

UNIVERSIDADE DE SÃO PAULO
FACULDADE DE FILOSOFIA LETRAS E CIÊNCIAS HUMANAS

ROGERIO VENTURINELI

**A cidade sobre duas rodas.
As manifestações sociais dos ciclistas por ciclovias em São Paulo
sob o enfoque da produção do espaço urbano.**

SÃO PAULO
2015

UNIVERSIDADE DE SÃO PAULO
FACULDADE DE FILOSOFIA LETRAS E CIÊNCIAS HUMANAS

ROGERIO VENTURINELI

**The city on two wheels.
The manifestation of cyclists for bike lanes in São Paulo under the
focus of the production of the urban space.**

SÃO PAULO
2015

ROGERIO VENTURINELI

**A cidade sobre duas rodas.
As manifestações sociais dos ciclistas por ciclovias em São Paulo
sob o enfoque da produção do espaço urbano.**

Trabalho de Graduação Individual apresentado ao Programa de Graduação em Geografia da Universidade de São Paulo, como requisito parcial para a obtenção do grau de Bacharel.

Profa. Dra. Ana Fani Alessandri Carlos – Orientadora

SÃO PAULO

2015

FOLHA DE APROVAÇÃO

Rogério Venturineli

A cidade sobre duas rodas. As manifestações sociais dos ciclistas por ciclovias em São Paulo sob o enfoque da produção do espaço urbano.

Trabalho de Graduação Individual apresentado à Faculdade de Filosofia, Letras e ciências Humanas da Universidade de São Paulo para obtenção do grau de Bacharel.

Aprovado em:

Banca examinadora

Profa. Dra. Ana Fani Alessandri Carlos (Orientadora) – FFLCH/USP

Assinatura _____

Prof. Dr. Heinz Dieter Heidemann- FFLCH/USP

Assinatura _____

Prof. Dr. Rodrigo Ramos Hospodar Felipe Valverde - FFLCH/USP

Assinatura _____

DEDICATÓRIA

Para Simone.

AGRADECIMENTOS

Expresso meus profundos agradecimentos à Simone Seixa Picarelli. Seria um despropósito tentar enunciar as razões deste reconhecimento.

Expresso também meus profundos agradecimentos à Professora Doutora Ana Fani Alessandri Carlos, pela formação, pela orientação.

Expresso meus maiores agradecimentos aos meus professores, pela formação.

Expresso meus sinceros agradecimentos a meus amigos, pela solidariedade.

*Government must help to eliminate cars
so that bicycles can help to eliminate
government.*

Cartaz em Amsterdã, Holanda. 1970.

RESUMO

O objetivo primordial da pesquisa que é exposta no presente trabalho é de analisar o significado das ciclovias em São Paulo – edificadas como resultado dos movimentos sociais de ciclistas nesta Cidade de São Paulo, que, em suas manifestações, confrontam o modelo da cidade edificada para os automóveis – em termos da produção do espaço, considerada como uma via de acesso a compreensão da realidade urbana.

A tarefa em questão envolve pensar o fenômeno a partir a partir de dois eixos de argumentação.

O primeiro eixo de argumentação – da perspectiva da reprodução do capital – possui um horizonte teórico que procura identificar os processos constitutivos da urbanização na Cidade de São Paulo e envolve tensionar o entendimento da produção do espaço urbano da Cidade de São Paulo. Possui seu eixo analítico nos processos que envolvem a economia política relacionada ao papel do Estado, o qual se firma como elemento normalizador na instauração do espaço adequado à acumulação.

O segundo eixo de argumentação – sob ponto de vista da reprodução da vida – imprime ênfase na análise das práticas urbanas e da possibilidade de apropriação do espaço urbano, processos que se articulam contraditoriamente aos processos de urbanização necessários à reprodução continuada do capital.

A circulação consolida-se como uma categoria dialética essencial, que, por um lado, propicia a interconexão entre os lugares fragmentados – favorecendo a funcionalização da cidade e a abstração do espaço, em detrimento da reprodução da vida social – e, por outro lado, autonomizando-se como a própria condição metropolitana – dando origem aos lugares enquanto materializações dos fluxos. A circulação é uma categoria que realiza uma inversão em que o meio se transforma em fim e o fim, meio.

O primado da circulação remete à constituição da cidade como metrópole, organizada logicamente em função dos interesses do capital. Esta categoria permite ainda compreender uma contradição presente na própria função do Estado, ora voltado a propiciar a circulação, ora voltado a combatê-la, no momento em que esta se transforma em apropriação do espaço urbano e mobilização social. No núcleo desta questão está o processo de valorização e conseqüente racionalização do solo urbano, estratégia que se pretende hegemônica na organização das relações sociais e da produção e reprodução do espaço.

Palavras-chave: Mobilidade. Ciclovia. Massa-Crítica.

ABSTRACT

The primary objective of this research is to analyze the meaning of the bike-lanes in São Paulo – built as a result of the cyclist's social movements in the city of São Paulo, which, in its manifestations, confront the city built for cars – in terms of the production of the space, considered a gateway to understanding the urban reality.

The task involves thinking the phenomenon from two strands of argument.

The first axis of argument – the perspective of reproduction of the capital – has a theoretical dimension that seeks to identify the constituent processes of urbanization in São Paulo and involves the understanding of the production of urban space of that city. It has its analytical axis in processes involving the political economy and its relation with the state's role, which is consolidated as normalizing element in establishing the appropriate accumulation space.

The second line of argument – from the point of view of reproduction of life – put emphasis on the analysis of urban practices and the possibility of appropriation of urban space, processes articulated contradictorily to the urbanization processes needed for the reproduction of capital.

The circulation is consolidated as an essential dialectic category, which, on the one hand, provides the interconnection between the fragmented places – favoring the functionalization of the city and the abstraction of space, rather than the reproduction of social life – and, on the other hand, is empowering as the very metropolitan condition – giving rise to places as materialization of flows.

The primacy of movement refers to the constitution of the city as a metropolis, logically organized according to the interests of capital. This category allows further comprise a contradiction in the very function of the state, which is needed to provide circulation, but is also called to fight it, at the time this turns into appropriation of urban space and social mobilization. At the core of this issue is the process of recovery and consequent rationalization of urban land, a strategy that is to be hegemonic in the organization of social relations and the production and reproduction of space.

Key-Words: Mobility. Bike-lanes. Critical-Mass.

LISTA DE FIGURAS

Figura 1: Densidade de infraestrutura cicloviária em 2012 (Fonte: LEMOS; RAMOS, 2015).....	40
Figura 2: Densidade de infraestrutura cicloviária em 2015 (Fonte: LEMOS; RAMOS, 2015).....	41
Figura 3: Ciclovias em São Paulo (Fonte: PlanMob).....	43
Figura 4: Ciclovias em São Paulo (Fonte: https://www.google.com/maps/d/viewer?mid=z9TqTcegPvdk.kD1kEBduCkvl).....	44
Figura 5: Ciclovias (Fonte: http://www.metrojornal.com.br/wp-content/uploads/2015/06/980-ciclovias-paulista-980x345.jpg).....	46
Figura 6: Esquema de uma ciclovia (Fonte: INSTITUTO DE POLÍTICAS DE TRANSPORTE E DESENVOLVIMENTO, 2015).....	47
Figura 7: Ciclofaixa (Fonte: http://muitaviagem.com.br/wp-content/uploads/2015/09/roteiros-bike-sp-1.jpg).....	48
Figura 8: Esquema de uma ciclofaixa (Fonte: INSTITUTO DE POLÍTICAS DE TRANSPORTE E DESENVOLVIMENTO, 2015).....	49
Figura 9: Calçada partilhada e compartilhada (Fonte: http://f.i.uol.com.br/fotografia/2015/04/08/500038-970x600-1.jpeg).....	50
Figura 10: Ciclorrota (Fonte: http://vadebike.org/wp-content/uploads/2011/12/ciclorrota-moema.jpg).....	51
Figura 11: Esquema de uma ciclorrota (Fonte: INSTITUTO DE POLÍTICAS DE TRANSPORTE E DESENVOLVIMENTO, 2015).....	52
Figura 12: Ciclofaixa de lazer (fonte: http://i1.r7.com/data/files/2C95/948F/36A6/8A59/0136/A6CA/3834/027E/ciclofaixa-lazer-G.jpg).....	53
Figura 13: Estação de empréstimo de bicicletas Bike Sampa (Fonte: http://static.panoramio.com/photos/large/79326831.jpg).....	54
Figura 14: Localização das estações de empréstimo de bicicletas (Fonte: https://www.google.com/maps/d/viewer?mid=z9TqTcegPvdk.k2L2zTyHHPeA).....	55
Figura 15: Estação de empréstimo de bicicletas Ciclo Sampa (Fonte: http://www.cidadedesaopaulo.com/spdebike/wp-content/uploads/2012/11/Ciclosampa_Bradesco_Foto_Marcelolha.jpg).....	56
Figura 16: Localização das estações de empréstimo de bicicletas CicloSampa	

(Fonte: http://www.ciclosampa.com.br/estacoes.php).....	57
Figura 17: Bicletário (Fonte: http://vadebike.org/wp-content/uploads/2015/08/Bicicletario-Pra%C3%A7a-dos-Arcos-Foto-Willian-Cruz-002.jpg).....	58
Figura 18: Bicletário (Fonte: http://viatrolebus.com.br/wp-content/uploads/2013/08/20130701_160206_g.jpg).....	59
Figura 19: Distribuição dos estacionamentos de bicicletas (Fonte: https://www.google.com/maps/d/viewer?mid=z9TqTcegPvdk.kAOGdO8KfrDU).....	60
Figura 20: Paraciclo (Fonte: http://40.media.tumblr.com/fff7afbb9c46659de63315b2f1d11def/tumblr_mz3jsfFIUZ1r3ngooo1_1280.jpg).....	61
Figura 21: Trajetórias na cidade (Fonte: https://www.flickr.com/photos/16nine/8425709761).....	64
Figura 22: Desafio intermodal (Fonte: http://noticias.uol.com.br/ultimas-noticias/agencia-estado/2015/09/17/pelo-2-ano-consecutivo-bicicleta-ganha-desafio-intermodal-em-sp.htm).....	65
Figura 23: Motivo para utilização da bicicleta (Fonte: Pesquisa Perfil do Ciclista)....	66
Figura 24: Espaço destinado à circulação (Fonte: http://www.copenhagize.com/2014/12/the-arrogance-of-space-sao-paulo-brazil.html).....	67
Figura 25: Espaço destinado à circulação (Fonte: http://www.copenhagize.com/2014/12/the-arrogance-of-space-sao-paulo-brazil.html).....	68
Figura 26: Espaço destinado à circulação (Fonte: http://www.copenhagize.com/2014/12/the-arrogance-of-space-sao-paulo-brazil.html).....	69
Figura 27: Conflito entre ciclistas e motoristas (Fonte: http://www.diariodocentrodomundo.com.br/comunista-vai-andar-na-ciclovia-o-relato-de-um-ciclista-que-escapou-de-um-atropelamento-em-sp/).....	99
Figura 28: Congestionamento em São Paulo (Fonte: http://images.jovempan.uol.com.br/baOf-DCGFj8g0PuR2laahvg3tXs=/fit-in/619x437/media.jovempan.uol.com.br/archives/2014/03/21/1616402737-transito-sao-paulo.jpg).....	101
Figura 29: Bicicleta branca nas manifestações em Amsterdã (Fonte:	

http://www.amstelfilm.nl/films/17678403/rebelse-stad-provo-en-de-onstuimige-jaren-zestig).....	104
Figura 30: Massa Crítica em Drebcen, Hungria (Fonte: http://www.debrecensun.hu/media/2013/04/21-critical-mass-in-debrecen/critical_mass2.jpg).....	106
Figura 31: Massa Crítica em São Paulo (Fonte: http://viatrolebus.com.br/wp-content/uploads/2015/03/Untitled-2.jpg).....	107
Figura 32: Ghost-bike (Fotografia: Rogerio Venturinel)	108
Figura 33: Pedalada pelada (Fonte: http://vadebike.org/wp-content/uploads/2015/03/Pedalada-Pelada-Rio-2015-009-Foto-Renato-Vasconcellos.jpg).....	111
Figura 34: Oficina Mão na Roda (Fonte: https://www.flickr.com/photos/fingermann/15508633627/in/pool-mao-na-roda/).....	112
Figura 35: Ciclovía na Avenida Paulista (Fonte: http://inguol.com/c/noticias/81/2015/06/28/28jun2015---imagem-aerea-captada-por-um-drone-mostra-a-movimentacao-de-ciclistas-na-avenida-paulista-durante-a-inauguracao-da-ciclovía-em-sao-paulo-1435513829206_956x500.jpg).....	113
Figura 36: Projeto de ciclovía da Avenida Paulista (Fonte: http://www.cetsp.com.br/media/342369/cicloviasppaulista.pdf).....	114
Figura 37: Falsa notícia divulgada sob a denominação jornalismo televisivo (Fonte: captura de tela do website < http://globoplay.globo.com/v/4001052/ >).....	115
Figura 38: Expressões em redes sociais (Fonte: captura de tela do website < http://vadebike.org/2015/03/tinta-ciclovía-av-paulista-manchou-asfalto/ >).....	116
Figura 39: Bicletada contra a o embargo das obras da ciclovía na Avenida Paulista (Fonte: http://basebmx.com/base/wp-content/uploads/2015/04/ciclovía-paulista.jpg).....	117
Figura 40: Curso de formação em ciclomobilidade promovido pelo Ciclocidade (Fonte: < http://www.ciclocidade.org.br/noticias/698-as-fotos-da-primeira-formacao-em-ciclomobilidade >).....	119
Figura 41: Intervenção urbana com ativistas do movimento #reciclovía (Fotografia: Rogerio Venturinel)	120
Figura 42: Bicletada em solidariedade à ocupação de escolas (Fonte: Captura de imagem de video gravado, editado e cedido por Rachel Schein, ciclista).....	121
Figura 43: Página de entrada do website do FMB-2015 (Fonte:	

