

A COBERTURA MIDIÁTICA E O CICLOATIVISMO: PEDALANDO POR MUDANÇAS

Gabrielle Cosendei de Paula Santos*

RESUMO

O cicloativismo é um movimento que busca validar o uso da bicicleta como meio de transporte e pressionar as autoridades públicas a investirem em infraestrutura cicloviária. Porém, a cobertura midiática sobre o tema cicloativismo é escassa. Diante disso, o artigo tem como função analisar a cobertura da mídia sobre o movimento e discutir os possíveis impactos das informações transmitidas. Em São Paulo, a mobilidade urbana é bem ampla, os ativistas que fazem parte desta categoria possuem algumas necessidades que devem ser atendidas pelo poder público, como por exemplo na melhoria dos espaços frequentados pelos ciclistas, como sinalização, implementação de novas faixas e também melhorias nas políticas públicas para atender o grupo. A função do jornalismo é de alcançar outras massas, abrir diálogo, pautando a causa, ter a possibilidade de chegar em lugares que antes não havia chegado.

Palavras-chaves: Cicloativismo, Cobertura de Imprensa, Urbanismo.

SUMMARY

Cycling activism is a movement that seeks to validate the use of bicycles as a

means of transport and to pressure public authorities to invest in cycling infrastructure. However, media coverage on the subject of cycle activism is scarce. Given this, the article aims to analyze the media coverage of the movement and discuss the possible impacts of the transmitted information. In São Paulo, urban mobility is very wide, the activists who are part of this category have some needs that must be met by the public authorities, in the improvement of spaces frequented by cyclists, such as signage, implementation of new lanes and also improvements in public policies to serve the group. The function of journalism is to reach other masses, open dialogue, guide the cause, have the possibility of reaching places that it had not reached before.

Keywords: Cycling activism, Press coverage, Urbanism.

1. INTRODUÇÃO

O presente artigo se desenvolveu de minha necessidade pessoal em refletir criticamente as ações midiáticas sobre os movimentos cicloativistas paulistanos. Como estudante de jornalismo e defensora cicloativista, sendo assim, busquei nesse estudo resgatar os acontecimentos nos períodos de 2013 à 2016, cujo foi cenário de expansão de ciclovias, notícias de manifestações que foram contrárias a implementação das ciclovias que tiveram destaque na mídia e por fim foi o mandato

ex-prefeito Fernando Haddad.

a mídia possui a capacidade de agendamento, ou seja, os temas apresentados pela mídia determinam a presença – ou não - dos mesmos na pauta de interesse das pessoas. Assim, a sociedade tende a atribuir valor e a incluir ou excluir do seu próprio conhecimento aquilo que os meios de comunicação de massa incluem ou excluem de seu conteúdo, definindo, também, a hierarquia de importância e prioridade desses assuntos em relação a outros de acordo com sua disposição nos meios. ^{9,10}

Compreende-se que os jornais são grandes propulsores da agenda do público, pois são eles que definem seu ramo de interesse. Sendo assim, o estudo midiático torna-se um importante instrumento de compreensão para entender a priorização dos assuntos abordados de interesse público.

O cicloativismo tem surgido como uma força significativa na promoção de locomoção da mobilidade sustentável na cidade de São Paulo. No entanto, a mídia desempenhou um papel crucial na formação da opinião pública sobre o determinado tema. Durante o período de 2013 à 2016, a implementação das ciclovias e ciclofaixas passaram por uma massa de críticas negativas muito forte. Neste artigo, busco identificar as razões por trás da negatividade das ciclofaixas e cicloativismo. Desempenho mostrar as abordagens das matérias de veículos com alta visibilidade e com que teor o cicloativismo é abordado dentro delas. (MEURER e DELLAGNELO, 2008). Bardin (1977) afirma que “por de trás do discurso aparente geralmente simbólico e polissêmico esconde-se um sentido que convém desvendar”.

A mídia por vez falha em transmitir os benefícios que o cicloativismo e as ciclofaixas geram de forma objetiva, como a redução do trânsito, a diminuição de gases poluentes, a melhora do sedentarismo, a inclusão social que os ativistas ciclísticos introduzem para pessoas de baixa renda, como por exemplo o movimento ‘Monta Mona’, onde eles introduzem crianças de baixa renda a passear e conhecer São Paulo para fazer um ‘tour’ cultural. O movimento nasceu com a propostas de

incluir pessoas que não possuem sua própria bicicleta para poderem desfrutar da cidade de São Paulo através de um pedal com mais segurança e tranquilidade. O movimento realiza diversos passeios culturais, bate-papos e oficinas. Além de ser um meio de transporte o movimento enxerga a bicicleta como um meio de cultura, como uma ferramenta de engajamento social de políticas públicas.

Segundo um estudo feito por pesquisadores da USP com a Universidade de Melbourne, na Austrália. Morar perto a até 500 metros de uma ciclovia aumenta em 154% a chance de usar a bicicleta como meio de transporte em São Paulo. A pesquisa avaliou ainda que o transporte sobre trilhos em um raio de até 1.500 metros aumenta em 107% a chance de usar a bicicleta.

A falta de compreensão desses benefícios citados, podem levar a imagem negativa e incompleta sobre o que é em si o cicloativismo. É necessário que a mídia faça um papel mais equilibrado e com informações concretas sobre o cicloativismo, para assim promover uma mobilidade mais sustentável e por fim, termos uma cidadania mais justa, inclusiva e consciente.

Na cidade de São Paulo, o número de veículos ultrapassou os sete milhões apenas em 2015, segundo o Ministério das Cidades (2015), incluindo automóveis, caminhões, motos e ônibus. Deste total, aproximadamente 74% são automóveis. Sendo assim, os estímulos são poucos comparado aos carros na cidade, mesmo sabendo dos benefícios das ciclovias, nota-se certa ênfase sobre abordagem dos aspectos negativos decorrentes de sua implementação das ciclovias em São Paulo.

No início de seu mandato Fernando Haddad se comprometeu em cumprir a meta dos 400km de ciclovias na capital, no final de seu mandato, segundo dados da época em 2016, ele realizou apenas 329km. Segundo a matéria publicada pelo jornal 'O Globo', o atraso ocorreu por conta de um acordo com a Prefeitura, que foi resultado de questionamentos à política do prefeito feitos pelo Tribunal de Contas do Município

(TCM) e pelo Ministério Público Estadual (MPE). O ex-prefeito Fernando Haddad também se envolveu em escândalos como o superfaturamento das ciclovias de São Paulo, o MP (Ministério Público) na época constatou que as ciclovias eram as mais caras do mundo, comparando-as com os valores das ciclovias de Paris, que foram cinco vezes mais baratas que as de São Paulo. O custo médio de cada quilômetro construído sai por estratosféricos R\$ 650 mil.

Por conta destes atrasos e 'escândalos' de superfaturamento das ciclovias a mídia começou a publicar matérias com um teor negativo, dando mais ênfase e atenção para as pessoas que não foram de acordo com a implementação das ciclovias no início da gestão do Fernando Haddad.

2. METODOLOGIA

Desenvolveu-se uma pesquisa, com abordagem quantitativa e qualitativa, na qual o material pesquisado foi composto por todas as matérias relacionadas ao cicloativismo, ciclovias e ciclismo veiculadas no período de janeiro de 2013 à dezembro de 2016, nos jornais e portais, G1, R7, Folha de São Paulo, Estadão e UOL.

Uma análise quantitativa leva em consideração a frequência com que surgem certas características em determinado conteúdo, enquanto que uma análise qualitativa verifica a presença ou a ausência de uma dada característica de conteúdo ou de um conjunto de características na mensagem objeto de análise (BARDIN, 1977).

Este estudo levou em consideração tanto o conteúdo quanto o discurso de dez publicações que tiveram o tema as ciclovias e cicloativismo na cidade de São Paulo. O período selecionado de quatro anos permite a verificação de um panorama de noticiabilidade do cicloativismo e ciclofaixa que corresponde a um período de grande

investimento de ciclofaixas na área da cidade de São Paulo.

Desenvolveu-se tabelas para análise de conteúdo e de discurso da matéria de cada veículo citado, sendo elas, positivas, negativas ou neutras. As ferramentas utilizadas de pesquisas foram através do Google durante o período de 2013 à 2016 e com o uso das palavras chaves: Cicloativismo, ciclovias, urbanismo.

3. RESULTADOS:

A análise estudada neste artigo comprovou que das dez matérias dos cinco portais que foram coletados, três das matérias dos veículos UOL, Folha de S. Paulo e Portal do R7, cerca de trinta por cento (30%) foram positivas. Das duas matérias coletadas, cerca de vinte por cento (20%) foram neutras, sendo elas dos veículos Estadão e G1. Por fim, cinco matérias foram negativas, cerca de cinquenta por cento (50%), sendo elas três do G1, uma da Folha de São Paulo e uma do Portal UOL.

1) UOL

| | |
|-----------------------|-----------------------------------|
| Veículo jornalístico: | UOL |
| Data: | 07/12/2016 |
| Título: | "Pedalar é um ato de resistência" |
| Autoria da matéria: | Madson de Moraes |
| Editoria: | Revista Trip |
| Tema: | Trip/Bicicleta/Ativismo/São Paulo |
| Angulação da matéria: | Positiva |

Fonte: (UOL, 2016) <https://revistatrip.uol.com.br/trip/documentario-bike-vs-cars-cicloativista-aline-cavalcante-ciclovias-sao-paulo>

2) Estadão

| | |
|-----------------------|-----------------------|
| Veículo jornalístico: | Estadão |
| Data: | 2015 |
| Título: | "Teste das Ciclovias" |
| Autoria da matéria: | Natália Cacioli |
| Angulação da matéria: | Neutro |

Fonte: (Estadão, 2015) <https://infograficos.estadao.com.br/cidades/ciclovias/>

3) G1

| | |
|------------------------------|--|
| Veículo jornalístico: | G1 |
| Data: | 05/09/2014 |
| Título: | "Faixas exclusivas para bicicletas causam polêmica em São Paulo" |
| Editoria: | Bom dia, Brasil |
| Angulação da matéria: | Negativa |

Fonte: (G1, 2014) <https://g1.globo.com/bom-dia-brasil/noticia/2014/09/faixas-exclusivas-para-bicicletas-causam-polemica-em-sao-paulo.html>

4) Folha de São Paulo

| | |
|------------------------------|--|
| Veículo jornalístico: | Folha de S. Paulo |
| Data: | 14/06/2015 |
| Título: | "Com obra em reta final, ciclovia da av. Paulista vai 'espremer' pedestre" |
| Autoria da matéria: | André Monteiro Eduardo Geraque |
| Tema: | Cotidiano |
| Angulação da matéria: | Negativa/Neutra |

Fonte: (Folha de S. Paulo, 2015) <https://www1.folha.uol.com.br/cotidiano/2015/06/1641926-com-obra-em-reta-final-ciclovias-da-av-paulista-vai-espremer-pedestre.shtml>

5) G1

| | |
|------------------------------|---|
| Veículo Jornalístico: | G1 |
| Data: | 19/03/2015 |
| Título: | "Manifestantes protestam na Paulista contra decisão que afeta ciclovias" |
| Editoria: | Do G1 São Paulo |
| Angulação da matéria: | Neutro |

Fonte: (G1, 2015) <https://g1.globo.com/sao-paulo/noticia/2015/03/manifestantes-protestam-na-paulista-contradecisao-que-afeta-ciclovias.html>

6) Folha de São Paulo

| | |
|-----------------------|--|
| Veículo jornalístico: | Folha de São Paulo |
| Data: | 29/06/2015 |
| Título: | Pedestres e ciclistas convivem bem no 1º dia útil com ciclovia na Paulista |
| Autoria da matéria: | André Monteiro e Emílio Santana |
| Editoria: | Cotidiano |
| Angulação da matéria: | Positiva |

Fonte: (Folha de S. Paulo, 2015)

<https://m.folha.uol.com.br/cotidiano/2015/06/1649132-pedestres-e-ciclistas-convivem-bem-no-1-dia-util-com-ciclovia-na-paulista.shtml#:~:text=A%20mais%20nova%20ciclovia%20de,a%20p%C3%A9%20com%20quem%20pedala.>

