paulo: Conrad, 2002.

LUD, Ned (Org.). **Apocalipse Motorizado: a tirania do automóvel em um planeta poluído.** São Paulo: Conrad, 2004.

MACHADO, Giancarlo Marques Carraro. **A cidade dos picos: a prática do skate e os desafios da cidadinidade.** 2017. Tese (Doutorado em Antropologia Social) - Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2017. doi:10.11606/T.8.2018.tde-26032018-122700. Acesso em: 2021-08-09.

MACHINI, Mariana Luíza Fiocco. **Nas fissuras do concreto: política e movimento nas hortas comunitárias da cidade de São Paulo**. 2017. Dissertação (Mestrado em Antropologia Social) - Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2017. doi:10.11606/D.8.2018.tde-12092018-135858. Acesso em: 2021-08-09.

MAGNANI, José Guilherme. **Festa no pedaço: cultura popular e lazer na cidade**. São Paulo: UNESP, [1984] 2003.

MAGNANI, José Guilherme. Quando o campo é a cidade: fazendo antropologia na metrópole. In: MAGNANI, José Guilherme Cantor; TORRES, Lilian. **Na metrópole: textos de antropologia urbana**. São Paulo: Edusp/Fapesp, 1996.

MAGNANI, José Guilherme. De perto e de dentro: notas para uma etnografia urbana. **Revista Brasileira de Ciências Sociais**, São Paulo, ANPOCS / Edusp, vol. 17, nº 49, julho/2002, p.11-29.

MAGNANI, José Guilherme. A antropologia urbana e os desafios da metrópole. **Tempo Social**, São Paulo, v. 15, n. 1, Abril/ 2003.

MAGNANI, José Guilherme. Os circuitos dos jovens urbanos. **Tempo Social**, São Paulo, v. 17, n. 2, Nov. 2005.

MAGNANI, José Guilherme. Etnografia como prática e experiência. **Horizontes Antropológicos**, Porto Alegre, ano 15, n. 32, p. 129-156, jul./dez. 2009.

MAGNANI, José Guilherme. **Da periferia ao Centro: Trajetórias de pesquisa em Antropologia Urbana**. São Paulo: Terceiro Nome, 2012.

MAGNANI, José Guilherme. Da periferia ao centro, cá e lá: seguindo trajetos, construindo circuitos. **Anuário Antropológico**, v.38 n.2 | 2013, 53-72, 2013.

MAGNANI, José Guilherme Cantor; SPAGGIARI, Enrico (Org.). **Lazer de perto e de dentro: uma abordagem antropológica**. São Paulo: Edições Sesc, 2018.

MALATESTA, Maria Ermelina B. **Boletim Técnico CET 50: A história dos estudos de bicicleta na CET**. São Paulo: CET, 2012.

MALATESTA, Maria Ermelina B. **A bicicleta nas viagens cotidianas do Município de São Paulo**. Tese (Doutorado na área de Planejamento Urbano e Regional). FAU-USP. São Paulo, 2014.

MALKKI, Liisa. National Geographic: The Rooting of Peoples and the Territorialization of National Identity among Scholars and Refugees. **Cultural Anthropology** 7, no. 1 (1992). P. 24–44.

MALKKI, Liisa. **Purity and Exile: Violence, Memory, and National Cosmology among Hutu Refugees in Tanzania**. Chicago: University of Chicago Press, 1995.

MANTESE, Bruna. Straight Edges e suas relações na cidade. In: MAGNANI, José Guilherme C.; MANTESE, Bruna. **Jovens na Metrópole: etnografias de circuitos de lazer, encontro e sociabilidade**. São Paulo: Editora Terceiro Nome, 2007.