LISTA DE TABELAS

Tabela 1: Incremento da rede cicloviária em São Paulo (Fonte: Programa de Metas da Prefeitura de São Paulo).....	44
--	----

SUMÁRIO

1 ABERTURA.....	15
2 INTRODUÇÃO.....	25
3 OBJETO DE ESTUDO E METODOLOGIA.....	32
3.1 CICLOVIAS EM SÃO PAULO.....	36
3.2 CICLOVIAS: ENTRE O IMPÉRIO DA MAXIMIZAÇÃO DA CIRCULAÇÃO E A POSSIBILIDADE DA APROPRIAÇÃO DA CIDADE.....	62
3.2.1 IMPERATIVO DA MAXIMIZAÇÃO DA CIRCULAÇÃO.....	63
3.2.2 POSSIBILIDADE DE APROPRIAÇÃO DOS ESPAÇOS DA CIDADE.....	73
4 PRODUÇÃO DO ESPAÇO URBANO.....	77
4.1 REPRODUÇÃO DO CAPITAL GLOBALIZADO E METROPOLIZAÇÃO.....	83
4.1.1 TRANSIÇÃO DO REGIME DE ACUMULAÇÃO DO CAPITAL.....	83
4.1.2 METROPOLIZAÇÃO E MERCANTILIZAÇÃO DO ESPAÇO URBANO.....	87
4.1.3 PREPONDERÂNCIA DA CIRCULAÇÃO.....	91
5 MOVIMENTOS DE CONTESTAÇÃO SOBRE DUAS RODAS.....	98
5.1 ANTECEDENTES.....	103
5.2 MASSA CRÍTICA.....	104
5.2.1 PEDALADA PELADA.....	110
5.2.2 OFICINA MÃO NA RODA.....	111
5.2.3 LUTA PELA CICLOVIA NA AVENIDA PAULISTA.....	113
5.3 ASSOCIAÇÃO POLÍTICA.....	118
5.3.1 MASSA CRÍTICA COMO MOVIMENTO SOCIAL DE LUTA DE CLASSES	122
5.4 EXIGÊNCIA DEMOCRÁTICA: LUTA DE CLASSES COMO MOVIMENTO POR APROPRIAÇÃO DO ESPAÇO.....	126
6 CONSIDERAÇÕES FINAIS.....	129
7 FECHAMENTO.....	133
REFERÊNCIAS.....	136
ANEXOS.....	151

1 ABERTURA

O presente Trabalho de Graduação Individual (TGI) possui sua gênese na conjugação de uma condição individual e de uma condição social.

Sob a perspectiva da condição individual – o primeiro plano que diz respeito a origem deste estudo – este é a manifestação da tentativa de compreensão da produção e da reprodução do espaço urbano no contexto de uma sociedade marcada pela expansão incontestável do capitalismo e da urgência histórica de sua superação. Sua origem possui raízes em uma inquietação que congrega três elementos predominantes, os quais podem ser expressos nas seguintes linhas gerais.

O primeiro elemento está relacionado a uma questão teórica que tem base no fascínio, ou antes, no arrebatamento ante ao avanço espetacular do capitalismo contemporâneo e na obstinada convicção intelectual de que lhe vasculhar as características específicas ofereceria a oportunidade de compreender as tendências que conduzam a uma crítica radical em direção a uma ação possível diante de suas forças superlativas.

A crítica radical – cujo momento lógico é a dialética materialista de caráter intrinsecamente revolucionário – supõe a superação do caráter contemplativo do pensamento ideológico de raízes burguesas e alcança as questões teórica e prática. Parafraseando Lukács (2012, p. 65), trata-se de investigar na teoria e na forma como esta se dissemina entre os movimentos sociais, as determinações que fazem da teoria um veículo revolucionário.

Ensejam-se, entretanto, quatro observações, acerca do traço crítico do trabalho teórico.

Em primeiro lugar, acentua-se que a proposição crítica não se assemelha ao movimento cartesiano que reivindica a aplicação positiva de uma racionalidade abstrata tida por ideal à realidade considerada independente. Antes, trata-se de perscrutar teoricamente os princípios estruturais da realidade objetiva que se apresentam como tendências antagônicas e que, por sua vez, mostram-se como os

princípios mesmo que permitam uma via de ação exequível para a transformação desta realidade.

Em segundo lugar, não se figura que a transformação da realidade social seja factível a partir do ponto de vista isolado de um conhecimento fragmentário, como é o caso da Geografia, isolamento este que resulta da divisão do trabalho no domínio intelectual (LEFEBVRE, 1999, p. 63). Em vez disso, propõe-se que esta disciplina propicia um acesso à reflexão crítica, a qual, por sua vez, possui a faculdade de revelar as contradições existentes e, além disso, compreender sua lógica e sua gênese (MARX, 2013, p. 114), permitindo indicar um horizonte que comporte a subversão da realidade atual.

Em terceiro lugar, concebe-se que os movimentos concretos de subversão da realidade vigente encerram um caráter de movimentos de luta de classe. Logo, devem ser compreendidos como movimentos de lutas políticas (ENGELS; MARX, 2012 p. 54) que, como tal, demandam vínculos aprofundados com diferentes movimentos de lutas políticas – julgando que “sem desenvolver e aprofundar a solidariedade entre forças que lutam pela concretização de uma ordem alternativa, seus esforços [...] não terão sucesso” (MÉSZÁROS, 2014, p. 53). Ademais, a qualidade de luta política da luta de classes faz com que esta se revista obrigatoriamente de um aspecto jurídico e mantenha relações estreitas com o aparato legal da realidade social.

Em quarto lugar, como consequência do que foi indicado nos três parágrafos precedentes, a teoria necessita possuir seu lastro na base material da realidade objetiva para que se converta em força efetiva de transformação da realidade social (MARX, 2013 p. 156). Contudo – e esta é uma ideia capital no presente trabalho – caso o movimento objetivo não se configure como um processo revolucionário, cumpre que a teorização conserve o foco revolucionário como possibilidade teórica, o que não deve jamais ser confundido com idealismo, o qual absolutiza tanto o sujeito – colocando-o em posição de tratar do problema de como pensar a realidade concreta – quanto o objeto – supondo que a realidade caminha para a perfeição ao expulsar dela o sujeito (KOSÍK, 2010, p 19).

O segundo elemento diz respeito ao processo de formação acadêmica, cuja marcha propiciou a expansão do discernimento sobre o espaço urbano,

possibilitando ultrapassar a interpretação deste como uma estrutura espacial de inscrição territorial em direção a uma interpretação da cidade como uma forma que articula diversos planos, com destaque para os planos econômico, político e social.

Neste sentido, o processo de urbanização na atualidade realiza-se como condição da reprodução do capital globalizado, cuja ação implica a “reorganização dos espaços e territórios, deslocamentos de fronteiras e construção de novas muralhas” (BENSAÏD, 2008, p. 14) e, acrescentando-se a este quadro, a prevalência da aceleração do tempo e a eliminação das barreiras espaciais (HARVEY, 2009, p. 212). A maneira como esta realidade atinge o espaço urbano – particularmente o espaço metropolitano – é descrita por Carlos (2010, p. 33) da seguinte forma:

A urbanização se realiza em função da reprodução econômica revelando o espaço enquanto condição-meio-produto da reprodução social, e, nesta direção a metrópole deve permitir a continuidade do processo como articulação dos momentos de circulação-produção-distribuição e consumo das mercadorias produzidas (sejam elas materiais ou imateriais). Hoje a transformação do conteúdo e da extensão da centralidade é consequência deste processo, exigindo uma política urbana que oriente os recursos para a construção da infraestrutura necessária.

Evidentemente, o espaço urbano não se dissolve no aspecto homogêneo do espaço econômico. Nos planos social e político, a cidade permite a experiência da pluralidade e caracteriza-se por ser um espaço público que permite as relações políticas, remetendo a experiência da vida pública que ultrapassa a mera localização territorial, mas que possui alicerce na presença explícita de homens e mulheres no espaço público.

O terceiro elemento respalda-se em uma questão de cunho prático que se liga a dois fatores inter-relacionados.

O primeiro fator provém da experiência de longo prazo da atividade de ciclismo e de utilização perseverante da bicicleta na cidade, como meio de transporte de uso diário; como ferramenta para prática de esporte e lazer; e como instrumento de percepção e de reconhecimento do espaço urbano. É patente que esta prática possibilita uma experiência singular do espaço urbano. Na descrição de Petersen (2007), “Bicycling provides us with an unbuffered range of sensory

experiences of the monumental urbanity we have created, and a view into the spaces of hope in its cracks, fissures, and contradictions.”

O segundo fator consiste na participação ativa em movimentos sociais que estão na base da transformação inequívoca na cidade de São Paulo, que se experimentou com a implantação das ciclovias.

Propõe-se aqui uma breve digressão para expor que a participação nestas instâncias propiciam a observação de algumas ocorrências contraditórias que permitem entrever as questões que envolvem este objeto de pesquisa.

Como primeiro exemplo, aponta-se que os movimentos de ciclistas encontram-se em diálogo com outros movimentos que propõem uma política urbana distinta da forma como se dá presentemente, a exemplo da Associação pela Mobilidade a Pé em São Paulo. Além do mais, as ciclovias são consideradas uma solução factível para o deslocamento nas grandes cidades ao lado de uma proposta consistente em termos de uma sustentabilidade que não possua a carga ideológica veiculada correntemente, mas que equivalha “ao controle consciente do processo de produção” (MÉSZÁROS, 2014, p. 44). Em contraste, é bem conhecido que há uma hostilização dos ciclistas por parte dos motoristas de automóveis que se alçou à conduta criminal. Sinaliza-se uma pergunta capital: que interesses estão na base dos movimentos dos ciclistas?

Como segundo exemplo, cita-se que, na atualidade, os movimentos de ciclistas se encontram disseminados em várias cidades do planeta e, de maneira geral, sua pauta tende a ser considerada de grande importância, coincidindo, ao menos superficialmente, com a pauta de diversos governos de distintas matizes ideológicas e de inúmeros representantes da sociedade civil, dentre os quais figuram instituições bancárias como são o caso do Itaú Unibanco Holding S/A (Itaú) e do Banco Bradesco S/A (Bradesco). Em contrapartida, há uma resistência muito grande na aceitação destas pautas, tanto por parte dos próprios órgãos do Estado, como foi o caso do Ministério Público do Estado de São Paulo (MPSP), quanto por parte de outros representantes da sociedade civil, principalmente representantes da grande imprensa, como é o caso da Globo Comunicação e Participações S.A. (Rede Globo). Coloca-se, então, uma pergunta importante: as ciclovias envolvem os interesses de quais sujeitos sociais?

Como terceiro exemplo, menciona-se que entre os estudiosos, com muita frequência, os primeiros comentários que são declarados diante do conhecimento deste objeto de estudo consistem na qualificação pejorativa dos sujeitos sociais envolvidos como pertencentes a classe média. Em oposição, é bem conhecido o discurso de comerciantes que presenciaram a construção de ciclovias defronte seus estabelecimentos, alegando que o movimento comercial seria arruinado em função da pretensa pertinência dos ciclistas aos extratos mais pobres da sociedade, de forma que estes não perfariam o perfil do consumidor dos respectivos estabelecimentos comerciais. Em ambos os casos, a qualificação dos ciclistas, que se afirma como uma desqualificação, revela uma pergunta essencial: quem são estes ciclistas pertencentes a tais movimentos sociais?

Como quarto exemplo, indica-se a oposição entre o questionamento frequente que se faz em termos da associação política de caráter peculiarmente horizontal, cujas críticas consistem na potência de um movimento com esta característica. Em oposição a isto, é noticiado que ciclistas normalmente se encontram presentes em diversas manifestações sociais, como pode ser exemplificado pela participação solidária com o movimento de ocupação das escolas ocorrido no segundo semestre de 2015. A questão que se coloca é: qual a possibilidade de articulação política dos ciclistas?

Retornando-se ao argumento corrente, procura-se buscar elementos interpretativos que não sejam tributários de uma atitude meramente contemplativa em relação a uma realidade que se afirmaria, assim, como objeto coisificado, mas, adversamente, que permitam a intervenção coerente no processo de transformação social possível.

Sob a perspectiva da condição social – o segundo plano que diz respeito a origem deste estudo – este se articula com o próprio desenvolvimento histórico da sociedade capitalista como se revela na metrópole de São Paulo.

A metrópole, nas palavras de Padua (2015, p. 87), “passa por um processo de reestruturação produtiva, com uma desconcentração industrial articulada a uma centralização de serviços ligados à gestão e ao financeiro”.

Neste contexto, a metrópole de São Paulo se conforma, segundo Carlos (2006, p. 76), como

um cenário de crise como produto do próprio processo de expansão do capitalismo e sob seu comando que, mundializado, produziu a contradição entre espaços integrados/desintegrados ao capitalismo mundial redefinindo, neste movimento, os conteúdos do desenvolvimento desigual – uma dialética que se desloca do tempo para o espaço.

Em um primeiro momento, os movimentos sociais que se irromperam – qualificados como movimentos pela cidade, “movidos pela necessidade de apropriação do espaço urbano” (CARLOS, 2014, p. 479) – não se manifestaram como eventos explosivos, capazes de transformar inteiramente a realidade, mas caracterizavam-se por serem conflitos parciais e momentâneos, por fatos subversivos. Entretanto, esses em movimentos de caráter isolado, formam a base das lutas em que se desenvolvem “todos os elementos necessários a uma batalha futura” (MARX, 2004, p. 214).

Na atualidade, particularmente depois da crise capitalista de 2008 – considerada “como o auge de um padrão de crises financeiras que se tornaram mais frequente e profunda ao longo dos anos, desde a última grande crise do capitalismo dos anos 1970 e início dos anos 1980” (HARVEY, 2011, p. 13) – e dos Programa de Aceleração do Crescimento (PAC) I e II (MARICATO, 2013, p. 23), a metrópole adquire características específicas que a diferenciam do cenário anterior em razão da magnitude e da velocidade com que se realiza mudanças radicais nos lugares (PADUA, 2015, p. 95).

