



**UNIVERSIDADE DE SÃO PAULO
ESCOLA DE COMUNICAÇÃO E ARTES
DEPARTAMENTO DE RELAÇÕES PÚBLICAS, PROPAGANDA E TURISMO**

THOMAS TYN CHOW WANG

**A história da bicicleta na cidade de São Paulo –
A evolução da política pública de 1980 a 2020**

São Paulo
2020

THOMAS TYN CHOW WANG

A história da bicicleta na cidade de São Paulo –

A evolução da política pública de 1980 a 2020

Trabalho de conclusão de curso de graduação em Comunicação Social e Relações Públicas, apresentado ao Departamento de Relações Públicas, Propaganda e Turismo.

Orientação: Profa. Dra. Simone Carvalho

São Paulo

2020

Autorizo a divulgação total ou parcial deste trabalho, seja por meio tradicional ou eletrônico, para fins de estudo e pesquisa, desde que citada sua fonte.

Catálogo na Publicação
Serviço de Biblioteca e Documentação
Escola de Comunicações e Artes da Universidade de São Paulo
Dados inseridos pelo(a) autor(a)

Wang, Thomas Tyn Chow

A história da bicicleta na cidade de São Paulo : A evolução da política pública de 1980 a 2020 / Thomas Tyn Chow Wang ; orientador, Simone Alves de Carvalho. -- São Paulo, 2020.
159 p.: il.

Trabalho de Conclusão de Curso - Departamento de Relações Públicas, Propaganda e Turismo/Escola de Comunicações e Artes / Universidade de São Paulo.

Bibliografia
Versão corrigida

1. Bicicleta 2. Comunicação pública 3. Políticas públicas
4. Difusão de políticas 5. Mobilidade urbana I. Carvalho, Simone Alves de
II. Título.

CDD 21.ed. - 659.2

Elaborado por Alessandra Vieira Canholi
Maldonado - CRB-8/6194

Nome: Wang, Thomas Tyn Chow

Título: A história da bicicleta na cidade de São Paulo – A evolução da política pública de 1980 a 2020

Aprovado em: ____ / ____ / ____ .

Banca:

Nome: _____

Instituição: _____

Nome: _____

Instituição: _____

Nome: _____

Instituição: _____

Aos meus pais e avós, por terem lutado para que eu tivesse condições de me dedicar aos estudos.

A todos ciclistas que estão nas ruas de São Paulo e cidades afora, tornando o Mundo um lugar melhor para todos

AGRADECIMENTOS

Agradeço à minha orientadora Simone pela paciência, interesse e boas conversas.

Agradeço aos entrevistados e todos envolvidos no cicloativismo.

Agradeço aos vários professores que participaram da minha formação como estudante e ser humano.

“Quando os espíritos estão baixos, quando o dia parece escuro, quando o trabalho se torna monótono, quando a esperança dificilmente vale a pena, basta montar em uma bicicleta e sair para dar uma volta pela estrada, sem pensar em nada além do passeio que você está fazendo.” (CONAN DOYLE, 1896, tradução livre).

RESUMO

Nos últimos anos a bicicleta se tornou um assunto constante no cotidiano de diversas cidades no mundo, sendo São Paulo uma delas. Apesar do seu histórico baseado em automóveis particulares, nas últimas décadas a cidade tem buscado incentivar outros meios de transporte, como ônibus e bicicletas. Como toda mudança, a implantação de infraestrutura cicloviária causou conflitos, principalmente por questionar o modelo rodoviarista e o *status quo* em relação ao espaço urbano. Ao pesquisar o planejamento existente desde a década de 1980, fica clara que a criação da malha cicloviária de São Paulo a partir dos anos 2000 é um avanço, embora essa ainda seja insuficiente. Tendo a maior parte da rede sido criada entre 2012 e 2016, sob gestão de Fernando Haddad (PT), o assunto ganha relevância ainda maior diante do contexto político e econômico, na qual a pauta é partidarizada pela imprensa e sociedade. Busca-se, com este trabalho, demonstrar a evolução da política pública de bicicletas ao longo das últimas décadas, apesar de momentos de retrocessos devido a políticos opositores e movimentos conservadores. Com a análise da atuação de diferentes personagens como membros da Prefeitura, da Câmara Municipal, veículos de imprensa, entidades civis, coletivos e cidadãos, torna-se possível criar a narrativa da bicicleta na cidade de São Paulo.

Palavras-chave: Bicicleta. Comunicação pública. São Paulo. Políticas públicas. Difusão de políticas. Mobilidade urbana. Sociedade civil.

LISTA DE FIGURAS

Figura 1 - Croqui do estudo piloto USP-Ibirapuera.....	18
Figura 2 - Divisão do Município de São Paulo por setores.....	19
Figura 3 - Ciclovía bidirecional em canteiro central, Rua Vergueiro	20
Figura 4 - Ciclofaixa unidirecional ao lado da calçada, Rua da Consolação.....	20
Figura 5 - Ciclofaixa unidirecional junto ao canteiro central da via, Rua Vergueiro	21
Figura 6 - Ciclofaixa operacional de lazer na Vila Olímpia	21
Figura 7 - Paraciclos públicos instalados na calçada com a ciclofaixa ao fundo, Av. Liberdade.....	22
Figura 8 - Bicicletário do Shopping Pátio Paulista	22
Figura 9 - Bicicletário do IME USP	23
Figura 10 - Mapa de planejamento de ciclovias na Zona Norte elaborado no Projeto Ciclista	25
Figura 11 - Mapa de planejamento de ciclovias na Zona Oeste, ligação entre a USP e o Parque do Ibirapuera	26
Figura 12 - Mapa de planejamento de ciclovias no Ipiranga.....	26
Figura 13 - Placas desenvolvidas pela CET em junho de 1994	27
Figura 14 - Mapa do Município de São Paulo com as áreas onde há mais viagens de bicicleta destacadas.....	38
Figura 15 - Quantificação de viagens entre bairros do Setor Leste	40
Figura 16 - Detalhamento das estruturas previstas no Setor Leste	41
Figura 17 - Quantificação de viagens entre bairros do Setor Norte	41
Figura 18 - Detalhamento das estruturas previstas no Setor Norte	42
Figura 19 - Quantificação de viagens entre bairros do Setor Sul.....	42
Figura 20 - Detalhamento das estruturas previstas no Setor Sul	43
Figura 21 - Mapa da Ciclofaixa Operacional entre os parques Ibirapuera, das Bicicletas do Povo, com exemplos de placas que seriam instaladas.....	45
Figura 22 - Ciclofaixa de Lazer, acesso ao Parque do Povo em 2012.....	46
Figura 23 - Mapa da Ciclofaixa Operacional, entre os parques do Ibirapuera, do Povo, a Cidade Universitária e o Parque Villa-Lobos, inaugurada em 2011.....	46
Figura 24 - Ciclofaixa de Lazer, Avenida Valdemar Ferreira, Butantã.....	47
Figura 25 - Mapa da Ciclofaixa Operacional, sendo ampliada para a Zona Sul a partir do Parque o Povo, indo até o Parque Chuvisco	48
Figura 26 - Mapa da Ciclofaixa Operacional na Zona Norte	48
Figura 27 - Mapa da Ciclofaixa Operacional na Zona Leste	49
Figura 28 - Ciclofaixa de Lazer, Avenida Paulista em 2016.....	49
Figura 29 - Ciclofaixa de Lazer, Viaduto do Chá.....	50
Figura 30 - Ciclorrota do Brooklin, com pictograma no asfalto e placa de advertência.....	51
Figura 31 - Mapa da ciclorrota do Brooklin	52
Figura 32 - Mapa da Ciclorrota da Lapa	52
Figura 33 - Mapa da Ciclorrota da Mooca.....	53
Figura 34 - Proposta original das ciclofaixas de Moema	54
Figura 35 - A rede implantada em Moema, com ciclofaixas em vermelho e ciclorrotas em preto.....	55
Figura 36 - Ciclofaixa de Moema sendo implantada.....	55
Figura 37 - Mapa do Circuito Ciclístico Turístico Cultural Centro.....	56
Figura 38 - Sinalização do Circuito Ciclístico Turístico Cultural Centro em calçadão na Rua Barão de Itapetininga.....	57

Figura 39 - Sinalização do Circuito Ciclístico Turístico Cultural Centro na Praça Dom José Gaspar.....	57
Figura 40 - Ciclorrota entre o Metrô Butantã e a Cidade Universitária.....	58
Figura 41 - Capa da revista Época São Paulo questiona a implantação de faixas de ônibus no início de 2014	61
Figura 42 - Jilmar Tatto preside a 10ª reunião do CMTT, no final de 2014	63
Figura 43 -Ciclistas fazem manifestação bem humorada na Rua Honduras.....	67
Figura 44 - Após a manifestação, moradores entenderam a importância da ciclofaixa e confraternizaram com ciclistas	68
Figura 45 - Ciclistas se reúnem na Praça do Ciclista	69
Figura 46 - Manifestação de ciclistas na Av. Paulista, 19 de março de 2015	70
Figura 47 - Ciclistas na sede do Ministério Público Estadual.....	70
Figura 48 - Avenida Paulista cheia de ciclistas em 27 de março de 2015.....	71
Figura 49 - Ciclistas de Niterói (RJ) demonstram seu apoio aos ciclistas de São Paulo	71
Figura 50 - Ciclistas de Belo Horizonte (MG) demonstram solidariedade aos ciclistas de São Paulo.....	72
Figura 51 - O brasileiro Guilherme Tampieri que morava em Paris (França) também se manifestou a favor das ciclovias paulistanas.....	72
Figura 52 - Site do vereador Aurélio Nomura destacando o compromisso com ciclistas no início de 2013.....	75
Figura 53 - Wall Street Journal (EUA) destaca polarização, aprovação das ciclovias e reclamações de motoristas	76
Figura 54 - Estadão reflete matéria do Wall Street Journal.....	77
Figura 55 - Criança pedala na ciclofaixa da Alameda Nothmann (Santa Cecília)	78
Figura 56 - À esquerda, pintura oficial incompleta. À direita, pintura feita por ciclistas após João Doria ordenar a parada da obra	80
Figura 57 - Ciclistas passa por trecho com pintura incompleto na Avenida Ricardo Jafet- ..	80
Figura 58 - Ciclistas se reúnem diante da casa de João Doria.....	82
Figura 59 - Ciclistas protestam diante da casa de João Doria.....	82
Figura 60 - Funcionários da Prefeitura removem a ciclofaixa da Av. Amarilis	83
Figura 61 - Ciclistas no trecho onde a ciclofaixa da Av. Amarilis foi removida	84
Figura 62 - Ciclistas escrevem “Nenhum centímetro a menos” no local onde a ciclofaixa foi removida no Butantã.....	85
Figura 63 - Ciclofaixa da Av. Amarilis pintada por ciclistas	85
Figura 64 - Matéria do jornal O Globo traz nota da Prefeitura	86
Figura 65 - Matéria do portal UOL destaca a motivação da manifestante	87
Figura 66 - Ciclofaixa no Bom Retiro sinalizada por ciclistas após remoção feita pela Prefeitura	88
Figura 67 - Mapa do plano de Bruno Covas apresenta somente os ciclo anéis.....	92
Figura 68 - João Octaviano em reunião da Câmara Temática de Bicicleta (CTB).....	93
Figura 69 - G1 questiona Prefeitura sobre remoção de ciclofaixas sem avisos aos ciclistas	96
Figura 70 - Folha destaca que vereadores querem remover ciclofaixas.....	97
Figura 71 - Resposta de Dalton Silvano (DEM) a João Jorge (PSDB).....	98
Figura 72 - Pesquisa do Ibope mostra apoio crescente às políticas focadas em pedestres, ciclistas e transporte coletivo.....	99
Figura 73 - Haddad vai ao trabalho de bicicleta durante a sua gestão.....	106
Figura 74 - Release da CET sobre a implantação de ciclovias	106
Figura 75 - Doria em evento com ciclistas durante a campanha a prefeito	107
Figura 76 - Doria, Jorge Damião, Covas e Sergio Avelleda na Avenida Paulista.....	107

Figura 77 - R7 destaca falta de transparência da Prefeitura na gestão Covas 108

LISTA DE TABELAS

Tabela 1 - Estruturas propostas pelo GT Bicicleta para a Zona Norte	33
Tabela 2 - Estruturas propostas pelo GT Bicicleta para a Zona Sul	33
Tabela 3 - Estruturas propostas pelo GT Bicicleta para a Zona Leste	34
Tabela 4 - Estruturas propostas pelo GT Bicicleta para a Zona Oeste	34
Tabela 5 - Resumo da quilometragem proposta e da tipologia que seria adotada em cada região.....	35

LISTA DE SIGLAS

SIGLA	SIGNIFICADO
Prefeitura	Prefeitura do Município de São Paulo
SMT	Secretaria Municipal de Transportes (Secretaria Municipal de Mobilidade e Transportes após 2016)
CET	Companhia de Engenharia de Tráfego
SPTrans	São Paulo Transportes
CMTT	Conselho Municipal de Transportes e Trânsito
CTB	Câmara Temática de Bicicleta
Metrô	Companhia do Metropolitano de São Paulo
CPTM	Companhia Paulista de Trens Metropolitanos
STM	Secretaria de Transportes Metropolitanos (Governo do Estado)

SUMÁRIO

1 INTRODUÇÃO	16
2 CONTEXTO HISTÓRICO	18
2.1 DÉCADAS DE 1980-2000	18
2.2 ANOS 2000-2012	30
2.2.1 Surgimento da Bicicletada/Massa Crítica	30
2.2.2 O Grupo de Trabalho de Bicicleta	31
2.2.3 Grupo Executivo Intersecretarial da Prefeitura do Município de São Paulo para Melhoramentos Cicloviários (Pró-Ciclista)	35
2.2.4 O surgimento da Ciclofaixa Operacional de Lazer	43
2.2.5 A criação de rotas para bicicletas em vias secundárias	51
2.2.6 O projeto piloto de ciclofaixas em Moema	53
2.2.7 O Circuito Ciclístico Turístico Cultural do Centro	56
2.2.8 A ciclorrota entre o Metrô Butantã e a Cidade Universitária	58
2.3 ANOS 2012-2016	59
2.3.1 O atropelamento de David Santos em março de 2013	59
2.3.2 As Jornadas de Junho de 2013	60
2.3.3 O Conselho Municipal de Transporte e Trânsito (CMTT)	61
2.3.4 A meta 97 e a Câmara Temática de Bicicleta	63
2.3.5 O caso da Rua Honduras e o preconceito contra ciclistas	65
2.3.6 Os ataques do Ministério Público contra as ciclovias	68
2.3.7 Os ataques dos vereadores contra as ciclovias e ciclofaixas	74
2.3.8 As últimas ciclofaixas implantadas em São Paulo	77
2.4 ANOS 2017-2019	79
2.4.1 João Doria e seu discurso anti ciclovias	79
2.4.2 Reações dos ciclistas ao discurso anti ciclovias de João Doria	81
2.4.3 João Doria tenta remover as ciclofaixas sem debate	83
2.4.4 Vereadores se organizam para remover ciclofaixas	88
2.4.5 “Lei Anti Ciclovias” aprovada por vereadores do PSDB e João Doria	89
2.4.6 João Doria vira governador e Bruno Covas assume a Prefeitura	90
2.4.7 O Plano dos Ciclo Anéis de Bruno Covas	91
2.4.8 O desenvolvimento do Plano Cicloviário 2019-2020	94
2.4.9 Remoções de ciclofaixas em 2019	95

2.4.10 O segundo anúncio do Plano Cicloviário da gestão Bruno Covas	100
3 A COMUNICAÇÃO DA BICICLETA NA CIDADE DE SÃO PAULO	102
4 A HISTÓRIA SEGUNDO OS ENVOLVIDOS	110
5 CONSIDERAÇÕES FINAIS	117
REFERÊNCIAS	119
APÊNDICE A – Entrevista com Anderson Augusto da Silva, 47, publicitário.....	132
APÊNDICE B – Entrevista com Rafael Gândara Calabria, geógrafo.....	137
APÊNDICE C – Entrevista com Sasha Tom Hart, 43, geólogo	143
APÊNDICE E – Entrevista Suzana Leite Nogueira, arquiteta, 45	152
APÊNDICE F – Entrevista com José Police Neto, 47, pesquisador social / vereador .	157

1 INTRODUÇÃO

Meu interesse pelo tema é antigo, desde pequeno meu pai me levava para andar de bicicleta no Parque das Bicicletas, na Zona Sul. Em 2009 comecei a usar a bicicleta para pequenos deslocamentos, como ir à padaria, aulas de natação e outras tarefas cotidianas no bairro. Quando entrei no ensino médio, fui algumas vezes para o colégio de bicicleta, mas desisti, pois tinha que passar por avenidas movimentadas como a Avenida Ibirapuera e o Corredor Norte-Sul, onde o tráfego era muito agressivo. Nessa época comecei a frequentar encontros de ciclistas, geralmente por lazer, mas alguns também envolviam manifestações em prol da segurança dos ciclistas, como a Bicletada.

Em 2013, no terceiro ano do ensino médio, eu pedalava para o colégio todos os sábados por conta de simulados e aulas de reforço. Em dezembro, logo após fazer a primeira fase da FUVEST, fui atropelado. Não fui atropelado em uma avenida grande e movimentada, mas numa rua de bairro, é três quadras de casa. A motorista tentou fugir, mas foi parada por testemunhas que me socorreram e ligaram para os Bombeiros. Fiquei com a perna imobilizada por cerca de seis meses e perdi um curso que já havia comprado. A partir do meu atropelamento compreendi que era necessário que os ciclistas tivessem seu espaço nas ruas, me tornando mais ativo nas Bicletadas e pesquisando sobre ciclismo urbano.

Nesse sentido escolhi esse tema para meu trabalho de conclusão de curso, que retoma a história da bicicleta como meio de transporte. Desde a redemocratização (1985) o cenário político tem sido muito conturbado e pol mico, com inúmeros assuntos se sobrepondo uns aos outros. Entre tantas pautas, políticas públicas são parte de um debate constante, em especial as mais tangíveis, como transformações em áreas públicas decorrentes de obras. Isso vale para obras de todos os tipos, desde pequenas reformas em praças públicas até a construção de hospitais, pois sempre há impactos no entorno da obra. Mas o que acontece quando não há uma grande obra em um ponto específico? Qual é a percepção das pessoas quando há várias pequenas intervenções sendo realizadas ao mesmo tempo? Como a população reage quando tais obras questionam o *status quo* de uma sociedade já estabelecida?

A análise realizada neste trabalho permitirá compreender um pouco sobre a influência da Comunicação na relação da população perante as políticas públicas de mobilidade urbana desenvolvidas na cidade de São Paulo. Pelo uso de uma

retrospectiva histórica, foram destacados momentos considerados importantes para o amadurecimento das políticas públicas de mobilidade em relação aos ciclistas e sua comunicação ao público. A partir do levantamento histórico das políticas públicas de mobilidade urbana voltadas para a bicicleta, foi feita a comparação entre fontes de comunicação dos órgãos públicos (como a Prefeitura do Município de São Paulo), veículos de imprensa (como jornais e emissoras de televisão), terceiro setor (ONGs e coletivos) e a população em geral.

Com essas fontes buscou-se demonstrar como o debate público foi sendo construído e desenvolvido ao longo dos anos, sendo mediado por diferentes personagens e seus respectivos lugares de fala. Procurou-se, também, demonstrar a alternância de posicionamento e discurso de alguns desses personagens, perceptível a partir de alguns fatores externos como eleições, preferências político-partidárias e interesses econômicos. Além disso, procurou-se exemplificar como o *status quo* e a percepção socioeconômica de diferentes segmentos da população pode interferir emocionalmente sobre o julgamento racional de políticas públicas.

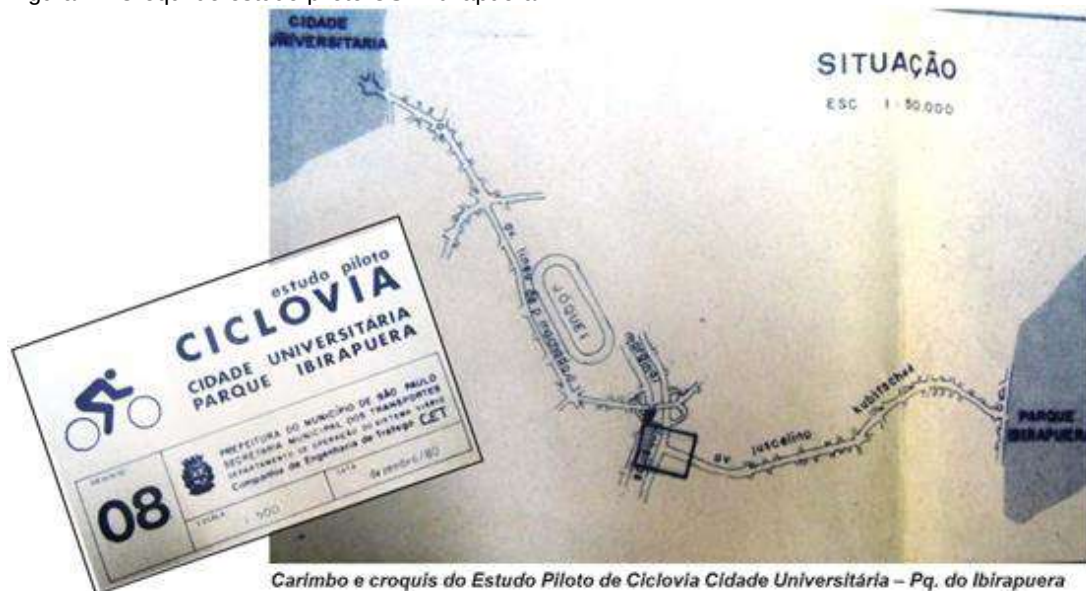
O objetivo é apresentar a história do uso de bicicletas na cidade de São Paulo, relacionando diversos planos criados pelo poder público para promover o uso de bicicletas como meio de transporte e/ou de lazer com a comunicação pública de políticas públicas de mobilidade urbana desenvolvida pela Prefeitura de São Paulo e pelo Governo do Estado de São Paulo. Além disso, pretende-se analisar como diferentes personagens e fatores podem interferir no debate sobre políticas públicas de planejamento urbano e como isso está relacionado ao status quo e sentimento de pertencimento. Também procura-se demonstrar como as políticas públicas para ciclistas e de mobilidade urbana amadureceram ao longo dos anos, sobretudo com os debates públicos a partir da cobertura da imprensa. É importante frisar, por fim, que esse estudo se refere à cidade de São Paulo entre os anos de 1980 até o primeiro quadrimestre de 2020.

2 CONTEXTO HISTÓRICO

2.1 DÉCADAS DE 1980-2000

Na década de 1980 surgem os primeiros estudos de infraestrutura ciclovária na Companhia de Engenharia de Tráfego (CET), órgão da Prefeitura responsável pela administração dos transportes na cidade de São Paulo. Tais estudos preveem uma ciclovia entre a Cidade Universitária Armando Salles de Oliveira (USP, no Butantã) até o Parque do Ibirapuera, no Paraíso. Esse projeto foi realizado pela Prefeitura e pela Eletropaulo, sendo a Secretaria de Verde e Meio Ambiente (SVMA) a responsável pelas análises técnicas. Ele surge a partir da diretriz do Ministério dos Transportes, mas na época não foi concretizado, sendo retomado décadas depois.

Figura 1 - Croqui do estudo piloto USP-Ibirapuera



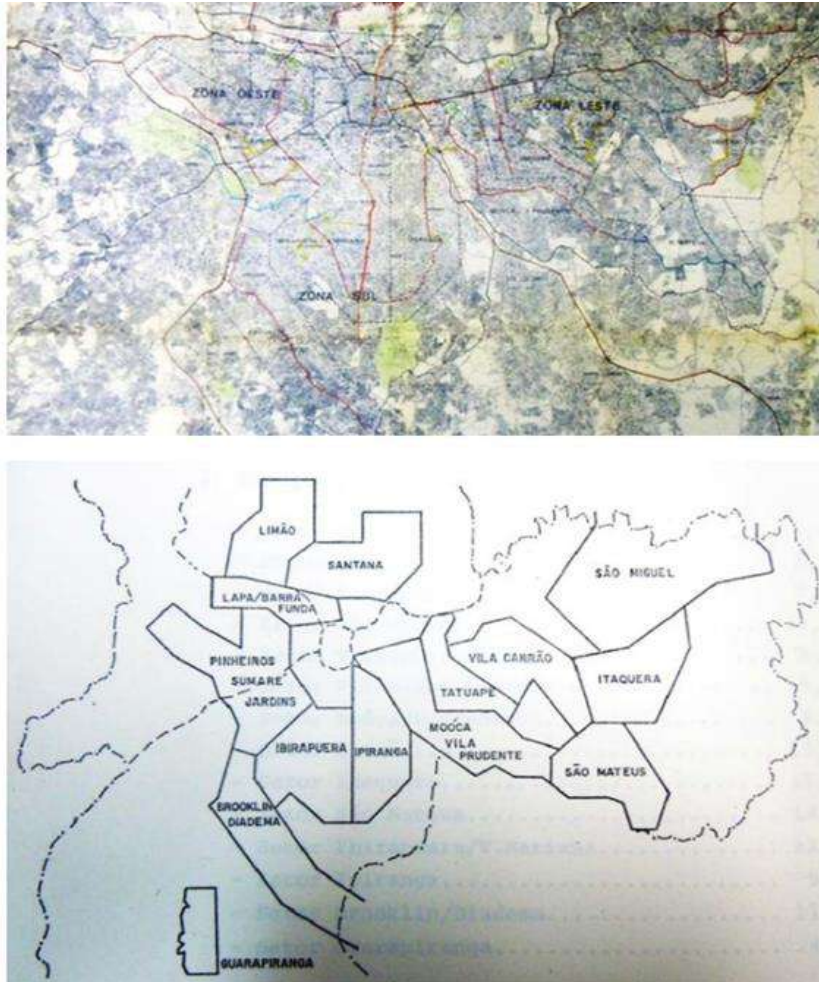
Carimbo e croquis do Estudo Piloto de Ciclovia Cidade Universitária – Pq. do Ibirapuera

Fonte: Companhia de Engenharia de Tráfego, 2012.

O Governo Federal, na época composto principalmente por militares, via na bicicleta um meio de transporte de baixo custo e fácil manutenção. Para os militares, a bicicleta era uma alternativa viável para viagens cotidianas, pois as maiores cidades brasileiras começavam a enfrentar problemas devido à deterioração do transporte público-coletivo, assim como os congestionamentos. Em outras cidades, também se percebia que os sistemas de transporte coletivo não possuíam capacidade de atender à demanda. Além disso, a bicicleta também era tida como uma solução diante da Crise do Petróleo da década de 1970. Por isso os militares, por meio do Ministério das

Cidades, desejavam incentivar o uso de meios de transporte alternativos devido aos problemas de abastecimento de combustíveis.

Figura 2 - Divisão do Município de São Paulo por setores



Fonte: Companhia de Engenharia de Tráfego, 2012.

Ainda em 1981, surgem na CET os Sistemas Ciclovitários Setoriais, considerados como o primeiro plano ciclovitário da cidade de São Paulo. Neles, a cidade é dividida em 14 setores definidos a partir do traçado ciclovitário proposto para cada um deles e a relação entre esses sistemas. Com isso, seria estruturada uma rede ciclovitária para todo o município. A rede teria aproximadamente 174 quilômetros de extensão, sendo composta por ciclovias, ciclofaixas, ciclorrotas e calçadas com tráfego compartilhado. O plano considerava que viagens de até 8 quilômetros poderiam ser realizadas com a bicicleta como único modal e, para distâncias superiores haveria a possibilidade de integrar a bicicleta a outros meios de transporte com o uso de bicicletários.

Figura 3 - Ciclovía bidirecional em canteiro central, Rua Vergueiro



Fonte: Thomas Wang (Bike Zona Sul).

Figura 4 - Ciclofaixa unidirecional ao lado da calçada, Rua da Consolação



Fonte: Thomas Wang (Bike Zona Sul).

Figura 5 - Ciclofaixa unidirecional junto ao canteiro central da via, Rua Vergueiro



Fonte: Vá de Bike.

Figura 6 - Ciclofaixa operacional de lazer na Vila Olímpia



Fonte: Mobilize.org.

Figura 7 - Paraciclos públicos instalados na calçada com a ciclofaixa ao fundo, Av. Liberdade



Fonte: Thomas Wang.

Figura 8 - Bicletário do Shopping Pátio Paulista



Fonte: Thomas Wang (Bike Zona Sul).

Figura 9 - Bicicletário do IME USP



Fonte: Thomas Wang

Apesar da maior parte do plano dos Sistemas Ciclovitários Setoriais nunca ser realizado, as primeiras ciclovias da cidade de São Paulo que surgem na década de 1990, têm sua origem nesse plano. Foram construídos 32 quilômetros de vias conectando quatro parques municipais, durante a gestão de Luiza Erundina (1989-92), na época filiada ao Partido dos Trabalhadores (PT). Na década de 1990, parte das ciclovias previstas pelo plano Setorial foram construídas, como é o caso das avenidas Sumaré, implantada no canteiro central da avenida em 1996, Pedroso de Moraes, implantada no canteiro central do prolongamento da Av. Brig. Faria Lima em 1995, Inajar de Souza, implantada no canteiro central da avenida em 2007. Tais estruturas surgem devido a uma lei municipal que instituiu a obrigatoriedade de construir ciclovias nas novas avenidas. Entretanto, são ações isoladas e não estão conectadas entre elas, como tampouco fazem parte de uma política pública mais ampla.

A Lei Municipal nº 10.907 de 18 de dezembro de 1990, proposta pelo então vereador Eduardo Suplicy (PT), foi promulgada pelo prefeito Paulo Maluf (na época no Partido Progressista Brasileiro) no seu decreto regulamentador nº 34.854 de 3 de fevereiro de 1995:

Lei Municipal 10.907 / 90

Eduardo Matarazzo Suplicy, Presidente da Câmara Municipal de São Paulo, faz saber que a Câmara Municipal de São Paulo, nos termos do §7º do art.42 da Lei Orgânica do Município de São Paulo promulga a seguinte lei: Dispõe sobre a destinação de espaços para ciclovias no Município de São Paulo e dá outras providências.

Art.1º - Fica estabelecido para as construções de avenidas, no Município de São Paulo, a partir da publicação desta lei, da obrigatoriedade de demarcação de espaços para ciclovias. Parágrafo único – Entende-se por ciclovias, espaços demarcados no leito carroçável de avenidas, exclusivas para veículos que não contenham tração motora.

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

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

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

Decreto nº 34.854 / 95:

Paulo Maluf, prefeito do Município de São Paulo, usando das atribuições que lhe são conferidas por lei, DECRETA:

Art.1º - Os futuros estudos, projetos e obras viárias no Município de São Paulo, visando à construção de avenidas, contemplarão, obrigatoriamente, espaço destinado à implantação de ciclovias. Parágrafo único – O espaço destinado à implantação de ciclovias será locado sob a forma de faixa exclusiva, confinada no leito carroçável.

Art. 2º - Fica permitida, em caráter excepcional, a implantação de ciclovias em calçadas destinadas a pedestres, ou nas ilhas de separação dos sentidos de tráfego, desde que precedida de laudo técnico de viabilidade, e exclusivamente nas hipóteses em que a peculiaridade do projeto e construção da avenida assim o exijam. Parágrafo único – Na hipótese prevista no “caput” deste artigo, o projeto deverá prever diferença de nível em relação ao leito carroçável, onde não será autorizado estacionamento de veículos automotores, depósitos de objetos, e outros elementos obstrutivos.

Art.3º - Nas avenidas construídas ao longo dos fundos de vale, a ciclovia poderá ser implantada nas margens dos cursos d'água.

Art. 4º - Os novos projetos para implantação de avenidas que impliquem construção de pontes, viadutos e aberturas de túneis deverão prever que essas obras de arte sejam dotadas de ciclovias, integradas com o projeto de construção da avenida.

Art.5º - Os projetos e os serviços de reforma, para alargamento, estreitamento e retificação do sistema viário e das calçadas serão precedidos de estudo de viabilidade física e socioeconômica para a implantação de ciclovias.

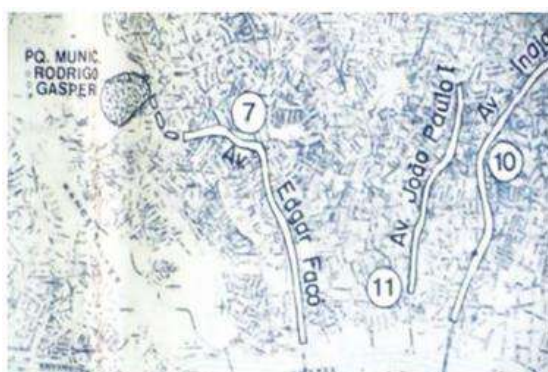
Art. 6º - Nas avenidas dotadas de ciclovias é obrigatória a realização de rebaixos específicos, destinados a garantir a interligação acessível entre o leito carroçável e a calçada.

Art. 7º - Nas ciclovias locadas nas calçadas, o meio fio será rebaixado defronte às faixas de travessia de pedestres e bicicletas, e nos cruzamentos entre vias, de modo a garantir a transposição segura dos ciclistas.

Art. 11º - Este decreto entrará em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário. (São Paulo (SP), 1995).

Ainda na gestão de Paulo Maluf (PDS/PDR/PPB 1993-1996), em 1994 foi conceber o Projeto Ciclista, que buscava criar infraestrutura cicloviária nos percursos urbanos que já eram utilizados com a finalidade de lazer, preferencialmente conectando parques. Na época, Paulo Maluf prometeu criar 300 quilômetros de ciclovias. Sob administração da Secretaria de Verde e Meio Ambiente, a ideia era criar ciclovias em vias que já eram muito utilizadas por ciclistas aos finais de semana, como forma de estimular a população a também utilizar a bicicleta para as viagens cotidianas. Ao mesmo tempo, a implantação dessa infraestrutura cicloviária também serviria para sensibilizar motoristas e pedestres sobre a possibilidade de usar a bicicleta como modo de locomoção.

Figura 10 - Mapa de planejamento de ciclovias na Zona Norte elaborado no Projeto Ciclista



Fonte: Companhia de Engenharia de Tráfego, 2012.

Figura 14 - Placas desenvolvidas pela CET em junho de 1994



Fonte: Companhia de Engenharia de Tráfego, 2012.

Em 1996 a CET realiza pesquisas para saber qual é a situação da bicicleta na composição do tráfego da Cidade de São Paulo. São obtidos os seguintes resultados:

- Nas interseções pesquisadas durante os dias úteis, as bicicletas participavam com 0,2% do total de veículos em circulação no pico da manhã e no pico da tarde este percentual subia para 0,4%;
- A participação das bicicletas nos acidentes de trânsito era de 0,3% do total de acidentes, 1,6% do total de atropelamentos, 1,4% do total de acidentes com vítimas e 0,04% do total de acidentes sem vítimas;
- 42% dos acidentes envolvendo bicicletas apresentavam vítimas graves e fatais contra 30,4% dos automóveis e 39% dos ônibus;
- Os resultados das pesquisas de opinião realizada em março de 92 junto aos usuários de transporte coletivo informaram que 40% usavam bicicleta e destes, a maioria utilizava para lazer (40,4%) e 14,4% já utilizava a bicicleta como transporte.

Ainda no final da década de 1990 foram implantados bicicletários em terminais de ônibus da São Paulo Transportes. Conhecida como SPTrans, a autarquia municipal é responsável pela administração das linhas e terminais de ônibus, sendo atualmente subordinada à Secretaria Municipal de Mobilidade e Transportes.

Do ponto de vista jurídico, o antigo Código de Trânsito (válido até 1997), não previa de forma clara quais eram as regras para a circulação de bicicletas no sistema viário, assim como não considerava a bicicleta como um veículo. Isso muda em 1998, quando é regulamentado o atual Código de Trânsito Brasileiro. A partir daí, a bicicleta é reconhecida como veículo não motorizado. É no Código de 1998 que são estabelecidas regras para a circulação de bicicletas, além de direitos e deveres específicos para seus usuários. Contudo, como as bicicletas representavam uma parcela pequena das viagens cotidianas no contexto nacional, a maioria dos cidadãos desconhece as instruções contidas no Código de Trânsito Brasileiro. Sob esse aspecto legal, o Código de 1998 apresenta cinco aspectos principais:

- 1) A Não obrigatoriedade da exigência da habilitação para o condutor da bicicleta (ciclista), o que causa o desconhecimento das leis de trânsito e a desobediência em relação a sinalização viária existente que ele como condutor de um veículo deveria conhecer e obedecer;
- 2) A não obrigatoriedade do emplacamento da bicicleta, que fica sob responsabilidade do órgão de trânsito dos municípios;
- 3) A falta de orientações em relação à convivência com a bicicleta no trânsito nos programas de formação de condutores dos veículos motorizados;
- 4) A não regulamentação da Educação do Trânsito como matéria obrigatória nas escolas de primeiro e segundo graus;
- 5) A falta de programas educacionais de trânsito voltados a ciclistas de todas as idades.

A percepção do aumento de ciclistas foi confirmada em 2007, quando dados demonstraram um acréscimo de quase 200% de viagens de bicicleta entre 1997 e 2007. Tais dados são provenientes da Pesquisa Origem e Destino, realizada a cada dez anos pelo Companhia do Metropolitano de São Paulo (Metrô).

2.2 ANOS 2000-2012

2.2.1 Surgimento da Bicicletada/Massa Crítica

No dia 29 de junho de 2002, sexta-feira, um grupo de ciclistas se reuniu no final da Avenida Paulista, próximo à esquina com a Rua da Consolação para se manifestar pedindo respeito para os ciclistas no tráfego. O local, a Praça do Ciclista, foi renomeado em 2002, após a pressão exercida por ciclistas sobre alguns vereadores, que criaram um projeto de lei para alterar o nome do local.

O grupo se inspirou no movimento *Critical Mass*, protesto que surgiu no início dos anos 1990 em São Francisco, nos Estados Unidos. Na cidade californiana, o protesto organizado por ciclistas e pedestres pedia mais respeito aos que não usavam carro, cobrava melhorias no transporte público da cidade e tinha um caráter ideológico contra o capitalismo. Conta Odir Züge Junior (VICE, 2017) “Eu participava do movimento antiglobalização na época. As Massas Críticas sempre tiveram essa pegada, desde o começo. Elas eram uma das lutas do tema, do combate à indústria do automóvel, do petróleo... É uma variação das lutas urbanas, né.”

Em São Paulo, o movimento manteve as características por algum tempo, mas se tornou uma manifestação periódica em prol dos direitos dos ciclistas e pedestres. Com o passar dos anos e as mudanças no cenário político, econômico e social, o viés anarco-socialista se enfraqueceu e os protestos se focaram em pedir mais respeito e melhores condições para os ciclistas e pedestres.

Após o primeiro encontro, o grupo manteve a periodicidade de seus pares estadunidenses e europeus, se reunindo mensalmente. Toda última sexta-feira do mês ciclistas, pedestres, skatistas e patinadores se reúnem na Praça do Ciclista.

Não há um líder ou organização, as pessoas se reúnem e saem pedalando. É comum ouvir alguns bordões como “Mais amor, menos motor” ou “Mais adrenalina, menos gasolina”. Atualmente existem Massas Críticas em mais de 300 cidades em todo mundo.