7) Portal do R7

| | |
|-----------------------|--|
| Veículo jornalístico: | Portal de notícias do R7 |
| Data: | 30/10/2014 |
| Título: | "Acompanhado por 'pai' da mountain bike, Haddad vai de bicicleta para prefeitura." |
| Tema: | São Paulo |
| Angulação da matéria: | Positiva |

Fonte: (Portal R7, 2015) : <https://noticias.r7.com/sao-paulo/acompanhado-por-pai-da-mountain-bike-haddad-vai-de-bicicleta-para-prefeitura-29062022>:

8) G1

| | |
|------------------------------|---|
| Veículo jornalístico: | G1 |
| Data: | 14/10/2014 |
| Título: | "Ciclistas reclamam de pneus furados por tachinhas em ciclovia em SP" |
| Tema: | São Paulo |
| Angulação da matéria: | Negativa |

Fonte: (G1, 2014) <https://g1.globo.com/sao-paulo/noticia/2014/10/ciclistas-reclamam-de-pneus-furados-por-tachinhas-em-ciclovia-em-sp.html>

9) UOL

| | |
|------------------------------|---|
| Veículo jornalístico: | UOL |
| Data: | 28/09/2014 |
| Título: | "Ciclovias de Haddad estão com tinta gasta após dois meses" |
| Tema: | Nas Ruas |
| Angulação da matéria: | Negativa |

Fonte: (UOL, 2014) <https://agora.folha.uol.com.br/saopaulo/2014/09/1523816-ciclovias-de-haddad-estao-com-tinta-gasta-apos-2-meses.shtml>

10) G1

| | |
|------------------------------|--|
| Veículo jornalístico: | G1 |
| Data: | 04/02/2016 |
| Título: | "Ciclista fica ferida após pneu travar em bueiro de ciclovia no Pacaembu" |
| Tema: | São Paulo |
| Angulação da matéria: | Negativa |

Fonte: (G1, 2016) <https://g1.globo.com/sao-paulo/noticia/2016/02/ciclista-fica-ferida-apos-pneu-travar-em-bueiro-de-ciclovias-no-pacaembu.html>

4. DISCUSSÃO

A invisibilidade do cicloativismo na mídia, com a ausência de citações e as devidas representações desse movimento nas matérias é uma preocupação importante que precisa ser abordada, pois é uma luta da qual é ignorada ou por vezes sub-representadas. Os resultados apresentados pela pesquisa revelam a falta de menção explícita ao cicloativismo. Em vez disso as reportagens apresentadas se

concentram na reclamação das vias, dos acidentes causados e da falta de segurança dos ciclistas. Essa omissão do cicloativismo como um movimento reflete uma lacuna na cobertura midiática.

A falta de conhecimento sobre o movimento e as demandas por parte dos jornalistas também pode ser uma das causas da invisibilidade. Os jornalistas podem não estar familiarizados com movimento e nem com os benefícios trazido por eles. Essa falta de conhecimento resultou na ausência de cobertura. Além disso, a publicidade e os interesses comerciais que estão ligados ao automóvel como o principal e 'único' meio de transporte, o que pode influenciar na falta de espaço dedicado ao cicloativismo.

Para combater esta invisibilidade a mídia tem um papel primordial em conhecer os impactos que o movimento oferece para a cidade, os cicloativistas devem trabalhar em conjunto com a mídia para fornecer informações e assim enriquecer as matérias ligadas ao cicloativismo, dando destaque as conquistas e demandas do movimento.

5. CONCLUSÃO

Após uma análise abrangente da cobertura midiática sobre o cicloativismo e as ciclovias no período de 2013 à 2016, teve uma constante predominância nas matérias negativas, representando cerca de 50% do total. Essas matérias refletem a resistência por mudanças, reflete a falta de compreensão dos benefícios do cicloativismo e falta de interesses políticos para investir financeiramente de forma correta nas ciclovias. Também foi identificado a existência de matérias positivas que representam cerca de 30% do total.

Nestas matérias foram identificadas os benefícios do cicloativismo onde ativistas lutam para a existências de ciclovias e ciclofaixas na cidade de São Paulo,

mostrando que pode sim existir melhoria na qualidade do ar, promoção a saúde e por fim inclusão social. Além disso, foram encontradas parcelas de matérias neutras, que compreendem cerca de 20% do total. Essas matérias não assumiram uma posição negativa ou positiva em relação ao cicloativismo, a posição diante as notícias publicadas era informar sobre os ocorridos do cotidiano da cidade de São Paulo.

A distribuição da cobertura midiática mostra a complexidade do tema e a diversidade de opiniões e dos interesses públicos. Por vez que as matérias sejam negativas, onde isso possa contribuir para aumentar o preconceito das pessoas que não são ligadas ao movimento cicloativista, é encorajador observar que um número significativo de matérias teve uma abordagem informativa.

É fundamental no momento que a mídia reflita sobre um maior equilíbrio sobre a cobertura cicloativista, dando mais ênfase e buscando matérias que sejam positivas ao movimento, para compreender e abranger os conhecimentos sobre os benefícios e os desafios que o movimento enfrenta dia após dia na cidade caótica de São Paulo. Isso permitirá um diálogo construtivo, para que assim possa ter mais infraestruturas que favoreçam uma mobilidade urbana mais confortável e segura para aqueles que pedalam.

Nas matérias coletadas apenas uma citou sobre o cicloativismo, mesmo que na época o cicloativismo tinha uma visibilidade maior que anos anteriores, foi citado apenas uma vez, dando ênfase que o cicloativismo deve ser pautado com mais frequência na mídia, para que sim a sociedade compreenda a dimensão da importância que o movimento tem para uma cidade.

“A mídia tem poder de influência sobre a opinião pública. Para Sobrinho (2011), os meios de massa fornecem indicação seletiva do que é relevante ou não para o sistema social, sendo que a opinião pública. Segundo Sobrinho, a opinião pública é constantemente gerada e reformulada no ritmo em que os meios de massas proporcionam. Atualmente, dada a alta velocidade com que as informações são propagadas, tal influência pode se dar de forma também rápida. Uma opinião pública que tenda a ser contrária à implementação de ciclovias por motivos tais como a má qualidade das vias – ainda que uma ciclovia de má qualidade seja mais segura para os ciclistas que uma rua sem qualquer ciclovia – ou a preferência por beneficiar o transporte”

6. REFERÊNCIAS

Cavaca, A. G., Gentili, V., Zandonade, E., Cortellete Júnior, M., & Emmerich, A. (2012). A saúde bucal na mídia impressa: análise das matérias jornalísticas nos anos de 2004-2009. *Ciência & Saúde Coletiva*, 17(5), 1333-1345.

Soares, Paula Cristina. "Ciclovias na cidade de São Paulo: análise de relatos da mídia." (2016).

BARDLN, Lawrence. *Análise de conteúdo*. Lisboa: edições, v. 70, p. 225, 1977.

SOBRINHO, L. L. P. A opinião pública e políticas públicas de educação para o consumo: instrumento de transformação da realidade social. *Revista do Direito UNISC*, Santa Cruz do Sul. n. 35. Jan – jun. 2011

Soares, P. C. (2016). *Ciclovias na cidade de São Paulo: análise de relatos da mídia*.

PEDALAR é um ato de resistência. UOL. 24dez. 2016.

Disponível em: <<https://revistatrip.uol.com.br/trip/documentario-bike-vs-cars-cicloativista-aline-cavalcante-ciclovias-sao-paulo>>.

TESTE das ciclovias de São Paulo. ESTADÃO. 2015

Disponível em: <<https://infograficos.estadao.com.br/cidades/ciclovias/>>.

FAIXAS exclusivas para bicicletas causam polêmica em São Paulo. G1. 05set 2014

Disponível em: <<https://g1.globo.com/bom-dia-brasil/noticia/2014/09/faixas-exclusivas-para-bicicletas-causam-polemica-em-sao-paulo.html>>.

COM obras em reta final, ciclovia da Av. Paulista vai 'espremer' pedestre. Folha de S.Paulo 14jun 2015

Disponível em: <<https://www1.folha.uol.com.br/cotidiano/2015/06/1641926-com-obra-em-reta-final-ciclovias-da-av-paulista-vai-espremer-pedestre.shtml>>.

MANIFESTANTES protestam na Paulista contra decisão que afeta ciclovias. G1. 19mar 2015

Disponível em: <<https://g1.globo.com/sao-paulo/noticia/2015/03/manifestantes-protestam-na-paulista-contradecisao-que-afeta-ciclovias.html>>.

PEDESTRES e ciclistas convivem bem no 1º dia útil com ciclovia na Paulista. Folha de S.Paulo 26jun 2015

Disponível em: <https://m.folha.uol.com.br/cotidiano/2015/06/1649132-pedestres-e-ciclistas-convivem-bem-no-1-dia-util-com-ciclovias-na-paulista.shtml#:~:text=A%20mais%20nova%20ciclovias%20de,a%20p%C3%A9%20com%20quem%20pedala.>>.

ACOMPANHADO por 'pai' da mountain bike, Haddad vai de bicicleta para prefeitura. R7. 31out 2014

Disponível em: <https://noticias.r7.com/sao-paulo/acompanhado-por-pai-da-mountain-bike-haddad-vai-de-bicicleta-para-prefeitura-29062022>>.

CICLISTAS reclamam de pneus furados por tachinhas em ciclovia em SP. G1. 14out. 2014. Disponível em: <<http://g1.globo.com/sao-paulo/noticia/2014/10/ciclistas-reclamam-de-pneus-furados-por-tachinhas-em-ciclovia-em-sp.html>>.

CARDOSO, William. Ciclovias de Haddad estão com tinta gasta após dois meses. UOL. 28 set. 2014. Disponível em: <<http://www.agora.uol.com.br/saopaulo/2014/09/1523816-ciclovias-de-haddad-estao-com-tinta-gasta-apos-2-meses.shtml>>

CICLISTA fica ferida após pneu travar em bueiro de ciclovia no Pacaembu. G1. 04fev. 2016. Disponível em: <<http://g1.globo.com/sao-paulo/noticia/2016/02/ciclista-fica-ferida-apos-pneu-travar-em-bueiro-de-ciclovia-no-pacaembu.html>>

Sobrinho, L. L. P. (2011). TEORIA CRÍTICA DA OPINIÃO PÚBLICA AO MODELO ESTATAL: APORTES TEÓRICOS EM OSVALDO FERREIRA DE MELO. *Novos Estudos Jurídicos*, 105-117.

UNIVERSIDADE ANHEMBI MORUMBI
COMUNICAÇÃO SOCIAL - JORNALISMO

ANTONIO CARLOS FOSSA NETO

**PEDALANDO PARA A INCLUSÃO SOCIAL: COMO A BICICLETA PODE
TRANSFORMAR REALIDADES**

2023

1. INTRODUÇÃO:

O papel do carro na configuração urbana: Impactos na exclusão social

O carro é um dos atuais padrões de mobilidade, com o passar dos anos se configurou como um dos principais elementos a influenciar a estrutura urbana de grandes cidades e, em especial, São Paulo. Os investimentos em infraestrutura viária, o espraiamento das metrópoles e a expulsão dos mais pobres que se locomoveram para áreas mais afastadas, geraram um quadro de exclusão social.

A prevalência do uso de veículos motorizados individuais em detrimento dos meios de transportes coletivos e não motorizados contribuiu para tornar a maioria das cidades brasileiras inviáveis, inseguras e desiguais. Mesmo diante dos impactos evidentes, o automóvel continua a ter uma forte influência na configuração urbana, perpetuando um modelo de urbanização baseado na segregação urbana. O resultado desse processo é a fragmentação da estrutura urbana, que transforma áreas densas mistas em grandes espaços heterogêneos que estão desconectados entre si.

De acordo com Mumford (1991), "na tentativa de tornar os centros metropolitanos mais acessíveis, os planejadores do congestionamento cortaram a cidade com vias expressas, túneis e elevados" (referência 1). Diante disso, esse acontecimento incentivou ainda mais o uso do carro e causou impactos significativos para a sociedade, não apenas em fatores monetários, mas também em relação ao tempo, saúde e qualidade de vida.

