

**ODIR ZÜGE JUNIOR**

**Cicloativismo Paulistano: Uma investigação  
Jurídico-fenomenológica**

Tese de Doutorado

Orientador: Professor Associado Liv. Doc. Ari Marcelo Solon

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

**ODIR ZÜGE JUNIOR**

**Cicloativismo Paulistano: Uma investigação  
Jurídico-Fenomenológica**

Tese apresentada à Banca Examinadora do Programa de Pós-Graduação em Direito, da Faculdade de Direito da Universidade de São Paulo, como exigência parcial para a obtenção do Título de Doutor em Direito, na área de concentração 2139 - Filosofia e Teoria Geral do Direito, sob a orientação do Professor Associado Liv. Doc. Ari Marcelo Solon.

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

Züge Junior, Odir

Cicloativismo Paulistano: Uma investigação Jurídico-Fenomenológica / Odir Züge Junior : orientador Ari Marcelo Solon -- São Paulo, 2015.

106 p.

Tese (Doutorado – Programa de Pós-Graduação em Filosofia e Teoria Geral do Direito) – Faculdade de Direito, Universidade de São Paulo, 2015.

1. Movimentos sociais e direito. 2. Cicloativismo. 3. Massa crítica. Solon, Ari Marcelo, orientador. II. Cicloativismo Paulistano: Uma investigação Jurídico-fenomenológica.

## **RESUMO**

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

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

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

## RÉSUMÉ

Odir Züge Junior Militantisme cycliste à São Paulo: une investigation juridico-phénoménologique. 2015. 106 pages. Faculté de Droit, Université de São Paulo, 2015.

Cette thèse décrit un mouvement social qui défend la création de politiques publiques liées à l'usage du vélo comme moyen de transport à São Paulo. Il existe trois associations ainsi qu'un grand nombre de collectifs informels qui après une période de pression des politiques publiques, à travers l'organisation de manifestations comme la masse critique ou "bicicletada", d'actions directes illégales comme l'installation de signalisation dans les rues mais également grâce à des outils légaux, ont réussi à instaurer une communication stable avec les pouvoirs publics. L'implantation de structures cyclables est le fruit de cette lutte cycliste. Conscient de leur importance dans les politiques urbaines, ces différents groupes ne s'arrêtent pas à de petites conquêtes mais au contraire tendent à renforcer leurs positions au sein de la Mairie de São Paulo. Quelque soit leur forme d'action, ils défendent le droit à une vie digne.

**Mots clés:** Mouvements sociaux et de droit, militantisme cycliste, masse critique

## **ABSTRACT**

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

The present thesis describes a social movement that advocates the adoption of public policies in order to promote the use of bicycles as a means of transport in the city of São Paulo. Three associations and numerous informal collectives has been formed, and after a public pressure phase through several forms of protests (ranging from critical masses and / or bike rides, illegal traffic signaling) and making use of speeches founded in the law, it could then establish channels of communication with the government and has obtained the implementation of cycling structure in the city. Yet the Bicycle Activism in São Paulo remains vivid for not understanding it has achieved its goals, so it continues to press the government authorities in different ways with the argument to fight for a dignified life.

**Keywords:** Social Movements and Law. Bicycle Activism. Critical Mass.

## AGRADECIMENTOS

Este trabalho não seria possível sem a generosidade dos ativistas que me concederam atenção além da merecida.

Aos pacientes amigos ciclistas todos, que me municiaram com dados, contaram suas histórias, dividiram suas angústias, e permitiram um longo convívio nas mais diversas situações, ensinando-me muito.

Um especial agradecimento às amigas mulheres que tiveram paciência para expor as especificidades de suas lutas, e sempre souberam acrescentar um pingão de inteligência a mais nas discussões.

Meus agradecimentos também à minha mãe, que me ensinou a andar de bicicleta, e a meu pai, que me ensinou a pedalar, e assim, ambos, municiaram-me com uma ferramenta que me permitiu enxergar o mundo com outros olhos e atingir outros horizontes, pela minhas próprias forças.

*In memoriam*

Carolina Hinojosa Valdez (1982-2004)

Igor Campioni Gabia (1994-2013)

Juliana Ingrid Dias (1978-2012)

## SUMÁRIO

<b>INTRODUÇÃO.....</b>	<b>10</b>
<b>CAPÍTULO I - UMA BREVE DESCRIÇÃO DO MOVIMENTO.....</b>	<b>12</b>
<b>CAPÍTULO II - UMA CARACTERIZAÇÃO DO CICLISTA-ATIVISTA</b>	<b>18</b>
<b>CAPÍTULO III - BREVE HISTÓRICO DO CICLOATIVISMO</b>	
<b>PAULISTANO .....</b>	<b>21</b>
<b>CAPÍTULO IV - AÇÃO: DAS MASSAS CRÍTICAS ÀS ASSOCIAÇÕES</b>	<b>28</b>
<b>CAPÍTULO V - OS CAMINHOS TOMADOS PELOS CICLOATIVISTAS</b>	
<b>NA RELAÇÃO COM O PODER PÚBLICO .....</b>	<b>43</b>
<b>CAPÍTULO VI - A MORTE COMO MOTOR DE UMA AÇÃO POLÍTICA</b>	<b>49</b>
<b>CAPÍTULO VII - A NUDEZ COMO PROTESTO.....</b>	<b>61</b>
<b>CAPÍTULO VIII - UMA NOVA RELAÇÃO COM O PODER PÚBLICO? ..</b>	<b>66</b>
<b>CONCLUSÃO .....</b>	<b>77</b>
<b>REFERÊNCIAS.....</b>	<b>80</b>
<b>ANEXOS.....</b>	<b>87</b>

## INTRODUÇÃO

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

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

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

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

Este trabalho trata dessa descrição: como se articulou um movimento social que atua numa área específica, os transportes urbanos, e como ele passou a utilizar desde ações

midiáticas até pressões políticas passando por ações junto ao aparato jurisdicional, de forma a atingir objetivos na promoção de sua causa, portanto descrevendo tanto suas bandeiras quanto seus métodos e a forma como esses métodos se utilizam do aparato jurídico-legal ou é reprimido por ele.

## CAPÍTULO I - UMA BREVE DESCRIÇÃO DO MOVIMENTO

Ninguém pedala impunemente em São Paulo. Qualquer pessoa que se predisponha a locomover-se por São Paulo usando a bicicleta como veículo rapidamente toma conhecimento do descompasso entre o que é descrito na legislação como condutas prescritas e a realidade efetiva. Esta percepção dá-se, muitas vezes, de forma brutal, pela violência física: o atropelamento, quando não pelos sustos causados pela proximidade perigosa de outros veículos, conduzidos de forma descuidada.

Mas, se a violência ocorre de um lado, de outro uma série de fatores impelem diversas pessoas a, cada vez mais, adotarem essa modalidade de transporte, sejam eles de cunho econômico, ambiental ou mesmo de saúde ou prazer pessoal; mas é fato que eles são fortes o suficiente para que essas pessoas façam essa escolha. E esse dado, a escolha, é que diferenciará o ciclista ativista, o cicloativista, dos componentes de outros movimentos sociais.

É fato que a pessoa encontra-se no mundo numa série de circunstâncias que são alheias à sua vontade. Nasce-se mulher ou homem, nasce-se negro ou branco, não se escolhe a orientação sexual. Todavia, torna-se ciclista. Uma escolha aparentemente banal que pode se transformar num questionamento predominantemente existenciário,<sup>1</sup> mas eventualmente existencial.

O ciclista urbano em São Paulo rapidamente percebe estar em uma situação na qual

---

<sup>1</sup> HEIDEGGER, Martin. *Ser e Tempo*. Tradução, organização, notas prévias e anexos: Fausto Castilho. Campinas: Unicamp, Petrópolis: Vozes, 2013. A distinção entre os termos “existencial” e “existenciário” é feita por Martin Heidegger atribuindo sentidos diferentes a esses questionamentos, conforme explica: “A pergunta pela estrutura da existência visa à exposição do que constitui a existência. Damos o nome de existencialidade à conexão dessas estruturas. Sua analítica não tem o caráter de um entendimento existencial, mas existenciário. A tarefa de uma analítica existenciária do Dasein quanto a sua possibilidade e sua necessidade já está prefigurada na constituição ôntica do Dasein”. (p. 61), o que vale dizer que não se trata de um questionamento acerca da existência em si, uma filosofia da existência, mas das possibilidades inerentes a esse ser humano que se questiona ao reconhecer-se lançado ao mundo.

se vê a “encontrar-se no mundo e com o outro, como entes lançados à morte.”<sup>2</sup>

Percepção essa de estar lançado à morte que é constantemente reavivada, seja pela sucessão de situações de quase sinistro causadas pela forma de dirigir de condutores de veículos automotores, seja pela efetiva morte de algum amigo ou conhecido ou apenas outro ser humano que se encontra em situação existencial semelhante, nas mesmas condições de vida naquela situação em específico ou em situação semelhante.

Esta percepção do outro em situação semelhante é o que motiva as mais diversas manifestações ocorridas a cada morte ou grave “acidente” sofrido por um ciclista qualquer. Há a percepção do outro, e também a sensação de estar sujeito a sofrer exatamente as mesmas dores que o outro sofre,<sup>3</sup> o que permite, se não colocar-se no lugar de outrem, mirar o mesmo horizonte, a mesma utopia.

Sempre lembrando que uma utopia é uma miragem no horizonte, sempre perseguida e nunca alcançada, mas servindo de guia para a jornada adiante.

Todavia, as manifestações que registramos não se resumem a enxameamentos, que é o nome que se pode dar a esses agrupamentos espontâneos de pessoas, organizados horizontalmente por comunicações virais. Logo, derivam essas ações para formas organizadas de pressão sobre o poder público, caracterizando-se como movimentos sociais que exigem

---

<sup>2</sup> MAMAN, Jeannette Antonios. *Fenomenologia Existencial do Direito: crítica do pensamento jurídico brasileiro*. São Paulo: EDIPRO, 2000, p. 83.

<sup>3</sup> Aqui vale relatar o que ocorre logo após o falecimento da bióloga Juliana Ingrid Dias, em 02 de março de 2012, atropelada por um ônibus na Avenida Paulista em São Paulo, enquanto gritava “olha eu aqui!”. Ocorrido o falecimento em torno das 08:40 h daquele dia, minutos depois a notícia divulgava-se entre redes sociais, mas no modo de comunicação privado. Por troca de *e-maile-mails* e mensagens privadas, mensagens para celulares, uma rede de amigos da falecida organizou uma manifestação no mesmo dia que reuniu cerca de 1000 pessoas no local do atropelamento. Houve a preocupação de não revelar o nome da ciclista atropelada, ao menos nas primeiras horas do falecimento, para que sua família, de outra cidade, não viesse a saber do fato pela imprensa, mas por outros canais de comunicação. Registre-se a fala do ativista André Pasqualini à Rádio CBN, em entrevista ao vivo, já sabendo que sua amiga havia sido morta, mas com voz embargada afirmando, sob pergunta, que não conhecia a ciclista atropelada, por saber que a família ainda não havia sido comunicada. Sabemos destes fatos por termos participado desta rede de comunicação e termos participado da manifestação ocorrida no mesmo dia 02 de março de 2012, à noite, sob intensa precipitação de chuva no local onde a manifestação ocorria, nesse caso, a Avenida Paulista, em São Paulo.

políticas específicas em torno da aplicação de legislação já existente.<sup>4</sup> E é esse fator que caracterizará esse movimento por ações de seus componentes mergulhando no sistema jurídico, ora sendo autuados por atos considerados ilícitos,<sup>5</sup> ora interferindo em estruturas já existentes, pressionando por cumprimento de legislações que já consagram direitos que, todavia, não se efetivam pelos mais diversos motivos, ou os efetivam apenas parcialmente.

“O cicloativismo é a doença infantil do urbanismo,”<sup>6</sup> parodiou o jornalista Thiago Benicchio, ex-presidente da Associação dos Ciclistas Urbanos de São Paulo - Ciclocidade, em uma rede social há cerca de dois anos e meio. De fato, o cicloativismo paulistano deve ser visto como um dos aspectos das lutas pelo direito à cidade, no que tange à mobilidade que é fortemente impactada pela forma como se deu a ocupação urbana de São Paulo.

A percepção de haver “algo errado” na forma com que a cidade foi ocupada é constante entre os que nela pedalam cotidianamente, usando a bicicleta como transporte. Por ser a bicicleta um veículo cuja força motriz é a do corpo humano, essencialmente mais fraco que motores mecânicos ou elétricos, o gasto energético maior ou menor no deslocar-se impõe uma leitura dos caminhos trilhados que não leva em conta apenas a distância, mas sobretudo o relevo, sendo este mais importante que a distância, no mais das vezes, no sopesamento das escolhas dos caminhos a serem percorridos. Ao procurar outros caminhos, o ciclista urbano rapidamente descobre as vias mais antigas e as vias erigidas sobre o leito ou nas margens de rios, que possuem por característica relevo mais suave em detrimento de outras resultantes de arruamento mais recente.

A cidade de São Paulo, de fato, teve uma ocupação caótica em sua história, sem um efetivo planejamento do todo a ser ocupado. E esse caos implicou na abertura de vias mais

---

<sup>4</sup> Aqui, notar que não se tratam de manifestações pleiteando novos direitos, mas pelo cumprimento de legislação já existente e raramente aplicada pelo poder público, portanto, não se trata de lutar por novos direitos, mas consolidar direitos já previstos na legislação.

<sup>5</sup> Aqui nos referimos a atos políticos como pintar sinalização de trânsito nas vias, por exemplo, sem autorização do poder público. Teremos mais a frente um capítulo inteiro tratando desses fatos.

<sup>6</sup> Paródia sobre o título do livro de W. I. Lenin, *O esquerdismo: doença infantil do comunismo*, publicado originalmente em 1920.

recentes, ou seja, no século XX, principalmente em sua segunda metade, que não respeitam curvas de nível nas elevações, possuindo planos inclinados acentuados (não raro chamados de “paredes” pelos ciclistas), alguns difíceis de serem percorridos até por veículos automotores. Por outro lado, nas últimas décadas, fundos de vales, margens e leitos de rios foram ocupados por grandes avenidas. Sendo mais planos, esses locais acabam sendo escolhidos pelos ciclistas como caminhos preferenciais a serem percorridos, mas os coloca em situação de potencial conflito com usuários de outros veículos, principalmente os motorizados, pois, no mais das vezes, nos fundos de vales temos grandes avenidas, com muitas pistas e tendo a característica de serem vias arteriais,<sup>7</sup> portanto com limites de velocidade maiores para veículos automotores.

No decorrer da pesquisa, já pudemos perceber que em poucos meses de uso da bicicleta como transporte, é comum que o ciclista comece a questionar a forma como a cidade é organizada, ou melhor, como tem sido ocupada no decorrer de sua história. Esse questionamento se dá não apenas pelas manifestações individuais em redes sociais, mas na participação de atos, manifestações públicas, no peticionamento ao poder público (baseado no direito de petição constante na Constituição Federal, em seu artigo 5º, inciso XXXIV), na participação de audiências públicas etc, além de encontros para discussão, troca de informações, ideias, soluções, experiências. O ciclista assume, portanto, uma postura de ação diante da realidade na qual está inserido, passa de alguma forma a agir na defesa dessa sua forma de inserir-se no mundo.

Pudemos notar que se articulou um movimento social pelo agrupamento e organização dessas pessoas em torno de ações comuns e de bandeiras comuns. Movimento social esse que, no mais das vezes, organiza-se horizontalmente, mas sem prescindir de eventuais estruturas verticalizadas. Estruturas essas que, por sua vez, não são capazes de

---

<sup>7</sup> O artigo 60 do Código de Trânsito Brasileiro (lei 9.503, de 23 de setembro de 1997) determina o limite máximo de 60 quilômetros por hora de velocidade em vias arteriais, salvo sinalização em contrário e indicando limite abaixo. A 60 km/h um veículo percorre, a cada segundo, cerca de 16,67 metros, portanto havendo pouco tempo de reação no caso de imprevistos, que tanto podem ser fatos inesperados, como um pedestre atravessando inadvertidamente a via, como também aqueles decorrentes do fato de não perceber um outro veículo a não ser quando esteja muito mais próximo, não havendo tempo hábil para reações corretas quando o imprevisto ocorre muito próximo ao veículo em questão.

“domesticar” o movimento, não tendo legitimidade para representar todos os seus participantes, não sendo aparentadas, portanto, com partidos e/ou sindicatos, portanto tendo uma ação política diversa daquela dos partidos e sindicatos.

Neste aspecto, o movimento está caracterizado por não haver uma centralidade de decisões, e pelo uso amplo de redes de comunicação, seja para a coordenação de ações, seja servindo de espaço para a ocorrência de conflitos de ideias e posições, o que acaba proporcionando afirmações de identidades, e não apenas para isso, mas também para acúmulo de informações acerca do que podemos chamar de cultura da bicicleta.

Este segundo fator é importante, pois marca a existência de um diálogo, mesmo que agressivo e assimétrico, entre interlocutores que não necessariamente estejam visando chegar a uma conclusão comum. Mas, não havendo uma “autoridade” interna ao grupo, não há “juiz” para dirimir esses conflitos, que são superados no mais das vezes pela autocomposição dos conflitantes, e nunca de forma violenta.

Fator esse que merece uma melhor análise: eventuais conflitos internos aos grupos surgidos a partir de pontos de vista diversos costumam ser superados pela percepção do ponto de vista alheio, portanto do ponto de partida da fala conflitante. Hoje, dada a multiplicidade de meios tecnológicos de captura de imagens e sons, tem se tornado mais fácil descrever situações vividas a partir de imagens e sons captados e utilizar-se destas descrições para argumentar no sentido de convencer os coparticipantes do movimento acerca de determinados aspectos em discussão.<sup>8</sup>

Um movimento que se organiza dessa forma horizontalizada e descentralizada, há

---

<sup>8</sup> Um exemplo pode-se perceber analisando-se a “questão das pontes”, que trata da segurança da travessia de pedestres e ciclistas sobre as cerca de 260 pontes e viadutos existentes em São Paulo, principalmente as pontes sobre as Avenidas Marginais. Nessa discussão, ciclistas que moram fora do centro expandiram convenceram outros cicloativistas acerca da importância da questão por meio de repetidas falas e gravações de imagens diversas sendo constantemente divulgadas nas redes sociais acerca dos perigos enfrentados nas travessias. A questão apurou inclusive a responsabilidade legal acerca da manutenção destas pontes, que durante anos foi de competência do Departamento Estadual de Estrada de Rodagem, DER, e apenas recentemente essa competência foi transferida à Municipalidade de São Paulo.

mais de 10 anos, e tem conseguido impor ao poder público uma série de pautas<sup>9</sup> relativas à administração pública nesses anos não pode ser ignorado. Mas merece ser estudado, dado o fato que soube, como poucos, articular um discurso que de certa forma tornou-se hegemônico na administração municipal no que tange à gestão de trânsito, sabendo, assim, esse movimento, articular falas que souberem convencer a administração pública acerca de suas bandeiras.

---

<sup>9</sup> Cite-se, a título de exemplo, a carta-compromisso firmada pelos 5 principais candidatos ao cargo de prefeito nas eleições municipais de São Paulo, em 2012, carta essa redigida por duas associações, o Instituto Ciclo-BR e a Associação Ciclocidade, e que hoje é objeto de cobranças por parte de ciclistas, sobre as promessas feitas pelo prefeito eleito, em linhas gerais semelhante ao do seu oponente no segundo turno da eleição de 2012.

## CAPÍTULO II - UMA CARACTERIZAÇÃO DO CICLISTA-ATIVISTA

Existe uma distância grande entre conduzir uma bicicleta em um parque e pedalar no trânsito em meio a outros veículos, no mais das vezes, automotores e mais pesados, dotados de maior massa, compondo o tráfego ordinário das ruas e avenidas da cidade de São Paulo. Na primeira situação o que se tem é o prazer da atividade física. Na segunda situação, o risco de sofrer um sinistro no trânsito salta aos olhos, mesmo que mínimo em determinadas situações.

O ciclista não se encontra numa situação em que se sinta protegido por artefatos que o circundem, como a sensação de proteção que se tem por estar em um automóvel (onde há um habitáculo separado do mundo exterior) ou trajar uma vestimenta que o protege, como acontece com os motociclistas. O ciclista tem, num primeiro momento, a mesma sensação que tem o pedestre ao adentrar a via onde veículos automotores trafegam: estar desprotegido entre veículos automotores, não raro pesando mais de uma tonelada.<sup>10</sup> Mas o pedestre o faz apenas para atravessar essa via, retornando ao seu espaço territorializado, a calçada, ordinariamente interdita aos veículos automotores, que apenas a adentram sob situações especiais. Já o ciclista está na via, na pista de rolamento por onde trafegam outros veículos motorizados e com potencial ofensivo muito maior, dividindo esse espaço com veículos com massa muito superior àquela resultante do acréscimo da massa da bicicleta ao corpo do ciclista.

A sensação de desproteção é evidente, mas mesmo assim se realizam estimadas 600 mil viagens diárias em bicicleta no Município de São Paulo.<sup>11</sup> Ou seja, inobstante um risco

---

<sup>10</sup> Um automóvel comum costuma pesar pouco mais de uma tonelada.

<sup>11</sup> A pesquisa origem-destino realizada pela Companhia do Metropolitano de São Paulo - Metrô, em dados de 2007, aponta o uso de 304 mil viagens diárias por bicicleta, mas apura apenas as viagens de quem combina o uso da bicicleta com outro modal, ônibus ou trem. Afirmar que apenas mais um terço empreenda viagens sem conjugar com outro modal é até uma estimativa conservadora, pois grande parte dos usuários de bicicleta não conjugam o seu uso com outro modal, e contagens empreendidas por entidades de ciclistas em pontos específicos chegam a números superiores a um milhar apenas na via onde se deu a contagem e em horários específicos, ignorando o grande número de usuários noturnos, composto por trabalhadores que não têm acesso ao transporte público durante as madrugadas (pesquisa disponível em 03 de julho de 2014). Já a pesquisa realizada pelo Instituto Brasileiro de Opinião Pública e Estatística - Ibope, em 2014, a pedido da Rede Nossa São Paulo, aponta a realização de 600 mil viagens diárias em bicicleta no município de São Paulo (pesquisa disponível em 30 de

evidente, pedala-se, e não pouco, mas não sem olvidar esse risco nem se ressentir da ausência de estruturas viárias específicas para a bicicleta que nem de longe existem, ou poderão existir, em todas as vias da cidade abertas à circulação de veículos automotores.