2.2.2 O Grupo de Trabalho de Bicicleta

Em 2005, sob a gestão de José Serra (PSDB 2005-2006), a Prefeitura do Município de São Paulo participou da Iniciativa do Ar Limpo para a América Latina, criando um projeto para reduzir as emissões de gases efeito estufa em conjunto com diferentes organizações do Governo do Estado de São Paulo e da sociedade civil. Com os dados levantados no projeto, sabe-se que grande parte dos gases poluentes é emitida por veículos, por isso são necessárias mudanças nos transportes. A partir dessa constatação, em junho de 2005 foi formalizado o Programa de Melhoria do Transporte e da Qualidade do Ar em São Paulo. Os recursos para o programa eram provenientes do GEF – Global Environment Facility, administrado pelo Banco Mundial. O Programa previa várias ações, sendo uma delas o incentivo ao uso de bicicleta integrado ao transporte público. Com isso, iniciam-se a implantação de bicicletários em mais terminais de ônibus da SPTrans e, também em terminais e estações da CPTM (Companhia Paulista de Trens Metropolitanos, do Governo do Estado) e Metrô (Companhia do Metropolitano de São Paulo, também do Governo do Estado). Com base no material consultado, sabe-se que a Prefeitura recebeu verba através dessa parceria, porém não foram encontradas informações específicas sobre qual foi o montante recebido e nem como foi utilizado.

Além dessas mudanças, foi criado um grupo interinstitucional na Prefeitura, o GT Bicicleta (Grupo de Trabalho sobre Bicicletas), coordenado conjuntamente pela SVMA e pela Secretaria Municipal de Transportes (SMT). O GT Bicicleta tem como objetivo desenvolver um plano e realizar intervenções ciclovárias na capital. No GT Bicicleta participaram diversas organizações, a maioria autarquias ligadas à Prefeitura ou ao Governo do Estado, listadas abaixo:

- 1) Prefeitura do Município de São Paulo:
 - a) Secretaria Municipal de Transportes – SMT;
 - b) Secretaria Municipal do Verde e Meio Ambiente – SVMA;
 - c) Companhia de Engenharia de Tráfego – CET;
 - d) São Paulo Transportes – SPTrans;
 - e) Secretaria Municipal de Planejamento – SEMPLA.
- 2) Governo do Estado de São Paulo:
 - a) Companhia do Metropolitano de São Paulo – METRÔ;
 - b) Companhia Paulista de Trens Metropolitanos – CPTM.

3) Sociedade Civil Organizada:

- a) Associação Nacional dos Transportes Públicos – ANTP;
- b) Escola de Bicicletas – ONG/OSCIP.

Sabe-se, pelos documentos consultados, que o GT Bicicleta se reuniu com certa periodicidade, porém não foi possível determinar quantos encontros foram realizados. Em geral, o GT Bicicleta se reuniu e realizou análises e vistorias de campo para determinar a situação ciclística na cidade de São Paulo. Dentre as análises, o Grupo fez estudos de demanda existente e potencial, que foram usados como insumos para a elaboração de um plano cicloviário para ser implantado como parte do Programa de Melhoria do Transporte e da Qualidade do Ar em São Paulo. Tais estudos, junto aos dados fornecidos pela versão simplificada da Pesquisa Origem e Destino realizada pelo Metrô em 2002, constam nos Planos Regionais Estratégicos publicados pela Prefeitura no ano de 2002, sob gestão de Marta Suplicy (PT). Entre os dados, a Pesquisa Origem e Destino mostra que a maior parte dos ciclistas utilizava a bicicleta como meio de transporte para o trabalho. O plano cicloviário do Programa de Melhoria do Transporte e da Qualidade do Ar em São Paulo considera fatores como topografia, conexão intermodal, benefícios sociais, inserção no sistema viário existente, dentre outros. Tais fatores foram considerados nas vias contempladas com intervenções, tendo sido construída uma matriz de decisão para definir quais vias seriam adequadas e o tipo de estrutura que seria implantada em cada via. O trabalho realizado pelo GT Bicicleta foi publicado no “Relatório de Grupo de Trabalho Interinstitucional para Estudar o Fomento do Uso da Bicicleta como Meio de Transporte Não Motorizado e Instrumento de Melhoria Ambiental com Indicação de Áreas para Intervenção Piloto”, que apresenta propostas de infraestrutura cicloviária que para as Subprefeituras. Nas tabelas abaixo estão listadas vias, tipo de estrutura sugerida e sua extensão.

Tabela 1 - Estruturas propostas pelo GT Bicicleta para a Zona Norte

Região Norte: 17,30 Km		
Via	Tipologia cicloviária	Extensão (km)
Av. Gal. Edgar Facó	Ciclovía canteiro central	2,30
Av. Fuad Lutfala	Ciclovía canteiro central	1,20
R. Manuel Barbosa	Ciclovía canteiro central	0,40
Av. Inajar de Souza	Ciclovía canteiro central	6,20
Av. Engº Caetano Álvares	Ciclovía canteiro central	7,20
Total		17,30

Fonte: Companhia de Engenharia de Tráfego, 2012.

Tabela 2 - Estruturas propostas pelo GT Bicicleta para a Zona Sul

Região Sul: 33,20 Km		
Via	Tipologia cicloviária	Extensão (km)
Estr. Engº Marsillac	Ciclovía acostamento	4,80
Estr. do Cipó	Ciclovía acostamento	2,20
Estr. da Colônia	Ciclovía acostamento	5,00
Estr. da Colônia Alemã	Ciclofaixa	0,40
Av. Sadamu Inoue (Estr. Parelheiros)	Tráfego compartilhado	8,00
Av. N. Sra. Do Sabará	Tráfego compartilhado	2,50
Av. Rio Bonito	Tráfego compartilhado	2,30
Av. Olívia Guedes Penteado	Tráfego compartilhado	1,30
Av. Roberto Kennedy	Ciclovía canteiro central	6,70
Total		33,20

Fonte: Companhia de Engenharia de Tráfego, 2012.

Tabela 3 - Estruturas propostas pelo GT Bicicleta para a Zona Leste

Região Leste: 44,4 Km		
Via	Tipologia ciclovitária	Extensão (km)
Via Parque – Rod. Ayrton Senna	ciclovía	6,00
Av. Dr. Assis Ribeiro	ciclovía	4,00
Av. Olavo Egídio de S. Aranha/ R. Sen. Elói de Souza	tráfego compartilhado	3,20
R. Profº A. de C. Lopes / R. Paranaguá	tráfego compartilhado	4,50
Estr. de Mogi das Cruzes/R. Embira	ciclovía	2,80
Av. Gov. Carvalho Pinto	ciclovía	2,70
Av. Buenos Aires/Córrego Ponte Rasa	ciclovía	3,10
R. Cosme Deodato Tadeu	tráfego compartilhado	2,30
Av. Nova Radial	tráfego compartilhado	8,00
Av. Miguel Achiole Fonseca	tráfego compartilhado	1,00
R. da Passagem Funda	ciclovía	1,00
Av. Inácio Monteiro	Tráfego compartilhado	1,00
Av. José Higino Neves	ciclofaixa	1,00
R. Souza Ramos	Tráfego compartilhado	1,00
Av. dos Metalúrgicos	Tráfego compartilhado	2,80
Total		44,4

Fonte: Companhia de Engenharia de Tráfego, 2012.

Tabela 4 - Estruturas propostas pelo GT Bicicleta para a Zona Oeste

Região Oeste: 8,50 Km		
Via	Tipologia ciclovitária	Extensão (km)
Av. Lineu de Paula Machado	Ciclovía calçada	1,70
Av. Valdemar Ferreira	Ciclovía canteiro central	0,70
Av. Afrânio Peixoto	Ciclovía canteiro central	0,60
Av. Eliseu de Almeida	Ciclovía canteiro central	5,50
Av. Jorge João Saad	Tráfego compartilhado	1,40
Total		8,50

Fonte: Companhia de Engenharia de Tráfego, 2012.

Tabela 5 - Resumo da quilometragem proposta e da tipologia que seria adotada em cada região

Total Geral de intervenções:

Região	Ciclovía	Ciclofaixa	Tráfego compartilhado	Total
Norte	17,3	—	—	17,3
Leste	27,6	1,00	15,8	44,4
Oeste	8,5	—	1,40	9,9
Sul	18,7	0,40	14,1	33,2
Total	72,1	1,40	31,3	104,8

Fonte: Companhia de Engenharia de Tráfego, 2012.

Após a divulgação do plano cicloviário criado pelo GT Bicicleta e a SVMA, somente duas propostas foram parcialmente implementadas: na Estrada da Colônia, em Parelheiros (Zona Sul), e na Avenida Inajar de Souza, na Casa Verde (Zona Norte). Em Parelheiros foi criada uma ciclofaixa com cerca de 1,7km, sendo sinalizada pela CET, também responsável pela implantação de lombadas no trecho. Essa ciclofaixa foi desativada e removida em 2011 pela Subprefeitura de Parelheiros. Já na Inajar de Souza, a ciclovía foi remodelada para não impactar em obras do corredor de ônibus. Entre outros projetos, a rede cicloviária do Butantã foi doado para a Prefeitura pelo *Institute for Transportation and Development Policy* (ITDP), tendo 16 quilômetros e ficou a cargo da Secretaria Municipal de Subprefeituras (SMSub), mas não foi implantado. Também foi criado o Projeto Básico da Nova Radial, que visava criar uma ciclovía pelas avenidas Engenheiro Sidney Aparecido de Moraes e José Pinheiro Borges, saindo da Estação Corinthians-Itaquera e indo até o Mercado Municipal de Guaianases.

2.2.3 Grupo Executivo Intersecretarial da Prefeitura do Município de São Paulo para Melhoramentos Cicloviários (Pró-Ciclista)

Além das intervenções previstas pelo plano cicloviário do Programa de Melhoria do Transporte e da Qualidade do Ar e publicados nos Planos Regionais Estratégicos de 2002, surgem outros projetos cicloviários devido a impactos de compensação ambiental e solicitações de ciclistas e entidades de cicloativistas. Dessa forma, o GT Bicicleta foi transformado no Grupo Executivo Intersecretarial da Prefeitura do Município de São Paulo para Melhoramentos Cicloviários (Pró-Ciclista), através da

Portaria do Prefeito nº 1918, de 18 de maio de 2006, já sob a gestão de Gilberto Kassab (PFL/DEM/PSD 2006-2012)). O Pró-Ciclista fica sob a coordenação da SMVMA, contando com representantes de diferentes entidades municipais:

- a) Secretaria Municipal de Transportes – SMT;
- b) Secretaria Municipal de Infraestrutura Urbana e Obras – SIURB;
- c) Secretaria Municipal de Esportes, Lazer e Recreação – SEME;
- d) Secretaria Municipal de Coordenação das Subprefeituras – SMSP;
- e) Companhia de Engenharia de Tráfego – CET;
- f) São Paulo Transportes – SPTrans;
- g) Secretaria Municipal de Planejamento – SEMPLA.

O Grupo Pró-Ciclista recebeu, com a portaria que o criou, as seguintes atribuições:

- 1) Identificar oportunidades para o fomento ao uso da bicicleta no Município de São Paulo, observadas as normas de trânsito vigentes;
- 2) Articular os diversos órgãos públicos da administração direta e indireta da Prefeitura do Município de São Paulo, entre si ou com outras instituições, para estudar e implantar melhoramentos cicloviários e para fomentar o uso da bicicleta;
- 3) Manifestar-se sobre questões que envolvam a implantação de melhoramentos cicloviários no Município de São Paulo;
- 4) Colaborar para a construção do conhecimento relativo ao uso da bicicleta em meio urbano, de modo a poder treinar e capacitar a administração pública para este modo de transporte, bem como colaborar para a promoção da educação para a convivência entre os modos.

Além disso, na portaria a Prefeitura determinou as diretrizes do Grupo Pró-Ciclista para estudos, propostas e obras:

- a) Segurança;
- b) Coerência de percursos;
- c) Conexão intermodal;
- d) Atratividade para os ciclistas;
- e) Competitividade perante outros modos;
- f) Conforto;
- g) Melhoria ambiental.

O Grupo Pró-Ciclista passou a se reunir semanalmente, recebendo representantes das subprefeituras, organizações da sociedade civil de interesse público (OSCIPs), instituições e membros da sociedade civil. Nessa época o debate sobre o uso de bicicleta amadurece no poder público, mas ainda é pouco discutido na imprensa e pelos população em geral.

Em 2009, na gestão de Gilberto Kassab (PFL/DEM/PSD 2006-2012), o Grupo Pró-Ciclista é transferido da Secretaria Municipal do Verde e Meio Ambiente para a Secretaria Municipal de Transportes (SMT). A transferência foi realizada devido às dificuldades técnicas e administrativas enfrentadas pelo Grupo já que a maioria das ações propostas possuía caráter de trânsito e interferiria no sistema viário, responsabilidade da SMT e da CET. Além disso, havia pressão da sociedade civil, em especial por parte de cicloativistas, para que o programa de bicicletas da Prefeitura de São Paulo fosse alocado na Secretaria Municipal de Transportes, partindo do princípio da bicicleta ser definida como veículo pelo Código de Trânsito Brasileiro. Sendo assim, a transferência foi oficializada no Decreto Municipal Nº 50.708, de 02 de julho de 2009, em conformidade com a Lei Municipal nº 14.226 de 06 de fevereiro de 2007, que institui o “Sistema Ciclovitário do Município de São Paulo” através de ações de caráter de infraestrutura viária e de transporte. A Lei Municipal nº 14.226 também tornou obrigatória a inclusão de infraestrutura ciclovitária em novas vias e quando forem realizados melhoramentos viários, assim como a previsão de bicicletários em todos terminais de transporte.

A partir da transferência do programa ciclovitário municipal da SVMA para a Secretaria Municipal de Transportes, a CET se torna responsável pelo desenvolvimento e a aprovação dos projetos das intervenções de infraestrutura ciclovitária de toda a cidade de São Paulo. Com a Lei nº 14.266 surge a demanda por projetos ciclovitários para a cidade. Essa demanda é percebida pela CET, que cria uma área responsável por desenvolver e analisar as propostas de infraestrutura ciclovitária dentro da CET. Assim surge o Departamento de Planejamento Ciclovitário em 25 de novembro de 2009 na Gerência de Planejamento, Logística e Estudos de Tráfego (GPL), vinculada à Superintendência de Planejamento da Diretoria de Planejamento e Educação no Trânsito. Além de projetos ciclovitários, o novo departamento também se torna responsável por desenvolver critérios de tipologia, planejamento, projeto e sinalização ciclovitária. Isso acontece, pois, o Departamento Nacional de Trânsito

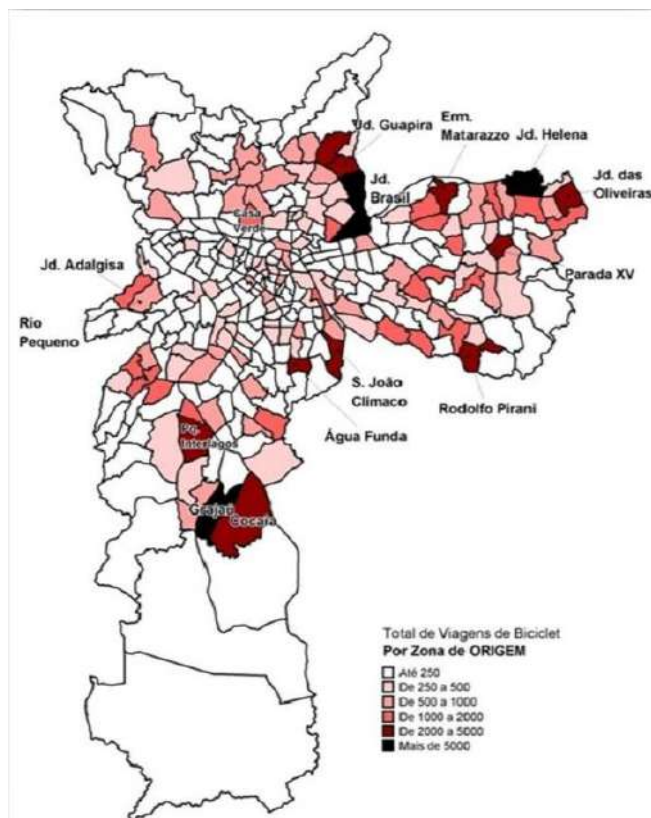
(DENATRAN) ainda não havia criado nenhum manual ciclovitário ou orientação específica para a criação de áreas para ciclistas.

Em 2010, ainda na gestão de Gilberto Kassab (na época no DEM), a CET cria o Plano de Ciclovias para o Município de São Paulo, determinando que ele seja constituído de infraestrutura ciclovitária de circulação e estacionamento destinada ao apoio prioritário de viagens diárias de bicicleta motivo trabalho. Foi feita uma análise preliminar dos dados da Pesquisa Origem e Destino 2007 do Metrô, a qual permitiu que a CET a identificasse quais regiões da cidade possuíam o maior número de viagens de bicicleta por motivo trabalho. Nessa pesquisa destacaram-se, por região, os seguintes bairros:

- a) Zona Leste: Jardim Helena e Itaim Paulista;
- b) Zona Norte: Jardim Brasil e Jaçanã;
- c) Zona Sul: Grajaú e Cocaia.

Segundo a pesquisa do Metrô, esses bairros se destacaram por possuírem mais de 5 mil viagens diárias de bicicleta ocasionadas por motivo de trabalho, conforme destacado no mapa abaixo

Figura 14 - Mapa do Município de São Paulo com as áreas onde há mais viagens de bicicleta destacadas



Fonte: Pesquisa de Origem e Destino 2007 – Metrô.

Existem dois detalhes importantes sobre a metodologia aplicada: o primeiro é que a pesquisa considerava somente viagens por motivo de trabalho (seja deslocamento até o local de trabalho ou trabalho diário com bicicleta). O segundo é que a pesquisa considerava como viagem de bicicleta somente as viagens totalmente realizadas de bicicleta, então viagens nas quais a bicicleta era utilizada em parte do trajeto não eram consideradas. Isso exclui muitos trajetos nos quais a bicicleta era usada como transporte complementar, como o uso de bicicleta para chegar à estação de trem. Esses dois fatores nos levam a crer que o número de deslocamentos de bicicleta é maior que o mensurado na pesquisa, pois existem deslocamentos para compras, atividades escolares, visitas a amigos e parentes, por motivos de lazer como ida a bares e restaurantes, além de ciclistas que utilizam a bicicleta para chegar aos terminais de ônibus e trens.

Para selecionar as vias que deveriam receber infraestrutura cicloviária o plano elaborado pelo Grupo Pró-Ciclista levou em consideração os seguintes fatores:

- 1) Planos Regionais Estratégicos e as rotas descritas no mesmo;
- 2) Vistorias de campo com a contagem de ciclistas circulando junto aos demais veículos, perfil de ciclistas (gênero, idade, distância de deslocamento) e modo de utilização do veículo (transporte próprio, transporte de passageiro, transporte de carga ou lazer);
- 3) Presença de integração intermodal promovida pela existência de bicicletários em estações do Metrô e CPTM;
- 4) Presença de polos de interesse tais como CEUs (Centro Educacional Unificado), escolas etc.;
- 5) Registro e localização dos acidentes com bicicletas na região. Conectividade entre os percursos.

Também foram considerados fatores complementares numa segunda prioridade:

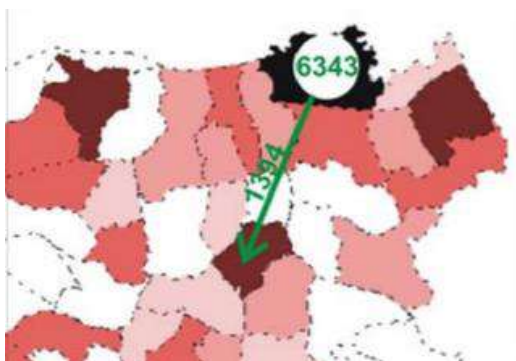
- 1) Presença de ciclistas na via (leito veicular ou calçadas);
- 2) Espaço viário disponível na calçada, na pista ou nos canteiros centrais;
- 3) Características do tráfego: volume veicular, velocidade, composição da frota, especialmente se a via é itinerário de ônibus ou rota de caminhão;
- 4) Volume de pedestres na calçada ou atravessando a pista, inclusive se há acúmulo destes nas calçadas em função de pontos de ônibus, saídas de escolas, etc.;

- 5) Características topográficas da via, horizontal (reta ou sinuosa) e vertical (aclive e declive);
- 6) Características de uso do solo - residencial, comercial, serviços, indústria, presença de polos geradores como escolas, hospitais, shoppings;
- 7) Características e condições de conservação do pavimento da pista e do revestimento das calçadas;
- 8) Situação da calçada em relação a acesso de veículos aos lotes (guias rebaixadas para acesso veicular);
- 9) Regulamentação de estacionamento ao longo da via, presença de acessos veiculares aos lotes, recuo de lote para estacionamento a 45° ou 90°;
- 10) Presença de arborização, calçadas verdes, praças;
- 11) Presença e quantidade de vias transversais ao longo da via;
- 12) Presença de pontos de ônibus, terminais de ônibus, estações de Metrô, estações de trem/CPTM;
- 13) Presença de paraciclos, bicicletários ou sistemas de bicicleta de aluguel.

O planejamento elaborado pelo Grupo Pró-Ciclista resultou na proposta de uma rede setorizada com 54,5 quilômetros de infraestrutura cicloviária dividida entre três setores da cidade:

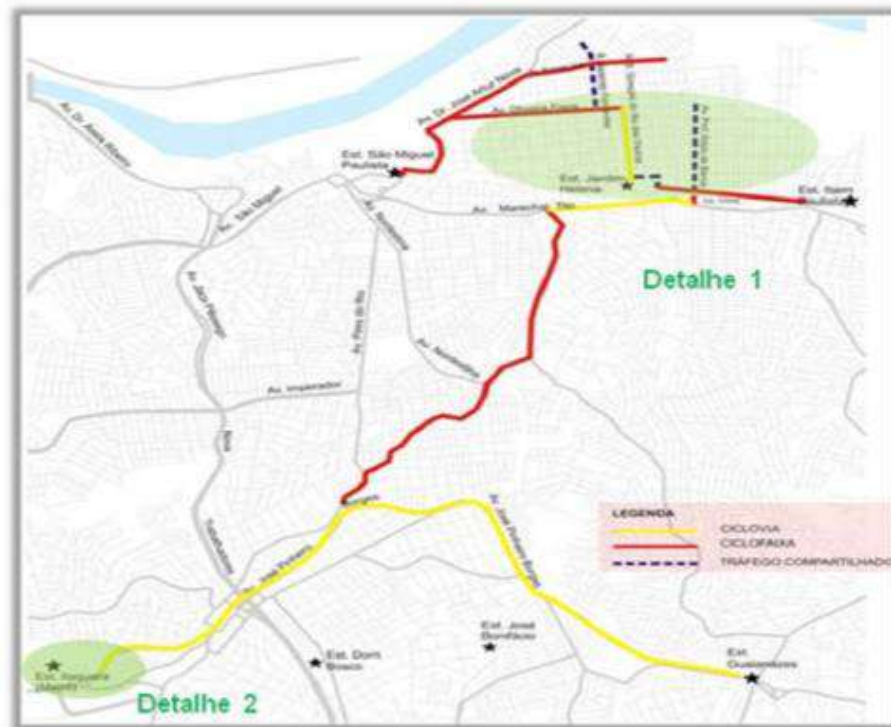
- a. Setor Leste: 26,5 quilômetros de infraestrutura cicloviária (ciclovias, ciclofaixas, rotas de bicicleta e propostas de locais para bicicletários e paraciclos) na região do Jd. Helena, São Miguel Paulista, Corredor Rio das Pedras / Cembira e Ligação Itaquera – Guaianases (Av. José Pinheiro Borges) com integração à Estação São Miguel (CPTM), Corinthians – Itaquera (Metrô) e Guaianases (SPTrans e CPTM);

Figura 15 - Quantificação de viagens entre bairros do Setor Leste



Fonte: Pesquisa de Origem e Destino 2007 – Metrô.

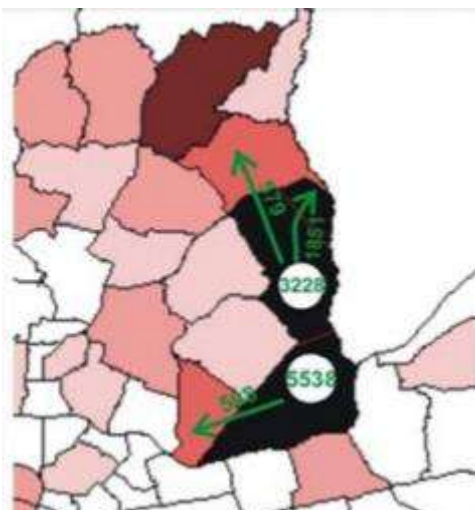
Figura 16 - Detalhamento das estruturas previstas no Setor Leste



Fonte: Companhia de Engenharia de Tráfego, 2012.

- b. Setor Norte: 16 quilômetros de infraestrutura cicloviária (ciclovias, ciclofaixas, rotas de bicicleta e propostas de locais para bicicletários e paraciclos) nas regiões do Jd. Brasil e Jaçanã com integração à Estação Tucuruvi do Metrô;

Figura 17 - Quantificação de viagens entre bairros do Setor Norte



Fonte: Pesquisa de Origem e Destino 2007 – Metrô.

Figura 20 - Detalhamento das estruturas previstas no Setor Sul



Fonte: Companhia de Engenharia de Tráfego, 2012.

Como nos planos anteriores, nenhuma das propostas elaboradas pelo Grupo Pró-Ciclista foi implantada pelo poder público. Do total de 54,5 quilômetros previstos, posteriormente foram implantados cerca de 6 quilômetros no Setor Leste (Jardim Helena) e cerca de 3 quilômetros no Setor Norte (Jardim Brasil).

2.2.4 O surgimento da Ciclofaixa Operacional de Lazer

Em 2008, sob a gestão de Gilberto Kassab (PFL/DEM/PSD 2006-2012), a Secretaria Municipal de Esportes, Lazer e Recreação (SEME) propôs à CET a ligação entre quatro parques da cidade fechando algumas vias para veículos motorizados e permitindo somente a circulação de pedestres e ciclistas. Essa iniciativa seria feita somente aos domingos, das sete horas da manhã até o meio dia. Os bloqueios seriam operacionalizados pela CET, com os gastos de pessoal e materiais sendo pagos por uma empresa patrocinadora, a Bradesco Seguros. Essa proposta era baseada em

exemplos de outras cidades, como Bogotá, na Colômbia, que impede a circulação de veículos motorizados em algumas avenidas desde 1974, permitindo somente o tráfego a pé ou de bicicleta. No Brasil, Brasília fecha o Eixo Rodoviário para veículos motorizados para que as pessoas possam fazer caminhadas, andar de bicicleta e praticar exercícios desde 1991. Em ambas cidades, a abertura de vias para pedestres e ciclistas acontece aos domingos e feriados, sendo que o horário foi sendo ampliado ao longo dos anos.

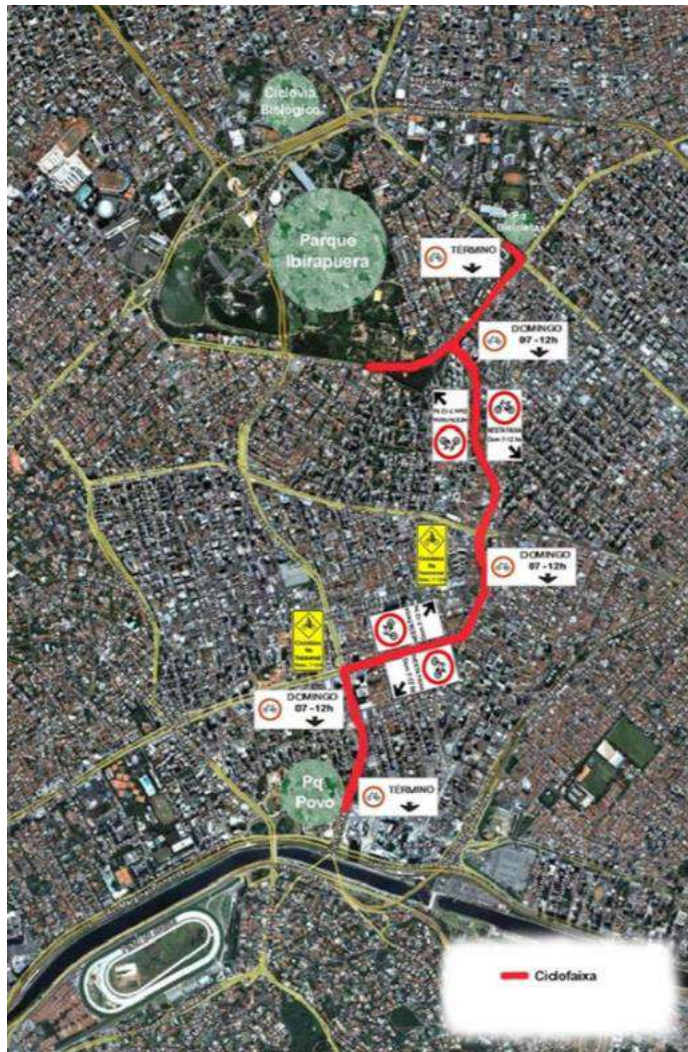
A SEME realizou um levantamento de algumas vias nas zonas Oeste e Sul que seriam interditadas nas manhãs de domingo, entre elas as avenidas República do Líbano, Presidente Juscelino Kubitschek e Henrique Chamma. Tais vias foram selecionadas para que os parques do Ibirapuera, das Bicicletas e do Povo fossem conectados. Essas ruas seriam bloqueadas para veículos motorizados e abertas somente para ciclistas e pedestres, incentivando o público a conhecer outros parques. O objetivo principal da SEME era que parte dos usuários dos parques do Ibirapuera e das Bicicletas se direcionasse ao Parque do Povo, diminuindo a lotação dos dois primeiros, tornando o terceiro mais conhecido, pois acabara de ser inaugurado.

A CET recusou a proposta da SEME alegando que ela causaria muitos impactos à mobilidade da cidade, mesmo que fosse operacionalizada somente nas manhãs de domingo. Segundo a CET os túneis Ayrton Senna e Jânio Quadros e a Avenida Presidente Juscelino Kubitschek não poderiam ser bloqueados pois eram uma importante ligação entre o Centro e a Zona Oeste. Além disso, alegou que a proposta da SEME de bloquear as avenidas para veículos motorizados prejudicaria os comerciantes por impedir o acesso de clientes aos serviços existentes longo do trajeto, principalmente padarias e restaurantes.

Em contrapartida, a CET elaborou uma proposta que permitia apenas o uso de uma faixa para ciclistas junto ao canteiro central das avenidas em uma rota que seria determinada pela CET. Nessa rota alternativa, a Avenida Presidente Juscelino Kubitschek foi substituída pela Avenida Hélio Pelegrino. O bloqueio da faixa para veículos motorizados seria sinalizado por uma modelos específicos de placas (sinalização vertical) e pintura (sinalização horizontal) baseados no Código de Trânsito Brasileiro para regulamentar o uso exclusivo para bicicletas aos domingos no horário proposto. Na época, a CET instalou diversas placas no trajeto da Ciclofaixa de Lazer para educar ciclistas e pedestres sobre as regras de trânsito, buscando dar um aspecto educativo aos momentos de lazer. Também foram incluídas, em menor

número, placas para motoristas que informavam algumas regras de convivência com os ciclistas.

Figura 21 - Mapa da Ciclofaixa Operacional entre os parques Ibirapuera, das Bicicletas do Povo, com exemplos de placas que seriam instaladas



Fonte: Companhia de Engenharia de Tráfego, 2012.

O trecho inicial foi inaugurado em 30 de agosto de 2009, com cerca de 5 quilômetros e cerca de nove mil ciclistas. O sucesso do trecho entre os parques do Ibirapuera, das Bicicletas e do Povo entre os paulistanos foi tão grande que a população pediu que o horário da Ciclofaixa de Lazer fosse ampliado. Menos de três meses depois, o horário foi estendido até às duas da tarde (14h) e os paulistanos ganharam mais duras horas para pedalar.

Figura 22 - Ciclofaixa de Lazer, acesso ao Parque do Povo em 2012



Fonte: Mobilize.org

Percebendo o sucesso, a empresa patrocinadora e a Prefeitura fecharam um novo acordo, ampliando a Ciclofaixa de Lazer em 23 de janeiro de 2011. A extensão foi ampliada em 10 quilômetros na Zona Oeste, passando pelo Butantã, em frente ao Portão 1 da Cidade Universitária e indo até o Parque Villa-Lobos. Cerca de quatro meses depois, em 29 de maio de 2011, foram acrescentados mais 7 quilômetros em direção à Zona Sul, incluindo o futuro Parque Clube do Chuvisco.

Figura 23 - Mapa da Ciclofaixa Operacional, entre os parques do Ibirapuera, do Povo, a Cidade Universitária e o Parque Villa-Lobos, inaugurada em 2011



Fonte: Companhia de Engenharia de Tráfego, 2012.

Figura 24 - Ciclofaixa de Lazer, Avenida Valdemar Ferreira, Butantã



Fonte: Caio Lobo.

Com a popularidade e o número de usuários da Ciclofaixa de Lazer aumentando continuamente, em 2012 foram criados dois trajetos fora do eixo das zonas Oeste e Sul. Na Zona Norte foi criado um trecho de seis quilômetros, entre o Parque da Juventude e o SESC Santana. Já na Zona Leste foi criado um trecho de 14 quilômetros entre o Parque Linear Engenheiro Werner Zulauf e a Avenida Tiquatira. A partir de 2011 o horário foi ampliado novamente, com a Ciclofaixa Operacional de Lazer sendo montada a partir das 7 horas da manhã e sendo encerrada às 16 horas da tarde. No mesmo ano, a estrutura também passou a ser válida em feriados nacionais.

A Ciclofaixa Operacional de Lazer se tornou um marco na cidade de São Paulo, sendo imitada por diversas cidades brasileiras e possibilitando que muitas pessoas tivessem contato com a bicicleta após a infância. Em São Paulo, foi com a expansão da Ciclofaixa de Lazer que muitas pessoas descobriram o prazer de andar de bicicleta, popularizando o uso da bicicleta para o lazer e o transporte, em especial aos domingos. Posteriormente algumas pessoas adotariam a bicicleta como meio de transporte usual.

Figura 29 - Ciclofaixa de Lazer, Viaduto do Chá



Fonte: Lucas Chiconi.

Com a eleição de João Doria (PSDB 2017-2018) foi levantada a possibilidade de uma ampliação devido à parceria com o setor privado, porém a única alteração foi a substituição do trecho próximo a Represa do Guarapiranga pela Avenida Brasil, no Jardim Europa, diminuindo a quilometragem total. Em julho de 2019, já sob a gestão de Bruno Covas (PSDB 2018-atual), a Ciclofaixa Operacional de Lazer foi totalmente suspensa após o Bradesco Seguros encerrar o patrocínio. Atualmente a Prefeitura busca novos patrocinadores para que a operação seja normalizada.

2.2.5 A criação de rotas para bicicletas em vias secundárias

Em julho de 2011, na gestão de Gilberto Kassab (PFL/DEM/PSD 2006-2012), foram implantadas as primeiras ciclorrotas (ou rotas de bicicletas) de São Paulo. Segundo a CET, o trajeto das ciclorrotas seguia sugestões de ciclistas experientes, mas nas vias não seria determinado um espaço específico para ciclistas. Por essa razão, a CET optou por sinalizar rotas somente vias secundárias, com menos veículos. As vias indicadas geralmente eram alternativas das avenidas, por isso muitos ciclistas não conheciam os trajetos e continuaram utilizando as avenidas por essas possibilitarem caminhos mais curtos ou possibilitarem relevo melhor.

A primeira ciclorrota implantada, em caráter de projeto piloto, foi a Rota de Bicicleta do Brooklin, que conectava o Parque Severo Gomes ao Parque do Cordeiro em trajeto de 15 quilômetros, sendo sinalizada em 20 de julho de 2011 ao longo de vias coletoras e locais, selecionadas a partir da observação em campo dos caminhos mais utilizados por ciclistas da região.

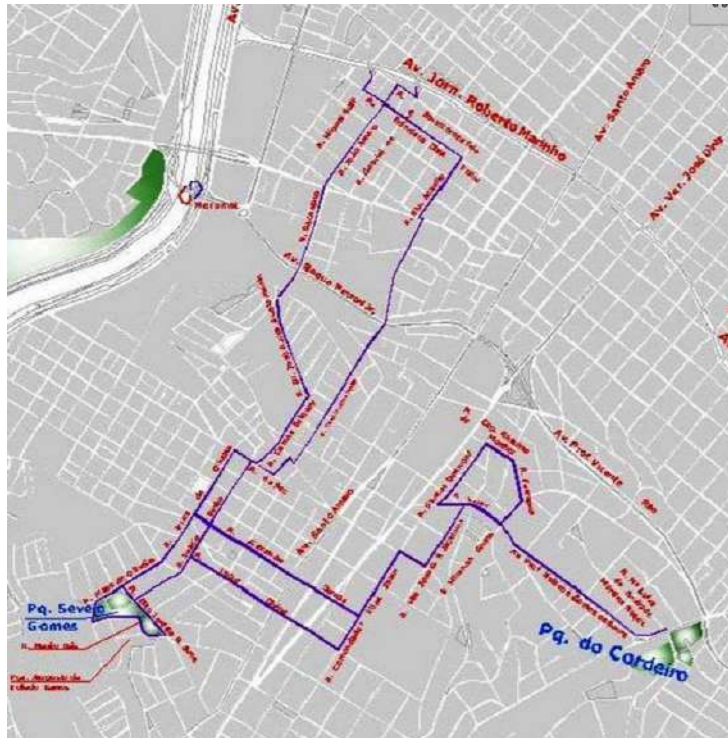
A sinalização das ciclorrotas foi feita com placas de advertência e pintura de bicicletas (pictogramas) no asfalto. O principal objetivo da sinalização era alertar os usuários da via, em especial os condutores dos veículos motorizados, que a via na qual se encontravam também era uma rota de bicicleta. A medida de segurança mais importante foi a regulamentação de velocidade em todas ciclorrotas, no qual o limite de velocidade foi estabelecido em 30 km/h, o padrão para vias locais segundo o Código de Trânsito Brasileiro.

Figura 30 - Ciclorrota do Brooklin, com pictograma no asfalto e placa de advertência



Fonte: Prefeitura de São Paulo, 2011.

Figura 31 - Mapa da ciclorrota do Brooklin



Fonte: Companhia de Engenharia de Tráfego, 2011.