Segundo a Pesquisa de Mobilidade Urbana, realizada anualmente pelo Ibope/Rede Nossa São Paulo, o paulistano fica parado no trânsito, em média, 2h46m todos os dias. Resultando no adensamento da população em bairros periféricos distantes dos serviços básicos e essenciais para a vida cotidiana. Como resultado, os sistemas de transporte, especialmente os de alta capacidade, não evoluíram na mesma velocidade para atender às necessidades dessa população.

Em grandes metrópoles é necessário ter um sistema de planejamento público mais claro e bem estruturado, além de um sistema de transporte coletivo mais eficiente e capaz de lidar com uma maior demanda de pessoas (referência 2).

A bicicleta sempre teve o potencial de beneficiar a população de baixa renda, aquela que recebe entre um ou dois salários mínimos, mesmo antes do espraiamento das cidades (referência 3). Essa classe excluída não possui um carro próprio e vive distante dos serviços essenciais da cidade, como a educação, tem acesso limitado a poucas linhas de transporte público e oportunidades de emprego, sendo que essas medidas buscam garantir a inclusão social dessas pessoas.

[LEWIS. Mumford \(1991\) cidade na história: suas origens, transformações e perspectivas.](#)

[Mobilidade urbana: o ir e vir que leva além](#)

[Quanto menor a renda maior a distância das ciclovias](#)

2. Urbanização baseada na segregação urbana

2.1 O uso prevalente de veículos motorizados individuais e seus efeitos nas cidades brasileiras

Nas últimas décadas, São Paulo tem enfrentado um expressivo aumento na quantidade de veículos automotores, o que tem provocado transformações profundas nas dinâmicas urbanas do país, resultando em consequências que abrangem desde questões de mobilidade até a qualidade de vida da população. (referencia 1 <https://g1.globo.com/sao-paulo/noticia/2014/02/sao-paulo-registra-maior-crescimento-da-frota-de-carros-em-tres-anos.html> e <https://www.scielo.br/j/jtl/a/JfQLJ84ZrzDzTbL634rHg6g/abstract/?lang=pt>)

Em primeiro lugar, é preciso destacar que o uso massivo de veículos motorizados contribui para a intensificação do tráfego urbano, resultando em congestionamentos frequentes nas grandes vias da Capital paulista. Essa situação causa um aumento na lentidão de locomoção e aumenta o tempo de viagem, afetando a eficiência dos sistemas de transporte público e prejudicando a qualidade de vida dos cidadãos.

Além disso, é importante ressaltar que o emprego excessivo desses veículos terrestres (automóveis, ônibus, caminhões e motocicletas) contribui para a poluição atmosférica, uma vez que a combustão de combustíveis fósseis resulta na liberação de gases poluentes, tais como dióxido de carbono e óxidos de nitrogênio. Esses poluentes são prejudiciais tanto à saúde humana quanto ao meio ambiente, contribuindo para o agravamento de doenças respiratórias, problemas cardiovasculares e desencadeando mudanças climáticas significativas. (referência 2 <https://summitmobilidade.estadao.com.br/ir-e-vir-no-mundo/automoveis-sao-a-principal-fonte-de-emissao-de-gases-poluentes/> e https://www.comciencia.br/reportagens/cidades/paper_saldiva.pdf)

Considerando o contexto de São Paulo, uma cidade com uma quantidade de automóveis superior à população, o uso desses veículos também acarreta implicação na mobilidade urbana e na acessibilidade. A excessiva dependência desse meio de transporte resulta na expansão desordenada do espaço urbano, promovendo o espalhamento das áreas urbanas e aumentando as distâncias que os cidadãos precisam percorrer para acessar serviços básicos, tais como trabalho, educação, saúde e lazer.

Segundo Cardoso (2008), “existiriam duas categorias de acessibilidade: a acessibilidade ao sistema de transporte (mede a facilidade de o usuário acessar o sistema de transporte coletivo em sua região de moradia, trabalho, etc.) e a acessibilidade a destinos (mede, após o acesso ao sistema de transporte, a facilidade de se chegar ao destino desejado). Sendo assim não é suficiente ter condições de fazer uso do sistema (que garante a mobilidade), se não há a possibilidade de acesso ao local de chegada (acessibilidade a destinos) e vice-

versa.” (referência 3

<https://www.scielo.br/j/psoc/a/XWXTQXKJ44BtT5Qw7dLWgvF/abstract/?lang=pt>)

A respeito da mobilidade urbana, é fundamental destacar que o uso desenfreado de veículos automotores resulta na ocupação desproporcional do espaço viário. As ruas e avenidas da cidade são totalmente dedicadas aos automóveis, em detrimento de formas de transporte mais sustentáveis, como o transporte público e a mobilidade ativa, representada pelos pedestres e ciclistas. Essa priorização excessiva do automóvel acaba por comprometer a eficiência e a segurança dos demais meios de deslocamento.

Além de todas as consequências decorrentes do espraiamento urbano e das questões relacionadas à sustentabilidade, é importante destacar que os veículos automóveis estão associados à desigualdade social. O elevado custo de aquisição, manutenção e combustível torna esses veículos inacessíveis para uma grande parcela da sociedade. Todos os cidadãos têm o direito à mobilidade urbana e ao livre deslocamento, porém, para muitas pessoas, esses direitos são comprometidos devido às dificuldades de locomoção. Frequentemente, essas pessoas são obrigadas a depender de sistemas de transporte público caros e precários, além de enfrentarem longas viagens até o centro de São Paulo.

Um aspecto relevante é a ocupação do espaço urbano pelos automóveis. A construção de estacionamentos, vias de trânsito e estruturas viárias é planejada e executada considerando as demandas relacionadas a vagas de estacionamento e circulação de veículos.

Essa ocupação e apropriação reduzem a disponibilidade de espaços públicos destinados ao lazer e áreas verdes, onde menos de 40% do território da capital paulista é coberto por áreas verdes (referência <https://g1.globo.com/sao-paulo/respirar/noticia/2011/04/sp-tem-menos-de-40-de-area-verde-em-seu-territorio.html>), o que prejudica a qualidade de vida na cidade. A escassez desses espaços apropriados para recreação e contato com a natureza tem um impacto negativo no bem-estar da população e contribui para a deterioração do ambiente urbano.

A existência de parques, praças e áreas de lazer desempenha um papel fundamental ao proporcionar locais de encontro e estímulo à interação social, fortalecendo a coesão e o senso de comunidade. É primordial que esses espaços estejam acessíveis a todos os cidadãos, independentemente de sua localização geográfica ou condição socioeconômica.

Diante a esses desafios, é essencial reavaliar o papel dos veículos automotivos em uma metrópole como São Paulo e buscar alternativas mais sustentáveis, inclusive democráticas. Investir em transporte público de qualidade, desenvolver infraestruturas cicloviárias e priorizar modos de deslocamento ativos são medidas que podem colaborar para a diminuição do uso de automóveis e para aprimorar a mobilidade urbana. (referência <https://jornal.usp.br/ciencias/populacao-pobre-e-a-mais-atingida-pelo-baixo-investimento-em-mobilidade-urbana/>)

Por fim, a capital paulistana apresenta impactos significativos tanto na exclusão social, na qualidade de vida, na mobilidade urbana quanto no meio ambiente. É imprescindível promover uma mudança nesse paradigma, priorizando soluções que enfatizem a sustentabilidade, a equidade e a melhoria da qualidade de vida dos cidadãos, buscando tornar a cidade mais humanizada, inclusiva e sustentável.

2.2 Fragmentação da estrutura urbana: Desconexão e heterogeneidade

A fragmentação urbana observada em São Paulo é um fenômeno multifacetado que culmina na desarticulação e diversidade dos espaços urbanos, que geram um obstáculo de acesso aos serviços e oportunidades disponíveis na cidade.

Um dos principais causadores da expansão desordenada, impulsionada pelo crescimento populacional e pela ausência de um planejamento urbano adequado. Essa desconexão física é agravada pela carência de infraestrutura de transporte eficiente, o que acarreta longas distâncias e tempos de deslocamento para o acesso aos serviços essenciais.

No ambiente urbano, situações de exclusão são marcadas pela falta de serviços públicos essenciais, restrição dos direitos sociais, ausência de participação política, convivência com violência e condições de vida precárias. Essa exclusão social se reflete em favelas, cortiços, loteamentos clandestinos e outras formas informais de ocupação e uso do solo. De acordo com Rolnik (1999), a exclusão social cria a situação da cidade dividida entre a porção formal (rica e com infraestrutura) e a ilegal (pobre e distante, caracterizada pela baixa oferta de serviços públicos e ausência de infraestrutura).

(referência 4 https://repositorio.ipea.gov.br/bitstream/11058/2893/1/TD_960.pdf)

A segregação socioeconômica desempenha um papel importante na fragmentação da estrutura urbana de São Paulo. O aumento das desigualdades sociais se reflete na distribuição desigual de recursos e serviços essenciais, criando áreas privilegiadas e excluídas. Há uma interdependência entre regiões com melhor infraestrutura de transporte, ocupadas principalmente por pessoas de maior poder aquisitivo, que utilizam predominantemente veículos automotores.

Porém, é possível notar que os investimentos em desenvolvimento e manutenção da infraestrutura de transporte coletivo são predominantemente direcionados às áreas habitadas por esses grupos mais privilegiados. (referência 5 https://www.scielo.cl/scielo.php?pid=S025071612012000100004&script=sci_arttext)

A diversidade dos espaços urbanos desempenha um papel na fragmentação de São Paulo, com a variedade de usos do solo que abrange áreas residenciais, comerciais e industriais, gerando conflitos e segregação funcional. A falta de espaços públicos de convivência e áreas verdes é uma preocupação relevante, dada a ocupação intensa do espaço por infraestruturas viárias e construções privadas. Essa ocupação excessiva reduz a disponibilidade de áreas de lazer, prejudicando o senso de coesão

e comunidade, comprometendo o bem-estar da população e contribuindo para a deterioração do ambiente urbano.

Essa falta de espaços públicos de convivência e áreas verdes em meio à ocupação densa do espaço por infraestruturas viárias e construções privadas representa uma preocupação significativa. Essa escassez compromete o bem-estar da população e contribui para a degradação do ambiente urbano.

Investir em infraestrutura de transporte público eficiente e de qualidade é uma necessidade crucial para São Paulo, com o objetivo de diminuir a dependência do transporte individual motorizado. Aprimorar os sistemas de transporte coletivo e incentivar o uso de modos de transporte como o ciclismo não só contribui para a conectividade urbana, mas também promove a sustentabilidade e melhora a qualidade de vida.

2.3 Adensamento populacional em bairros periféricos: Consequências para o acesso a serviços essenciais

O aumento da densidade populacional em bairros periféricos acarreta uma série de impactos no acesso aos serviços essenciais pela população residente. A exclusão social e a perpetuação da pobreza são consequências das atuais condições de mobilidade urbana e do acesso limitado aos serviços de transporte coletivo nas grandes cidades, que impedem uma significativa parcela da população de usufruir dos serviços essenciais e das oportunidades disponíveis no ambiente urbano. (referência 1 <https://repositorio.ipea.gov.br/handle/11058/4511>)

Com o crescente número de pessoas nessas áreas, surgem desafios relacionados à infraestrutura e à provisão de serviços básicos, como saúde, educação, transporte e lazer. Uma das principais consequências desse adensamento populacional nos bairros periféricos é a sobrecarga dos serviços essenciais, essas áreas muitas vezes não receberam o planejamento e controle adequados do uso do solo, que busque ordenar o desenvolvimento das funções sociais das cidades, resulta na expansão urbana horizontal. Isso gera o aumento das distâncias a percorrer e dos custos para fornecer serviços nas áreas periféricas, onde a oferta se torna deficiente. (referência 2 <https://repositorio.ipea.gov.br/handle/11058/4511>)

Os serviços mais afetados estão os hospitais, postos de saúde (UBS, UPA E AMA), escolas e creches são recursos limitados e incapazes de oferecer um atendimento adequado para toda população dessas áreas. De acordo com Rolnik (1999), a exclusão social cria a situação da cidade dividida entre a porção formal (rica e com infraestrutura) e a ilegal (pobre e distante, caracterizada pela baixa oferta de serviços públicos e ausência de infraestrutura). - referência 3 https://repositorio.ipea.gov.br/handle/11058/2893?locale=pt_BR

Além da ocupação desordenada, a moradia precária, a falta de infraestrutura, a informalidade e o aumento das demandas sociais causadas pela expansão urbana desordenada contribuem para grandes distorções na cidade, gerando quadros de desigualdades sociais, especialmente nas periferias. O planejamento urbano deve

promover a integração, somente assim será possível superar essas consequências negativas.