- MAPES, Jeff. **Pedaling Revolution: How Cyclists are Changing American Cities**. Corvallis, OR: Oregon State Press, 2009.
- MARCUS, George E. **Ethnography through thick and thin**. Princeton, N.J.: Princeton University Press, 1998.
- MARQUES, Eduardo (Org.). **As políticas do urbano em São Paulo**. São Paulo: Editora Unesp, 2018.
- MARTINS, J. S. A dialética do método regressivo-progressivo em dois temas brasileiros: cidade e campo. **35ª Reunião Anual da Anpocs MR-17 – Vinte anos sem Henri Lefebvre**, 2011, p. 1-7.
- MARX, Antonio Augusto. **Avenida Paulista: um século de história**. São Paulo: Richard Ellis, sd.
- MEYER, Regina Maria Prosperi; DORA GROSTEIN, Marta; BIDERMAN, Ciro. **São Paulo Metrópole**. São Paulo, Edusp, Imprensa Oficial do Estado de São Paulo, 2004.
- MILLER, Daniel (Org.). **Car Cultures**. BERG: Oxford, 2001.
- MILLER, Daniel. **Trecos, Troços e coisas: Estudos antropológicos sobre a cultura material**. Rio de Janeiro: Zahar, 2013
- MONTERO, Paula. Controvérsias religiosas e esfera pública: repensando as religiões como discurso. **Religião & Sociedade** [online]. 2012, v. 32, n. 1. Acessado 15 Julho 2021.
- MONTEZUMA, Ricardo. Presente y futuro de la movilidad urbana en Bogotá: Retos y realidades. **Bogotá: VEEDURIA DISTRITAL – INJAVIU – EL TIEMPO**, 2000.
- MORAES, Lucas Lopes de. **'Hordas do metal negro': guerra e aliança na cena black metal paulista**. Dissertação (Mestrado em Antropologia Social) - Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2014.
- OLIVEIRA, Rafael Martins. **Impactos da adoção de faixas exclusivas de ônibus: uma análise do caso de São Paulo**. Dissertação (Mestrado em Economia e Desenvolvimento) - Escola Paulista de Política, Economia e Negócios, Universidade Federal de São Paulo, Osasco, 2018.
- PALMEIRA, M. Política e tempo: nota explanatória. In: PEIRANO, M. (Org.). **O dito e o feito: ensaios de antropologia dos rituais**. Rio de Janeiro: Relume-Dumará, 2002.
- PALMEIRA, M.; HEREDIA, B. Os comícios e a política de facções. **Anuário Antropológico**, n. 94, p. 31-94, 1995.
- PEIRANO, Mariza. **A favor da etnografia**. Rio de Janeiro : Relume-Dumará, 1995.
- PEIRANO, Mariza. Etnografia não é método. **Horizontes Antropológicos**, Porto Alegre, ano 20, n. 42, p. 377-391, jul./dez. 2014.

PELZER, Peter. *Bicycling as a Way of Life: A Comparative Case Study of Portland, OR and Amsterdam*. **Paper presented at the 7th Cycling and Society Symposium**, Oxford, England, 2010.

PEREIRA, Alexandre Barbosa. **De rolê pela cidade: os pichadores em São Paulo**. Dissertação (Mestrado em Antropologia) - FFLCH, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2010.

PEREIRA, Alexandre Barbosa. Cidade de riscos: notas etnográficas sobre pixação, adrenalina, morte e memória em São Paulo. **Revista de Antropologia**, [S. l.], v. 56, n. 1, p. 81-110, 2013. DOI: 10.11606/2179-0892.ra.2013.64462. Disponível em: <http://www.revistas.usp.br/ra/article/view/64462>. Acesso em: 5 out. 2020.

PEREIRA, Alexandre Barbosa. Funk ostentação em São Paulo: imaginação, consumo e novas tecnologia da informação e da comunicação. **Revista Estudos Culturais**, [S. l.], v. 1, n. 1, 2014. Disponível em: <https://www.revistas.usp.br/revistaec/article/view/98367>. Acesso em: 9 ago. 2021.

PEREIRA, Alexandre Barbosa. **Um rolê pela cidade de riscos: leituras da pichação em São Paulo**. São Carlos: EduFSCar, 2018.

PORTER, R. **Economics at the Wheel: the costs of cars and drivers**. San Diego Academic Press, 1999.