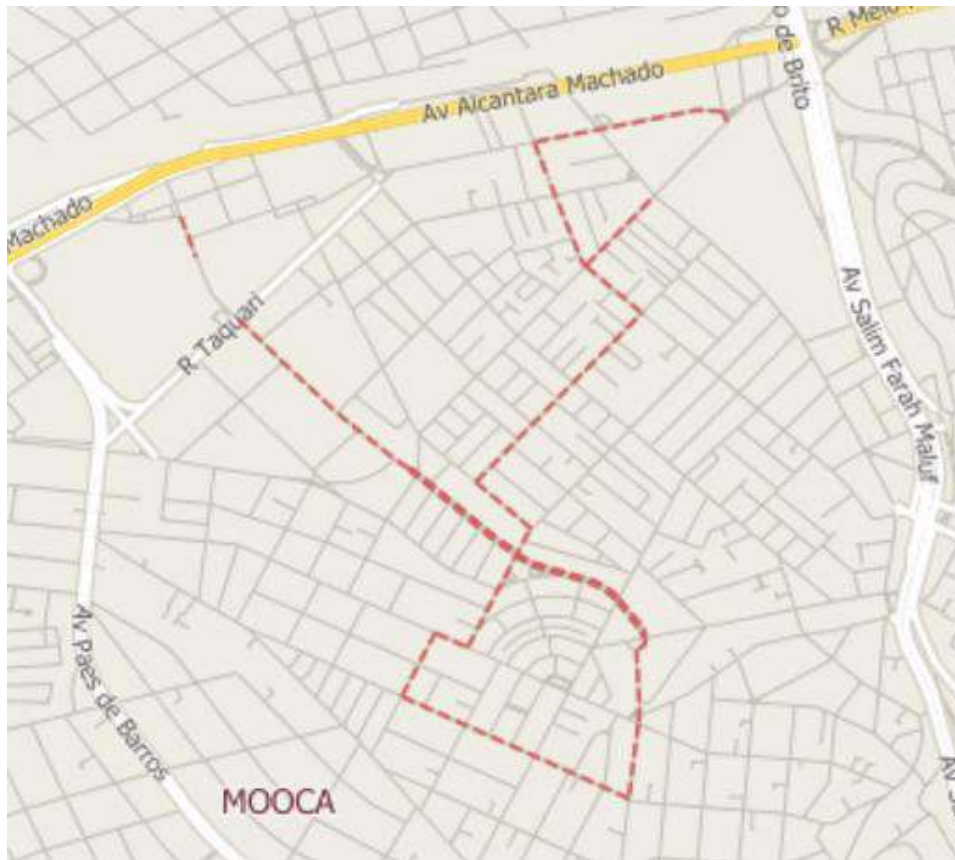
Após a criação da ciclorrota do Brooklin, a SEME contratou o Centro Brasileiro de Análise e Planejamento (CEBRAP) para mapear rotas utilizadas por ciclistas no Centro Expandido. Após a análise surgiu o documento CICLORROTAS SP 2011. Das rotas levantadas pelo CEBRAP, apenas duas foram sinalizadas pela CET como rotas de bicicletas, ainda em dezembro de 2011. Uma delas na Lapa, ligando Parque Villa Lobos ao Parque da Água Branca num trajeto de 18 quilômetros, e outra na Mooca, entre o SESC Belenzinho e Centro Educacional da Mooca, com 8 quilômetros.

Figura 32 - Mapa da Ciclorrota da Lapa



Fonte: Companhia de Engenharia de Tráfego, 2020.

Figura 33 - Mapa da Ciclorrota da Mooca



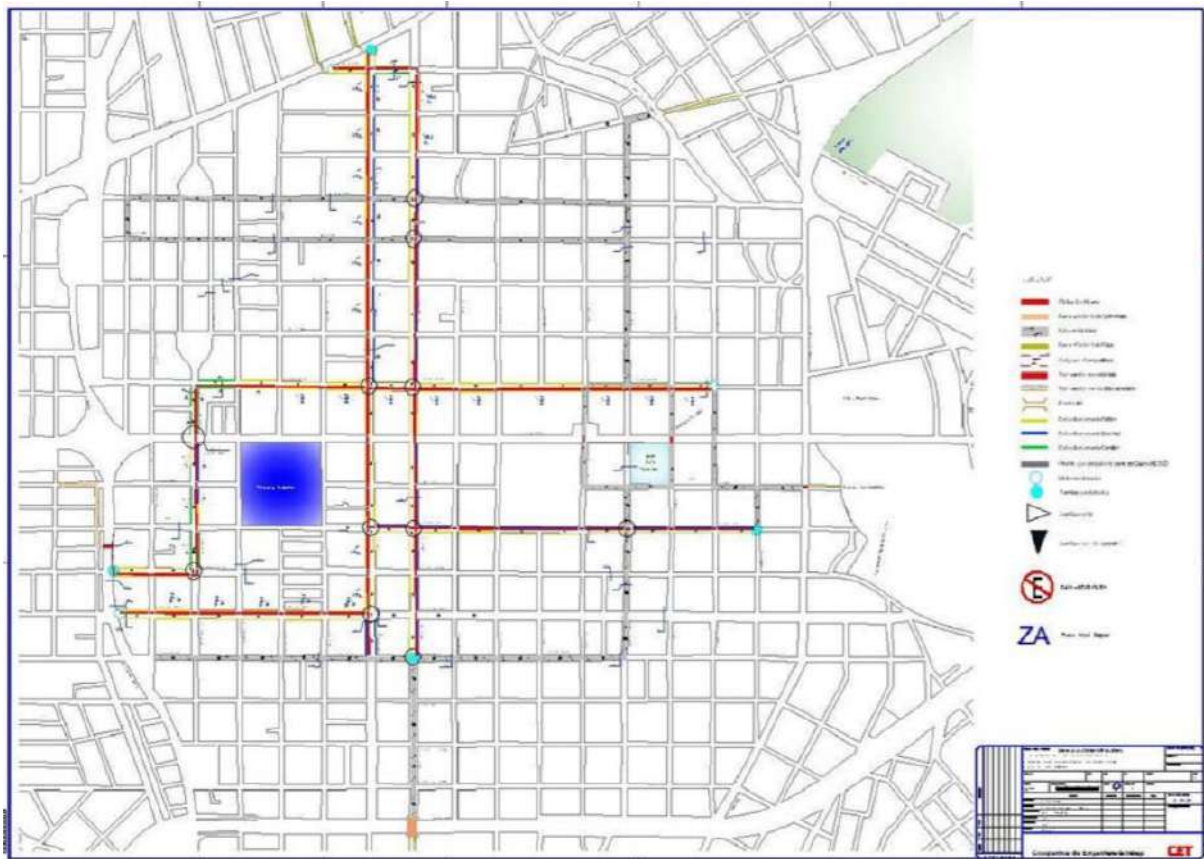
Fonte: Companhia de Engenharia de Tráfego, 2020

Posteriormente, pequenos trechos das três ciclorrotas seriam transformados em ciclofaixas, dando mais segurança aos ciclistas.

2.2.6 O projeto piloto de ciclofaixas em Moema

Também em 2011, durante a gestão de Gilberto Kassab (PFL/DEM/PSD 2006-2012), foi desenvolvida a proposta piloto de ciclofaixas em Moema, a pedido de ciclistas. O projeto piloto deveria trazer mais segurança aos ciclistas que trafegavam na região, em especial os feitos por entregadores que utilizavam bicicletas. O bairro de Moema foi escolhido, entre outras razões, por ter uma vasta oferta de comércio e serviços. Um dos objetivos ao criar a rede de ciclofaixas de Moema era migrar as viagens realizadas dentro do bairro por automóveis e vans de entrega para a bicicleta. Para não desagradar os comerciantes, a localização das ciclofaixas foi alterada para impactar o mínimo possível nas vagas de estacionamento rotativo (Zona Azul).

Figura 34 - Proposta original das ciclofaixas de Moema



Fonte: Companhia de Engenharia de Tráfego, 2012.

Para o projeto foi desenvolvida nova sinalização, com ciclofaixas de mão única (monodirecional ou unidirecional), na qual toda a área da ciclofaixa seria vermelha chamando a atenção para o espaço exclusivo para ciclistas. Na época também foi criada uma sinalização específica para alertar os ciclistas e motoristas sobre o problema de abertura de portas dos veículos, que atingiam os ciclistas. Visando articular as ciclofaixas, também foram selecionadas algumas ruas de menor tráfego para a sinalização de ciclorrotas. As ciclorrotas previam conexões com a futura Rede Ciclovária de Santo Amaro e outras redes que seriam implantadas em bairro próximos.

A rede implantada possuía cerca de 3 quilômetros de ciclofaixas nas ruas Rouxinol, Pavão e Araguari e 6,5 quilômetros de rotas de bicicleta nas ruas Inhambu, Canário, Aratãs e Arapanés, sendo concluída em 5 de novembro de 2011.

Figura 35 - A rede implantada em Moema, com ciclofaixas em vermelho e ciclorrotas em preto



Fonte: Companhia de Engenharia de Tráfego, 2012.

Figura 36 - Ciclofaixa de Moema sendo implantada



Fonte: Foto de Milton Jung.

2.2.7 O Circuito Ciclístico Turístico Cultural do Centro

Ainda pensando no uso da bicicleta como lazer, a CET criou o “Circuito Ciclístico Turístico Cultural Centro”, buscando incentivar o uso da bicicleta no centro da cidade, devido ao potencial turístico e cultural da região. O circuito ciclístico seria feito no calçadão do Centro, passando por polos de interesse cultural e histórico como o Pátio do Colégio, a Catedral da Sé, a Biblioteca Municipal, entre outros. O trajeto recebeu sinalização horizontal, com uma faixa vermelha fina contínua nos calçadões, e sinalização vertical, com algumas placas sobre os pontos turísticos. Atualmente maior parte do circuito está apagado, já que não foi feita nenhuma manutenção da sinalização.

Figura 37 - Mapa do Circuito Ciclístico Turístico Cultural Centro



Fonte: Companhia de Engenharia de Tráfego, 2012

Figura 38 - Sinalização do Circuito Ciclístico Turístico Cultural Centro em calçadão na Rua Barão de Itapetininga



Fonte: Anderson Augusto.

Figura 39 - Sinalização do Circuito Ciclístico Turístico Cultural Centro na Praça Dom José Gaspar

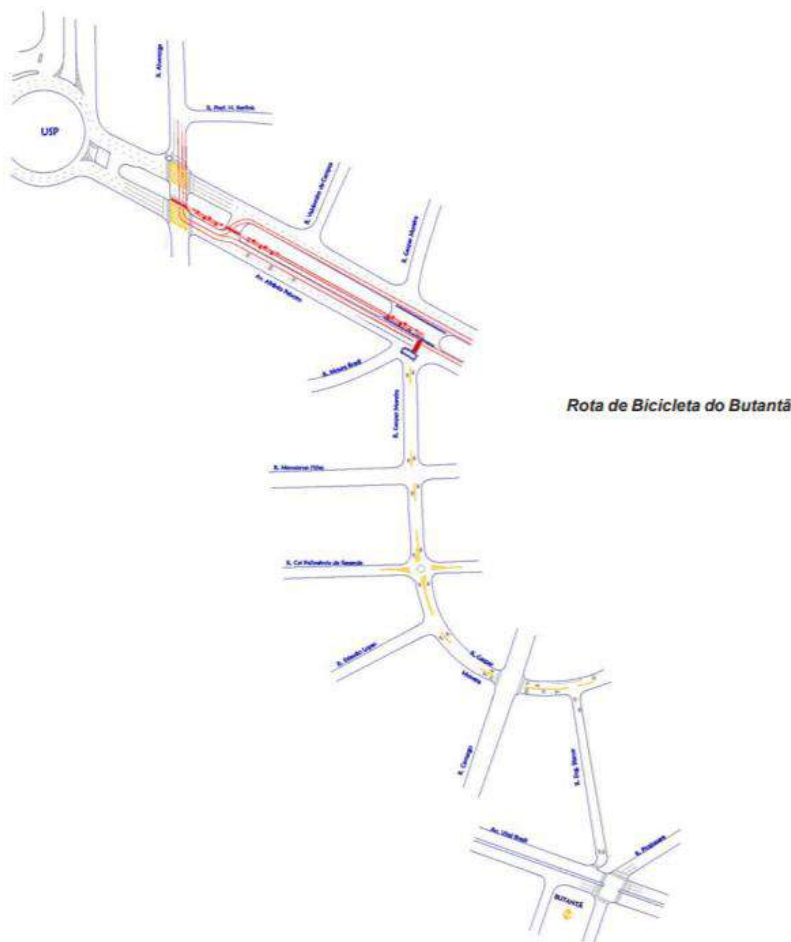


Fonte: Foto de Anderson Augusto.

2.2.8 A ciclorrota entre o Metrô Butantã e a Cidade Universitária

Após a solicitação do Metrô, a CET elabora o projeto de rota de bicicleta entre a Cidade Universitária e a estação e terminal Butantã, onde estava prevista a construção de um bicicletário. Na época também foi previsto que seriam instalados postos do Pedalusp, sistema de bicicleta de aluguel para alunos e funcionários da Universidade de São Paulo, na estação e na Portaria 1. A rota foi escolhida em parceria com a ONG Parada Vital, com extensão de cerca de 900 metros e entrou em funcionamento em 22 de setembro de 2011. Essa foi a última infraestrutura ciclovitária implantada na gestão de Gilberto Kassab. Em 2015, parte dessa rota seria transformada em ciclovía e outro trecho em ciclofaixa.

Figura 40 - Ciclorrota entre o Metrô Butantã e a Cidade Universitária



Fonte: Companhia de Engenharia de Tráfego, 2012.

2.3 ANOS 2012-2016

2.3.1 O atropelamento de David Santos em março de 2013

No dia 10 de março de 2013, um domingo, o ciclista David Santos de Souza pedalava na ciclofaixa de lazer na Avenida Paulista, quando foi atropelado por um carro em alta velocidade. O impacto foi forte por causa da velocidade do carro, por isso o braço de David ficou preso no veículo. O motorista, Alex Siwek, fugiu sem prestar socorro, levando o braço de David. O atropelamento gerou incredulidade e horror para muitas pessoas, sendo amplamente coberto pela imprensa dada a localização do ocorrido e o detalhe macabro.

Após ser identificado pela polícia com a ajuda de testemunhas e câmeras, Siwek se entregou e foi conduzido ao 78º Distrito Policial, nos Jardins. Para tentar encontrar o braço da vítima para um replante, policiais refizeram o trajeto que Alex Siwek fez após atropelar David Santos. Durante esse trajeto, Siwek disse aos policiais que tinha jogado o braço de David no córrego da Avenida Ricardo Jafet, na Zona Sul. O Corpo de Bombeiros utilizou mergulhadores para tentar localizar o braço, porém sem sucesso. Como o braço não foi encontrado, o replante se tornou impossível e o restante do braço foi amputado. Posteriormente, David Santos receberia uma prótese doada por um empresário e ciclista.

Durante a tarde, alguns ciclistas compareceram à delegacia e demonstraram apoio à David e sua mãe, Antônia Ferreira dos Santos, que contou que o filho estava indo ao trabalho. Ao chegar na delegacia acompanhado de seu advogado, o motorista Alex Siwek foi vaiado por parentes e amigos de David, assim como ciclistas que estavam no local.

Na mesma noite, milhares de ciclistas se reuniram na Praça do Ciclista, na esquina da Avenida Paulista com a Rua da Consolação. Saindo da praça, os manifestantes bloqueiam a Avenida Paulista e se dirigiram ao local do atropelamento. Com a presença de ciclistas, membros de entidades da sociedade civil e coletivos, a manifestação não possuía organizadores. Tratava-se de um movimento horizontal, sem líderes, chamado “Massa Crítica” ou “Bicicletada”. A princípio a Polícia Militar e a CET tentam impedir que os manifestantes ocupassem todas as faixas da Avenida Paulista, porém desistiram ao perceber a quantidade de pessoas presentes. Durante a manifestação o grupo saiu da Avenida Paulista parando diante de um prédio no Paraíso, onde morava o prefeito Fernando Haddad. Após algum tempo no local, o filho

do prefeito desceu e conversou com alguns dos manifestantes prometendo aos ciclistas que o pai agendaria uma reunião.

Menos de 15 dias depois do atropelamento de David Santos e da manifestação, no dia 22 de março, o prefeito Fernando Haddad (PT 2012-2016) se reuniu com ciclistas na Prefeitura. Na reunião, prometeu que os ciclistas teriam acesso e áreas de diálogo com órgãos de decisão como a CET e a SMT.

2.3.2 As Jornadas de Junho de 2013

No dia 02 de junho de 2013 o preço das passagens de ônibus, CPTM e Metrô em São Paulo aumentou de R\$ 3,00 para R\$ 3,20. Segundo a Prefeitura e o Governo do Estado, o aumento era necessário pois o Governo Federal havia alterado o cálculo dos impostos sobre o transporte público para evitar que os reajustes nas tarifas pudessem pressionar a inflação. Sendo o estopim para parte da população, que estava farta do histórico e do cenário político brasileiro. Em 06 de junho de 2013 aconteceu a primeira manifestação contra o aumento no preço das passagens.

No início os protestos foram chamados de Manifestações dos 20 centavos, devido ao seu início em São Paulo. Nos dias 06 e 11 de junho aconteceram mais manifestações, marcadas sobretudo pela violência policial. Inicialmente a imprensa adotou uma postura conservadora, noticiando as manifestações somente como vandalismo devido à ação de grupos de *black blocs*. Entretanto, a insatisfação atingiu vários setores da sociedade, sobretudo os jovens, que continuaram a voltar para as ruas. No dia 13 de junho os protestos se espalharam pelo Brasil, em cidades como Natal, Porto Alegre, Teresina, Maceió, Rio de Janeiro, Sorocaba. A partir do dia 13 os manifestantes começaram a abordar diferentes pautas, como os privilégios dos políticos, a corrupção e a falta de segurança nas ruas.

Em São Paulo, a Polícia Militar reprimiu todos manifestantes com a Tropa de Choque usando balas de borracha, gás lacrimogêneo, sprays de pimenta e tonfas. Devido à truculência da polícia e de alguns grupos mais radicais, muitas pessoas foram feridas, incluindo jornalistas. Talvez por causa disso, a imprensa alterou seu discurso, criticando a postura da polícia e dos governantes. Com a imprensa cobrindo os protestos de forma positiva, o número de manifestantes aumentou.

A partir do dia 17 de junho os protestos ganharam outro tom, com muita cobertura da imprensa e uma participação popular ainda maior. Os manifestantes colocaram novas exigências em pauta, além da redução dos valores das tarifas do

transporte público. No dia 17 de junho cerca de 350 mil pessoas protestaram em 12 cidades pelo Brasil. Diferentemente dos protestos anteriores, o dia 17 quase não foram registrados atos de vandalismo ou violência policial.

Devido à pressão, vários prefeitos e governadores aceitaram não aumentar o valor das passagens do transporte público. Assim a questão do transporte perdeu relevância e a maioria das manifestações se enfraqueceu, mas passou a pautar outros temas, como o descontentamento com a política em geral. No dia 19 de junho a Prefeitura de São Paulo anunciou que o valor das tarifas voltaria a ser R\$ 3,00.

Figura 41 - Capa da revista Época São Paulo questiona a implantação de faixas de ônibus no início de 2014



Fonte: Revista Época.

2.3.3 O Conselho Municipal de Transporte e Trânsito (CMTT)

Como um primeiro passo para melhorar o diálogo entre a Prefeitura e a sociedade civil, Fernando Haddad (PT 2012-2016) constituiu o Conselho Municipal de

Transporte e Trânsito (CMTT) em julho de 2013, baseado no modelo testado na gestão de Marta Suplicy (PT 2000-2004), mas desfeito nas gestões de José Serra (PSDB 2004-2006) e de Gilberto Kassab (PFL/DEM/PSD 2006-2012).

O CMTT foi criado para permitir a participação da população e organizações no debate e processo decisório sobre políticas e ações sobre a mobilidade em São Paulo, sendo constituído pelo Decreto 54.058, em 01 de julho de 2013. O Conselho é dotado de caráter consultivo e formado por três bancadas: poder público, operadores dos serviços e usuários.

A bancada do poder público é formada por indicados da Prefeitura da SMT, CET e SPTrans. A segunda é formada por membros de organizações relacionadas aos diferentes setores da mobilidade, como os sindicatos dos motoristas e cobradores de ônibus, entidades de ciclistas, entidades de pedestres e o sindicato dos taxistas. A última bancada é a dos usuários, sendo a mais democrática e heterogênea. Seus membros são eleitos pela população a cada três anos, sendo eles divididos entre cinco representantes de cada região da cidade e dez membros representantes de temas ligados ao trânsito, transporte e mobilidade em geral.

O decreto 54.058 também previu a criação de câmaras temáticas compostas por representantes de diferentes áreas da Prefeitura, da sociedade civil e cidadãos independentes. As câmaras também teriam caráter consultivo, aconselhando o poder público na tomada de decisões utilizando-se de aspectos técnicos e dados. A princípio foram determinadas quatro câmaras temáticas: de bicicleta, de mobilidade a pé, de motocicleta e de transporte escolar.

Além disso, o Conselho foi dotado do poder de alterar o próprio regimento e organizar as reuniões e suas pautas de forma autônoma, para que não houvesse interferência político-partidária em discussões que deveriam ser baseadas em critérios técnicos. As reuniões seriam presididas pelo secretário municipal de Mobilidade e Transporte. As atas das reuniões e as decisões tomadas no CMTT seriam posteriormente publicadas no site da Secretaria Municipal de Transportes (SMT), e, quando necessário, no Diário Oficial do Município.

Figura 42 - Jilmar Tatto preside a 10ª reunião do CMTT, no final de 2014



Fonte: SECOM - Secretaria de Comunicação.

2.3.4 A meta 97 e a Câmara Temática de Bicicleta

Em agosto de 2013 Fernando Haddad (PT 2012-2016) publicou o Plano de Metas 2013-2016, com 123 metas. A meta número 97 previa “implantar uma rede de 400 km de vias cicláveis”.

Na época, os ciclistas, coletivos e entidades não acreditaram que a meta seria cumprida pois, prefeitos anteriores já haviam feito promessas a respeito de ciclovias e praticamente nenhuma dessas promessas foi cumprida. Para aqueles que entendiam do assunto e o debatiam desde a redemocratização, a meta não era nenhuma garantia que a situação dos ciclistas mudaria.

Essa impressão mudou em 24 de junho de 2014, quando foi inaugurado o primeiro trecho de ciclofaixa na Avenida Cásper Líbero, entre o Largo do Paissandu e a Estação da Luz, na região central da cidade. Suzana Nogueira, na época supervisora de projetos na CET, conta: “Quando a gente implantou o piloto, no Centro, foi uma novela, uma confusão. A gente percebeu que teria muita resistência se tirasse vaga de carro” (informação verbal). Nas semanas seguintes a CET passou a implantar entre dois e cinco quilômetros de ciclovias ou ciclofaixas por semana, algo inédito em São Paulo. No final de agosto de 2014 já haviam sido implantados de cerca de 40 quilômetros obras de ciclovias e ciclofaixas, aumentando para 63 quilômetros de ciclovias e ciclofaixas na cidade. Em menos de seis meses a quilometragem de vias

com infraestrutura cicloviária tinha praticamente dobrado, saindo de 46 quilômetros para 82,4 quilômetros.

Diante desse cenário inacreditável e acelerado, grupos de ciclistas se organizaram, o que resultou na criação de vários coletivos e entidades. Todos esses grupos buscavam canais de diálogo com a Prefeitura para levar suas demandas e vê-las atendidas. Como a Prefeitura não possuía estrutura e tampouco tempo hábil para acolher e debater com todos, ela optou por tentar incluir todos cidadãos, coletivos, entidades e organizações na estrutura existente no Conselho Municipal de Transporte e Trânsito (CMTT). Suzana conta que a comunicação externa era feita pela assessoria de imprensa da CET, mas que foi decidido que comunicados mais amplos seriam feitos pela Prefeitura ou até mesmo pelo prefeito. Entretanto, ela reconhece que faltou uma comunicação mais efetiva, como o uso de propagandas e campanhas educativas. Segundo ela, o secretário Jilmar Tatto “percebeu que o melhor caminho era dialogar com os ciclistas, ele falou pra chamar o Willian Cruz, Renata Falzoni, etc e todo mundo começou a ter acesso a Prefeitura” (informação verbal). Dessa forma, a imprensa especializada, os coletivos, as entidades e os ciclistas passaram a ter contato direto com a Prefeitura, a CET, o secretário e até mesmo o prefeito. Sasha Hart, na época no Conselho Regional de Meio ambiente, Desenvolvimento Sustentável e Cultura de Paz (CADES), conta:

O Haddad percebeu que uma das soluções para isso é criar aberturas para dialogar. O CADES ganha mais força, o CMTT é criado, a CTB é criada. Foi um processo de aprendizado, aí que surgem muitas entidades no processo. Aparecem muitas pessoas e entidades para participar, algumas ligadas a partidos políticos. São definidos pilares dos processos, como democracia, reuniões abertas. (HART, 2020, s/p)

Nesse cenário as câmaras temáticas ganharam uma relevância ainda maior, pois passaram a incluir mais pessoas interessadas e dispostas a ajudar, assim como também receberam mais atribuições. Na Câmara Temática de Bicicleta (CTB) passaram a se reunir representantes de diferentes áreas da Prefeitura, representantes de todas zonas da cidade, membros de coletivos, membros de entidades e ciclistas independentes. Na CTB eram apresentados os projetos cicloviários, que podiam ser comentados por qualquer pessoa presente. Na época, eram organizadas reuniões gerais para tratar do desenvolvimento e planejamento da rede cicloviária de forma macro, ao mesmo tempo que também eram feitas reuniões regionais, geralmente divididas de acordo com a zona da cidade. Muitas das ciclovias e ciclofaixas existentes

atualmente foram definidas nessas reuniões, que envolviam técnicos da CET, SPTrans, ciclistas, comerciantes, moradores e outras entidades, como associações de moradores e representantes de locais de interesse nos bairros (tais como escolas e hospitais).

2.3.5 O caso da Rua Honduras e o preconceito contra ciclistas

Como em qualquer situação, houve reações positivas e negativas. Devido ao cronograma de obras acelerado e ao fato de as discussões serem concentradas em grupos menores, a criação de estruturas cicloviárias gerou surpresa entre cidadãos menos informados sobre a política de mobilidade adotada. Enquanto alguns paulistanos abraçaram a oportunidade de utilizar a bicicleta em seus deslocamentos diários, outros não se conformaram com a implantação das infraestruturas cicloviárias. Nasce, nessa época, um sentimento contrário às estruturas cicloviárias. A maior parte dos apoiadores desse movimento era composta por moradores de bairros nobres e comerciantes filiados à Associação Comercial, que se sentiram prejudicados pela retirada de vagas de estacionamento gratuitas na frente ou próximas às suas lojas, residências e escritórios.

Em um caso emblemático, em dezembro de 2014 o jornal O Estado de São Paulo entrevistou três moradoras do Jardins que alegavam não terem sido consultadas sobre a implantação da ciclovia em sua rua. Uma das moradoras afirmava que “não houve nenhum tipo de estudo” e que “a rua é um corredor de trânsito”, desconhecendo que a via já era uma ciclorrota sinalizada e utilizada por ciclistas. Outra moradora afirmou que “ninguém anda de bicicletas e não existe essa demanda”, também demonstrando desconhecimento sobre a sinalização de ciclorrota, o que nos permite questionar se as moradoras conheciam a sinalização existente. A via em questão, a Rua Honduras, foi sinalizada como ciclorrota em 2011, ainda na gestão de Gilberto Kassab.

Uma das moradoras também acreditava o zoneamento da região proibiria a ciclovia por ser uma área estritamente residencial, por isso “A gente precisa da rua para estacionar os nossos carros. A gente recebe convidados nas nossas casas, não é zona onde tem prédio, onde você entra na sua garagem”. Essa fala demonstra o pensamento da moradora, que supõe que estacionar na rua é um direito dela e que ela possui o poder de autorizar (ou não) as pessoas a estacionarem na via. Uma terceira moradora disse na reportagem que “Aqui é zona 1 (estritamente residencial),

não pode ter essa bagunça. Não temos estrutura. Na Europa as ciclovias são nas calçadas. Aqui as pessoas ainda não têm educação”, supondo que a ciclovia traria “bagunça” ao bairro.

Entretanto, a reportagem do jornal vai mais a fundo. Ao entrevistar uma representante da Sociedade Amigos dos Jardins, fica claro que a implantação da ciclovia no bairro nobre é uma afronta ao status quo estabelecido. Ela defendia que os cidadãos que pagam um Imposto Predial e Territorial Urbano (IPTU) alto, como os da Rua Honduras, precisam ter algum privilégio: “Eles não podem perder o direito de estacionar os carros nas ruas. E a ciclovia vai atrair assaltantes”. O quinto morador completa: “Quem anda de bicicleta não presta, hoje nós sabemos disso. São pessoas não qualificadas. Então vamos ficar sujeitos a esses riscos aqui?”. Sem nenhuma evidência que a bicicleta tenha relação com assaltos, moradores supõe que a implantação da estrutura ciclovária aumentará o índice de criminalidade no bairro. Mais uma vez o preconceito contra ciclistas surge como motivação para que algumas pessoas sejam contrárias às ciclovias. Apesar da existência de debate público e de leis como o Plano Diretor Estratégico e o Plano Nacional de Mobilidade Urbana, alguns cidadãos afetados pelas ciclovias não buscam se informar a respeito da implantação das estruturas ou sua motivação. Para esse grupo, a ciclovia é tida como necessariamente ruim pois altera a dinâmica da rua e faz com que eles percam privilégios.

Com o caso da Rua Honduras e outros semelhantes surgindo durante a implantação das primeiras ciclofaixas a Prefeitura percebeu que haveria resistência contra as ciclovias, em especial das classes mais ricas. Mais que isso, ficou claro que o pensamento dos paulistanos estava muito preso à lógica do carro como principal, senão único, meio de transporte. No final da entrevista a moradora afirmou que “Eu vou continuar pegando um trânsito horrível mas não vou sair de bicicleta”, demonstrando que a criação de estruturas ciclovárias não seria somente uma questão técnica, mas também seria um processo reflexivo que questionaria a lógica rodoviarista existente desde o governo de Juscelino Kubitschek. Seria uma política que envolveria uma disputa pelo espaço urbano, envolvendo o *status quo* e diversos problemas pré-existentes na cidade. Carlos Aranha, da Rede Nossa São Paulo, explica:

São várias mudanças, inclusive de mentalidade. E houve bastante espaço para debater com a sociedade e com

diferentes organizações o que elas desejam para São Paulo, qual é a cidade que elas querem morar. É quase natural que, por ter nascido numa geração que acreditava no automóvel como símbolo de eficiência, status e conforto, qualquer iniciativa que fuja desse modelo receba uma reação negativa. Do jeito que está o trânsito hoje, ninguém está feliz. Mas o trânsito está ruim justamente porque estamos insistindo nesse modelo. Pra quê continuar nele? Estamos discutindo a quebra do paradigma. (ARANHA, 2014, s/p).

Ainda em dezembro, cerca de uma semana após a entrevista dessa moradora, ciclistas organizam uma Bicicletada em defesa da ciclovias da Rua Honduras. A manifestação teve um tom bem humorado e ciclistas conversam com moradores, com alguns se tornando favoráveis à ciclovias.

Figura 43 -Ciclistas fazem manifestação bem humorada na Rua Honduras



Fonte: Silvia Ballan (Silvia e Nina).

Figura 44 - Após a manifestação, moradores entenderam a importância da ciclofaixa e confraternizaram com ciclistas



Fonte: Sílvia Ballan (Sílvia e Nina).

2.3.6 Os ataques do Ministério Público contra as ciclovias

Em março de 2015 a promotora Camila Mansour Magalhães da Silveira, do Ministério Público, acusou a Prefeitura de criar as ciclovias "sem a devida avaliação sobre os efeitos no trânsito", alegando que as ciclovias colocariam ciclistas e pedestres em risco. Na ação apresentada à Justiça foram incluídas fotos de ciclovias com tinta desbotada e de trechos sobre a calçada, que segundo técnicos do Ministério Público, seria resultado da falta de planejamento. Na época, as entidades e coletivos se manifestaram contra a ação ajuizada pela promotora, conforme fala de Daniel Guth, diretor da Ciclocidade, em entrevista ao jornal Estado de São Paulo: "Ela não pode se colocar em defesa dos ciclistas em nosso nome. Infraestrutura garante segurança, ela inverteu a lógica"

Em resposta escrita conjuntamente, 22 organizações da sociedade civil publicaram uma resposta na qual citaram 13 benefícios que a implantação de ciclovias pode gerar para os cidadãos e a cidade. A nota também citava que no Plano Diretor Estratégico, sancionado em julho de 2014 após um período de um ano de consultas e debates abertos, a maioria da população foi a favor da implantação de ciclovias. Além disso, as organizações civis lembraram que as diretrizes do Plano Nacional de Mobilidade Urbana previam a priorização dos modos ativos de transporte (como a

bicicleta) em detrimento dos motorizados individuais (como os carros). No dia 19 de março, quando a Justiça acolheu parcialmente o pedido de interrupção das obras de ciclovias feito pela promotora Camila Mansour, os ciclistas organizaram uma pequena manifestação, que reuniu pouco mais de 300 pessoas em direção ao Ministério Público.

Figura 45 - Ciclistas se reúnem na Praça do Ciclista



Fonte: O Estado de São Paulo.

Figura 46 - Manifestação de ciclistas na Av. Paulista, 19 de março de 2015



Fonte: O Estado de São Paulo.

Figura 47 - Ciclistas na sede do Ministério Público Estadual



Fonte Alex Gomes (Bike Zona Sul).

Após a decisão preliminar interromper as obras ciclovias, no final de março os ciclistas se organizaram mais uma vez e no dia 27 de março aconteceu a Bicletada em defesa das ciclovias paulistanas. A manifestação reuniu ciclistas de todas regiões da cidade, de cidades da região metropolitana de São Paulo, coletivos regionais e entidades. O protesto não aconteceu somente em São Paulo, onde a Polícia Militar registrou mais de 7 mil manifestantes, ciclistas cerca de 20 cidades no Brasil e no exterior demonstraram apoio a implantação de ciclovias em São Paulo.

Figura 48 - Avenida Paulista cheia de ciclistas em 27 de março de 2015



Fonte: O Estado de São Paulo.

Figura 49 - Ciclistas de Niterói (RJ) demonstram seu apoio aos ciclistas de São Paulo



Fonte: Ciclo Sonoro.

Figura 50 - Ciclistas de Belo Horizonte (MG) demonstram solidariedade aos ciclistas de São Paulo



Fonte: Augusto Schmidt.

Figura 51 - O brasileiro Guilherme Tampieri que morava em Paris (França) também se manifestou a favor das ciclovias paulistanas



Fonte: Guilherme Tampieri.

Ainda em março, a promotora Camila Mansour deu uma entrevista coletiva na sede do Ministério Público Estadual, na qual foi duramente criticada por jornalistas e ciclistas. Segundo o jornal Estado de São Paulo, a promotora participou "Adotando uma postura defensiva durante boa parte da entrevista coletiva, em uma ocasião ela chegou a interromper uma pergunta do repórter do Estado dizendo que 'já sabia' o que ele perguntaria" (O ESTADO DE SÃO PAULO, 2015). Camila Mansour também

disse "Não sou técnica, não sou engenheira, mas as fotos acabam ilustrando que quem está mais exposto a essas irregularidades é o próprio ciclista" (O ESTADO DE SÃO PAULO, 2015)., sendo rapidamente respondida por Daniel Guth, que diz "Está claro na sua ação que você [...] questiona a política pública em si. A senhora questiona a importância da bicicleta na cidade, a senhora advoga em favor do carro inúmeras vezes, dizendo que é o veículo que mais movimenta a economia" (O ESTADO DE SÃO PAULO, 2015). Após a entrevista coletiva e as tentativas de contato dos ciclistas, coletivos e entidades com a promotora falharem, as entidades de ciclistas entraram com uma representação, uma queixa formal, contra a promotora Camila Mansour.

Em abril a liminar que proibia a continuidade das obras de ciclovias na capital paulista foi suspensa pelo presidente do Tribunal de Justiça de São Paulo, desembargador José Renato Nalini. No mesmo mês a Corregedoria-Geral do Ministério Público do Estado de São Paulo decidiu investigar a conduta da promotora Camila Mansour Magalhães da Silveira sob o ponto de vista disciplinar.

Apesar da vitória dos ciclistas em relação ao processo criado por Camila Mansour, os ataques do Ministério Público continuaram. No final de abril, a promotora Karyna Mori questionou a Prefeitura sobre a contratação de empresas utilizando Atas de Preços ao invés de licitações. A ação foi baseada na reportagem da revista Veja São Paulo, que alegava que o valor de investimento para cada quilômetro de ciclovia era de 650 mil reais ou do valor estimado pelo vereador Gilberto Natalini (PV), que informou que o valor médio da tinta para pintar um quilômetro de ciclovia seria de apenas 2,5 mil reais, ambos abaixo do valor de 200 mil reais informado pela Prefeitura. Diante dos questionamentos, a Prefeitura publicou uma nota com os valores investidos e quais obras e serviços foram contratados, porém sem detalhes sobre quanto cada item apresentado na lista custou. A imprensa especializada criticou as ações e a Veja São Paulo, desmistificando os dados levantados pela matéria da revista e explicando como a comparação feita era enviesada pois considerava valores de diferentes obras como se fossem custos das obras de ciclovias.

Em fevereiro de 2016 o Ministério Público tentou, novamente, impedir as obras. Em um processo específico sobre as obras da ciclovia entre o Ceagesp e o Parque do Ibirapuera, idealizado em 1980 e prometido para a década de 1990. A ação dos promotores Marcelo Milani e Nelson Luís Sampaio de Andrade questionava o uso de Atas de Preço, assim como a ação da promotora Karyna Mori, que já havia sido dispensada pela Justiça. Antes mesmo de a ação ser ajuizada, o promotor Marcelo

Milani enviou o documento para a imprensa e deu entrevistas sobre a ação. Ao ser procurada pelos repórteres, a Prefeitura lembrou que todas as ações do Ministério Público contra as ciclovias foram recusadas pelo Judiciário. A Prefeitura também questionou os objetivos do promotor Marcelo Milani ao enviar cópias da ação para diferentes veículos de comunicação sem tentar dialogar com a Prefeitura e antes de ajuizar a ação. Segundo a Prefeitura "o promotor teve atitude semelhante na ação civil pública sobre as multas de trânsito e produziu petição tão inconsistente que o juiz mandou que ele corrigisse a peça antes de prosseguir com o pleito" (PREFEITURA DE SÃO PAULO, 2015). Tanto a ação sobre as multas de trânsito quanto a ação sobre a ciclovia da Avenida Brigadeiro Faria Lima foram refutadas pelos tribunais.

2.3.7 Os ataques dos vereadores contra as ciclovias e ciclofaixas

Além do Ministério Público, muitos vereadores se posicionaram contra as ciclovias. A maioria tentou utilizar processos legislativos para impedir obras e até mesmo desfazê-las após a sua conclusão.