Capítulo 3: o ciclismo inclusivo

3.1 O potencial da bike para inclusão da população de baixa renda

A bicicleta tem se revelado uma alternativa viável e acessível de transporte para a população de baixa renda. Apesar de algumas desvantagens, como a falta de infraestrutura adequada e preocupações com segurança, ela apresenta benefícios econômicos e se mostra como uma alternativa para evitar o uso do transporte coletivo.

Uma das vantagens mais significativas é a economia dos custos em passagens e também combustível. Optando pelo pedal em vez de ônibus, metro ou carro, as pessoas de baixa renda podem economizar em gastos financeiros e também em tempo de viagem. Isso permite com que direcionem esses recursos para outras necessidades das quais precisam.

As formas de deslocamento podem ser incluídas em duas categorias principais: os modos motorizados e os não motorizados (VASCONCELLOS, 2012). Os motorizados incluem os diferentes veículos, sejam eles individuais (moto, carro, etc), sejam coletivos (ônibus, metrô, etc). Em relação às principais formas de deslocamento não motorizado, ressaltam-se os modos a pé ou de bicicleta.

Além disso, a bicicleta é um meio de transporte eficiente em áreas urbanas congestionadas. Muitas vezes, os bairros de baixa renda estão localizados em regiões com acesso limitado a transporte público de qualidade, como a falta de linhas de ônibus e estações de trem ou metro. Nesse contexto, a bicicleta se destaca como uma opção ágil, permitindo que as pessoas se desloquem de maneira mais rápida e flexível, evitando engarrafamentos e atrasos.

Em conclusão, a bicicleta surge como uma alternativa de locomoção inclusiva para a população de baixa renda. A bicicleta oferece agilidade, melhoria na saúde e redução de gases poluentes na cidade. É necessário que haja investimentos e políticas públicas que incentivem o uso da bicicleta, garantindo uma opção de transporte acessível e sustentável para todos na cidade que possuem o direito da mobilidade urbana.

3.2 Bicicletas: Uma oportunidade de inserção no mercado de trabalho para pessoas de baixa renda

O acesso limitado aos transportes públicos é uma realidade enfrentada por muitas pessoas de baixa renda, que moram em áreas mais afastadas do centro. A dependência desses meios de transportes é um obstáculo para a sua locomoção e também a inserção no mercado de trabalho e a bicicleta têm se mostrado uma

alternativa promissora, permitindo que essas pessoas superem as barreiras de transporte e encontrem oportunidades de trabalho.

A população excluída, que não possui veículos automotores e reside distante dos serviços e facilidades urbanas, enfrenta desafios no acesso a serviços essenciais como saúde, educação e oportunidades de trabalho. Infelizmente, as opções de transporte público disponíveis são limitadas, com a justificativa de promover a inclusão social dessas pessoas.

O site da revista Veja São Paulo informa que, na Capital, houve um aumento de 4,3% a 14%. A primeira delas é do sistema de bicicletas compartilhadas do “Tembici”, do banco Itaú, que disponibiliza 3.000 bikes para locação em 280 estações. Em janeiro e fevereiro deste ano, o número de deslocamentos (cada um corresponde ao uso durante quinze minutos), foi de quase 2,48 milhões, 4,3% superior aos 2,39 milhões realizados nos dois primeiros meses de 2022. Os entregadores de aplicativos formam 33% do total. (referência 1 - <https://vejasp.abril.com.br/cidades/bicicletas-tembici-compartilhadas-itaui>)

As bicicletas oferecem uma série de vantagens para quem busca inserção no mercado de trabalho. Além disso, as bicicletas são ágeis e flexíveis, permitindo que os ciclistas evitem engarrafamentos e cheguem aos seus destinos de maneira mais rápida e eficiente. Segundo o Federal Highway Administration (FHWA), deslocamento em bicicleta ou modo pedonal em substituição do veículo automóvel gera economias e benefícios consideráveis, tanto para o indivíduo como para a coletividade urbana (referência 2 https://www.researchgate.net/profile/Joao-Silva-41/publication/228593836_A_bicicleta_como_modos_de_transporte_sustentavel/links/56f2fb6008ae81582beba802/A-bicicleta-como-modo-de-transporte-sustentavel.pdf)

. Estimam-se reduções de cerca de 5 a 22 centavos por milha resultantes de custos relacionados com a diminuição da poluição ambiental, gasto de combustível e congestionamentos urbanos.

O pedal é democrático, além de ser acessível e também uma ferramenta de política, desempenha um papel crucial na promoção da inclusão social e inserção no mercado de trabalho para pessoas de baixa renda. Além de oferecerem uma opção de transporte acessível e econômica, as bicicletas contribuem para a melhoria da saúde e bem-estar dos ciclistas. É fundamental que haja investimentos e políticas públicas voltadas para o desenvolvimento de uma infraestrutura cicloviária adequada e o incentivo ao uso da bicicleta como meio de transporte, garantindo assim mais oportunidades de trabalho e mobilidade para essa parcela da população.

Subidas e descidas: A busca por mobilidade e a luta contra as estatísticas mortais

Gabrielle Cosendei de Paula Santos

Assim como os pedestres, os ciclistas são uma categoria extremamente vulnerável quando o assunto é o trânsito de São Paulo. De acordo com os dados do Sistema de Informações Gerenciais de Acidentes de Trânsito (Infosiga), no ano de 2022, 357 ciclistas perderam a vida no estado, o que totaliza quase uma morte por dia. Mesmo com a existência de ciclovias, ciclofaixas e ciclorrotas, a violência ainda gera grande medo no cotidiano daqueles que utilizam a bicicleta como principal meio de transporte, além de deixar aqueles que gostariam de optar por um meio mais sustentável e saudável inseguros. O artigo tem como foco trazer mais informações sobre os acidentes que resultaram em mortes na cidade de São Paulo e como a grande mídia trata do assunto, além de falar sobre como a bicicleta pode ser considerada uma forma de protesto e o que São Paulo tem feito para mudar a realidade dos ciclistas.

Palavras-chave: Ciclistas; São Paulo; Acidentes; Trânsito; Mortes; Cicloativismo; Massa Crítica.

1. INTRODUÇÃO

Por mais que pareça normal ver pessoas utilizando a bicicleta diariamente, o cicloativismo ainda é um movimento pouco discutido no Brasil. A grande maioria das pessoas entende que a bicicleta é um meio de transporte mais saudável e mais sustentável, mas elas realmente entendem que, em um mundo ideal, a bicicleta seria o principal meio de transporte da população?

Um dos motivos para o cicloativismo ser uma importante área de estudo é a conscientização da população. São claros os benefícios da utilização da bicicleta, mas poucos conhecem o que há por trás do termo cicloativismo. É de suma importância saber como tudo isso surgiu, e o principal: por qual motivo. Ao compreender esses dois pontos, as pessoas mais intolerantes com ciclistas – geralmente motoristas – podem entender melhor por qual razão o grupo sempre pede por mais espaço e segurança nas vias.

Esse artigo tem como foco a cidade de São Paulo como um todo. O objetivo principal é discutir sobre a abordagem da mídia a respeito das mortes de ciclistas no trânsito de São Paulo, mas também falar sobre o surgimento do cicloativismo, como a bicicleta também é utilizada como forma de protesto além de lazer e falar sobre as medidas adotadas para evitar a morte de ciclistas no trânsito caótico de São Paulo.

2. CICLOATIVISMO E MASSA CRÍTICA

Quando se fala em cicloativismo, automaticamente se pensa nas bicicletas vistas no dia-a-dia, mas também nos acidentes noticiados pela mídia, sendo fatais ou não, envolvendo veículos motorizados e o meio de transporte sustentável. No entanto, poucos sabem sobre o que realmente se trata o movimento e como tudo começou.

O cicloativismo é um movimento que defende os direitos dos ciclistas no uso das vias, sejam públicas ou privadas. Os ativistas buscam por uma maior inclusão da bicicleta e mais espaço nas vias, além de conforto e segurança na mobilidade urbana, mas isso não é algo que começou agora.

Um dos principais movimentos do cicloativismo chama-se Critical Mass – ou Massa Crítica – e surgiu na cidade de São Francisco, localizada ao norte da Califórnia, Estados Unidos, em setembro de 1992. A ideia era dar mais visibilidade ao aumento das pessoas que adotam a bicicleta como meio de transporte e exigir que as necessidades delas fossem atendidas. Chris Carlsson, um dos idealizadores do Critical Mass, explicou como o movimento surgiu:

No início dos anos 1990, na região em que eu morava em San Francisco, não havia muita gente andando de bicicleta. Mas havia alguns de nós, e nos reuníamos socialmente, para beber cerveja, fumar maconha e conversar sobre coisas como política e ciclismo. Depois de cerca de um ano, uma ideia apareceu nesses bate-papos, de que deveríamos fazer algo novo. E essa nova ideia foi de que deveríamos nos reunir em um determinado local e pedalar para casa. Enchendo a rua de bicicletas, não deixaríamos lugar para os carros. A ideia era de que nos tornaríamos o trânsito, e que o ritmo seria determinado por nós. A primeira vez foi em setembro de 1992, quando apareceram umas 50 pessoas. Um mês depois, foram 75 pessoas, e um mês depois, cento e poucas pessoas, e não parou de crescer, até que, um ano depois, éramos mil pessoas. Agora, já se passaram 21 anos, e as pessoas ainda participam. Geralmente, centenas - às vezes, milhares (Carlsson, 2014 p.1).

O Critical Mass ficou mundialmente conhecido e outros países adotaram o movimento, inclusive o Brasil. No país, o movimento Bicicletada teve início em 1997, na cidade de Blumenau (SC), e apenas em 1998 chegou em São Paulo. Em 2002 o Bicicletada começou a chegar em outras cidades brasileiras, entre elas Rio de Janeiro, Curitiba, Vitória, Recife, Fortaleza, Florianópolis e outras. O objetivo é o mesmo: combater a cultura do carro e promover a bicicleta como principal meio de transporte.

O Bicicletada (ou Massa Crítica, tratam-se do mesmo movimento), reúne toda última sexta-feira do mês ciclistas que protestam contra o descaso do poder público e pedem por mais respeito no trânsito, além de desfrutarem do momento de lazer que a bicicleta traz. Em São Paulo, o encontro acontece desde 2002 na Praça do Ciclista, localizada na Avenida Paulista. O local ganhou o nome popularmente em fevereiro de 2006, por um grupo de ciclistas que participou da Bicicletada naquele mês, mas só com a Lei Nº 14.530, em 17 de outubro de 2007, foi oficializado.

3. O MOVIMENTO COMO FORMA DE PROTESTO

Assim como qualquer movimento, o Bicletada também luta por alguma coisa. Os ciclistas que participam possuem exigências, como mais espaço e segurança no trânsito. No mais recente Massa Crítica que ocorreu em São Paulo, no dia 28 de abril, última sexta-feira do mês, os participantes do evento deixaram claro suas insatisfações. As queixas foram sobre a cidade de SP ter registrado no 1º semestre de 2023 o maior número de mortes no trânsito dos últimos 7 anos, o desejo do prefeito Ricardo Nunes de utilizar verba de habitação e mobilidade para recapear ruas, o recapeamento que deixou um trecho da Avenida Rebouças sem ciclofaixas e também por apenas 4 dos 157km de ciclovias prometidos para 2022 terem sido entregues.

No entanto, por mais que agora o Massa Crítica tenha um viés considerado até mesmo político, Chris Carlsson acredita que o movimento não deve ser apenas para protestar:

O principal é ter prazer no que se está fazendo. Aproveitar que está andando de bicicleta e chamar os amigos. Não se pode pensar que o movimento é feito para protestar, mas sim trazer as pessoas para se conhecerem, para realizar uma atividade que te proporcione prazer (Carlsson, 2012 p.1).