Aqui importante notar que o Município de São Paulo tem cerca de 17 mil quilômetros de vias e nem 2% destas possuem estruturas adequadas e exclusivas para ciclistas,<sup>12</sup> sejam elas ciclovias ou ciclofaixas.

Ora, o risco percebido faz saltar aos olhos essa deficiência estrutural viária da cidade de São Paulo. Acrescente-se a ela a percepção de que não se cobra dos demais condutores que respeitem as normas do Código de Trânsito Brasileiro que exigem uma conduta ao dirigir veículos automotores de modo a não oferecer risco a ciclistas, ou se exige de forma não muito eficiente essa conduta.

Normas como a constante do artigo 201 do Código de Trânsito Brasileiro<sup>13</sup> são constantemente desrespeitadas, sem que haja efetiva fiscalização, tendo já o poder público declarado ser impossível exigir cumprimento dessas condutas. Acerca da não-fiscalização do cumprimento do artigo 201 do Código de Trânsito Brasileiro trataremos mais adiante, em capítulo separado.

Esta percepção acerca da ausência de estruturas viárias específicas em quantidade suficiente para se trafegar em bicicleta em segurança e o descaso dos agentes do estado para com o cumprimento da legislação protetiva enseja a atuação de parcela desses ciclistas no sentido de alterar essa realidade. Esse é o motor do movimento social que ora descrevemos.

Esse salto de uma postura que se reduz ao mero usufruir da cidade, das suas vias, para

---

setembro de 2014).

<sup>12</sup> Dado informado pelo Secretário de Transportes em exercício em 2014, Sr. Jilmar Tatto, em reunião havida em 23 de setembro de 2014, na sede da Companhia de Engenharia de Tráfego - CET, à Rua Barão de Itapetininga, 18, São Paulo - SP. Estivemos presentes à reunião com os Secretários de Transportes, Saúde, Educação, Verde e Meio Ambiente, e Esportes.

<sup>13</sup> Código de Trânsito Brasileiro, Art. 201. Deixar de guardar a distância lateral de um metro e cinquenta centímetros ao passar ou ultrapassar bicicleta: Infração média; Penalidade - multa.

uma postura atuante no sentido de pressionar o poder público acerca do cumprimento de normas jurídicas positivadas se dá justamente em razão da angústia sentida em razão da percepção de uma possibilidade de morte - no mais das vezes supervalorizada, mas forte o suficiente para motivar ações que levam alguns cidadãos a procurar ajuda alheia. É o momento do aglutinamento de indivíduos movidos por uma situação comum, de percepção de risco comum, compartilhado, em razão de uma escolha, em tese legítima perante a lei, uma vez que a possibilidade do uso da bicicleta como meio de transporte está prevista no Código de Trânsito Brasileiro.

Assim se dão as gêneses dos diversos grupos que atuam e têm atuado há anos na defesa dos direitos de ciclistas a trafegar pela cidade, que vêm a constituir uma forma de ativismo em torno dos direitos de trânsito sendo que, no caso do cicloativismo, trata-se muito mais de uma luta pela efetivação destes direitos do que do reconhecimento da existência deles. Todavia, este ponto específico será analisado mais adiante, na forma como se percebe a existência de legislação que não é aplicada pelo poder público.

Ressalte-se que esses grupos atuantes podem ser classificados de duas formas: os grupos institucionalizados, formalizados, tomando forma associativa e constituindo personalidade jurídica, e grupos não institucionalizados, horizontalizados, e que prescindem de personalidade jurídica, denominados coletivos, com fluidez de membros, mas essenciais para determinadas ações, conforme veremos adiante.

### **CAPÍTULO III - BREVE HISTÓRICO DO CICLOATIVISMO PAULISTANO**

A história da ocupação urbana de São Paulo pode ser lida nas formas assumidas pelo arruamento nos diversos bairros da cidade. Bairros de ocupação muito antiga possuem diversas ruas e avenidas mais estreitas que, todavia, observam curvas de nível, seja situadas a meia altura, a salvo de inundações, seja com suaves e curvos aclives e declives, em razão do arruamento ter sido feito em tempos imemoriais mas de forma a permitir o trânsito de veículos de tração animal.

Pode-se perceber isso no arruamento do triângulo central do centro histórico da cidade, cujos vértices são as igrejas de São Francisco, São Bento e Nossa Senhora do Carmo, onde as ruas, hoje transformadas em calçadas, ocupam uma área relativamente plana, e não necessariamente possuem traçados retilíneos.

Da mesma forma, diversas avenidas e estradas antigas seguem curvas de nível e possuem ascensões e descensos suaves em seus trajetos, justamente para permitir o trânsito de veículos de tração animal. Um exemplo, na região norte de São Paulo, é a Avenida Maria Amália Lopes de Azevedo, que liga a estrada de Santa Inês na região onde se situa o atual Parque Alberto Löfgren, antigo Horto Florestal, à região do bairro do Jaçanã, a caminho de Guarulhos. Situando-se em um vale, essa avenida sinuosa segue ao longo do antigo brejo e hoje bairro do Tremembé<sup>14</sup>, de onde parte um córrego do mesmo nome, e segue ao lado do seu curso, costeando morros, mantendo um trajeto relativamente plano e que nunca tem seu curso coberto por águas, mesmo quando ocorrem alagamentos causados por chuvas na região.

Outro exemplo constitui-se na hoje denominada Rua Vergueiro, trecho variante de um dos “Caminhos do Mar”, sendo o trecho paulistano final da hoje denominada estrada SP-148,

---

<sup>14</sup>Tremembé: “brejo grande” em tupi.

conhecida como “Estrada Velha de Santos”. A Rua Vergueiro, em seu trecho paulistano, é sinuosa de modo a passar pelo Riacho do Ipiranga e seu vale, hoje com traçado retilíneo acompanhando a Avenida Douro Ricardo Jafet. A Rua Vergueiro, embora passe por dois trechos de altos espigões no relevo da Capital de São Paulo, passa por esse vale do Riacho do Ipiranga sem ter nenhum trecho de elevação acentuada, pois seu traçado remonta ao século XIX e, portanto, à chegada dos veículos automotores. Sendo via, no início, percorrida a pé ou à tração animal, não poderia ter aclives ou declives acentuados, sob pena de não serem transpostos.

Posteriormente se fez a expansão das áreas de ocupação na Cidade de São Paulo por meio de loteamentos, tais como no início do século XX (Avenida Paulista e seu entorno, bairros do Pacaembu, Perdizes, Sumaré, Campos Elísios e outros exemplos que podem ser citados) que seguiram determinados padrões de arruamento, ora seguindo curvas de nível (percebe-se isso facilmente no arruamento do bairro do Pacaembu), ora segundo padrões europeus de arruamento (como nos Campos Elísios) e, por fim, a ocupação desordenada da segunda metade do século XX, onde o arruamento era feito pelos ocupantes ou mesmo loteadores ilegais, sendo muitas das construções legalizadas por sucessivas anistias, ações de usucapião etc, como aconteceu em boa parte da zona leste da Cidade de São Paulo.<sup>15</sup>

Esse arruamento desordenado de ocupações e loteamentos ilegais não raro seguiram um padrão de grade que permite, em terrenos planos, a maior ocupação possível do solo por lotes de tamanho regular, todavia, em terrenos cujo relevo se encontra encrespado pela presença de colinas e morros, desrespeita os graus de inclinação das vias que sejam confortáveis ou possíveis para veículos de tração animal ou humana. Mas é muito comum em antigos e montanhosos bairros operários ou de baixa renda, como muitos dos bairros da região norte de São Paulo, além do Rio Tietê, e mesmo em bairros mais centrais, como a Vila Madalena. São sempre bairros com diversas vias com graus de inclinação às vezes difíceis de serem vencidos até por veículos automotores.

---

<sup>15</sup> Em 1990, cerca de 65% da população de São Paulo residia sob alguma forma de conflito com a legislação existente. Cf ROLNIK, Raquel; SOMEKH, Nádia; KOWARICK, Lúcio (orgs). *São Paulo: crise e mudança*. São Paulo: Braziliense, 1990, p. 90. É de se notar que grande parte dos imóveis situados na Zona Leste de São Paulo teve sua regularização ocorrida pela via da usucapião, ação que permite um registro originário da propriedade.

Em paralelo ao inchaço populacional da cidade na segunda metade do século XX,<sup>16</sup> temos a implantação da indústria automobilística no país, mais especificamente a partir da década de 50 do século XX, com o governo de Juscelino Kubistchek de Oliveira.<sup>17</sup> Progressivamente, o transporte público perde espaço para o transporte individual,<sup>18</sup> sendo que entre 1958 e 1970 a frota de automóveis na capital cresce 1200%,<sup>19</sup> com os investimentos em transporte de massa acompanhando cada vez menos o crescimento populacional<sup>20</sup> e a expansão da marcha urbana.

A precariedade nos transportes públicos, aliada ao incentivo à compra de automóveis,<sup>21</sup> instalou no imaginário social o sonho do carro próprio. E, claro, por uma questão de física, de ocupação de espaço viário, o sonho a se realizar virou o pesadelo diário do cidadão paulistano, uma vez que a relação entre o uso do automóvel e a ocupação do solo trata-se de uma questão de cálculo de área ocupada, não se permitindo a mágica de fazer com que mais de um veículo ocupe o mesmo espaço. Sucessivos recordes de congestionamento são registrados, principalmente nos horários de pico quando a média horária de deslocamento é extremamente baixa, gerando custos altos, calculados pela Fundação Getúlio Vargas em pelo menos 50 bilhões de reais ao ano.<sup>22</sup>

É nesse contexto de uma cidade com uma ocupação urbana que progressivamente afasta a moradia do cidadão de seu local de trabalho e que possui uma estrutura de trânsito que

---

<sup>16</sup> Segundo ciclo de inchaço populacional, o primeiro ocorrido no final do século XIX e começo do século XX, com a chegada massiva de imigrantes.

<sup>17</sup> Juscelino Kubistchek de Oliveira (1902-1976) foi Presidente da República de 1956 a 1961, com um governo marcado por uma forte industrialização da economia do país, inclusive com a instalação de indústrias automobilísticas no Brasil.

<sup>18</sup> O sistema de trens foi sucateado, quando não raro desativado, como a linha norte, com ramais para o Jaçanã e o Horto Florestal. O “Trenzinho da Cantareira” funcionou até 1965, p. ex.

<sup>19</sup> MEYER, Regina P. O carro e a Revolução Urbana e Econômica de São Paulo. In CARUSO, Raimundo C. *O automóvel: O Planejamento Urbano e a Crise das Cidades*. Florianópolis: Oficina, 2010, p. 137.

<sup>20</sup> É notória a percepção generalizada de que o Metrô paulistano é raquítico, desproporcional à cidade, para darmos apenas um exemplo notório, que dispensa demonstração.

<sup>21</sup> Não nos referimos apenas às recentes políticas de redução de tributação sobre a venda de veículos novos, mas também às políticas do chamado “milagre econômico” do período ditatorial, entre outros, principalmente as políticas de incentivo à indústria que desenvolveram polos industriais no ABC paulista, fortemente marcado pela intensa presença de toda a cadeia de produção da indústria automobilística e por isso mesmo berço do sindicalismo que deu origem à fundação do Partido dos Trabalhadores.

<sup>22</sup> O ESTADO DE SÃO PAULO. Disponível em <<http://sao-paulo.estadao.com.br/noticias/geral/transito-de-sp-ja-causa-perdas-de-r-50-bi-por-ano-imp-965157>>. Acesso em 15 de setembro de 2014.

privilegia os veículos automotores<sup>23</sup> que surge progressivamente um movimento de defesa do uso seguro da bicicleta como modal de transporte, já disseminado entre as classes baixas.

É esse uso da bicicleta, disseminado entre as classes baixas das cidades do país desde os anos 60, que emerge como alternativa para a classe média. Mas essa emergência só ocorre recentemente. Até a metade dos anos 80 a bicicleta era vista pela classe média apenas como brinquedo infantil<sup>24</sup> e veículo de adultos pobres. Quando muito era usada por membros da classe média em passeios.

Mas na segunda metade da década de 80, por ação de Renata Falzoni<sup>25</sup> e Arturo Alcorta,<sup>26</sup> chegam as *mountain-bikes*<sup>27</sup> no Brasil. Estas duas pessoas organizaram eventos em Campos do Jordão divulgando o modelo, e logo há uma espécie de moda entre a classe média: comprar essas bicicletas, divertir-se nos finais de semana fora de São Paulo e durante a semana usá-la na cidade em passeios noturnos em grupos grandes. Estas pessoas tornarão-se a primeira geração de cicloativistas paulistanos que se possa reconhecer.<sup>28</sup>

É de se notar, no final dos anos 80 e início dos anos 90, as primeiras manifestações em favor do uso da bicicleta na cidade de São Paulo. Algumas passeatas ciclísticas, e mesmo o recurso à via institucional: Renata Falzoni candidatou-se pelo PSDB à Câmara Municipal em 1996, não logrando eleger-se, mas atingindo quase 9 mil votos.<sup>29</sup>

Em 1998, Renata Falzoni, Milton Gouvea Franco, Antonio Olinto, Adyr de Lima,

---

<sup>23</sup> Um exemplo visível aos olhos está nas diversas pontes sobre as Avenidas Marginais de São Paulo. Dotadas de alça de acesso rápido que ligam essas pontes e as Avenidas Marginais, não possuem ainda faixas de pedestres e/ou semáforo que deem segurança na sua travessia por não motorizados em geral.

<sup>24</sup> Carros sofrem incidência de IPI com alíquota de 3,5% (quando não há programas de isenção) e bicicletas produzidas fora da Zona Franca de Manaus sofrem a incidência do mesmo tributo com alíquota de 10%.

<sup>25</sup> Arquiteta-urbanista e jornalista.

<sup>26</sup> Artista plástico e educador.

<sup>27</sup> Um tipo de bicicleta mais resistente, dotada de inúmeras marchas que permitem a superação de aclimes acentuados, originalmente pensada para o uso fora de estrada mas que se revelou muito adequada às vias urbanas brasileiras, notórias pela baixa qualidade geral de calçamento.

<sup>28</sup> Dados informados por Renata Falzoni, em diversas entrevistas realizadas.

<sup>29</sup> Renata Falzoni concedeu-nos diversas entrevistas nas quais citou esses atos, assim como os cita em uma publicação na *internet*, de 29 de agosto de 2013, disponível em <[http://espn.uol.com.br/noticia/352299\\_bicicleta-brasil-pedalar-e-um-direito-bike-e-legal](http://espn.uol.com.br/noticia/352299_bicicleta-brasil-pedalar-e-um-direito-bike-e-legal)>, acesso em 02 de agosto de 2014.

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 recém-editado 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.

Ao mesmo tempo, a partir da segunda metade dos anos 90, com a progressiva disseminação do acesso à *internet*, surge um outro grupo de usuários de bicicleta de classe média em São Paulo: jovens do ensino médio e universitários, com acesso à informação, não raro com conhecimentos no mínimo instrumentais de inglês, com facilidade para adquirir bicicletas cujo preço tem baixado ao longo dos anos e não raro ligados a movimentos de contestação, às lutas anticapitalistas.

Estes jovens é que virão, no início dos anos 2000, realizar as primeiras bicicletadas e/ou massas críticas, conforme se descreverá adiante.<sup>30</sup>

O acesso à *internet* permite a formação de redes de comunicação, inicialmente por listas de correio eletrônico<sup>31</sup> e posteriormente pelas redes sociais. Redes essas cada vez mais constantes, amplas e horizontalizadas, embora fluidas, fragmentárias. Nessa época começam as trocas de informação acerca do que ocorre em outros países. Se antes conhecer um aspecto da realidade de uma cidade europeia dependia de visitá-la, com o acesso à *internet* as informações circulam entre pessoas que estão geograficamente distantes, mas a troca de informações ocorre em tempo real, permitindo o diálogo, além de tão somente ler o texto alheio.

---

<sup>30</sup> Aqui, importante notar o uso da palavra “bicicletada” no sentido de caracterizar uma manifestação sobre bicicletas, em 2001, numa *Bicicletada contra o G8*. Cópia de um cartaz chamando para o protesto pode ser vista em: RYOKI, André; ORTELLADO, Pablo. *Estamos vencendo!:* resistência global no Brasil. São Paulo: Conrad Editora do Brasil, 2004, p. 153.

<sup>31</sup> Importante citar a existência da lista de correio eletrônico *Bikeonelist*, hospedada pelo site Yahoo, existente desde 21 de novembro de 1998, podendo ser acessada em <<https://br.groups.yahoo.com/neo/groups/bike/info>>, último acesso em 21 de outubro de 2014.

Começa o contato com ativistas com lutas semelhantes em outros locais do mundo, onde os problemas de mobilidade apresentam-se de forma muito semelhante. Mas, se os problemas de mobilidade se assemelham nas grandes cidades do mundo, o mesmo não se pode dizer dos ordenamentos jurídicos aplicáveis a cada cidade e a cada país, onde cada cidade possui a sua própria história e, portanto, as possibilidades de cada ser humano se apresentam de forma diferente.

Nesse momento, em junho de 2002,<sup>32</sup> 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.

Aqui é importante citar a presença de vários ativistas com formação em Comunicação Social, Arquitetura e Urbanismo, Engenharia etc,<sup>33</sup> de modo a haver um conhecimento compartilhado acerca de como, onde e quando agir. 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.

Nesse aspecto, é preciso citar que o diálogo com o poder público ainda é conflituoso, uma vez que muitas das ações constituem-se em alterar a sinalização viária de determinados pontos da cidade, acrescentando sinalização antes inexistente e não instalada pelo poder público, por exemplo.<sup>34</sup> Ou então constitui-se em manifestações nas mais diversas

---

<sup>32</sup>Esta primeira bicicletada realizou-se num sábado, pela manhã dia 29 de junho de 2002, com a presença de 12 ciclistas, mas também comparecendo ao local uma viatura da Polícia Militar, uma viatura da Companhia de Engenharia de Tráfego e uma equipe da Rede Globo de Televisão, não sendo nenhuma dessas entidades avisada da realização da bicicletada, o que revela o monitoramento das comunicações em rede por essas entidades.

<sup>33</sup> Contamos, numa bicicletada em fevereiro de 2004, a presença de quatro jornalistas, três arquitetos e dois advogados, entre tantos outros de que não pudemos descobrir suas profissões.

<sup>34</sup> Essa ação é denominada pelos ciclistas de “pintura de bicicletinhas” e constitui-se em pintar em branco sobre o asfalto, símbolo no formato de bicicleta e semelhante ao da sinalização oficial, no sentido de alertar motoristas para a presença de ciclistas na região.

oportunidades, tais como audiências públicas, eventos oficiais, inaugurações etc, sempre indagando e pressionando pela tomada de medidas do poder público na construção de estrutura viária específica para ciclistas.

Mas, sobretudo, o ambiente de articulação das ações, em razão do encontro físico, presencial, entre os diversos ativistas, é o proporcionado pelas massas críticas, também chamadas de bicicletadas.

Ocorrendo mensalmente e, no caso de São Paulo, saindo da hoje denominada Praça do Ciclista, localizada no encontro da Avenida Paulista com a Rua da Consolação, tornaram-se ambientes para interação entre os ciclistas, para troca de ideias e informações, panfletos e publicações. Durante as bicicletadas algumas ações ocorriam e ainda ocorrem eventualmente, tais como a pintura de sinalização não-oficial no asfalto de diversas ruas, entre outras. Mas serão essas manifestações tratadas em outro capítulo.

## CAPÍTULO IV - AÇÃO: DAS MASSAS CRÍTICAS ÀS ASSOCIAÇÕES

Massas críticas ou bicicletadas são a forma de se denominar aquilo que é muitas vezes definido como uma “coincidência organizada”<sup>35</sup> na qual ciclistas se encontram num certo ponto da cidade e dali saem em grupo pela cidade. Ocorrem em São Paulo e em diversas outras cidades ao redor do mundo, habitualmente nas últimas sextas-feiras de cada mês.<sup>36</sup>

Tem em comum a ausência de roteiro previamente delimitado e de líderes que orientem os caminhos ou o passeio, não havendo assim responsáveis por essas ocorrências que ora parecem manifestações políticas, ora parecem festas itinerantes sobre bicicletas. São constantes os cantos durante o passeio, bem como palavras de ordem gritadas em conjunto.<sup>37</sup>

Seu tamanho varia de dez a quinhentas pessoas em bicicleta, sendo que algumas edições especiais em São Paulo superaram um mil participantes.<sup>38</sup> Essas massas com maior presença de ciclistas normalmente acontecem nos meses de férias escolares, indicando a presença massiva de estudantes nessas ocorrências.

Sua aparente falta de organização e de lideranças tem por função não atribuir a alguém responsabilidade jurídica em razão da ocorrência do evento ou de fatos que, durante o evento, possam configurar qualquer forma de ilícito, além obviamente do real e direto participante do referido ato.

Surgiram em 1994, em San Francisco, California, E.U.A., a partir da observação de

---

<sup>35</sup> “Coincidência organizada” é um termo de uso corrente entre ciclistas participantes das massas críticas para defini-las. A origem do termo é desconhecida

<sup>36</sup> Informação essa apurada diretamente, na medida em que participamos de diversas edições, desde junho de 2002, e pudemos observar diversas edições em que os ciclistas, se restritos a uma faixa apenas da Avenida Paulista, formavam uma fila de mais de um quilômetro de comprimento e, quando ocupando mais faixas, puderam várias vezes ocupar todas as faixas da Avenida Paulista tendo a coluna de ciclistas mais de 300 (trezentos) metros de comprimento

<sup>37</sup> RYOKI, André; ORTELLADO, Pablo. *Estamos Vencendo!* Resistência Global no Brasil. São Paulo: Conrad Editora do Brasil, 2004, p. 13.

<sup>38</sup> Op. Cit. p. 140

um ativista americano, Chris Carlsson, acerca da forma como ciclistas chineses atravessavam grandes cruzamentos nas vias chinesas: pelo acúmulo de ciclistas numa massa que em certo momento, dado o grande número de pessoas, forçava a passagem por entre veículos muito mais pesados.

Se a partir de 1994 surgem dessa forma nos E.U.A., aparecem no Brasil apenas em 2002, a partir dum contexto completamente diferente.

Os anos de 2000 a 2002 são marcados por diversas manifestações na Avenida Paulista, em São Paulo, um dos centros financeiros da cidade e à época com o Consulado Americano situado em ruas próximas a essa mesma avenida.