Um dos vereadores responsáveis por organizar a pauta anti ciclovia foi Aurélio Nomura (PSDB), líder da oposição ao prefeito Fernando Haddad (PT) na Câmara Municipal. Nomura, que possuía um relacionamento muito próximo com a Associação Comercial, já tinha atacado o projeto piloto de ciclofaixas implantado na gestão de Gilberto Kassab (PFL/DEM/PSD 2006-2012). Em 2012, o vereador alegou que as ciclofaixas causavam lentidão no trânsito e prejudicavam os comerciantes pois removiam vagas de estacionamento nas ruas. Ao atacar o projeto cicloviário de Fernando Haddad, Nomura utilizou os mesmos argumentos, incluindo agora as informações enviesadas da revista Veja São Paulo e o partidarismo político, alegando que as ciclovias eram vermelhas "porque era cor do partido do prefeito." Além disso, o vereador alegou que a Câmara Municipal e a população não foram consultadas sobre a implantação de faixas de ônibus e ciclovias, mesmo com a CET divulgando as datas das reuniões no site e nas suas redes sociais, assim como as audiências públicas sobre o assunto foram publicadas no Diário Oficial do Município. Mesmo assim, em outubro de 2016, Nomura organizou duas audiências públicas para promover a retirada da ciclofaixa da Avenida Bosque da Saúde e da faixa de ônibus da Avenida Cursino, duas vias localizadas na Zona Sul.

Na primeira audiência o vereador impediu ciclistas de se pronunciarem, dando a palavra somente a comerciantes, taxistas e membros de uma das associações de

moradores. Ao notar que os ciclistas insistiram no seu direito de fala, o vereador encerrou a audiência antes do horário previsto e pediu para a Guarda Civil Metropolitana retirar os ciclistas do local. Após a cobertura negativa da imprensa na primeira audiência, o vereador mudou de atitude na segunda, quando um número ainda maior de ciclistas compareceu e a maioria das falas dos participantes foi a favor da manutenção da ciclofaixa e da faixa de ônibus. Ambas audiências foram realizadas em espaços da Associação Comercial e contavam com a presença de comerciantes, taxistas, moradores, ciclistas, imprensa e técnicos da CET. Percebeu-se, com as ações de Nomura, que seu posicionamento era contraditório. Antes da eleição o vereador assinou a Carta Compromisso com a Mobilidade por Bicicletas, onde se comprometeu a apoiar o plano cicloviário e sua aplicação. Porém, quando as ciclovias foram implantadas, ele se posicionou totalmente contra elas.

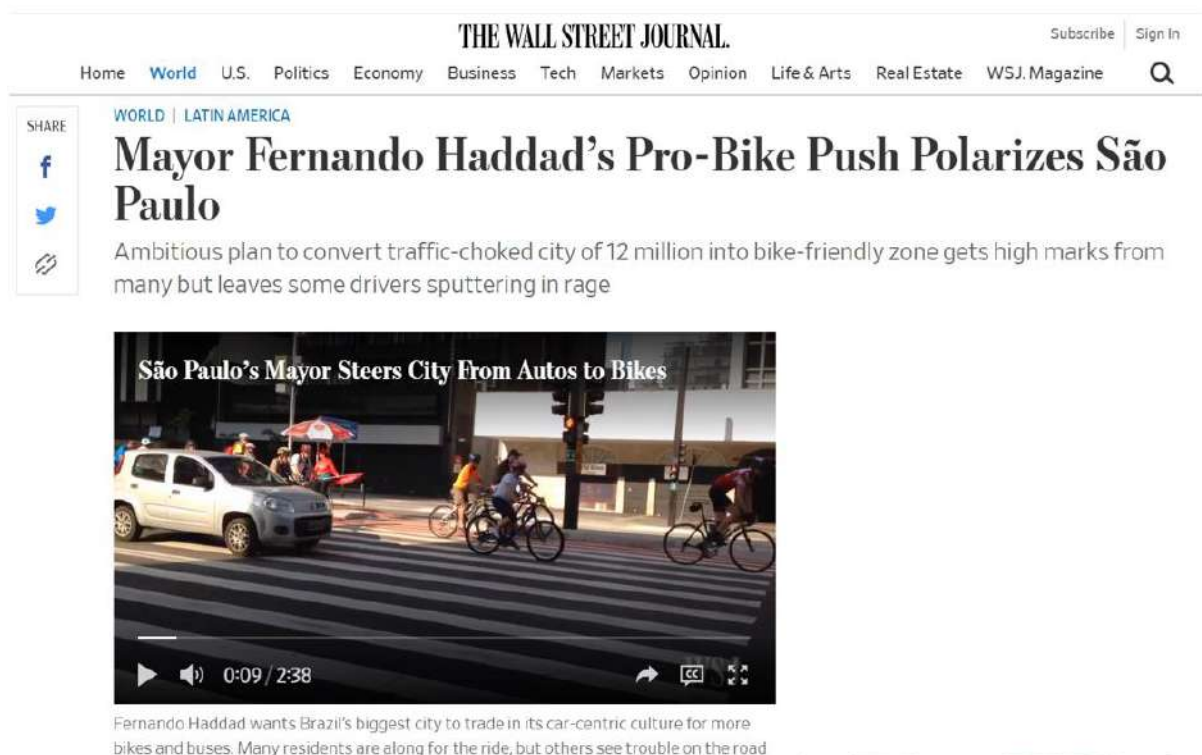
Figura 52 - Site do vereador Aurélio Nomura destacando o compromisso com ciclistas no início de 2013

Fonte: site do vereador Aurélio Nomura.

Além de Nomura, Gilberto Natalini (PV) também criticou implantação de ciclovias. Para Natalini, o valor estimado de 200 mil reais investido pela Prefeitura levantou indícios de superfaturamento e corrupção, pois segundo o vereador o valor médio da tinta para pintar um quilômetro de ciclovia seria de apenas 2,5 mil reais. Entretanto, Natalini não explicou qual foi o levantamento realizado e como ele estimou o valor de 2,5 mil reais para cada quilômetro de ciclovia implantado. Quando foi questionado pelo jornal Estado de São Paulo e pelo site especializado Vá de Bike, o vereador não compartilhou os dados da pesquisa realizada. Apesar de seu partido ser comprometido com o meio ambiente, Gilberto Natalini não pareceu compreender a importância da bicicleta para a mobilidade ativa ou para a sustentabilidade.

Ao mesmo tempo que enfrentava ataques por parte de membros do Poder Legislativo e do Ministério Público, as políticas de mobilidade de Fernando Haddad foram elogiadas por especialistas e jornais estrangeiros.

Figura 53 - Wall Street Journal (EUA) destaca polarização, aprovação das ciclovias e reclamações de motoristas



Fonte: The Wall Street Journal.

Figura 54 - Estadão reflete matéria do Wall Street Journal



Fonte: O Estado de São Paulo.

2.3.8 As últimas ciclofaixas implantadas em São Paulo

Em dezembro de 2016 foram implantadas as últimas ciclofaixas em São Paulo, na Rua Vinte e Um de Abril (Brás), na Rua Paulo Andrighetti (Belém) e no Viaduto 25 de Março (Praça da Sé), conectando o Centro e as zonas Norte e Leste.

Pela primeira vez na história, um prefeito havia criado ciclovias em larga escala e cumprido uma promessa de campanha em relação à bicicleta. Fernando Haddad tinha conseguido cumprir a meta 97, deixando São Paulo com 474 quilômetros de ciclovias e ciclofaixas. Antes dele, a cidade tinha pouco mais de 30 quilômetros de ciclovias, a maioria em parques,

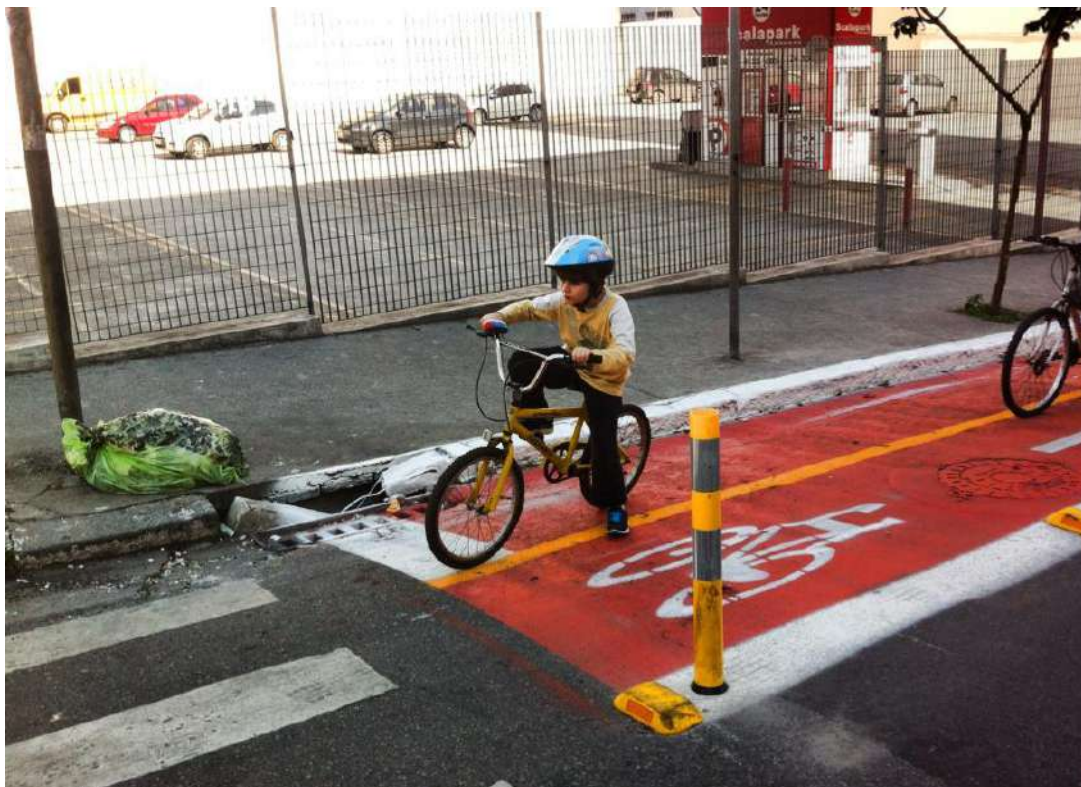
Mais que isso, os esforços de Fernando Haddad e dos ciclistas foram recompensados quando dados demonstraram que o número de ciclistas havia aumentado em todas as vias nas quais foram implantadas ciclovias ou ciclofaixas:

- Na Avenida Paulista, uma contagem registrou o aumento de 977 ciclistas por dia antes da ciclovia, em junho 2015, para 2112 ciclistas após a implantação da ciclovia, em setembro de 2015;
- Na Rua da Consolação, um levantamento realizado pelo Centro Brasileiro de Análise e Planejamento (Cebap) demonstrou que houve um aumento de ciclistas todos os dias, subindo de 243 em 2015 para 795 em 2017, o que representa 227% após a conclusão da ciclofaixa;

- c. Na Avenida Eliseu de Almeida, Zona Oeste, o número de ciclistas aumentou de 888, sem ciclovia em 2014, para 1954 com a ciclovia, em 2016;
- d. Na Rua Vergueiro, uma contagem realizada em 2014 registrou 1021 ciclistas, após a implantação da ciclovia esse número aumentou para 1715 em 2016;
- e. Na Av. Brigadeiro Faria Lima, que já tinha um pequeno trecho de ciclovia entre as avenidas Cidade Jardim e Eusébio Matoso, foram registrados 1726 ciclistas em 2013, subindo para 4409 ciclistas em 2018;
- f. Na Rua Siqueira Bueno, na Mooca, a quantidade de ciclistas aumentou de 279 quando a ciclofaixa foi implantada para 362 após a implantação da ciclofaixa. O esforço foi recompensado quando dados demonstraram que o número de ciclistas aumentou em todas vias nas quais foram implantadas ciclovias ou ciclofaixas.

Para os ciclistas mais velhos, era um sonho que havia se tornado realidade. Para os mais novos, era uma demonstração de que um prefeito comprometido e a pressão popular tinham o poder de mudar a sociedade. Para a grande maioria, não havia dúvida que São Paulo tinha evoluído e se tornado muito mais segura.

Figura 55 - Criança pedala na ciclofaixa da Alameda Nothmann (Santa Cecília)



Fonte: Vá de Bike.

2.4 ANOS 2017-2019

2.4.1 João Doria e seu discurso anti ciclovia

No final de 2016 o sentimento antipetista é muito forte no Brasil e João Doria (PSDB 2017-2018) é eleito o novo prefeito de São Paulo. Durante a campanha eleitoral, o candidato criticou a infraestrutura cicloviária inúmeras vezes, afirmando que elas são “inúteis” e que “ninguém anda de bicicleta em São Paulo”. Antes de ser eleito, Doria prometeu remover “todas as ciclovias inúteis”, mesmo com o resultado da pesquisa de seu site de campanha ser favorável a implantação de mais ciclovias.

No dia 03 de outubro de 2016, logo após ser eleito, João Doria participa ao vivo do telejornal Bom Dia São Paulo, da Rede Globo. O jornalista Rodrigo Bocardi, que já havia criticado ciclovias sem ter conhecimento sobre o Código de Trânsito Brasileiro, pergunta em tom de reclamação: “o que vai acontecer com ciclovias e ciclofaixas, muitas delas construídas aí de qualquer jeito na cidade?”. Doria responde: “Vamos manter as boas, corrigir as ruins e evitar colocar ciclovias onde não há ciclistas. Não faz sentido você gastar dinheiro público onde não há uso”. Em seguida questiona sobre a extensão da malha cicloviária: “sinal de que não vai aumentar então o número de ciclovias na cidade” e Doria confirma: “neste momento não, não tem necessidade” (REDE GLOBO, 2016).

João Doria assume a Prefeitura em janeiro de 2017. Um dos seus primeiros atos como prefeito é ordenar que a CET pare as obras de implantação de ciclofaixa em andamento na Avenida Ricardo Jafet, na Zona Sul. Diante desse retrocesso claro, os ciclistas se organizam e pintam a ciclofaixa interrompida por Doria.

Figura 56 - À esquerda, pintura oficial incompleta. À direita, pintura feita por ciclistas após João Doria ordenar a parada da obra



Fonte: Linda Jafet (Vá de Bike).

Figura 57 - Ciclistas passa por trecho com pintura incompleto na Avenida Ricardo Jafet-



Fonte: Linda Jafet (Vá de Bike).

Pouco tempo depois João Doria afirma, em entrevista à rádio BandNews FM, que vai retirar ciclovias, alegando que a gestão anterior criou ciclovias apenas para cumprir metas:

Onde tem ciclovia sem ciclista não há razão de manter, é um equívoco. Houve aí também uma volúpia, um excesso de quilometragem para cumprir meta da Prefeitura de São Paulo. Onde elas funcionam bem, elas serão mantidas e preservadas; onde não funcionam serão desativadas. (BANDNEWS FM, 2017, s/p).

Em entrevista à Rádio Bandeirantes, João Doria (PSDB 2017-2018) afirma que “em áreas periféricas da cidade o comércio se ressentiu muito, porque muitas ruas e avenidas têm uma faixa que é de ônibus e a outra que é de bicicleta, ninguém consegue estacionar. [...] Isso prejudica fortemente o comércio, prejudica a economia, a manutenção de empregos e a oportunidade de sobrevivência dessas famílias” demonstrando que ele defende que a prioridade nas vias públicas deve ser somente de carros. Com essa afirmação João Doria mostra desconhecimento sobre o Plano Diretor do Município e sobre o Plano Nacional de Mobilidade Urbana, que estabelecem a priorização do transporte público e dos transportes ativo (pedestres e ciclistas) sobre veículos particulares. Além disso, Doria ignora pesquisas que provam que a instalação de ciclovias e ciclofaixas tende a aumentar o faturamento de lojas próximas, como em Nova York (aumento de 49%), em São Francisco (aumento de 66%). Em São Paulo, um exemplo é o aumento de 25% na região da Avenida Engenheiro Luís Carlos Berrini após a construção da ciclovia.

2.4.2 Reações dos ciclistas ao discurso anti ciclovia de João Doria

Diante do posicionamento adotado por João Doria, no dia 5 de outubro de 2016 cerca de 150 ciclistas se reúnem e prosseguem para a casa do candidato recém-eleito. Ao chegar, uma das ciclistas lê um manifesto a favor das ciclovias, que é entregue a um dos seguranças de Doria.

Figura 58 - Ciclistas se reúnem diante da casa de João Doria



Fonte: Vá de Bike.

Figura 59 - Ciclistas protestam diante da casa de João Doria



Fonte: G1.

Vera Borges, a ciclista que leu a carta endereçada a João Doria, conta porque participou do protesto:

São Paulo conseguiu reduzir muito a fatalidade dos acidentes nos últimos anos, por conta da baixa velocidade, das ciclovias. As

mulheres estão pedalando mais, estão carregando seus filhos para a escola [...] parece que o Doria não tem muita informação, o que a gente está querendo é que ele nos procure realmente, para que a gente converse a respeito desse assunto, porque eu acho que a equipe dele não está muito bem informada sobre todas as conquistas que tivemos nesses anos, que facilitaram muito a vida de muita gente e salvaram muitas vidas. A pressa de ninguém vale uma vida e eu espero que o Doria entenda isso. (VÁ DE BIKE, 2016, s/p).

2.4.3 João Doria tenta remover as ciclofaixas sem debate

Em março de 2017 a ciclofaixa da Avenida Amarilis, no Morumbi, é removida sem debate ou aviso aos ciclistas que trafegam pela região. Isso os coloca em risco, pois sem a ciclofaixa eles se veem obrigados a pedalar em meio aos carros em alta velocidade na via, que é uma ladeira. Ao ser questionada pela imprensa, a Prefeitura Regional do Butantã alega se tratar de manutenção e recapeamento do asfalto. Sites especializados em mobilidade questionam porque a suposta manutenção do piso exigiu a retirada de todas placas da ciclovia. Ao ser consultada, a CET alega que se trata de uma obra da Prefeitura Regional e que ela não foi consultada. A imprensa, coletivos e entidades questiona a Prefeitura Regional e a CET, mas nenhuma delas se responsabiliza por pintar a sinalização da ciclofaixa novamente.

Figura 60 - Funcionários da Prefeitura removem a ciclofaixa da Av. Amarilis



Fonte: Mobilize.org.br (Ciclocidade).

Figura 61 - Ciclistas no trecho onde a ciclofaixa da Av. Amarilis foi removida



Fonte: O Estado de São Paulo.

Durante o mês de abril, a imprensa, os coletivos, entidades e a Câmara Temática de Bicicleta buscam informações com diferentes áreas da Prefeitura, sem obter nenhuma resposta. O assunto é citado em reuniões com o secretário de Mobilidade e Transportes Sergio Avelleda e com o presidente da CET João Octaviano Neto, que alegam desconhecer o caso e prometem uma devolutiva, porém esse retorno nunca é feito. Após um mês e meio de espera sem uma resposta do secretário e do presidente da CET e com releases de imprensa contraditórios publicados pela Prefeitura Regional e pela CET, os ciclistas se cansam. Um grupo se organiza e sinaliza a ciclofaixa por conta própria.

Figura 62 - Ciclistas escrevem “Nenhum centímetro a menos” no local onde a ciclofaixa foi removida no Butantã



Fonte: Foto de Mauricio Andrade (Bike Zona Oeste).

Figura 63 - Ciclofaixa da Av. Amarilis pintada por ciclistas



Fonte: O Estado de São Paulo.

No final de abril, Doria participa da inauguração da Japan House, na Avenida Paulista. Após o evento, recebe flores de uma ciclista “em homenagem aos mortos nas marginais”, visivelmente alterado, ele joga as flores no chão e agradece em tom

irônico. Giulia Gallo, a ciclista que entregou as flores, explica porque deu as flores ao prefeito: “Eu como ciclista e pedestre estou me sentindo muito desprotegida. Se ele tirar as ciclovias vamos correr risco”. No mesmo dia, diversos veículos de imprensa questionam a atitude de João Doria.

Figura 64 - Matéria do jornal O Globo traz nota da Prefeitura



Doria recebe flor de ciclista e joga no chão Foto: Reprodução TV

SÃO PAULO - O prefeito de São Paulo, João Doria (PSDB), recebeu flores de uma ciclista na tarde deste domingo e as jogou fora em seguida, quando saía de carro após participar da inauguração da Japan House, centro cultural japonês, em São Paulo, ao lado do presidente Michel Temer e do governador Geraldo Alckmin.

Fonte: O Globo.

Figura 65 - Matéria do portal UOL destaca a motivação da manifestante



Fonte: UOL.

Ainda na gestão de João Doria (PSDB 2017-2018), mais ciclofaixas são removidas sem diálogo. Em vários casos ciclistas se mobilizam e sinalizam as estruturas retiradas, utilizando até mesmo o padrão de pintura das ciclorrotas da Prefeitura.

Figura 66 - Ciclofaixa no Bom Retiro sinalizada por ciclistas após remoção feita pela Prefeitura



Fonte: Vá de Bike.

2.4.4 Vereadores se organizam para remover ciclofaixas

No final de junho alguns vereadores da base aliada de João Doria se mobilizam e solicitam a retirada de várias ciclofaixas, apesar do secretário de Mobilidade e Transportes, Sérgio Avelleda, declarar que a gestão de Doria seria amiga do ciclista. Os vereadores alegam que as ciclofaixas “atrapalham o trânsito de veículos” e até mesmo proibir a implantação de novas estruturas destinadas aos ciclistas.

Edir Sales (PSD) entrega um ofício solicitando a retirada das ciclofaixas da Vila Prudente “para que os motoristas tenham onde estacionar”. Aurélio Nomura (PSDB), que já havia se posicionado contra as ciclofaixas implantadas na gestão de Gilberto Kassab (PFL/DEM/PSD 2006-2012), critica estruturas implantadas na Vila Mariana e Saúde, mesmo tendo assinado a Carta Compromisso com a Mobilidade por Bicicletas,

quando teve a oportunidade de se informar sobre a importância e os benefícios que infraestruturas cicloviárias poderiam trazer aos moradores e comerciantes.

Mário Covas Neto (PSDB) solicita que as ciclofaixas do Centro sejam retiradas. Camilo Cristófar (PSB), defensor do status do carro e crítico de faixas de ônibus e ciclofaixas continua chamando as estruturas de “cicloguaches”, termo que usava para atacar Fernando Haddad (PT 2012-2016) e consegue interromper a implantação da ciclofaixa da Avenida Ricardo Jafet.

João Jorge (PSDB) apresenta um projeto de lei que tem como objetivo rever todas as infraestruturas existentes na cidade para removê-las e fazer ciclorrotas porque são “a opção mais comum e barata”. O projeto propõe que a implantação de novos trechos cicloviários sejam realizados apenas após audiência pública e apresentação de estudos de demanda pois segundo ele, “Durante a gestão Haddad tais estudos técnicos ou foram negligenciados, ou foram feitos de maneira inadequada”.

2.4.5 “Lei Anti Ciclovia” aprovada por vereadores do PSDB e João Doria

No dia 07 de novembro de 2017 João Doria (PSDB 2017-2018) aprova o Projeto de Lei 227/2017 de autoria do vereador João Jorge (PSDB) com os vereadores Adriana Ramalho, Aline Cardoso, Aurélio Nomura, Claudinho de Souza, Eduardo Tuma, Fábio Riva, Gilson Barreto, Mário Covas Neto e Quito Formiga, todos do PSDB. Na Câmara Municipal, somente os vereadores José Police Neto (PSD), Antonio Donato (PT), Juliana Cardoso (PT), Soninha Francine (PPS), Alessandro Guedes (PT), Toninho Vespoli (PSOL), Patrícia Bezerra (PSDB), Sâmia Bomfim (PSOL) e Eduardo Suplicy (PT) votaram contra o Projeto de Lei, apelidado de “Lei Anti Ciclovia”.

A Lei 16.885/2018, de João Jorge (PSDB), torna obrigatória a apresentação de estudos de “demanda, viabilidade e impacto viário” antes da implantação de qualquer ciclovia. Especialistas em mobilidade criticam a lei assinada por Doria, que burocratiza a criação de uma rede cicloviária conectada por tornar qualquer implantação dependente de ‘espaço livre’, ou seja, não utilizado, algo raro na cidade de São Paulo. Com a lei, se torna ainda mais difícil implantar infraestrutura cicloviária pois ela só poderá ser implantada se já houver a circulação de ciclistas na via. Tal premissa contradiz os estudos apresentados pela CET, que demonstram que a implantação de ciclovias e ciclofaixas aumenta o número de ciclistas que utilizam a via, já que eles se sentem seguros com a estrutura separada dos demais veículos.

Novamente, a implantação de ciclovias e ciclofaixas é vista como uma afronta ao poder estabelecido, representado pelos carros. A maioria dos vereadores, liderados pelo PSDB, adota um discurso anti ciclovia por questões partidárias já que quase todas estruturas cicloviárias foram feitas pelo ex-prefeito Fernando Haddad, do PT. A pauta cicloviária é partidarizada e radicalizada com o uso de um discurso de lados opostos, “nós contra eles”. Ademais, fica claro que o questionamento ao status quo existente representado pela bicicleta incomoda os setores mais conservadores e influencia nos bastidores da política paulistana.

2.4.6 João Doria vira governador e Bruno Covas assume a Prefeitura

João Doria (PSDB 2017-2018) descumpre sua promessa de campanha e se lança candidato a governador, sendo eleito na eleição de 2018 e deixando seu vice, Bruno Covas, como prefeito.

Ao assumir, Bruno Covas (PSDB 2018-2020) mantém o discurso de Doria, alegando que as ciclovias haviam sido feitas “de forma aleatória e sem nenhuma conectividade”, “da mesma forma que se joga orégano em pizza”. Essas afirmações são feitas em entrevista concedida à Rádio CBN em abril de 2018. A jornalista Fabíola Cidral questiona Covas, lembrando que “é impressionante a quantidade de pessoas que está aderindo à bicicleta. Inclusive, eu vindo pra cá, do Centro pra cá, tinha congestionamento de bicicletas nas ciclovias, então acho que é uma demanda da cidade”. Seu colega Leão Serva reforça “os estudos internacionais mostram que quantidade é qualidade. Você só aumenta o número de usuários aumentando a quantidade de vias. [...] porque o único jeito de haver ocupação é haver muita ciclovia”. O prefeito reconhece a necessidade de mais ciclovias, porém insiste no argumento de que não houve planejamento: “É verdade, se ela estivesse em todas as ruas, talvez ela fosse mais utilizada, mas não adianta sair fazendo sem nenhum planejamento”. O jornalista lembra o prefeito que nenhuma mudança acontece sem conflitos: “Não foi feito pacificamente em lugar nenhum do mundo”, então Bruno Covas diz que a discussão não foi suficiente durante a gestão de Fernando Haddad: “quanto mais discussão e quanto mais envolvimento, menor é a crise a ser resolvida depois”.

Em outra entrevista, dessa vez na Rádio Eldorado, Bruno Covas (PSDB 2018-2020) reafirma que vai remover as ciclovias. Segundo ele, as ciclovias “não têm nenhum uso na cidade de São Paulo” e “só incomodam a população”. Na mesma

entrevista Bruno Covas informa que o novo secretário de Mobilidade e Transportes, João Octaviano, fará um estudo para

transformar algumas ciclofaixas em ciclovias, há necessidade de implantar outras para poder fazer a interligação desse sistema, há necessidade de desativar algumas que você não tem nenhum uso na cidade de São Paulo, portanto a gente quer dar uma lógica e uma racionalidade melhor (RÁDIO ELDORADO, 2018, s/p).

Segundo Covas, o estudo servirá para “discutir com a população onde a gente vai implementar novas ciclovias para poder dar racionalidade ao sistema, ligando algumas que não têm ligação hoje e a gente vai poder desativar algumas que só incomodam a população”.

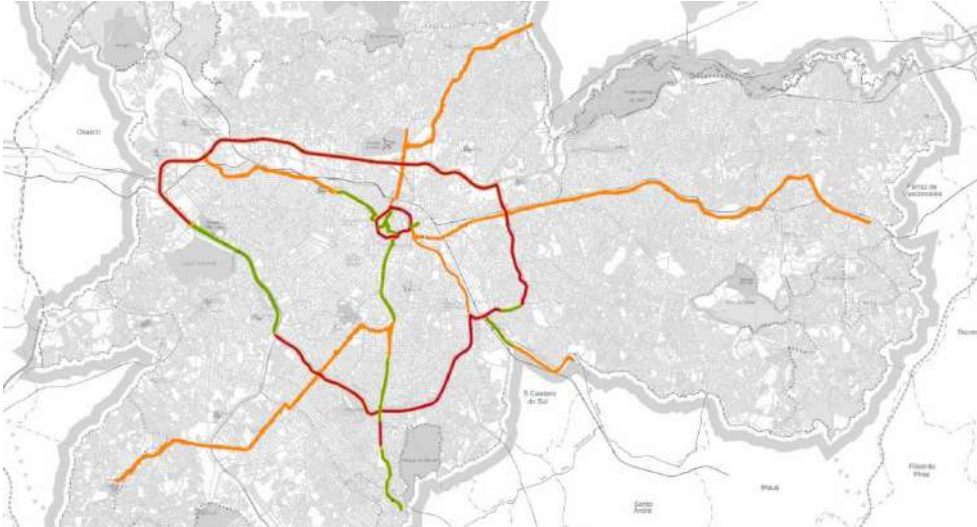
2.4.7 O Plano dos Ciclo Anéis de Bruno Covas

No dia 3 de agosto de 2018 Bruno Covas (PSDB 2018-2020) apresenta o esboço do plano cicloviário de sua gestão. Segundo Covas, o plano foi elaborado com auxílio da *Bloomberg Initiative for Global Road Safety* (BIGRS - Iniciativa Bloomberg para Segurança Viária), uma organização de terceiro setor criada pelo ex-prefeito de Nova York (Estados Unidos) responsável por implantar a maior parte da infraestrutura cicloviária da cidade estadunidense.

A apresentação é feita na Prefeitura somente com a presença da imprensa e empresas da área de mobilidade. Os representantes do Conselho Municipal de Trânsito e Transportes e os membros da Câmara Temática de Bicicleta não são avisados e os que comparecem são impedido de entrar no prédio pela Guarda Civil Metropolitana.

Ignorando a sociedade civil, o prefeito Bruno Covas e o secretário João Octaviano apresentam uma “proposta” de plano cicloviário que prevê a retirada de ciclofaixas, a implantação de ciclorrotas e a construção de “anéis cicloviários” em grandes avenidas em volta do Centro Expandido. Na coletiva de imprensa, Covas e Octaviano já apresentam uma lista de ciclofaixas que devem ser removidas e a data prevista para a remoção, mas não informaram nenhuma data para a implantação de novas estruturas. O plano de Covas é muito criticado pela imprensa e por entidades e coletivos de ciclistas, que destacam a falta de diálogo, a remoção de estruturas e o uso de ciclorrotas, que não são consideradas seguras pois não há espaço separado para os ciclistas.

Figura 67 - Mapa do plano de Bruno Covas apresenta somente os ciclo anéis



Fonte: Prefeitura de São Paulo.

Após ser duramente criticado pela imprensa e pelos ciclistas, João Octaviano comparece a reunião da Câmara Temática de Bicicleta (CTB) no dia 14 de agosto, quando apresenta o plano cicloviário da gestão para os ciclistas. Na reunião, Octaviano deixa claro o posicionamento da Prefeitura ao afirmar que “não tem pressa para fazer ciclovias” e critica Fernando Haddad, alegando que “a gestão anterior fez tudo correndo pois tinha uma meta” (fonte, data, pg?). A reunião é tensa, com ciclistas fazendo inúmeros questionamentos sobre as ciclistas removidas por João Doria (PSDB 2017-2018), os cronogramas de remoções apresentados, a inexistência de um cronograma de implantações e a falta de controle sobre o orçamento destinado ao plano cicloviário. Durante a reunião os ciclistas conseguem que João Octaviano se comprometa a não remover ciclofaixas sem consultar a Câmara Temática e sem realizar audiências públicas.

Figura 68 - João Octaviano em reunião da Câmara Temática de Bicicleta (CTB)



Fonte: Thomas Wang (Bike Zona Sul).

Sem responder à maioria das perguntas feitas pelos presentes, o secretário João Octaviano deixa a reunião antes do horário previsto alegando ter “um compromisso pessoal”. Ao sair, o secretário é obrigado a passar por manifestantes que o aguardavam fora da reunião com velas, pizzas e orégano. Com velas em homenagem aos ciclistas mortos, número que aumentou durante as gestões de João Doria e Bruno Covas, e pizza e orégano em alusão às falas de Bruno Covas, que criticava a implantação de ciclovias e as comparava com “orégano em pizza”.

Entre setembro e novembro de 2018 a Associação dos Ciclistas Urbanos da Cidade de São Paulo (Ciclocidade) e os coletivos Bike Zona Sul, Bike Zona Oeste, Bike Zona Leste e Ciclo ZN realizam a “Auditoria Cidadã”. Na Auditoria são avaliadas todas ciclovias e ciclofaixas da cidade de São Paulo que sejam responsabilidade da Prefeitura. Os ciclistas avaliadores aprendem os critérios técnicos usados no desenvolvimento de projetos cicloviários com Suzana Nogueira, supervisora de projetos cicloviários da CET durante a gestão de Fernando Haddad (PT 2012-2016). Ao final da Auditoria as avaliações são tabuladas e os dados dão origem a um relatório, que é entregue para a Prefeitura em dezembro de 2018.

2.4.8 O desenvolvimento do Plano Cicloviário 2019-2020

Após a reunião de agosto, a CET e a Bloomberg entram em contato com os membros da Câmara Temática de Bicicleta para definir uma metodologia para as reuniões que serão feitas para discutir o Plano Cicloviário 2019-2020. Entre novembro de 2018 e abril de 2019 a Câmara Temática, a CET e a Bloomberg desenvolvem workshops baseados em mapas de planejamento cicloviário. Os workshops são divulgados no Conselho Municipal de Transporte e Trânsito, nos sites e redes sociais da Prefeitura e CET. Ao perceber que há poucos inscritos, a Prefeitura recorre aos membros da Câmara Temática de Bicicleta para divulgar os workshops e convidar moradores das regiões, sejam ciclistas ou não. A CTB divulga os workshops entre coletivos de ciclistas regionais, que os compartilham com ciclistas por toda cidade. Dessa forma, a maioria das vagas para participantes do workshops são preenchidas.

Cada workshop aborda algumas subprefeituras da mesma região da cidade. A CET traz mapas em larga escala de cada subprefeitura, que possuem linhas indicando a infraestrutura cicloviária existente, a infraestrutura planejada e outras rotas mapeadas. Os participantes, na maioria ciclistas e comerciantes de cada região, são divididos conforme a subprefeitura na qual moram, estudam e/ou trabalham. Os participantes são orientados a verificar as linhas existentes no mapa e opinar sobre elas, dizendo se concordam ou não com as estruturas existentes e com as rotas planejadas. Feito isso, eles devem utilizar canetas de diferentes para marcar vias nas quais desejam que seja implantada infraestrutura cicloviária em três níveis de importância. Após marcar essas vias, eles devem votar entre eles e definir cinco vias prioritárias, que seriam incluídas no Plano Cicloviário 2019-2020.

No final de abril de 2019 começam as audiências públicas do Plano Cicloviário 2019-2020, que são organizadas de forma parecida com os workshops. Cada audiência abrange três subprefeituras próximas, sendo realizada em uma delas para facilitar o acesso dos moradores que desejem participar. Da mesma forma as audiências são no início da noite (a partir das dezenove horas) e duram três horas (uma para cada subprefeitura em questão). As audiências seguem formato semelhante aos workshops, iniciando-se com a apresentação de dados sobre mobilidade de bicicleta, passando por obras nas subprefeituras da região e depois sendo apresentadas as estruturas cicloviárias existentes e o planejamento cicloviário para cada região. Ao final das audiências é permitido que os presentes se manifestem mediante ordem de inscrições. Nas audiências quase todas falas são a favor das

ciclovias e ciclofaixas existentes, assim como são solicitadas novas estruturas em ruas não previstas. Somente em uma audiência na Zona Leste e outra na Zona Sul há pedidos de remoções de ciclofaixas, quase sempre baseados na perda de vagas de estacionamento gratuitas ou na alegação de que o trânsito na região piorou. A maioria do público que comparece nas audiências é de moradores das regiões em pauta, sendo muitos ciclistas iniciantes, que começaram a utilizar a bicicleta somente após a implantação de ciclovias e ciclofaixas nas suas rotas. As audiências públicas são finalizadas em junho de 2019. Conta Sasha Hart, secretário da CTB durante o período: “Com as audiências públicas e os workshops, na teoria, [o assunto] foi melhor resolvido porque foi a portas abertas. Nesse sentido, tem um mérito, mesmo que só teórico. Foi um processo construído onde a CTB, o Avelleda e a Elisabete tem mérito”.

A partir de então, a equipe técnica da CET fica responsável por desenvolver projetos para as vias selecionadas pela população e apresentá-los para a Câmara Temática de Bicicleta. Entretanto, até agosto a CET não apresenta projetos de novas ciclovias.

2.4.9 Remoções de ciclofaixas em 2019

Em agosto a CET começa a remover ciclofaixas em diferentes regiões da cidade. Ciclistas começam a compartilhar que ciclofaixas estão sendo removidas e a Câmara Temática questiona a CET, que inicialmente não se posiciona. Após ciclofaixas em vias conhecidas serem removidas, a imprensa cobra uma resposta da CET, que alega estar “requalificando” as estruturas, que passarão por melhorias para melhorar a segurança dos ciclistas. A CTB solicita que a CET entregue a lista de ciclofaixas que estão sendo requalificadas, quais serão requalificadas e apresente quais melhorias serão feitas, porém a CET não apresenta nenhuma das informações solicitadas.

Figura 69 - G1 questiona Prefeitura sobre remoção de ciclofaixas sem avisos aos ciclistas



Fonte: G1.

Em agosto de 2019 a imprensa tradicional realiza várias reportagens, a maioria em tom crítico à Prefeitura, sendo uma delas uma entrevista ao vivo com o prefeito Bruno Covas (PSDB 2018-2020) na Rádio CBN, na qual ele afirma que as ciclofaixas que estão desaparecendo “podem estar sendo requalificadas ou removidas”. A fala do prefeito revolta os ciclistas, em especial os membros da Câmara Temática de Bicicleta, que haviam evitado críticas por acreditar que os projetos de novas estruturas estavam sendo desenvolvidos. Na mesma época, o secretário de Mobilidade e Transportes Edson Caram é questionado sobre as remoções de ciclofaixas em uma entrevista ao vivo, realizada por César Tralli no telejornal SPTV. O secretário se atrapalha, mas repete a frase do prefeito e alega que as remoções foram validadas com os ciclistas. Diante dessas falas a CTB publica um ofício reafirmando seu compromisso com a sociedade e rebatendo a fala do secretário. O ofício esclarece que representantes da Câmara Temática de Bicicleta participaram dos workshops e

audiências do plano cicloviário e que neles não foi mencionada nenhuma remoção por parte da prefeitura, Secretaria de Mobilidade e Transportes ou Companhia de Engenharia de Tráfego (CET).

Durante setembro surge o boato de que vereadores estariam decidindo em um grupo de WhatsApp quais ciclofaixas seriam removidas, boato que é confirmado por reportagens da época. Uma reportagem do jornal Folha de São Paulo publicada no dia 20 de setembro traz a lista de ciclofaixas que vereadores querem remover, assim como os vereadores que solicitaram as remoções das faixas destinadas aos ciclistas.