De acordo com Silva (2011, p.12), “a estrutura do movimento é caracterizada pela ausência de hierarquia e por sua forma horizontal. Não existem representantes, líderes ou porta-vozes, e essas características diferem-no dos movimentos convencionais”. Mesmo com a ausência de líderes, o Massa Crítica ainda pode ser considerado um movimento político, e não só um momento de lazer. Não deixa de ser fato que a bicicleta proporciona ótimos momentos de diversão, além de ser uma boa opção para aqueles que querem uma vida mais saudável. Porém, com o simples ato de sair com a bicicleta de casa, o ciclista já é um alvo vulnerável na cidade de São Paulo. Conforme dito por Mascoll, França e Gouveia (2022, p.1230), “uma ampla pesquisa domiciliar realizada com residentes no município de São Paulo em 2018 indicou que, tanto entre os “dispostos” como entre os “pouco ou nada dispostos” a pedalar, o comportamento de veículos no trânsito foi um fator frequentemente citado como inibidor para a circulação com bicicleta”, e é por isso que movimentos como o Bicletada podem ser considerados importantes atos de protesto. Com os participantes lutando por mais espaço nas vias públicas e mais segurança no trânsito, há a possibilidade de um futuro no qual a bicicleta pode realmente se tornar o principal meio de transporte da população de São Paulo, e pessoas como as que participaram da pesquisa citada acima poderão sentir-se seguras o suficiente para utilizarem o meio de transporte com mais frequência.

4. O PERFIL DO CICLISTA ENVOLVIDO NOS ACIDENTES DE TRÂNSITO EM SÃO PAULO

Em uma análise dos óbitos citada por Mascoll, França e Gouveia (2022, p. 1229), o perfil predominante dos ciclistas mortos em acidentes de trânsito em São Paulo é masculino, branco e jovem, com 7 anos ou menos de estudo. Além disso, a ocupação das vítimas era principalmente como pedreiro, pintor de obras, servente de obras, mecânico, porteiro, frentista e vendedor de varejo, trabalhos considerados menos

qualificados. Na mesma análise também foi abordado que a morte das vítimas se deu após colisões com veículos de grande porte, como ônibus ou caminhão.

Das sete notícias coletadas para o artigo que abrangem o período entre janeiro e maio de 2023, duas informam que o ciclista foi atropelado por um ônibus; quatro por um carro e um por uma fiorino. Cinco das sete vítimas são homens e a faixa etária geral é entre 17 e 50 anos de idade.

5. A MORTE DE CICLISTAS NO TRÂNSITO DE SÃO PAULO E COMO ISSO É NOTICIADO PELA GRANDE MÍDIA

| Veículo Jornalístico | Título | Data |
|-----------------------------|--|-------------|
| CNN | Motorista de ônibus atropela e mata ciclista em SP; homem não prestou socorro à vítima | 25/01/2023 |
| G1 | Justiça de SP interroga empresário acusado de beber, dirigir, atropelar e matar ciclista de 17 anos; vítima foi arrastada por 100 metros | 15/02/2023 |
| G1 | Ciclista morre depois de ser atropelado na SP-326 em Matão | 19/04/2023 |
| G1 | Ciclista morre ao ser atingida por carro em rodovia de Laranjal Paulista | 28/04/2023 |
| G1 | Ciclista que transitava em rodovia morre após ser atropelado em Lençóis Paulista | 08/05/2023 |
| G1 | Ciclista morre atropelada por ônibus em Pindamonhangaba, SP | 15/05/2023 |
| G1 | Ciclista atropelado por carro morre durante internação em hospital de Rio Preto | 15/05/2023 |

Conforme informações coletadas sobre as mortes de ciclistas em São Paulo durante o período de janeiro à maio de 2023, é notável que as mortes não são divulgadas da mesma forma pela grande mídia, com as notícias sendo principalmente encontradas no site do G1. Outros veículos grandes como Folha de São Paulo e

Estadão não possuem a mesma cobertura, veiculando apenas os casos considerados mais chocantes ou então, quando se trata do assunto ciclista ou cicloativismo, as notícias encontradas são apenas sobre eventos como o Bicletada ou o World Naked Bike, que são atos de protesto a respeito da morte de ciclistas e que pedem por mais direitos e segurança no trânsito.

Outro ponto importante é que, mesmo a cidade de São Paulo sendo mais propensa a acidentes envolvendo ciclistas, com os muitos carros, ônibus e caminhões transitando todos os dias, são poucas as matérias que abordam esse fato, com os principais materiais encontrados sendo sobre acidentes que acontecem no interior de São Paulo.

6. MEDIDAS ADOTADAS PELO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO PARA REDUZIR ACIDENTES COM CICLISTAS

Para combater a violência no trânsito envolvendo ciclistas, o município de São Paulo tem adotado algumas medidas e políticas com o objetivo de melhorar a segurança e promover a mobilidade sustentável. Algumas das iniciativas importantes são:

6.1 EXPANSÃO DA INFRAESTRUTURA CICLOVIÁRIA: O poder público tem investido na expansão da rede de ciclovias, ciclofaixas e ciclorrotas na cidade. Essas infraestruturas dedicadas aos ciclistas proporcionam maior segurança e conforto, incentivando o uso da bicicleta como meio de transporte. É importante ressaltar, no entanto, que ainda há necessidade de ampliação e melhorias na conectividade da rede cicloviária.

6.2 PROGRAMA BIKE SP: O programa de compartilhamento de bicicletas Bike SP oferece uma alternativa de mobilidade para os cidadãos. Com esta iniciativa, é possível alugar bicicletas em estações espalhadas pela cidade, permitindo que mais pessoas tenham acesso às bicicletas e incentivando seu uso.

6.3 EDUCAÇÃO PARA O TRÂNSITO: Ações de conscientização e educação para o trânsito são fundamentais para promover a segurança dos ciclistas. Campanhas educativas são realizadas visando informar os motoristas sobre a presença dos ciclistas nas vias e a importância de respeitar seu espaço e direitos. Além disso, programas de educação para ciclistas são desenvolvidos para orientar sobre boas práticas no trânsito.

6.4 FISCALIZAÇÃO E PUNIÇÃO: A fiscalização do cumprimento das leis de trânsito e a punição de infrações cometidas por condutores de veículos motorizados são essenciais para garantir a segurança dos ciclistas. A aplicação de multas e penalidades para infrações que coloquem em risco a vida dos ciclistas é uma medida importante para coibir comportamentos inadequados no trânsito.

6.5 DIÁLOGO COM CICLISTAS E GRUPOS DE CICLOATIVISMO: O município tem buscado estabelecer um diálogo constante com os ciclistas e grupos de cicloativismo, visando ouvir suas demandas, sugestões e críticas. A participação ativa

da sociedade civil é fundamental para a construção de políticas públicas efetivas que atendam às necessidades dos ciclistas e promovam a segurança no trânsito.

É importante ressaltar que, apesar dessas medidas adotadas pelo município, ainda há desafios a serem enfrentados. A conscientização e respeito por parte dos motoristas, a fiscalização mais rigorosa, a melhoria da infraestrutura cicloviária e a ampliação das políticas de segurança são aspectos que precisam ser continuamente trabalhados para reduzir os acidentes e garantir a segurança dos ciclistas em São Paulo.

7. CONCLUSÃO

O cicloativismo é um assunto que deveria ser mais conhecido pela população em geral. Mais importante do que entender que a bicicleta é uma forma mais saudável e sustentável de se locomover, é entender quais são os desafios enfrentados pelos que adotam a bicicleta como principal meio de transporte. Com essa compreensão do desconhecido, é possível que outras pessoas também se sintam seguras para adotar a iniciativa e entendam a importância de respeitar o espaço dos ciclistas no trânsito.

Após a elaboração do artigo e toda a pesquisa feita, foi possível entender melhor dois pontos: a bicicleta, mesmo que como um objeto de lazer, sempre será uma figura de luta; a grande mídia não trata as mortes de ciclistas causadas por acidentes em São Paulo da forma séria com a qual deveria ser tratada. A pobre cobertura dos casos também pode ser responsável pelo pouco conhecimento do público sobre como as infrações contra os ciclistas no trânsito são graves.

Mesmo que sendo uma maravilhosa forma de lazer e uma opção saudável para a população, além de contribuir para uma vida mais sustentável, a bicicleta é um importante símbolo de luta para os cicloativistas. Para aqueles mais ligados aos movimentos como Bicletada e World Naked Bike, também é uma forma de protesto e de se lembrar com carinho dos parceiros de duas rodas que já se foram, em acidentes dos quais muitas vezes o culpado não foi devidamente responsabilizado.

Quando se trata da repercussão da morte de ciclistas na mídia, é fato que isso não é feito da mesma forma pelos diversos sites e jornais de grande nome. De forma breve, e na maioria das vezes com poucas informações sobre o que realmente aconteceu, as notícias encontradas são em muitas vezes rasas, como se o assunto não fosse importante. Assim como para os motoristas, os ciclistas passam despercebidos pela mídia.

Se São Paulo registrou quase uma morte de ciclistas por dia no ano de 2022 e o 1º semestre de 2023 obteve o maior número de mortes no trânsito dos últimos 7 anos, onde está toda a cobertura da imprensa? Isso com certeza é algo que deveria ser mais discutido entre os cicloativistas. Sem a devida cobertura, é impossível para a população saber o que realmente se passa nas vias da cidade.

REFERÊNCIAS

ESTADO de SP registra quase uma morte de ciclista por dia em 2022, aponta levantamento. **G1**, 2023. Disponível em: <<https://g1.globo.com/sp/sao-paulo/noticia/2023/03/20/estado-de-sp-registra-quase-uma-morte-de-ciclistas-por-dia-em-2022-aponta-levantamento.ghtml>>. Acesso em: 11 abr. 2023.

MASCOLLI, Maria Antonietta; FRANÇA, Raony Ferreira; GOUVEIA, Nelson. Mortalidade de ciclistas no município de São Paulo, Brasil: características demográficas e tendências recentes. **Ciência & Saúde Coletiva**, v. 28, p. 1229-1239, 2023. Disponível em: <<https://www.scielo.br/j/csc/a/XdjrsZXmkPHthDFZ3JRQD9J/?format=pdf&lang=pt>>. Acesso em: 11 abr. 2023.

HISTORIADOR Chris Carlsson quer mudar o mundo que conhecemos. **GZH**, 2014. Disponível em: <<https://gauchazh.clicrbs.com.br/geral/noticia/2014/02/historiador-chris-carlsson-quer-mudar-o-mundo-que-conhecemos-4413852.html>>. Acesso em: 10 de maio de 2023.

‘MASSA crítica não surgiu para protestar’, aponta o idealizador do grupo. **Jornal do Comércio**, 2012. Disponível em: <<https://www.jornaldocomercio.com/geral/2012/02/972062-petrobras-e-marinha-iniciam-esta-semana-resgate-de-embarcacao-que-naufragou-na-antartica.html>>. Acesso em: 10 de maio de 2023.

SILVA, Renata Signoretti da. Formas contemporâneas de ativismo político: etnografia do movimento Massa Crítica. 2011. Disponível em: <<https://www.lume.ufrgs.br/handle/10183/56443>>. Acesso em: 09 de maio de 2023.

CICLOATIVISMO: conheça tudo sobre o movimento. **Bike Itaú**, [S.l.], 25 nov. 2022. Disponível em: <<https://bikeitau.com.br/blog/cicloativismo/>>. Acesso em: 02 de maio de 2023.

CRUZ, William. Praça do Ciclista ganha placa oficial. **Vá de Bike**, São Paulo, 16 set. 2009. Disponível em: <<https://vadebike.org/2009/09/praca-do-ciclista-ganha-placa-oficial/>>. Acesso em: 02 de maio de 2023.

SÃO PAULO (SP). Lei nº 14.530, de 17 de outubro de 2017. Denomina Praça do Ciclista o espaço livre sem denominação, localizado no canteiro central da Avenida Paulista, entre a Rua da Consolação e a Rua Bela Cintra, e dá outras providências. São Paulo: Diário Oficial do Estado de São Paulo, 2007. Disponível em: <<http://legislacao.prefeitura.sp.gov.br/leis/lei-14530-de-17-de-outubro-de-2007>>. Acesso em: 02 de maio de 2023.