Essas manifestações pertenciam ao contexto dos diversos atos do Movimento Antiglobalização que se desdobravam em protestos, marchas e atos em diversas cidades do planeta, tendo como bandeiras aquelas que à época eram chamadas de lutas anticapitalistas, não por serem uma luta antissistêmica, mas, como definem André Ryoki e Pablo Ortellado:

Anticapitalista era o termo usado para designar a convergência das lutas que supostamente tinham cindido o movimento nos anos 1960 e 1970. Ambientalismo, feminismo, sindicalismo e outros movimentos tinham se especializado, e de certa forma se separado, quando se consolidaram em listas específicas.<sup>39</sup>

No Brasil, a primeira manifestação deste movimento se dá em 1º de maio de 2000, quando há uma marcha de 200 ativistas da cidade de Santos a São Vicente, e em São Paulo, numa manifestação na Avenida Paulista, algumas dezenas de anarquistas são detidos.<sup>40</sup>

Ocorrem novas manifestações em São Paulo em 26 de setembro, que se deram em frente à Bolsa de Valores de São Paulo (1000 participantes), sendo 39 manifestantes presos (tendo havido manifestação também em Belo Horizonte, no mesmo dia, sem prisões).

---

<sup>39</sup> RYOKI, André; ORTELLADO, Pablo. *Estamos Vencendo:!* Resistência Global no Brasil. São Paulo: Conrad Editora do Brasil, 2004, p. 141.

<sup>40</sup> Disponível em <<http://www.indymedia.org/or/static/about.shtml>>. Acesso em 16 de setembro de 2014.

Em 23 de dezembro do mesmo ano, uma manifestação em Belo Horizonte em frente a um *shopping center* gera agressões por parte de funcionários do *shopping center* contratados para a sua segurança. Essa manifestação é importante registrar pois foi a primeira a ser coberta pelo recém-inaugurado sítio em português na *internet* do *Centro de Mídia Independente*, rede internacional de produtores de conteúdo, e não apenas jornalistas, que se propõe a fornecer espaço de forma gratuita a conteúdo de ordem política e social desvinculado de interesses governamentais e sociais.

Surgiu para coordenar cobertura jornalística acerca do protesto em Seattle, E.U.A, em 30 de novembro de 1999, durante e contra uma reunião da Organização Mundial do Comércio - OMC e contou com número variável estimado entre 40 e 100 mil manifestantes.

O Centro de Mídia Independente começa como um site na *internet* para publicação de material alternativo ao de jornais, mas logo torna-se uma rede de sítios e grupos produtores de conteúdo, hoje existindo sites em pelo menos 35 países, tendo sido organizado em rede, sem um escritório central, sem endereço ou número de telefone para contato, mas servindo também de espaço para organização de manifestações as mais diversas e hospedando material acerca delas.<sup>41</sup>

Essa organização em rede marcará as massas críticas brasileiras, que surgem em 2002 a partir das ações do movimento anticapitalista em São Paulo.

Importante aqui notar que em 20 de julho de 2001 é chamada em São Paulo uma “bicicletada contra o G8”<sup>42</sup> por ocasião do encontro do G8<sup>43</sup> em Gênova, na Itália, conforme já citamos anteriormente.

E, desde o final de 2001, entre os participantes do movimento, discutia-se em reuniões presenciais e em listas de discussão na *internet* a intenção de realizar em São Paulo massas críticas como aquelas que ocorriam há quase 10 anos em San Francisco (EUA) e se

---

<sup>41</sup> Esses dados podem ser conferidos no sítio da *internet* da organização, em [www.indymedia.org](http://www.indymedia.org).

<sup>42</sup> Pudemos participar desse ato.

<sup>43</sup> Denomina-se G8 o conjunto dos países com as oito economias mais expressivas do mercado mundial.

espalhavam por outras cidades do mundo.

Em 29 de junho de 2002, num sábado pela manhã, realizou-se a primeira massa crítica em São Paulo, com 12 participantes, repetindo-se algumas vezes nos últimos sábados do mês quando se transfere sua realização para as últimas sextas-feiras antes do final do mesmo ano de 2002.

No mesmo ano surgem massas críticas em Florianópolis, Curitiba e Porto Alegre.

As massas críticas paulistanas, inicialmente com poucos participantes, vão ganhando adeptos mês a mês, tendo chegado em 2010 a ter quase mil participantes em cada edição. Em várias edições a quantidade de ciclistas era grande o suficiente para fechar quatro faixas de uma mão de direção na Avenida Paulista, de onde sempre saiu, tendo como ponto de partida a hoje batizada Praça do Ciclista.

Sendo a partida do evento marcada para as 20 horas de cada última sexta-feira, é comum que seus participantes cheguem com até duas horas de antecedência, para interação social.

Mas, em paralelo à ocorrência da massa crítica, as redes de comunicação via *internet*, em 2002 restritas a listas de discussão por *e-mails*, potencializaram os contatos, feitos de forma diária e com um alto volume de troca de mensagens, que tratavam e tratam desde discussões sobre as massas ocorridas até sobre outros temas, como militância homossexual ou o movimento negro.

Aqui, importante citar que, se num primeiro momento ocorrem discussões no ambiente proporcionado pela *bikeonelist*, lista de *e-mails* hospedada no sítio Yahoo, logo as discussões passam a ocorrer numa lista de *e-mails* hospedada pelo sítio Riseup, denominada “ciclistas radicais” e, em seguida, numa segunda lista de *e-mails*, denominada “bicicletada-sp”, também hospedada pelo site Riseup, lista essa que passa a concentrar as discussões em São Paulo, sendo ativa até hoje.

Também pela troca de informação em rede, preponderantemente pela *internet*, mas ampliando-se para além do mundo virtual, desenvolveu-se aquilo que se denomina de “cultura da bicicleta”, algo até então não bem desenvolvido no Brasil, e comum em países de centro.

Por cultura da bicicleta entenda-se um conjunto de valores e conhecimentos os mais diversos que possuem em comum, muitas vezes, apenas o fato de tangenciarem ou referirem-se ao uso da bicicleta, pois variam desde conhecimentos acerca dos ciclos do corpo feminino e o pedalar,<sup>44</sup> até discussões profundamente técnicas sobre a bicicleta como artefato, com ampla disseminação, entre os membros dos grupos, de dados relativos à mecânica da bicicleta.

Aqui, importante destacar a importância dos *blogues*, com textos que possam ser consultados por leitores diferentes em tempos diferentes. No caso dos *blogues* de ciclistas no Brasil, boa parte deles traz uma miscelânea de informações relacionadas à bicicleta, seja de legislação aplicável, seja de produtos para consumo, ou mesmo de roteiros de turismo de bicicleta.

Num primeiro momento, esses *blogues* não tinham cunho comercial, mas nos últimos cinco ou seis anos surgiram *blogues* patrocinados e começa a crescer um grupo de jornalistas especializados no tema bicicleta, nos seus mais diversos aspectos. Não raro são ciclistas que possuem formação jornalística e começam a contribuir com textos mais específicos, e em alguns casos, profissionalizam-se. Neste sentido, um exemplo é o *blogue* “Vá de Bike,”<sup>45</sup> inicialmente um *blogue* pessoal do cicloativista Willian Cruz, iniciado em 2004, e hoje um site na *internet* com notícias e informações acerca da cultura da bicicleta como um todo, com mais de um produtor de conteúdo.

Também nesse ambiente permitido pelo uso intenso da *internet* a disseminação de conhecimento criou uma massa de pessoas com pontos de vista comuns relativos a

---

<sup>44</sup> A título de exemplo das discussões acerca do pedalar feminino, é comum que existam trocas de mensagens acerca da relação entre o pedalar e os ciclos menstruais, abrangendo desde de fatores médicos até troca de informações sobre consumo de produtos relacionados.

<sup>45</sup> Existente em <http://vadebike.org>, recebendo atualmente cerca de 8 mil visitas diárias e tendo cerca de 5 colaboradores.

determinados problemas encontrados no pedalar pelas cidades, estradas e fora delas, seja em passeios, seja por utilizar a bicicleta como meio de transporte, ou até mesmo a participação esportiva em competições, pois a massa de conhecimento acumulada num dado momento necessariamente precisa ser fragmentada em razão da impossibilidade de ser concentrada em apenas um ponto, um lugar, um sítio na *internet* apenas.

Envolve essa autodenominada cultura da bicicleta um conjunto de ideias e conhecimentos, que vão dos conhecimentos técnicos relativos à bicicleta e à forma de se pedalar, até a formação de estéticas específicas, de subgrupos aglutinados por atividades comuns: mensageiros ciclistas, mulheres atletas, usuários deste ou aquele tipo de bicicleta etc., passando por informações sobre como e quando atuar em torno da promoção do uso da bicicleta.

Conhecimento esse que não é apenas acumulado, mas transmitido, disseminado, inclusive por contato intergeracional entre ciclistas, portanto constituindo-se numa tradição, no sentido originário da palavra *tradio*: entrega.

As massas críticas, pelo menos no início, entendiam-se como parte do movimento anticapitalista, propondo o uso da bicicleta como transporte como forma de combater o poder da indústria petrolífera ao redor do mundo, tratando-se a promoção do uso da bicicleta como parte de um plano de ação pertencente a uma luta antissistêmica. Mas sendo o uso da bicicleta, mesmo como transporte, extremamente lúdico,<sup>46</sup> não é de se estranhar que este elemento muitas vezes se sobreponha àquele.

Esse aspecto lúdico no uso da bicicleta traz, no final da primeira década dos anos 2000, ao bojo das massas críticas uma quantidade grande de pessoas que veem, na experiência da massa crítica, a possibilidade de pedalar na segurança proporcionada por um grupo muito grande de pessoas, ao abrigo da multidão, de uma forma não raro festiva.<sup>47</sup>

---

<sup>46</sup> Não raro bicicletadas manifestavam-se como verdadeiras festas sobre duas rodas. É comum que alguns participantes tenham aparelhos de som ligados às suas bicicletas e toquem música durante o trajeto.

<sup>47</sup> Com o advento da tecnologia da miniaturização dos aparelhos que tocam músicas, é comum que se encontrem bicicletas equipadas com esses aparelhos nas massas críticas, não raro bem mais que uma bicicleta apenas assim

Em várias bicicletas estavam presentes equipamentos sonoros adaptados, que tocavam música por todo o trajeto. Em diversas edições havia mais de uma dessas bicicletas, de modo que pessoas aglutinavam-se no seu entorno de acordo com seus gostos musicais.

Mas, a quem apenas quer pedalar em grupo pela cidade, essa mesma cidade apresenta seus problemas visíveis por quem está em uma bicicleta, pois é impossível ignorar o relevo da cidade quando se depende das próprias pernas para subir as ladeiras. E, claro, numa cidade cujo urbanismo foi marcado pelo encobrimento dos rios, em que os planos vales, antigos brejos foram transformados em avenidas,<sup>48</sup> o local onde naturalmente vai trafegar o ciclista, também é onde as largas pistas recebem diversos outros veículos, automotores, conduzidos por motoristas não muito atentos às normas do Código de Trânsito Brasileiro.

A imersão na cultura da bicicleta passa do aprendizado acerca da bicicleta em si, veículo que tem características próprias de condução, passando por uma desalienação acerca do seu funcionamento e da sua mecânica,<sup>49</sup> passando pela interação do ciclista com a cidade, quando surgem os primeiros conflitos com outros cidadãos e com a própria estrutura física da cidade.

Se num primeiro momento o que há é um deslumbramento com o uso da bicicleta, num segundo momento há a percepção das dificuldades do seu uso e, num terceiro momento, uma movimentação no sentido de resolver esses problemas: esse é um trajeto comumente percorrido por pessoas que passam a usar a bicicleta como meio de transporte.

Assim, a troca de informações, presencial e pelas diversas formas de comunicação em rede, permite a articulação das ações.

Ora, não podemos ignorar o impacto que a *internet* veio proporcionar nos

---

caracterizada.

<sup>48</sup> Há um sem-número de avenidas construídas em fundos de vale em São Paulo, das marginais a diversas avenidas em bairros os mais diversos.

<sup>49</sup> Diferentemente de um automóvel, uma bicicleta tem mecânica simples e pode ter sua manutenção feita na própria moradia do usuário ou em local público, desde que se tenha as ferramentas.

movimentos sociais, mas é preciso ressaltar que poucos movimentos souberam tão bem se valer dessas ferramentas, pois em poucos anos surgiu essa imensa quantidade de *blogues*, fóruns de discussões, listas de *e-mails* e, por fim, grupos de discussão em redes sociais.

Muitos dos *blogues* passam a divulgar as ações depois de realizadas, concentrar informações de interesses diversos, divulgar informações etc. Fazem o papel que em outros tempos era feito por panfletos, jornais estudantis e operários etc, mas com a vantagem de serem acessíveis a qualquer momento em que se use a *internet*, e não apenas quando se está em posse do material impresso.

E dos *blogues* e sítios na *internet* começam a surgir as associações. Neste sentido, deve-se citar o Instituto CicloBR, associação constituída em 2009, todavia surgida como sítio na *internet* em 2001, para divulgar, naquele momento, as viagens de André Pasqualini e Cláudio Nadaletto, mas que progressivamente tornou-se um sítio com matérias relativas ao cicloativismo em geral, até o momento em que se constituiu a associação.

Hoje o Instituto CicloBR age em defesa do uso da bicicleta como meio de transporte, por diversas formas. Um evento que tem sido efetuado por nove anos consecutivos em setembro (o último ocorrido em 2014) constitui-se no desafio intermodal, que trata-se de uma disputa entre diversos participantes que, usando modais diversos de transporte devem sair no mesmo horário da Praça Gentil Falcão e devem chegar à sede da Prefeitura de São Paulo, sediada no Viaduto do Chá, na região central. O trajeto tem cerca de dez quilômetros de distância e, em sete das nove edições ciclistas foram os primeiros a chegar. Numa delas, o ciclista Ricardo Lacerda Bruns venceu um participante que fez o trajeto em helicóptero.<sup>50</sup>

O Desafio Intermodal tem como função demonstrar a eficiência da bicicleta como meio de transporte rápido para trajetos não muito longos nos horários de trânsito mais intenso.

Procura, esse instituto, também consolidar uma rota cicloturística entre a cidade de

---

<sup>50</sup> Em 2009, o ciclista Ricardo Lacerda Bruns levou 22 minutos para percorrer o trajeto em sua bicicleta de marcha única e pinhão fixo (sem mecanismo de roda livre), e o jornalista Milton Jung, em helicóptero, levou 33 minutos.

São Paulo e a cidade de Santos; rota essa que encontra obstáculos pelo fato de não haver estrada aberta ao trânsito por onde a bicicleta possa transitar entre essas duas cidades, o que constitui-se, sim, numa ilegalidade, pois fere o direito de ir e vir, o que analisaremos adiante.

Este instituto ainda gerencia, mediante remuneração de patrocinador, um sistema de apoio mecânico intitulado *SOS Bike* nas ciclofaixas provisórias dominicais de lazer que as municipalidades de São Paulo e Osasco instalam semanalmente.

Num segundo momento, temos a fundação de uma segunda associação, denominada Associação de Ciclistas Urbanos de São Paulo - CICLOCIDADE, com finalidades ligeiramente diferentes daquelas do Instituto CicloBR e mais focadas nas ações do Município de São Paulo.

Ligada à Associação Ciclocidade há uma rede de oficinas comunitárias de mecânica de bicicleta, denominadas *Mão na Roda*, que consistem em locais que abrem semanalmente onde voluntários orientam ciclistas que chegam para fazer consertos simples em suas bicicletas. Estes locais acabaram por se tornar pontos de encontro entre ciclistas nos momentos em que essas oficinas estão abertas. Trata-se de mais um polo difusor da cultura da bicicleta, e seguem um modelo iniciado na França, por um grupo chamado *Vélorution*.<sup>51</sup>

Mas a Ciclocidade não se limita a essas ações. Tem constantemente promovido contagens de ciclistas em alguns pontos da cidade, de forma a produzir dados que possam orientar políticas públicas específicas para estes mesmos pontos, demonstrando a existência de demanda para a estrutura cicloviária nestes locais.

Em 2012, por sua vez, funda-se em São Paulo a Associação Bike-Anjo, com voluntários organizados no apoio a novos ciclistas que ganha uma capilaridade grande em nível nacional, estando hoje presente em todas as capitais do Brasil e diversas outras cidades.

As ações dos Bike-Anjos concentram-se em dois tipos de atuação: o já citado apoio

---

<sup>51</sup> Trocadilho em francês com as palavras “vélo” (bicicleta) e “révolution” (revolução).

aos ciclistas que ainda se sintam inseguros para trafegar no trânsito, e oficinas mensais onde se ensinam pessoas adultas a pedalar. É de se notar o desenvolvimento, por parte dos Bike-Anjos, de uma pedagogia específica para esse ato, pois, não raro, o adulto que se apresenta nessas oficinas não apenas ignora como equilibrar-se na bicicleta, mas também traz consigo uma ansiedade por aprender a pedalar e, comumente, verbaliza os motivos pelos quais não aprendeu a fazê-lo ainda na infância: condição social desfavorável que impedisse a posse de uma bicicleta, sexismo (mulheres não raro sexagenárias se apresentam e verbalizam a proibição ao acesso à bicicleta quando jovens por parte de pais e mães, ao contrário de seus irmãos), ou mesmo interdição de pais e tutores em razão de um superestimado risco.<sup>52</sup>

Mas os grupos formalizados, associações, não são a única forma de organização que podemos notar.

Em paralelo, permanecem ativos diversos coletivos informais que convivem com as associações mas possuem ações diversas<sup>53</sup>, evitando uma formalização na condição de pessoa jurídica no sentido de não atribuir ao grupo responsabilidade por atos individuais, uma vez que não raro atuem nos limites da legislação, como na pintura de sinalização não-oficial (as bicicletinhas), que pode ser vista pelo poder público como alteração de sinalização viária, embora os coletivos tenham o cuidado de apenas acrescentar sinalização, sem alterar a já existente.

Aqui, importante notar que tais atos não raro podem ser eventualmente caracterizadores de dano qualificado, conforme o artigo 163 do Código Penal Brasileiro, no que tange à coisa pública:

Art. 163: Destruir, inutilizar ou deteriorar coisa alheia.

[...]

III - contra o patrimônio da União, Estado, Município, empresa concessionária de serviços públicos ou sociedade de economia mista;

---

<sup>52</sup> Em uma destas oficinas, um homem de 53 anos revelou-nos ter tomado coragem para aprender a pedalar apenas após o falecimento de seu pai, que em sua infância o havia proibido de chegar perto de bicicletas, em razão de um suposto risco.

<sup>53</sup> Vale citar aqui a existência de um coletivo feminista de ciclistas, intitulado “Pedalinas”, com reuniões mensais.

Pena - detenção, de seis meses a três anos, e multa, além da pena correspondente à violência.

Ora, o que procuram fazer os ativistas que praticam esses atos, de modo a descaracterizar a conduta tipificada? Não modificar sinalização existente, no máximo acrescentar sinalização que se assemelha, mas não é idêntica àquela usada pelo poder público. Tratam-se de figuras de bicicletas pintadas em branco sobre o asfalto escuro, com a função de sinalizar ao motorista que ali também trafegam bicicletas, ou mesmo, como em ação do coletivo denominado CicloZN<sup>54</sup> que em 02 de dezembro de 2013 instalou placas de compartilhamento de vias entre ciclistas e automóveis. Note-se que o Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes, responsável pela padronização da sinalização de trânsito não possui modelo para placa que sinalize isso. Estas são feitas a partir de discos de vinil pintados de branco com um círculo vermelho no seu entorno e em preto, no centro, a imagem de um automóvel e de uma bicicleta.

Essas placas não possuem o mesmo tamanho da sinalização viária padrão, sendo bem menores, mas visualmente são semelhantes. O coletivo CicloZN instalou essas placas em 02 de dezembro de 2013, nos postes da Ponte do Limão.<sup>55</sup>

Em data anterior, em setembro de 2013, realizou-se a “bicicletada das Pontes”, quando vários ciclistas dirigiram-se à Ponte das Bandeiras e sinalizaram com bicicletas pintadas no asfalto a presença de ciclistas no local, e numa das alças de acesso da ponte para a Marginal Tietê foi pintado um arremedo de faixa de pedestres que, surpreendentemente, nos dias seguintes, foi respeitado como sinalização de trânsito válida, facilitando a travessia de pedestres pelo local.

Por sua vez, durante a Copa do Mundo de Futebol, em 2010, realizada na África do Sul, durante alguns jogos televisionados, quando o trânsito diminuiu drasticamente e as ruas

---

<sup>54</sup> Coletivo de ciclistas da Zona Norte de São Paulo, que atua tanto no diálogo com o poder público quanto em ações diretas na comunidade onde está inserido, seja na sinalização que já colocou em vias de maior trânsito de bicicletas, seja no suporte para novos ciclistas, tanto no campo da mecânica quanto no acompanhamento de novos ciclistas nas ruas.

<sup>55</sup> Este dado pode ser conferido em <<http://vadebike.org/2013/12/placa-carro-bicicleta-compartilhe-ponte-disco-vinil-lp/>> . Acesso em 10 de janeiro de 2015.

costumam ficar vazias, outros grupos de ciclistas realizaram diversas ações desse tipo.

Por exemplo, em 15 de junho de 2010 (jogo Brasil 2 X Coreia do Norte 1), numa alça de acesso da Marginal Pinheiros à Ponte da Cidade Universitária foi pintada uma faixa de pedestres.<sup>56</sup> Ações semelhantes ocorreram durante outros jogos.

Esses grupos muitas vezes identificam-se como Urban Repair Squad (esquadrão de reparo urbano), inspirados em ações semelhantes no exterior, com as quais tiveram contato pelo acesso à *internet* e pela constante troca de informações com ativistas de outros locais. Sinalizam faixas de pedestres, apontam com setas buracos na via que precisam de reparos, ou mesmo instalam mobiliário urbano onde não há.

No mesmo diapasão, é importante citar uma ação ocorrida na Cidade de Curitiba, onde em terreno público e com autorização e fornecimento de materiais de construção por parte da municipalidade local, voluntários ligados à Associação de Ciclistas Urbanos do Alto Iguaçu - Cicloiguaçu<sup>57</sup> construíram uma praça denominada Praça de Bolso do Ciclista. O terreno, em uma esquina entre a Rua São Francisco e a Rua Presidente Faria tornou-se uma pequena praça onde foram instalados paraciclos, bancos, plantadas árvores e uma calçada de pedras portuguesas foi instalada.