PUCHER, John; BUEHLER, Ralph (Org.). **City Cycling**. MIT Press, 2012.

PUCHER, John; BUEHLER, Ralph. **Making Cycling Irresistible: Lessons from The Netherlands, Denmark and Germany**. Routledge, 2008.

RAGO, Margareth. A invenção do cotidiano na metrópole: sociabilidade e lazer em São Paulo, 1900-1950. In: Porta, P. (Org.). **História da cidade de São Paulo**. São Paulo: Paz e Terra, 2004. V. 3.

REIS FILHO, Nestor Goulart. **São Paulo e outras cidades: produção social e degradação dos espaços urbanos**. São Paulo: Hucitec, 1994.

REQUENA, Carolina. **O paradigma da fluidez do automóvel: burocracias estatais e mobilidade em São Paulo**. Dissertação (Mestrado em Ciência Política) - Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2015.

REQUENA, Carolina. Paradigma e mudança na mobilidade urbana In: MARQUES, Eduardo (org.). **As políticas do urbano em São Paulo**. São Paulo: Editora Unesp, 2018.

RYOKI, André; ORTELLADO, Pablo. **Estamos Vencendo!: Resistência Global no Brasil**. São Paulo: Conrad Editora do Brasil, 2004, p. 13.

ROLNIK, Raquel; KLINTOWITZ, Danielle. (I)Mobilidade na cidade de São Paulo. **Estud. av.**, São Paulo, v. 25, n. 71, p. 89-108, Apr. 2011.

ROLNIK, R. **A cidade e a lei: legislação, política urbana e territórios na cidade de São Paulo**. São Paulo: Studio Nobel, Fapesp, 1997.



ROSIN, Lucas Bravo; LEITE, Cristiane Kerches da Silva. A bicicleta como resistência: o paradigma rodoviário e o papel do ativismo ciclista no município de São Paulo/SP. **Cad. Metrop.**, São Paulo, v. 21, n. 46, p. 879-902, Dec. 2019.

SANTAELLA, L.; CARDOSO, T. The baffling concept of technical mediation in Bruno Latour. **MATRIZES**, v. 9, n. 1, p. 167-185, 23 jun. 2015.

SASSEN, Saskia. *As cidades na economia mundial*. São Paulo: Studio Nobel, 1998.

SÁVIO, Marco Antônio Cornacini. **A modernidade sobre rodas: tecnologia automotiva, cultura e sociedade**. São Paulo: EDUC, 2002.

SCARINGELLA, Roberto Salvador. A Crise da Mobilidade Urbana em São Paulo. **São Paulo Perspec.**, São Paulo, v. 15, n. 1, p. 55-59, Jan. 2001.

SHELLER, Mimi. **Mobility Justice. The Politics of Movement in an Age of Extremes**. London: Verso, 2018.

SHIBAKI, Viviane Veiga. **Avenida Paulista: da formação à consolidação de um ícone da metrópole de São Paulo**. FFFLCH/USP – Programa de Pós-graduação em Geografia Humana. Dissertação de mestrado. São Paulo: 2007.

SIMMEL, Georg. A metrópole e a vida mental. In: VELHO, Otávio Guilherme (Org.). **O fenômeno urbano**. Rio de Janeiro: Zahar Editores, 1973 [1903].

SINGER, P. I. **Economia Política da Urbanização**. São Paulo: Brasiliense, 1973.

SILVA, Ricardo Barbosa da. **Os motoboys no globo da morte: circulação no espaço e trabalho precário na cidade de São Paulo**. 2009. Dissertação (Mestrado em Geografia Humana) - Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2009.

SILVA, R. S. **Formas Contemporâneas de Ativismo Político: etnografia do Movimento Massa Crítica**. Trabalho de Conclusão de Curso em Ciências Sociais. Universidade Federal do Rio Grande do Sul. Instituto de Filosofia e Ciências Humanas. Departamento de Antropologia. Porto Alegre, 2011.