CICLISTA morre atropelada por ônibus em Pindamonhangaba, SP. **G1**, 2023. Disponível em: <<https://g1.globo.com/sp/vale-do-paraiba-regiao/noticia/2023/05/15/mulher-de-30-anos-morre-em-acidente-entre-moto-e-onibus-em-pindamonhangaba-sp.ghtml>>. Acesso em: 15 de maio de 2023.

FIGUEIREDO, C.; SCHROEDER, L. Motorista de ônibus atropela e mata ciclista em SP; homem não prestou socorro à vítima. **CNN**, 2023. Disponível em: <<https://www.cnnbrasil.com.br/nacional/motorista-de-onibus-atropela-e-mata-ciclista-em-sp-homem-nao-prestou-socorro-a-vitima/>>. Acesso em: 15 de maio de 2023.

CICLISTA atropelado por carro morre durante internação em hospital de Rio Preto. **G1**, 2023. Disponível em: <<https://g1.globo.com/sp/sao-jose-do-rio-preto-aracatuba/noticia/2023/05/15/ciclista-atropelado-por-carro-morre-durante-internacao-em-hospital-de-rio-preto.ghtml>>. Acesso em: 15 de maio de 2023.

CICLISTA morre depois de ser atropelado na SP-326 em Matão. **G1**, 2023. Disponível em: <<https://g1.globo.com/sp/sao-carlos-regiao/noticia/2023/04/19/ciclista-morre-depois-de-ser-atropelado-na-sp-326-em-matao.ghtml>>. Acesso em 15 de maio de 2023.

CICLISTA morre ao ser atingida por carro em rodovia de Laranjal Paulista. **G1**, 2023. Disponível em: <<https://g1.globo.com/sp/itapetininga-regiao/noticia/2023/04/28/ciclista-morre-ao-ser-atingida-por-carro-em-rodovia-de-laranjal-paulista.ghtml>>. Acesso em: 15 de maio de 2023.

CICLISTA que transitava em rodovia morre após ser atropelado em Lençóis Paulista. **G1**, 2023. Disponível em: <<https://g1.globo.com/sp/bauru-marilia/noticia/2023/05/08/ciclista-que-transitava-em-rodovia-morre-apos-ser-atropelado-em-lencois-paulista.ghtml>>. Acesso em 15 de maio de 2023.

FIGUEIRA, F.; MELLO, Z. Justiça de SP interroga empresário acusado de beber, dirigir, atropelar e matar ciclista de 17 anos; vítima foi arrastada por 100 metros. **G1**, 2023. Disponível em: <<https://g1.globo.com/sp/sao-paulo/noticia/2023/02/15/justica-de-sp-interroga-empresario-acusado-de-beber-dirigir-atropelar-e-matar-ciclista-de-17-anos-vitima-foi-arrastada-por-100-metros.ghtml>>. Acesso em: 15 de maio de 2023.

Bicicletada em SP: como o movimento se consolidou na cidade e no mundo?

O ativismo se consolidou aqui no Brasil, em São Paulo e a primeira Bicicletada expressou sua luta por espaço na via e a bicicleta como meio de transporte

Antonio Neto

Pedalar em uma cidade como São Paulo pode ser legal, porém, bastante perigoso. No entanto, diante de muitos acontecimentos, entre eles acidentes, violência e mortes contraciclistas, surgiu a Bicicletada (Massa Crítica – critical mass). O evento ocorre tradicionalmente na última sexta-feira do mês em muitas cidades pelo mundo, onde ciclistas, skatistas, patinadores e outras pessoas com veículos movidos à propulsão humana ocupam seu espaço nas ruas. Aqui em São Paulo, na Praça do Ciclista, Consolação, zona central de São Paulo.

Uma das principais características do movimento é a adesão a um princípio de horizontalidade, no qual hierarquias não são encorajadas. Por essa razão, o movimento não possui uma liderança definida. Contrariamente ao que se poderia supor sobre a organização, ou talvez desorganização, que essa estrutura implica, na realidade, ao adotar um modelo de liderança distribuída, no qual todos compartilham a responsabilidade pela realização dos eventos, torna-se viável a supervisão mútua nesse processo. O movimento não tem liderança porque pretende se afastar das lógicas estruturais do capitalismo e de qualquer outro sistema econômico ou político no qual a lógica da exclusão é fomentada.

Voltando um pouco no tempo, sua primeira edição ocorreu em setembro de 1992, em São Francisco, Califórnia (EUA), quando Chris Carlsson, um dos idealizadores, participou de uma reunião da San Francisco Bike Coalition e levou a ideia, que já havia sido discutida e gerada por um grupo de ativistas do qual ele fazia parte. O grupo considerou o grande número de ciclistas que havia na cidade, as condições ruins para o tráfego de bicicletas e propuseram um encontro mensal para que a bicicleta tivesse visibilidade e passasse a ser notada pelo resto da cidade.

Chris Carlsson disseminou a ideia entre outros ciclistas apenas distribuindo panfletos no centro financeiro de São Francisco. A primeira edição do encontro, nomeado mais tarde como Massa Crítica (Bicicletada), contou com a presença de 72 pessoas e hoje é quase impossível precisar o número de participantes. A partir da experiência de São Francisco, Chris Carlsson reflete sobre o Massa Crítica:



Grande pedal na cidade de São Francisco (Imagem/Reprodução: San FranciscoChronicle)

"Não estamos atrapalhando o trânsito, nós somos o trânsito". captura com precisão sua filosofia. Em contrapartida, motoristas de veículos automotores, como o carro e ônibus, argumentaram que o evento é uma iniciativa para obstruir o fluxo do tráfego e causar impacto nas operações cotidianas das cidades, alegando que os participantes da Bicletada se recusam a acatar as leis de trânsito que, em sua maioria, se aplicam tanto a ciclistas quanto a outros veículos.

Há muitas críticas com relação ao movimento por sua origem e estrutura anarquista. A ideia da Bicletada é que aconteça criando um espaço onde os veículos motorizados sejam substituídos por veículos movidos à propulsão humana.

A Bicletada é ligada ao movimento ambiental, o qual cita que o automóvel degrada nosso meio ambiente, tanto em termos físicos como sociais. O objetivo do evento, como indicado pelas ações de seus participantes, é se opor à priorização do automóvel nas metrópoles, criando uma alternativa mais ecológica e sustentável. De acordo com dados do Summit Mobilidade do Estadão, carros são responsáveis por 72,6% da emissão de gases poluentes e diferentes desses veículos, as bikes contribuem para a melhoria na

qualidade do ar

Além disso, quando se trata de sustentabilidade nos tempos atuais, nas grandes cidades, a mobilidade urbana está passando por uma transformação significativa com a proliferação de aplicativos de transporte. Optar pela bicicleta como uma alternativa não só pode resultar em economia de dinheiro em comparação com o uso de aplicativos ou transporte público, mas também contribui para a redução das emissões de gases poluentes e alivia os problemas de congestionamento, uma vez que as bicicletas ocupam consideravelmente menos espaço do que os carros.

Chris Carlsson, fundador do movimento da Bicletada na cidade de São Francisco, disse que o movimento começou com aproximadamente 50 pessoas e nos eventos seguintes o número cresceu em quase mil pessoas. “Eu costumava me reunir com um grupo de amigos para debatermos a respeito de política e bicicleta. Começamos a nos reunir uma vez por mês e pedalamos no começo de uma rua movimentada na hora do rush. Foi crescendo aos poucos e um ano depois em outro de 1993, éramos mil. No meio dos anos 90 tínhamos pedaladas de 4 a 5 mil pessoas.” explicou Carlsson.

VÍDEO

(Imagem/Reprodução: Acervo pessoal/Renata Falzoni)

Bicletada na cidade de São paulo e a mobilização por visibilidade

Ao longo dos anos, outras massas foram se formando ao redor do mundo, como Reino Unido, Portugal, França, Alemanha e, em especial, no Brasil. Aqui na cidade de São Paulo, a primeira Bicletada paulistana aconteceu em 22 de setembro de 2007, Dia Mundial Sem Carro, na Avenida Paulista.

Naquele dia, 300 ciclistas se concentraram na principal via da cidade para expressar que a categoria existe e lutava por mais espaços nas vias. O evento deu destaque a falta de respeito, insegurança vivida nos grandes tráfegos por motoristas de carros e principalmente a falta de políticas públicas que atendessem a categoria.



Primeira Bicicletada no dia 22 de setembro de 2007 na Av. Paulista (Imagem/Reprodução: Apocalipse Motorizado)

Durante o pedal, a Polícia Militar do Estado de São Paulo (PMESP) tentou intervir na passeata alegando que os ciclistas não podiam fechar a via e militares tentavam "organizar" a manifestação, que desde o seu início, havia uma faixa de ônibus liberada na via para o fluxo de carros.

Para Michelle Borges, ciclista e professora, de 34, "Quando centenas de ciclistas se reúnem nas ruas das grandes cidades na última sexta-feira do mês, é impossível ignorar nossa presença. A segurança e os direitos dos ciclistas são temas cruciais para nós. Quando pedalo em grupo me sinto mais protegida e confiante." diz Borges.

O cicloativismo não é só a luta por sustentabilidade e integração da bicicleta como meio de transporte, em outros momentos após essa grande Bicicletada na Avenida Paulista, mortes e acidentes de ciclistas ocorreram e muitos colegas de rodas se solidarizavam com passeatas pedindo por mais segurança e respeito.

O ano de 2009 ficou marcado para os cicloativistas, pois uma companheira ativa do movimento perdeu sua vida no final de uma manhã em um 'acidente' na Avenida Paulista.

Na manhã do dia 14 de janeiro de 2009, Márcia Regina de Andrade Prado, de 40 anos, se deslocava de bicicleta para o seu trabalho, quando um ônibus lhe

atingiu, retirando

imediatamente sua vida. O corpo da ciclista ficou no local durante 4 horas após o acidente.

Na noite seguinte ao acidente, amigos e ciclistas, sob chuva, se mobilizaram em homenagem à Márcia que instalaram uma *ghost-bike* no local.



(Imagem/Reprodução: Vitruvius)

O cicloativismo é luta por espaço, mobilização, busca por visibilidade e segurança no trânsito, integração da bicicleta como meio de transporte e políticas públicas que atendam as necessidades dessa categoria, visando uma certa atenção e responsabilidade do poder público de não priorizar somente os automobilísticos e também atenção e respeito dos motoristas em grandes centros e cidades que prezam por um trânsito amigável e com menos violência que possam resultar em mortes.

Subidas e descidas: A busca por mobilidade e a luta contra as estatísticas mortais

O Brasil atualmente se posiciona como o terceiro país com o maior número de

vítimas fatais em acidentes de trânsito

Nas movimentadas ruas e avenidas da cidade de São Paulo, onde o ritmo acelerado do trânsito contrasta com a busca crescente por uma mobilidade sustentável, emerge uma realidade sombria que pedala lado a lado com o entusiasmo do cicloativismo: a insegurança e as mortes de ciclistas. Enquanto a Bicletada reúne entusiastas mensalmente para celebrar a bicicleta como meio de transporte, protestar contra o descaso municipal da prefeitura, pedindo por visibilidade e segurança viária, as estatísticas ecoam um lamento preocupante.

Nesse cenário, as pedaladas, que deveriam representar liberdade e sustentabilidade, são muitas vezes interrompidas por colisões fatais, principalmente entre ciclistas e veículos de grande porte. Dados do sistema Infosiga, administrado pelo Programa de Respeito à Vida e coordenado pelo Departamento Estadual de Trânsito (Detran), o Estado de São Paulo observou um aumento de 7% no número de óbitos resultantes de acidentes envolvendo bicicletas ao comparar o primeiro semestre do ano passado com o mesmo período deste ano. Nos seis primeiros meses de 2022, foram registradas 163 mortes de ciclistas, enquanto que, no mesmo período de 2023, esse número aumentou para 175.

Além desses incidentes, houve crescimento dos óbitos com ciclistas quando comparado com os meses de junho de 2022 e 2023. No ano passado, foram contabilizadas 25 mortes e ainda neste ano 30.