Figura 70 - Folha destaca que vereadores querem remover ciclofaixas

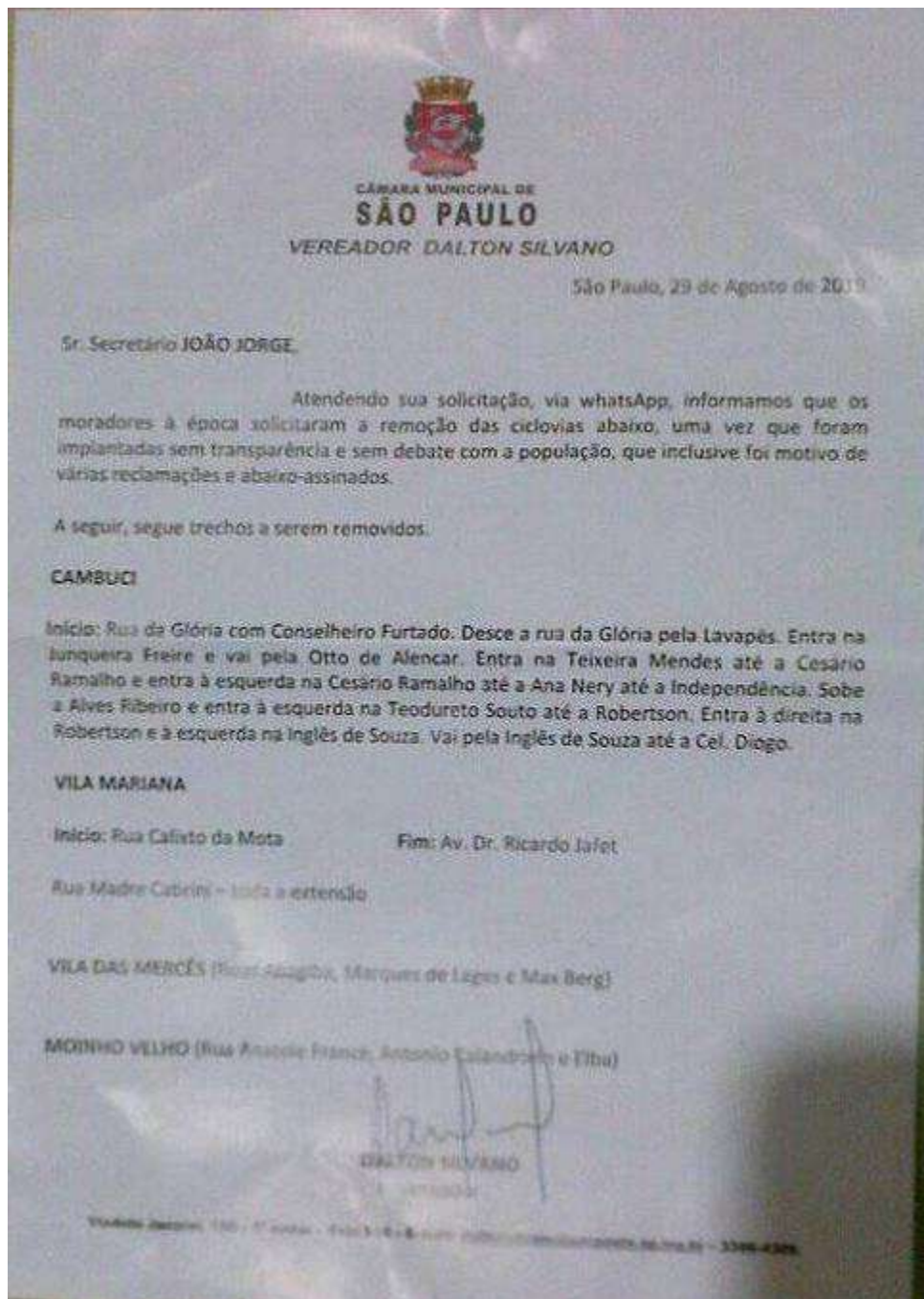
The screenshot shows the top of a web browser with a dark header bar containing links like 'UOL HOST', 'PAGBANK', 'PAGSEGURO', and 'CURSOS'. Below this is the 'FOLHA DE S. PAULO' logo with three stars. Navigation links include 'MENU', 'ASSINE', 'ENTRAR', and 'BUSCAR'. A secondary navigation bar lists categories: 'cotidiano', 'educação', 'ambiente', 'saúde', 'rio de janeiro', 'alalaô', 'feminicídio', 'mortes', 'LOTÉRIAS', 'AEROPORTOS', and 'PRAIAS'. The main headline is 'Vereadores atendem gestão Covas e fazem lista de ciclovias a serem retiradas'. A sub-headline reads: 'Consultados por WhatsApp, eles dizem querer afastar as ciclovias de ruas com comércio'. Below the headline are social media sharing icons for Facebook, WhatsApp, Twitter, and others. The byline identifies the authors as 'Fabrício Lobel' and 'Guilherme Seto'. The article text begins with 'SÃO PAULO Vereadores aliados à gestão Bruno Covas (PSDB) fizeram uma lista de ciclovias que sugerem ser retiradas de São Paulo.' and continues with details about the removal of bike lanes and the involvement of city council members.

Fonte: Folha de São Paulo.

Segundo a reportagem da Folha, o vereador João Jorge (PSDB), como secretário da Casa Civil da Prefeitura, havia pedido para vereadores da base aliada ao prefeito Bruno Covas uma lista de quais ciclovias e ciclofaixas deveriam ser removidas. O jornal ainda constata que “Na maioria dos casos, os trechos estão na base eleitoral dos vereadores que fizeram as reclamações”. Ao serem questionados,

todos os vereadores dizem apoiar a existência de ciclovias e argumentam que estão pedindo o remanejamento de algumas estruturas, que deveriam sair de vias mais movimentadas para não atrapalhar o comércio e que elas deveriam ser colocadas em vias menos movimentadas, sem comércio e sem transporte público.

Figura 71 - Resposta de Dalton Silvano (DEM) a João Jorge (PSDB)

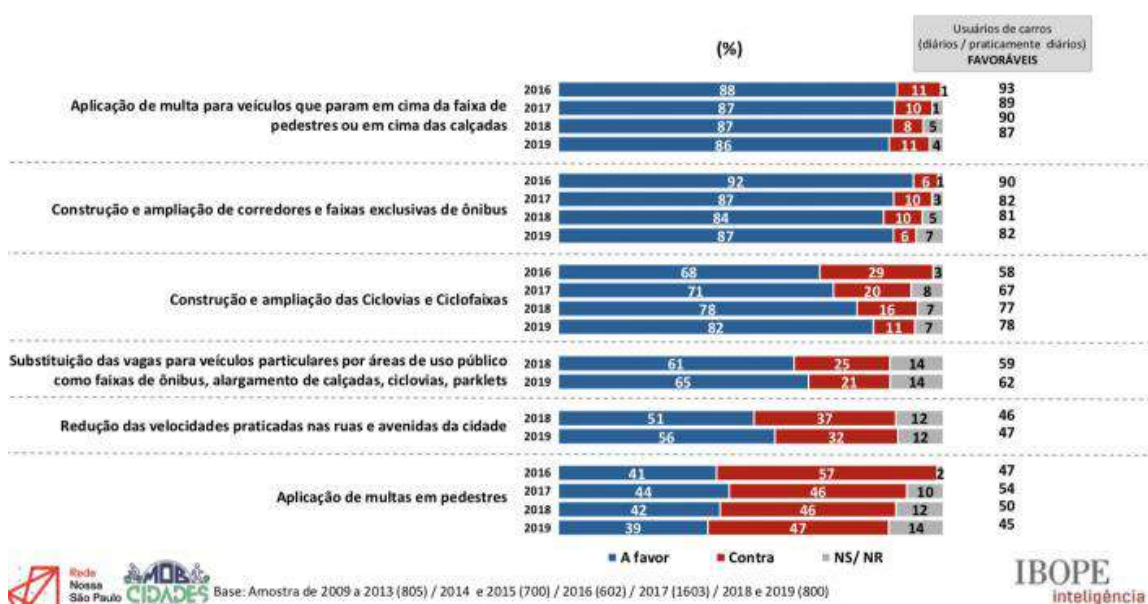


Fonte: Folha de São Paulo.

Outros vereadores tucanos também pedem a retirada de ciclofaixas em seus bairros. Fábio Riva, líder do PSDB na Câmara Municipal, sugere que ciclofaixas devem ficar em vias menos movimentadas: “Defendo que sejam remanejadas para ruas mais tranquilas, nas quais, inclusive, há menos risco para os ciclistas. É o melhor para todos”. Já Aurélio Nomura (PSDB) insiste na retirada de ciclofaixas na Vila Mariana e Saúde, que já tinha tentado remover durante a gestão de Fernando Haddad (PT 2012-2016). Edir Sales (PSD) e Camilo Cristóforo (PSB) alegam que as ciclofaixas estão prejudicando o comércio. Entretanto, alguns vereadores progressistas buscam manter o diálogo, como Police Neto (PSD), que defende o Plano Ciclovitário: “O prefeito está fazendo um grande investimento para dotar a cidade de vias que salvam vidas e uma minoria de vereadores joga contra a cidade” (FOLHA DE SÃO PAULO, 2019). Nas palavras de José Police Neto; “Quem pede a retirada do sistema ciclovitário tem desprezo à vida” (FOLHA DE SÃO PAULO, 2019)

Ainda em setembro, o Ibope e o jornal Estado de São Paulo publicam uma pesquisa que mostra que 82% dos paulistanos desejam mais ciclovias e ciclofaixas. A reportagem também compara a pesquisa recém publicada às pesquisas realizadas nos anos anteriores, demonstrando que o apoio às políticas voltadas para bicicletas tem tido apoio crescente mesmo com o discurso anti ciclovias adotado pela gestão de João Doria e Bruno Covas.

Figura 72 - Pesquisa do Ibope mostra apoio crescente às políticas focadas em pedestres, ciclistas e transporte coletivo



Fonte: Ibope / Rede Nossa São Paulo.

Somente em uma reunião da CTB realizada no final de outubro a CET apresenta uma lista de ciclofaixas em requalificação ou que serão requalificadas, quando também é feita a promessa de que 39 quilômetros de novas ciclovias serão entregues ainda em 2019. Na mesma reunião ela apresenta as melhorias: o novo padrão de pintura e a instalação de mais tachões, que agora serão colocados a cada intervalo de 1 metro. Os membros da Câmara Temática se comprometem apresentar propostas de melhorias para as vias listadas e a fiscalizar as obras, produzindo uma série de vídeos, fotos e ofícios com sugestões de melhorias para as vias nas quais as ciclofaixas serão requalificadas. Apesar de todo o esforço dos membros da CTB e de outros ciclistas envolvidos, nenhuma das sugestões é incorporada nas requalificações. Os ciclistas passam a chamar as requalificações de reformas, pois não é feita nenhuma melhoria em relação à segurança dos ciclistas, são feitos apenas dois serviços: o recapeamento asfáltico e a aplicação do novo padrão de sinalização.

Durante as requalificações os ciclistas percebem que muitas ciclofaixas não são sinalizadas após a aplicação do novo asfalto e que as sinalizadas possuem trechos incompletos. A princípio a CET nega que haja ciclofaixas sem sinalização, mas quando os ciclistas apresentam fotos de trechos com asfalto pronto e sem sinalização, a Secretaria de Mobilidade e Transportes responsabiliza as empresas contratadas e o clima. No caso de ciclofaixas incompletas, a CET compartilha pontualmente partes dos projetos e a justificativa de alguns dos trechos removidos por e-mail. Entretanto a CET não se pronuncia sobre todos os trechos removidos e também não responde quando os ciclistas apresentam soluções que evitem as remoções das ciclofaixas para os trechos em questão.

No dia 13 de dezembro os membros da Câmara Temática de Bicicleta são convocados para uma reunião extraordinária na sede da CET com o secretário Edson Caram. Na reunião, Caram informa que fará o anúncio do novo plano ciclovitário em uma data próxima a ser definida de acordo com a agenda do prefeito Bruno Covas (PSDB 2018-2020).

2.4.10 O segundo anúncio do Plano Ciclovitário da gestão Bruno Covas

No dia 13 de dezembro de 2019 os secretários Edson Caram, de Mobilidade e Transportes, e Mauro Ricardo, de Governo Municipal, apresentam o Plano Ciclovitário 2019-2020. Caram informa que a gestão de Bruno Covas (PSDB 2018-2020) pretende reformar 310 quilômetros de ciclofaixas, 'remanejar' 12 quilômetros existentes e

implantar 173,35 quilômetros de novas estruturas até o final de 2020. No anúncio o secretário destaca que os 12 quilômetros “remanejados”, e não serão retirados, ou seja, transferidos de uma via para outra.

Na coletiva de imprensa o secretário utiliza dados para justificar o investimento realizado em infraestrutura cicloviária. Os dados usados trazem uma coletânea, tendo entre suas fontes a CET, o Instituto de Estudos Avançados da Universidade de São Paulo (IEA USP), membros da Câmara Temática de Bicicleta e entidades civis. A análise dos dados demonstra que a implantação de infraestrutura cicloviária reduziu o número de mortes de ciclistas em 61%, além de aumentar o número de usuários de bicicletas em 40%. Com dados contundentes, se torna visível o impacto positivo das estruturas cicloviárias, provando que é necessário implantar as ciclovias e ciclofaixas para incentivar o uso da bicicleta.

Conforme a quilometragem é apresentada por Caram, ciclistas comemoram o compromisso da Prefeitura para a implantação de novas estruturas, mas questionam o remanejamento, que nunca foi mencionado anteriormente. Caso o plano anunciado por Edson Caram seja executado, a malha cicloviária da cidade passará de 503 quilômetros (sendo 473,7 quilômetros de ciclovias e ciclofaixas mais 30,3 quilômetros de ciclorrotas) para 676 quilômetros (647,1 quilômetros de ciclovias e ciclofaixas mais 30,3 quilômetros de ciclorrotas). Caram ainda afirma que 73% dessas estruturas estarão interligadas ao transporte coletivo.

O secretário de Governo Municipal Mauro Ricardo Costa afirma: “O objetivo do prefeito Bruno Covas é transformar a cidade de São Paulo na capital brasileira do cicloviário. E isso de fato ocorrerá” (PREFEITURA DE SÃO PAULO, 2019).

No final da apresentação o secretário de Mobilidade e Transportes Edson Caram afirma que o plano foi construído com ampla participação da população. Ele cita as oficinas participativas (workshops) organizadas pela CET e pela Câmara Temática de Bicicleta e a realização de 10 audiências públicas, seguindo a Lei 16.885/2018, que criou o Sistema Cicloviário do Município de São Paulo. Caram ainda confirma que “As ações devem ser finalizadas até 31 de dezembro de 2020. Mas vamos trabalhar no sentido de acelerar os processos” (PREFEITURA DE SÃO PAULO, 2019).

O anúncio do Plano Cicloviário 2019-2020 deixa os ciclistas mais esperançosos, mas a maioria não acredita que as promessas feitas pelo secretário Edson Caram e pelo prefeito Bruno Covas.

3 A COMUNICAÇÃO DA BICICLETA NA CIDADE DE SÃO PAULO

O conceito de comunicação pública é amplo, mas seguindo a definição de Jaqueline Quincozes da Silva Kegler em “Comunicação Pública e Complexidade: uma perspectiva das Relações Públicas como sujeito comunicacional e estratégico no cenário da midiatização”, temos que

[...] A noção que seguimos e pretendemos é a comunicação pública feita com base no diálogo e com vistas ao interesse público. É a comunicação não linear e que se dá através da relação entre sujeitos, mas sem almejar a superação ou a predominância de um sujeito sobre o outro. (KEGLER, 2008 p.61).

Dessa forma é possível interpretar todas interações feitas pela Prefeitura, Secretaria Municipal de Mobilidade e Transportes e Companhia de Engenharia de Tráfego como parte da comunicação pública. Ao decidir não comunicar a implantação de ciclorrotas, pode-se dizer que a gestão Kassab falha por não informar os cidadãos paulistanos sobre o projeto e, de forma mais ampla, deixa de se posicionar sobre sua política para bicicletas.

A existência de diferentes planos cicloviários não efetivados ao longo de décadas cria um sentimento de descrédito dos ciclistas em relação ao poder público. Isso torna os espaços de debate institucionais fracos, favorecendo o surgimento de movimentos paralelos, como a Massa Crítica ou o grupo de WhatsApp dos vereadores. Tais iniciativas contribuem ainda mais para a deslegitimação do espaço de debates democrático.

Além disso, com a análise histórica observa-se que a comunicação de políticas de mobilidade e transportes na cidade de São Paulo, percebe-se que o cenário é complexo e muitas vezes desconectado, em especial quando falamos do modal bicicleta. Tal complexidade já era prevista por Mariângela Haswani em seu artigo “Comunicação Governamental: em busca de um alicerce teórico para a realidade brasileira”, publicado na revista *Organicom* de junho de 2006:

Falar de comunicação pública estatal no Brasil de hoje quer dizer enfrentar a dinâmica de um processo social amplo, que envolve diversos atores e contextos, se a abordagem for a da relação entre o Estado e os cidadãos, relação que se apresenta

como confronto, na perspectiva de reconstruir, seja o sentido do Estado, seja o de cidadania. E esta é uma perspectiva difícil de se conseguir nesse cenário dominado por uma profunda crise de legitimidade das instituições, agora mais marcada pelo vendaval de denúncias que parece não acabar nunca. (HASWANI, 2006, p. 27).

Haswani ainda observa que a crise de legitimidade das instituições governamentais gera oportunidades para os cidadãos protagonizarem mudanças sociais que obrigam as instituições a se renovarem. Um exemplo possível são as Jornadas de Junho, que demonstram que a população deseja participar das decisões tomadas pelo Poder Executivo e culmina na criação do Conselho Municipal de Transporte e Trânsito. O CMTT, por sua vez, permite que os cidadãos se manifestem dentro do ambiente institucional atrelado ao governo municipal. Segundo a autora, com mudanças sociais sendo realizadas, se torna necessário que as instituições adotem valores como participação, eficiência e eficácia, para que possam alterar o seu relacionamento com os cidadãos.

Para Torquato (2002, p.83), a imagem que a população possui da administração pública contribui para deslegitimar as organizações públicas, conforme descrito em “Tratado de comunicação organizacional e política”

[...] na administração pública, a mentalidade é muito arcaica. Parcela significativa dos funcionários públicos do Brasil pensa de maneira ortodoxa, considera suas repartições um baú velho, e seu trabalho, uma obrigação. Estão ali, mas adormecem mental e psicologicamente no serviço, como se fossem extensões das máquinas. Não se entusiasma e não usa a criatividade. A comunicação, portanto, padece dessa mazela, a doença da acomodação, a paralisação da malha pública. As instituições públicas são máquinas burocráticas, frequentemente inertes, paquidérmicas, sofrendo a comunicação com os efeitos das estruturas obsoletas. O desafio da comunicação na instituição pública é aproximar seus serviços da sociedade. Ocorre que a comunicação sozinha não faz milagres. Se o serviço público é ruim, a comunicação não vai consertar a imagem da administração.

Durante a pesquisa realizada nesse trabalho, percebemos que não há uma linearidade na comunicação institucional da Prefeitura de São Paulo em relação ao tema estudado. Com exceção às entrevistas de pessoas em destaque como os prefeitos e secretários, quase não há a divulgação de materiais de origem governamental, exceto por iniciativas pontuais. Diante do cenário histórico, político e econômico, tais iniciativas caem em esquecimento.

Mesmo as falas dos atores governamentais são muito pessoalizadas e, por isso, intrinsecamente ligada ao seu emissor. Dessa forma, as falas tornam-se “a fala do prefeito”, que deixa de representar a Prefeitura como autoridade detentora das políticas públicas. Essa pessoalização contribui para o enfraquecimento de políticas públicas de longo prazo, pois a maioria das ações tomadas pelas autoridades (sejam os representantes eleitos ou as organizações governamentais) é considerada uma atitude “daquela gestão”, um posicionamento do representante que ocupa o cargo público durante a sua fala. Dessa forma, a comunicação pública governamental deixa de ser praticada pelo governo, mas transforma-se na comunicação “desse governo”. Aos poucos as comunicações governamentais perdem seu caráter de prestação de contas, de engajamento da população nas políticas públicas adotadas e de reconhecimento das ações atribuídas ao Estado.

Além de prejudicar os objetivos da comunicação pública governamental, a pessoalização também prejudica o entendimento do bem público. O bem público deixa de ser visto e tratado como o bem coletivo, passando a ser considerado “algo sem dono”, que o poder público é o único responsável, quando tanto as autoridades quanto a população deveriam zelar por esse bem. Isso influencia diretamente na relação das pessoas com o espaço ao seu redor, como aconteceu nos debates sobre o uso de vias para a implantação de faixas de ônibus e faixas de bicicletas. O bem público, a rua, era tido como “sem dono”, porém utilizado por um pequeno grupo de pessoas. Ao alterar o bem público, a Prefeitura altera a dinâmica social dos locais e incomoda cidadãos que utilizavam o bem público como se fosse particular. Esse incômodo força as pessoas a olharem para a rua como algo coletivo, porém muitas se prendem ao status quo anterior devido ao uso que faziam do espaço.

Se os prefeitos tivessem optado por comunicar os objetivos das políticas para bicicletas durante as implantações de ciclovias e ciclofaixas, talvez os conflitos pudessem ter sido menores. Entretanto, como citado anteriormente, foi feita uma decisão estratégica e consciente de não se comunicar essas políticas. Não cabe a

nós julgar a decisão, porém do ponto de vista acadêmico e considerando os valores democráticos, nossa consciência como comunicadores nos aconselha a defender a transparência.

A gestão de Gilberto Kassab (PFL/DEM/PSD 2006-2012) optou por não fazer comunicação das ciclorrotas, o que condenou o projeto ao esquecimento, tanto que até hoje as ciclorrotas são desconhecidas pela maioria dos ciclistas. Já a ciclofaixa de lazer praticamente não foi comunicada pela Prefeitura, que fez apenas o uso de faixas nas vias como determinado por lei, deixando a comunicação quase que inteiramente sob responsabilidade das empresas patrocinadoras. Segundo nossa pesquisa, não há indícios de que tenha sido feita uma comunicação sobre o uso da bicicleta, seja para lazer ou transporte, por parte de órgãos públicos. Os poucos registros encontrados são falas pontuais de Kassab sobre o planejamento de ciclovias, trajetos da ciclofaixa de lazer ou sobre a Ciclovía Rio Pinheiros, de gestão estadual.

Já na gestão de Fernando Haddad (PT 2012-2016) optou por uma estratégia parecida, instalando as faixas obrigatórias por lei e comunicando a implantação de infraestruturas cicloviárias somente após o término das obras. Essa escolha foi tomada conscientemente, visando diminuir o ruído e os conflitos que poderiam surgir. Todavia, a decisão se mostrou equivocada e gerou muitas críticas pois parte da população se sentiu prejudicada pela mudança. Tais pessoas se consideraram confrontadas pois não sabiam sobre o processo existente, por isso questionaram a legitimidade do processo e da política pública de bicicletas. Do ponto de vista da comunicação pública, a Prefeitura buscou resgatar o tempo perdido e criou alguns vídeos educativos focando no respeito entre ciclistas e motoristas, porém eles não foram veiculados em larga escala. Além disso, houve somente a produção de um vídeo institucional produzido pela Secretaria de Comunicação para empresas e governos estrangeiros. A maior parte da comunicação das políticas públicas de bicicleta durante a gestão de Fernando Haddad se concentrou em falas do prefeito e do secretário Jilmar Tatto em coletivas de imprensa, entrevistas e outros eventos.

Figura 73 - Haddad vai ao trabalho de bicicleta durante a sua gestão



Fonte: Vá de Bike.

Figura 74 - Release da CET sobre a implantação de ciclovias

CET SÃO PAULO

PESQUI

INÍCIO · FACEBOOK CET · TWITTER CET · INSTAGRAM CET · YOUTUBE CET

Compartilhar

novembro 16, 2016

IMPLANTADAS MAIS 3,9 KM DE CICLOVIAS NAS REGIÕES LESTE E SUL DA CIDADE.

—

Foram implantadas 3,9 km de ciclovias na **Avenida São Miguel** e ruas **Bresser** e **Taquari**, na Zona Leste, e na **Rua Aída**, na Zona Sul.

A partir da ativação destes novos trechos de ciclovia, a cidade passa a contar com 481,6 km de vias destinadas aos ciclistas. Deste total, 383,3 km foram inauguradas desde junho de 2014. Antes, São Paulo possuía 68 km de ciclovias e 30,3 km de ciclorrotas.

Novos trajetos

Marcadores

bicicleta

bike

cet

cetsp

ciclista

ciclistas

ciclovia

cicloviaSP

mobilidade

pedal

segurança

Fonte: Companhia de Engenharia de Tráfego.

João Doria (PSDB 2017-2018), por sua vez, opta por um discurso contrário ao existente até então. Enquanto todos os prefeitos desde 1985 haviam optado por se

pronunciar a favor da bicicleta e feito promessas a respeito do tema, Doria se coloca contrário a todas políticas sobre ciclismo, exceto em alguns eventos durante sua campanha.

Figura 75 - Doria em evento com ciclistas durante a campanha a prefeito



Fonte: Vá de Bike.

Figura 76 - Doria, Jorge Damião, Covas e Sergio Avelleda na Avenida Paulista



Fonte: Secretaria Especial de Comunicação – SECOM (Prefeitura de São Paulo).

Seu sucessor, Bruno Covas (PSDB 2018-2020) segue o discurso de João Doria. Após manifestações de ciclistas e críticas da imprensa, Covas altera seu discurso, deixando-o mais suave. Apesar da mudança de discurso e do desenvolvimento do Plano Cicloviário em 2019, nenhuma mudança significativa acontece até o final do ano. Somente no primeiro quadrimestre de 2020 a primeira ciclofaixa é sinalizada na Avenida Ricardo Jafet. A primeira obra interrompida por João Doria é retomada por seu vice, que se compromete a fazer 174 quilômetros de ciclovias e ciclofaixas

Figura 77 - R7 destaca falta de transparência da Prefeitura na gestão Covas



Fonte: R7.

Vale ressaltar que, em todas gestões, houve um hiato entre os desejos da população e as realizações do poder público. Quando falamos de ciclismo urbano, fica ainda mais clara a disparidade entre os prefeitos de São Paulo na priorização do tema.

Dessa forma, torna-se visível a influência de Fernando Haddad na promoção da bicicleta como meio de transporte.

Além disso, nota-se que a Prefeitura não possui uma linearidade em seu posicionamento. Constata-se que a comunicação emitida pelos órgãos públicos é feita a partir do posicionamento do chefe do Executivo. Certamente é difícil diferenciar o candidato político da pessoa detentora de cargo público eleito, mas é necessário frisar que existem limites. Esses devem ser conhecidos e claros para que orientem o governo e suas organizações independente do discurso adotado pelo candidato eleito. Dessa forma, protegem-se as políticas públicas e evitam-se alterações radicais em períodos de tempo mais curtos, como uma ou duas gestões administrativas. Tais políticas públicas devem ser criadas e transmitidas de forma clara e com a participação da sociedade em geral, para que sejam consideradas legítimas e sejam defendidas por todos atores, sejam do governo, empresas, do terceiro setor ou da sociedade civil.

Da mesma forma, a comunicação pública deve ser de acordo com as ações da Prefeitura como ente público. Ela deve ser transparente pois a falta de transparência potencializa a propagação de boatos, notícias falsas, críticas e a polarização do diálogo. Todas formas de comunicação da Prefeitura, seja por meio de veículos próprios, imprensa ou falas de líderes deve buscar o diálogo, respeitando a democracia e a cidadania. Portanto, interações com membros do poder público não podem e nem devem ser partidárias, salvo em casos de Eleições.

Consideramos, por fim, que é necessário insistir na separação entre promessas de campanha e políticas públicas. Tal divisão evitaria o uso de discursos que responsabilizam governantes anteriores ou discursos radicais que coloquem dois grupos em oposição, como foi feito entre comerciantes e ciclistas. Essa diferenciação entre comunicação feita pelo governante e a comunicação feita pelo governo reforçaria os planos de longo prazo, evitando mudanças constantes nas políticas governamentais. Isso provavelmente traria economia e eficiência para as organizações governamentais, que poderiam aplicar a verba em suas atividades e no desenvolvimento da sociedade.

4 A HISTÓRIA SEGUNDO OS ENVOLVIDOS

Para conhecer a história dos envolvidos criamos um pequeno roteiro para conhecer a relação dos entrevistados com a bicicleta. O roteiro era composto pelas seguintes perguntas:

- a) Nome, formação e idade;
- b) Como começou a sua relação com a bicicleta?
- c) Como você se envolveu com mobilidade urbana?
- d) O que você achou do processo de implantação de ciclovias na gestão Haddad?
- e) O que você espera do Plano Cicloviário apresentado pelo prefeito Bruno Covas em dezembro de 2019?

Como foi apresentado, analisar a história da bicicleta como política pública baseado nos aspectos tangíveis como a implantação de infraestrutura cicloviária não é simples. Talvez a narrativa histórica seja clara por ser mais objetiva, porém é necessário compreender o aspecto humano do assunto: como as pessoas que participaram do processo o avaliavam na época? Como elas avaliam o processo passado algum tempo? Quais os aprendizados podem ser absorvidos para que a política pública continue evoluindo? Para tentar responder essas perguntas, nos voltamos a alguns dos envolvidos no processo e buscamos narrativas pessoais. Foram realizadas seis entrevistas, com as quais recriamos a história da bicicleta na cidade de São Paulo a partir de falas desses personagens.

Começamos com Suzana Nogueira, supervisora de projetos cicloviários na CET durante a gestão de Fernando Haddad (PT 2012-2016). Suzana conta que "São Paulo tem 2 planos cicloviários, um em 1982, organizado pela Secretaria de Verde e Meio Ambiente, [...] tinha grandes projetos de avenidas, o plano gerou 111 quilômetros de rede para o plano cicloviário, um estudo que não virou projeto, era um plano conceitual. O circuito do [Parque] Villa-Lobos surge desse plano, resgatado pela Operação Urbana Consorciada Faria Lima. Em 1993 ou 1994 foi desenvolvido pela CET o segundo plano cicloviário, [...] houve uma negociação entre secretarias que o CET desenvolveria os projetos para avaliar as vias novas. A Pedrosa [de Moraes, em Alto de Pinheiros], a [Avenida] Sumaré e a Inajar [de Souza, a Vila Nova Cachoeirinha/Brasilândia] surgem nesse contexto, na bicicleta como lazer, no conceito de parques lineares. A sinalização era específica, o conceito era ligar os parques". Suzana prossegue, explicando que "O plano de 2009 não era um plano, era um projeto que fazia um recorte histórico de leis, compensações ambientais e planejadas para

acontecer. Era uma síntese de possibilidades para o que podia acontecer para a cidade. [...] Na Prefeitura continuamos o projeto, tentando acompanhar as intervenções na cidade. Em 2006 o Kassab oficializou esse grupo e chamou de Pró-Ciclista. Virou um grupo intersecretarial podendo haver a participação de pessoas externas, mas era um grupo intersecretarial que envolvia todas secretarias que tinham obras, compensação ambiental, etc. Em 2009 sai da SVMA e vai para a CET em 2010. Foi feito as ciclofaixas de lazer, tinha uma vontade, mas as reuniões pararam. O Grupo parou de existir, as pessoas continuaram nos seus órgãos, cada um tocando as suas coisas”.

Na mesma época, Roberson Miguel, morador da Zona Norte, começava a experimentar a bicicleta como transporte para o trabalho. Ele conta: “Comecei a pedalar no bairro e num dia eu fui até a Ponte da Freguesia e vi os caras atravessando de bicicleta. [...] Depois de uns domingos tentando atravessar a ponte, um dia eu consegui ir até a loja no mesmo tempo que eu levava de carro, então pensei que tinha algo de errado. Depois conversei com minha esposa e comecei a ir de bicicleta de quinta, no rodízio do meu carro, eu saía de casa às 7h e chegava às 8h na loja e minha esposa (que trabalhava comigo) ia mais tarde, às 10h”. Ao mesmo tempo que criava o hábito de ir para o trabalho de bicicleta, Roberson começava a se aventurar pela cidade: “Um dia eu fui para a Paulista, encontrei um pessoal e fomos até o Templo Zulai. Naquele dia chegamos no templo e minha família ligou desesperada dizendo que [alguém] tinha atropelado um ciclista na Paulista. Voltamos do passeio e encontrei outros ciclistas, sem saber eu fui parar naquela manifestação na porta do Haddad, que tinha acabado de ser eleito. Sem saber, eu me emocionei, fui na frente da manifestação e me incluíram numa lista de e-mails de ciclistas. Eu fui escolhido por ser o negão da bike que representava a periferia, não sabia quem eram as pessoas do ativismo, não conhecia ninguém. [...] Na primeira reunião eu fiquei ouvindo todo mundo e entender o que tinha acontecido. Na segunda reunião eu meio que fui forçado a criar um coletivo porque as pessoas questionaram quem eu era, já que tinha gente da Zona Norte. Marquei uma reunião na Zona Norte para chamar as pessoas e conversar, no CCJ (Centro Cultural da Juventude), e apareceram umas poucas pessoas, seis ou sete, e discutimos as demandas da ZN”. Roberson, que era apenas um cidadão que usava a bicicleta para ir para sua loja, tinha entrado no cicloativismo. Ao contrário de Suzana, uma arquiteta que havia trabalhado com mobilidade no setor público, Roberson era um cidadão que passou a se interessar pelo assunto.

Suzana e Roberson se conhecem em meados de 2014, quando ele organizava o coletivo CicloZN, para representar os ciclistas da Zona Norte. Ele conta: “A gente começa a falar com o Haddad e tem um contato com o Chico Macena, que foi eleito vereador com o Haddad e depois virou secretário de Subprefeituras e depois vai para Transportes. O Chico Macena me apresentou algumas pessoas que depois vieram para a gestão do [Jilmar] Tatto na CET”. Na mesma época, Suzana é convidada a voltar para a Secretaria de Transportes, então liderada por Jilmar Tatto. Nas palavras dela: “Quando fui chamada para trabalhar na gestão Haddad e falaram que surgiram 400 quilômetros e tal eu não entendia. Mas pegaram o estudo do Banco Mundial [feito na gestão de Gilberto Kassab] e resolveram implantar, surgiu o experimento do Jardim Helena, um conceito ruim, porque ligava parques e redes de bairros. Fizemos um planejamento interno para levantar tudo que havia sido mapeado. A gente colocou num mapa todas intervenções planejadas com Metrô, SPTrans, etc e todo grupo Pró-Ciclista e marcou linhas de desejo e priorizou”. Suzana lembra que, no início, “o processo foi estressante pra caramba, mas no início foi certo, porque era um projeto piloto”. A atuação de grupos de ciclistas como o CicloZN ajudaria a orientar as implantações que viriam a seguir. Roberson conta que no início houve uma negociação entre os movimentos de ciclistas e o poder público: “O Haddad apresentou um plano para o Parque Edu Chaves e nós apoiamos, mas falamos que queríamos mais coisas. A gente topou todos os planos e virou o avaliador dos planos”.

Além de coletivos de ciclistas, entidades de terceiro setor passam a se interessar pelo tema. Rafael Calabria, geógrafo e membro do IDEC (Instituto Brasileiro de Defesa do Consumidor) lembra do período: “Não tinha a organização que tem hoje, foi meio corrido, a eleição foi em janeiro na Câmara. Já tinha alguns coletivos como o CicloZN e o Bike Zona Sul. Um conhecido nosso se elegeu pelo Butantã e a Ciclocidade tinha uma cadeira. Já em Junho de 2014 o Jilmar Tatto anuncia o plano cicloviário, o padrão que seria feito, um mapa de planejamento das conexões que eles queriam fazer. Rolou um debate, a reunião [do Conselho Municipal de Transportes e Trânsito] foi bem movimentada, não foi morna. O Tatto falou de modelos, rolou uma discussão de cores e foi decidido pintar inteiro de vermelho porque chamava mais a atenção dos motoristas no teste que ele fizeram na Duque de Caxias. Já vinha um pouco do rescaldo, já vinha um pouco do desgaste com a imprensa com as faixas de ônibus”. Aos poucos a sociedade civil se mobilizava, tomando parte nos debates e buscando compreender o plano apresentado pela Prefeitura.

Na mesma época, Sasha Hart, geólogo, entra para o Grupo de Trabalho de Ciclovias. Ele entrou para o CADES em 2015 como parte do Grupo que discutia a revitalização do Largo da Batata: “Foi nessa reunião [da Operação Urbana Faria Lima] que percebi que tinha uma abertura legal para migrar [...] para o GT Ciclovia”. Sasha conhece Suzana nas reuniões sobre a Operação Urbana Faria Lima, ela como representante da CET e ele como membro do CAES. Ele conta que, após algumas trocas nas reuniões, Suzana o convida “para falar na Câmara Temática de Bicicleta sobre o que conseguimos pela Operação Urbana. [...] Em 2016 a Suzana via CET, as subprefeituras e a CTB fizeram com que muitas obras tivessem como contrapartida a implementação de ciclovias”. Sasha explica que parte das ciclovias implantadas na Zona Oeste foi feita através da Operação Urbana Faria Lima: “A Licença Ambiental Preliminar disse que precisa [precisava] ser feita uma ciclovia entre o CEAGESP e o Parque do Ibirapuera. Conectar a ciclovia da Praça Panamericana com a USP, prevê a transposição cicloviária pela Ponte Cidade Universitária. Percebemos [sociedade civil] que havia várias possíveis transposições, por isso solicitamos que fossem feitas ciclopasseiras nas pontes do Jaguaré e Eusébio Matoso em dezembro de 2016 e o Grupo Gestor aceitou”.

Durante a implantação da infraestrutura cicloviária, a polêmica cresce. Calabria lembra que as primeiras ciclofaixas foram muito questionadas: “[...] teve muito reclamação de comerciantes por causa das vagas de estacionamento”. Ele compara a polêmica da implantação das faixas de ônibus com a da implantação das ciclofaixas: “Não tinha como reclamar muito de corredores de ônibus porque os dados mostravam que as pessoas economizavam tempo e que os ônibus transportam muita gente. [...] Respostas às faixas de ônibus foram menos impactantes e mais técnicas, tinha menos gente no debate. Nas ciclofaixas, teve mais debate, mais gente envolvida, mais polêmica, mais repercussão”. O vereador José Police Neto detalha: “Teve um mau humor da opinião pública, uma partidarização muito forte por causa da cor, isso ganhou mais força por causa do preço, como o contrato era um pouco mais caro citavam que todas ciclofaixas eram caras, era um momento de que ‘todo petista é corrupto’. Os ciclistas foram marginalizados, eram chamados de petistas, mandados de volta para a ciclofaixa”.

Suzana lembra que, no meio da polarização e tantos conflitos, foi necessário dialogar melhor com os ciclistas: “Nossa comunicação foi feita por ciclistas, cicloativistas. Teve um cuidado, mas um tom positivo. A mídia de bicicleta pautou

muito, então foi muito positivo. Se não fossem eles não teria saído, teria sido bem mais difícil”. Sasha complementa: “É aí que o Haddad percebe que uma das soluções para isso é criar aberturas para dialogar. O CADES ganha mais força, o CMTT é criado, a CTB é criada. Foi um processo de aprendizado, aí que surgem muitas entidades no processo. Aparecem muitas pessoas e entidades para participar, algumas ligadas a partidos políticos. São definidos pilares dos processos, como democracia, reuniões abertas”. Suzana também confirma que foi difícil explicar para as pessoas sobre o projeto cicloviário: “Teve um outro problema [...] conversar com a área interna, foi entender como as outras secretarias estavam entendendo nosso trabalho, porque era difícil. Fizemos um workshop lindo com o Instituto de Políticas de Transporte e Desenvolvimento (ITDP) para as pessoas saberem como se relacionar com o cidadão. A gente trabalhava com as pessoas de obras, engenharia, subprefeitos, atendimento”.