SILVA, Ricardo Babosa. Motoboys em São Paulo: Gestão da vida nos circuitos da circulação no espaço. **GEographia – Revista do Programa de Pós-graduação em Geografia da Universidade Federal Fluminense**, Rio de Janeiro: v. 12 n. 24 (2010).

SILVA, Fernando Nunes da. Mobilidade urbana: os desafios do futuro. **Cad. Metrop.**, São Paulo, v. 15, n. 30, p. 377-388, Dec. 2013.

SOUZA, Yuri Vasquez. **Quando as rodas conquistam a cidade: cultura, tensões, conflitos e ações na prática do ciclismo em São Paulo**. Dissertação de Mestrado. Programa de Pós-Graduação em História. Pontifícia Universidade Católica de São Paulo, SP, Brasil, 2016, 149p.

SPOSITO, Maria Encarnação Beltrão. Reflexões sobre a natureza da segregação espacial nas cidades contemporâneas. **Revista de Geografia**, Dourados (Associação dos Geógrafos Brasileiros), n. 4, 1996.

STENGERS, Isabelle. A proposição cosmopolítica. **Revista do Instituto de Estudos Brasileiros**, Brasil, n. 69, p. 442-464, abr. 2018.

STRATHERN, Marilyn. **After Nature: English Kinship in the Late Twentieth Century**. Cambridge: Cambridge University Press, 1992.

STRATHERN, Marilyn. **O efeito etnográfico**. São Paulo: Cosac Naify, 2014.

SUZUKI, Júlio César. **A gênese da moderna cidade de São Paulo: uma contribuição da Geografia Urbana na história da cidade**. 2002. 200 p. Tese de Doutorado – Departamento de Geografia da Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da Universidade de São Paulo, São Paulo, 2002.

TORRES, Lilian de Lucca. **Uma cidade dos antropólogos: São Paulo nas dissertações e teses da USP (1960-200)**. 2015. Tese (Doutorado em Antropologia Social) - Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2015.

TURNER, Victor. **O Processo Ritual**. Petrópolis: Vozes, 1974.

URRY, John; SHELLER, Mimi. The City and the Car. **International Journal of Urban and Regional Research**, 24, 2000: 737-757

URRY, John; SHELLER, Mimi. The new mobilities paradigm. **Environment and Planning**, Fevereiro de 2006, volume 38, pages 207 – 226.

URRY, John. **Sociology beyond Societies: mobilities for the twenty-first century**. London: Routledge, 2001.

URRY, John. Inhabiting the Car. **The Sociological Review** 54, no. 1\_suppl (October 2006): 17–31.

URRY, John. **Mobilities**. Malden, MA: Polity, 2007.

URSINI, Marcelo Luiz. **Entre o público e o privado: os espaços francos na Avenida Paulista**. 2004. 99p. Dissertação de mestrado – Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo, São Paulo, 2005.

VALERO, Daniel et al. Waste Collection. In: LETCHER, Trevor; VALLERO, Daniel (Ed.). **Waste**. Academic Press: 2019. P.67-89.

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

VASCONCELLOS, Eduardo Alcântara. **Transporte urbano, espaço e equidade: análise das políticas públicas**. São Paulo: Annablume, 2001.

VASCONCELLOS, Eduardo Alcântara. Urban Change, Mobility and Transport in São Paulo: Three Decades, Three Cities. **Transport Policy**, 12: 91–104, 2005.

VENTURINI, Tommaso. Diving in Magma: How to Explore controversies with Actor-Network Theory. **Public Understanding of Science**. V. 19 (3), 2010.

VIVANCO, Luis Antonio. **Reconsidering the Bicycle: An Anthropological Perspective on a New (Old) Thing**. New York: Routledge, 2013.

VIVEIROS DE CASTRO, Eduardo. A Antropologia Perspectivista e o método da equivocação controlada. **Aceno – Revista de Antropologia do Centro-Oeste**, 5 (10): 247-264, agosto a dezembro de 2018. ISSN: 2358-5587

XAVIER, José Carlos. A nova política de mobilidade urbana no Brasil: uma mudança de paradigma. **Revista dos Transportes Públicos**, São Paulo, n.131, p.59-68, 3º trim. 2006.