Ciclistas protestam contra violência na cidade de São Paulo (Reprodução: Brasil deFato)

O Brasil atualmente se posiciona como o terceiro país com o maior número de vítimas fatais em acidentes de trânsito. No ano de 2020, 32.716 pessoas morreram em acidentes de trânsito no Brasil, o que significa que, em média, três pessoas morrem no trânsito a cada hora. Apesar dos números alarmantes, entre 2011 e 2020 houve uma redução de 30% no total de vítimas do trânsito – em 2011, cerca de 42 mil pessoas morreram em acidentes de trânsito.

Tramita na Câmara dos Deputados o projeto de lei 2789/2023, que busca reduzir as mortes de trânsito com a diminuição da velocidade máxima permitida em vias urbanas de todo o país para 50 km/h, como recomenda a OMS (Organização Mundial da Saúde). Mas não é somente a redução da velocidade que pode fazer com que o número de acidentes e mortes aconteça, é necessário responsabilidade daqueles que conduzem veículos de quatro ou mais rodas.

Invisibilidade seria a palavra certa. Falando dessas fatalidades, muitos dos motoristas autores de um acidente afirmam que não tinham visto o ciclista, mas quantas mortes são necessárias para que aqueles que usam a bicicleta como meio de transporte sejam vistos? A infraestrutura da cidade de São Paulo é extensa, mas é utilizada de forma ilegal por muitas pessoas, como por exemplo, carros estacionados – usados como embarque e desembarque, ciclofaixas que foram apagadas da rua devido ao recapeamento da prefeitura e não foram realocadas, tudo isso contribuindo para que o ciclista faça uso da via dividindo espaço com o carro.

Renata Falzoni, cicloativista de São Paulo, aponta que esse aumento nos números de mortes deveria servir como um alerta para a necessidade de implementar uma política pública direcionada à preservação de vidas. “As mortes no trânsito estão aumentando, e isso deveria ser um alerta total para que se tenha uma política pública voltada para aquilo que deveria ser, que é salvar vidas. As políticas públicas não estão no foco de salvar vidas, mas sim de salvar números, então não são políticas públicas sistêmicas.”

No dia 27 de abril, Wallace Santana, ciclista entregador, foi atropelado na Avenida Marquês de São Vicente, na Barra Funda, por um motorista de caminhão que o atingiu numa conversão não sinalizada. No dia seguinte, integrantes de coletivos de bicicletas da capital foram ao local para prestar homenagem ao ciclista, instalando uma ghost bike e cobrando por justiça.



Ativistas posicionam *bike-ghost* em local onde vítima foi atingida
(Reprodução: MárioPalhares)

Outro ciclista que perdeu sua vida na cidade de São Paulo é Kauã dos Santos Queiroz, de 17 anos. No dia 11 de fevereiro de 2022, ele pedalava na Avenida Corifeu Azevedo Marques, zona oeste da capital, quando foi atingido por um veículo, e o condutor, apresentando sinais de embriaguez, foi impedido de fugir por

Ações de conscientização e educação para o trânsito são fundamentais para a segurança viária de ciclistas, como por exemplo campanhas informativas para motoristas alertando

a presença de ciclistas e pedestres nas vias. Maria Clara Cândido, de 26, ciclista e administradora, afirma que são necessárias as campanhas, porém, não surtem efeito algum. “Apesar das constantes campanhas de conscientização no trânsito, lamentavelmente, as estatísticas continuam a registrar ocorrências fatais envolvendo ciclistas. Essas campanhas, embora bem-intencionadas, parecem não surtir o efeito desejado na redução dos acidentes e na preservação de vidas.” disse Maria Clara.

Na pesquisa nacional Perfil do Ciclista 2021, com resultados divulgados em abril do ano passado, os tópicos ‘Infraestrutura’ e ‘Segurança no Trânsito’ foram apontados como os dois principais estímulos para que as pessoas passassem a pedalar mais, com 55,6% e 26,8% das respostas, respectivamente. Embora a malha cicloviária da cidade paulistana tenha aumentado bastante desde o lançamento do Plano Cicloviário em 2019, é fato que a segurança viária é a principal preocupação de quem pedala.

Em nota, a prefeitura de São Paulo, por meio da Secretaria Municipal de Mobilidade e Trânsito (SMT) e da Companhia de Engenharia de Tráfego (CET), informa que, desde o lançamento do Plano Cicloviário, em dezembro de 2019, sua ampliação foi de 45%, com entrega de 190 km de novas estruturas dedicadas à bicicleta, totalizando 792,1 km.

Ainda de acordo com a nota, “a prefeitura investe em medidas para contribuir com a segurança dos ciclistas, como por exemplo: redução das velocidades máximas permitidas nas vias, priorizando a segurança de pedestres e ciclistas, aumento no tempo de travessia para pedestres nos principais corredores viários de São Paulo, implantação de novas faixas de travessia para pedestres e ampliação da malha cicloviária, proporcionando mais segurança e integrando o modal ao transporte público” disse o órgão.

Não só os ciclistas têm deixado marcas de sangue e sofrimento em São Paulo. Os dados do Infosiga também apontam um aumento de 23% nas vítimas fatais entre pedestres, 200% entre usuários de ônibus e 2% nas mortes de motociclistas. No entanto, durante o mesmo período, as fatalidades em automóveis diminuíram em 27%, e as de caminhões reduziram em 33%.

Mapeando o perfil das vítimas, dados do Infosiga mostram que 92,96% dos óbitos são homens e 7,04% representam mulheres. Além disso, a pesquisa expõe que na maioria dos casos, os óbitos aconteceram 63,07% no hospital e 32,38% no local dos fatos.

NÚMERO DE ÓBITOS DE CICLISTAS NO ESTADO DE SÃO PAULO



Dados: InfoSiga

Como citado por Renata Falzoni, “A educação do motorista é algo fundamental, no entanto, deve ser propiciado um desenho urbano que incentive o motorista a respeitar o próximo, se não, de nada adiantam todas as regras impostas.” Ainda há muito o que melhorar e ser planejado não só para ciclistas mas também pedestres, buscando políticas públicas que sejam eficientes e que apresentem bons resultados para o uso coletivo e seguro.

Além disso, é crucial promover uma mudança cultural no comportamento dos motoristas, enfatizando a importância de compartilhar as vias com os usuários mais vulneráveis, como ciclistas e pedestres. A infraestrutura cicloviária deve ser constantemente revisada e expandida, levando em consideração não apenas a extensão, mas também a qualidade e a segurança dessas vias. A relocação de ciclofaixas removidas devido a obras municipais, como recapeamentos, é essencial para manter a

segurança dos ciclistas e garantir um fluxo contínuo de vias dedicadas. A implementação de tecnologias. Parcerias entre o governo, ativistas ciclísticos, especialistas em trânsito e a comunidade em geral são fundamentais para criar soluções integradas e sustentáveis. Por fim, manter um diálogo aberto entre todas as partes envolvidas, ouvindo as preocupações da comunidade ciclística e implementando medidas que atendam às necessidades específicas desses usuários. O desafio de garantir a segurança viária requer um compromisso contínuo e colaborativo para criar um ambiente mais seguro e inclusivo para todos que compartilham as vias da cidade.

A implementação de ciclovias em São Paulo: o debate sobre mobilidade urbana e segurança viária

Ciclistas afirmam que após gestão Nunes (MDB) realizar recapeamentos, ciclovias desapareceram de algumas áreas da cidade

Antonio Neto

A evolução da infraestrutura cicloviária em São Paulo representa uma mudança significativa na mobilidade urbana da cidade. Antes de 2007, o cenário era marcado por uma extensão limitada de apenas 5,8 km de ciclovias, com a maior parte herdada da gestão anterior. Foi somente durante o mandato de Gilberto Kassab (PSD) em 2011 que houve um desenvolvimento inicial, alcançando um total de 63 km de ciclovias.



Ciclistas fazem uso da ciclovia Marginal-Pinheiros (Reprodução: Eduardo Knapp)

No entanto, foi na gestão seguinte, liderada por Fernando Haddad (PT) entre 2013 e 2016, que um projeto de mobilidade urbana, o "Ciclovias São Paulo", ganhou vida. Esta iniciativa, buscando aprimorar a mobilidade urbana e promover o uso de bicicletas como meio de transporte, resultou na expansão da malha cicloviária da cidade para 394,1 km, com um custo estimado de R\$ 112 milhões para a construção das ciclovias.

Atualmente, São Paulo possui um total de 722,1 km de vias com tratamento cicloviário permanente, conforme mapeado pela Companhia de Engenharia de Tráfego (CET). Este crescimento substancial é uma resposta às necessidades de diversas áreas da cidade, uma vez que a ausência dessa infraestrutura afeta diariamente os ciclistas e é associada a inúmeros acidentes, alguns fatais.

Muitas áreas da cidade necessitam dessas infraestruturas, a falta dessa política pública afeta diariamente ciclistas e também ocasionam vários acidentes e até mesmo mortes.

Contudo, esse plano desencadeou um amplo debate público sobre o espaço na cidade. Vereadores opositores ao projeto argumentaram que a implementação de ciclovias poderia gerar congestionamentos extras no trânsito, devido à redução do espaço destinado a carros, ônibus e motocicletas. Outro aspecto destacado é a preocupação com a segurança viária, que a instalação de ciclovias poderia elevar a proteção dos ciclistas, reduzindo fatalidades e acidentes na cidade.

Em março de 2015, a Promotoria de Justiça de Habitação e Urbanismo do Ministério Público de São Paulo (MPSP) entrou na Justiça com pedido de liminar para que todas as obras de construção de ciclovias na cidade de São Paulo fossem suspensas em até 24 horas. Para a promotora Camila Mansour Magalhães da Silveira, que assinou a ação civil pública, disse que "faltaram estudos técnicos necessários e que o poder municipal não enviou ao Ministério Público os projetos básico e executivo, devendo considerar as situações fáticas anteriores e posteriores à sua implantação", afirma. Caso contrário, o MP iria aplicar uma multa diária no valor de R\$ 100 mil reais. Além da multa, a promotoria pediu ainda a recomposição, em até 30 dias, dos canteiros centrais, das calçadas e das vias em que as ciclovias estavam sendo feitas, cujas obras estavam orçadas em um pouco mais de R\$12 milhões.

Na sexta-feira (20), daquele mesmo ano, 300 ciclistas pedalarão em direção à sede do Ministério Público, onde colocaram cartazes de repúdio à atitude do órgão. Fábio Ferreira, de 31 anos, ciclista e morador da Freguesia do Ó (Zona

norte de SP) comentou sobre a pedalada. “A pedalada era um ato de voz coletiva. Nossas vozes não eram apenas gritos no vazio, eles representavam segurança, mobilidade e reconhecimento.

Estávamos ali não só como ciclistas, mas como cidadãos exigindo respeito e condições mais seguras nas ruas que compartilhamos.” disse Fábio.

Uma semana depois, na sexta-feira (27), houve uma grande mobilização na Avenida Paulista a favor da implementação das ciclovias na cidade, com cartazes e a via cheia de ciclistas. Na mesma noite, a prefeitura do município conseguiu suspender a decisão liminar do MP. O presidente do Tribunal de Justiça de São Paulo (TJSP), José Renato Nalini, derrubou a liminar que proibia a continuidade da implantação de novas ciclovias em São Paulo. “De início, o fundamento da decisão – falta de prévio estudo de impacto viário– não é o bastante, pelo menos, sem prévia oitiva do Município, para se determinar a suspensão das obras”, disse o magistrado.



(Imagem/Reprodução: Rachel Stein)

Atualmente, a atual gestão municipal, Ricardo Nunes (MDB), anunciou em setembro deste ano o plano da expansão de 158 km de malha cicloviária na cidade, além da criação de um programa de manutenção contínua das ciclovias e ciclofaixas da capital. Com isso, a gestão busca cumprir a promessa de implementar 300 km de novas vias para ciclistas, o que levaria São Paulo a alcançar 1.000 km de infraestrutura.

“Caso uma ciclovia, que está atualmente em bom estado, venha a apresentar problemas daqui a um mês, 60 dias ou no próximo ano, já dispomos de um contrato que nos permite emitir a ordem de início para realizar os reparos necessários.”, disse o prefeito.