O processo durou alguns meses, uma vez que o trabalho era efetuado apenas nos finais de semana por voluntários que, com raras exceções, não possuíam conhecimento técnico para tanto. Assim, o projeto elaborado por arquitetos voluntários foi sendo implantado aos poucos sob uma liderança informal do ciclista e escultor Lourenço Duarte de Souza, que possui amplos conhecimentos relativos às técnicas de construção civil empregadas na feitura da praça. A Praça de Bolso do Ciclista foi finalmente inaugurada pelo Prefeito de Curitiba, Gustavo Fruet, em 22 de setembro de 2014, sendo logradouro público oficial.

---

<sup>56</sup> Imagens podem ser vistas em <<http://www.apocalipsemotorizado.net/2010/06/15/brasil-2-x-1-coreia-do-norte/>>, acesso em 27 de janeiro de 2015. Apocalipse Motorizado é um dos diversos *blogs* de cicloativismo que pudemos acessar e acompanhar.

<sup>57</sup> Fundada em 2011 e se propondo a representar os interesses dos ciclistas urbanos de Curitiba e sua região metropolitana.

Registramos durante o mês de julho de 2014, em nossa estadia em Curitiba para pesquisas, a construção dessa praça nos finais de semana. É de se ressaltar o trabalho de Lourenço Duarte de Souza no ensino de jovens de classe média na arte de assentar as pedras portuguesas no piso que estava sendo construído, um labor que exige atenção na escolha das pedras e na forma de assentá-las de forma a ficarem alinhadas.

Mas é importante notar que tanto em São Paulo quanto em Curitiba, como em muitas outras cidades brasileiras onde há movimentos cicloativistas, o diálogo com o poder público não segue um padrão formalizado, pois decorrem muitas ações de pressão política que se orientam muito mais pelos resultados alcançados do que pelo estreito cumprimento de regras formais de comunicação.

A marca do movimento em São Paulo, de igual modo em outras capitais brasileiras, é de procurar aproveitar toda e qualquer situação para que se possa pressionar o poder público, e direcionando essa pressão no mais das vezes no poder executivo local.

É conhecida a prática difundida no Brasil de se recorrer aos vereadores de uma cidade para pedir soluções de problemas pontuais. Essa prática cria uma relação entre esses vereadores e os cidadãos, não raro garantindo votos a vereadores que intercedem junto ao poder executivo para solução de tais problemas.

Ora, o cicloativismo tem percebido já há anos que essa prática não é eficiente no que tange à execução de políticas públicas concernentes ao uso de bicicletas no meio urbano. Talvez por perceber que os grupos cicloativistas são compostos por poucos indivíduos e não representam uma massa de votos em potencial que seduza vereadores, seja também por já terem aprendido coletivamente que não se deve lutar por soluções meramente pontuais, mas sistêmicas.

Vale dizer, não se trata apenas de pressionar pela construção de uma ciclovia aqui e ali, mas pela mudança de uma lógica de trânsito nas suas cidades e mais: pela mudança da lógica de ocupação e vivência dentro de suas cidades.

Mas, ao contrário dessa tendência que pudemos identificar nos mais diversos discursos, há uma certa aversão a teorias mais complexas e uma predileção pelas ações diretas e pela pressão clara, embora não violenta, a órgãos do poder executivo municipal, forçando diálogos e usando argumentação com base em legislação já existente.

Nesse caso em específico, as ações costumam seguir duas vertentes.

Uma primeira vertente constitui-se em exigir a fiscalização do trânsito nos termos constantes do Código de Trânsito Brasileiro, que possui artigos impondo condutas ao condutor de veículos motorizados e para cujo cumprimento a fiscalização é deficiente e, em uma outra vertente, trata-se de exigir políticas públicas mais abrangentes de fomento e proteção ao uso da bicicleta como modal de transporte.

Essa segunda vertente ganhou fôlego com a edição da Lei de Política Nacional Urbana, Lei nº 12.587 de 03 de janeiro de 2012, editada em conformidade com o artigo 21, inciso XX<sup>58</sup> e artigo 182<sup>59</sup> da Constituição Federal Brasileira.

A Lei de Política Nacional de Mobilidade Urbana traz uma inovação: estabelece políticas e diretrizes a serem seguidas pelo poder municipal, sendo que os incisos II, IV e V do seu artigo 6º determinam:

---

<sup>58</sup> Art. 21. Compete à União: [...] XX - instituir diretrizes para o desenvolvimento urbano, inclusive habitação, saneamento básico e transportes urbanos;

<sup>59</sup> Art. 182. A política de desenvolvimento urbano, executada pelo Poder Público municipal, conforme diretrizes gerais fixadas em lei, tem por objetivo ordenar o pleno desenvolvimento das funções sociais da cidade e garantir o bem-estar de seus habitantes. § 1º - O plano diretor, aprovado pela Câmara Municipal, obrigatório para cidades com mais de vinte mil habitantes, é o instrumento básico da política de desenvolvimento e de expansão urbana. § 2º - A propriedade urbana cumpre sua função social quando atende às exigências fundamentais de ordenação da cidade expressas no plano diretor. § 3º - As desapropriações de imóveis urbanos serão feitas com prévia e justa indenização em dinheiro. § 4º - É facultado ao Poder Público municipal, mediante lei específica para área incluída no plano diretor, exigir, nos termos da lei federal, do proprietário do solo urbano não edificado, subutilizado ou não utilizado, que promova seu adequado aproveitamento, sob pena, sucessivamente, de: I - parcelamento ou edificação compulsórios; II - imposto sobre a propriedade predial e territorial urbana progressivo no tempo; III - desapropriação com pagamento mediante títulos da dívida pública de emissão previamente aprovada pelo Senado Federal, com prazo de resgate de até dez anos, em parcelas anuais, iguais e sucessivas, assegurados o valor real da indenização e os juros legais.

Art. 6º —A Política Nacional de Mobilidade Urbana é orientada pelas seguintes diretrizes

[...]

II - prioridade dos modos de transportes não motorizados sobre os motorizados e dos serviços de transporte público coletivo sobre o transporte individual motorizado;

IV - mitigação dos custos ambientais, sociais e econômicos dos deslocamentos de pessoas e cargas na cidade;

V - incentivo ao desenvolvimento científico-tecnológico e ao uso de energias renováveis e menos poluentes;

Atentos a essa legislação, ciclistas pressionam o poder público pela tomada de medidas específicas. No caso específico de São Paulo, está em vigor a Lei Municipal nº 14.266 de 06 de fevereiro de 2007, que trata da implantação de um Sistema Cicloviário no Município de São Paulo e que, entre outras medidas, determina a implantação de uma estrutura cicloviária permanente e adequada ao tamanho da mancha urbana da cidade, não devendo ser constituída apenas por ciclovias e ciclofaixas, mas também por rotas sinalizadas. Todavia, essa estrutura implantada ainda é tímida em relação ao tamanho da cidade.

São Paulo possui cerca de 17 mil quilômetros de vias e, obviamente, não serão totalmente cobertos esses 17 mil quilômetros de vias com ciclovias e ciclofaixas. Nesse sentido, o Manifesto dos Invisíveis<sup>60</sup>, de 2009, assinado por diversos ciclistas, já aponta a necessidade das políticas públicas irem além da construção de ciclovias e ciclofaixas pela cidade, pois as bicicletas não circulam apenas nelas.

Conforme anteriormente citado, são cerca de 600 mil viagens/dia em bicicleta no Município de São Paulo e apenas uma parte pequena delas se dá dentro da estrutura cicloviária existente.

Por isso, a emergência de pressões sobre o poder público que vão além da construção de estrutura cicloviária, mas sem dispensar essa construção, extremamente necessária em alguns pontos da cidade de São Paulo.

---

<sup>60</sup> Disponível em <<http://bicicletada.org/Manifesto%20dos%20Invis%C3%ADveis>>. Acesso em 22 de janeiro de 2015.

## **CAPÍTULO V - OS CAMINHOS TOMADOS PELOS CICLOATIVISTAS NA RELAÇÃO COM O PODER PÚBLICO**

Em uma democracia, o diálogo entre poder público e sociedade civil é pressuposto. Todavia, esse diálogo, no Brasil, foi sempre truncado, desde a Proclamação da República, passando pelos períodos relativamente democráticos e também ditatoriais.<sup>61</sup>

Não existem canais efetivos, formais e específicos, uma vez que audiências públicas são raras e normalmente mal divulgadas, e conselhos setorializados ou são inexistentes ou inefetivos, ou simplesmente não comportam a massa que pode manifestar-se neles. Isto não permite a ampla participação popular nas decisões políticas e, portanto, não é diferente no que tange a políticas públicas relacionadas ao uso da bicicleta.

O diálogo com o poder público, portanto, é ineficiente se feito por meio dessas estruturas, sendo essa ineficiência o motor das manifestações frequentes dos ciclistas.

A bicicletada, ou massa crítica, é uma dessas formas de manifestação. Com o detalhe de ocorrer periodicamente e não ocasionalmente, toda última sexta-feira do mês, à noite. Não é uma manifestação restrita a São Paulo, tendo ocorrido a primeira vez em 1992 em San Francisco, de onde se espalhou pelo mundo. Mas, sintomaticamente, é presente em grandes cidades apenas, e no mundo ocidental, em países onde não há políticas mais efetivas de segurança do uso da bicicleta.<sup>62</sup>

Acaba tendo a bicicletada a função não apenas de ocupação das ruas por uma imensa

---

<sup>61</sup> Lembrando que podemos citar como períodos democráticos na história do Brasil os períodos de 1891-1930 (denominado República do Café com Leite, com voto restrito), 1946-1964 e de 1985 até o presente, sendo que apenas desde a Constituição Federal de 1988 temos pleno direito de voto.

<sup>62</sup> Registre-se aqui a experiência do cicloativista João Paulo Amaral, em Copenhague, cidade dinamarquesa dotada de ampla estrutura viária e com uso intenso do modal bicicleta como transporte. Ao procurar o movimento local, seu interlocutor dinamarquês disse que isso ali não existia e, diante do seu espanto, mostrou a João Paulo Amaral uma ciclovia próxima enquanto perguntava: “E precisa de cicloativismo aqui?”

quantidade de ciclistas, mas de também propagar o uso da bicicleta, servindo também como ambiente para um primeiro uso da bicicleta nas ruas, por parte de novatos. É também um espaço de socialização, troca de informações etc, muitas vezes, de articulação de ação política.

É comum que ciclistas viajem e participem de massas críticas em outras cidades, quando em viagens, e a manutenção do contato para troca de ideia, o que fortalece laços e permite a expansão das redes de comunicação.

Essas massas críticas não possuem guias ou líderes. Auto-organizadas, não possuem trajeto preestabelecido (trajetos são percorridos espontaneamente, quem está à frente do grupo acaba por escolher os trajetos), sendo a contenção de outros veículos que venha de vias transversais feita espontaneamente por quem esteja mais próximo dessas intersecções. E essa forma de organização vai se refletir posteriormente quando da ação política, que não é hierarquizada, não possuindo nesse movimento social uma autoridade central ou centralizadora de informações. O movimento emula, reproduz a fragmentariedade que é típica das massas críticas, mas também, tipicamente, exige um senso de comunidade, um senso de conjunto: ninguém pode pedalar pelo outro, mas o enxameamento traz proteção e potencializa as ações.

Nesse sentido, os ativistas experimentam na prática a máxima de Bakunin: “a liberdade do outro estende a minha ao infinito”.<sup>63</sup> Mas, claro, não se pode afirmar que são anarquistas, mas experimentam essa percepção de que a liberdade individual é apenas uma forma residual das possibilidades da liberdade coletiva.

Não raro, quando o número de ciclistas é grande na Massa Crítica, acaba por ocupar as quatro faixas da Avenida Paulista, de onde sempre parte, de uma praça denominada Praça do Ciclista, e comumente percorre trajetos oscilando entre 15 e 20 quilômetros de distância. O que se percebe nesses eventos é uma natureza complexa: há algo lúdico, de passeio. Há algo

---

<sup>63</sup>Mikhail Bakunin (1814-1876), anarquista russo. Essa frase é uma adaptação de outra constante em um excerto chamado “Homem, Sociedade e Liberdade” organizado a partir de suas notas, por seu colaborador Carlo Cafiero. Essa frase, com esse sentido, é um dos *slogans* repetidos em Maio de 68 durante a insurreição ocorrida na França, ainda hoje objeto de vários estudos.

de afirmação, de territorialização do espaço público comumente só ocupado por veículos motorizados<sup>64</sup>. Há algo também de afirmação de existência da sua possibilidade de ser.

No entanto, o contato entre os ciclistas não se resume ao momento em que ocorre a bicicletada, mas também pelas redes sociais e listas de *e-mails*, utilizando-se o ambiente da *internet* para discussões, troca de informações etc. que seguirá essa organização totalmente espontânea, horizontalizada e coletiva.

Nesse ambiente virtual é que outras ações são planejadas, ações essas que visam sempre chamar a atenção do poder público para demandas dos ciclistas, indo desde a pintura de sinalização na via<sup>65</sup> à instalação de *ghost bikes*.<sup>66</sup> No mesmo ambiente todas as ações são organizadas, mas não exatamente planejadas nos mínimos detalhes, uma vez que a participação nesses diálogos é espontânea, assim como o comprometimento com a ação.

Essas redes de comunicação também servem de meio para a auto-organização dos grupos autodenominados “coletivos” (aqui talvez uma herança das sistemáticas anarquistas de organização) que possuem finalidades e ações mais específicas.

Mas é preciso perceber igualmente a capacidade de reação desse movimento, que podemos entender a partir do seguinte fato.

Na madrugada do domingo, 10 de março de 2013, enquanto trafegava pela ciclofaixa dominical de lazer já sinalizada por cones instalados por agente da Companhia de Engenharia de Tráfego, o ciclista David Santos de Souza foi atropelado e teve seu braço direito amputado traumáticamente. Posteriormente, soube-se que o condutor do veículo que o atropelou, Alex

---

<sup>64</sup> É comum o espanto de alguns participantes ao trafegar, em meio à massa, por faixas de grandes avenidas, ao perceber que podem estar naquele local fora de um veículo motorizado.

<sup>65</sup> Aqui não nos referimos à instalação de sinalização pelo poder público, mas pelos ativistas, que costumam pintar a silhueta de bicicletas no asfalto, no sentido de indicar a presença de ciclistas naquele local, até faixas de parada e de pedestres, conforme já detalhadas anteriormente.

<sup>66</sup> Bicicletas fantasmas: bicicletas inteiramente pintadas de branco, instaladas em locais onde ciclistas morreram atropelados, como memoriais. Na Av. Paulista, em São Paulo, já há duas instaladas, uma referindo-se à ciclista e arquiteta Márcia Regina de Andrade Prado (1968-2009) e a outra à ciclista e bióloga Juliana Ingrid Dias (1978-2012). Ambas faleceram atropeladas por ônibus, enquanto trafegavam no mesmo sentido e seguindo regras de trânsito. Os atropelamentos ocorreram em locais que distam cerca de 300 metros um do outro.

Kozloff Siwek, descartou o membro amputado que permanecera em seu automóvel em um córrego, de onde não pôde ser recuperado.<sup>67</sup>

No mesmo dia, ao final da tarde, realizou-se manifestação de ciclistas na Avenida Paulista que dirigiu-se à moradia do Sr. Prefeito de São Paulo, então em início de mandato, e obteve a massa uma promessa de realização de reunião em breve. Duas outras manifestações, nos dias 16 e 17 de março, ocorreram e, de fato, em 22 de março do mesmo ano de 2013, o Prefeito de São Paulo realizou reunião com um grupo de ciclistas que organizava as manifestações. E assim começou uma forma de diálogo entre o Poder Executivo e os ativistas, de forma diferente das tentativas anteriores em outras gestões, marcadas por negativas de tomada de medidas satisfatórias, como o diálogo entre um coletivo denominado Cicloliga e o então Secretário de Transportes de São Paulo, Marcelo Cardinale Branco.

Após diversas pressões dos componentes da Cicloliga, constando de textos publicados na *internet*<sup>68</sup> e diversos correios eletrônicos enviados ao poder público, além de pedidos constantes de reunião, realizou-se uma reunião com o então Secretário de Transportes do Município de São Paulo, Marcelo Cardinale Branco, realizada em 29 de março de 2012.

A pauta seguida na reunião foi a discussão acerca da fiscalização do cumprimento do artigo 201 do Código de Trânsito Brasileiro, que determina:

Art. 201. Deixar de guardar a distância lateral de um metro e cinquenta centímetros ao passar ou ultrapassar bicicleta:

Infração - média;

Penalidade - multa.

---

<sup>67</sup> Alex Kozloff Siwek foi condenado em 1ª Instância, na ação penal de nº 0831938-67.2013.8.26.0052 - Controle nº 426/13, em curso na 25ª Vara Criminal do Fórum da Capital de São Paulo, como incurso nos artigos 298, 302, 303 e 306 a seis anos de detenção, ao pagamento de 60 dias-multa e suspensão do direito de dirigir por cinco anos. O réu aguarda em liberdade o resultado de recurso de apelação ainda não julgado, em justiça superior.

<sup>68</sup> Uma participante desse coletivo, a jornalista Sabrina Duran, fez sucessivas reportagens no *blogue* hospedado pela Revista Época acerca não apenas do descumprimento do constante no artigo 201 do CTB, que determina que o motorista mantenha o veículo que conduz a no mínimo um metro e meio de distância do ciclista que ultrapassa, sob pena de multa, mas também o porquê não fiscalizar a autoridade pública o cumprimento dessa conduta prescrita em lei. Em anexo, uma cópia desse texto, hoje não mais disponível na *internet*, está disponível para leitura.

O Secretário, em sua fala, alegou a impossibilidade de fiscalização do cumprimento desse artigo 201 do CTB, com base em argumentação falaciosa de que por se tratar de distância objetivamente delimitada, não há como fazer a medição em movimento.<sup>69</sup> Ofereceu intensificação de fiscalização do cumprimento de outro artigo do Código de Trânsito Brasileiro, o artigo 169, que determina: Art. 169. Dirigir sem atenção ou sem os cuidados indispensáveis à segurança: Infração - leve; Penalidade - multa.

Ora, há séculos se conhecem técnicas de se estimar distâncias entre objetos que, por sua vez, estejam distantes do observador, utilizando-se objetos próximos como referência.

Por outro lado, não se pode “negociar” o que será fiscalizado. Cabe ao poder público fiscalizar o cumprimento da lei, nesse caso, ao poder público municipal, a teor do artigo 24, inciso I do Código de Trânsito Brasileiro:

Art. 24. Compete aos órgãos e entidades executivos de trânsito dos Municípios, no âmbito de sua circunscrição:

I - cumprir e fazer cumprir a legislação e as normas de trânsito, no âmbito de suas atribuições;

O que se tem em relação à fiscalização do cumprimento do artigo 201 do Código de Trânsito Brasileiro é uma inação: a quem cabe fiscalizar emite uma negativa de ação, de cumprimento, alegando-se a impossibilidade de se efetuar a fiscalização quando impossível tecnicamente não o é, principalmente nos casos mais flagrantes, quando o veículo automotor ultrapassa o ciclista a poucos centímetros de distância.

Como se pode caracterizar as falas deste secretário municipal? Alegando não poder fiscalizar o cumprimento de uma norma “oferece” a fiscalização do cumprimento de outra norma, cujo cumprimento também não é, ou pelo menos não era, até então, fiscalizado, exigido.

---

<sup>69</sup> Relato da reunião pode ser lido em: <<http://vadebike.org/2012/04/cet-sp-se-compromete-a-multar-motoristas-que-colocarem-ciclistas-em-risco/>> . Acesso em 02 de janeiro de 2015.

Como se sente o ciclista exposto ao descumprimento dessas leis, que podem acarretar, por descuido alheio, lesões corporais e eventualmente mortes? A percepção é de desamparo. Como muitos ciclistas costumam repetir, comumente se repetem frases como “hoje eu quase fui atropelado”, “quase que o ônibus passou por cima de mim”, “quase morri”. São frases diárias, mas como os mesmos ciclistas gostam de lembrar, nem sempre a palavra “quase” cabe no início da frase.

## CAPÍTULO VI - A MORTE COMO MOTOR DE UMA AÇÃO POLÍTICA

Em uma noite do início de julho de 2011, trafegava um ciclista na Avenida Santos Dummont, na Zona Norte de São Paulo, no sentido do bairro ao centro. Ao cruzar a Praça Campo de Bagatelle, uma rotatória de grandes dimensões, com entradas e saídas por quatro lados, foi atropelado por um veículo que veio pela Avenida Olavo Fontoura, e que não respeitou a sinalização que determinava que parasse, muito menos a preferencial dos veículos que já trafegavam pela rotatória.<sup>70</sup> Atingiu a bicicleta e o ciclista foi projetado metros à frente. Bem adiante, o atropelador parou seu carro. Aproximou-se do ciclista ainda no chão e ao ver que este se levantava, sem maiores lesões aparentes, desferiu-lhe uma série de improperios antes de fugir do local do atropelamento. Outros carros foram embora. O ciclista, temendo um segundo atropelamento, arrastou sua bicicleta danificada e, mancando, foi à calçada onde solicitou socorro médico ao poder público, sendo atendido 20 minutos depois.<sup>71</sup>

Tivesse sido morto, seu corpo talvez ficasse algum tempo ali. Não há, naquela rotatória, qualquer vigilância eletrônica e não havia naquele momento qualquer agente de trânsito. Mais adiante, apenas uma viatura, sem seu ocupante, da Companhia de Engenharia de Tráfego, simbolicamente vazia, representava naquele momento a percepção generalizada dos ativistas de São Paulo: leis e aparatos estatais existem, mas nada significam.

Giorgio Agamben relata duas formas de estado de exceção, a partir da troca de correspondências entre Gershom Scholem e Walter Benjamin, na qual discutem um conto de Franz Kafka. De forma resumida, Agamben identifica uma definição de estado de exceção formulada por Walter Benjamin no sentido de caracterizar a exceção quando a lei vigora e tudo significa. Mas também identifica uma formulação inversa postulada por Gershom

---

<sup>70</sup> Nesse sentido, o artigo 29 do CTB preceitua: “Art. 29. O trânsito de veículos nas vias terrestres abertas à circulação obedecerá às seguintes normas: [...] III - quando veículos, transitando por fluxos que se cruzem, se aproximarem de local não sinalizado, terá preferência de passagem: [...] b) no caso de rotatória, aquele que estiver circulando por ela;

<sup>71</sup> O atropelamento se deu às 19:20 do dia 05 de julho de 2011. O ciclista atropelado a quem foi negado o socorro é o autor desta tese.