A mudança substancial nas condições materiais teve seu reflexo nos movimentos sociais, cuja expressão de maior vulto foram as Jornadas de Junho de 2013, que foram precipitadas pela questão da mobilidade urbana, tema de análise neste TGI.

O ponto importante a ser realçado aqui é que as ciências especulativas, de identidade burguesa – que procuram contornar e escamotear contradições materiais objetivas – mantiveram seu estatuto exatamente em função de os movimentos sociais conservarem-se latentes e esporádicos (MARX, 1976, p. 96) na condição social pregressa. Porém, na situação presente, a crítica impõe-se como a ciência que possui a potencialidade de captar as contradições e expor as vicissitudes da ordem social vigente.

O objetivo primordial da pesquisa que é exposta no presente trabalho é de analisar o significado das ciclovias em São Paulo – edificadas como resultado dos movimentos sociais de ciclistas na Cidade de São Paulo, que, em suas manifestações, confrontam o modelo da cidade edificada para os automóveis – em termos da produção do espaço, considerado como uma via de acesso à compreensão da realidade urbana.

O objeto estudado situa-se no âmbito mais geral da mobilidade urbana, o qual se afirma como sendo um dos elementos hegemônicos nas disputas políticas na atualidade.

A tarefa em questão envolve pensar o fenômeno a partir a partir de dois eixos de argumentação.

O primeiro eixo de argumentação – da perspectiva da reprodução do capital – possui um horizonte teórico que procura identificar os processos constitutivos da urbanização na Cidade de São Paulo e envolve tensionar o entendimento da produção do espaço urbano da Cidade de São Paulo. Possui seu eixo analítico nos processos que envolvem a economia política relacionada ao papel do Estado, o qual se firma como elemento normalizador na instauração do espaço adequado à acumulação.

O segundo eixo de argumentação – sob ponto de vista da reprodução da vida – imprime ênfase na análise das práticas urbanas e da possibilidade de apropriação do espaço urbano, processos que se articulam contraditoriamente aos processos de urbanização necessários à reprodução continuada do capital.

Considera-se que a hipótese central a ser examinada possui seu fundamento conceitual centrado na ideia de que as ciclovias repõem em sua escala os conflitos presentes na escala do próprio urbano e a emergência dos movimentos sociais por ciclovias situam-se no contexto do que se denomina fase crítica da urbanização, na qual se incrementam as contradições espaciais.

O foco da análise incidirá sobre o período compreendido entre o ano de 2008 até o ano de 2015, o que permitirá considerar um componente importante na construção destas: o movimento social de ciclistas denominado *Massa Crítica*.

Adverte-se que, dadas as particularidades deste trabalho – trata-se de um TGI – , emprestar-se-á uma parcela considerável do esforço na elaboração de questões

teóricas que fundamentam a pesquisa. Esse é o propósito expresso do capítulo introdutório, de caráter preliminar, o qual expõe o panorama teórico da Geografia que dá suporte a esta análise.

Ademais, cumpre esclarecer dois pontos importantes que se refere ao andamento da investigação e de sua apresentação.

O primeiro ponto que não pode ser negligenciado é o fato de a investigação encontrar-se em seus passos iniciais. Isso se repercute, previamente, no próprio resultado da apreciação crítica da realidade, cujos nexos explicativos certamente apresentarão deficiências que só podem ser tratadas através do processo paciente de amadurecimento da própria investigação. Isso também se reflete na maneira com que o material expositivo é elaborado.

No que concerne ao recurso à descrição e à caracterização do objeto de estudo possuem a finalidade de evidenciá-lo, conquanto não seja uma instância absolutamente necessária para o aprofundamento de seu significado.

No que diz respeito aos elementos teóricos que estão na base deste trabalho, há uma interposição entre o debate dos próprios fundamentos – como etapa necessária para sua apreensão – e a mediação destes na fundamentação do trabalho – na condição de sustentáculos para interpretação da realidade. Em outras palavras, nesta etapa, a apresentação envolve tanto a discussão do conteúdo dos elementos teóricos que fundamentam o estudo, quanto o significado que o objeto de estudo adquire sob estes fundamentos.

O segundo ponto a ser considerado é o fato de que o presente material consiste na apresentação de uma de pesquisa cujo preceito expositivo não coincide com seus procedimentos elucidativos. Logo, o decurso da exposição não obedece ao processo do exame do objeto. Esta lapso entre o inquérito e a exposição redundam na aparência de uma construção *a priori* (MARX, 1976, p.102).

O corpo deste trabalho encontra-se dividido em três partes.

A primeira parte (Parte I) é dedicada à constituição do objeto teórico e da metodologia, no contexto da Geografia Crítica. Procura-se, primeiramente, descrever e caracterizar as ciclovias até o momento em que puderam ser estudadas, antes da apresentação deste trabalho, para, em seguida, discutir o caráter profundamente contraditório destas estruturas, que evidenciam tanto um novo mecanismo para o

aprofundamento da lógica da abstração do espaço, quanto um carácter revolucionário do uso do espaço. Nesta primeira parte, inicia-se o a elucidação da hipótese principal, buscando-se identificar as contradições espaciais presentes no urbano e repostas na escala das ciclovias.

A segunda parte (Parte II) destina-se a articular o espaço das ciclovias no contexto da realidade da urbana e de seu debate teórico. Discute-se a problemática das novas formas de acumulação do capital, definindo esta questão em seus liames espaciais, em especial com o nexos da metropolização do espaço urbano. Para tal empreitada, desenvolvem-se aí, com mais profundidade, os fundamentos teóricos que dão suporte à esta análise. Nesta parte da argumentação, será colocada em pauta a generalização do urbano e a consolidação das metrópoles, com a prevalência da circulação. Atinge-se aí a formulação teórica que fornece suporte à análise da hipótese principal.

Na terceira parte (Parte III), procura-se discutir o significado e as implicações dos movimentos sociais que propõem novas práticas espaciais que se ligam ao acento do corpo no espaço. Indaga-se também sobre a caracterização dos sujeitos sociais envolvidos. Nesta parte da apresentação, recupera-se a discussão da hipótese principal e se apresenta a articulação do objeto de estudo à problemática urbana.

O desfecho do trabalho apresenta tanto uma exposição panorâmica do trabalho quanto um excuro que não possui imediatamente um teor conclusivo, mas busca os possíveis caminhos para um aprofundamento futuro da apreciação crítica da realidade urbana.

Por fim, deve-se ter em conta os limites e as possibilidades de tal abordagem.

É claro que uma posição crítica, no plano teórico “envolveria vários temas: teoria do Estado, carácter das lutas, problemas da passagem de uma forma social a outra, problemas específicos relativos à teoria econômica, etc.” (FAUSTO, 2015, p. 18), o que, evidentemente, não está nos escopos do presente estudo. Reforça-se aqui que a divisão do trabalho intelectual paira como uma determinação limitante que atinge o pesquisador e lhe dificulta a já difícil tarefa de construção de uma teoria crítica factível, a não ser como peça que se encaixa em um mosaico de outros trabalhos dedicados ao mesmo propósito. Entretanto, o questionamento levado a

efeito neste trabalho propõe uma diligência insistente em direção à crítica radical. O ponto chave é não aceitar a posição utópica de que algum sujeito social distante faça a crítica radical, mas, adversamente, propô-la a partir de cada ação possível, inclusive no plano intelectual.

Outrossim, adota-se a precaução de não subestimar a própria realidade, adotando-se um empreendimento quixotesco. As condições concretas que prevalecem na atualidade são absolutamente favoráveis ao capital, dado seu poder político e econômico, aliado ao poder de regular o espaço que lhe é adequado – o urbano. Assim, ante ao lapso de garantias de uma condição material de real enfrentamento do capital, a proposta é garantir uma condição metodológica eficiente, como condição prévia para quando as condições revolucionárias estiverem postas. Neste diapasão, pondera-se que não se deve superestimar a pesquisa, cujo TGI expressa as etapas iniciais de uma trajetória extensa ainda por ser percorrida.

2 INTRODUÇÃO

Este tópico, reafirma-se, guarda um carácter preliminar e possui o objetivo de delinear o panorama teórico da Geografia que dá suporte a esta análise.

A compreensão da realidade no âmbito da Geografia Crítica tem seu fundamento na produção material, ou seja, nas relações determinadas de produção que, por sua vez, determinam relações sociais e formam o todo (MARX, 2004, p. 125).

Do ponto de vista específico da Geografia, como esclarece Carlos (2015a, p. 13),

o desafio reside em pensar em que medida a problemática atual contempla o espaço, posto que espaço e tempo aparecem na análise geográfica em sua indissolubilidade, já que toda ação social se realiza num espaço determinado, num período de tempo preciso. Nessa perspectiva, as relações sociais se realizam na condição de relações espaciais, o que significa que a análise geográfica revela o mundo como prática socioespacial.

Sob este alicerce, a realidade espacial é o resultado e o limite de um processo de reprodução social cuja lógica é contraditória e crítica. O espaço urbano, objeto deste estudo, “é contradição concreta. O estudo de suas propriedades formais conduz à análise dialética de suas contradições” (LEFEBVRE, 1999, p. 46). Neste sentido, conforme Lefebvre, (1973, p. 17):

o conhecimento do espaço – o conhecimento do que nele se faz, do que nele se passa e do que dele se serve – retoma a dialética, pois *a análise detecta e revela as contradições do espaço*. O espaço abstracto, o espaço dos matemáticos, da epistemologia, pertence ao domínio da lógica. A passagem deste espaço mental para o espaço social implica já um movimento dialético [...]. Quanto à análise do espaço social, aquela mostra neste coerências (as estratégias, as táticas, os “subsistemas”) que entram em conflito (grifo do autor).

Convém pontuar aqui as bases que dão suporte à produção e a reprodução da espacialidade.

Sob o capitalismo, a produção econômica é um processo repleto de contradições internas, que possui a tendência de gerar crises internas, as quais, por sua vez, desestabilizam o progresso da acumulação. David Harvey (2006, p. 47) propõe que as crises criam condições para a racionalização das condições de acumulação, na forma de correções periódicas, e que possuem o efeito de expandir a capacidade produtiva e renovar as condições de acumulação. Neste sentido, a organização espacial se torna uma condição essencial para a sobrevivência do capitalismo.

Nestes termos, o espaço urbano, interpretado como centro de produção e de acumulação industrial e também espaço de privilegiado para reprodução da sociedade capitalista – por intermédio do controle da disponibilidade de força de trabalho da circulação e do consumo – passa a ter outra interpretação. Concebe-se a reorganização deste espaço como tributária da acumulação de capital.

Este quadro enseja uma transformação profunda na forma de interpretação do espaço urbano. De acordo com Soja, (1993, p. 119)

[...] estamos num período em que a problemática urbana tornou-se mais decisiva, em termos políticos, do que as questões da industrialização e do crescimento econômico. Em contraste com uma época anterior, em que a industrialização produzia o urbanismo, estamos agora diante de uma situação em que a industrialização e o crescimento econômico, bases da acumulação capitalista, são primordialmente moldados pela e através da produção social do espaço urbanizado, planejada e orquestrada com crescente poder pelo Estado, e que se expande rumo a um abarcamento cada vez maior da população e dos recursos naturais. *Os movimentos sociais urbanos que receberam tamanha atenção contemporânea radicaram-se, essencialmente, na resposta política dos que são subordinados marginalizados e explorados pelas particularidades deste processo de planejamento espacial cada vez mais global* (grifo nosso).

O capitalismo cria uma espacialidade que lhe é favorável e que, simultaneamente, necessita ser constantemente reestruturada para o processo de reprodução do capital, o que se constitui uma fonte permanente de crise. Harvey (1978, p.124) oferece uma explicação contundente:

Capital represents itself in the form of a physical landscape created in its own image, created as use value to enhance the progressive accumulation of capital. The geographical landscape which results is the crowing glory of past capitalist development. But at the same time it express the power of dead labour over living labour and as such it imprisons and inhibits the accumulation process within a set of specific physical constrains And these can be removed only slowly unless there is a substantial devaluation of the exchange value locked up in the creation of these physical assets. [...] Under capitalism there is, then, a perpetual struggle in which capital builds a physical landscape appropriate to its own condition at a particular moment in time, only to have to destroy it, usually in the course of crisis, at a subsequent moment in time. The temporal and geographical ebb and flow of investment in the built environment can be understood only in terms of such a process.

Adicionalmente, deve-se ter em conta que a espacialidade capitalista tem ressonância na existência social, na forma de uma dialética socioespacial, a qual contém uma relação de bidirecionalidade, ou seja, as relações sociais são instâncias produtoras do espaço e simultaneamente são produtos da espacialidade. O espaço social “*é o lugar da reprodução das relações de produção* (que se sobrepõe à reprodução dos meios de produção), *é simultaneamente ocasião e instrumento duma planificação, duma lógica do crescimento*” (LEFEBVRE, 1973, p. 17, grifo nosso).

O fundamento desta questão encontra-se em Marx (1981, p. 957):

[...] the capitalist process of production is a historically specific form of the social production process in general. This last is both a production process of material conditions of existence for human life, and a process, proceeding in specific economic and historical relations of production, that produces and reproduces these relations of productions themselves, and with them the bearers of this process, their material conditions of existence, and their mutual relationships, i. e. the specific economic form of their society. *For the totality of these relationships which the bearers of this production have towards nature and one another, the relationship in which they produce is*

precisely society, viewed accordingly to its economic structure (grifo nosso).

A dinâmica espacial do capitalismo apresenta, entretanto, especificidades que culminam na dificuldade de decifrar sua espacialidade evanescente. O mecanismo de compreensão possível se baseia em uma geografia fundada na dialética e que inclua o exame do processo de modernização extensiva e intensivamente. E, neste duplo, os termos da deterioração da vida social e humana e da própria economia (DAMIANI, 2005).