Além dessa inovação, ao longo dos anos, vários quilômetros implementados desapareceram das vias, seja devido à falta de manutenção ou aos trabalhos de recapeamento em andamento pela prefeitura em diversas áreas urbanas.

Isabela Ramalho, de 24 anos, estudante de relações-públicas e ciclista, observou há alguns meses que após o recapeamento em seu bairro, na Penha (Zona leste), uma parte da ciclovia desapareceu e a prefeitura nunca implantou novamente. "Infelizmente, aquele mapa que a CET mostra em seu site anda completamente desatualizado e muito menos acompanha as obras da prefeitura. Este descompasso entre o recapeamento e a manutenção das ciclovias não apenas diminui a segurança dos ciclistas, mas também prejudica os esforços para promover o uso da bicicleta como meio de transporte sustentável." diz Isabela.









Adriana Marmo, jornalista e cicloativista, que há oito anos deixou de fazer o uso do carro e passou a usar a bicicleta como forma de transporte e diz que para ela ““É desesperador, a ciclovias sumiu e, em alguns lugares onde está boa, virou estacionamento.”, diz Marmo.

A Secretaria de Mobilidade e Trânsito (SETRAM) e a Companhia de Engenharia de Tráfego (CET) enviou uma nota sobre o recapeamento em diversas áreas da cidade afirmando que a implementação de novas vias na cidade serão apresentadas.

“As propostas de implantação de novas ciclovias e ciclofaixas são apresentadas à população por meio de consultas e audiências públicas, além de serem apresentadas aos membros da Câmara Temática de Bicicleta, ou seja, com ampla participação popular para sua definição e transformação em plano, efetivamente.” afirma a gestão municipal.

Bruno Rodrigues, de 23 anos, ciclista do coletivo Montamona, observa que os quilômetros existentes parecem mais uma obrigação numérica do que o foco na segurança do ciclista. “A infraestrutura da cidade é mais avançada do que em outros estados, só que apesar desse avanço, ainda falta muito cuidado por ser muito precária. Os quilômetros existentes parece que existem apenas para cumprir a cota de quilometragem do que se preocupar com o ciclista, pois há muitas ciclovias que não são seguras para pedalar.” disse Bruno.

Para o urbanista Matheus Oliveira, formado na Universidade Presbiteriana Mackenzie, com atuação em planejamento urbano e obras públicas pela Prefeitura de Osasco e projetos estruturais para o Mercado Imobiliário e construções pesadas, a malha cicloviária de São Paulo é boa, mas ainda é desproporcional.

“Acho a malha cicloviária de São Paulo boa, principalmente comparada com outras capitais brasileiras, mas ela ainda é desproporcional. Por exemplo, o jardim Helena, zona leste da Capital, é o bairro que mais tem ciclistas e também fica alocado em uma das regiões que não tem uma oferta tão grande dessa estrutura cicloviária.” afirma Matheus.

Em nota, a secretaria de Mobilidade e Trânsito (SETRAM) e Companhia de Engenharia de Tráfego (CET), afirma que “todas as estruturas cicloviárias implantadas na cidade de São Paulo atendem às legislações vigentes como o Plano de Mobilidade do Município de São Paulo – PlanMob/SP (Decreto Municipal n. 56.834/2016), Plano Diretor Estratégico (Lei Municipal nº 16.050/2014) e o Plano de Metas da PMSP que prevê a implantação de 300 km de novas estruturas cicloviárias até o final dessa gestão em 2024.”

Cicloativistas reclamam que a expansão da infraestrutura cicloviária nos últimos anos ocorreu com baixa qualidade, o que inclui faixas desenhadas nas calçadas, largura menor do que um metro e falta de manutenção. A disputa por espaço com os pedestres e as ciclofaixas estreitas aumentam o risco de acidentes, segundo eles.

“A forma pela qual executam isso é um problema, a falta de compromisso e principalmente zeladoria. Nos projetos a orientação é de não interferir no trânsito, nunca tiram espaço das vias destinados aos motoristas de veículos automotores”, diz Felipe Henrique Lima, ciclista e morador da zona central da Capital.

Falta de manutenção, zeladoria, inovação e realocar os quilômetros apagados por onde o recapeamento passou, é necessário atenção do poder público e vigilância de quem faz uso dessas vias para que

mudanças sejam feitas e buscando sempre melhorias para o fomento da bicicleta e principalmente segurança daqueles que usam o pedal como transporte na cidade.

Exclusão social: os limites de uma cidade que podem ser ultrapassados

Boa parte da estrutura cicloviária da cidade ainda está localizada em zonas centrais e bairros nobres e serve mais ao lazer do fim de semana do que ao deslocamento cotidiano

Antonio Neto & Gabrielle Consendei

O crescimento acelerado das grandes metrópoles, exemplificado pela expansão urbana da cidade de São Paulo, tem gerado impactos significativos na estrutura social e no acesso aos recursos. À medida que essas cidades se expandem horizontalmente, as áreas periféricas muitas vezes se tornam espaços de exclusão social, onde comunidades enfrentam desafios consideráveis no que diz respeito ao acesso a serviços básicos, oportunidades de emprego e qualidade de vida.



Áreas periféricas sofrem com falta de infraestrutura e principalmente políticas públicas que atendam essas regiões (Reprodução: Eduardo Knapp)

Nesse contexto, a exclusão social associada ao espraiamento não é apenas uma questão de distância física do centro, mas também ligada à falta de infraestrutura adequada de transporte e mobilidade. No entanto, emerge a bicicleta como uma ferramenta de grande potencial para mitigar essa exclusão, oferecendo uma solução sustentável e inclusiva. O uso da bicicleta não apenas proporciona mobilidade eficiente em áreas urbanas expandidas, mas também promove integração social, melhora a saúde e reduz a dependência de transportes tradicionais que muitas vezes excluem as comunidades periféricas.

Um dos principais fatores que contribuem para a exclusão social nessas regiões periféricas é a carência de infraestrutura, principalmente cicloviária. A implementação de infraestrutura adequada, como ciclovias e bicicletários, não apenas facilita o deslocamento, melhora a qualidade de vida, mas também estimula um senso de pertencimento e coletividade. Além da mobilidade, a bicicleta desempenha um papel fundamental na promoção da integração social.

Mário Palhares, jornalista e ciclista, de 41 anos, morador do bairro da Brasilândia, na zona norte da capital, reconhece que as melhores ciclovias estão em bairros nobres e que em áreas periféricas são malfeitas. “As melhores ciclovias que nós temos estão no centro expandido, e mesmo assim são bem precárias, não é? Na periferia, acho que quase todo o complexo cicloviário nas periferias de São Paulo, foi feito apenas para cumprir tabela. São muito mal feitos, inseguros em vários aspectos, tanto na segurança de ser assaltado, quanto em buracos, sujeira e são muito estreitos.” afirma Mário.

Depender dos modos de transporte tradicionais, como o automóvel, é muitas vezes inacessível para as comunidades periféricas devido a barreiras econômicas e estruturais. A bicicleta, ao contrário, representa uma solução economicamente acessível e ecologicamente sustentável, contribuindo para a redução das disparidades de mobilidade entre diferentes estratos sociais.

A história de Mário reflete os desafios enfrentados por muitos residentes de áreas periféricas. Sua observação sobre a precariedade das ciclovias destaca a necessidade crítica de investimentos em infraestrutura cicloviária nessas regiões. Ao direcionar recursos para o desenvolvimento de ciclovias seguras, largas e bem conservadas, as autoridades municipais podem promover uma mudança significativa na dinâmica de mobilidade urbana, criando uma rede mais equitativa e inclusiva.

Sasha Hart, geólogo pela Universidade de São Paulo (USP), afirma que o uso da bicicleta é uma opção de mobilidade para aqueles que estão em áreas afastadas dos grandes centros. “Quem mais sofre com a questão da mobilidade, bem como a poluição gerada pelos automóveis, são essas populações mais pobres e negras que ficam muitas horas presas no trânsito. A

bicicleta é uma opção no caso de distâncias maiores e para pessoas com menos força; talvez a bicicleta elétrica também venha a ser, entretanto, ainda precisamos avançar bastante tanto na infraestrutura cicloviária, como ciclovias nas pontes e eixos de conexão da periferia até o centro.” diz Hart.

A Pesquisa Nacional Sobre Mobilidade por Bicicletas (Perfil Ciclista Brasileiro 2021), mostrou que 55,8% dos usuários são pessoas entre 20 e 39 anos e 17% têm renda entre um e dois salários mínimos. Com base neste estudo, a bicicleta se mostra como um meio de transporte acessível para uma considerável parcela da população, além de se tornar uma ferramenta para a inserção no mercado de trabalho.

Nos rincões urbanos, onde a dinâmica da vida é moldada por desafios socioeconômicos e a paisagem é marcada pela periferia, uma transformação significativa vem acontecendo. Jovens, muitas vezes desafiados por barreiras estruturais e econômicas, têm encontrado nas oportunidades pelos aplicativos de entrega uma porta de entrada ao mercado de trabalho. Nesse cenário, a bicicleta surge como uma ferramenta, transcendendo a mera funcionalidade de transporte e assumindo o papel de instrumento.

“A bicicleta traz para a periferia, em primeiro lugar, a economia” diz Miriam Luz, de 29, moradora do bairro do Jaraguá. Essa frase, dita por Miriam, reflete como sua vida mudou após adquirir uma bicicleta, que há 3 anos desempregada, entrou no mercado de entregas e agora consegue fazer uma renda com isso. “Muitas pessoas que estão em áreas afastadas podem estar desempregadas, procurando por uma oportunidade no momento.” completa Miriam.

A cidade de São Paulo é a 10ª cidade com maior população no mundo, a primeira no Brasil. Ao longo de sua história de 469 anos, a metrópole recebeu comunidades de todos os continentes do mundo, de várias regiões do Brasil. Um mapeamento realizado pelo Instituto Escolhas, mostrou que em 2023, um morador do município de Parelheiros, extremo sul da capital, mostrou que gasta, em média, 1h40 e mais ou menos R\$ 14,39 para se deslocar até o centro da cidade utilizando transporte público. Já quem vive em Moema leva 40 minutos e paga cerca de R\$ 6,07 em transporte coletivo para ir ao centro.

Yasmin Almeida, arquiteta e urbanista, formada pela Universidade (UNIP), de 33 anos, afirma que somente o investimento em infraestrutura não é suficiente. “Não é somente investir em ciclofaixas e ciclovias, mas promover a integração com os modais coletivos, com a construção de bicicletários próximo às estações de transporte e a implementação de postos de compartilhamento de bicicletas, como é o caso dos pontos espalhados pela cidade pelo Itaú.” diz Yasmin.



Jovens pedem por infraestrutura na periferia (Reprodução: Ciclocidade)

Portanto, a bicicleta não apenas se revela como uma alternativa de mobilidade, mas também como uma ferramenta para a inclusão social e econômica, especialmente para aqueles que residem nas periferias das grandes metrópoles. O relato de Miriam Luz, moradora do bairro do Jaraguá, apesar da distância, explica como a bicicleta pode transformar vidas, proporcionando uma oportunidade de emprego e contribuindo para a economia local.

Marcos Oliveira, de 23 anos, morador de Parelheiros, extremo sul da capital, expressa que a bicicleta teve um efeito positivo em sua vida. "A bicicleta não apenas me inseriu no mercado de trabalho, mas abriu portas para oportunidades que eu nunca imaginaria. O que começou como um bico temporário se transformou em uma fonte estável de renda."

A inserção de jovens nas oportunidades de trabalho oferecidas pelos aplicativos de entrega, impulsionada pela mobilidade proporcionada pela bicicleta, não só cria fontes de renda, mas também estimula uma nova dinâmica de empoderamento econômico nas regiões periféricas. Esse movimento representa uma resposta inovadora aos desafios impostos pelo crescimento desigual das grandes cidades.

A bicicleta emerge como um símbolo de transformação, conectando comunidades periféricas ao centro urbano, não apenas fisicamente, mas também economicamente. É um veículo não apenas de deslocamento, mas de oportunidades e superação de desafios, contribuindo para a construção de uma cidade mais justa e sustentável.

Confira um trecho da entrevista com Mário Palhares, ativista e membro do coletivo MontaMona.

VÍDEO