XAVIER, Giselle Noceti Ammon. **O desenvolvimento e a inserção da bicicleta na política de mobilidade urbana brasileira**. Tese (Doutorado) – Universidade Federal de Santa Catarina, Centro de Filosofia e Ciências Humanas, Santa Catarina, 2011.

ZANDONADE, Patricia; MORETTI, Ricardo. **O padrão de mobilidade de São Paulo e o pressuposto de desigualdade**. EURE (Santiago), Santiago, v. 38, n. 113, p. 77-97, Janeiro de 2012.

ZUNINO SINGH, Dhan. Ciudades, prácticas y representaciones en movimiento. Notas para un análisis cultural de la movilidad como experiencia urbana. **Tempo soc.**, São Paulo, v. 30, n. 2, p. 35-54, Aug. 2018.

ZMITROWICZ, Witold; BORGHETTI, Geraldo. **Avenidas 1950-2000: 50 anos de planejamento da cidade de São Paulo**. São Paulo: Edusp, 2009.

ZÜGE JUNIOR, Odir. **Cicloativismo paulistano: uma investigação jurídico-fenomenológica**. 2015. Tese (Doutorado em Filosofia e Teoria Geral do Direito) - Faculdade de Direito, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2015.

WILHEIM, Jorge. Mobilidade urbana: um desafio paulistano. **Estud. av.**, São Paulo, v. 27, n. 79, p. 7-26, 2013.

WIRTH, Louis. O urbanismo como modo de vida. In: VELHO, Otávio Guilherme (Org.). **O fenômeno urbano**. Rio de Janeiro: Zahar Editores, 1973 [1903].

WOLFE, Joel. **Autos and Progress. The Brazilian Search for modernity**. Oxford University Press. New York, EUA: 2010.

### **Filmes de documentários**

WHITE, Ted. **Return of the Scorcher**. Documentário. Estados Unidos. Inglês. 28 minutos. 1992.

GERTTEN, Fredrik. **Bike Vs Cars**. Documentário. Suécia. Inglês. Português. Espanhol. 18 de Junho de 2015.

### **Leis, projetos de leis, decretos e demais documentos**

BRASIL. Lei nº 9.503 de 23 de setembro de 1997. Institui o Código de Trânsito Brasileiro. Brasília, 1997. Disponível em [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/leis/19503compilado.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/19503compilado.htm). Acesso em 24/5/2021.

BRASIL. Estatuto das Cidades. Brasília, 2008. Disponível em: <https://www2.senado.leg.br/bdsf/bitstream/handle/id/70317/000070317.pdf>. Acesso em 10/05/2021.

BRASIL. Lei nº 12.587 de 3 de janeiro de 2012. Institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana; revoga dispositivos dos Decretos-Leis nºs 3.326, de 3 de junho de 1941, e 5.405, de 13 de abril de 1943, da Consolidação das Leis do Trabalho (CLT), aprovada pelo Decreto-Lei nº 5.452, de 1º de maio de 1943, e das Leis nºs 5.917, de 10 de setembro de 1973, e 6.261, de 14 de novembro de 1975; e dá outras providências. Brasília, 2012. Disponível em: [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/\\_ato2011-2014/2012/lei/112587.html](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2012/lei/112587.html). Acesso em 24/05/2021.

SÃO PAULO (cidade). Lei Municipal nº 14.266 de 6 de fevereiro de 2007. Dispõe sobre a criação do Sistema Cicloviário no Município de São Paulo e dá outras providências. São Paulo, 2007. Disponível em: <http://legislacao.prefeitura.sp.gov.br/leis/lei-14266-de-6-de-fevereiro-de-2007>. Acesso em 24/05/2021.

SÃO PAULO (cidade). Lei Municipal nº 14.530 de 17 de outubro de 2007. Denomina Praça do Ciclista o espaço livre sem denominação, localizado no canteiro central da Avenida Paulista, entre a Rua da Consolação e a Rua Bela Cintra, e dá outras providências. Disponível em: <http://legislacao.prefeitura.sp.gov.br/leis/lei-14530-de-17-de-outubro-de-2007>. Acesso em 24/05/2021.