Neste diapasão, a compreensão do espaço sob o capitalismo se realiza a partir de sua condição contraditória, ou seja, como instância de realização do capital enquanto processo autônomo de valorização do valor. Deve-se então de revelar a crise imanente do próprio capital que o coloca como limite de si próprio, reconhecendo a sua própria impossibilidade enquanto forma social eivada de coerência.

A crítica ao capital afirma-se como crítica categorial de elucidação dos limites do capital – ou de sua finitude – que, precisamente por esta razão, se expressa fenomenicamente como reprodução de si próprio. Diferentemente do método das ciências da natureza, no qual as contradições encontradas na teoria anunciam o marco que indica o patamar em que as teorias devem ser modificadas, no caso das ciências sociais as “contradições não são indícios de uma imperfeita compreensão científica da realidade, mas pertencem, *de maneira indissolúvel, à essência da própria realidade, à essência da sociedade capitalista*” (LUKÁCS, 2012, p. 79, grifo do autor).

A categoria analítica que balizará a compreensão da realidade consiste na categoria da totalidade, a qual por sua vez, é a base do método dialético. A categoria da totalidade determina não somente o objeto, mas inclui o sujeito do conhecimento, o qual é ele mesmo parte da totalidade. A noção de totalidade permite expõe a interação dialética dos elementos constituintes da realidade. Ademais, o “que constitui o movimento dialético, é a coexistência dos dois lados contraditórios, sua luta a sua fusão em uma categoria nova” (MARX, 2004, p. 128).

A chave para a compreensão da realidade enquanto totalidade, é o reconhecimento do processo histórico, o qual permite que a interpretação dos

fenômenos se ampare no “reconhecimento dos processos, que é a realidade definitiva” (SANTOS, 2009, p 121). A partir desta leitura, os fragmentos da realidade constituem um modo de ser da totalidade, de maneira que o todo possui a potência de explicar as parte e não contrário.

Na Geografia, a categoria da totalidade é subsidiária à construção de um saber que consiste em uma metageografia, capaz de apreender a realidade a partir de sua esfera do saber (SANTOS, 2009, p.114).

Carlos (2015b, p. 12) propõe que a “análise do mundo moderno – urbano – aponta para o papel do espaço como lugar e momento crucial da reprodução da sociedade capitalista”, e funda uma metageografia sob o argumento de que “a produção do espaço, como construção social é a condição da produção humana ao mesmo tempo que é seu produto” (Ibidem, p. 10). O ponto de partida da compreensão da realidade consiste na

prática socioespacial como condição objetiva da existência humana em suas necessidades, conflitos alienações e possibilidades. Contempla, além desta objetividade, a subjetividade contida na consciência que vem da prática e que se revela dramaticamente pelas crises (Ibidem, p. 12).

Importa frisar as consequências trágicas das crises em termos humanos, geralmente “na forma de falência, colapsos financeiros, desvalorização forçada de ativos fixos e poupanças individuais, inflação, concentração crescente de poder econômicos e político em poucas mãos, queda dos salários reais e desempregos” (HARVEY, 2006, p. 47), ao que pode ser acrescentado a repressão por parte do Estado, quando das manifestações de descontentamento por parte dos sujeitos sociais afetados.

Neste sentido, o conhecimento crítico da produção do espaço possui seu cerne na determinação dos processos constitutivos da reprodução espacial, dado que é no espaço que residem “as possibilidades concretas de realização da sociedade” (Carlos, 2015b, p. 20). Tomando-se a produção do espaço como ponto de partida da análise, a ação transformadora que propicia superação desta situação tem seu fulcro no direito a cidade que revela

a iniciativa, a passagem para a ação que coloca em xeque a totalidade do social submetida à economia e, por isso mesmo, às

regras do crescimento econômico. [...] a luta em torno do direito a cidade é um produto da história da produção dela (Ibidem, p. 20).

Os fundamentos explicitados neste tópico preambular formam o embasamento da análise do objeto de estudo aqui tratado, cuja constituição se inaugura a partir do objeto concreto das ciclovias construídas no município de São Paulo, análise presente na Parte I deste TGI.

PARTE I

3 OBJETO DE ESTUDO E METODOLOGIA

Existe vida fora do carro.

Pintura em corpo de manifestante na
Pedalada Pelada em São Paulo. 2016.

Consagra-se esta primeira parte do trabalho à composição do objeto teórico articulado à metodologia de estudo. Sua base encontra-se nos elementos teóricos postulados no tópico introdutório.

A construção de um objeto de estudo – relação dialética entre a realidade e a teorização – implica diretamente a questão da metodologia, de forma que não se desenvolve previamente aqui a questão metodológica em função de que “o método é ele próprio interior ao objeto, ele é um momento deste” (FAUSTO, 2015, p. 193), ou seja, entende-se a teoria da ciência que é, simultaneamente, a teoria do objeto.

O objeto de estudo, ademais, deve possuir um alicerce fundamentalmente teórico, o qual, por sua vez, possibilita assegurar que o processo de investigação científica seja eivado de intencionalidade política e social, consistindo na “expressão pensada do processo revolucionário” (LUKÁCS, 2012, pg. 66).

Esta concepção – que permite conhecer a realidade não porque rejeita a existência da objetividade, mas porque rejeita sua neutralidade independente da representação abstrata desta objetividade – implica a unidade entre a produção social e o produto social e se opõe frontalmente à formulação fetichizada da oposição entre uma realidade objetiva desassociada da subjetividade pensante. O fundamento último desta concepção se encontra no fato de que a radicalidade da crítica se baseia no próprio homem (MARX, 2013, p. 157).

Como explica Kosík (2010, p, 18):

Para que o mundo possa ser explicado “criticamente”, cumpre que a explicação mesma se coloque no terreno da “praxis” revolucionária. [...] a realidade pode ser mudada de modo revolucionário só porque e só na medida em que nós mesmos produzimos a realidade, e na

medida em que sabemos que a realidade é produzida por nós. A diferença entre a realidade natural e a realidade humano-social está em que o homem pode mudar e transformar a natureza; enquanto pode mudar de modo *revolucionário* a realidade humano-social porque ele próprio é o produtor desta última realidade (grifos do autor).

Reporta-se aqui, para efeito de contextualização, ao fato de que a Geografia, ao se estabelecer como ciência sistematizada – desdobramento das transformações sociais operadas pelo modo capitalista de produção – consolida o espaço como uma de suas categorias fundamentais de análise. O movimento de racionalização e de especialização epistemológica impôs a materialidade enquanto possibilidade à disciplina. A realidade é interpretada e teorizada em suas aparências substantivas e ainda que possam ser vinculadas às causas sociais, é cognoscível como coisa-em-si (SOJA, 1993, p. 150).

Contudo, o assento na materialidade da realidade do espaço – que resulta na fetichização do espaço – não contempla a crítica necessária a uma sociedade determinada por abstrações. Privilegia-se a concepção do espaço em sua condição física em detrimento da compreensão das contradições específicas da modernidade (ALFREDO, 2009). A dimensão material da realidade é colocada como fetiche na medida em que se fundamenta na abstração mediada pela concreticidade e seu resultado é a realização social enquanto objetividade abstrata. (ALFREDO, 2010). O movimento da crítica consiste em abolir a aparência de objetividade, que expressa as relações sociais na forma de uma relação quantitativa.

Deve-se colocar em relevo que não se recusa sumariamente a potência de a ciência positivista para a compreensão de determinados aspectos da realidade social. O que se coloca é que a interpretação da realidade enquanto objetividade – movimento característico da ciência social positivista – obstrui o conhecimento do que é “a sociedade como totalidade concreta, a organização da produção num determinado nível do desenvolvimento social e a divisão de classes que opera na sociedade” (LUKÁCS, 2012, p. 140, grifo do autor). Sobre isso, Marx (1976, p. 167) relata que

The belated scientific discovery that the product of labour, in so far as they are values, are merely the material expressions of the human

labor expended to product them, marks an epoch in the history of mankind's development, but by no means banishes the semblance of objectivity possessed by the social characteristics of labour.

Em se tratando da questão urbana, a desconsideração das mediações sociais que constituem o espaço enquanto objeto de análise redundam em insuficiências explicativas que anulam a possibilidade de elaboração de uma problemática analítica suficiente para se elaborar hipóteses teóricas hábeis a compreender o movimento do objeto empírico e, reflexivamente, que possam ser reelaboradas pelo mesmo objeto pesquisado.

Aprofundando-se a questão – em conformidade com o que é discutido por Mészáros (2006, p. 26) –, toda interpretação a partir de um método envolve uma reconstituição a partir de um contexto necessariamente distinto daquela em que o método foi concebido. Isto não significa que a objetividade científica deva ser descartada em favor de um relativismo metodológico, mas que o critério de verificação da objetividade deve ser dado pela afinidade que os elementos relevantes do método possui face ao novo contexto histórico. No que concerne aos intentos deste trabalho, a proposição de uma metodologia que permita pensar os caminhos para a superação da realidade insuportável colocada pelo capitalismo em sua fase atual parece ser a chave adequada de interpretação da realidade. Em segundo lugar, a proposição teórica aqui empreendida não tem sua solução na negatividade, tendo em vista que força imensa e hegemônica do capital não se dobrará senão diante de uma proposição afirmativa radical e factível. Uma crítica negativa tende ao fracasso por não conseguir sustentar um movimento real de desarticulação do capital por não definir as condições de implementação de uma alternativa possível que não se resume a alternativas empiristas sem base teórica.

Dirigindo-se ao corpo deste estudo, considera-se que a realidade urbana é colocada como um desafio à compreensão e sua interpretação deve-se fundamentar na análise das práticas sociais, cujas dinâmicas preveem crises as quais permitem a elucidação dos conteúdos. Desta forma, a compreensão do espaço sob o capitalismo se realiza a partir de sua condição contraditória, posto que a crítica não é externa aos determinantes do condicionamento social vigentes, mas interna a eles (MÉSZÁROS, 2008, p. 54).

O método de investigação adequado aos propósitos deste trabalho é o

método dialético, cuja condição de possibilidade é de que não basta que o pensamento tenda para a realidade, mas a própria realidade deve tender ao pensamento (LUKÁCS, 2012, p. 65).

Neste trabalho, a proposta a ser levada adiante favorece uma abordagem a qual não questiona se a dialética revolucionária se aplica na realidade vigente – dadas as condições destrutivas do capitalismo contemporâneo, é imperativo a sua superação – mas indaga como se apresentam as determinações sociais em vista de um processo revolucionário. Em termos expandidos, preconiza-se indagar como se apresenta realidade atual em relação à dialética materialista. Evidentemente, parte-se da premissa que é possível encontrar uma alternativa de transformação social que se contraponha a realidade atual.

O ponto importante a ser destacado é que – consideradas as condições da sociedade atual, em que a hegemonia da produção *no* espaço cede lugar a hegemonia da produção *do* espaço – a dialética adquire um novo sentido, de modo que, conforme Lefebvre (1973, p. 13), “não se encontra vinculada a historicidade, ao tempo histórico, a uma mecanismo ou dinamismo temporal” mas é retomada pelo conhecimento do espaço.

Nestes termos, propõe-se uma análise da realidade da cidade de São Paulo centrada na contradição espacial fundamental que envolve duas faces contraditórias. De um lado, a produção espacial se realiza em função das necessidades econômicas e políticas, levadas a cabo pela imposição da racionalidade técnica. De outro lado, em função da reprodução da vida social e a possibilidade de apropriação do espaço público.

O acesso a compreensão do urbano se dá pela via da mobilidade urbana, posicionado-se o foco na compreensão do significado das ciclovias na cidade de São Paulo. A dimensão quantitativa do trânsito na cidade de São Paulo fornece a pista de que a mobilidade urbana se impõe como condição essencial para compreensão das dinâmicas econômicas e socioespaciais da cidade, apresentando-se como fator estruturante dos mecanismos de reprodução social (URRY, 2011).

A compreensão do conceito de mobilidade demandaria um esforço que não está no escopo deste trabalho, entretanto, Cresswell (2006, p. 3) fornece uma aproximação para o tema, relacionando movimento e mobilidade e conceituando a

mobilidade como um movimento socialmente produzido, que possui um aspecto associado ao fato empírico, um aspecto relacionado às estratégias de representação e, por fim, um aspecto associado à prática cotidiana.

3.1 CICLOVIAS EM SÃO PAULO

Este tópico inaugura o movimento inicial da análise que através da descrição e da caracterização as ciclovias para, em seguida, articular este novo espaço no contexto da realidade da produção da metrópole e de seu debate teórico.

O início da pesquisa assentou-se na busca pela compreensão de como o problema da edificação das ciclovias metrópole se relaciona com a problemática da acumulação capitalista, ou, colocando em termos teóricos, como se articulam os processos de urbanização e de reprodução ampliada do capital.

Deve-se aqui tecer uma breve consideração sobre a pesquisa em si. Em termos gerais, a questão do ciclismo urbano é um tema relativamente esporádico nas ciências humanas e o instrumento conceitual existente para observar o assunto – em geral atrelado à temática do planejamento da mobilidade urbana – serve normalmente para comunicar sua inexistência ou para expor suas deficiências.

Em âmbito geral, a mobilidade urbana possui um revestimento ideológico que faz com que esta questão seja tratada quase que exclusivamente sob o viés do planejamento urbano, de modo que a mobilidade urbana é vista como funcionalidade. Um sinal incontestado deste viés é o fato de a maioria dos estudos acadêmicos sobre a questão pertencerem aos domínios das faculdades de arquitetura e urbanismo.

Há que se notar, porém, que a visão funcionalista da mobilidade urbana encontra seus próprios limites na medida em que a quantidade impede a funcionalidade. Em outras palavras, o planejamento urbano modernista, como modelo hegemônico do capitalismo industrial, era direcionado para o uso individual do automóvel, o qual foi decisivo na constituição da cidade (OLIVA, 2004, p. 58), mas este modelo – antes relacionado à eficiência, agora passa a ser associado ao

congestionamento do tráfego, à poluição do ar e à violência urbana – encontrou seus limites na metrópole. As cidades que privilegiam os automóveis mostram-se crescentemente inviáveis, mormente nos países periféricos do capitalismo mundial, nas quais o transporte público é inadequado.