Scholem: o estado de exceção caracteriza-se pela existência da lei que vigora e nada significa, caracterizando a relação de abandono:

Vigência sem significado (*Geltung ohne Bedeutung*): nada melhor do que esta fórmula, com a qual Scholem caracteriza o estado da lei no romance de Kafka, define o bando do qual o nosso tempo não consegue encontrar saída. Qual é, de fato, a estrutura do bando soberano, senão aquela de uma lei que vigora, mas não significa? Por toda parte sobre a Terra os homens vivem hoje sob o bando de uma lei e de uma tradição que se mantém unicamente como ponto zero do seu conteúdo, incluindo-os em uma pura relação de abandono.<sup>72</sup>

Que se deixe claro: aqui nos referimos a essa forma de estado de exceção descrita por Gershom Scholem.

A percepção da existência de normas jurídicas que vigoram e nada significam é generalizada entre usuários da bicicleta em São Paulo. O aparato legal aprovado é visto pelos ciclistas como avançado e adequado, todavia não se efetiva, ou se efetiva de forma muito tímida. Falas nesse sentido, sinalizando a inefetividade, são generalizadas nas redes sociais, nos encontros entre ciclistas, nos contatos com o poder público, e na própria mídia organizada.<sup>73</sup>

Da mesma forma, são agressivos (porém não violentos) os protestos após a morte de ciclistas, hoje cada vez mais direcionados à autoridade pública do que ao próprio motorista homicida. É de se notar que, ao contrário das explosões populares no Brasil que tendem a tentar ou mesmo efetuar o linchamento do acusado de crime, as manifestações dos ciclistas direcionam-se ao poder público, sempre. Basta citar como exemplo que, após o atropelamento de David Santos de Souza,<sup>74</sup> no mesmo dia ocorreu uma passeata que foi do local do atropelamento à residência do prefeito, e não em direção à delegacia policial onde estava preso

---

<sup>72</sup> AGAMBEN, Giorgio. *Homo Sacer: o poder soberano e a vida nua I*. Trad. Henrique Burigo. 2ª ed. Belo Horizonte: Editora UFMG, 2010, p. 57.

<sup>73</sup> Nesse sentido, ouça-se a fala da jornalista Renata Falzoni, no plenário da Câmara Municipal de São Paulo, quando do recebimento de uma comenda, em 07 de dezembro de 2010. Seu discurso é virulento, apontando “as leis que ficam nas gavetas”. Disponível em <<http://www.youtube.com/watch?v=AJoupWvcIgg>> (primeira parte) e <<http://www.youtube.com/watch?v=1s6b0qbudQc>> (segunda parte). Acesso em 04 de julho de 2013, 12:02.

<sup>74</sup> Atropelamento ocorrido em 10 de março de 2013. O caso teve repercussão nacional na mídia, pois o ciclista teve o braço decepado e o atropelador alega ter se desfeito do membro amputado em um córrego, conforme anteriormente exposto.

o acusado do crime. As pautas alegadas foram de exigir a efetivação do cumprimento da legislação já existente e de cumprir políticas de segurança no trânsito.

Essa forma de manifestar-se, recorrente, revela a fala quase uníssona: há normas, mas são descumpridas, nada significam. Vigoram sem significado, são apenas forma, não conteúdo. E aqui cabe a indagação de Agamben: “Qual é, digamos, a forma de vida que corresponde à forma de lei?”<sup>75</sup>

Forma de vida, aqui, entendemos como a vida em situação. Essa forma de vida aí. Este ser-aí em todas as suas relações, que se percebe, em diversas situações, abandonado. Lançado ao mundo e abandonado em suas circunstâncias, não raro exposto à possibilidade de morte. Percebe-se em situação de injustiça: “A carência, a privação de coisas concretas como alimento, abrigo, saúde, educação, transporte, corpóreas como estas, ou incorpóreas como educação, livre expressão, culto, etc... encontra-se na base da injustiça.”<sup>76</sup>

A insegurança é uma forma de negar um direito. Não permitir seu exercício seguro implica, no mais das vezes, em empurrar o destinatário desse direito a outra escolha, se possível. E a quem essa escolha não é possível? Como fazer senão expor-se ao risco ao exercer o seu direito?

Esse é o momento de perceber-se constantemente diante da morte, por parte do ciclista urbano de São Paulo. Tanto na situação real no trânsito, no trafegar, quanto nas falas dos seus circundantes não-ciclistas, sempre ressaltando o perigo. O lembrar da possibilidade da morte é diário. E também o momento de elaborar as estratégias de sobrevivência e vivência.

O ciclista urbano percebe-se em situação semelhante a de outros, não se lhe permitindo diferenciar-se em razão de poder econômico, senão pelas especificidades da vida biológica

---

<sup>75</sup> AGAMBEN, Giorgio. *Homo Sacer: o poder soberano e a vida nua I*. Trad. Henrique Burigo. 2ª ed. Belo Horizonte: Editora UFMG, 2010, p. 58.

<sup>76</sup> MAMAN, Jeannette Antonios. **Fenomenologia Existencial do Direito**: crítica do pensamento jurídico brasileiro. São Paulo: EDIPRO, 2000, p. 97.

(zoé) e por condições existenciárias<sup>77</sup>. E, portanto, não pode furtar-se a olhar ao lado e perceber o outro em igual situação, junto, com.

Percebe-se junto a outros, mas sem se colocar exatamente no lugar dos outros, sabendo isso ser impossível. Cada corpo, cada trajeto, cada horário, implicam em características únicas que não podem ser compartilhadas nos seus mínimos detalhes. Todavia permitem reconhecimento de situações semelhantes, possibilitando olhar-se na mesma direção para a qual o outro olha.

Esse partilhar, compartilhar, de situações leva à troca de experiências e elaboração de estratégias conjuntas de ação. É essa partilha que gera esse movimento social, é esse agir em conjunto em razão das injunções de suas circunstâncias de vida que constitui esse movimento social. É a percepção comum da morte possível causada pelo descuido alheio que motiva os cicloativistas a pressionar o poder público no cumprimento de normas existentes, ou seja, exigindo que estas normas passem a significar algo, e não sejam apenas formas vazias.

E é esse descuido alheio que causa impacto, que assusta o ciclista. Descuido que significa indiferença, valendo lembrar sempre que indiferença não é sinônimo de tolerância: essa última implica no reconhecimento do que é tolerado, àquela primeira, na invisibilidade do outro. Invisibilidade essa que pode implicar na morte, como aconteceu à ciclista Juliana Ingrid Dias, derrubada por um ônibus enquanto gritava “olha eu aqui!”<sup>78</sup>, e em seguida foi atropelada e morta. Seus gritos foram ignorados, e então deu-se sua morte. E a questão que fica: que justiça se fará a quem foi morto? Pois a morte é a última possibilidade, mas em si mesma uma impossibilidade absoluta.

Ora, é o cumprimento das normas, sua significação, e não apenas o apenamento de quem as descumpre, que descaracteriza efetivamente o estado de exceção. E o descuido alheio,

---

<sup>77</sup> “Perna não se compra, se nasce e se constrói”. Variantes dessa afirmação são ouvidas frequentemente de ciclistas, e trazem a percepção da herança genética acrescida dos atos praticados, dos treinos, das decisões, das escolhas, que darão resultados apenas dentro dos limites da herança genética.

<sup>78</sup> Diversas testemunhas do fato narraram ter a ciclista gritado essa frase ao motorista do ônibus que veio a lhe derrubar, fazendo com que ela caísse na trajetória de um segundo ônibus que a atropela.

seja de outros motoristas, seja do poder público, no cumprimento da norma, descuido sistemático, que sinaliza a exceção, e eventualmente a caracteriza, ou pelo menos insinua a existência da exceção. É o abandono que caracteriza a indiferença.

Indiferença com aquele que, embora citado na legislação como objeto de cuidado,<sup>79</sup> é, na prática, visto apenas como objeto a atrapalhar o tráfego de outrem, e ignorado pelo poder público, ou seja, fazendo com que de fato a lei nada signifique.

Não podemos avançar nessa discussão evitando falar acerca da eficácia normativa das leis de trânsito.

A eficácia de uma norma constitui-se na possibilidade desta mesma norma produzir efeitos. Não apenas dos requisitos formais para que venha a produzir efeitos, abrangidos pelas categorias da validade e vigência, mas também dos seus requisitos fáticos, ou seja, da sua possibilidade de ser cumprida e do quanto é de fato cumprida.

Acerca da possibilidade ou impossibilidade de cumprimento do ponto de vista fático, a questão se torna importante em razão da fiscalização do cumprimento de determinadas normas, como a constante do artigo 201 do CTB, que determina a ultrapassagem de ciclista mantendo-se a distância de um metro e meio. No diálogo entre o Secretário de Transportes e um grupo de ativistas do coletivo Cicloliga, alegou o então Secretário ser impossível para um fiscal atestar ter o veículo automotor ultrapassado o ciclista acima ou abaixo dessa distância, caracterizando assim não a inefetividade do referido artigo 201 do CTB, mas a ineficácia da fiscalização no seu cumprimento, vale dizer, a impossibilidade de exigir o cumprimento, a impossibilidade de fazer cumprir.

Aqui deve-se ressaltar que o foco desse ativismo sob análise está muito mais voltado à ação do poder executivo, seja municipal, seja estadual, no cumprimento das ações preconizadas em lei, já consolidadas como direitos, do que pelo reconhecimento de direitos. Não relatam as falas exigências de reconhecimento de direitos, mas de consolidação de

---

<sup>79</sup> Código de Trânsito Brasileiro, Art. 29, par. 2º: Art. 29. O trânsito de veículos nas vias terrestres abertas à circulação obedecerá às seguintes normas: § 2º Respeitadas as normas de circulação e conduta estabelecidas neste artigo, em ordem decrescente, os veículos de maior porte serão sempre responsáveis pela segurança dos menores, os motorizados pelos não motorizados e, juntos, pela incolumidade dos pedestres.

direitos já prescritos em lei.

Não se trata nem de longe de uma luta que se possa desenvolver profundamente junto aos poderes legislativos. Não se trata, no mais das vezes (embora com exceções), de criação de normas jurídicas, mas de efetivação de normas já existentes. É nesse sentido que se deve entender o referido discurso de Renata Falzoni em 07 de dezembro de 2010 na Câmara Municipal de São Paulo, quando foi agraciada com a Medalha de Anchieta por aquela casa legislativa. Seu discurso, beirando a virulência, repetidamente citou as legislações diversas que repousam “em gavetas”, faltando a ação do poder executivo para efetivá-las.<sup>80</sup>

Perceba-se assim que o movimento age no sentido de cobrar cumprimento de normas jurídicas, mas contrariamente ao senso comum, não procura forçar esse cumprimento pelos caminhos do poder judiciário.

Não há ações judiciais movidas pelas associações que representam os ciclistas no Município de São Paulo, mas há uma intensa pressão política que se apresenta das mais diversas formas. Portanto, há uma escolha pela luta política no lugar do ajuizamento das ações judiciais cabíveis à espécie.

Protesta-se pela lei, não contra ela. Procura-se que a lei, além de ter validade jurídica, estar em vigor, ter eficácia, se efetive, portanto adquira significado no mundo real e não apenas no mundo jurídico.

Significado esse da lei que transborde para o mundo da vida, para aquilo que J. Habermas, em artigo publicado em 1981 na revista *Telos*, intitulado *New Social Movements*,<sup>81</sup> chama de “gramática das formas de vida”. Trata-se de trazer significado da lei para a vida prática, nos seus detalhes mais comuns do cotidiano.

Mas se falamos em vida cotidiana e prática, temos que nos remeter ao habitar. Vive-

---

<sup>80</sup> Discurso que pode ser visto e ouvido na íntegra em: [http://www.youtube.com/watch?v=AJoupWvcIgg\\_e](http://www.youtube.com/watch?v=AJoupWvcIgg_e) e <http://www.youtube.com/watch?v=1s6b0qbudQc>. Acesso em 05 de julho de 2014.

<sup>81</sup> HABERMAS, J. *New Social Movements*. *Telos*, N. York, ed. n° 49, p. 33-37, 1981.

se onde se habita.

“Habitar seria, em todo caso, o fim que se impõe a todo construir.”<sup>82</sup>. Portanto, há relação entre o habitar e o construir, atos que se sucedem cotidianamente num fluxo contínuo.

Ora, conforme já relatado em ações já descritas em capítulos anteriores, os atos praticados mesclam a pressão sobre o poder público e a ação direta, a construção do *habitat*, como vimos nas ações que acrescentam sinalização de trânsito, procurando trazer aconchego ao que ali trafega em uma bicicleta, diminuir-lhe a sensação de desamparo, legitimando de alguma forma sua presença naquele local trafegado.

Essa é uma forma de territorialização não-agressiva, diferindo das pichações que recobrem prédios da cidade e sendo manifestações da existência do pichador: é sua marca, sua assinatura. Quem pinta uma bicicleta branca no asfalto não está colocando sua assinatura na superfície da via, mas procurando aumentar a segurança de quem em bicicleta ali trafega. Portanto, é ato que possui finalidade além do mero reconhecimento de existência, mas afirmação de necessidade de proteção a essa vida.

Há um paradoxo inerente ao uso da bicicleta como meio de transporte em uma cidade como São Paulo, que nem de longe se assemelha no que tange à infraestrutura cicloviária de Amsterdam, cidade holandesa onde a bicicleta é o meio principal de transporte.

Esse paradoxo, sempre lembrado nos atos efetuados quando da morte de um ciclista no trânsito, é que de um lado há um aspecto verdadeiramente dionisíaco no uso da bicicleta, mesmo como transporte. De outro lado, a percepção, às vezes até exagerada, da possibilidade próxima de morte.

O aspecto dionisíaco pode ser explicado das mais diversas formas e até por uma conjunção de fatores: o bem-estar físico da atividade física, a retomada de uma leitura direta e clara do relevo e das distâncias da cidade, ou mesmo a sensação de maior segurança em

---

<sup>82</sup> HEIDEGGER, Martin. *Ensaio e Conferências*. (Construir, Habitar Pensar). Trad. Emmanuel Carneiro Leão, Gilvan Fogel e Márcia Sá Cavalcante Schuback. Petrópolis: Vozes, 2001, p. 126.

relação a diversos crimes aos quais estão sujeitos pedestres e motoristas.<sup>83</sup>

Por outro lado, a percepção de uma constante possibilidade de morte e/ou lesão corporal grave manifesta-se cotidianamente. Tanto que há uma mudança de postura por parte dos ciclistas quando saem da proteção da estrutura cicloviária existente, pois partilham o espaço com veículos cujos condutores não respeitam aquelas normas específicas da legislação de trânsito que, se cumpridas, garantem a segurança do ciclista em questão.

Mas não se revela, entre os ativistas, uma tendência no sentido de questionar a vida ou a morte, não procuram elaborar uma filosofia da existência. Suas falas se dirigem em outro sentido, que nos faz retornar à questão da exceção.

Temos de entender que os fenômenos não se apresentam de pronto, muitas vezes apenas se insinuam e nos momentos de decidibilidade é que se revelam, é que se mostram.

Importante primeiro entender como se mostra essa exceção. No que tange às normas válidas e sua relação com o ordenamento, restringimo-nos a conceitos como validade, vigência e vigor, mas se passamos a observar a interação deste ente que é a norma com o mundo dos homens, necessariamente precisamos entender conceitos relativos à sua eficácia e sua eficiência.

Sendo uma norma jurídica basicamente um comando, no dizer de Tércio Sampaio Ferraz Junior, “um imperativo despsicologizado, isto é, um comando no qual não se identifica o comandante nem o comandado”<sup>84</sup>, este comando implica no seu cumprimento e, portanto, no caso de descumprimento, na aplicação da sanção. Essa é a lógica jurídica tradicional sacramentada pela doutrina jurídica, de modo que nos cursos de direito, já nas matérias

---

<sup>83</sup>Vale lembrar que uma forma comum de crime que muitos motoristas já sofreram, o sequestro-relâmpago, tipificado no artigo 158, parágrafo 3º do Código Penal, é impossível de ocorrer com um ciclista que, por outro lado, terá pequeno prejuízo no caso de roubo da própria bicicleta, o que é raro mesmo numa cidade com o tamanho de São Paulo, sendo que esses roubos ocorrem apenas em pontos bem localizados e conhecidos, portanto evitados, por boa parte dos ciclistas. A subtração de bicicletas, como em qualquer cidade grande ao redor do mundo, se dá predominantemente sob a forma de furto.

<sup>84</sup>FERRAZ JUNIOR, Tércio Sampaio. *Introdução ao Estudo do Direito: Técnica, Decisão, Dominação*. 4ª ed. São Paulo: Atlas, 2003, p. 116.

iniciais, o aluno é assoberbado pela dicotomia norma-sanção.

Ora, o que nos permite analisar o descumprimento da norma são os conceitos de eficácia e eficiência da norma analisada, pois se trata de analisar a norma sob o ponto de vista da produção de efeitos.

Eficácia deve ser vista sob o ponto de vista da possibilidade de cumprimento da norma. Como assevera Tércio Sampaio Ferraz Junior:

Uma norma válida pode já ser vigente e, no entanto, não ter eficácia. Vigência e eficácia são qualidades distintas. A primeira refere-se ao tempo de validade. A segunda, à produção de efeitos. A capacidade de produzir efeitos depende de certos requisitos. Alguns são de natureza fática; outros, de natureza técnico-administrativa. A presença de requisitos fáticos torna a norma efetiva ou socialmente eficaz. Uma norma se diz socialmente eficaz quando encontra na realidade condições adequadas para produzir seus efeitos.<sup>85</sup>

Pois bem. E se a norma se revela eficaz, vale dizer, existe a possibilidade fática no seu cumprimento e não é amplamente cumprida, e não se aplicam as sanções cominadas, uma vez que há omissão do poder público seja no cumprimento de uma norma, seja na fiscalização do cumprimento de outra norma? Se é escolha do poder público que assim seja, por atos e ou omissões?

Esse é o momento em que a exceção se insinua, embora não se apresente claramente. Difere do mero descumprimento do comando contido na norma, pois não se trata de uma fala clara de suspensão de direitos, como é comum nas ditaduras e como no Brasil aconteceu, entre tantos outros momentos de sua história, em 13 de dezembro de 1968 com a edição do Ato Institucional nº 5.

Não se trata disso, não se trata dessa forma de estado de exceção que muitas vezes reveste-se de uma forma de afirmação de soberania, ou que à soberania liga-se intimamente,

---

<sup>85</sup> FERRAZ JUNIOR, Tércio Sampaio. *Introdução ao Estudo do Direito: Técnica, Decisão, Dominação*. 4ª ed. São Paulo: Atlas, 2003, p. 199.

como descreveu Carl Schmitt, mas uma forma de exceção melíflua que acomete as democracias não se revelando claramente, mas se apresentando apenas como uma falha naquelas ações de competência do poder público mas que não se efetivam por completo nunca, transformando a lei em algo que nada significa.

Movimentos sociais contemporâneos que já conseguiram incluir o reconhecimento de seus direitos nos ordenamentos jurídicos não raro constataam que a lei por si só não se faz efetivar e, portanto, passam a uma segunda etapa em suas lutas, que consistem em trazer significado a essa lei, ou seja, espancar a exceção.

Isso se faz, no mais das vezes, em diversos países, pelo ajuizamento de ações, mesmo que se trate da utilização da ação judicial como forma de ação política, como forma de pressão sobre o poder público.

Todavia esta via se torna ineficaz onde as respostas a serem dadas pelo poder judiciário podem tardar e, portanto, tornar um resultado favorável inócuo.

O que explica a escolha do movimento cicloativista paulistano por não privilegiar o caminho possível das ações judiciais e escolher o caminho da pressão política é o critério da eficiência e a urgência ditada pela presença constante da morte, pois quem cotidianamente está exposto ao risco de morrer em razão da omissão do poder público tem urgência.

O aprendizado do grupo de ativistas demonstra seus erros e acertos nas suas lutas. Um exemplo temos na luta capitaneada pelo Instituto CicloBR na consolidação da chamada Rota Cicloturística Márcia Prado.

Trata-se de um caminho a ser percorrido em bicicleta entre as cidades de São Paulo e Santos, inspirado no roteiro de um passeio de aniversário da ativista Márcia Regina de Andrade Prado, falecida em 2009. Consiste em uma rota dentro do município de São Paulo que dirige-se à Zona Sul e atravessa o bairro do Grajaú e a Área de Proteção Ambiental Bororé-Colônia, para então, já no município de São Bernardo acessar a Estrada Velha do

Capivari e então chegar à Rodovia dos Imigrantes (SP-160), por ela trafegar por um trecho e descer a serra pela chamada Estrada de Manutenção, que consiste em uma via pavimentada cuja função é permitir o acesso de máquinas para a manutenção dos viadutos e túneis da Rodovia dos Imigrantes. Após essa estrada, a rota chega à cidade de Cubatão e segue até a cidade de Santos. É um trajeto de cerca de cem quilômetros de distância, se medido de seu ponto inicial, a partir do bairro da Vila Olímpia.

Embora o Código de Trânsito Brasileiro estabeleça em seu artigo 58 não apenas a permissão para que bicicletas trafeguem em vias rurais, mas inclusive regulamenta como deve o ciclista trafegar, no acostamento ou na inexistência ou impossibilidade do seu uso, no bordo da pista, na mão de direção,<sup>86</sup> é comum que ciclistas que tentem pedalar entre São Paulo e Santos sejam impedidos de seguir, principalmente pelos túneis da Rodovia dos Imigrantes, em razão da inexistência de acostamento. A outra via aberta para o tráfego consiste na Rodovia Anchieta (SP-150),<sup>87</sup> igualmente sem acostamentos no trecho em que desce a Serra do Mar e por onde trafegam caminhões e ônibus, impedidos de trafegar a pista da Rodovia dos Imigrantes que desce a Serra do Mar.

Vale dizer, não há caminho onde possam ciclistas ou grupos de ciclistas trafegar entre as cidades de São Paulo e Santos, embora possam trafegar em todas as demais estradas desse país. Trata-se de um evidente ferimento ao direito de ir e vir mas que, até o presente momento, não logrou solução.<sup>88</sup> Não há resposta do poder judiciário que acolha o direito de ir e vir dos ciclistas nesse caso, o que demonstra que a ação política, de pressão do poder público tem sido

---

<sup>86</sup> Art. 58. Nas vias urbanas e nas rurais de pista dupla, a circulação de bicicletas deverá ocorrer, quando não houver ciclovia, ciclofaixa, ou acostamento, ou quando não for possível a utilização destes, nos bordos da pista de rolamento, no mesmo sentido de circulação regulamentado para a via, com preferência sobre os veículos automotores. Parágrafo único. A autoridade de trânsito com circunscrição sobre a via poderá autorizar a circulação de bicicletas no sentido contrário ao fluxo dos veículos automotores, desde que dotado o trecho com ciclofaixa.