SÃO PAULO (cidade). Decreto nº 50.708 de 2 de julho de 2009. Atribui à Secretaria Municipal de Transportes a gestão e a coordenação do Grupo Executivo da Prefeitura do Município de São Paulo para Melhoramentos Cicloviários - Pró-Ciclista. São Paulo, 2009. Disponível em: <http://legislacao.prefeitura.sp.gov.br/leis/decreto-50708-de-2-de-julho-de-2009>. Acesso em 10/05/2021.

SÃO PAULO (cidade). Lei nº 14.530 de 17 de outubro de 2007. Denomina Praça do Ciclista o espaço livre sem denominação, localizado no canteiro central da Avenida Paulista, entre a Rua da Consolação e a Rua Bela Cintra, e dá outras providências. São Paulo, 2007. Disponível em: <http://legislacao.prefeitura.sp.gov.br/leis/lei-14530-de-17-de-outubro-de-2007>. Acesso em 24/05/2021.

SÃO PAULO (cidade). Lei nº 16.050 de 31 de Julho de 2014. Aprova a Política de Desenvolvimento Urbano e o Plano Diretor Estratégico do Município de São Paulo e revoga a Lei nº 13.430/2002. São Paulo, 2016. Disponível em: [https://gestaourbana.prefeitura.sp.gov.br/arquivos/PDE-Suplemento-DOC/PDE\\_SUPLEMENTO-DOC.pdf](https://gestaourbana.prefeitura.sp.gov.br/arquivos/PDE-Suplemento-DOC/PDE_SUPLEMENTO-DOC.pdf). Acesso em 24/05/2021.

SÃO PAULO (cidade). Decreto nº 56.834 de 24 de fevereiro de 2016. Institui o Plano Municipal de Mobilidade Urbana de São Paulo – PlanMob/SP 2015. São Paulo, 2016. Disponível em: <https://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/mobilidade/planmob/index.php?p=212623>. Acesso em 24/05/2021.

SÃO PAULO (cidade). Lei nº 16.738 de 7 de novembro de 2017. Altera a Lei nº 14.266, de 06 de fevereiro de 2007, que dispõe sobre o Sistema Cicloviário do

Município de São Paulo, e dá outras providências. São Paulo, 2017. Disponível em: <http://documentacao.camara.sp.gov.br/iah/fulltext/leis/L16738.pdf>. Acesso em 24/05/2021.

SÃO PAULO (cidade). Projeto de lei 01-0001/2019 do Vereador José Police Neto (PSD) de 15 de março de 2019. Dispõe sobre o Sistema de Micro Mobilidade Compartilhada e seu funcionamento nas vias e logradouros públicos do Município de São Paulo; institui diretrizes para o estímulo ao desenvolvimento de uma Rede Integrada de Micromobilidade e da outras providências. Disponível em: <http://documentacao.saopaulo.sp.leg.br/iah/fulltext/projeto/PL0001-2019.pdf>. Acesso em: 05/10/2019.

SÃO PAULO (cidade). Decreto nº 58.750 de 13 de maio de 2019. Patinetes. Dispõe sobre a regulamentação provisória do serviço de compartilhamento e do uso dos equipamentos de mobilidade individual autopropelidos, patinetes, ciclos e similares elétricos ou não, acionados por plataformas digitais. Disponível em: <http://legislacao.prefeitura.sp.gov.br/leis/decreto-58750-de-13-de-maio-de-2019>. Acesso em 25/05/2021.

SÃO PAULO (cidade). Plano Cicloviário do Município de São Paulo. São Paulo, 2020. Disponível em: [http://www.cetsp.com.br/media/1100812/Plano-Ciclovias%CC%81rio\\_2020.pdf](http://www.cetsp.com.br/media/1100812/Plano-Ciclovias%CC%81rio_2020.pdf). Acesso em 24/05/2021.