Usualmente, como já mencionado acima, em termos de produção científica, a teorização sobre o ciclismo urbano não supera as fronteiras do planejamento urbano, tratando-o como um objeto dedutível da própria teoria e isolando o fenômeno do restante da ordem social. A realidade do uso urbano da bicicleta não ocupa o centro da produção teórica, constituindo, de maneira geral, um referencial para a construção de outros objetos teóricos.

Embora a produção teórica apresente as deficiências apontadas acima, a produção científica abordando o tema vem aumentando gradativamente em parte devido ao incremento das políticas públicas direcionadas ao uso urbano das bicicletas e em parte devido a visibilidade proporcionada pelos movimentos sociais dos ciclistas. Dentre as abordagens conceituais que tratam especificamente do tema do uso urbano da bicicleta, Pelzer (2010) enumera algumas grandes categorias mais usuais, como por exemplo, a conceitualização da bicicleta em termos da experiência sensorial do espaço (SPINNEY, 2006) e de interação simbólica com o espaço (JENSEN, 2006); como instrumento de combate aos automóveis e (SHELLER; URRY, 2000) e como símbolo de movimentos ecológicos (HORTON, 2006); e como objeto de resistência ao capitalismo (FURNES, 2005).

Através da observação duradoura e minuciosa, foi possível constatar que o uso urbano da bicicleta contém aspectos que superam inequivocamente o plano do urbanismo. Destaca-se que há movimentos de resistência que se rebelam com a própria institucionalização do ciclismo urbano, representado pelo planejamento. Menos óbvia, mas ainda assim palpável, é a intenção política que está presente no próprio ato do ciclismo urbano.

Retoma-se aqui o andamento da elaboração do objeto de estudo, motivo do presente tópico. O primeiro passo da análise consiste na descrição da infraestrutura cicloviária na cidade de São Paulo, partindo-se de uma explanação histórica sucinta. Alerta-se que o procedimento descritivo, embora não seja suficiente para alcançar determinadas relações sociais, evidencia alguns aspectos do próprio fenômeno

urbano (LEFEBVRE, 1999, p. 52).

Um panorama histórico é dado por Lemos e Wicher Neto (2014 apud LEMOS; RAMOS, 2015), que distinguem três fases das políticas públicas relativas ao uso urbano das bicicletas em São Paulo.

A primeira fase concentra-se na década compreendida entre 1980 e 1990. Esta fase abrange os primórdios do planejamento cicloviário, redundando na criação da Lei Nº 10.907, de 19 de Dezembro de 1990, que prevê a criação das ciclovias no município. A segunda fase estende-se do início da década de 1990 até a metade da década de 2000. Neste estágio ocorrem os primeiros movimentos sociais dos ciclistas e, sob a regulamentação da Lei Nº 14.266, de 06 de Fevereiro de 2007, que dispõe sobre a criação da sistema cicloviário do Município de São Paulo, principiam-se a institucionalização da questão da infraestrutura cicloviária e a implantação dos primeiros trechos de ciclovias. O texto desta lei encontra-se no Anexo A. A terceira fase se inicia na metade da década de 2000 e segue até a metade dos década de 2010. Esta etapa é marcada pelas manifestações sociais dos ciclistas, inclusive com a fundação de duas de suas maiores associações civis – a *Associação dos Ciclistas Urbanos de São Paulo (Ciclocidade)* e a o *Instituto CicloBR (CicloBR)* – e pela instituição da Política Nacional de Mobilidade Urbana, consubstanciada na Lei Nº 12.587 de 03 de Janeiro de 2012 que, como observado por Silva (2014, p.41), concede um prazo máximo de três anos para que os municípios elaborem um plano que atenda às exigências da lei.

Estreitamente relacionado à questão das pressões sociais, há uma incremento marcante na implementação das infraestruturas cicloviária (LEMOS e RAMOS, 2015).

Nas palavras de Lemos e Wicher Neto (2014 apud LEMOS; RAMOS, 2015),

A partir da década de 1980, os órgãos públicos municipais realizaram algum planejamento para este modal, mas somente no final da década de 2000, mesmo que ainda lentamente, começaram a ser implementadas infraestruturas dedicadas ao uso cotidiano da bicicleta como meio de transporte. Em 2012, a cidade chega a contar com cerca de 130 km de vias com alguma infraestrutura permanente cicloviária, no entanto, no rol de modelos de infraestrutura adotados pela prefeitura, pouco mais do que 15 km eram acessíveis e com

bom nível de proteção para seus usuários.

Apesar de a temática da mobilidade urbana e, especificamente, a pauta da construção das ciclovias, ser tratada como questão prioritária em diversos países, em São Paulo esta questão só se tornou alvo de preocupações políticas concretas após as recentes manifestações ocorridas em Junho do ano de 2013, evento que marcou o ponto de inflexão nas políticas públicas de promoção de infraestrutura cicloviária.

Neste contexto, uma das principais medidas prometidas pela Prefeitura foi a construção de 400 km de infraestrutura cicloviária permanente até o final de 2015 (CET2014). Até agosto de 2015, a CET havia implementado aproximadamente 325 km de infraestrutura permanente, sendo a maior parte classificada pela CET como “ciclovias” (LEMOS; RAMOS, 2015).

Pode-se comparar o aumento da infraestrutura cicloviária na comparação das Figura 1 e Figura 2, abaixo, que mostram a densidade da estrutura cicloviária.

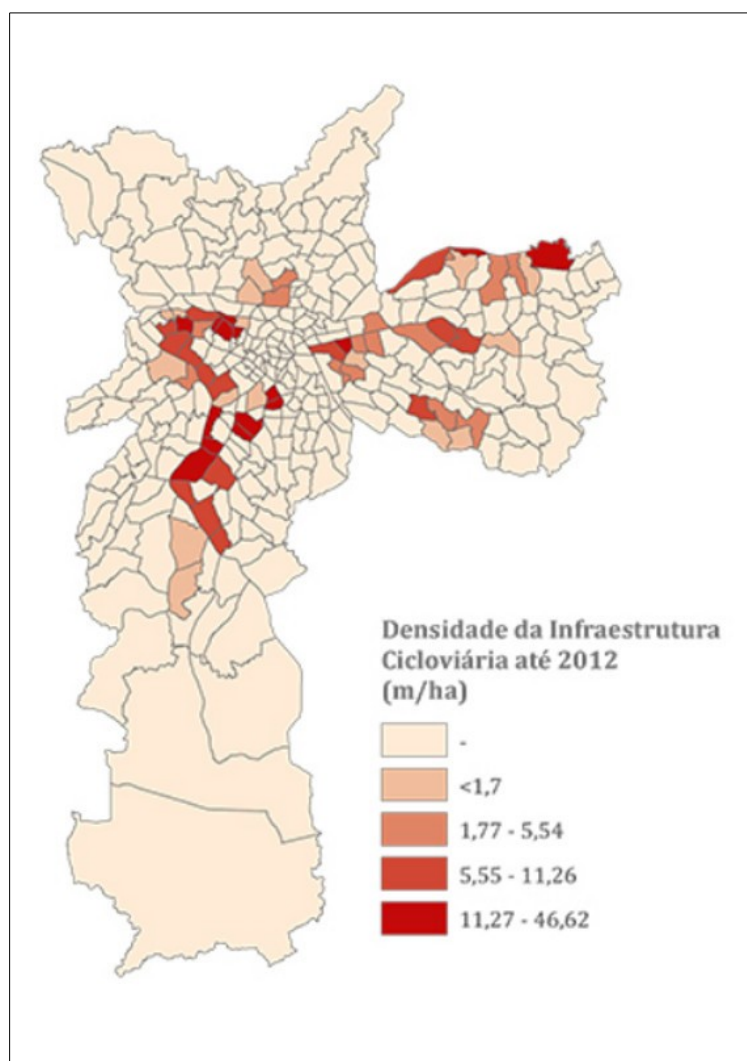


Figura 1: Densidade de infraestrutura cicloviária em 2012
(Fonte: LEMOS; RAMOS, 2015).

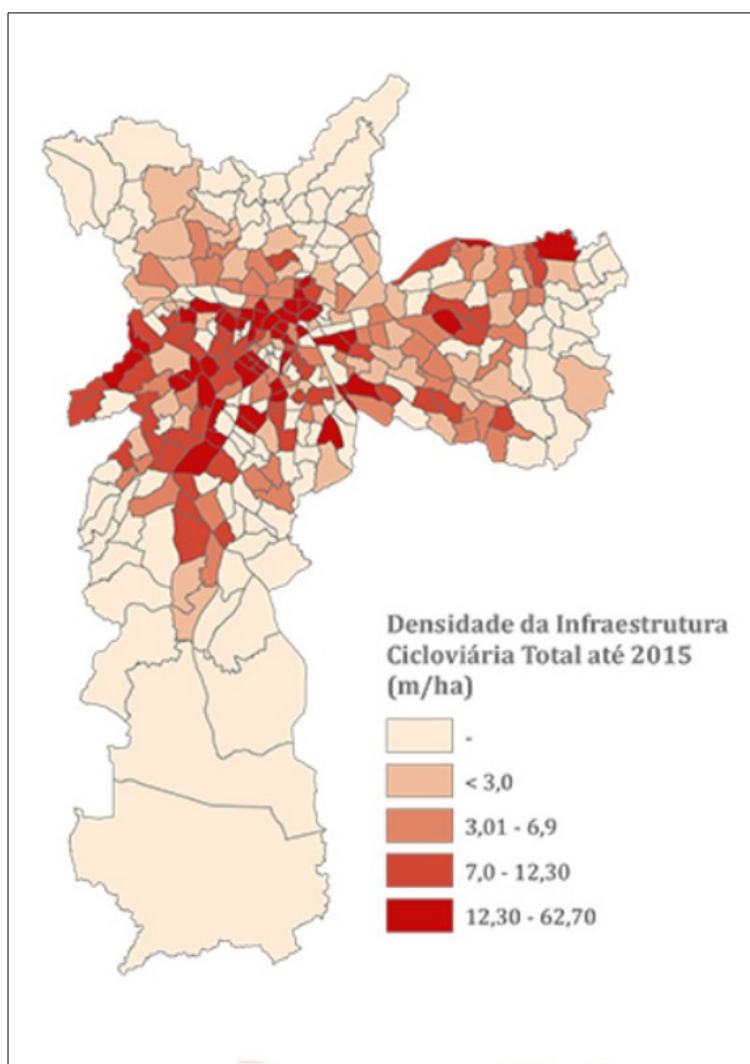


Figura 2: Densidade de infraestrutura cicloviária em 2015
(Fonte: LEMOS; RAMOS, 2015).

A *rede cicloviária* faz parte do *sistema cicloviário* da cidade, e definido no Plano de Mobilidade de São Paulo (PlanMob) como composta pelo conjunto de intervenções no sistema viário conectadas e destinadas à circulação de usuários de bicicletas. A verba para a implantação das estruturas cicloviárias provêm, em sua maior parte do Fundo Especial do Meio Ambiente (FEMA) – criado pela Lei nº 13.155 de 29 de Junho de 2001, disciplinado pela Lei nº 14.887, de 15 de Janeiro de 2009 e regulamentado pelos Decreto nº 52.153, de 28 de Fevereiro de 2011 e Decreto 52.388, de 03 de Junho de 2011 – e do Fundo de Desenvolvimento Urbano (FUNDURB) – previsto no Art. 235 da Lei Nº 13.430 de 13 de Setembro de 2002,

que trata do Plano Diretor Estratégico e regulado pelo Decreto N° 47.661, de 06 de Setembro de 2002.

A rede cicloviária corresponde aos tratamentos cicloviários em vias existentes, criação de infraestrutura específica para a circulação de bicicletas, assim como a previsão de tratamento cicloviário na infraestrutura viária planejada para o Município.

Além da rede cicloviária, o sistemas cicloviário conta com o *sistema de compartilhamento de bicicletas*, os *estacionamentos de bicicletas* e ações de apoio institucionais.

Abre-se um parêntese para explicar que a descrição desta infraestrutura parte do componente normativo, não em função de o objeto em questão reduzir-se à sua matriz legal ou à configuração que lhe confere o Estado, mas em função de esta forma representar o item em torno do qual convergem as disputas a respeito da própria matéria.

A Figura 3 e a Figura 4, a seguir, ilustram a rede cicloviária da cidade de São Paulo. Para observação de detalhes, o mesmo mapa da Figura 3, em tamanho expandido, encontra-se no Anexo B.