<sup>87</sup> Uma terceira via possível, hoje fechada ao tráfego, é a Estrada Velha de Santos (SP-145).

<sup>88</sup> Atualmente corre uma ação de interdito proibitório movida pela Concessionária Ecovia dos Imigrantes, perante a 4ª Vara Cível do Fórum da Comarca de Cubatão, tendo como réus o Instituto CicloBR e outros dois. Processo de nº 3006053-09.2013.8.26.0157, ainda sem sentenciamento, mas com concessão de decisão liminar que, em nome da segurança de ciclistas e motoristas, determina a proibição da realização do evento que percorre a Rota Márcia Prado.

mais eficiente no colhimento de resultados.<sup>89</sup>

É paradoxal que se possa dar a volta ao mundo em bicicleta mas não se possa trafegar entre São Paulo e Santos, embora haja um complexo viário ligando as duas cidades. Ou seja, o direito de ir e vir, consagrado no inciso XV do artigo 5º da Constituição Federal, encontra-se, nesse caso, ferido, em nome de uma pretensa proteção à vida.

Portanto, o que significa, nesse caso, o direito de ir e vir consolidado na norma? Qual seu significado? Não se pode dizer que não possui validade, vigência e eficácia; todavia, não se consolida efetivamente.

São essas situações que motivam a ação política de movimentos como o cicloativismo paulistano que, nos últimos 10 anos, com exceção de um período recente, tem ignorado os caminhos tradicionais da ação política no Brasil, passando ao largo de questões partidárias, sindicais e etc.

Todavia, é preciso também analisar o que tem ocorrido a partir do ano de 2014 no diálogo com o poder público municipal, uma vez que canais de comunicação antes inexistentes foram abertos e estão sendo utilizados, embora não sejam canais formais, mas não sem antes analisar algumas ações mais radicais, que geraram prisões.

---

<sup>89</sup> Em 2012 foi organizado um evento para se percorrer a Rota Márcia Prado, como igualmente se fez em 2009, 2010 e 2011. Em 2012, a contagem de ciclistas efetuada no início da descida da Serra do Mar parou em 11.000 participantes, em razão da falta de formulários a serem preenchidos. Durante três horas após a interrupção da contagem ainda passaram ciclistas. Não é exagero supor que 15 mil ciclistas tenham percorrido a Rota Márcia Prado naquele dia, o que pode indicar uma imensa demanda reprimida.

## CAPÍTULO VII - A NUDEZ COMO PROTESTO

Em 12 de junho de 2004, simultaneamente na Itália, Países Baixos, Austrália, Estados Unidos e Rússia, em algumas cidades desses países, ocorreu pela primeira vez um evento internacional conhecido como *World Naked Bike Ride* que, posteriormente, no Brasil veio a ser conhecido simplesmente como *Pedalada Pelada*.

O evento visa chamar a atenção de autoridades e da sociedade acerca da fragilidade dos ciclistas nas ruas, dar visibilidade à presença deles nas ruas. Também há quem entenda tais protestos como uma forma de protestar contra a estereotipização da aparência promovida pelos padrões de estética habitualmente divulgados em meios de comunicação.<sup>90</sup>

O fato é que a nudez, completa ou não, atrai a atenção da mídia e, de uma forma ou outra, ajuda a divulgar os pleitos que se consiga fazer-se reproduzir na imprensa. Assim, é comum que estejam os ciclistas participantes destes eventos total ou parcialmente desnudos, mas com corpos pintados com frases, símbolos e outras formas de provocar algum questionamento.

Em São Paulo, foi realizada a Pedalada Pelada pela primeira vez em 14 de junho de 2008, tendo se iniciado o protesto no mesmo lugar de onde partem as bicicletadas mensais, a Praça do Ciclista, logradouro existente na confluência entre a Rua da Consolação e a Avenida Paulista. O local é simbólico para os cicloativistas, uma vez que o logradouro foi o primeiro informalmente denominado Praça dos Ciclistas pelos próprios em 24 de fevereiro de 2006, durante a bicicletada daquele mês, quando ciclistas penduraram placas informais nos postes do logradouro nomeando-o. Em 17 de outubro de 2007, por meio da Lei Municipal nº 14.530 o local foi oficialmente nomeado como Praça do Ciclista, pois durante a Pedalada Pelada de 2008, cujo trajeto a ser percorrido seria a partir da Praça do Ciclista e percorrer a Avenida

---

<sup>90</sup> Muitas mulheres que participam desses eventos nas redes sociais manifestam-se nesse sentido, e veem no evento uma forma de questionarem a aceitação do corpo ou a busca de padrões outros de beleza.

Paulista até seu início e então retornar à Praça do Ciclista, partindo às 14:00 horas, como de fato ocorreu. Todavia, às 14:30 horas, houve a prisão do ativista André Pasqualini,<sup>91</sup> que, como outros, havia arrancado o tapa-sexo que trajava e discutiu com policiais. Outros ciclistas também ficaram completamente nus, mas após ameaças de policiais militares voltaram a se vestir ou ao menos a cobrir a genitália, ao contrário de André Pasqualini que quis discutir acerca do seu direito de protestar nu.<sup>92</sup>

Desde 2008, a Pedalada Pelada vem ocorrendo em São Paulo, com frequência anual, sempre à mesma época, em um sábado. Sendo que na edição de 2009, ocorrida em 14 de março, diante de um farto policiamento presente na Avenida Paulista, os ciclistas, em número estimado entre 500 e 800 ciclistas manifestantes, aparentaram dispersar-se no início da Avenida Paulista e em diversos grupos espalharam-se, vindo a reunir-se novamente no entorno do Monumento às Bandeiras, de onde partiram para seguir um trajeto que passou por diversas avenidas, tais como Avenida Brasil, Cidade Jardim, República do Líbano e outras, tendo inclusive passado por dentro do Parque do Ibirapuera, retornando à Praça do Ciclista após três horas.

A ação de dispersão ocorreu no sentido de dificultar o acompanhamento da Polícia Militar, o que conseguiram, e, durante o trajeto posteriormente seguido, diversos ciclistas ficaram nus, e conseguiram alguma cobertura da imprensa sobre o protesto.

Em 2010, a Pedalada Pelada ocorreu em 13 de março, igualmente um sábado, e da mesma forma começando às 14:00 horas e saindo da Praça do Ciclista. Não houve intenção de despistar a Polícia Militar que acompanhava o trajeto, e ocorreram prisões de quatro ativistas quando os ciclistas trafegavam à altura do número 258 da Rua Avanhandava. Ali o protesto foi disperso por ação da Polícia Militar, com o lançamento de bombas de gás e de feito moral, e com a prisão de dois homens naquele momento. Duas participantes do protesto, que depois se dirigiram à delegacia do 4º Distrito Policial, situada à Rua Marquês de Paranaguá, para tomar informações acerca das duas detenções anteriormente ocorridas também foram detidas,

---

<sup>91</sup> Disponível em <<http://www1.folha.uol.com.br/agora/policia/pl1506200801.htm>>. Acesso em 10 de janeiro de 2014.

<sup>92</sup> Posteriormente, foi movida ação penal em face de André Pasqualini, encerrada por transação.

sendo-lhes apresentadas fotografias feitas antes nas quais apareciam com os seios desnudos enquanto pedalavam durante o protesto.<sup>93</sup>

Em 2011, a Pedalada Pelada de São Paulo ocorreu em 12 de março, com uma modificação nas práticas. O horário do evento foi transferido para a noite. E desde então ocorre anualmente, sendo a edição de 2012 ocorrida em 10 de março,<sup>94</sup> a edição de 2013 ocorrida em 09 de março, e a edição de 2014 ocorrida em 15 de março. Em nenhuma dessas edições houve detenções, notando-se, inclusive, uma ausência de policiamento próximo ao evento.

A edição de 2012 ocorreu oito dias após o atropelamento com morte da bióloga e cicloativista Juliana Ingrid Dias, portanto houve, durante o protesto, muitas menções relativas a esse falecimento.

E, em 2013 e 2014, em razão da presença de membros de um programa humorístico televisivo, houve hostilizações aos humoristas que de alguma forma tentavam erotizar e ridicularizar o evento, de modo que nas duas vezes esses humoristas receberam jorros de tinta sobre seus corpos, o que encerrou a gravação dos programas nas duas edições.<sup>95</sup>

Essa hostilização às tentativas de erotização do protesto por um programa de televisão indicam o entendimento, por parte dos ativistas que protestam, não se tratar de agredir com obscenidade, mas buscar de alguma forma chamar a atenção à situação em que se encontram quando na via, desnudos de proteção, conforme os *slogans* que comumente pintam em seus corpos nesses protestos: “cuidado, frágil”, “respeite, eu sou o trânsito”, “pelada você me vê”, e etc.

---

<sup>93</sup> Dos quatro detidos, três foram acusados por terem praticado ato obsceno, tipificado no artigo 233 do Código Penal, e um por desacato, tipificado no artigo 331 do Código Penal. Todos efetuaram transação penal. Relato sobre a detenção pode ser lido em: <<http://noticias.uol.com.br/cotidiano/ultimas-noticias/2010/03/13/policia-reprime-ciclistas-durante-ato-da-pedalada-pelada-quatro-sao-detidos.htm>>. Acesso em 10 de janeiro de 2014.

<sup>94</sup> Notícia em Folha de São Paulo, <<http://www1.folha.uol.com.br/cotidiano/2012/03/1060134-ciclistas-pedalamus-em-protesto-na-avenida-paulista-em-sp.shtml>>. Acesso em 10 de janeiro de 2014.

<sup>95</sup> Notícia em <<http://televisao.uol.com.br/noticias/redacao/2013/03/09/panicat-leva-banho-de-tinta-de-manifestante-em-gravacao.htm>>. Acesso em 22 de agosto de 2014.

É de se questionar se tal nudez em protestos configura o tipo penal constante do artigo 233 do Código Penal, que determina: Art. 233 - Praticar ato obsceno em lugar público, ou aberto ou exposto ao público: Pena - detenção, de três meses a um ano, ou multa.

Obscenidade, obsceno, do latim: *obs caenum*, em que a partícula *obs* ou *ob* indica a causa, “por causa de” e *caenum* (no caso nominativo) significa sujidade, coberto de lodo. Assim, o tipo penal orienta-se no sentido de tipificar a conduta que quer provocar sentimento de torpeza, de imersão em lodaçal, de generalizada sujidade.

É importante citar que esse tipo penal tem como objeto de tutela o pudor público, mas no sentido apontado por Nelson Hungria: “o objeto da tutela penal é o pudor público, a opinião, o sentimento, os hábitos da média coletividade, acerca da moralidade pública encarada sob o ponto de vista sexual.”<sup>96</sup>

Não, essa nudez parcial ou total praticada por esses ativistas não se reveste dessa intenção de ferir o pudor público com sujidade ou impureza, como pode ser vista a exposição do sexo em determinados contextos, pois mesmo quando há essa intenção, em determinado contexto também não se caracterizará o ato obsceno, se o contexto é de liberdade de expressão, conforme julgou o Supremo Tribunal Federal no *habeas corpus* de nº 83.996-7.<sup>97</sup>

Por outro lado, tal nudez, não tendo o condão de induzir à torpeza, mas tão somente de protestar contra algo, constitui uma das possibilidades de exercício da liberdade de expressão, que é inerente aos protestos, consolidada no inciso IV do artigo 5º da Constituição Federal de 1988, sendo o direito de reunião, expresso no mesmo artigo 5º, todavia no inciso XVI, o seu elemento viabilizador, conforme já decidido pelo Supremo Tribunal Federal, na arguição de descumprimento de preceito fundamental nº 187.<sup>98</sup>

---

<sup>96</sup> HUNGRIA, Nélon et al. *Comentários ao Código Penal*. 5ª ed. Rio de Janeiro: Forense, 1981, p. 306, Vol. III.

<sup>97</sup> Íntegra do acórdão disponível em: <<http://redir.stf.jus.br/paginadorpub/paginador.jsp?docTP=AC&docID=384865>>. Acesso em 20 de agosto de 2014.

<sup>98</sup> Decisão acessível em: <[http://www.sbdp.org.br/arquivos/material/1390\\_959\\_Voto\\_Marco\\_Aurelio.pdf](http://www.sbdp.org.br/arquivos/material/1390_959_Voto_Marco_Aurelio.pdf)>. Acesso em 20 de agosto de 2014.

Ora, tais atos, embora barulhentos, embora causadores de espanto, são mansos e pacíficos, pois nunca se registrou nesses atos qualquer forma de crime violento, seja de dano sob qualquer forma, seja de lesão corporal sob qualquer forma. Assim, não podem ser enxergados senão sob o ponto de vista da proteção dos direitos fundamentais, no qual os espaços públicos de comunicação ganham preponderância.

Ou seja, a repressão a esses processos pode ser vista sob um outro prisma, como não apenas uma restrição aos direitos fundamentais destes ativistas citados, mas um atentado à própria democracia deliberativa.

## CAPÍTULO VIII - UMA NOVA RELAÇÃO COM O PODER PÚBLICO?

Durante a eleição municipal de 2012, duas associações de ciclistas de São Paulo, já anteriormente citadas, Instituto CicloBR e Associação de Ciclistas Urbanos de São Paulo - Ciclocidade, elaboraram uma carta-compromisso apresentada aos candidatos ao cargo de prefeito da cidade de São Paulo.

Tal carta está estruturada de forma a conter, em uma primeira parte, uma fundamentação com dados para os pleitos que se seguem, no sentido de serem compromissos a serem firmados pelos candidatos que possam ser exigidos dele quando eleito.

Seu texto, na íntegra:

### CARTA DE COMPROMISSO COM A MOBILIDADE POR BICICLETAS

O futuro prefeito ou prefeita de São Paulo assumirá em 2013 uma cidade com graves problemas de mobilidade urbana. Em 2012, a cidade bateu o recorde histórico de congestionamento, com 295 km de vias paradas (dos 800 km monitorados pela CET). Segundo estudo da Fundação Getúlio Vargas, essa imobilidade resulta em um prejuízo anual de R\$ 34 bilhões para a economia da cidade.

Os números refletem uma situação grave, em que motoristas sofrem com a perda de tempo no trânsito; usuários de transporte público, com as péssimas condições e insuficiência de ônibus; e pedestres, com a falta de respeito e espaço para circular com segurança pela cidade.

Juntos, todos sofreremos com a poluição, a degradação dos ambientes de convivência e o aumento da agressividade nas ruas.

Por todo o mundo, o uso da bicicleta vem sendo tratado como um importante indicador de qualidade de vida, havendo um consenso crescente entre técnicos, gestores e urbanistas sobre a necessidade de inclusão definitiva deste modal nas políticas urbanas.

No início deste ano, entrou em vigor a Política Nacional de Mobilidade Urbana que, entre outras diretrizes, indica a “prioridade dos modos de transportes não motorizados sobre os motorizados”, sugerindo aos gestores públicos atenção especial à mobilidade por bicicletas como alternativa para as cidades.

São Paulo ainda não conseguiu incluir a bicicleta de maneira efetiva nas políticas de transporte, contando com uma infraestrutura cicloviária insuficiente e com pouca utilidade para o ciclista urbano - atualmente, as ciclovias, ciclofaixas e rotas de bicicleta estão fragmentadas pela cidade, são incompletas ou possuem problemas de construção e manutenção.

A falta de continuidade dos projetos e ações, o descumprimento de prazos e o baixo investimento neste modal colocam um número cada vez maior de pessoas que optam pela bicicleta em risco nas ruas da cidade.

Entre 1997 e 2007, o número de viagens de bicicleta cresceu 176%, índice muito superior, por exemplo, aos 31% registrados no modo Metrô ou aos 13% de acréscimo no modo automóvel. Em 2012, estimamos que cerca de 500 mil pessoas utilizem a bicicleta ao menos uma vez por semana na cidade. Por outro lado, o orçamento municipal não alcançou sequer 0,04% do total de gastos do município em transportes de acordo com o Plano Plurianual 2010-2013.

Para atender essa demanda crescente, São Paulo precisa de um gestor disposto a investir efetivamente na mobilidade por bicicletas, oferecendo condições de articulação com o transporte coletivo e realizando ações em todas as regiões da cidade (inclusive na periferia, onde vive a maior parte dos ciclistas paulistanos).

Apresentamos aqui um conjunto de propostas que deverão nortear o trabalho de gestores/as comprometidos/as com a melhoria da qualidade de vida desta cidade e com a necessidade de transformar o modelo de mobilidade urbana em São Paulo:

- 1) Desenhar um plano cicloviário para toda a cidade baseado em estudos e pesquisas, criando uma rede de ciclovias, ciclofaixas e rotas de bicicleta que garantam deslocamentos seguros e confortáveis aos cidadãos. Executar o plano de acordo com os prazos anunciados para projetos e obras.
- 2) Aumentar em 0,25% por ano o orçamento municipal de transportes destinado à mobilidade por bicicletas por meio do Plano Plurianual, atingindo 1% do total de recursos em 2017.
- 3) Promover a participação da sociedade civil, implantando o Conselho Municipal de Transportes, garantindo o acesso fácil à informação e estabelecendo mecanismos efetivos de diálogo formal com a sociedade sobre programas, projetos e ações de interesse dos ciclistas.
- 4) Integrar a bicicleta ao transporte público, criando redes cicloviárias ao redor dos terminais de ônibus, estações de metrô e de trens. Instalar e manter bicicletários integrados aos terminais e estações, que sejam gratuitos, adequados à demanda e com o mesmo horário de funcionamento do transporte coletivo.
- 5) “Acalmar” o trânsito, com adoção do limite de velocidade de 50 km/h em avenidas, ampliação das “zonas 30 km/h” dentro dos bairros e instalação de dispositivos como rotatórias, faixas de pedestre elevadas, sinalização horizontal e outros.
- 6) Garantir a travessia segura de pedestres e ciclistas em todas as pontes dos rios Pinheiros e Tietê e suas alças de acesso, com a construção de calçadas, faixas de pedestres e ciclovias ou de pontes específicas para esses.
- 7) Desenvolver e implementar um Plano Diretor que estimule a redução dos deslocamentos, garantindo a distribuição equilibrada de moradias, serviços, empregos, infraestrutura, equipamentos culturais e de lazer por toda a cidade. Restringir a ação da especulação imobiliária, permitindo a densificação sem que haja verticalização excessiva.
- 8) Desestimular o uso do automóvel, aumentando as restrições de circulação e estacionamento em via pública, ampliando calçadas e calçadões e dando prioridade absoluta aos investimentos no transporte coletivo e na mobilidade de pedestres e ciclistas.
- 9) Desenvolver campanhas e programas permanentes de educação para todos que participam do trânsito, privilegiando o deslocamento seguro de pedestres e ciclistas. Intensificar a fiscalização dos comportamentos que colocam em risco a vida e

ampliar as ações para locais e horários que hoje não têm fiscalização (noites, regiões periféricas e interior dos bairros).

10) Melhorar a convivência dos serviços de transporte público sobre pneus (ônibus e táxis) com as bicicletas, implantando programas de educação e reciclagem permanente de todos os condutores. Garantir condições adequadas de trabalho aos motoristas, privilegiando a direção segura em detrimento da pressa.

Eu, \_\_\_\_\_, candidato(a) ao cargo de prefeito(a) de São Paulo, afirmo que, caso seja eleito(a), cumprirei os itens acima, a fim de garantir a melhoria das condições de mobilidade e qualidade de vida na cidade de São Paulo.

Assinaram a referida carta, os seguintes candidatos: Carlos Giannazi (PSOL), Celso Russomano (PRB), Fernando Haddad (PT), Gabriel Chalita (PMDB), José Serra (PSDB) e Soninha Francine (PPS). Em segundo turno da eleição, os candidatos Fernando Haddad<sup>99</sup> e José Serra<sup>100</sup> anunciaram planos de construção de 400 quilômetros de ciclovias e ou ciclofaixas.

Conforme citamos, em 22 de março de 2013, após manifestações em protesto ao atropelamento e amputação do braço direito do ciclista David Santos de Souza em 10 de março de 2013 na Avenida Paulista, ocorreu a primeira reunião entre o prefeito eleito Fernando Haddad e cicloativistas.

Todavia, só passou a haver um diálogo mais constante entre membros do poder executivo municipal e os ativistas a partir da segunda metade de 2014, quando começa a construção de quatrocentos quilômetros de ciclovias e ciclofaixas na cidade de São Paulo.

Sobre esse contato é necessário relatar que não se trata de uma relação formal. Embora tenha sido implantado o Conselho Municipal de Trânsito e Transportes, criado pelo Decreto-Municipal nº 54.058, de 1º de julho de 2013<sup>101</sup> e tendo como representante titular eleito pelos ciclistas Felipe Aragonez Benevides (pertencente ao Instituto CicloBR) e como

---

<sup>99</sup> Pode-se conferir o programa de governo de Fernando Haddad em <[http://pensenovotv.com.br/files/Programa\\_de\\_Governo\\_Haddad.pdf](http://pensenovotv.com.br/files/Programa_de_Governo_Haddad.pdf)>, especialmente página 42. Acesso em 10 de janeiro de 2014.

<sup>100</sup> Pode-se conferir a promessa do candidato José Serra em: <<http://politica.estadao.com.br/noticias/geral,serra-promete-400-km-de-vias-para-bicicletas,900292>>. Acesso em 10 de janeiro de 2014.

<sup>101</sup> Publicado no Diário Oficial do Estado de São Paulo, edição de 02 de julho de 2013, p. 1.

suplente Felipe Fernandes (ligado à Associação dos Ciclistas Urbanos de São Paulo - Ciclocidade), passa a haver um diálogo mais intenso entre os cicloativistas e o poder executivo municipal a partir do final de julho de 2014, quando é anunciado que se passaria à construção dos referidos quatrocentos quilômetros de ciclovias e ciclofaixas na cidade de São Paulo.

Passam a ocorrer sucessivas reuniões entre os ativistas e o prefeito e seu secretário municipal de transportes. Uma primeira reunião aconteceu em 07 de agosto de 2014, com a presença do prefeito e de vários secretários. Em setembro, mês da mobilidade,<sup>102</sup> no dia 22 o prefeito realiza um evento midiático, trafegando de sua moradia ao edifício sede da prefeitura em uma bicicleta e cercado por cicloativistas e, claro, repórteres. No dia 23 de setembro ocorre uma reunião entre os ativistas e os secretários de transportes, educação, saúde, meio ambiente e esportes. Em 17 de dezembro de 2014 outra reunião entre o prefeito, diversos secretários e os ativistas.