Hoje, após uma reflexão em relação à implantação de infraestruturas cicloviárias, os entrevistados reconhecem que houve falhas, mas acreditam que a gestão de políticas públicas sobre bicicletas evoluiu. Calabria reconhece: “A gente não se precaveu sobre a discussão que viria sobre bicicletas igual ao que tinha acontecido com os ônibus. Teve muita crítica de imprensa, de vereadores, de várias pessoas, de partidos aliados e de oposição ao Haddad. A velocidade que o Haddad fez as obras impactam o conformismo, no comodismo das pessoas, você mexe na estrutura da cidade. O Serra fez a ciclovia da Marginal para um punhado de pessoas e foi criticado. Rolou esse impacto, essa confrontação, rolou crítica com o [aspecto] pessoal”. Police Neto concorda: “Ele [Fernando Haddad] provou que as faixas de ônibus fizeram bem para a cidade, mas ele não conseguiu provar que as ciclofaixas faziam bem para a cidade. Ele tinha que explicar o valor, o conceito, [mas] ele perdeu muito tempo. Até porque você põe a infraestrutura de segurança para as pessoas rodarem ali, era uma forma de trazer mais ciclistas para a rua, a presença da ciclofaixa mostra para os motoristas que os ciclistas estão ali”.

Mesmo reconhecendo falhas no processo desenvolvido durante a gestão de Fernando Haddad, Rafael Calabria ressalta que falta vontade política dos prefeitos para realizar as mudanças necessárias para a cidade. Segundo o geógrafo: “Lei, planejamento tem muito, falta um gestor, prefeito, governador, vereador, ir lá e querer fazer. Falta ele ir e transferir o recurso, fazer as coisas. Vontade política é uma grande questão, é o que impacta”. Ele também reconhece que o impacto causado por Haddad

foi positivo para a evolução do assunto: “A promoção do debate, até explosiva como o Haddad fez, foi boa para o médio prazo, porque permitiu trazer o debate para as pessoas. Isso abriu muitos canais com a CET, SMDU e outras organizações públicas. Hoje, como já temos um caminho mais construído, temos um diálogo melhor”. Entretanto, mesmo o debate tendo amadurecido, há momentos de retrocesso. Anderson Augusto, publicitário, cita o posicionamento de João Doria (PSDB 2017-2018): “Obviamente foi uma questão partidária porque o Doria odeia o PT, o Lula, o Haddad, então ele obviamente não ia manter nem melhorar nada que foi feito pelo Haddad”.

Suzana conta sobre a transição entre as gestões de Fernando Haddad, João Doria e Bruno Covas: “Eu saí já era o Bruno Covas, eu saí em junho e o Avelleda ficou até março do outro ano. Eu pedi demissão e ia sair, mas o Avelleda pediu para eu ficar. Num órgão público se você não negociar e não tiver apoio, você não faz nada. Quando Avelleda entrou eu falei pra ele que queria sair, mas ele pediu para eu ficar. Foi negociado, o Avelleda disse que ia fazer, ele queria fazer mas não tinha força política”. Sasha reconhece que o tema evoluiu significativamente nas gestões de João Doria e Bruno Covas graças ao ex-secretário Sergio Avelleda e à diretora da CET Elisabete França: “As audiências públicas e os workshops [realizados na gestão de Bruno Covas)], na teoria, foi melhor resolvido porque foi à portas abertas. Nesse sentido, tem um mérito, mesmo que só teórico”. O geólogo ainda defende que, mesmo sem a implantação, o assunto evoluiu: “Foi um processo construído onde a Câmara Temática de Bicicleta, o Avelleda e a Elisabete tem mérito. [Talvez] esse plano seja um marco para a cidade de SP em termos de uma construção bem fundamentada de continuação de uma política pública. Porque o plano cicloviário se fala em conectar algo que foi feito em gestões passadas. Por isso vejo como algo muito positivo já que é uma vitória para despartidarizar o tema”. Anderson, que participou de workshops e audiências públicas, contrapõe: “O plano apresentado pelo Caram [secretário Edson Caram, da sucessor de Avelleda] não segue a maioria do que foi discutido com os ciclistas e com a população nos workshops e nas audiências públicas, mas segue coisas que os vereadores querem”.

Por fim, Suzana opina que o Plano Cicloviário 2019-2020 “só sai [do papel] se ele [Edson Caram] mudar as pessoas que estão lá. Eu acho que é capaz que possa não sair tudo, o fato de sair já é terminar uma gestão bem. Se você termina uma gestão com um programa de manutenção e algumas ciclovias novas, mesmo que não

saia os 173 quilômetros, é bom. Mas de certa forma as brigas de poder dos grupos que estão no Legislativo e Executivo. Os grupos por trás estão apoiando, aceitaram fazer. Simbolicamente é muito forte, justamente com a Ricardo Jafet, que foi a primeira [a ser] parada. Eles podem não implantar os 173 quilômetros, mas eles implantarem os 2 quilômetros da Ricardo Jafet eles estão admitindo que estavam errados”.

5 CONSIDERAÇÕES FINAIS

Após realizar a pesquisa e a análise histórica das políticas públicas sobre bicicleta desde meados de 1980 até o primeiro quadrimestre de 2020¹, pode-se dizer que o assunto evoluiu de forma significativa. O tema foi discutido durante muitos anos em grupos específicos e sem que o debate fosse amplamente divulgado. Tal decisão pode ter atrasado o desenvolvimento da infraestrutura cicloviária, que só surgiria décadas depois.

As décadas de 1980 e 1990 são usadas apenas para planejamento, com o mínimo de intervenções reais. É somente a partir do ano de 2006 que percebe-se uma mudança de pensamento em relação ao uso da bicicleta na cidade de São Paulo. Durante a gestão de Gilberto Kassab (PFL/DEM/PSD 2006-2012) a bicicleta é incluída nas políticas de transporte, mesmo que de forma pequena, como uma coadjuvante. Somente após as Jornadas de Junho de 2013 é que a bicicleta passa a ser considerada parte da pauta de transportes e mobilidade. Quando Fernando Haddad (PT 2012-2016) inicia a criação da maioria das infraestruturas cicloviárias existentes ele permite que a bicicleta seja visualizada nas ruas, tornando-se parte do cenário urbano. Dessa forma, ele permite que a discussão sobre a pauta se amplie e seja apropriada por inúmeros personagens, muitos dos quais não haviam participado das discussões das décadas anteriores.

Infelizmente, por conta do desconhecimento sobre debates já realizados, muitas pessoas adotam pensamentos simplistas e até mesmo preconceituosos. Com o clima de polarização política crescente e seu ápice em 2018, o debate sobre uma política pública relacionada aos transportes ganha proporções enormes, que são ainda mais ampliadas com a tecnologia e os diferentes meios de comunicação atuais. Se pelo aspecto positivo mais pessoas podem participar dos debates e a informação é encontrada facilmente, pelo aspecto negativo há muitas pessoas que não estão realmente interessadas no debate, mas querem apenas expressar seu descontentamento ou opiniões sem fundamentação técnica.

Entretanto é necessário deixarmos de lado preferências político-partidárias, opiniões pessoais e o senso comum. O debate sobre políticas públicas deve ser realizado com base em dados e técnica, sem deixar de considerar o lado humano das questões em pauta.

No caso da implantação de infraestrutura cicloviária é possível perceber que o assunto evoluiu. Passados cerca de 8 anos depois da primeira implantação e cerca

de 6 anos após a ampliação massiva das estruturas, o assunto já se tornou conhecido por todos paulistanos, ainda que superficialmente. A análise de dados obtidos a partir das diferentes estruturas implantadas entre 2014 e 2016 permite afirmar que as estruturas cicloviárias protegem os ciclistas, assim como incentivam o uso da bicicleta como meio de transporte.

Estudos (CET, 2015; Ciclocidade e Observatório de Metrópoles, 2015) que demonstram a redução do número de mortes de ciclistas em 61% conforme a quantidade de estruturas cicloviárias aumenta são claros. Da mesma forma, o crescimento da quantidade de ciclistas em 40% e o desejo de 82% da população por mais ciclovias (IBOPE e Rede Nossa São Paulo, 2019) torna inegável a necessidade de uma política voltada para ciclistas. A legitimidade desses dados e a sobreposição dos critérios técnicos em relação às opiniões pessoais e preferências político-partidárias podem ser constatadas quando o prefeito atual, Bruno Covas, altera seu discurso. Ao assumir o cargo, ele se posicionava contra as estruturas e afirmava que iria removê-las. Após um período de dois anos, seu posicionamento já é mais equilibrado e ele não faz mais comparações simplistas. Os estudos possuem dados tão contundentes que o discurso muda completamente, saindo da remoção de ciclofaixas e indo para a implantação de melhorias e de novas ciclofaixas. Isso torna a pauta de mobilidade de bicicleta uma política pública, deixando de ser uma política de governo difundida pela gestão de Fernando Haddad.

Por fim, agora resta aos ciclistas e demais cidadãos a expectativa em torno do plano anunciado em dezembro de 2019. Mesmo que o Plano Cicloviário 2019-2020 seja ínfimo perto da gestão de Fernando Haddad, Bruno Covas tem a possibilidade de entrar para a história como um dos prefeitos que conquistou mais avanços para a mobilidade de bicicleta, assim como evoluiu ao mudar seu discurso. Todavia, ele enfrenta uma grande dificuldade, o surgimento da pandemia de COVID19, que estagnou muitos aspectos da sociedade.

REFERÊNCIAS

- ANTP. **Números mostram os benefícios econômicos das ciclovias ao comércio.** Porto Alegre, 22 out. 2014/ Disponível em: <http://www.antp.org.br/noticias/clippings/numeros-mostram-os-beneficios-economicos-das-ciclovias-ao-comercio.html>. Acesso em: 23 mar. 2020.
- BARATTO, Romullo. **São Paulo planeja implementar 170 km de ciclovias até 2020.** In.: ARCHDAILY Brasil. [S. l.], 12 maio 2019. Disponível em: <https://www.archdaily.com.br/br/916820/sao-paulo-planeja-implementar-170-km-de-ciclovias-ate-2020>. Acesso em: 24 maio 2020.
- BARIFOUSE, Rafael. **Os cicloatvistas venceram em São Paulo?** In.: BBC Brasil. São Paulo, 28 jun. 2015. Disponível em: https://www.bbc.com/portuguese/noticias/2015/06/150622_cicloativismo_sao_paulo_rb. Acesso em: 20 fev. 2020.
- BERNARDI, Lucian De Paula; TAMANAHA, Juliana Tiemi. **Crítérios para implantação de ciclovias em São Paulo visando a máxima substituição do automóvel.** São Paulo, 2019
- BERTOLINI, Enzo. **Comércio aumenta faturamento com atendimento a ciclistas.** In.: VÁ de Bike. São Paulo, 18 ago. 2016. Disponível em: <http://vadebike.org/2015/02/comercio-aumento-vendas-ciclistas-sao-paulo/>. Acesso em: 15 abr. 2020.
- BERTOLINI, Enzo. **Corregedoria-Geral do MPE/SP vai investigar conduta de promotora que pediu suspensão de ciclovias em São Paulo.** In.: VÁ de Bike. São Paulo, 7 abr. 2015. Disponível em: <http://vadebike.org/2015/04/corregedoria-geral-mp-investigara-conduta-promotora-camila-mansour-suspensao-ciclovias/>. Acesso em: 24 maio 2020.
- BICICLETADA CURITIBA. **O que é?** Curitiba, [2008]. Disponível em: <https://bicicletadacuritiba.wordpress.com/sobre-a-bicicletada/>. Acesso em: 18 fev. 2020.
- BOGOTÁ, Alcaldía Mayor. **“Ciclovía Bogotána.** Disponível em: <https://www.idrd.gov.co/ciclovia-bogotana> . Acesso em 16 de março de 2020.
- BRASIL. **Código de Trânsito Brasileiro: lei federal nº9.503**, de 23 de setembro de 1997.
- BRASIL, **Política Nacional de Mobilidade Urbana: lei federal nº12.587**, de 3 de janeiro de 2012.
- BURGARELLI, Rodrigo. **Ciclovía da Faria Lima chegará ao Villa-Lobos.** In.: O ESTADO de São Paulo. São Paulo, 11 out. 2012. Disponível em: <https://sao-paulo.estadao.com.br/noticias/geral,ciclovía-da-faria-lima-chegara-ao-villa-lobos-imp-943882>. Acesso em: 17 maio 2020.

CBN. **Bruno Covas defende reforma da previdência municipal de São Paulo para não aumentar impostos.** São Paulo, 10 abr. 2018. Disponível em: <http://cbn.globoradio.globo.com/media/audio/174097/bruno-covas-defende-reforma-da-previdencia-municip.htm>. Acesso em: 5 jun. 2020.

COMPANHIA DE ENGENHARIA DE TRÁFEGO (CET). **Infraestrutura cicloviária.** São Paulo, [2020]. Disponível em: <http://cetsp1.cetsp.com.br/mapabasico/map.aspx?map=infraciclo>. Acesso em: 15 jun. 2020.

COMPANHIA DE ENGENHARIA DE TRÁFEGO (CET). **Manual de Sinalização Urbana - Espaço Cicloviário.** São Paulo, 2014.

COMPANHIA DE ENGENHARIA DE TRÁFEGO (CET). **Relatório anual de acidentes de trânsito - 2018.** São Paulo: CET, 2019.

CORREA, Vanessa. 'Faria Lima vai ganhar ciclovia de 2 km'. <https://catracalivre.com.br/cidadania/faria-lima-vai-ganhar-ciclovias-de-2-km/>. Acesso em 14 de março de 2020.

CICLAVIA. **Open Streets Beyond Los Angeles.** Los Angeles, [2020]. Disponível em: https://www.ciclavia.org/open_streets_beyond_los_angeles. Acesso em: 24 abr. 2020.

CICLOCIDADE. **Contagens de ciclistas.** São Paulo, [2010-2019]. Disponível em: <https://www.ciclocidade.org.br/contagem>. Acesso em: 10 maio 2020.

CICLOCIDADE. **Pesquisa perfil de quem usa bicicleta na cidade de São Paulo - relatório completo.** São Paulo, 31 mar. 2016. Disponível em: <https://www.ciclocidade.org.br/noticias/809-pesquisa-perfil-de-quem-usa-bicicleta-na-cidade-de-sao-paulo-relatorio-completo>. Acesso em: 10 maio 2020.

CARTA CAPITAL. **Ciclovias da Avenida Paulista é um marco para o País.** *In.*: Carta Capital. Brasil, 28 jun. 2015. Disponível em: <https://www.cartacapital.com.br/sociedade/ciclovias-da-avenida-paulista-e-um-marco-para-o-pais-3155/>. Acesso em: 15 abr. 2020.

CATRACA LIVRE. **Ciclovias removidas aparecem repintadas pela população em São Paulo.** *In.*: Catraca Livre. [S. l.], 17 maio 2017. Disponível em: <https://catracalivre.com.br/cidadania/ciclovias-removidas-aparecem-repintadas-pela-populacao-em-sao-paulo/>. Acesso em: 21 maio 2020.

CICLOVIVO. **SP inaugura sua primeira ponte já planejada com ciclovia.** [S.l.], 5 maio 2016. Disponível em: <https://ciclovivo.com.br/arq-urb/mobilidade/sp-inaugura-primeira-ponte-ja-planejada-com-ciclovias/>. Acesso em: 17 mar. 2020.

DATAFOLHA. **80% aprovam ciclovias em São Paulo; sobe aprovação a Haddad.** São Paulo, 22 set. 2014. Disponível em:

<http://datafolha.folha.uol.com.br/opiniaopublica/2014/09/1520360-80-aprovam-ciclovias-em-sao-paulo-sobe-aprovacao-a-haddad.shtml>. Acesso em: 14 mar. 2020.

EU VOU DE BIKE. A importância da Ciclofaixa de Lazer de SP: ela vai muito além do lazer... São Paulo, 5 set. 2019. Disponível em: <http://www.euvoudebike.com/2019/09/a-importancia-da-ciclofaixa-de-lazer-de-sp-ela-vai-muito-alem-do-lazer/>. Acesso em: 19 jun. 2020.

EXAME. De saída, Haddad cria sua última ciclovias. Brasil, 29 dez. 2016. Disponível em: <https://exame.com/brasil/de-saida-haddad-cria-sua-ultima-ciclovias/>. Acesso em: 19 mar. 2020.

FERRAZ, Adriana. Haddad cumpre 66 de 123 metas e tem desempenho parecido com Kassab. *In.*: O ESTADO de São Paulo. São Paulo, 16 dez. 2016. Disponível em: <https://sao-paulo.estadao.com.br/noticias/geral,haddad-cumpre-66-de-123-metas-e-tem-desempenho-parecido-com-kassab,10000094925>. Acesso em: 24 mar. 2020.

FIGUEIREDO, Gustavo. Prefeitura de São Paulo ultrapassa meta de 400 km de ciclovias. *In.*: PEDAL.com.br. Brasil, 11 dez. 2016. Disponível em: https://www.pedal.com.br/prefeitura-de-sao-paulo-ultrapassa-meta-de-400-km-de-ciclovias_texto11545.html. Acesso em: 24 abr. 2020.

FOLHA DE SÃO PAULO. Aprovação de ciclovias ainda é alta, diz Haddad sobre pesquisa DataFolha. São Paulo, [2015]. Disponível em: <https://www1.folha.uol.com.br/cotidiano/2015/11/1702533-aprovacao-de-ciclovias-ainda-e-alta-diz-haddad-sobre-pesquisa-datafolha.shtml>. Acesso em: 14 mar. 2020.

FOLHA DE SÃO PAULO. Ciclistas fazem manifestação contra liminar que barra ciclovias em São Paulo. São Paulo, [2015]. Disponível em: <https://m.folha.uol.com.br/cotidiano/2015/03/1605523-ciclistas-fazem-manifestacao-contra-liminar-que-barra-ciclovias-em-sp.shtml>. Acesso em: 16 mar. 2020.

FOLHA DE SÃO PAULO. Ministério Público entra com ação para barrar ciclovias em São Paulo. São Paulo, [2015]. Disponível em: <https://m.folha.uol.com.br/cotidiano/2015/03/1604710-promotoria-entra-com-acao-para-barrar-ciclovias-em-sp.shtml>. Acesso em: 13 de mar. 2020.

FOLHA DE SÃO PAULO. Muita tinta e 2 anos depois, ciclovias passam a fazer parte da vida da cidade. São Paulo, [2016]. Disponível em: <https://www1.folha.uol.com.br/saopaulo/2016/06/1778012-muita-tinta-e-2-anos-depois-ciclovias-passam-a-fazer-parte-da-vida-da-cidade.shtml>. Acesso em: 13 maio 2020.

FOLHA DE SÃO PAULO. Protesto de ciclistas em São Paulo. São Paulo, [2015]. Disponível em <https://fotografia.folha.uol.com.br/galerias/33543-protesto-de-ciclistas-em-sao-paulo>. Acesso em: 13 mar. 2020.

FUHRMANN, Leonardo. **Projetos de ciclovias da década de 80 saem do papel na gestão Haddad**. In.: REDE nossa São Paulo. São Paulo, 1 abr. 2015. Disponível em: <https://www.nossasaopaulo.org.br/2015/04/01/projetos-de-ciclovias-da-decada-de-80-saem-do-papel-na-gestao-haddad/>. Acesso em: 17 mar. 2020.

G1. **Cidade de São Paulo tem mais de 200 km de ciclovias**. São Paulo, 2 dez. 2014. Disponível em: <http://g1.globo.com/sao-paulo/noticia/2014/12/cidade-de-sao-paulo-tem-mais-de-200-km-de-ciclovias.html>. Acesso em: 24 mar. 2020.

G1. **Doria deixa Prefeitura de SP após 15 meses; vice Bruno Covas assume**. São Paulo, 6 abr. 2018. Disponível em: <https://g1.globo.com/sp/sao-paulo/noticia/doria-deixa-prefeitura-de-sp-apos-15-meses-vice-bruno-covas-assume.ghtml>. Acesso em: 20 maio 2020.

G1. **Em protesto, ciclistas pintam ciclovia em avenida da Zona Sul de SP**. São Paulo, 5 mar. 2018. Disponível em: <https://g1.globo.com/sp/sao-paulo/noticia/em-protesto-ciclistas-pintam-ciclovias-em-avenida-da-zona-sul-de-sp.ghtml>. Acesso em: 25 maio 2020.

G1. **Haddad se reúne com cicloativistas e promete mais verba para ciclovias**. São Paulo, 22 mar. 2013. Disponível em: <http://g1.globo.com/sao-paulo/noticia/2013/03/haddad-se-reune-com-cicloativistas-na-manha-desta-sexta-feira.html>. Acesso em: 12 mar. 2020.

G1. **Haddad se reúne com cicloativistas e promete mais verba para ciclovias**. São Paulo, 22 mar. 2013. Disponível em: <http://g1.globo.com/sao-paulo/noticia/2013/03/haddad-se-reune-com-cicloativistas-na-manha-desta-sexta-feira.html>. Acesso em: 27 mar. 2020.

G1. **Ministério Público propõe ação contra Haddad por ciclovia na Faria Lima**. São Paulo, 19 fev. 2016. Disponível em: <http://g1.globo.com/sao-paulo/noticia/2016/02/ministerio-publico-propoe-acao-contra-haddad-por-ciclovias-na-faria-lima.html>. Acesso em: 17 mar. 2020.

G1. **Pesquisa aponta que 88% são a favor da ampliação de ciclovias em SP**. São Paulo, 18 set. 2014. Disponível em: <http://g1.globo.com/sao-paulo/noticia/2014/09/pesquisa-aponta-que-88-sao-favor-da-ampliacao-de-ciclovias-em-sp.html>. Acesso em: 18 abr. 2020.

G1. **SP vai testar rota para bicicletas, diz secretário dos Transportes**. São Paulo, 20 jun. 2011. Disponível em: <http://g1.globo.com/sao-paulo/noticia/2011/06/sp-vai-testar-rota-para-bicicletas-diz-secretario-dos-transportes.html>. Acesso em: 24 fev. 2020.

G1. **Uber é a única interessada em patrocinar ciclofaixa de lazer de SP**. São Paulo, 18 fev. 2020. Disponível em: <https://g1.globo.com/sp/sao-paulo/noticia/2020/02/18/uber-e-a-unica-interessada-em-patrocinar-ciclofaixa-de-lazer-de-sp.ghtml>. Acesso em: 15 abr. 2020.

G1. **Uso de ciclovia da Av. Faria Lima, na Zona Oeste de SP, cresce 40% em 2018.** São Paulo, 2 ago. 2018. Disponível em: <https://g1.globo.com/sp/sao-paulo/noticia/2018/08/02/uso-de-ciclovias-da-av-faria-lima-na-zona-oeste-de-sp-cresce-40-em-2018.ghtml>. Acesso em: 20 maio 2020.

G1. **Veja as 123 metas da gestão Haddad.** São Paulo, 17 ago. 2013. Disponível em: <http://g1.globo.com/sao-paulo/noticia/2013/08/veja-123-metas-da-gestao-haddad.html>. Acesso em: 12 mar. 2020.

GAZETA DO POVO. **Opção de Haddad por ciclovias não é leviana ou ilegal, diz TJ.** São Paulo, 2 out. 2015. Disponível em: <https://www.gazetadopovo.com.br/vida-e-cidadania/opcao-de-haddad-por-ciclovias-nao-e-leviana-ou-ilegal-diz-tj-aumvcal8lmm9bwzt3ydv0mxh8/>. Acesso em: 14 mar. 2020.

GOMES, Rodrigo. **Gestão Doria apaga ciclovia no Morumbi e revolta ciclistas.** In.: REDE Brasil Atual. Brasil, 23 mar. 2017. Disponível em: <https://www.redebrasilatual.com.br/cidadania/2017/03/gestao-doria-apaga-ciclovias-no-morumbi-e-revolta-ciclistas/>. Acesso em: 17 maio 2020.

GRANCONATO, Elaine; CASTRO, Mariangela de. **Prefeitura de SP está removendo as ciclovias sem aviso.** In.: AGORA. São Paulo, 29 ago. 2019. Disponível em: <https://agora.folha.uol.com.br/sao-paulo/2019/08/prefeitura-de-sp-esta-removendo-as-ciclovias-sem-aviso.shtml>. Acesso em: 15 maio 2020.

HASWANI, Mariângela Furlan. **Comunicação Governamental: em busca de um alicerce teórico para a realidade brasileira.** Organicom, São Paulo, n.4, jan./jun. 2006. Disponível em: http://www.eca.usp.br/departam/crp/cursos/posgrad/gestcorp/organicom/re_vista4/24.pdf. Acesso em: 19 jun. 2020.

BAZANI, Adamo. Plano Ciclovário de Bruno Covas vai custar R\$ 325 milhões, além de R\$ 250 milhões em recapeamento. In.: **Diário do Transporte.** Disponível em: <https://diariodotransporte.com.br/2019/12/13/plano-ciclovuario-de-bruno-covas-vai-custar-r-325-milhoes-alem-de-r-250-milhoes-em-recapeamento/>. Acesso em: 14 maio 2020.

KEGLER, Jaqueline Quincozes da Silva. **Comunicação Pública e Complexidade: uma perspectiva das Relações Públicas como sujeito comunicacional e estratégico no cenário da midiatização.** 2008. Dissertação (Mestrado em Comunicação) – Programa de Pós-Graduação em Comunicação, Universidade Federal de Santa Maria, 2008. Disponível em: <http://www.livrosabertos.sibi.usp.br/portaldelivrosUSP/catalog/view/459/413/1613-1>. Acesso em: 19 jun. 2020.

LAZZERI, Thais. **Uso de ciclovia da Faria Lima dispara e rush é para ir ao trabalho.** In.: FOLHA de São Paulo. São Paulo, 4 ago. 2018. Disponível em: <https://www1.folha.uol.com.br/cotidiano/2018/08/uso-de-ciclovias-da-faria-lima-dispara-e-rush-e-para-ir-ao-trabalho.shtml>. Acesso em: 13 mar. 2020.

LEITE, Cristiane Kerches da Silva; CRUZ, Maurício Feijó; ROSIN, Lucas Bravo. **Difusão da política ciclovária no município de São Paulo: resistências, apoios e o papel da mídia.** Rev. Adm. Pública, Rio de Janeiro, v.52, n.2, mar./abr. 2018. Disponível em: https://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0034-76122018000200244&lang=en. Acesso em: 18 maio 2020.

LOBO, Renato. **Ciclofaixa do Lazer pode voltar em São Paulo em março.** In.: Via Trólebus. Disponível em <https://viatrolebus.com.br/2020/01/ciclofaixa-do-lazer-pode-voltar-em-sao-paulo-em-marco/>. Acesso em 12 de maio de 2020.

LOBO, Renato. **SP: Grupo pede retirada de ciclovia e faixa de ônibus, com ajuda de vereador.** In.: Vá de Bike. Disponível em: <http://vadebike.org/2016/10/retirada-ciclovias-bosque-saude-faixa-onibus-cursino-aurelio-nomura/>. Acesso em 20 de abril de 2020.

LOBO, Renato. **Ciclovias mais que dobrou o número de bicicletas na Avenida Paulista.** In.: Vá de Bike. Disponível em: <http://vadebike.org/2015/09/contagem-ciclistas-paulista-aumento-fluxo-ciclovias/>. Acesso em 24 de maio de 2020.

MACHADO, Livia. **Doria modifica lei e ciclovias só serão implantadas após estudos de demanda e audiências públicas.** In.: G1. São Paulo, 9 nov. 2017. Disponível em: <https://g1.globo.com/sao-paulo/noticia/doria-modifica-lei-e-ciclovias-so-serao-implantadas-apos-estudos-de-demanda-e-audiencias-publicas.ghtml>. Acesso em: 9 maio 2020.

MALATESTA, Maria Ermelina B. **BT 050, A História dos Estudos de Bicicletas na CET.** São Paulo, 2012.

MARTÍN, María. **Ministério Público de São Paulo quer a suspensão das ciclovias de Haddad.** In.: EL País. São Paulo, 18 mar. 2015. Disponível em: https://brasil.elpais.com/brasil/2015/03/18/politica/1426715775_941420.html. Acesso em: 14 abr. 2020.

MASSON, Celso; VERA, Andres. **A imobilidade de Haddad.** In.: ÉPOCA SP. São Paulo, 6 dez. 2013. Disponível em: <https://epoca.globo.com/regional/sp/vida-urbana/noticia/2013/12/bimobilidade-de-haddad.html>. Acesso em: 15 maio 2020.

MOBILIZE. **Haddad quer inaugurar um trecho de ciclovia por semana em São Paulo.** Brasil, 2 jul. 2014. Disponível em: <https://www.mobilize.org.br/noticias/6613/haddad-quer-inaugurar-um-trecho-de-ciclovias-por-semana-em-sao-paulo.html>. Acesso em: 23 mar. 2020.

NETO, José Police. **Prefeitura apresenta novo plano ciclovário.** In.: VEREADOR Police. São Paulo, [s.d.]. Disponível em: <https://www.policeneto.com.br/prefeitura-anuncia-novo-plano-ciclovuario/>. Acesso em: 20 maio 2020.

NOMURA, Aurélio. **Em defesa de espaço para bicicletas.** In.: VEREADOR Aurélio Nomura. São Paulo, 2 abr. 2013. Disponível em: <http://www.aurelionomura.com.br/site2/em-defesa-de-espaco-para-bicicletas/>. Acesso em: 21 abr. 2020.

O ESTADO DE SÃO PAULO. **Wall Street Journal Chama Haddad de Visionário Urbano**. São Paulo, 23 set. 2015. Disponível em: <https://sao-paulo.estadao.com.br/noticias/geral,wall-street-journal-chama-haddad-de-visionario-urbano,1767848>. Acesso em: 15 maio 2020.

OBSERVATÓRIO DO TERCEIRO SETOR. **Brasileiros têm mais bicicletas do que carros, segundo IPEA**. Brasil, 7 maio 2018. Disponível em: <https://observatorio3setor.org.br/carrossel/brasileiros-tem-mais-bicicletas-do-que-carros-segundo-ipea/>. Acesso em: 14 mar. 2020.

PEIXOTO, Alex Gomes. São Paulo na Bike: **82% dos paulistanos querem mais ciclovias**. In.: ESTADÃO. Brasil 12 set. 2019. Disponível em: <https://sao-paulo.estadao.com.br/blogs/sao-paulo-na-bike/82-dos-paulistanos-querem-mais-ciclovias/>. Acesso em: 10 maio 2020.

PEIXOTO, Alex Gomes. São Paulo na Bike: **Por que a ciclovia da Paulista foi uma das obras mais importantes de SP – a história**. In.: ESTADÃO. São Paulo, 12 jul. 2019. Disponível em: <https://sao-paulo.estadao.com.br/blogs/sao-paulo-na-bike/porque-a-ciclovias-da-paulista-foi-uma-das-obras-mais-importantes-de-sp-a-historia/>. Acesso em: 10 maio 2020.

PINHO, Márcio. **Brooklin ganha hoje 1ª ciclorrota de SP**. In.: O ESTADO de São Paulo. São Paulo, 20 jul. 2011. Disponível em: <https://sao-paulo.estadao.com.br/noticias/geral,brooklin-ganha-hoje-1-ciclorrota-de-sp-imp-747129>. Acesso em: 10 mar. 2020.

REDE GLOBO. **Veja a entrevista do BDSP com o prefeito eleito João Doria, do PSDB**. Disponível em: <https://globoplay.globo.com/v/5348212/>. Acesso em 24 de maio de 2020.

REIS, Vivian. **Acidentes de trânsito caem 38% por ano onde foram implantadas ciclovias na Zona Oeste de SP**. In.: G1. São Paulo, 3 jun. 2019. Disponível em: <https://g1.globo.com/sp/sao-paulo/noticia/2019/06/03/acidentes-de-transito-caem-38percent-por-ano-onde-foram-implantadas-ciclovias-na-zona-oeste-de-sp.ghtml>. Acesso em: 14 maio 2020.

REIS, Vivian. **Prefeitura de SP diz que vai entregar 35 km de novas ciclovias até dezembro**. In.: G1. São Paulo, 11 set. 2019. Disponível em: <https://g1.globo.com/sp/sao-paulo/noticia/2019/09/11/prefeitura-de-sp-diz-que-vai-entregar-35-km-de-novas-ciclovias-ate-dezembro.ghtml>. Acesso em: 16 maio 2020.

REIS, Vivian. **Prefeitura de SP volta a ampliar malha cicloviária após 3 anos**. In.: G1. São Paulo, 1 fev. 2020. Disponível em: <https://g1.globo.com/sp/sao-paulo/noticia/2020/02/01/prefeitura-de-sp-volta-a-ampliar-malha-ciclovitaria-apos-3-anos.ghtml>. Acesso em: 24 maio 2020.

REVISTA COBERTURA. **CicloFaixa de Lazer de São Paulo contribui para maior respeito no trânsito, aponta pesquisa**. São Paulo, 21 dez. 2017. Disponível em:

<http://www.revistacobertura.com.br/2017/12/21/ciclofaixa-de-lazer-de-sao-paulo-contribui-para-maior-respeito-no-transito-aponta-pesquisa/>. Acesso em: 18 mar. 2020.

RIBEIRO, Bruno. **Começa obra da ciclovía entre Ibirapuera e Ceagesp**. In.: EXAME. Brasil, 4 jun. 2014. Disponível em: <https://exame.com/brasil/comeca-obra-da-ciclovía-entre-ibirapuera-e-ceagesp/>. Acesso em: 15 maio 2020.

ROSENDO, Marcos. **Prefeitura de SP fecha patrocínio e ciclofaixas de lazer serão reativadas**. In.: R7 Notícias. São Paulo, 1 abr. 2020. Disponível em: <https://noticias.r7.com/sao-paulo/prefeitura-de-sp-fecha-patrocínio-e-ciclofaixas-de-lazer-serao-reativadas-01042020>. Acesso em: 3 abr. 2020. 2020.

ROSIN, Lucas Bravo; LEITE, Cristiane Kerches da Silva. **A bicicleta como resistência: o paradigma rodoviarista e o papel do ativismo ciclista no município de São Paulo/SP**. Cad. Metrop. [online]. 2019, vol.21, n.46, p.879-902, 15 ago. 2019. Disponível em: https://www.scielo.br/scielo.php?pid=S2236-99962019000300879&script=sci_abstract&tlng=pt. Acesso em: 18 maio 2020.

SÃO PAULO, Prefeitura. **São Paulo Obras entrega mais uma ciclovía nos festejos de aniversário da cidade**. In.: Prefeitura de São Paulo. Disponível em: https://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/obras/sp_obras/noticias/?p=210166 . Acesso em 03 de abril de 2020.

SÃO PAULO, Prefeitura. **Plano Cicloviário prevê conexões e reformas nas ciclovias e ciclofaixas da capital**. In.: Prefeitura de São Paulo. Disponível em: <http://www.capital.sp.gov.br/noticia/plano-cicloviario-preve-novas-conexoes-e-reformas-nas-ciclovias-e-ciclofaixas-da-capital> . Acesso em 16 de maio de 2020.

SÃO PAULO, Prefeitura. **Prefeito renova acordo com Iniciativa Bloomberg para a Segurança Global no Trânsito**. In.: Prefeitura de São Paulo. Disponível em: <http://www.capital.sp.gov.br/noticia/prefeito-renova-acordo-com-iniciativa-bloomberg-para-a-seguranca-global-no-transito> . Acesso em 16 de maio de 2020.

SÃO PAULO, Prefeitura. Secretaria Municipal de Transportes. **Prefeitura entrega primeira ciclovía em ponte da cidade abrindo conexão com a Zona Norte**. In.: Prefeitura de São Paulo. Disponível em: <https://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/transportes/noticias/?p=184393> . Acesso em 15 de março de 2020.

SÃO PAULO, Prefeitura. **Conselhos e órgãos colegiados**. In.: Prefeitura de São Paulo. Disponível em: https://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/transportes/participacao_social/conselhos_e_orgaos_colegiados/conselho_1/ . Acesso em 23 de maio de 2020.
SÃO PAULO, Prefeitura. Secretaria Especial de Comunicação. **São Paulo terá mais 400 Km de ciclovias até 2016**. In.: Prefeitura de São Paulo. Disponível em: <http://www.capital.sp.gov.br/noticia/sao-paulo-tera-mais-400-km-de-ciclovias-ate-2016> Acesso em 23 de março de 2020.

SÃO PAULO, Prefeitura. **Programa de Metas da Cidade de São Paulo 2013-2016**. In.: Prefeitura de São Paulo. Disponível em: https://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/gestao/programa_de_metas/index.php?p=149999 Acesso em 24 de abril de 2020.

SÃO PAULO (CIDADE). Prefeitura do Município de São Paulo. **Plano Diretor Estratégico do Município de São Paulo: lei municipal nº16.050**, de 31 de julho de 2014; texto da lei ilustrado. São Paulo: PMSP, 2015.

SUL NEWS, Jornal. **Ciclovias da Av. Faria Lima bate recorde de público com mais de 1,7 milhão de pessoas**. In.: Jornal Grupo Sul News. Disponível em: <https://gruposulnews.com.br/ciclovias-da-av-faria-lima-bate-recorde-de-publico-com-mais-de-17-milhao-de-pessoas/> . Acesso em 20 de maio de 2020.

SCHEIN, Rachel. **O que vem primeiro: os ciclistas ou as ciclovias?** In.: Vá de Bike. Disponível em: <http://vadebike.org/2014/09/demanda-ciclovias-vazias-haddad-faria-lima/> . Acesso em 24 de março de 2020.

SERVA, Leão. **Ciclovias não são esquerdismo, elas seriam feitas por qualquer prefeito**. In.: Folha de São Paulo. Disponível em <http://www1.folha.uol.com.br/cotidiano/2015/08/1671632-ciclovias-nao-sao-esquerdismo-elas-seriam-feitas-por-qualquer-prefeito.shtml> . Acesso em 17 de maio de 2020.

SNIESKO, Ana, **Cresce a aprovação dos paulistanos às ciclovias e à redução de velocidade**. In.: Vá de Bike. Disponível em: <http://vadebike.org/2016/09/pesquisa-ibope-ciclovias-reducao-velocidade-rede-nossa-sao-paulo/> . Acesso em 16 de março de 2020.

SOARES, João Paulo (ed.). **Tribunal absolve Haddad e enterra tese da "indústria da multa"**. In.: BRASIL de fato. [S. l.], 8 ago. 2019. Disponível em: <https://www.brasildefato.com.br/2019/08/08/tribunal-absolve-haddad-e-enterra-tese-da-industria-da-multa>. Acesso em: 4 maio 2020.

ÚLTIMO SEGUNDO. **Ciclovias na Paulista é projeto de R\$ 80 milhões que promete transformar SP**. Brasil, 28 jun. 2015. Disponível em: <https://ultimosegundo.ig.com.br/brasil/sp/2015-06-28/ciclovias-na-paulista-e-projeto-de-r-80-milhoes-que-promete-transformar-sp.html>. Acesso em: 20 maio 2020.