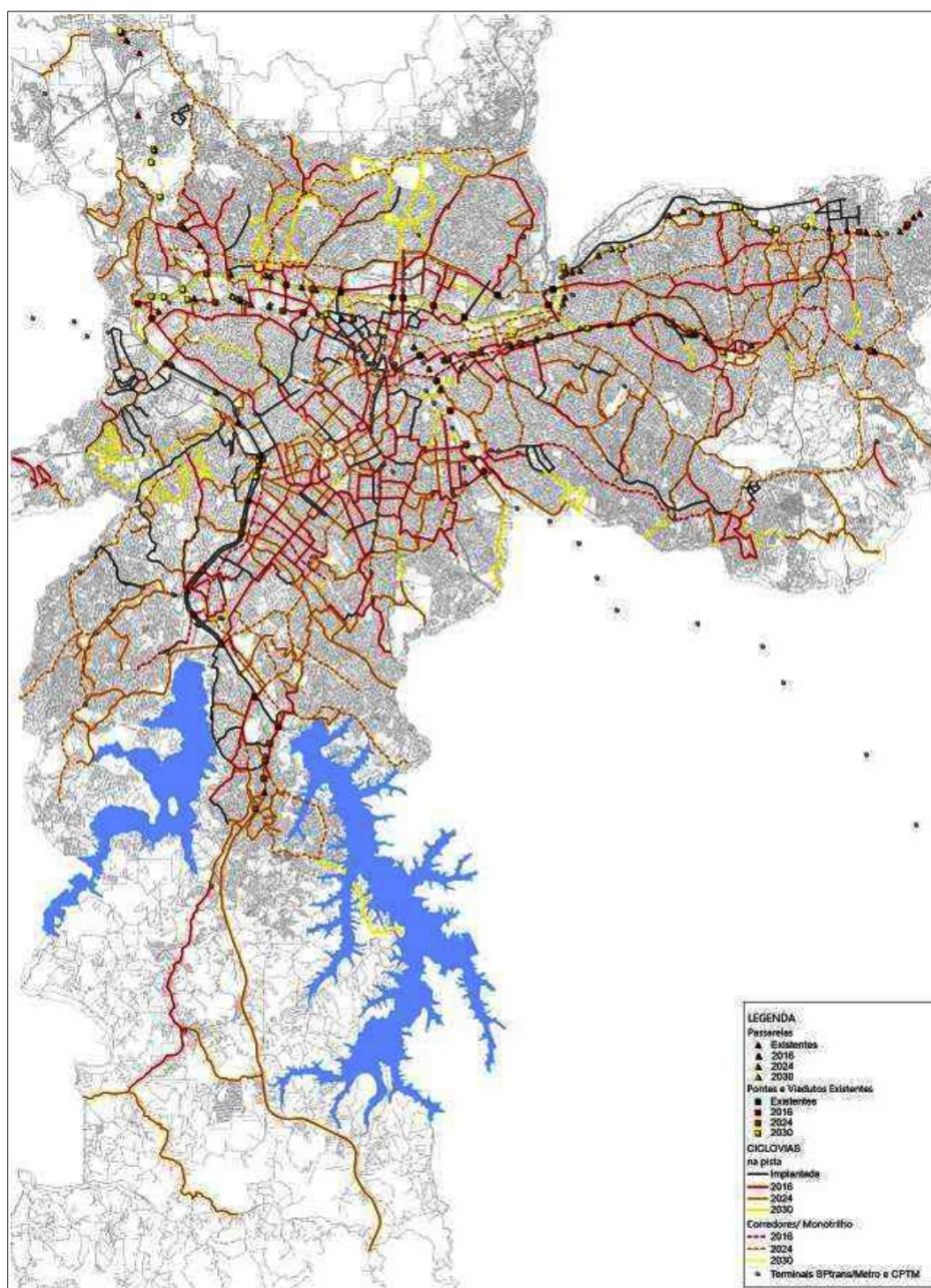


Figura 3: Ciclovias em São Paulo (Fonte: PlanMob).

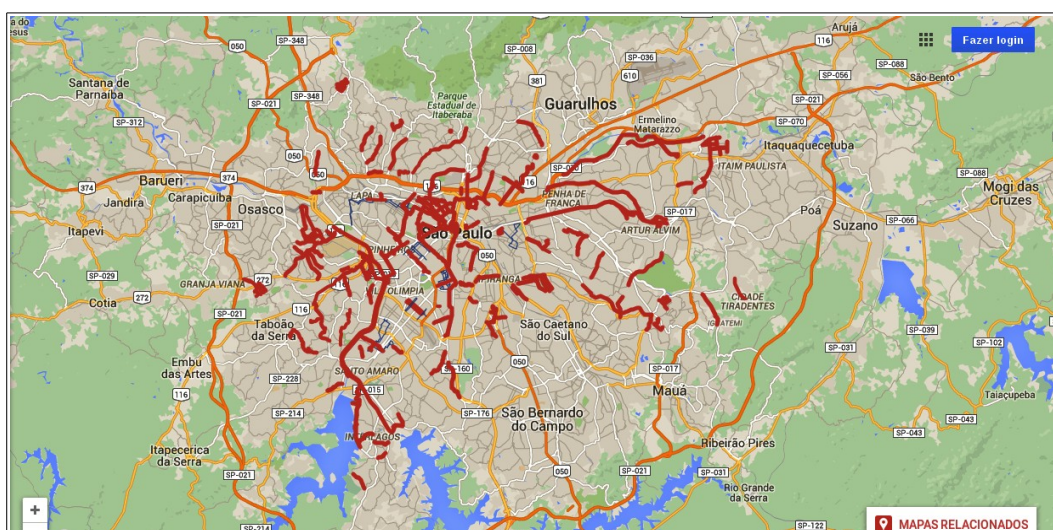


Figura 4: Ciclovias em São Paulo (Fonte:

<https://www.google.com/maps/d/viewer?mid=z9TqTcegPvdk.kD1kEBduCkvl>).

Muito embora o mapa da rede cicloviária contenha a representação das ciclovias projetadas até o ano de 2030, é possível depreender, através das figuras, que as ciclovias existentes já esboçam o desenho básico da abrangência destas estruturas.

Até Janeiro de 2016, de acordo com o informado no sítio eletrônico (*website*) do Plano de Metas da Prefeitura do Município de São Paulo (PMSP), São Paulo contava com um infraestrutura cicloviária de 381 km de vias permanentes – do total de 400 km almejadas pela gestão política 2012-2017. Do total existente, 284 km foram construídos na atual gestão política e 65 km haviam sido construídos previamente construídos em gestões políticas anteriores.

A Tabela 1, a seguir, mostra o passo da construção das ciclovias em São Paulo, desde Junho de 2014, quando se iniciou a implantação destas estruturas, até Janeiro de 2016, limite do presente estudo.

Período	2014	2015	2016
Infraestrutura construída (km)	152,8	128,5	7,4

Tabela 1: Incremento da rede cicloviária em São Paulo (Fonte: Programa de Metas da Prefeitura de São Paulo).

Cumprir informar que o debate acerca da distribuição das ciclovias não está na mira deste estudo, devido a complexidade do tema, porém cabe tecer algumas observações.

Pode-se inferir que a distribuição das ciclovias tende a se orientar pela mesma lógica da distribuição proposta para o transporte coletivo, não obstante possuir uma relação remota com sua distribuição pretérita. Em geral, na região central, há uma rede interligada de ciclovias; na região que coincide com o que se denomina centro expandido, há interligações perimetrais nas ciclovias; e nas regiões periféricas há linhas estruturais se orientam para as regiões centrais.

Em grande parte, a responsabilidade pela construção das ciclovias é dividida entre a Companhia de Engenharia de Tráfego (CET) e as Subprefeituras – apesar de alguns trechos, estarem sob os auspícios da São Paulo Transporte S.A (SPTRans) ou do Governo do Estado de São Paulo. A CET realiza audiências frequentes com ciclistas para decisão sobre o traçado das ciclovias, de modo que há uma possibilidade de participação do cidadão neste debate – apesar de o desenho estrutural das ciclovias já serem, de maneira geral, delimitados. Destarte, a organização de coletivos de ciclistas exerce alguma influência na distribuição das ciclovias. Dois coletivos com marcada atuação nestas reuniões são o Bike Zona Sul e o Bike Zona Oeste.

Retornando-se à descrição das estruturas cicloviárias, a rede cicloviária é classificada no PlanMob de acordo com aos conceitos e definições exarados no Anexo I da Lei Nº 9503, de 23 de Setembro de 1997, que instituiu o Código de Trânsito Brasileiro (CTB). Nesta classificação temos os elementos relacionados e exemplificados abaixo.

As *ciclovias* são pistas de uso exclusivo de bicicletas e outros ciclos, com segregação física do tráfego lindeiro motorizado. O exemplo mais evidente em São Paulo é a ciclovia da Avenida Paulista, mostrada na Figura 5, abaixo, e cujo esquema é apresentado na Figura 6, na sequência.



Figura 5: Ciclovia (Fonte: <http://www.metrojornal.com.br/wp-content/uploads/2015/06/980-ciclovia-paulista-980x345.jpg>).

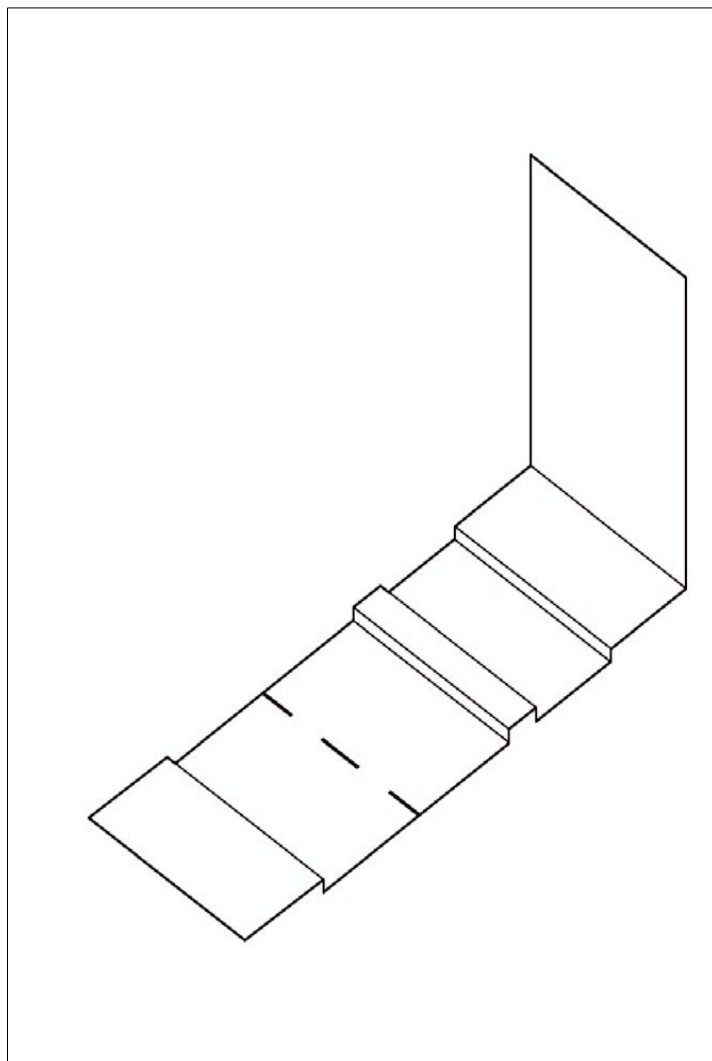


Figura 6: Esquema de uma ciclovia (Fonte: INSTITUTO DE POLÍTICAS DE TRANSPORTE E DESENVOLVIMENTO, 2015).

As *ciclofaixas* são faixas de rolamento de uso exclusivo de ciclos, com segregação visual do tráfego lindeiro. Um exemplo conhecido de ciclofaixa é a ciclofaixa do Viaduto do Chá, ilustrada na Figura 7, abaixo, e sua esquematização está ilustrada na Figura 8, a seguir.



Figura 7: Ciclofaixa (Fonte: <http://muitaviagem.com.br/wp-content/uploads/2015/09/roteiros-bike-sp-1.jpg>).

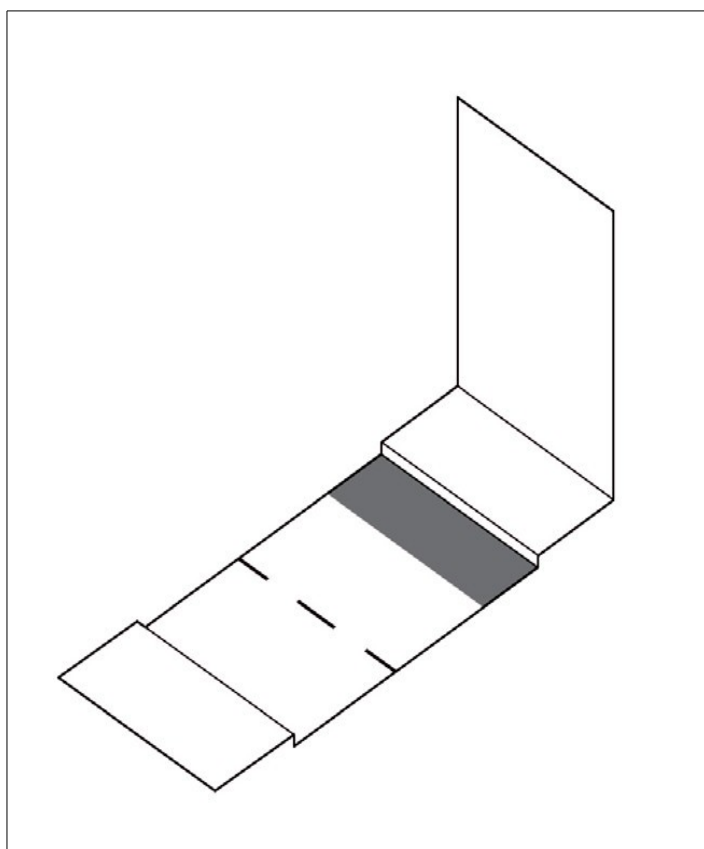


Figura 8: Esquema de uma ciclofaixa (Fonte: INSTITUTO DE POLÍTICAS DE TRANSPORTE E DESENVOLVIMENTO, 2015).

As *calçadas partilhadas* são os espaços exclusivos para circulação de ciclos na calçada e as *calçadas compartilhadas* são espaços de uso comum para a circulação de pedestres, cadeirantes e ciclistas montados, devidamente sinalizado e regulamentadas. O exemplo mais famoso deste conceito é a calçada partilhada e compartilhada da Avenida São João, ilustrada na Figura 9, a seguir.



Figura 9: Calçada partilhada e compartilhada (Fonte: <http://f.i.uol.com.br/fotografia/2015/04/08/500038-970x600-1.jpeg>).

Nestas estruturas, permitem-se, além das bicicletas, outras modalidades de transporte, como os patins, patinetes, skates e cadeira de rodas.