Todavia, durante todo esse tempo, há também um contato intenso, quase que diário, entre ativistas e membros do governo municipal, vale dizer, assessores diversos. Contato esse que se dá por intermédio de listas de discussão por correio eletrônico e pelos modernos programas de troca de mensagens por celulares, como *whatsapp* e *telegram*.

Trata-se de uma relação de aparente simbiose, na qual há um diálogo que aparenta ser franco, entre os membros do poder executivo municipal e os ativistas. São frequentes as solicitações dos membros do poder executivo municipal para que sejam municiados sobre informações acerca dos locais onde e como estão sendo instaladas as estruturas cicloviárias, assim como são chamados os ativistas constantemente a opinar sobre o desenho dessas estruturas, mas não com uma agenda rígida de reuniões previamente agendadas.

É fato que, do ponto de vista da produção de conhecimento acumulada no Brasil acerca de planejamento e implantação de estruturas cicloviárias há uma deficiência, que já há

---

<sup>102</sup> A se notar que 22 de setembro é o Dia Mundial Sem Carro, dia no qual em diversas cidades ao redor do mundo ocorrem diversos eventos procurando questionar o império do automóvel no trânsito das grandes cidades e seus malefícios. Em São Paulo, os ativistas fazem atividades desde 22 de setembro de 2003, quando ocorreu uma tensa bicicletada na Avenida Paulista, à noite.

anos é percebida por ativistas diversos, sendo que muitos têm procurado acumular e disponibilizar conhecimento técnico a ser usado pelos poderes públicos que porventura venham a contemplar a bicicleta como modal de transporte em suas cidades.

Nesse sentido, por exemplo, vem trabalhando a Associação Transporte Ativo, com sede no Rio de Janeiro e constituída em 2003. Essa associação, entre outras atividades, disponibiliza em seu sítio na internet,<sup>103</sup> uma grande quantidade de material técnico relativo à elaboração de planos cicloviários, construção de ciclovias, paraciclos, bicicletários, relatórios de pesquisas etc, não raro e quase sempre incluindo material de outros países.

Da mesma forma, outras associações fazem o mesmo, uma vez que há carência de material sistematizado sobre o assunto no Brasil. E urbanistas que não circulam em bicicletas no mais das vezes desconhecem completamente a dinâmica de deslocamento dos ciclistas, projetando e executando vias que não se prestam ao uso adequado da bicicleta, como a ciclovia existente no canteiro central da Avenida Brás Leme, em São Paulo.

Tal ciclovia, inaugurada em 04 de outubro de 2012, consta de pistas não retilíneas, com obstáculos e curvas desnecessárias. O que observamos é que ciclistas que trafegam na região não raro deixam de usá-la, pois a uma velocidade um pouco acima daquela que uma criança desenvolve em uma bicicleta, cerca de dez quilômetros por hora, algumas curvas oferecem perigo de quedas, que ali constantemente ocorrem.

Mas o fato de ser essa relação entre os ativistas e o poder público informal gera incômodos. Não há canais sólidos, o Conselho Municipal de Trânsito e Transporte não é uma câmara temática em torno da implantação do uso da bicicleta na cidade como meio de transporte, a se seguir a lei 12.587/2012, mas um conselho que abrange todos os modais de transporte, inclusive os que a referida Lei de Mobilidade Urbana, retrocitada, privilegia em detrimento do uso da bicicleta como modal de transporte urbano.

Estamos no país em um momento em que há uma construção de uma forma de

---

<sup>103</sup> Hospedado no seguinte endereço: <<http://www.ta.org.br/>>. Acesso em 20 de janeiro de 2015.

democracia na qual a participação popular não se restringe ao voto periódico, que resulta de diversos fatores, inclusive a se citar essa espécie de ágora não organizada representada pelo hiperespaço. Há quem chegue a usar o termo *sofativismo* (de sofá + ativismo, neologismo que difundiu-se em redes sociais na *internet*), de forma pejorativa, à imensa participação das pessoas, sem que se desloquem de seus sofás, em inúmeras discussões acerca dos mais diversos temas.

Mas, no caso do cicloativismo, o uso das ferramentas midiáticas não serve apenas para comunicação, mas para argumentação, na construção de um discurso hegemônico, no qual tem sido feliz.

Por outro lado, a construção de canais democráticos sólidos de participação, vale dizer canais de comunicação mais ou menos formalizados e que, portanto, não dependam única e exclusivamente da escolha do poder público sobre quem quer ouvir, e quando e onde ouvir, ainda é precária. E se essa construção é deficiente em São Paulo, é ainda mais deficiente em outras capitais.

Neste sentido, é de se louvar o trabalho da Associação Ciclocidade, que, percebendo o privilégio que é possuir um canal oficioso de comunicação, todavia restrito a seus representantes, internamente organiza grupos de trabalho para que associados não apenas apresentem seus pleitos, mas apontem soluções.<sup>104</sup> É, portanto, um trabalho conjunto de produção de conhecimento e de divulgação de boas práticas, pois, como já anteriormente citado, a ação do movimento não se restringe a clamar por estruturas cicloviárias, mas à construção de uma cultura da bicicleta e também à construção de um discurso acerca da ocupação da cidade de São Paulo que seja contra hegemônico ao atual, que acarretou, por uma distribuição urbana caótica e marcada pela força do interesse particular, o surgimento dos diversos problemas hoje encontrados.

---

<sup>104</sup> Nesse sentido, um bom exemplo é a campanha Adote uma ponte, que a Associação Ciclocidade promoveu em 2014 para que ciclistas que trafegam em algum ponto de conflito no trânsito representado por ponte, especialmente sobre os rios Tietê e Pinheiros, mas não exclusivamente, e determinados viadutos, fornecessem relatos e material gráfico, representado por fotos e filmagens, acerca de problemas enfrentados e possíveis soluções (material entregue à Prefeitura de São Paulo).

Claro, não há como realizar essas atividades apenas e tão somente por meio de um voluntariado desinteressado. É fato que registramos nos últimos três anos a aproximação dos departamentos mercadológicos de instituição bancárias em sentido de chegar às três associações que citamos: Instituto CicloBR, Associação Ciclocidade e Associação Bike-Anjo. Mas não só a elas, mas também a boa parte dos *blogues* mantidos e alimentados por ciclistas, para ciclistas, pelo menos no caso dos *blogues* mais próximos do ativismo.

Hoje, têm algum apoio de bancos o Instituto CicloBR (Banco Bradesco), Associação Ciclocidade (Banco Itaú) e Associação Bike-Anjo (Banco Itaú). A igual modo, o *blogue* Vá de bike (Banco Itaú), e o *blogue* Bike é Legal, capitaneado por Renata Falzoni, igualmente com algum apoio do Banco Itaú.

Falamos em algum apoio pois até onde pudemos apurar, as verbas repassadas são de pequena monta e poucos ativistas puderam se profissionalizar, ou seja, tornaram-se defensores profissionais do uso da bicicleta.

Mas esses dois bancos estão com políticas agressivas de técnicas de promoção de suas marcas. Ambos possuem sistemas concorrentes de aluguel de bicicletas compartilhadas (sistema CicloSampa, no caso do Banco Bradesco, com 15 estações, e sistema Bike-Sampa, no caso do Banco Itaú, com cerca de 212 estações). Nesses sistemas, usuários pré-cadastrados conseguem alugar ou até usar gratuitamente por períodos curtos bicicletas estacionadas nessas estações, que são liberadas por meio eletrônico.

Há sistemas semelhantes em mais de 700 cidades ao redor do mundo, sendo comuns em grandes capitais da Europa, existindo também em grandes cidades dos Estados Unidos e Canadá. O maior sistema é o da cidade chinesa de Wuhan, com 90.000 bicicletas disponibilizadas para compartilhamento.<sup>105</sup>

---

<sup>105</sup> Dados fornecidos pelo Mineta Transportation, sediado no San José State University College of Business, em seu relatório intitulado *Public Bikeshaing in North America During a Period of Rapid Expansion: Understanding Business, Models, Industry Trends and User Impacts*. Disponível em <<http://transweb.sjsu.edu/PDFs/research/1131-public-bikeshaing-business-models-trends-impacts.pdf>>. Acesso em 09 de dezembro de 2014, p. 25.

É de se notar que esses sistemas, que tiveram como origem o Plano das Bicicletas Brancas que, em 1965, foram distribuídas em Amsterdam por Luud Schimmelpennink (1935-?), ativista e político holandês, em conjunto com o grupo contra-cultural Provos. No verão de 1965, distribuíram pelas ruas diversas bicicletas pintadas de branco, para que qualquer um usasse e deixasse em qualquer lugar, para que outros usassem. Meses depois muitas haviam sumido, e outras haviam sido jogadas em canais da Holanda. Mas a experiência teve o mérito de trazer ao mundo essa possibilidade de transporte por bicicleta sem ser necessário ser proprietário de uma.<sup>106</sup>

Ora, não se pode negar que essa possibilidade primeiro aventada como ação anarquista, possa ter se tornado posteriormente uma política pública (como no caso do sistema francês Vélib, operado por concessão pública) e mesmo modelo de negócio, senão uma forma de refinada publicidade, seja adotada por diversas cidades das mais diversas formas. Aliás, como asseverou Jon Orcutt, ex-diretor de Políticas Públicas no Departamento de Transporte de Nova York entre 2007 e 2014, que bancos procuram melhorar sua imagem perante a sociedade apoiando iniciativas simpáticas à comunidade.<sup>107</sup> Não deixa, hoje, a causa da bicicleta de ter um apelo público inegável.

No presente momento em que se conclui essa tese, estão implantados na cidade de São Paulo, 415,64 km de infraestrutura cicloviária de circulação, entre ciclovias, ciclorrotas, calçadas compartilhadas, ciclofaixas definitivas e ciclofaixas operacionais de lazer, 227 estações de compartilhamento de bicicletas. Ciclovias e ciclofaixas permanentes, com vias segregadas, somam 219,54 quilômetros, portanto constituindo cerca de metade da estrutura existente.<sup>108</sup> Uma situação muito diferente daquela existente em 2002, ano do surgimento da

---

<sup>106</sup> GUAMACCIA, Matteo. *Provos: Amsterdam e o nascimento da contracultura*. Trad. Leila de Souza Mendes. São Paulo Conrad Editora do Brasil, 2001, p. 71- 98.

<sup>107</sup> Afirmação feita em palestra realizada em São Paulo, na sede da Associação Ciclocidade, em 8 de novembro de 2014. Jon Orcutt atuou na prefeitura de Nova York durante a implantação pelo prefeito Michael Bloomberg de 300 quilômetros em ciclovias, realizada durante dois anos. Assistimos a essa palestra, e anotamos essa afirmação. Um resumo do conteúdo da longa palestra pode ser lido em: <<http://www.ciclocidade.org.br/noticias/627-conversa-jon-orcutt>>. Acesso em 09 de dezembro de 2014. A se notar similaridades entre o processo em Nova York e o que hoje ocorre em São Paulo.

<sup>108</sup> Dados fornecidos pela Companhia de Engenharia de Trânsito, em <<http://www.cetsp.com.br/consultas/bicicleta/bicicleta-um-meio-de-transporte.aspx>>. Acesso em 29 de janeiro de 2015.

bicicletada e ou massa crítica, quando a malha cicloviária não passava de 70 quilômetros, e, no mais das vezes, instalada dentro de parques.

A igual modo, cerca de oitenta por cento da população apoia a construção e expansão da estrutura cicloviária, segundo pesquisa realizada pelo Instituto Datafolha,<sup>109</sup> bem como, pela mesma pesquisa, trinta e dois por cento da população de São Paulo possui bicicleta, sendo visível o aumento do uso deste modal como transporte, nas ruas.

O cicloativismo paulistano se mostra cada vez mais articulado e estruturado, mas sem abrir mão de uma descentralização que lhe dá uma agilidade grande, e também permite uma posse coletiva de um conjunto de conhecimentos. Mas há que se perguntar se assim permanecerá, ou seguirá o que já ocorre em nível internacional, pois há hoje um movimento já percebido, da existência de um imenso campo de negócios na gestão do uso das bicicletas nas cidades.

Nesse sentido, há que se conferir o excelente estudo de Maxime Huré, intitulado *Les réseaux transnationaux du vélo. Gouverner les politiques du vélo en ville. De l'utopie associative à la gestion par des grandes firmes urbaines (1965-2010)*,<sup>110</sup> que demonstra ter ocorrido nas cidades francesas basicamente três períodos de implantação do uso de bicicletas: uma primeira etapa dominada pelas associações, uma segunda etapa capitaneada pelo poder público municipal, e uma terceira etapa em que o setor é dominado por operadores privados.<sup>111</sup>

Ora, em que momento estamos em São Paulo? Já se passou uma década do surgimento das associações, uma vez que a primeira entidade era um clube, com estrutura empresarial, mas que propagandeava o uso da bicicleta, o já anteriormente citado Night Bikers Club do Brasil, criado em 1989. As associações datam desta década, e não são tão articuladas como é, por exemplo, a associação americana Transportation Alternatives, fundada em 1973 e

---

<sup>109</sup> Pesquisa PO813752, disponibilizada em [http://media.folha.uol.com.br/datafolha/2014/09/22/termometro\\_paulistano.pdf](http://media.folha.uol.com.br/datafolha/2014/09/22/termometro_paulistano.pdf), acesso em 10 de janeiro de 2015.

<sup>110</sup> HURÉ, Maxime. *Les réseaux transnationaux du vélo Gouverner les politiques du vélo en ville. De l'utopie associative à la gestion par des grandes firmes urbaines (1965-2010)*. 2013. 565 f. Tese (Doutorado em Ciência Política). Université Lyon 2 Lumière, Lyon, 2013.

<sup>111</sup> Idem, p. 491 a 493.

com mais de 12 mil membros, que teve o retrocitado Jon Orcutt como diretor entre 1989 e 1994. Por outro lado, o poder público detém alguma forma de conhecimento que ainda precisa ser alimentada pela experiência dos ciclistas.

A se notar que o conhecimento técnico acerca da promoção do uso de bicicletas em cidades ainda é pequeno, pois a bicicleta ainda não recebe o destaque adequado nos cursos de Arquitetura e Urbanismo no Brasil, como também não recebe a devida atenção nos cursos de Engenharia Mecânica.<sup>112</sup>

Por outro lado, já aportam em São Paulo as instituições internacionais que atuam nesse mercado. Uma prova é a abertura da seção brasileira do *Institute for Transportation and Development Policy*,<sup>113</sup> organização não-governamental com sede nos Estados Unidos e atuação em três continentes, e que tem trazido a São Paulo especialistas para palestras e outros eventos.

No presente momento, a discussão com o poder público vai além do processo de implantação de estrutura cicloviária, mas da construção de um canal de comunicação sólido, como citado anteriormente. Mas há que se lembrar: a administração pública não cuida só de bicicletas, São Paulo tem 11.895.893 habitantes<sup>114</sup> e um total de 7.887.789 veículos registrados no município, segundo o Departamento Estadual de Trânsito de São Paulo.<sup>115</sup>

Mas destaque-se: não se encontra concluída a construção da estrutura cicloviária prometida e projetada. Assim, o movimento permanece numa troca de informações com o poder público, mas também exercendo pressão de forma a influir na implementação dessa estrutura.

---

<sup>112</sup> Pesquisamos o currículo de diversos cursos de Engenharia Mecânica e descobrimos que atualmente apenas a Universidade Federal de Pernambuco, em seu curso de engenharia mecânica, oferece matéria específica relacionada à mecânica de bicicletas.

<sup>113</sup> Com sítio em: <<https://www.itdp.org/>>. Acesso em 20 de janeiro de 2015.

<sup>114</sup> Disponível em <[ftp://ftp.ibge.gov.br/Estimativas\\_de\\_Populacao/Estimativas\\_2014/estimativa\\_dou\\_2014.pdf](ftp://ftp.ibge.gov.br/Estimativas_de_Populacao/Estimativas_2014/estimativa_dou_2014.pdf)>. Acesso em 10 de janeiro de 2015.

<sup>115</sup> <<https://www.detran.sp.gov.br/wps/portal/portaldetran/cidadao/home>>. Acesso em 20 de janeiro de 2015.

É nesta etapa em que se encontra o movimento. Transformou seu discurso em política pública adotada pelo Município de São Paulo, tendo usado de meios diversos de pressão, e consolidando sua participação na tomada de decisões na gestão pública, na implementação de um plano de construção de estrutura cicloviária, ainda não concluído. Um processo nem de longe tranquilo, mas resultado de anos de construções coletivas nos quais as contribuições individuais se somaram, movidos por uma certeza de que este modal de transporte merecia ser contemplado nas políticas públicas, por uma questão de defesa de uma possibilidade de vida digna.

## CONCLUSÃO

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

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

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

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

É fato que esse movimento nunca se valeu de um discurso explicitamente ancorado

nos Direitos Humanos, mas com a paciência e firmeza de quem não tem nada a perder, pois o risco de morte constantemente se faz lembrar, foi paulatinamente desconstruindo discursos contrários a ponto de tornar a sua fala, se não hegemônica, incontestável em diversos meios.

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

Por isso, as diversas formas de organização usadas, sejam os informais coletivos, as mais formalizadas associações, os aparentemente espontâneos enxameamentos, as atividades econômicas colaborativas, no mais das vezes não sobrepõem atuações, mas agem coordenadamente, complementando a atuação uma das outras. E sempre com uso intenso das ferramentas de comunicação.

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

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

É fato que, como diversos movimentos sociais contemporâneos, sua luta foi, no mais

das vezes, para a efetivação de legislações protetivas já existentes. Mas ao contrário de outros movimentos sociais, sua característica principal deriva de uma escolha e sua luta é poder exercer essa possibilidade de vida escolhida, como tal: vida. Sendo todas as demais pautas ancoradas nessa defesa da vida, explícita ou implicitamente.

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

## REFERÊNCIAS

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

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

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

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

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

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

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

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

BONATELLI, Circe. *Serra promete 400 km de vias para bicicletas*. Estado de São Paulo: Eleições. 14 de julho de 2012. Disponível em

<<http://politica.estadao.com.br/noticias/geral,serra-promete-400-km-de-vias-para-bicicletas,900292>> . Acesso em 10 de janeiro de 2014.

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

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

\_\_\_\_\_. Entrevista em 14 de fevereiro de 2014 (em Curitiba).

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

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

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

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

COMPANHIA DE ENGENHARIA DE TRÂNSITO. *Bicicleta: um meio de transporte*. Disponível em <<http://www.cetsp.com.br/consultas/bicicleta/bicicleta-um-meio-de-transporte.aspx>>. Acesso em 29 de janeiro de 2015.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

HADDAD, Fernando. *Programa de Governo*. 2012. Disponível em <[http://pensenovotv.com.br/files/Programa\\_de\\_Governo\\_Haddad.pdf](http://pensenovotv.com.br/files/Programa_de_Governo_Haddad.pdf)>. Acesso em 10 de janeiro de 2014.

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

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

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

\_\_\_\_\_. *Introdução à filosofia*. Tradução de Marco Antonio Casanova. São Paulo: Martins

Fontes, 2008.

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

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

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

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. *Estimativas da População Residente no Brasil e Unidades da Federação com data de referência em 1º de julho de 2014*. Disponível em <[ftp://ftp.ibge.gov.br/Estimativas\\_de\\_Populacao/Estimativas\\_2014/estimativa\\_dou\\_2014.pdf](ftp://ftp.ibge.gov.br/Estimativas_de_Populacao/Estimativas_2014/estimativa_dou_2014.pdf)>. Acesso em 10 de janeiro de 2015.

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

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

LAURENT, Camille. Entrevista em fevereiro de 2013.

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

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

MINETA TRANSPORTATION. *Public Bikeshaing in North America During a Period of*

*Rapid Expansion: Understanding Business , Models, Industry Trends and User Impacts.* Disponível em <<http://transweb.sjsu.edu/PDFs/research/1131-public-bikesharing-business-models-trends-impacts.pdf>>. Acesso em 09 de dezembro de 2014, p. 25.

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

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

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

PASQUALINI, André. Entrevistas diversas, desde 2000.

POLI, Mariana. Pedalada de Pelados acaba em prisão na Paulista. *Folha de São Paulo.* 14 de junho de 2008. Disponível em <<http://www1.folha.uol.com.br/agora/policia/pl1506200801.htm>>. Acesso em 10 de janeiro de 2014.

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

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

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

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

SALDAÑA, Paulo. Trânsito de SP já causa perdas de R\$ 50 bi ao ano. *Estado de São Paulo.* 26 de novembro de 2012. Disponível em <<http://sao->

[paulo.estadao.com.br/noticias/geral,transito-de-sp-ja-cao-perdas-de-r-50-bi-por-ano-imp-965157](http://paulo.estadao.com.br/noticias/geral,transito-de-sp-ja-cao-perdas-de-r-50-bi-por-ano-imp-965157)>. Acesso em 15 de setembro de 2014.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

**ANEXO I**

## LEGISLAÇÃO MUNICIPAL

LEI Nº 14.266, DE 6 DE FEVEREIRO DE 2007

(Projeto de Lei nº 599/05, do Vereador Chico Macena - PT)

Dispõe sobre a criação do Sistema Ciclovitário no Município de São Paulo e dá outras providências.

GILBERTO KASSAB, Prefeito do Município de São Paulo, no uso das atribuições que lhe são conferidas por lei, faz saber que a Câmara Municipal, em sessão de 26 de dezembro de 2006, decretou e eu promulgo a seguinte lei:

Art. 1º Fica criado o Sistema Ciclovitário do Município de São Paulo, como incentivo ao uso de bicicletas para o transporte na cidade de São Paulo, contribuindo para o desenvolvimento da mobilidade sustentável.

Parágrafo único. O transporte por bicicletas deve ser incentivado em áreas apropriadas e abordado como modo de transporte para as atividades do cotidiano, devendo ser considerado modal efetivo na mobilidade da população.

Art. 2º O Sistema Ciclovitário do Município de São Paulo será formado por:

I - rede viária para o transporte por bicicletas, formada por ciclovias, ciclofaixas, faixas compartilhadas e rotas operacionais de ciclismo;

II - locais específicos para estacionamento: bicicletários e paraciclos.