ÚLTIMO SEGUNDO. **Plano proposto por Haddad prevê 1,7 mil km de ciclovias em São Paulo até 2030**. Brasil, 27 mar. 2016. Disponível em: <https://ultimosegundo.ig.com.br/brasil/sp/2016-03-27/plano-proposto-por-haddad-preve-17-mil-km-de-ciclovias-em-sao-paulo-ate-2030.html>. Acesso em: 20 maio 2020.

THE CITY FLIX, **Resposta aberta à revista Época São Paulo**. Disponível em: <https://www.thecityfixbrasil.org/2013/12/12/resposta-aberta-a-revista-epoca-sao-paulo/>. Acesso em 24 de abril de 2020.

TORQUATO, 2002, P.83. **Tratado de comunicação organizacional e política.** São Paulo, 2002.

UOL. **Prefeitura de SP promete 173 km de ciclovias em 1 ano e "remanejo" de 12 km.** *In.:* UOL Notícias. Disponível em: <https://www.uol.com.br/carros/noticias/redacao/2019/12/13/prefeitura-de-sp-promete-mais-173-km-de-ciclovias-e-remanejo-de-12-km.htm> . Acesso em 4 de maio de 2020.

UOL. **Gestão Haddad: fora do plano de metas, negociar dívida foi um dos legados.** *In.:* UOL Notícias. Disponível em: <https://noticias.uol.com.br/ultimas-noticias/agencia-estado/2016/12/16/gestao-haddad-fora-do-plano-negociar-divida-e-legado.htm> . Acesso em 17 de abril de 2020.

UOL. **Após acidentes, Haddad promete a ciclistas proteção e investimento em ciclovias.** *In.:* UOL Notícias. Disponível em: <https://noticias.uol.com.br/cotidiano/ultimas-noticias/2013/03/22/haddad-compromete-se-a-anunciar-investimentos-para-ampliacao-de-ciclovias-e-ciclofaixas.htm> . Acesso em 5 de março de 2020.

UOL. **Ciclistas protestam pelo Brasil e pelo mundo.** <https://noticias.uol.com.br/album/2013/04/01/ciclistas-protestam-pelo-brasil-e-pelo-mundo.htm> . Acesso em 24 de março de 2020.

VÁ DE BIKE. **8 Problemas no novo Plano Cicloviário de São Paulo.** São Paulo, 7 ago. 2018. Disponível em: <http://vadebike.org/2018/08/problemas-plano-cicloviario-sao-paulo-bruno-covas/> . Acesso em: 14 abr. 2020.

VÁ DE BIKE. **A Praça do Ciclista, o poder público e o Twitter.** São Paulo, 22 jun. 2009. Disponível em: <http://vadebike.org/2009/06/a-praca-do-ciclista-o-poder-publico-e-o-twitter/> . Acesso em: 24 maio 2020.

VÁ DE BIKE. **Bicicletada dos Imprestáveis, em São Paulo, teve apoio e críticas de moradores.** São Paulo, 15 dez. 2014. Disponível em: <http://vadebike.org/2014/12/manifestacao-honduras-quem-anda-de-bicicleta-nao-presta-fotos/> . Acesso em: 24 abr. 2020.

VÁ DE BIKE. **Bruno Covas reafirma que removerá ciclovias em São Paulo.** São Paulo, 28 abr. 2018. Disponível em: <http://vadebike.org/2018/04/bruno-covas-vai-remover-ciclovias-so-atrapalham-nao-tem-nenhum-uso/> . Acesso em: 15 abr. 2020.

VÁ DE BIKE. **Ciclistas foram à casa de João Doria pedir que ciclovias não sejam retiradas em São Paulo.** São Paulo, 6 out. 2016. Disponível em: <http://vadebike.org/2016/10/manifestacao-ciclistas-casa-joao-doria-protesto-retirada-ciclovias/> . Acesso em: 13 abr. 2020.

VÁ DE BIKE. **Ciclofaixa de lazer de São Paulo está sem patrocinador.** São Paulo, 20 ago. 2019. Disponível em: <http://vadebike.org/2019/08/ciclofaixa-de-lazer-de-sao-paulo-esta-sem-patrocinador/> . Acesso em: 1 jun. 2020.

VÁ DE BIKE. **Com famílias e bicicletas à porta, comerciantes aprovam abertura da avenida Paulista às pessoas.** São Paulo, 10 set. 2015. Disponível em: <http://vadebike.org/2015/09/comercio-aprova-fechamento-paulista-abertura/>. Acesso em: 15 abr. 2020.

VÁ DE BIKE. **Comentário de âncora da Globo causa polêmica entre ciclistas nas redes sociais.** São Paulo, 10 jan. 2014. Disponível em: <http://vadebike.org/2014/01/rodrigo-bocardi-ciclistas-capacete-obrigatorio-bom-dia-brasil/>. Acesso em: 15 abr. 2020.

VÁ DE BIKE. **Declarações de João Doria demonstram risco de retirada de ciclovias em São Paulo.** São Paulo, 5 out. 2016. Disponível em: <http://vadebike.org/2016/10/joao-doria-retirar-ciclovias-sao-paulo/>. Acesso em: 15 abr. 2020.

VÁ DE BIKE. **Milhares de ciclistas ocuparam avenidas em protesto contra remoção das ciclovias de São Paulo.** São Paulo, 3 set. 2018. Disponível em: <http://vadebike.org/2018/09/manifestacao-contra-remocao-de-ciclovias-sao-paulo-massa-critica-bicicletada/>. Acesso em: 14 mar. 2020.

VÁ DE BIKE. **Nota em resposta à ação do MPE contra as ciclovias em São Paulo.** São Paulo, 20 mar. 2015. Disponível em: <http://vadebike.org/2015/03/nota-resposta-acao-mpe-contra-ciclovias-sao-paulo-entidades-associacoes/>. Acesso em: 23 mar. 2020.

VÁ DE BIKE. **Novo prefeito de SP diz em entrevista o que pensa sobre as ciclovias da cidade.** São Paulo, 17 abr. 2018. Disponível em: <http://vadebike.org/2018/04/bruno-covas-ciclovias-bicicletas-entrevista-cbn/>. Acesso em: 18 maio 2020.

VÁ DE BIKE. **Pesquisa mostra que seis em cada dez paulistanos aprovam as ciclovias da cidade.** São Paulo, 25 ago. 2016. Disponível em: <http://vadebike.org/2016/08/pesquisa-datafolha-aprovacao-ciclovias-sao-paulo/>. Acesso em: 18 mar. 2020.

VÁ DE BIKE. **Pesquisas e levantamentos tornam clara a demanda por ciclovias em São Paulo.** São Paulo, 7 ago. 2014. Disponível em: <http://vadebike.org/2014/07/demanda-por-ciclovias-em-sao-paulo/>. Acesso em: 14 mar. 2020.

VÁ DE BIKE. **Prefeitura de São Paulo pretende implantar 400 km de vias cicláveis até 2016.** São Paulo, 29 maio 2014. Disponível em: <http://vadebike.org/2013/03/prefeitura-sao-paulo-anuncia-400-km-ciclovias/>. Acesso em: 24 mar. 2020.

VÁ DE BIKE. **Proporcionalmente ao uso de bicicletas, mortes de ciclistas diminuíram 10% em São Paulo.** São Paulo, 4 maio 2015. Disponível em: <http://vadebike.org/2015/05/aumento-mortes-ciclistas-34-2014-sao-paulo-ciclovias/>. Acesso em: 18 mar. 2020.

VÁ DE BIKE. **São Paulo criará mais 400 km de ciclovias removendo vagas de estacionamento.** São Paulo, 7 jul. 2014. Disponível em: [São Paulo criará mais 400 km de ciclovias removendo vagas de estacionamento](#). Acesso em: 19 jun. 2020.

VÁ DE BIKE. **São Paulo terá mais 173 km de ciclovias até 2020.** São Paulo, 11 abr. 2019. Disponível em: <http://vadebike.org/2019/04/sao-paulo-tera-mais-173-km-ciclovias-plano-metas-bruno-covas/>. Acesso em: 20 abr. 2020.

VÁ DE BIKE. **Sobre o “ciclista não presta” e a ciclovias da R. Honduras, em São Paulo.** São Paulo, 10 dez. 2014. Disponível em: <http://vadebike.org/2014/12/quem-anda-bicicleta-nao-presta-ciclovias-honduras-pessoas-nao-qualificadas-assaltos/>. Acesso em: 17 abr. 2020.

VALLE, Caio do. **Ciclistas reclamam a promotora de ação contra ciclovias em SP.** In.: O ESTADO de São Paulo. São Paulo, 19 mar. 2015. Disponível em: <https://sao-paulo.estadao.com.br/noticias/geral,ciclistas-reclamam-a-promotora-de-acao-contra-ciclovias-em-sp,1654086>. Acesso em: 26 abr. 2020.

VASCONCELOS, E. A. **Transporte Urbano nos Países em Desenvolvimento**, Editora Unidas. São Paulo, 1996.

VEJA SÃO PAULO. **Ciclistas fecham Avenida Paulista em protesto a favor das ciclovias.** São Paulo, 1 jun. 2017. Disponível em: <https://vejasp.abril.com.br/cidades/ciclistas-fecham-avenida-paulista-protesto-ciclovias/>. Acesso em: 26 abr. 2020.

VEJA SÃO PAULO. **Haddad, sobre ciclovias: Não adianta julgar obra que não está pronta.** São Paulo, 5 dez. 2016. Disponível em: <https://vejasp.abril.com.br/cidades/haddad-ciclovias-obras-inacabadas/>. Acesso em: 26 abr. 2020.

VICE, Revista. **A história oral da Bicicletada em SP.** In.: Vice. https://www.vice.com/pt_br/article/vvdja4/a-historia-oral-da-bicicletada-em-sp. Acesso em 14 de março de 2020.

WALL STREET JOURNAL, **Mayor Fernando Haddad's pro-bike push polarizes Sao Paulo.** In.: The Wall Street Journal. Disponível em <https://www.wsj.com/articles/mayor-fernando-haddads-pro-bike-push-polarizes-sao-paulo-1443031374>. Acesso em 15 de maio de 2020.

WANG, Thomas C. **Bicicletada? Massa Crítica? O que é isso?** In.: Bike Zona Sul, 29 ago. 2018. Disponível em: <https://bikezonasul.org/2018/08/29/bicicletada-massa-critica-o-que-e-isso/>. Acesso em: 4 mar. 2020.

WANG, Thomas C. **Novo plano ciclovitário de SP foi feito sem ciclistas e vai remover ciclofaixas.** In.: BIKE Zona Sul. São Paulo, 8 ago. 2018. Disponível em: <https://bikezonasul.org/2018/08/08/novo-plano-ciclovitario-de-sp-foi-feito-sem-ciclistas-e-vai-remover-ciclofaixas/comment-page-1/>. Acesso em: 5 maio 2020.

WANG, Thomas C. **Sem ciclofaixa de lazer e sem ciclovia na Rua Domingos de Moraes**. In.: BIKE Zona Sul. São Paulo, 2 out. 2019. Disponível em: <https://bikezonasul.org/2019/10/02/sem-ciclofaixa-de-lazer-e-sem-ciclovias-na-rua-domingos-de-moraes/>. Acesso em: 15 abr. 2020.

ZANCHETTA, Diego. **Moradores de áreas nobres da capital acionam MP contra ciclovias de Haddad**. In.: O ESTADO de São Paulo. São Paulo, 6 dez. 2014. Disponível em: <https://sao-paulo.estadao.com.br/noticias/geral,moradores-de-areas-nobres-da-capital-acionam-mp-contra-ciclovias-de-haddad,1603212>. Acesso em: 19 jun. 2020

ZÜGE JUNIOR, Odir. **Cicloativismo Paulistano: Uma investigação Jurídico-Fenomenológica**. Faculdade de Direito, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2015.

ZYLBERKAN, Mariana. **Multa para motorista que invade ciclovias despenca na cidade de São Paulo**. In.: FOLHA de São Paulo. São Paulo, 24 jul. 2018. Disponível em: <https://www1.folha.uol.com.br/cotidiano/2018/07/multa-para-motorista-que-invade-ciclovias-despenca-na-cidade-de-sao-paulo.shtml>. Acesso em: 25 mar. 2020.

32x SP, **Motoristas ainda não veem a bike como um meio de transporte, dizem ciclistas**. In.: 32xSP. Disponível em: <https://32xsp.org.br/2018/09/27/motoristas-ainda-nao-veem-bike-como-um-meio-de-transporte/> . Acesso em 26 de abril de 2020.

APÊNDICE A – Entrevista com Anderson Augusto da Silva, 47, publicitário
Muitos meios jornalísticos criticaram na época do Haddad e se tornaram a favor após a saída do Haddad.

Quando começou sua relação com a bicicleta?

“A bicicleta está na minha vida desde sempre, mas como meio de transporte entrou em 2000. Meu estagiário saía do Brooklin e ia para a agência na Lapa e chegava em 35 minutos, sendo que eram 17 kms e de carro esse trajeto levava no mínimo uma hora. Não posso fazer exercícios, então vou tentar fazer isso. Comprei minha bicicleta nas Casas Bahia, pus no táxi e trouxe para casa. No dia seguinte saí de casa e fui para a agência e levei 1h30, era o mesmo tempo que se eu fosse de metrô e andasse. Se tornou uma questão de honra, eu comecei a ir e vir todo dia. Nos primeiros 3 meses eu diminui para 1h, depois de 6 meses eu diminui para 14km em 35 min. Assim minha rotina começou a ser bicicleta e desde então minha bicicleta se tornou meu meio de transporte. Tanto que minha carteira venceu em 2008 e nunca mais renovei.

Quando você começou a entender que o ciclista precisava de proteção?

Começou de 2002, “Comecei a pesquisar e divulgar e conversar com amigos da mídia que eles precisavam colocar a bicicleta como pauta. Tentei encaixar a bicicleta na mídia, comecei a ir atrás dos principais políticos ligados à Prefeitura, deputados estaduais, enchia o saco dos caras. Achava que ninguém ia dar bola, mas o Serra começou a responder por Twitter, além de alguns jornalista como o Jorge Pontual, até 2013/14 ele ainda falava de bicicleta. Em 2013/14 ele se afastou porque teve algum trauma. Carla Vilhena que apresentava o Bom Dia SP, ela era super bacana, sempre respondia e tentava colocar na pauta, nessa época a bicicleta começou a voltar pra mídia., mas ela só explodiu com a questão do Haddad, que abriu a bicicleta como mais que meio de lazer, abriu outras possibilidades. Antes só viam a bicicleta como passeio, como o Paulo Maluf , que construiu quase toda a malha ciclovária em parques, para passeio. Além disso havia a ciclovias da Av. dos Sapateiros (JK com outro nome, antes do túnel). A JK em 94 já tinha túneis, eles foram feitos pelo Maluf (Túnel Ayrton Senna, desapropriações para alargar a JK, onde eram casas simples e comércio. Era o rodoviarismo, abrir faixas para carros , vamos alargar tudo, quem mora no Ibirapuera não pega transporte público.”

O Serra te chamou pra uma reunião? Vc participava de alguma associação, etc?

“No Pró-Ciclista eu não representava ninguém, mas sendo publicitário eu já achava importante a divulgação, como em Amsterdam, Copenhagen, onde a bicicleta já tinha recebido o status de transporte ativo, sustentável, ecológico... Mas na época eu me sentia como o Dom Quixote, me sentia como um louco montado num cavalo mas as pessoas não percebiam que meu cavalo era uma bicicleta. Eu falava que a bicicleta é o transporte do futuro, te deixa mais a vontade, mais tranquilo, é mais prático porque cabe em qualquer lugar, é fácil de estacionar, ainda mais em prédios pequenos. Lembro que fui entrevistado no DMSC em 2005 ou 2006 pela Globo, mas pra mim todo dia era dia de bicicleta, na época falei que bicicleta era sustentável e tal, mas acho que foi ao vivo porque nunca vi essa reportagem mas minha avó disse que me viu na tv. Na época o pessoal falava que era coisa de louco. As pessoas achavam que o carro era a melhor opção porque você chegava relaxado e no seu ar condicionado, elas achavam que ônibus e metrô eram cheios, que estressavam, mas nunca tinham pensado em ir de bicicleta. A partir de 2014 é que tivemos um alívio com a implantação de mais ciclovias com o Haddad. Existia um plano SP2020, 20 ou 40 cidades no mundo todo deveriam de 2005 a 2020 criar mais parques, mais ciclovias, mais áreas de lazer, humanizar a cidade, mais transporte público. SP estava nesse plano, que foi assinado pelo Serra como prefeito, onde SP se comprometia a cumprir a meta de 400-500 km de ciclovias, colocar mais 5-10% mais parques na cidade, aumentar o transporte público em 20%. O Serra anotou isso, mas não foi feito nada a respeito nos 8 anos que o Serra e Kassab. Quando o Haddad foi eleito alguém deve ter dito para ele sobre o São Paulo 2020, por isso na época dele surgiram muitas ciclofaixas, muitas faixas de ônibus, mais parques, etc. Acredito que o Haddad foi pressionado por alguém que conhecia o Plano SP2020. Era algum plano da ONU, algo assim, que SP perderia credibilidade se não cumprisse.

Como você encarou o Haddad prometer 400km de ciclovias?

“Eu achava que alguém falou para ele do SP2020, a gente tem que sentar para ele se ele tinha que fazer porque já tava assinado ou porque ele era realmente visionário? Eu fiquei animado porque vi as coisas saindo do papel. Fiquei muito chateado quando tentaram bloquear a ciclovias da Paulista e outros trechos como perto do CEAGESP, etc. Teve gente que tentou sabotar, estragar o concreto. A Justiça até deu ganho de

causa para ele, os institutos que testaram o concreto falaram que ele é de boa qualidade. Tem trechos que eram muitos bons, eu filmei pessoas fazendo em trechos (Norma Pierroti - vai virar a Marquês de São Vicente) o processo, o asfalto era refeito, colocavam uma resina vermelha quente, espalhava essa resina e puxava com o rodo para fazer a aderência mais lisa, parece uma cobertura de bolo, de caramelo e aí jogavam um pó antiderrapante e reflexivo. Na atual administração tirou e usa materiais piores porque não pensa nisso e quer tirar tudo e acabar com a ciclovia. É uma bagunça na Prefeitura, um cara faz o asfalto, outro faz a pintura, eles não se falam, então aparecem coisas estranhas com tinta/resina em cima do buraco e o cara do asfalto não tampa o buraco porque já está pintado. O Asfalto Novo destruiu muitas ciclovias e refez com tinta ruim ou refez o asfalto da via e não mexeu na ciclovia, deixando elas desniveladas e piores que antes. Nessa gestão não quiseram mexer nas ciclovias porque ia gerar barulho, iam falar que era projeto da outra gestão.”

Você acha que o Doria foi contra as ciclovias porque o Haddad era a favor delas, por ele ser de outro partido/de oposição?

“Obviamente foi uma questão partidária porque o Doria odeia o PT, o Lula, o Haddad, então ele obviamente não ia manter nem melhorar nada que foi feito pelo Haddad. A questão da velocidade das Marginais,: O Mundo inteiro era a favor de reduzir velocidades porque isso salva vidas e melhora a fluidez do trânsito, mas O slogan dele era “Acelera SP” para acelerar a velocidade. Todo político eleito quer apagar as marcas da outra gestão para fazer as dele. As ciclovias eram uma bandeira do Haddad, então o discurso era retirar e remover ciclovias. Para piorar, elas eram vermelhas e o Doria achava que a escolha era pessoal do Haddad porque era a cor do PT. A mesma coisa aconteceu com o “De Portas Abertas” na Cracolândia, o Doria desmontou todas as estruturas que o Haddad tinha posto para ajudar quem queria sair das drogas, etc. É algo histórico, Jânio Quadros proibiu skates e bicicletas, a Erundina veio em seguida e criou o Dia do Skate. O Doria quer destruir o passado escrevendo em cima, veja o que ele fez com o Palácio do Governo, pintando de preto e cinza todo amadeiramento clássico do palácio. EU me surpreendi com o Haddad porque ele fez coisas que o PT não gostou e ele ficou isolado do PT. Ele criou uma secretaria para repatriar dinheiro para os cofres públicos, dinheiro que vinha até mesmo de gestões do PT, como a da Marta e isso incomodou muito o PT. Ele entregou a Prefeitura com os cofres cheios. O Doria usou todo esse dinheiro guardado

em publicidade , ele gastou os 200 milhões que o Haddad tinha economizado em publicidade e coisas temporárias, como o Asfalto Novo. O pior é que o Doria gasta mais com publicidade do que com as obras de fato, como na campanha do Asfalto Novo. Eu falei para várias pessoas da CET em reuniões para saber dos valores e da qualidade do material, mas eles não tomaram nenhuma atitude. “

Como você vê a gestão Doria/Covas no quesito de mobilidade em geral?

“Eu percebi que houve muito problema com transporte público, a redução de ônibus nas ruas e a retirada de muitas linhas importantes. A diminuição das linhas arteriais (ligavam bairros ou bairros ao centro) prejudicaram muitas pessoas porque agora elas tem que ir para outro bairro para acessar um terminal e pegar outro ônibus para o centro desse terminal. Não houve melhoria nos terminais, corredores e ônibus, não cuidaram do Olho Vivo (sistema de monitoramento dos ônibus), só diminuíram a quantidade de ônibus , aumentou o preço da passagem, ajudou as empresas de ônibus. Essa gestão foi um desastre de mobilidade, prejudicou os passageiros, pedestres, ciclistas... Ela só privilegiou o transporte individual e não coletivo.”

Como você encarou do anúncio do Plano Cicloviário 2019-2020 (gestão Covas)?

“Acho que quando o Covas anunciou ele nem tinha um plano. Fico desmotivado com o que essa gestão apresentou porque ela demorou para ouvir a população, ouvir os ciclistas. Os workshops só apareceram na metade da gestão e mesmo quando eles estão acontecendo tem a questão dos vereadores como o João Jorge pedirem para remover ciclovias que eles acham inúteis. Isso desanima porque o plano apresentado pelo Caram não segue a maioria do que foi discutido com os ciclistas e com a população nos workshops e nas audiências públicas, mas segue coisas que os vereadores querem. Mostra que o que a sociedade discutiu com a CET entrou por um lado e saiu pelo outro, não vão fazer o que a população pediu. No plano do Caram apresenta novas ciclovias, conectar alguns trechos, mas não representa o que nós queremos, o que a população pediu. Ele traz remoções chamando de remanejamentos mas não mostra onde são esses remanejamentos, eles não falam a palavra verdadeira, que é “retirada”. Tem vários trechos que serão retirados (Zona Oeste, perto da casa do Fernando) que eles dizem que vão ser remanejados mas são retiradas porque eles não dizem onde vão colocar.

Você teve algum envolvimento formal com a bicicleta na época do Serra?

“Não, tentei entrar em contato com algumas pessoas que o Serra indicou, mas nunca consegui contato e nenhuma informação”

APÊNDICE B – Entrevista com Rafael Gândara Calabria, geógrafo

“Lembro da apresentação do Haddad em 2014/15 no CMTT”

Benicchio / Guth / Meli Malatesta - pré-Haddad

“Comecei a acompanhar a gestão Haddad em 2013, na época dos protestos. Acompanhei a eleição dele por cima. É legal falar que na época a Ciclocidade fez uma carta compromisso com o Kassab em 2013 e tinha muita coisa lá, como o CMTT, redução de velocidade, bikeshare, etc. É legal para mostrar que o debate já existia e o Haddad cumpriu uns 8 pontos dos 10. Até junho, os primeiros 6 meses do Haddad, em Junho ele faz uma resposta muito boa aos protestos, já anuncia o CMTT provisório (com o Gabriel da Ciclocidade), faz a auditoria da licitação de ônibus e começa a implantação de faixas de ônibus. É uma resposta dele às jornadas de junho, dos protestos contra o aumento das passagens. Ele respondeu rápido, a Dilma falou de baratear a tarifa, então a aprovação deles voltou a aumentar depois dos protestos. A eleição do CMTT foi em janeiro/ . Não tinha a organização que tem hoje, foi meio corrido, a eleição foi em janeiro na Câmara. Já tinha alguns coletivos como o CicloZN e o Bike Zona Sul. Um conhecido nosso se elegeu pelo Butantã, a Ciclocidade tinha uma cadeira (Felipe Aragonez/Felipe Fernandes) . Já em Junho de 2014 o Jilmar Tatto anuncia o plano ciclovitário, o padrão que seria feito, um mapa de planejamento das conexões que eles queriam fazer. Rolou um debate, a reunião foi bem movimentada, não foi morna. O Tatto falou de modelos, rolou uma discussão de cores e foi decidido pintar inteiro de vermelho porque chamava mais a atenção dos motoristas no teste que ele fizeram na Duque de Caxias. Já vinha um pouco do rescaldo, já vinha um pouco do desgaste com a imprensa com as faixas de ônibus. O IDEC nem estava organizado, nem atuava na área. A gente não se precaveu sobre a discussão que viria sobre bicicletas igual ao que tinha acontecido com os ônibus. Teve muita crítica de imprensa, de vereadores, de várias pessoas, de partidos aliados e de oposição ao Haddad. A velocidade que o Haddad fez as obras impactam o conformismo, no comodismo das pessoas, você mexe na estrutura da cidade. O Serra fez a ciclovia da Marginal para um punhado de pessoas e foi criticado. Rolou esse impacto, essa confrontação, rolou crítica com o pessoal. A Ciclocidade tentou defender, algumas pessoas famosas defenderam como Dimenstein, citando exemplos de fora/do exterior. No final da gestão Haddad já começou a ter um pouco mais de apoio, a discussão já era menor. Na minha visão ele não foi derrotado por causa disso, era um problema

maior por causa das brigas do PT e da esquerda. As faixas de ônibus e ciclofaixas não foram o que fizeram ele ser derrotado.

Quando o Doria começa a falar que vai retirar ciclofaixas, a imprensa também faz o contraponto, entrevistando pessoas a favor de ciclovias. A imprensa sempre busca um contraponto, quando o Haddad tira carros do viaduto 9 de Julho a Globo entrevista 3 motoristas que reclamam, quando o Doria libera carros de novo a Globo entrevista pessoas que usam ônibus. O impacto que isso (implantação do Haddad gerou) causou foi levado para outras cidades, como o Guarujá. Tudo que o Haddad fez (como a Paulista Aberta) foi embasado pela legislação nacional, as ciclofaixas, faixas de ônibus e ruas abertas. A lei federal dá uma diretriz, ela não executa, ela direciona.

Lei, planejamento tem muito, falta um gestor, prefeito, governador, vereador, ir lá e querer fazer. Falta ele ir e transferir o recurso, fazer as coisas. Vontade política é uma grande questão, é o que impacta. Fazer vídeo, post, análise, etc é importante, mas é preciso eleger prefeitos que sejam alinhados com a causa.

Hoje só Fortaleza segue os passos de SP com área de pedestres, ciclovia, segurança viária, faixa de ônibus., só algumas cidades como Porto Alegre, BH, Recife tem se mostrado mais abertas, mas fizeram muito pouco.

Haddad anuncia as Marginais em julho/ano? como algo curioso, mas quando vem a OAB fazendo judicialização a mídia começa a criticar. Quando surgem os dados as pessoas deixam de polemizar. Quando chegam as eleições, o Russomano, Doria e Marta criticam e trazem o assunto de volta e criticam o Haddad. Na gestão Doria a mídia foi uma grande aliada sobre as mortes na Marginal, a mídia explorou isso (é triste) e mostrou como as mortes aumentaram, entrevistaram familiares, desgastaram por um bom tempo o Otaviano, o Avelleda e o Doria. Mas isso cutucou bastante o Doria. O Haddad promoveu o debate e surgiram muitas entidades para falar de mobilidade (Como Anda, Corrida Amiga, etc).

A promoção do debate, até explosiva como o Haddad fez, foi boa para o médio prazo, porque permitiu trazer o debate para as pessoas. Isso abriu muitos canais com a CET, SMDU e outras organizações públicas. Haddad falava com Lincoln Paiva, alguns ciclistas mais velhos como a Renata Falzoni, ele falava com pessoas mais velhas, ele queria falar com gente que já era conhecida, como o Leão Serva da Folha.

Hoje, como já temos um caminho mais construído, temos um diálogo melhor. O Tatto demorou para abraçar a gente, a Câmara Temática dos Pedestres, ele estava desconfiado. Quando fizemos a reunião ele ficou desconfortável e depois viu que eram

peessoas interessadas e ficou super animado. Não era um debate que fluía super bem no começo, mas melhorou. Mesmo o Avelleda estava ressabiado quando começou, mas também foi ficando mais confortável.

A época do Haddad foi um momento caótico, foi um supetão, foi surreal o tamanho que as manifestações tomaram, todo mundo se queimou um pouco, inclusive o Haddad.

O Plano Diretor de SP foi aprovado em 31/julho/2014. Ele tem um texto muito bom de rede cicloviária e de pedestres. É uma lei, não é algo que vira em uma hora. No mesmo mês que ele anuncia as ciclovias. Foi um debate que mobilizou muito a Câmara Municipal, o Nabil ajudou e até mesmo vereadores do Centrão se tornaram defensores. O Nabil trabalhou no plano diretor da Marta e tinha mais experiência, por isso ele queria algo de mobilidade, mas sabia que não podia ser algo radical. O PlanMob foi uma coisa que pautou todo começo do CMTT, pautou reuniões com a Rede Nossa SP, teve debates com a Soninha, com o prefeito de Curitiba que fez os BRTs de lá. Foram dois dias de debate muito importantes que foi muito legal, fortaleceu a discussão das pautas. Até hoje o Doria e o Covas criticam o Plano Diretor mas a Justiça impediu eles de mudarem porque houve um debate público muito ativo, teve um processo de participação que fortaleceu a política pública.

Implantação das faixas de ônibus x Implantação de ciclofaixas

A crítica foi muito similar, o impacto da novidade, o Haddad fez 500km e a mídia criticou muito e deu mais voz aos motoristas de carro que aos usuários de ônibus. A imprensa não relacionou isso aos protestos das jornadas de junho. Ela fez críticas mais simplistas e falou mais das reclamações de motoristas. Nas ciclofaixas teve mais reclamações de comerciantes, teve reclamações de motoristas mas teve muito reclamação de comerciantes por causa das vagas de estacionamentos. Não tinha como reclamar muito de corredores de ônibus porque os dados mostravam que as pessoas economizavam tempo e que os ônibus transportam muita gente.

Horácio Figueira, ex-CET, hoje pesquisador, cara dos dados, super técnico, mediu até a ocupação de táxi, ajudou no PlanMob. Eduardo Vasconcelos, engenheiro e sociólogo, baseado em dados mas com análise social e econômico ANTP, defendeu implantações de faixas de ônibus.

Respostas às faixas de ônibus foram menos impactantes e mais técnicas, tinha menos gente no debate. Nas ciclofaixas, teve mais debate, mais gente envolvida, mais polêmica, mais repercussão.

A Bicicletada dos 7 mil contra a ação da Camila Mansour/Ministério Público sobre o bloqueio de obras cicloviárias. Os ônibus nunca tiveram uma defesa tão ativa, tão grande, não teve um movimento de defesa tão grande por parte dos usuários. Não existe uma cobrança organizada sobre os ônibus como houve sobre as ciclofaixas. A Bicicletada é um exemplo de movimento social que mostra como as pessoas defendendo as ciclofaixas. Não teve um dono, não teve um organizador, vários movimentos e coletivos divulgaram e conseguiram derrubar a liminar da Camila Mansour/ MP. A bicicleta tem mídia dedicada, Falzoni, W Cruz, a bicicleta tem uma mídia ativista/promotora. Pedestres e ônibus tem jornalistas que cobrem a causa, mas não necessariamente defendem ela. Houve uma produção de narrativas, como o W Cruz rebatendo a matéria da Veja, uma defesa calorosa que foi muito importante. Isso foi muito importante porque ajudou a segurar o Doria, que vinha com um discurso de retirada, e a mídia foi muito importante para barrar isso, então ele foi mudando o discurso mais perto da eleição e depois que foi eleito. Ele até andou de bicicleta com a gente na Faria Lima. Os vereadores do PSDB atacavam o Avelleda, o João Jorge criticou bastante, chegou a pedir a cabeça do Avelleda. O Avelleda fez muitas mediações, dialogou com opositores [da mobilidade ativa], fez contrapontos importantes, foi importante para fazer a mudança de visão longa e gradual da gestão Doria. Ele foi muito importante porque ele fez essa transição do Doria, incomodou bastante a base de vereadores do Doria que eram contra [as políticas de mobilidade ativa]. O João Jorge aprova um PL que é um golpe no Avelleda em setembro/2017, consegue o apoio de outros vereadores e o Avelleda fica em choque. A Secretaria estava ajudando no PL da Soninha e o João Jorge veio com outro do nada. Em dezembro/17 o PL da Soninha é aprovado, e a Soninha diz que vai organizar uma campanha, outras coisas. O PL da Soninha aglutinou coisas a favor e contra para conseguir base e ser aprovado. A galera critica muito o Avelleda e ele foi conivente com muitas coisas ruins (bostas) como as Marginais, mas ele fez muita coisa (como audiências) e promoveu o debate. O Avelleda propõe debates como na Rua Costa Carvalho, mas se esquivava. A partir do Otaviano as entidades e a CTB propõe o debate, elas organizam o debate e se tornam protagonistas, mais que a própria Secretaria. Os poderes da CET, SPTrans e SMT não são tão harmônicos. O Avelleda não contradisse

o Doria, mas ele tentou segurar a pauta, foi reativo no começo e demorou para perceber que tinha gente [IDEC, coletivos, etc] que queriam e podiam ajudar ele na defesa da mobilidade ativa. Em dezembro/2017 o Avelleda já tinha um diálogo melhor, mas aí ele rodou depois da licitação dos ônibus.

A mudança de opinião de defender ciclovias na gestão Doria-Covas, pelo menos no discurso, mostra a consolidação da pauta como política pública. Quem entrar depois do Covas vai ter mais abertura, vai poder dialogar sem ser taxado de petista ou tucano, ele vai poder debater de forma mais neutra.

O Avelleda pegou um cenário complexo, o Doria foi eleito com um discurso horrível e o Avelleda conseguiu tornar o discurso do Doria mais civilizado.

Gente na CET dizia que as engrenagens burocráticas já estavam prontas para fazer coisas de carro, mas para bicicleta ônibus demora bem mais porque a CET demora mais porque não tem essa experiência.

Por outro lado, mesmo com as burocracias, não é que a CET não se planejou, mas talvez tenha tido um atropelo na execução. Na audiência da [ciclovias da] paulista houve críticas de cidadãos, mas a CET/SPTrans tinham dados e mostravam que era um trabalho técnico com arquitetos e engenheiros. O Doria pôs no plano de governo a área calma de São Miguel

Quando começa a gestão Haddad a imprensa falava muito de trânsito, velocidade média, rodízio, etc. Agora a imprensa fala de ônibus, metrô, ciclovias, pessoas em pé no ônibus, problemas no transporte público.

Essa gestão não faz nada, isso se percebe pelos posts da CET, ela tenta fazer perguntas, postar #tbts de ônibus, mas não tem nada real porque eles não fizeram nada. O CMTT apresentou projetos da SPTrans para terminais, debateu plano cicloviário, melhorias para pedestres, outras coisas e nada foi feito, nada saiu.

O Decreto de Calçadas foi prometido para o 1o ano do Doria mas foi sair só esse ano [2020]. Eles tinham prometido que ia englobar todos decretos e regras de calçada, que ia reformular tudo, mas o debate ficou travado. No final o decreto não unificou nada, não avançou em quase nada depois de 2 anos de debate. A SMPD (Secretaria Municipal Pessoa com Deficiência) também enrolou e depois de muito tempo um representante da sociedade civil (Mauro) pôde ir numa reunião ouvir. Essa gestão de transporte do Doria-Covas é desorganizada, uma coisa de louco, mas ela serve para consolidar as políticas públicas porque ela tira alguns avanços (Amarilis,

horários de faixas de ônibus, velocidade nas Marginais) mas a maioria dá pra retomar e avançar, exceto as Marginais.

Você acha que o Covas vai fazer o que prometeu?

Ele vai entregar algumas coisas porque ele tem que mostrar algo pras eleições, mas a COVID zuou tudo. Tem o interesse do Covas de mostrar que fez algo, que é melhor que o Haddad, ele vai tentar se vender como melhor que o Haddad. Eu imagino que ele também apanhe quando ele for inaugurar. Ele ganhou outro trunfo porque vai poder dizer que diminuiu o trânsito e as obras não vão impactar no trânsito por causa do covid. Ele quer achar coisas pra inaugurar, pra vender o discurso de que eles fizeram melhor. “

APÊNDICE C – Entrevista com Sasha Tom Hart, 43, geólogo

Eleito para o CADES Pinheiros em junho/2015 (atuava por causa do Largo da Batata desde 2013). Em set/2013 teve uma reunião marcante da OUC Faria Lima. Envolvido em obras do Largo da Batata porque é morador e “influenciado por uma experiência na Europa onde o espaço público era usado por muitos fins, como hortas urbanas” - iniciou o Grupo Hortelões Urbanos e a Horta dos Corujas. Foi na reunião com a Vera Vidigal, levam temas de ciclovia e Largo da Batata. Conseguem deixar o Grupo Gestor da OUC FL porque mostraram que havia como questionar a OUC se não fossem feitas boas obras no Largo da Batata e da ciclovia da Faria Lima. “A ciclovia do Maluf tinha ponto de ônibus, parada de ônibus, lixeira, foi sinalizada como área para pedestres”.

Em 1996 foi estag da SVMA.

“Sempre pedalei, mas foi nessa reunião [da OUC FL] que percebi que tinha uma abertura legal para migrar de pauta, entrei no CADES formalmente em 2015 pois já tinha passado do GT Lgo da Batata para o GT Ciclovia. A Joana Canedo disse para mim que precisava de alguém para encabeçar a parte de ciclovia do CADES. Em 2016, ainda como CADES, fui convidado pela Suzana para falar na CTB sobre o que conseguimos pela Operação Urbana. Polo gerador é responsabilidade da subprefeitura (identifica que tem a geração de trânsito) e CET ajuda a definir quais obras são necessárias. Em 2016 a Suzana via CET, as subprefeituras e a CTB fizeram com que muitas obras tivessem como contrapartida a implementação de ciclovias. Domingos [e Moraes, na Vila Clementino] e Henrique Schaumman [em Pinheiros] são obras de polos geradores, mas são obras da época do Haddad. Outras que tinham sido propostas pela Susana e iam ser pagas por polos geradores foram seguradas, pessoas da Prefeitura disseram para compensar sem ciclovias. Se passaram 20 anos antes que a ciclovia da FL saísse do papel porque o Grupo Gestor pode fazer no tempo/momento que quiser durante a operação. [a OUC FL ainda está em andamento, então eles fazem o que quiserem quando quiserem]. Metade do grupo gestor é prefeitura, metade é sociedade civil. SECOVI, IAB, etc.