As *ciclorrotas* correspondem sinalizações cicloviárias específicas em pista de rolamento compartilhada com os demais veículos, onde as características de volume e velocidade do trânsito na via possibilitam o uso de vários modos de transporte sem a necessidade de segregação. Um exemplo de ciclorrota, localizada em Moema, é mostrado na Figura 10, abaixo e esquematizada na Figura 11, na sequência.



Figura 10: Ciclorrota (Fonte: <http://vadebike.org/wp-content/uploads/2011/12/ciclorrota-moema.jpg>).

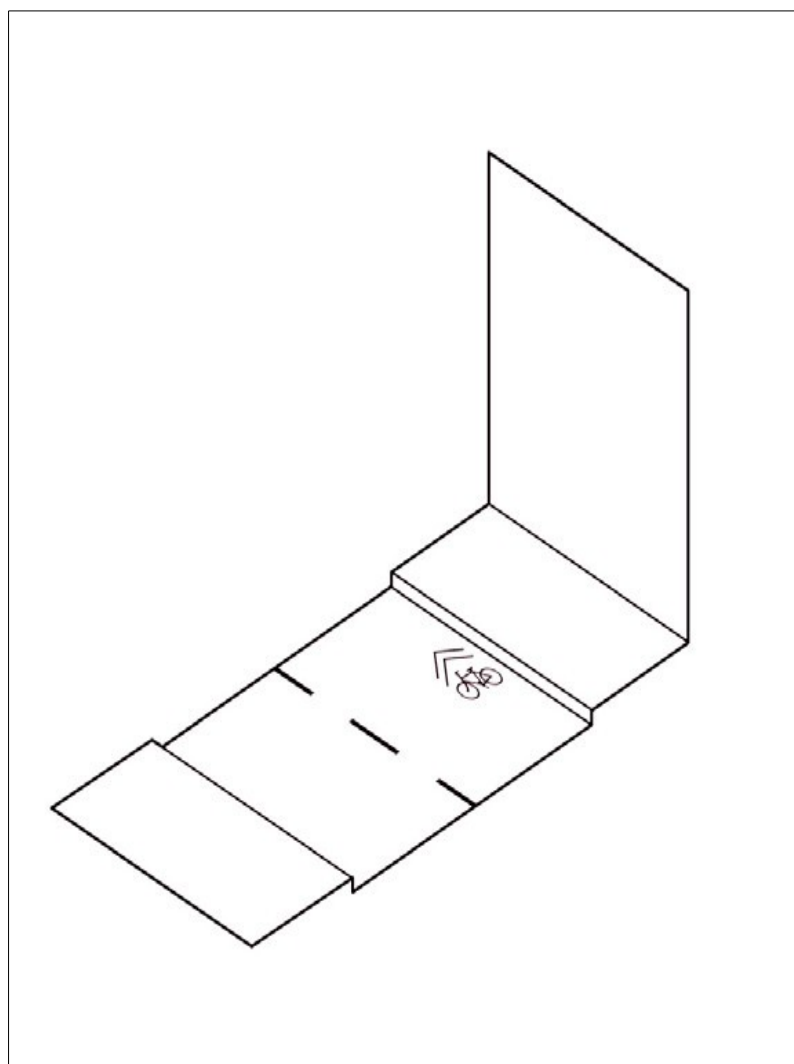


Figura 11: Esquema de uma ciclorrota (Fonte: INSTITUTO DE POLÍTICAS DE TRANSPORTE E DESENVOLVIMENTO, 2015).

As *ciclofaixas de lazer* são faixas sinalizadas por cones, aos domingos, feriados nacionais, em horário restrito. Um exemplo de ciclofaixa de lazer é mostrado na Figura 12, abaixo.



Figura 12: Ciclofaixa de lazer (fonte:

<http://i1.r7.com/data/files/2C95/948F/36A6/8A59/0136/A6CA/3834/027E/ciclofaixa-lazer-G.jpg>).

Como já mencionado anteriormente, além da rede cicloviária, o sistema cicloviário conta com o sistemas de compartilhamento de bicicletas e os estacionamentos de bicicletas.

O principal sistema de compartilhamento de bicicletas é o *Bike Sampa*, composto de estações e de bicicletas e permite ao cidadão que possui cadastro o deslocamento com bicicletas. Este sistema é operado pelo *Grupo Samba/Serttel* e conta com patrocínio do *Itaú*. Possui, até o momento em que se terminou este estudo, 255 estações interligadas com o Bilhete Único. A Figura 13, abaixo, ilustra a aparência de uma estação empréstimo de bicicletas.



Figura 13: Estação de empréstimo de bicicletas Bike Sampa (Fonte: <http://static.panoramio.com/photos/large/79326831.jpg>).

Mostra-se a localização das estações na Figura 14, a seguir.

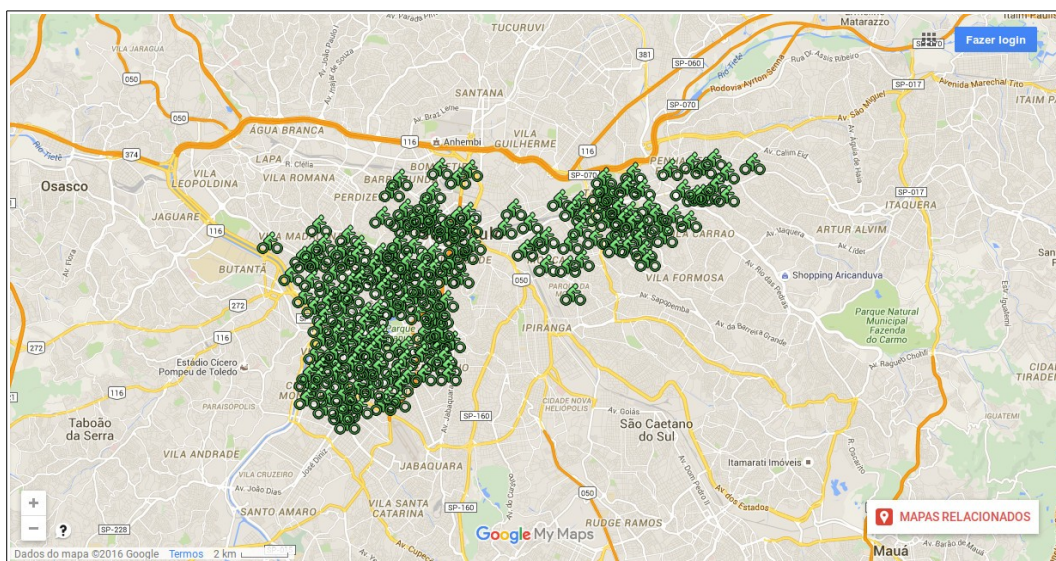


Figura 14: Localização das estações de empréstimo de bicicletas (Fonte: <https://www.google.com/maps/d/viewer?mid=z9TqTcegPvdk.k2L2zTyHHPeA>).

A *Ciclo Sampa*, cujo exemplo de estação é demonstrado na Figura 15, a seguir, é segunda operação de compartilhamento de bicicletas, patrocinada pelo *Bradesco*. Possui uma abrangência muito menor do que a *Sampa Bike*, como evidenciado na Figura 16, logo na sequência.



Figura 15: Estação de empréstimo de bicicletas Ciclo Sampa (Fonte: http://www.cidadedesao paulo.com/spdebike/wp-content/uploads/2012/11/Ciclosampa_Bradesco_Foto_Marcelolha.jpg).

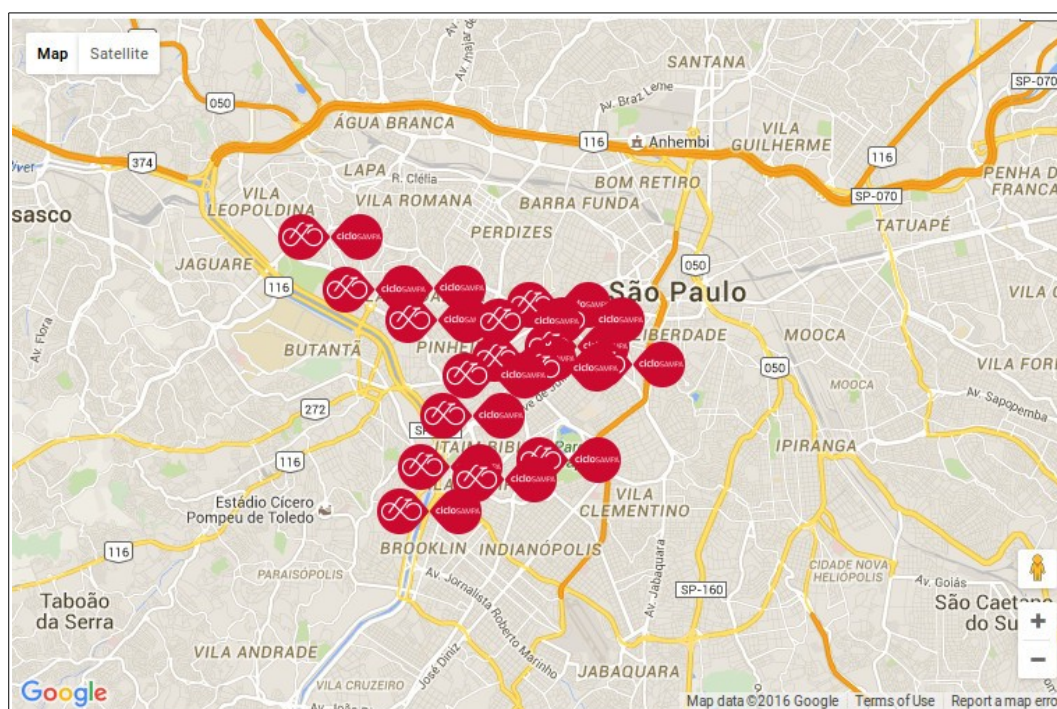


Figura 16: Localização das estações de empréstimo de bicicletas CicloSampa
(Fonte: <http://www.ciclosampa.com.br/estacoes.php>).

Há duas modalidades de estacionamentos de bicicletas: os bicicletários e os paraciclos.

O *bicicletário* é um equipamento dotado de zeladoria, presencial ou eletrônica, conforme retratado nas Figura 17 e Figura 18, abaixo.

Importa saber que a Lei Nº 13.995, de 10 de Junho de 2005, prevê e obriga que haja estacionamentos privados de bicicletas em locais de grande fluxo de público, como órgãos públicos municipais, parques, supermercados, *shopping centers*, instituições de ensino públicos e privados, agências bancárias, igrejas e similares, hospitais, instalações desportivas, instalações culturais, e indústrias; também prevê estacionamentos de bicicletas em estacionamentos de novos edifícios e estacionamentos de automóveis.



Figura 17: Bicicletário (Fonte: <http://vadebike.org/wp-content/uploads/2015/08/Bicicletario-Pra%C3%A7a-dos-Arcos-Foto-Willian-Cruz-002.jpg>).



Figura 18: Bicicletário (Fonte: http://viatrolebus.com.br/wp-content/uploads/2013/08/20130701_160206_g.jpg).

A distribuição dos estacionamentos de bicicleta encontra-se representada na Figura 19, logo abaixo.

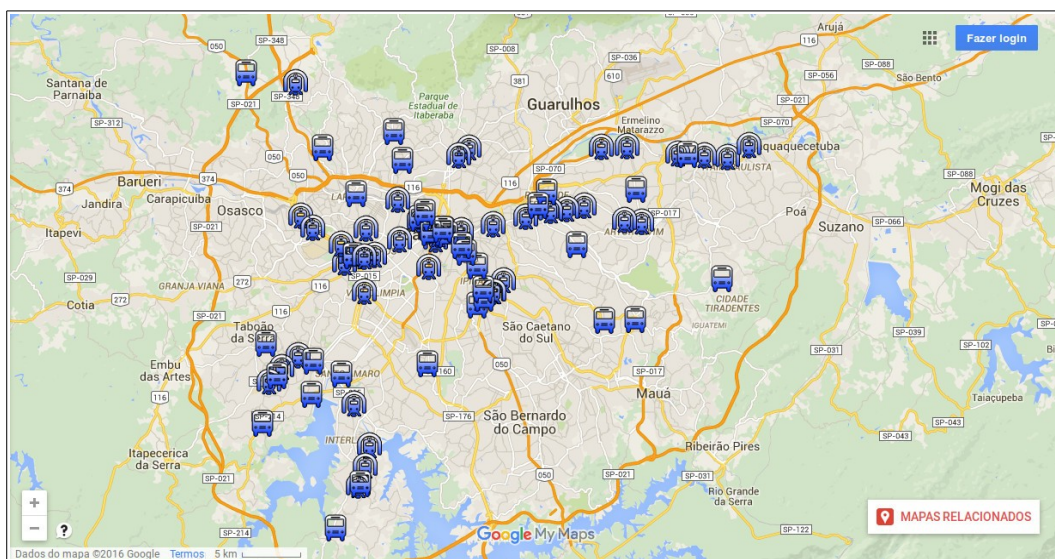


Figura 19: Distribuição dos estacionamentos de bicicletas (Fonte: <https://www.google.com/maps/d/viewer?mid=z9TqTcegPvdk.kAOGdO8KfrDU>).

A modalidade mais difundida de estacionamento de bicicletas, contudo, é o *paraciclo*, equipamento regular do mobiliário urbano municipal, mostrado na Figura 20, a seguir.



Figura 20: Paraciclo (Fonte:

http://40.media.tumblr.com/fff7afbb9c46659de63315b2f1d11def/tumblr_mz3jsfFIUZ1r3ngooo1_1280.jpg).

O PlanMob ainda prevê outros componentes que, embora não diretamente relacionados às ciclovias, pertence ao rol de operações na estrutura da cidade, dentre os quais pode-se ressaltar a transformação de eixos viários estruturais e eixos de transporte público, adequando-os ao uso de bicicletas; as obras de transposição de pontes, viadutos, passagens subterrâneas; a instauração de parques lineares; e as ações de requalificação de trechos urbanos, ou seja, as Operações Urbanas Consorciadas (OUC). No presente, existem quatro OUC em andamento, que compõem o chamado Arco do Futuro, e em cada uma delas apresenta possui algum projeto de incorporação de estruturas cicloviárias. Está fora do fora da finalidade deste trabalho, contudo, discutir as relações entre as ciclovias e as OUC.