Art. 3º O Sistema Ciclovitário do Município de São Paulo deverá:

I - articular o transporte por bicicleta com o Sistema Integrado de Transporte de Passageiros - SITP, viabilizando os deslocamentos com segurança, eficiência e conforto para o ciclista;

II - implementar infra-estrutura para o trânsito de bicicletas e introduzir critérios de planejamento para implantação de ciclovias ou ciclofaixas nos trechos de rodovias em zonas urbanizadas, nas vias públicas, nos terrenos marginais às linhas férreas, nas margens de cursos d'água, nos parques e em outros espaços naturais;

III - implantar trajetos ciclovitários onde os desejos de viagem sejam expressivos para a

demanda que se pretende atender;

IV - agregar aos terminais de transporte coletivo urbano infra-estrutura apropriada para a guarda de bicicletas;

V - estabelecer negociações com o Estado de São Paulo com o objetivo de permitir o acesso e transporte, em vagão especial no metrô e em trens metropolitanos, de ciclistas com suas bicicletas;

VI - promover atividades educativas visando à formação de comportamento seguro e responsável no uso da bicicleta e sobretudo no uso do espaço compartilhado;

VII - promover o lazer ciclístico e a conscientização ecológica.

Art. 4º Caberá ao Executivo, por meio dos órgãos competentes, consolidar o programa de implantação do Sistema Cicloviário do Município de São Paulo, considerando as propostas contidas nos Planos Regionais Estratégicos.

Art. 5º A ciclovia será constituída de pista própria para a circulação de bicicletas, separada fisicamente do tráfego geral e atendendo o seguinte:

I - ser totalmente segregada da pista de rolamento do tráfego geral, calçada, acostamento, ilha ou canteiro central;

II - poderão ser implantadas na lateral da faixa de domínio das vias públicas, no canteiro central, em terrenos marginais às linhas férreas, nas margens de cursos d'água, nos parques e em outros locais de interesse;

III - ter traçado e dimensões adequados para segurança do tráfego de bicicletas e possuindo sinalização de trânsito específica.

Art. 6º A ciclofaixa consistirá numa faixa exclusiva destinada à circulação de bicicletas, delimitada por sinalização específica, utilizando parte da pista ou da calçada.

Parágrafo único. A ciclofaixa poderá ser adotada quando não houver disponibilidade de espaço físico ou de recursos financeiros para a construção de uma ciclovia, desde que as condições físico-operacionais do tráfego motorizado sejam compatíveis com a circulação de bicicletas.

Art. 7º A faixa compartilhada poderá utilizar parte da via pública, desde que devidamente sinalizada, permitindo a circulação compartilhada de bicicletas com o trânsito de veículos motorizados ou pedestres, conforme previsto no Código de Trânsito Brasileiro.

§ 1º A faixa compartilhada deve ser utilizada somente em casos especiais para dar continuidade ao sistema cicloviário ou em parques, quando não for possível a construção de

ciclovias ou ciclofaixas.

§ 2º A faixa compartilhada poderá ser instalada na calçada, desde que autorizado e devidamente sinalizado pelo Órgão Executivo Municipal de Trânsito nos casos em que não comprometer a mobilidade segura e confortável do pedestre.

Art. 8º Os terminais e estações de transferência do SITP, os edifícios públicos, as indústrias, escolas, centros de compras, condomínios, parques e outros locais de grande fluxo de pessoas deverão possuir locais para estacionamento de bicicletas, bicicletários e paraciclos como parte da infra-estrutura de apoio a esse modal de transporte.

§ 1º O bicicletário é o local destinado para estacionamento de longa duração de bicicletas e poderá ser público ou privado.

§ 2º O paraciclo é o local destinado ao estacionamento de bicicletas de curta e média duração em espaço público, equipado com dispositivos para acomodá-las.

Art. 9º A elaboração de projetos e construção de praças e parques, incluindo os parques lineares, com área superior a 4.000 m<sup>2</sup> (quatro mil metros quadrados), deve contemplar o tratamento cicloviário nos acessos e no entorno próximo, assim como paraciclos no seu interior.

Art. 10. O Executivo deverá estimular a implantação de locais reservados para bicicletários, em um raio de 100 (cem) metros dos terminais e estações de metrô, trens metropolitanos e corredores de ônibus metropolitanos, dando prioridade às estações localizadas nos cruzamentos com vias estruturais.

Parágrafo único. A segurança do ciclista e do pedestre é condicionante na escolha do local e mesmo para a implantação de bicicletários.

Art. 11. As novas vias públicas, incluindo pontes, viadutos e túneis, devem prever espaços destinados ao acesso e circulação de bicicletas, em conformidade com os estudos de viabilidade.

Art. 12. O Executivo poderá implantar ou incentivar a implantação de ciclovias ou ciclofaixas nos terrenos marginais às linhas férreas em trechos urbanos, de interesse turístico, nos acessos às zonas industriais, comerciais e institucionais, quando houver demanda existente e viabilidade técnica.

Parágrafo único. Os projetos dos parques lineares previstos no Plano Diretor Estratégico e nos Planos Regionais Estratégicos deverão contemplar ciclovias internas e, quando possível, de

acesso aos parques, em conformidade com estudos de viabilidade aprovados.

Art. 13. A implantação e operação dos bicicletários, em imóveis públicos ou privados, deverá ter controle de acesso, a ser aprovado pelo Órgão Executivo Municipal de Trânsito.

Art. 14. Nas ciclovias, ciclofaixas e locais de trânsito compartilhado poderá ser permitido, de acordo com regulamentação pelo Órgão Executivo Municipal de Trânsito, além da circulação de bicicletas:

I - circular com veículos em atendimento a situações de emergência, conforme previsto no Código de Trânsito Brasileiro e respeitando-se a segurança dos usuários do sistema cicloviário;

II - utilizar patins, patinetes e skates, nas pistas onde sua presença não seja expressamente proibida;

III - circular com o uso de bicicletas, patinetes ou similares elétricos, desde que desempenhem velocidades compatíveis com a segurança do ciclista ou do pedestre onde exista trânsito compartilhado.

Art. 15. O Executivo deve manter ações educativas permanentes com o objetivo de promover padrões de comportamento seguros e responsáveis dos ciclistas, assim como deverá promover campanhas educativas, tendo como público-alvo os pedestres e os condutores de veículos, motorizados ou não, visando divulgar o uso adequado de espaços compartilhados.

Art. 16. Os eventos ciclísticos, utilizando via pública, somente podem ser realizados em rotas, dias e horários autorizados pelo Órgão Executivo Municipal de Trânsito, a partir de solicitação expressa formulada pelos organizadores do evento.

Art. 17. As despesas decorrentes da execução desta lei correrão por conta de dotações orçamentárias próprias, suplementadas se necessário.

Art. 18. Esta lei entrará em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO, aos 6 de fevereiro de 2007, 454º da fundação de São Paulo.

GILBERTO KASSAB, PREFEITO

Publicada na Secretaria do Governo Municipal, em 6 de fevereiro de 2007.

CLOVIS DE BARROS CARVALHO, Secretário do Governo Municipal

## ANEXO II

*Artigo de Sabrina Duran, não mais disponível na internet, publicado em 2012) e Manifesto dos Invisíveis (2009)*

***O mistério do artigo 201 do Código de Trânsito Brasileiro  
por: Sabrina Duran***

*No dia 28 de outubro, faltará exatamente um mês para a audiência do motorista de ônibus Márcio José de Oliveira, que atropelou e matou a Márcia Prado em janeiro de 2009.*

*Ao tentar ultrapassar Márcia, o motorista não respeitou a distância de 1,5 mt prevista no artigo 201 do Código de Trânsito Brasileiro (CTB) (ele tirou uma fina mesmo) e, literalmente, passou por cima da cabeça dela, matando-a na hora "C Márcia usava capacete*



***Flagra de desrespeito à distância obrigatória de 1,5 mt prevista no artigo 201 do CTB - foto:  
Polly Rosa***

*Há pelo menos cinco meses estou tentando escrever uma reportagem que tem um único foco, uma única pergunta: por que os agentes da CET (os marronzinhos) não estão autorizados a*

*aplicar multa com base no artigo 201 do Código de Trânsito Brasileiro (CTB), que prevê a distância de 1,5 mt que o motorista deve ter em relação ao ciclista.*

*Apenas policiais militares têm autorização para aplicar essa multa específica, mas eles não o fazem porque são completamente despreparados para essa tarefa "C faça o teste e pergunte a alguns PMs se eles sabem o que prevê o artigo 201.*

*Em 2010, segundo informação da CET, apenas TRÊS multas com base nos artigos 201 e 220 (que obriga o motorista a reduzir a velocidade nas ultrapassagens) foram aplicadas em São Paulo (a CET, contudo, não soube informar quantas dessas 3 multas se referiam ao 201).*

*Nos últimos dois meses intensifiquei a apuração sobre o mistério do 201.*

*Entrevistei uma especialista em medicina do trânsito para falar sobre acidentes envolvendo ciclistas, pedi a ajuda de um agente da CET para que, informalmente, contabilizasse o número de casos de desrespeito ao 201 que ele flagrasse; pedi a amigos ciclistas que contabilizassem o número de finas que receberam em um dia de pedal nas ruas e, principalmente, entrei em contato com o Denatran (Departamento Nacional de Trânsito), com a CET e com a Secretaria Municipal de Transportes de São Paulo para que me dessem uma posição técnica e legal sobre o tema.*

*Assessores de imprensa e assessores de autoridades foram absolutamente morosos, confusos e às vezes até arrogantes nas respostas "C passaram informações que eu sabia que estavam erradas, eu os questioneei, eles insistiram no erro e, dias depois, me ligaram ou escreveram para dizer que se equivocaram.*

*No fim das contas, CET e Denatran lavaram as mãos e jogaram um ao outro a responsabilidade pela não aplicação do 201 "C e enquanto ninguém assume a batata quente, você e eu, ciclistas urbanos, é que temos que nos virar nos malabarismos sobre rodas pra desviar de gente que dirige pra matar.*

*Depois de dezenas (de-ze-nas) de emails enviados e telefonemas dados, houve pelo menos um consenso: o que CET e Denatran disseram é que o artigo 201 não é aplicado porque o marronzinho não consegue medir, a olho nu, a distância de 1,5mt. Ok.*

*Não consegue*

*Então temos aí um problema técnico na redação da lei, confere? Se fosse bem redigido, aplicável e sua infração devidamente autuada nas ruas da cidade, o artigo 201 poderia ajudar a criar a cultura do respeito à distância segura do motorista em relação ao ciclista e, assim, evitar crimes como o cometido contra a Márcia em 2009.*

*E lá fui eu perguntar, mais uma vez, quem poderia falar sobre essa questão técnica da lei, explicar como essa falha poderia ser solucionada para que o artigo fosse aplicado e os motoristas, de uma vez por todas, passassem a respeitar os ciclistas nas ruas “C se não é por respeito à vida humana, que seja pelo medo de tomar multa. “Gostaria de saber o que pode ser feito, do ponto de vista técnico, para que a lei seja passível de ser aplicada pelos agentes de trânsito, se ela precisa ser mudada, se os agentes precisariam de algum aparelho especial, de algum treinamento especial, etc”.*

*Foi isso o que perguntei no email enviado no dia 21 de outubro à assessoria de imprensa do Denatran, em Brasília. No final do email, pedi que me indicassem um técnico para que eu pudesse entrevistá-lo. E vejam que primor de resposta recebi no dia 24 de outubro:*

*“Sabrina, em atenção à consulta ora formulada, passamos a informar, nos termos a seguir. A operacionalização do art. 201 do Código de Trânsito Brasileiro é bastante difícil, uma vez que há que se observar a distância de um metro e cinquenta. Assim, entendemos que será possível autuar pelo art. 201 do CTB quando for possível a abordagem **OU QUANDO OS VEÍCULOS SE ESBARRAREM, DE FORMA QUE FIQUE CARACTERIZADO QUE A DISTÂNCIA NÃO FOI OBSERVADA**“. (o negrito e CAPS LOCK são meus).*

*Ou seja: a autuação pela infração do artigo 201 será feita no exato momento em que a lei for descumprida, no momento em que uma tonelada de ferro e vidro se deslocando com*

*velocidade maior que a sua, ciclista, estiver esbarrando no seu corpo “C com sorte, o motorista infrator não estará esbarrando as rodas do veículo dele na sua cabeça (por via das dúvidas, use capacete).*

*Não satisfeita com a resposta (e chocada com o nível de non sense), enviei um outro email dizendo que eu PRECISAVA entrevistar um técnico do Denatran.*

*A assessora respondeu que “infelizmente os técnicos não falam com os jornalistas. Quem nos respondeu foi a área jurídica/fiscalização”. Enviei um outro email INSISTINDO no pedido de entrevista pessoal com alguém do Denatran.*

*Isso foi no dia 24 de outubro, mas até agora não recebi resposta. Hoje( dia 27/10 ) pela manhã liguei para a assessora em Brasília. Ela estava ao telefone. Deixei meu contato e ainda aguardo retorno.*

*Seguirei tentando a entrevista. São perguntas simples feitas a pessoas que, dado o caráter de serviço público do seu trabalho e influência direta na vida das pessoas, têm obrigação de dar uma satisfação aos interessados “C nesse caso, você, eu e todos os ciclistas urbanos. Não pode ser algo tão difícil e nebuloso assim. Ou pode? Pelo bem da nossa vida, esperamos que não.*

*Lembre-se: a audiência do motorista que matou a Márcia é no dia 28 de novembro, às 2:30pm, no Fórum Central Criminal da Barra Funda (Av. Dr. Abraão Ribeiro, 313).*

*O processo é público e você pode consultá-lo no fórum, basta levar esse número: 050.09.013030-8.*

*A audiência também é pública.*

*Divulgue, compareça, pressione.*

## Manifesto dos Invisíveis

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

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

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

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

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

*A insistência em afirmar que as ruas serão seguras para as bicicletas somente quando houver*

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

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

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

*A rua é de todos. A cidade também.*

*Nós, ciclistas, que também somos o trânsito:*

*Adriana de Oliveira Branco  
Afonso Savaglia  
Alberto Pellegrini  
Alex Gomes  
Alexandre Afonso  
Alexandre Borba  
Alexandre Catão  
Alexandre Loschiavo  
Alexandre Palmieri  
Aline Cavalcante  
Alonzo "Chascon" Zarzosa  
Álvaro Diogo  
Ana Paula Cross Neumann  
Andre Galhardo  
André Mezabarba  
André Pasqualini  
André Vinicius Mulho da Costa  
Antonio Lacerda Miotto  
Arlindo Saraiva Pereira Junior  
Aylons Hazzud  
Ayrton Sena Santos do Nascimento  
Beto Marcicano  
Bruno Canesi Morino  
Bruno César Grego  
Bruno de Crudis Rodrigues*

*Bruno Giorgi Crisóstomo Ianoni*  
*Bruno Gola*  
*Bruno Rodrigues*  
*Caio Yamazaki Saravalle*  
*Carlos Cabral*  
*Cármen Sampaio Amendola*  
*Carolina Spillari*  
*Célia Choairy de Moraes*  
*Chantal Bispo*  
*Chico Macena*  
*Cinira Fiuza*  
*Daniel Ingo Haase*  
*Daniel Albuquerque*  
*Daniel Guth*  
*Daniel das Neves Magalhães*  
*Daniel Moura*  
*Daniel Ranieri Costa*  
*Daniela Pastana Cuevas*  
*Danilo Martinho May*  
*Drielle Caroline Alarcon*  
*Edson Ishida*  
*Eduardo Girão*  
*Eduardo Lopes Merege*  
*Eduardo Marques Grigoletto*  
*Eric Machado Coelho*  
*Evelyn Araripe*  
*Fabiano Faga Pacheco*  
*Fabio Araujo*  
*Fabricio Mouret*  
*Fabício Zuccherato*  
*Flávio "Xavero" Coelho*  
*Felipe Aragonez*  
*Felipe Antônio Paulon Fontes*  
*Felipe Martins Pereira Ribeiro*  
*Felippe*  
*Fernando Guimarães Norte*  
*Filipe Franco de Souza*  
*Francisco Pellegrini*  
*Frank Barroso*  
*Frederico Oliva*  
*Gabriel Silveira de Andrade Antunes*  
*Gerhard Grube*  
*Guilherme Henrique Maruyama da Costa*  
*Gustavo Bianchini*  
*Gustavo Fonseca Meyer*  
*Hélio Wicher Neto*  
*Henrique Boney*

*Henrique Mogadouro da Cunha*  
*Hilton Luis Moreira Bulhões*  
*Ian Thomaz*  
*Isaac Akira Kojima*  
*Jeanne Freitas Gibson*  
*João Guilherme Lacerda*  
*Joao Paulo Pedrosa*  
*Joel Pinheiro*  
*José Alberto F. Monteiro*  
*José Paulo Guedes Pinto*  
*Juliana Mateus*  
*Juliana da Silva Diehl*  
*Júlio Boaro*  
*Jupercio Juliano de Almeida Garcia*  
*KARARYU O DRAGÃO FANTASMA*  
*Kelaine Azevedo*  
*Keline Cajueiro Campos Barreto*  
*Laércio Luiz Muniz*  
*Larissa Xavier Neves da Silva*  
*Lauro Martins de Oliveira*  
*Leandro Cascino Repolho*  
*Leandro Coletto Biazon*  
*Leandro de Lima Alcântara*  
*Leandro Kruszielski*  
*Leandro Valverdes*  
*Leonardo Américo Cuevas Neira*  
*Lewis Clementino da Silva*  
*Lincoln Eduardo Paiva*  
*Luciano César Marinho*  
*Luciano Ogura Buralli*  
*Lucien Constantino (Lilx)*  
*Luis Sorrilha*  
*Luiz Humberto Sanches Farias*  
*Luiza Dias Lamas*  
*Maíra Rosauero Zasso*  
*Manuela Ortiz*  
*Marcel Manzano Lima*  
*Marcelo Bunscheit*  
*Marcelo de Almeida Siqueira*  
*Marcelo Império Grillo (MIG)*  
*Marcelo Rebelo Cardoso*  
*Márcia Regina de Andrade Prado*  
*Márcio Campos*  
*Marcos Miranda Toledo*  
*Mariana Cavalcante*  
*Mariana Zdravca*  
*Mariane Palhares*

*Mário Canna Pires*  
*Marla Estima Vargas Ranieri Costa*  
*Matias Mignon Mickenhagen*  
*Mathias Fingermann*  
*Maurício Rodrigues de Souza*  
*Mauro Baraldi*  
*Michelle Bertolazi Gimenes*  
*Mila Molina*  
*Neide Gaspar*  
*Odir Züige Jr.*  
*Otávio Remedio*  
*Paula Cinquetti*  
*Paulo V. Delgado*  
*Pedro Cruz de Souza*  
*Pedro Gontijo Menezes*  
*Polly Rosa*  
*Poti Campos*  
*Rafael Dias Menezes*  
*Rafael Ehlert*  
*Rafael Gabriel*  
*Rafael Rodolfo Chacon*  
*Rafael Soriano Martins*  
*Renata Falzoni*  
*Renato Kairalla Costa (Tinho)*  
*Renato Panzoldo*  
*Ricardo Lacerda Bruns*  
*Ricardo Nunes*  
*Ricardo Shiota Yasuda*  
*Ricardo Sobral*  
*Roberto Piani*  
*Roberson Miguel (@biosbug) "O cara da Bike"*  
*Robledo Einstein*  
*Rodrigo Arnoud*  
*Rodrigo Mendonça*  
*Rodrigo Navarro*  
*Rodrigo Sampaio Primo*  
*Rodrigo Squizzato*  
*Ronaldo Toshio*  
*Sandre Quirino*  
*Santiago de Moura Luz*  
*Silvia Düssel Schiros*  
*Silvia Neves Bernardes de Oliveira*  
*Silvio Duarte Moris*  
*Silvio Tambara*  
*Simone Fernandes Miletic*  
*Soraia Lopes de Miranda Silva*  
*Talita Oliveira Noguchi*

*Thatiane Hijano Costa*  
*Tiago Barufi*  
*Thiago Benicchio*  
*Vado Gonçalves*  
*Valdinei Calvento*  
*Valdson Silva Cleto*  
*Verônica Mambrini*  
*Victor Kazuo Teramoto*  
*Victor Y. G. Takayama*  
*Vinicius de Araujo Sant' Ana*  
*Vinicius Farias Ribeiro*  
*Vinicius Zanona*  
*Vitor Leal Pinheiro*  
*Wadilson*  
*Wagner D'Onofrio Junior*  
*Walter Feldman*  
*Willian Cruz*  
*Yorik von Havre*

## ILUSTRAÇÕES E FOTOGRAFIAS

**BICICLETADA CONTRA O G8!**

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



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

**Onde: Em frente ao prédio da Gazeta, na Av. Paulista**  
**Quando: Sexta-feira, dia 20 de Julho, ao meio-dia**  
 \*\*\*\*\*  
**Um outro mundo é possível...**  
**Um mundo sem líderes!**

(folheto de julho de 2001, convocando para a bicicletada contra o G8)



(ato em protesto em razão da morte de Juliana Ingrid Dias. Ciclistas deitados na Avenida Paulista, em 20 de março de 2003 - Foto: Coletivo Fora do Eixo)



(exemplo de sinalização não-oficial instalada por cicloatvistas. Foto Thiago Benicchio)



(exemplo de intervenção/sinalização no asfalto. Foto de autor desconhecido)



(bicicletada em 06 de março de 2012. Avenida Paulista. Foto: Coletivo Fora do Eixo)

A PRAÇA DO CICLISTA FAZ 5 ANOS!

# BICICLETADA SP

DIA **25/02** concentração às 18h00  
saída às 20h00

PRAÇA DO CICLISTA | ESQUINA DA PAULISTA COM A CONSOLAÇÃO

**VÁ DE BIKE!!!**

A stylized illustration of a cyclist in a dark jersey and shorts, riding a bicycle. The cyclist is leaning forward in a racing posture. The bicycle has a large front wheel and a smaller rear wheel. To the left of the cyclist, there are three balloons: one red, one teal, and one dark blue. The background is a light beige color, and the ground is a dark red/brown color. The overall style is graphic and modern.

(Cartaz de convocação para bicicletada em 2011)



**WORLD NAKED BIKE  
RIDE SP  
2009**

**CONCENTRAÇÃO: 12H**  
(para as pinturas e alegorias)

**Saída: 14H**

**14.03** Pça. DO CICLISTA - próximo à Consolação  
ALtura DO 2400 Da av. paulista  
**nus, é como nos SENTIMOS pedalando nesta cidade!**

(cartaz convocando para a Pedalada Pelada de 2009)



(participante da Pedalada Pelada em 2009. Foto: Eduardo Green)