A LAP (Licença Ambiental Preliminar/Provisória) disse que precisa ser feita uma ciclovia entre o CEAGESP e o Parque do Ibirapuera (TBC). Conectar a ciclovia da Praça Panamericana com a USP, prevê a transposição cicloviária pela Ponte Cidade Universitária. Percebemos [sociedade civil] que havia várias possíveis transposições, por isso solicitamos que fossem feitas ciclopasseiras nas pontes do

Jaguaré e Eusébio Matoso em dez/2016. O Grupo Gestor aceita. O dinheiro está dedicado, mas um vereador fez um projeto de lei para acabar com a Operação Urbana Consorciada Faria Lima. O Covas alterou o PL para tirar dinheiro da OUC ir para o combate à COVID. Tem uns 50mi reais para as ciclopassearelas que não podem ser retirados, esse dinheiro está numa conta guardado desde 2016.

Atuação na gestão Haddad

Atuei no CADES Pinheiros e na OUC FL como convidado, nunca fui conselheiro da OUC FL, mas era convidado por uma conselheira da Prefeitura, então ia com o respaldo de ir dialogando com a Prefeitura e ajudando a buscar a temática da ciclovias da FL e o Largo da Batata. Ajudamos a criar um projeto juntando a temática de arborização com ciclovias falando com de corredores verdes, apresentamos em 2016 um projeto conceitual de corredores verdes para a FL e a Marginal Pinheiros e outras vias.

Fiquei muito feliz de ver a Prefeitura pedir sugestões e acolher algumas delas, algumas práticas, como a execução da ciclovias da Faria e algumas teóricas, como a aprovação das ciclopontes e melhorias na ciclovias da Marginal. Chegamos a plantar 1000 árvores na ciclovias da FL com verba do vereador Police.

Em 2016 fui convidado a ir numa reunião da CTB pela representante da Prefeitura, a Suzana Nogueira, e apresentei como teve os diálogos da OUC e me interesse pela CTB. Criou-se o boato que eu era conselheiro da OUC, mas não era verdade. o [Daniel] Guth me chama como indicado da Ciclocidade para a CTB. Eu fico de 2016 a mar/2018 esperando para votarem a minha entrada na CTB. Eu entro em março e em maio eu já viro secretário, mas o pessoal [Ciclocidade e CicloBr] achou que eu era pau mandado deles.

Em 2018 a gente consegue abrir a porteira, no começo de 2018 começam a entrar outras pessoas e eu ajudo nesse processo. É quando entra o Leandro Bazito, o Fernando, o Coelho, o Kris, (Thomas), o Ciclonauta, a Vera tinha sido expulsa mas volta em 2018. Antes a gente fazia o convite direcionado e validava os nomes internamente. Na gestão do Haddad aprendi muito sobre processos participativos, eles ganharam um enorme incentivo a partir de julho/2013. O Haddad e o PT não tinham tantos planos de avançar na pauta de processo participativo, mas o Haddad percebe que uma das soluções para isso é criar aberturas para dialogar. O CADES ganha mais força, o CMTT é criado, a CTB é criada. Foi um processo de aprendizado,

aí que surgem muitas entidades no processo. Aparecem muitas pessoas e entidades para participar, algumas ligadas a partidos políticos. São definidos pilares dos processos, como democracia, reuniões abertas.

Eu via Susana na OUC em 2015 e na Subprefeitura porque a gente convidou ela pra ir na reunião do CADES para falar do projeto da ciclovia da Faria Lima. Na reunião apertamos ela e dissemos que a gente queria melhor, fizemos vários questionamentos. Ela percebeu que estávamos tocando na ferida. Em 2015 quando estavam falando de projetos mas enrolando nas obras, a gente, via o CADES, disse que queria fazer uma vistoria porque “as obras não estão ficando boas, não estão seguindo o projeto”. A subprefeita aceita, com ressalvas, mas chama a Susana da CET porque ela que é a responsável. Aí a gente faz a pedalada que, ao invés de ser uma vistoria com 10 pessoas do CADES, aparecem mais de 50-60 pessoas. Foi só na pedalada de 2015 que eu, de repente, tenho contato com outros cicloativistas de muitos lugares.

A faixa de pedestres em arco-íris no Largo da Batata. A mídia pode fazer as coisas andarem do que só as reuniões e discussões técnicas. Como os vídeos deram IBOPE e a imprensa repercutiu, a Prefeitura fez a faixa de pedestres.

O que você pensava do discurso do Doria?

Participei da Atividade Mobilidade Ativa e fomos falar com a equipe do Doria e ele não foi. Ficou claro que o lema era acelera, nós tentamos falar de mobilidade ativa, redução de mortes, etc. Mas a equipe do Doria ficou desconfortável, pegamos eles falando em off que a gente era chato, etc. A expectativa era o pior possível, mas eu sabia que o avanço das ciclovias não dependia só da vontade política, mas a gente podia judicializar, mostrar que é uma tendência mundial, mostrar os dados que provavam que as ciclovias reduziam as mortes. Nessa época a CTB tinha 4 pessoas. Eu sabia que essa era a hora que fazia mais diferença, que eu sabia que se a gente desistisse, ia passar o trator em cima d'a gente. Em 2017 foi uma mistura de frustração e muita luta, porque sabíamos que tínhamos que ficar na luta. Ficou claro que tínhamos que tomar cuidado com o discurso político, partidarizar, combater o abafamento e partidarizar o tema. Em 2017 muita gente queria pressionar o Doria pra tirar ciclovias porque era coisa do PT. Mas a gente conseguiu com o Sergio Avelleda, segurar para manter as ciclovias. Em 2017 o Avelleda consegue fazer um acordo com o MP sobre um processo que questiona a rede cicloviária da época do Haddad. No

acordo fala que ele não vai retirar nem implantar ciclovias enquanto não amadurecer a avaliação técnica e a participação popular. O Otaviano, em agosto/2018, pega os dados técnicos e cria os anéis cicloviários e pretende remover a maioria das ciclovias. Numa reunião extraordinária o Otaviano diz que vai fazer uma reunião, mas a CTB exige pelo menos 1 por região (total 5). Nessa reunião o Otaviano indica a Elisabete para ajudar no processo. Aos poucos a Elisabete vai subindo na hierarquia e a Bloomberg entra, ajuda a organizar os workshops e as audiências.

As audiências públicas e os workshops, na teoria, foi melhor resolvido porque foi a portas abertas. Nesse sentido, tem um mérito, mesmo que só teórico. Foi um processo construído onde a CTB, o Avelleda e a Elisabete tem mérito.

Em agosto/2018 o Otaviano lança o plano cicloviário do Covas, que teve 2 lançamentos com conteúdos completamente diferentes. O Covas barra as pessoas mas eu e a Carla Moraes do Bike Zona Sul conseguimos entrar. Em 2018 o Covas tentou retroceder o processo democrático ao lançar um plano cicloviário sem consultar a CTB ou a população, mas eles percebem que não dá certo quando é escrachado na reunião extraordinária.

Parte do plano do Otaviano cai nos workshops e audiências quando a população critica o plano.

Qual sua expectativa para o Plano 2019-2020?

A minha expectativa é que, no campo teórico, esse plano seja um marco para a cidade de SP em termos de uma construção bem fundamentada de continuação de uma política pública. Porque o plano cicloviário se fala em conectar algo que foi feito em gestões passadas. Por isso vejo como algo muito positivo já que é uma vitória para despartidarizar o tema. No plano cicloviário não se fala em retirada, então cai por terra no campo teórico, o discurso eleitoreiro crítico às ciclovias [do Doria] graças a dados e ao processo participativo que eu acho que apresentou um bom grau de amadurecimento. Do ponto de vista prático o Plano Cicloviário 19-20 chega faltando menos de 1 ano para a próxima eleição municipal, portanto com pouco tempo a ser executado, com uma previsão de obras que ainda não está se confirmando. Também possivelmente sendo impactado pela pandemia de forma negativa, apesar de outros lugares no mundo tiveram impacto da pandemia que fez com que avançasse a questão cicloviária. Acredito que a Prefeitura deve estar discutindo, nas próximas semanas, se abandona o Plano Cicloviário, se executa na íntegra ou se expande o

Plano Cicloviário para ver se inclui mais obras. Pessoalmente não sei qual das 3 é mais provável. Apesar de que a história mostrar que normalmente os políticos acabam sucumbindo às visões mais carrocratas.”

Como você avalia, como geólogo, a estrutura das ciclovias ao longo dos anos?

Do ponto de vista de obra vejo que houve pequenos avanços, como refazer as sarjetas, refazer a fresa, por mais olhos de gato [tachões] são pequenos avanços. Pequenos, porém importantes e simbólicos.

APÊNDICE D – Entrevista com Roberson Miguel dos Santos, 40, administrador de empresas

Quando você começou a se interessar pela bicicleta como política?

“Eu deixei a bicicleta meio de lado, igual a muitos ciclistas/cicloativistas de São Paulo. Meu 1o trabalho como registrado, mas eu abandono aquela bicicleta, mas eu abandono ela, dos 14 aos 29 anos. Eu, com 12/13 anos, saía do Jardim Brasil até o SESC Interlagos, cruzando a cidade de bike. Então tenho uma vivência, tenho uma interrupção e volto a usar. A mesma bicicleta que eu comprei adolescente me acompanhou, mesmo de lado. Depois de casado eu mudei para o interior e voltei a pedalar para dar uma volta e descansar. Esqueci a bicicleta de novo e voltei a pedalar quando tinha loja na Lapa. Eu voltei pra São Paulo e tava no meu quarto carro, que quebrou, a loja era na Lapa e a concessionário era na Ponte da Freguesia do Ó. No dia que deixei o carro fui de ônibus, mas tentei voltar andando, da Ponte da Freguesia até a Lapa. Nessa época eu já estava no Twitter, a gente fazia um movimento de agregar informações “Teia Livre” para a esquerda usar - Eu com 29 anos com a internet e o Twitter bombando, Facebook chegando, era muito coisa ter 5 mil seguidores. Eu pensei que dava pra ir andando, mas quem disse que eu consegui atravessar a alça da Ponte da Freguesia? Quem disse que os carros iam deixar? Foram mais de 8 minutos e fiz vários tweets tentando fazer isso. Juntei isso dentro do blog da empresa, onde tinham uma parte minha, fiz um post com esses tweets e isso repercutiu. Conversei com o Chico Macena [vereador pelo PT] e fui aproveitado pelo movimento político e ficou por isso mesmo. Depois de uns 2 anos eu quis tentar de novo, fazer a pedalada, no meu bairro eu tentei caminhar, mas por causa das calçadas e degraus eu arrebentei meu joelho. O médico disse que eu não podia caminhar e sugeriu para eu tentar a bicicleta. Comecei a pedalar no bairro e num dia eu fui até a Ponte da Freguesia e vi os caras atravessando de bicicleta. Num domingo eu tentei ir até a loja e levei “x” horas. Depois de uns domingos tentando atravessar a ponte, um dia eu consegui ir até a loja no mesmo tempo que eu levava de carro, então pensei que tinha algo de errado. Depois conversei com minha esposa e comecei a ir de bicicleta de quinta, no rodízio do meu carro, eu saía de casa às 7h e chegava às 8h na loja e minha esposa (que trabalhava comigo) ia mais tarde, às 10h. Fiquei conhecido porque comecei a pentelhar no Twitter sobre a Ponte da Freguesia, porque era um negão de 1,80m com uma bicicleta 19”, pequena. Um tempo depois comecei

a fazer alguns rolês de bicicleta , eu ia para a Paulista/Praça do Ciclista e encontrava um pessoal que tivesse ali para fazer um rolê.

Um dia eu fui para a Paulista, encontrei um pessoal e fomos até o Templo Zulai. Naquele dia chegamos no templo e minha família ligou desesperada dizendo que tinham atropelado um ciclista na Paulista. Voltamos do passeio e encontrei outros ciclistas, sem saber eu fui parar naquela manifestação na porta do Haddad, que tinha acabado de ser eleito. Sem saber, eu me emocionei, fui na frente da manifestação e me incluíram numa lista de e-mails de ciclistas. Eu fui escolhido por ser o negão da bike que representava a periferia, não sabia quem eram as pessoas do ativismo, não conhecia ninguém. Lá eu percebi que todo mundo respeitava a Renata Falzoni e um cara que tinha um blog de bicicleta [Arthur Alcorta]. Na primeira reunião eu fiquei ouvindo todo mundo e entender o que tinha acontecido. Na segunda reunião eu meio que fui forçado a criar um coletivo porque as pessoas questionaram quem eu era, já que tinha gente da Zona Norte. Marquei uma reunião na ZN para chamar as pessoas e conversar, no CCJ (Centro Cultural da Juventude), e apareceram umas poucas pessoas, 6 ou 7, e discutimos as demandas da ZN. Lá decidimos o que a gente quer, o que fazia sentido para todo mundo a gente levava, se não fizesse sentido para todos a gente não falava. Naquele dia já decidimos sobre as pontes e que a gente falaria das pontes. Aí a gente começa a falar com o Haddad e tem um contato com o Chico Macena, que foi eleito vereador com o Haddad e depois virou secretário de Subprefeituras e depois vai para Transportes. O Chico Macena me apresentou algumas pessoas que depois vieram para a gestão do [Jilmar] Tatto na CET e Mobilidade. O Haddad apresentou um plano para o Parque Edu Chaves e nós apoiamos, mas falamos que queríamos mais coisas. A gente topou todos os planos e virou o avaliador dos planos. A gente já estava participando das reuniões, bicicletadas e falando da periferia, com o movimento do #CiclovíaNaPeriferia. Aí conhecemos o Paulo Alves, do BZS e o Magrão, da ZL. O CicloZN era pra ser uma associação, porque não queria tirar força do pessoal da Ciclocidade e CicloBR. A Prefeitura não queria falar com a Ciclocidade e o CicloBR porque considerava eles elitistas, mas a gente não queria virar associação. Então negociamos com o governo e o Haddad faz um decreto que fala que você não precisa ser associação para falar com o governo. Rola uma diferenciação com o pessoal do Bike Anjo porque eles viram associação, algumas pessoas achavam que podiam participar formalmente das duas. Então a gente tinha moeda de troca, a gente conversava com a Prefeitura e validava as coisas

no Centro para pedir coisas para a periferia em troca. O pessoal do gabinete do Tatto ligava, a gente pegava a bike e ia ver a rua que eles tinham falado. A gente sabe que no Centro ia sair de qualquer jeito, mesmo que leve anos, já na periferia a gente sabe que não sai se depender só do planejamento, então a gente brigava pela periferia. O Tatto gostava de fazer acontecer, ele gostava do nosso jeito, não ligava para o barulho ruim, ele queria que acontecesse. Aí a gente passou a fazer um movimento firme, de muitos ciclistas durante as inaugurações, durante o dia mesmo, sei lá de onde a gente tirava os caras, mas eles apareciam. A gente discutia com comerciantes no mesmo da rua, eles xingavam a gente de vagabundo e a gente discutia mesmo. O que a gente falou é que a gente tinha que fazer igual ao MST, faz e depois pergunta. Depois vem o Plano Diretor e tal, o japonês [?] que fez o Plano Diretor tinha uma visão muito boa de cidade, ele traz uma visão muito linda que a gente topa defender e vai pras audiências do Plano Diretor e começa a defender isso também. Naquele momento a gente conhecia a política desse jeito, a gente tinha que conseguir. Você pode ter 55% a favor da sua ideia, mas os 45% faz muito mais barulho. Vão dizer que a gente foi doutrinado, mas a gente sabia e gostava, porque sabia que ia fazer acontecer e ia segurar o rojão depois. O que nos doía era uma coisa: o superfaturamento da Faria Lima. A gente fez um grupo de trabalho, quase uma CPI da ciclovia da Faria Lima, que era da gestão do Kassab. As ciclovias que a gente tirou do papel não estavam necessariamente no planejamento, mas eles toparam porque a gente conhecia o espaço. Tinha uma discussão muito grande de fazer ciclovia em alguns lugares porque tinha favela, o pessoal tinha medo de ser assaltado, etc. Mas quando você leva a ciclovia para a favela você leva cidadania, o cara de lá vai conhecer, vai trazer melhoria para a favela, calçadas, e o resto vêm. Na inauguração da primeira ciclovia em ponte a gente fez uma reunião na Ponte da Casa Verde e veio gente de fora, vários ciclista, de vários movimentos, com os técnicos da CET, veio o [Jilmar] Tatto, a Suzana [Nogueira]. Naquela reunião a gente pensava em desistir se você conhecesse os técnicos da CET, porque eles queriam proteger a cidade. A gente falou pra eles que a gente tinha decidir: você quer que o ciclista fica confinado ou que a cidade mude? Isso aqui [a implantação de ciclovias nas pontes] é um processo de conscientização, a lombofaixa, o equipamento é um símbolo, para mostrar para o motorista que ele tem que tomar uma decisão e parar porque se ele não parar ele vai matar alguém.

O que não devia ter acontecido no governo do Doria era apagar, era só consertar o que estava ruim, mas o Doria faz isso para mostrar pros eleitores dele que ele tentou apagar.

O cicloativismo cai em desgraça quando o Haddad usa a gente, quando a gente deixa de avaliar o processo ciclovitário para avaliar a ideia de governo do Haddad, é quando a gente passa para um lado político. Isso fica claro na manifestação dos 7 mil, porque na conclusão da Paulista já fica claro que existe uma discussão política, um “nós contra eles”. A manifestação dos 7 mil foi 15 dias depois da primeira manifestação para o impeachment da Dilma, foi a primeira vez que apareceu o verde e amarelo contra a Dilma. A maior parte dos ciclistas estava participando de movimentos de esquerda como o MPL (Movimento Passe Livre), black blocs, etc. As entidades e associações apoiaram aquilo. Alguns interpretaram que o movimento foi tomado, outros dizem que o movimento de São Paulo se tornou nacional, alguns acham que aquilo culminou na Dilma, mas eu não concordo.

Nos 7 mil todo mundo fica confuso, a gente começa em cair em desgraça, aí vem a eleição em 2016, o movimento se divide mais ainda. O pessoal que estava no processo de cicloativismo é convidado a participar da defesa de um movimento político, acontece um aprofundamento da divisão do cicloativismo. O pessoal quer levar a carta para a Dilma assinar, mas não queria levar para o Aécio assinar. Era uma divisão esdrúxula. Os cicloativistas e as associações defendiam um ou outro candidato. A gente cai num espiral, não tem como defender o movimento de bicicleta sem ser progressista. A pauta progressista no Brasil geralmente é abraçada pela esquerda, aí a gente começa a defender causas que não são as nossas.

Qual sua expectativa pro Plano do Caram?

Eu achava que era um plano pra morrer na eleição, mas com a pandemia acho que é um plano que nem vai nascer. As obras estão paradas e não vão retomar antes de junho. Obras que eles interromperam por bobagem, mudaram a lei para poder fazer o que o Haddad fez, fazendo pela CET igual o Haddad fazia.

APÊNDICE E – Entrevista Suzana Leite Nogueira, arquiteta, 45
Qual sua relação com a bicicleta?

Usuária de bicicleta desde a infância, aprendeu a pedalar na rua com 5 anos, é uma paixão pessoal, sempre sai com a mãe, meu pai sempre pedalou. Era uma relação, mais que qualquer coisa. Entrei na SPTrans em 2000 para trabalhar com planejamento de rede de transporte coletivo. Em um projeto do Banco Mundial, eles queriam fazer um estudo de um projeto piloto de uma rede de ciclovias para implantar na cidade. Meu chefe me indicou porque eu gostava de bicicleta. Era um grupo intersecretarial, tinha também o Governo do Estado e a sociedade civil (Arturo Alcorta).

A Prefeitura teve 2 planos cicloviários. O plano de 2009 não era um plano, era um projeto que fazia um recorte histórico leis, compensações ambientais e planejadas para acontecer. Era uma síntese de possibilidades para o que podia acontecer para a cidade. Locais que previam obras municipais e estaduais, não era uma análise de prioridades. ANTP coordenou com o Sergio Bianco, começou de fato a discutir a política cicloviária. Hoje a ANTT não trabalha mais com bicicleta. Na Prefeitura continuamos o projeto tentando acompanhar as intervenções na cidade. Em 2006 o Kassab oficializou esse grupo e chamou de Pró-Ciclista. Virou um grupo intersecretarial podendo haver a participação de pessoas externas, mas era um grupo intersecretarial que envolvia todas secretarias que tinham obras, compensação ambiental, etc. 2009 sai da SVMA e vai para a CET em 2010. Foi feito as ciclofaixas de lazer, tinha uma vontade, mas as reuniões pararam. O Grupo parou de existir, as pessoas continuaram nos seus órgãos, cada um tocando as suas coisas. Mas algumas coisas que aconteciam por conta das compensações viárias. Como se São Paulo tem 2 planos cicloviários (1982) organizado pela SVMA da época do Reinaldo de Barros tinha grande projetos de avenidas, o plano gerou 111 quilômetros de rede para o plano cicloviário, um estudo que não virou projeto, era um plano conceitual. O circuito do Villa-Lobos surge desse plano, resgatado pela OUC. Em 1993/94 foi desenvolvido pela CET o segundo plano cicloviário, uma provocação do Gunter Mantel, houve uma negociação entre secretarias que o CET desenvolveria os projetos para avaliar as vias novas. A Pedroso [de Moraes, em Alto de Pinheiros], a [Avenida] Sumaré e a Inajar [de Souza, a Vila Nova Cachoeirinha/Brasilândia] surgem nesse contexto, na bicicleta como lazer, no conceito de parques lineares. A sinalização era específica, o conceito era ligar os parques. Hoje essas placas só existem nos parques.

Nem em todos parques, mas elas surgiram. Eram ligações circulares, entre a USP e o Villa-Lobos.

Quando fui chamada para trabalhar na gestão Haddad e falaram que surgiram 400 quilômetros e tal eu não entendia. Mas pegaram o estudo do Banco Mundial e resolveram implantar, surgiu o experimento do Jardim Helena, um conceito ruim, porque ligava parques e redes de bairros. Fizemos um planejamento interno para levantar tudo que havia sido mapeado. A gente colocou num mapa todas intervenções planejadas com Metrô, SPTrans, etc todo grupo Pró-Ciclista e marcou linhas de desejo e priorizou.

Todos órgãos que trabalhei a gente tinha planejamento, planejamento operacional e operações. A CET não era assim, só tinha planejamento operacional e operação. A CET é só procedimento e norma. Só sabia planejar de forma operacional, na hora, contando os semáforos. O [Jilmar] Tatto chamou a gente e a gente tentou criar esse planejamento macro. Tinha algumas gerências mais resistentes, que implantaram diferente do projeto. No primeiro ano foi assim, foi decidido não comunicar. Quando a gente implantou o piloto, no Centro, foi uma novela, uma confusão. A gente percebeu que teria muita resistência se tirasse vaga de carro.

Faltou comunicação externa. Era tocado pelo programa de governo, eles acharam por bem centralizar a comunicação externa (release, etc saíria pela CET) mas grandes comunicações saíam pela Prefeitura. A única propaganda que saiu foi feita pela Secretaria de Comunicação Internacional. A SECOM achava que não havia comunicação, que não tinha que comunicar aquilo. O Tatto percebeu que o melhor caminho era dialogar com os ciclistas, ele falou pra chamar o Willian Cruz, Renata Falzoni, etc e todo mundo começou a ter acesso a Prefeitura.

Nossa comunicação foi feita por ciclistas, cicloativistas. Teve um cuidado, mas um tom positivo. A mídia de bicicleta pautou muito, então foi muito positivo. Se não fossem eles, não teria saído, teria sido bem mais difícil. Teve um outro problema que só conseguimos alcançar depois, foi conversar com a área interna, foi entender como as outras secretarias estavam entendendo nosso trabalho, porque era difícil. Fizemos um workshop lindo com o ITDP (Tiago) para as pessoas saberem como se relacionar co cidadão. A gente trabalhava com as pessoas de obras, engenharia, subprefeitos, atendimento. Veio a queda do Chico Macena, o Ricardo Teixeira assumiu, e ele trocou todos subprefeitos. Tentamos conversar com todos subprefeitos, alguns subprefeitos

toparam e outros não toparam. Teve subprefeito que foi lindo, que tentou fazer intervenções e tal, outros só fingiam que a gente não existia.

Na CTB a gente tinha discussões, mas não conseguia definir as vias. O pessoal quis fazer com Ciclocidade e CicloBR e a gente não quis, a gente quis ouvir os ciclistas que conheciam o lugar, que pedale lá em Sapopemba. Porque os ciclistas estavam alheios ao processo.

Na primeira reunião com a Ciclocidade eles tinham uma demanda: a ciclovía da Eliseu e aumentar a quantidade de pictogramas de ciclorrota. A área operacional transformou o mapa de ciclorrotas em ciclofaixas. É um problema de comunicação porque a ciclorrota é um conceito diferente, é uma via alternativa, mas fazer ciclofaixas nesses locais foi um erro, não era onde o ciclista queria estar, como na Rua Inglês de Souza com a Lins de Vasconcelos [na Aclimação/Cambuci]. O projeto de planejamento era grandes vias, Faria Lima, Inajar de Souza, etc. As ciclorrotas não eram a melhor opção, eram vias calmas para quem queria chamar os amigos porque achava que a via era mais calma.

A gente tem buscado não falar em ciclorrota, mas em áreas de acalmamento de tráfego. Não é que o cara vai de Itaquera até o Centro, mas ele vai até o Tatuapé e outro cara vai do Tatuapé até o Centro, o eixo é o mesmo. Se o conceito é falho a comunicação também é falha. A rejeição da ciclorrota pela Ciclocidade foi assertiva, porque ela faz a crítica de que a ciclorrota é a solução da bicicleta na cidade.

Isso eu tenho visto em outras cidades que eu estou trabalhando, o público dela é diferente, o público não pedala na mesma rua sem a estrutura. Tem cidades que a gente não vê criança na rua de segunda a sábado (de bicicleta) mas vê um monte de domingo, quando a estrutura [da ciclofaixa de lazer] está montada.

O Luis hoje ele anda de bicicleta na rua, mas a minha filha mais velha não, porque eu não tinha coragem de fazer isso com ela, ela só andava na minha garupa. A minha filha só andou de bicicleta no interior, a primeira vez que ela andou de bicicleta na rua foi com a ciclovía.

Como você vê a relação com o planejamento e a regionais?

A gente fez junto, o problema era não era comunicação, [o problema] era a percepção, o entendimento. Olhar os pedestres é perfeito para entender a questão do parque. Não era uma falta de comunicação, de informação, era “eu não quero mexer com isso” e você fala “mas a gente vai ter que mexer”, então eu levei pro Tatto e ele

decidiu. Aí o Tatto troca o diretor operacional e põe o Altair Valadão e aí as coisas fluem muito melhor internamente, obviamente se você tem um relacionamento melhor, aí a comunicação flui melhor. A gente começou a juntar um grupo, unindo obras da SPTrans com as da CET, aí fluiu muito mais. Aí são implantados os bicicletários nos terminais, foi uma ideia do diretor da SPTrans, o Salvador. Daí é isso, você tira a pessoa que não tá afim e o negócio vai arredondando, se alinhando. Tinha outra coisa, nessas estruturas mais conservadoras, as funções (pessoas de diferentes funções) não se falam. Entrei numa CET que o diretor não falava com gerente, diretor só falava com diretor. Era verticalzão. A minha equipe toda participava, eles diziam que nunca tinham entrado em sala de secretário. A gente conseguiu quebrar muita resistência. O pessoal da CET olhava e me via, achava que eu era louca. Uma vez um cara falou que “para com piadinha porque tem uma mulher na sala”. A estrutura é muito vertical, detentora de poder, é uma coisa de perfil. O Tatto não era centralizador, ele deixava as pessoas fazerem e as coisas fluíam. Se você tem um diretor muito centralizador as coisas não fluem a comunicação não flui.

No início foi feita uma escolha, mas depois você acha que faltou comunicação? Que o processo poderia ter sido melhor ou pior?

O processo foi estressante pra caramba, mas no início foi certo, porque era um projeto piloto. Mas acho que faltou comunicação do início pra frente. Uma vez eu falei “Parece que a gente tá fazendo algo errado, mas se eu tô certo eu tenho que comunicar”. A página da CET é de release, ela é reativa, ela falava se tá na lei ou não tá na lei.

O Caram inclusive tava no DSV (Departamento de Operação do Sistema Viário) e participou do processo. Ele não tava totalmente a par do processo.

Não é porque o Otaviano tinha uma capacidade, ele era de carreira, mas não era de um cara de mobilidade. O Otaviano era do Ricardo Teixeira. Pedi demissão da SPTrans e falei que não queria ficar aqui porque não fazia nada ali. Supervisora - cargo de confiança.

Você acha que faltou a comunicação do processo?

Eu saí já era o Bruno Covas, eu saí em junho e o Avelleda ficou até março do outro ano. Eu pedi demissão e ia sair, mas o Avelleda pediu para eu ficar. Num órgão público, se você não negociar e não tiver apoio, você não faz nada. Quando Avelleda

entrou eu falei pra ele que queria saber, mas ele pediu para eu ficar. Foi negociado, o Avelleda disse que ia fazer, ele queria fazer mas não tinha força política.

O que você achou do planejamento /workshops / audiência da Bloomberg?

Estrutura do material de análise fui eu que montei - NÃO ESCREVER - Eu apoiei a Bloomberg e etc mas eu não apareci. Aí eu combinei que não queria falar mais com o pessoal.

O que você acha do plano do Caram?

Eu entendo que só sai se ele mudar as pessoas que estão lá. Eu acho que é capaz que possa não sair tudo, o fato de sair já é terminar uma gestão bem. Se você termina uma gestão com um programa de manutenção e algumas ciclovias, mesmo que não saia os 173 quilômetros, é bom. Mas de certa forma as brigas de poder dos grupos que estão no Legislativo e Executivo. Os grupos por trás estão apoiando, aceitaram fazer. Simbolicamente é muito forte, justamente com a Ricardo Jafet, que foi a primeira parada. Eles podem não implantar os 173 quilômetros, mas eles implantarem os 2 quilômetros da Ricardo Jafet eles estão admitindo que estavam errados. Se a gente tivesse uma implantação contínua os movimentos sociais morreriam.

APÊNDICE F – Entrevista com José Police Neto, 47, pesquisador social / vereador

Pós Ditadura eu ia de bicicleta pra escola, ia pedalando de casa até a escola. esse começo a bicicleta era enxergada na cidade como passeio, como diversão. A [Avenida] 23 de Maio era fechada pelo Passeio Ciclístico de Primavera da Caloi, todo mundo indo pra rua por diversão, fazendo uma ciclofaixa de lazer. A presença da bicicleta como transporte do trabalhador era forte, não tinha a zona Franca de Manaus como polo de produção de moto. A bicicleta perdeu muita aderência do trabalhador quando a moto ficou mais barata. A Zona Franca de Manaus ofereceu muitas facilidades, [a moto] ficou muito mais barata por causa da ZF Manaus. Por isso, na periferia e em algumas cidades de interior (Rio Claro) a bicicleta foi deixando de ser o veículo do trabalhador. Atuo com o Walter Feldman quando ele elabora o Plano Cicloviário Municipal e quando ele vira deputado. O Plano foi aprovado na gestão Alckmin 1 (1998/99 - final do Covas) e veio a ser regulamentado pelo Márcio França. Quando eu chego na Câmara Municipal eu venho com o desejo de trazer a bicicleta para [a cidade de] São Paulo. Devo ter sido o primeiro vereador ciclista, que dispensava a bicicleta. Eu escondia a bicicleta, porque se deslocar de bicicleta era algo estranho aos olhos da sociedade, meio lunático. Para não assustar as pessoas e não danificar a minha imagem, eu não falava, mas as pessoas me viam de bicicleta. Eu começo a trazer a bicicleta para algumas sugestões de lei após ver a bicicleta sendo usada em eventos internacionais, como na ONU, no Cone Sul. Após ver um conjunto de cidades desenvolvidas usando a bicicleta para transformar a cidade.

O risco era muito grande, a cidade não foi feita para bicicleta, como se a rua fosse só para o carro.

Quando eu morei em Washington eu tinha uma Caloi 5, uma speed, que eu circulava em Alexandria, na periferia só de bicicleta.

Quando inicia o mandato eu começo a fazer estudos sobre bicicleta. O primeiro projeto que eu aprovo é o valor do imposto (ICMS, IPI) de bicicleta é devolvido em forma de Bilhete Único.

Usando Metrô/ônibus/bike por 2 anos. O cidadão ganharia o volume de imposto em crédito no Bilhete Único. Aprovado na Câmara Municipal e vetado pelo Haddad. No mandato do Serra e do Kassab eu fui secretário do Serra e muito do que fiz foi para a gestão, eu convenci a equipe do Kassab que era possível ter um plano cicloviário muito robusto. Convenci o Walter Feldman que a gente podia implantar

ciclofaixas de lazer e o Marcelo Cardinali Branco que a gente podia implantar ciclofaixas permanentes. Foi assim que nasceu a ciclovía da Faria Lima, a ciclofaixa de Moema, os primeiros bicicletários nos terminais de ônibus, a ciclofaixa de lazer, eu atuava como um consultor do Executivo. Testado esses pilotos, a partir de 2012, com a eleição do Haddad eu iniciei o segundo momento, com oferta de nova legislação, havia a apresentação do Walter Feldman e foi reforma feita pelo Chico Macena. Havia a legislação, mas ela não fazia com que a estrutura fosse implantada. O projeto é iniciado na Brasil Cycle Fair, elaborado no Legislativo, aprovado na Câmara Municipal de São Paulo e vetado pelo Haddad (2013/2014).

Fabio Araújo, migrar do transporte público ou do individual dá vantagens econômicas para a bicicleta é vantajoso para o município. Pelo menos metade da economia realizada pela mudança modal deve ser entregue ao tomador de decisão que toma a decisão de mudar de transporte e fazer bem à cidade.

Essa inovação de utilizar um cálculo de quem gera economia e passa para aquele que fez a mudança. A legislação é de 2016 e ainda não foi aprovada. O que era fundamental era entender o sistema de transporte como um sistema. Antes eles eram vistos como caixinhas separadas, o BikeSP tenta juntar todos. Trabalhar o transporte na cidade como um sistema, se eu não consigo regular todos os atores ele vai estourar para um lado. Mais de 80% dos congestionamentos são causados pelo motorista sozinho no seu carro. O primeiro pedágio urbano que cobra do uso intenso do viário. Arrecada próximo de 230 milhões de reais por ano. Por isso que os debates da bicicleta sempre ficaram escondidos, bicicleta não faz mal, faz bem.

Mudanças que quebram paradigmas causam mudanças profundas. O taxista não vai ver o motorista de aplicativo como um companheiro, mas ele deixou de ser um inimigo. Você cobra os 10 centavos por quilômetro rodado mas parou aí, não teve uma continuidade da política pública. Infelizmente nem Uber, nem 99, nem a SMT utilizaram o debate da tecnologia aplicada à mobilidade com o grau de racionalidade que nos permitisse evoluir. A gente precisa ter um uso da frota mais racional, para ter uma frota menor. A gente precisa convencer a sociedade, por isso o carro deixa de ser um objeto aspiracional e passa a ser isto como um serviço. Para que eu preciso ter um carro se eu não dependo dele? A partir do momento que você não tem um carro você é menos estimulado a pegar a chave e sair no automático. A gente voltou a olhar para a bike como o modal tem, o mais eficiente, o mais sustentável.

As minhas rotinas já mudam a rotina da minha família.

Como foi sua percepção da implantação de ciclovias na gestão Haddad?

2013 foi o ano das faixas exclusivas de ônibus no meio de uma grande polêmica. Quando a polêmica diminuiu porque a faixa de ônibus ganhou uma notoriedade e foi reconhecida no cenário nacional, o Tatto e o Haddad criaram uma nova polêmica. Se abrirem uma rua nova, perguntam para as pessoas? Não, então por que pra pegar um pedacinho da rua tem que perguntar? Eu acho que o fato da forma ter sido feita a partir de contratos da CET, contratos estranhos de implantação de ciclofaixa/sinalização, ficou tudo muito confuso. Você teve um mau humor da opinião pública, uma partidarização muito forte por causa da cor, isso ganhou mais força por causa do preço, como o contrato era um pouco mais caro citavam que todas ciclofaixas eram caras, era um momento de que 'todo petista é corrupto'. Os ciclistas foram marginalizados, eram chamados de petistas, mandados de volta para a ciclofaixa. Ele provou que as faixas de ônibus fizeram bem para a cidade, mas ele não conseguiu provar que as ciclofaixas faziam bem para a cidade. Ele tinha que explicar o valor, o conceito, ele perdeu muito tempo. Até porque você põe a infraestrutura de segurança para as pessoas rodarem ali, era uma forma de trazer mais ciclistas para a rua, a presença da ciclofaixa mostra para os motoristas que os ciclistas estão ali.

A área mais autônoma dos executivos no Brasil é a de transportes, porque a Constituição e as legislações consequentes reservaram ao executivo um poder enorme. No Legislativo a nossa atuação é muito pequena, a gente vai buscando dentro dos projetos como eu ponho o debate de mobilidade, a bicicleta, dentro dos projetos do executivo. A vida do parlamentar que atua com o transporte e mobilidade é muito complexa. Quem manda no transporte das cidades são os 'barões dos ônibus'. É muito difícil o diálogo com a SMT depois que o Caram assumiu, porque eu tenho a sensação de que o conjunto de empresários e o vereador Milton Leite que manda lá, que o Caram está lá para dizer os "nãos" que os vereadores não querem dizer. Por isso eu atuo em paralelo, como posso atuar com as câmaras técnicas, a sociedade civil. Como o empresariado se importa em fechar o mês e ter o subsídio, pouco importa se o ônibus está cheio ou o motorista tem COVID.

Você acha que o BikeSP poderia incentivar novos ciclistas?

Hoje as pessoas estão contando moedas para economizar no transporte, se eu ganhar 'x' reais por dia , dá 'y' reais por mês. É muita diferença no final do mês por uma pessoa ir de bicicleta. Ele se traduz num 13º ou até 14º salário para um autônomo. Mudança de comportamento, essa é a questão fundamental, toda transferência de renda sempre esteve condicionada a manter as crianças na escolas. São condicionamentos nobres, mas frágeis. Na questão do BikeSP é diferente porque estou convidando a cidade a participar, melhorar a cidade para eles. Eu convido eles a participar da transformação. Você oferece para parte da sociedade a solução que não é só para ele, mas ele ajuda os demais. Você vai manter o dinheiro na economia local e no setor de bicicleta, aquecendo, incentivando, tinha uma logica de abastecer o setor com mais recursos e manter o dinheiro no setor.

Vereadores independentes

Você previamente é contra ou a favor de algo antes de ser apresentado. Se é do PT o PSDB e seus aliados são contra e vice-versa. Apoiei coisas do Haddad, do Doria, do Bruno conforme achava consistente. O Parlamento é o espaço do debate e da construção. Eu nem sempre sei o que a sociedade quer daquilo. A maioria dos projetos não representa a população, representa parte dela, e vai ser validado pelo restante da Prefeitura.

Qual a sua expectativa para o Plano 2019-2020?

Eu acho que vão dar um monte de desculpa por causa do corona. Alguns vão ser entregues porque é mais fácil fazer já que tem menos gente na rua, algumas vão sair porque já foram contratadas. Da mesma forma que o Haddad apanhou como um louco, na mesma hora que os números do Bruno aparecerem vai ter a mesma grita que o Haddad passou, ainda mais se o Bruno Covas gastar mais que o Haddad gastou.

Parte já tá aí, parte já foram recuperadas, elas tão bem feitas, o material é de relativa qualidade. Depois vamos saber dos preços assim por diante.