Em termos institucionais, a bicicleta desempenha um papel importante como projeto de modal complementar ao transporte público e como meio que permite a

substituição do automóvel, todavia com a conveniência da mobilidade individual. Em relação ao uso urbano da bicicleta, há geralmente três pontos que costumam a ser enfatizados nos discursos institucionais, quer seja das instituições do poder público, quer seja das instituições privadas: a competência para diminuir o tempo dos deslocamentos urbanos; a capacidade de atuar como um transporte de característica menos agressiva ao ambiente do que o automóvel; e o potencial de esta modalidade permitir a ocupação dos espaços públicos.

Na presente análise não se trata da questão ecológica. As questões que dizem respeito ao estudo se concentram no tema da mobilidade – que no discurso institucional se resume ao aumento da velocidade de circulação – e da apropriação do espaço da cidade – comumente substituído nestes mesmos discursos pela ocupação do espaços públicos da cidade.

Ambas as questões guardam um duplo sentido, como se verá a seguir.

3.2 CICLOVIAS: ENTRE O IMPÉRIO DA MAXIMIZAÇÃO DA CIRCULAÇÃO E A POSSIBILIDADE DA APROPRIAÇÃO DA CIDADE

É um fato evidente por si só que a construção das ciclovias na cidade de São Paulo ocorre em função da existência de um veículo peculiar – a bicicleta – e de sua utilização na cidade – o ciclismo urbano.

Do ponto de vista das necessidades do capital, a utilização da bicicleta pode contribuir para diminuição do tempo necessário para cruzar o espaço, ou seja, reduzir o tempo de viagem nos deslocamentos urbanos. Assim, a bicicleta torna-se uma alternativa evidente para a transformação da cidade a partir dos imperativos do capital, cujos desígnios são a abstração do espaço e a manipulação do cotidiano em função reprodução ampliada do capital.

A utilização da bicicleta na cidade, porém, apresenta-se contraposta em relação ao automóvel na medida em que a relação deste objeto com o corpo é absolutamente distinta da relação entre este e o automóvel. A bicicleta possui o potencial de permitir a apropriação do espaço público, exatamente no modo como o

“o corpo transita nos espaços-tempos de realização da vida cotidiana permeados por acessos normatizados como produtos das cisões que marcam a vida em espaços diferenciados, submetidos à coação da propriedade privada do solo urbano” (CARLOS, 2014, p. 474), abrindo a possibilidade de uma subversão da proposta totalizante do capital.

Neste sentido, o entendimento dessa infraestrutura passa por uma reflexão que contempla dois pontos de vista. Do ponto de vista do capital, cumpre estabelecer as articulações internas entre a mobilidade e o modo pelo qual o capitalismo vai se reproduzindo como um processo de crítico e de estabelecimento de uma nova totalidade, que se caracteriza pela constituição de uma sociedade urbana e de um espaço mundial (CARLOS, 2105a, p. 14). Do ponto de vista da reprodução da vida, é necessário compreender o modo como os ciclistas se apropriam do espaço urbano, de que forma experimentam a cidade e quais são os conflitos que lhes atinge a vida na metrópole.

3.2.1 *IMPERATIVO DA MAXIMIZAÇÃO DA CIRCULAÇÃO*

No cerne da questão das estruturas cicloviárias, está a condição da maximização dos fluxos. A imagem, mostrada na Figura 21, veiculada no *website COPENHAGENIZE.COM* é informativa a este respeito:

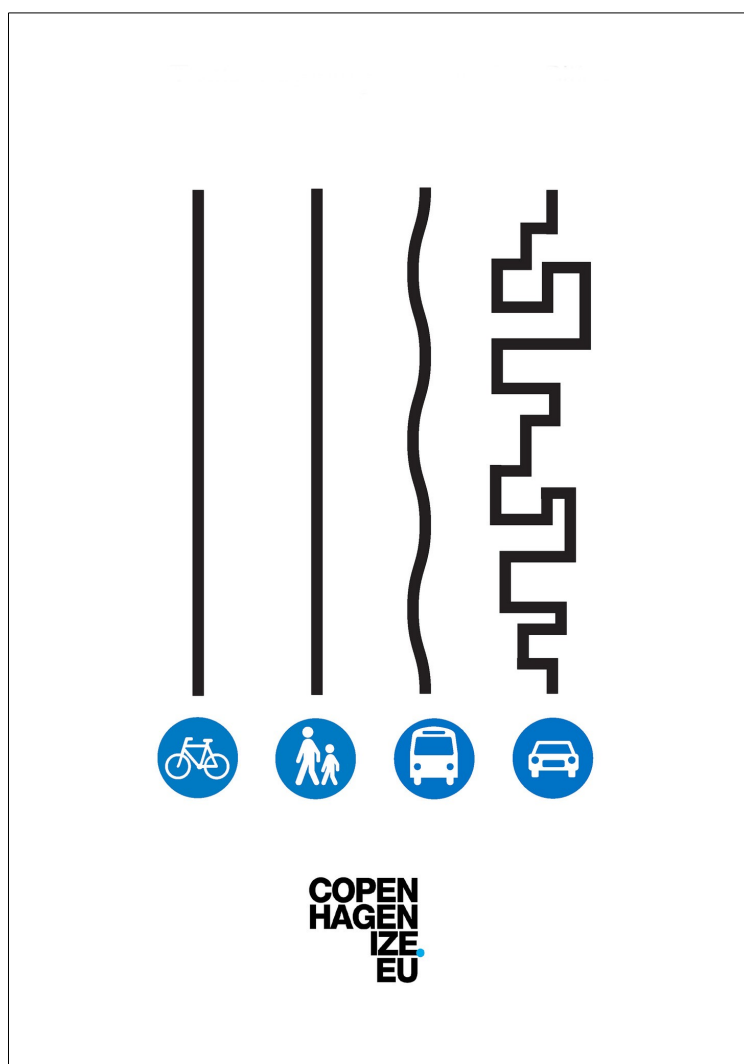


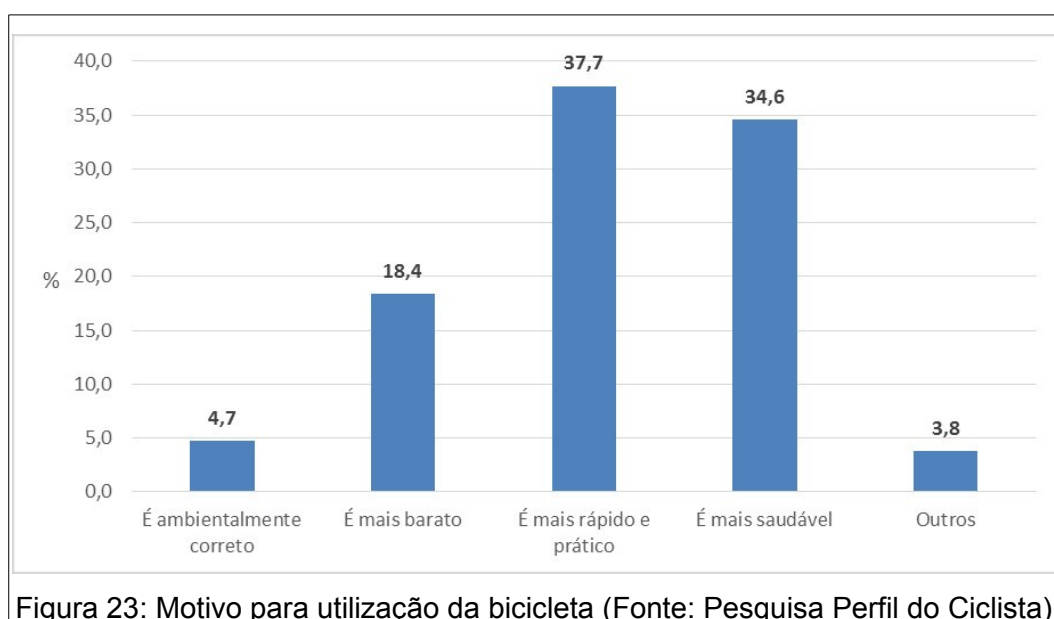
Figura 21: Trajetórias na cidade (Fonte: <https://www.flickr.com/photos/16nine/8425709761>).

Outro exemplo que indica que a questão da velocidade no deslocamento é de suma importância para a escolha do uso urbano da bicicleta é o Desafio Intermodal, promovido pelo CicloBR, que consiste em uma espécie de competição entre diversos modais de transporte, dentre os quais o próprio pedestre, o skate, a bicicleta, a motocicleta, o automóvel e os transportes públicos. A Figura 22, abaixo, ilustra uma reportagem sobre este desafio, normalmente com a bicicleta figurando entre os mais eficientes meios de locomoção no meio urbano.



Figura 22: Desafio intermodal (Fonte: <http://noticias.uol.com.br/ultimas-noticias/agencia-estado/2015/09/17/pelo-2-ano-consecutivo-bicicleta-ganha-desafio-intermodal-em-sp.htm>).

A Pesquisa Perfil do Ciclista (2015), pela Organização Não Governamental Transporte Ativo – pesquisa esta que fornece subsídios às associações políticas dos ciclistas na interlocução com o poder público – detectou, em São Paulo, os seguintes motivos para a utilização da bicicleta, mostrados na Figura 23, abaixo.



A primeira alternativa que pesa na decisão pelo uso da bicicleta é a rapidez no deslocamento.

Há uma aparente convergência entre duas narrativas, que normalmente provêm de caminhos distintos. O discurso institucional, ligado ao capital e ao Estado, possui um assento na mobilidade, como meta e justificativa das operações realizadas na cidade. O discurso das instâncias sociais também possuem seu fundamento na mobilidade quando da escolha da bicicleta. Cumpre estabelecer suas semelhanças e diferenças.

Considere-se, em primeiro lugar, a mobilidade do ponto de vista do capital.

Considerando uma escala menor (em termos cartográficos) – e esta é um questão central neste estudo – o que se observa é que a mobilidade, vista pelo ângulo do capital, transforma-se em *mobilidade acelerada*, hiperbólica, fundada no predomínio da circulação em relação aos lugares e às paisagens.

A maximização da circulação, redundando no espaço avesso à presença humana. O exemplo das Figura 24, Figura 25, e Figura 26, que seguem abaixo, é ilustrativo quanto ao espaço projetado para os automóveis, embora, nem mesmo o passeio público é destinado a outra coisa, senão ao fluxo de pedestres.



Figura 24: Espaço destinado à circulação (Fonte: <http://www.copenhagenez.com/2014/12/the-arrogance-of-space-sao-paulo-brazil.html>).

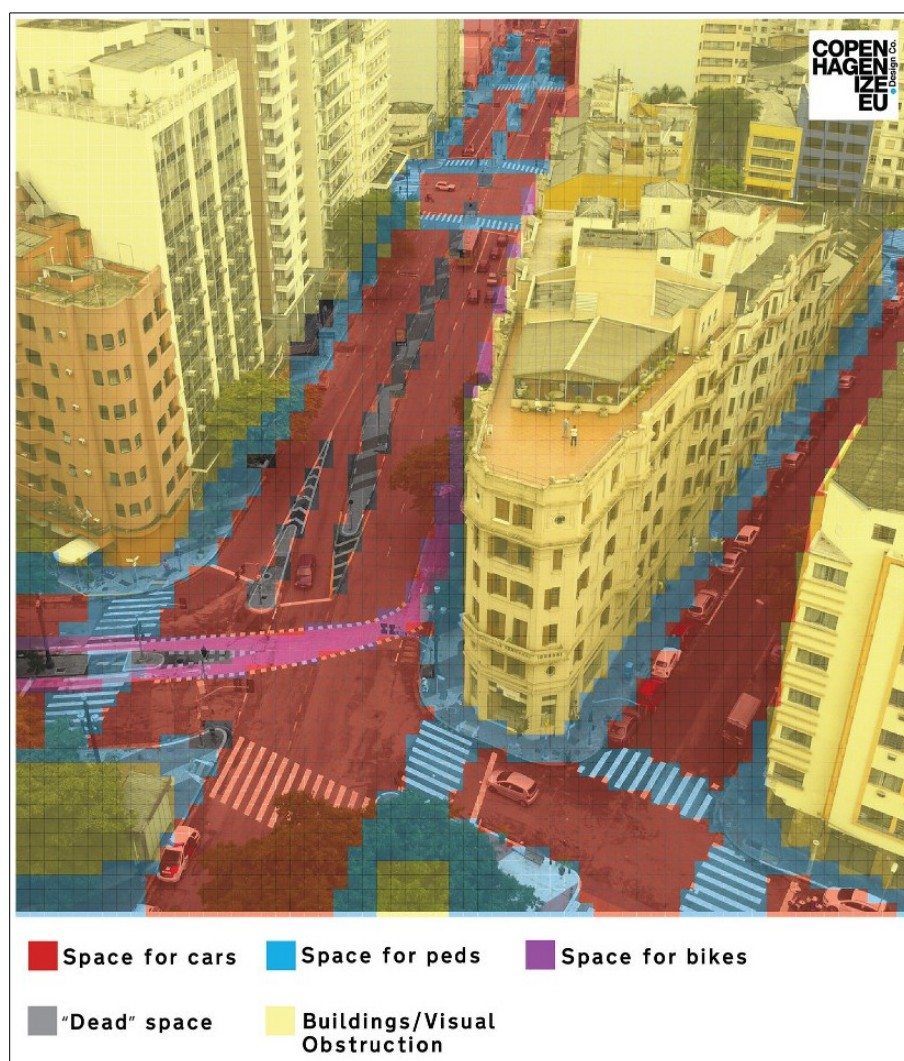


Figura 25: Espaço destinado à circulação (Fonte: <http://www.copenhagenize.com/2014/12/the-arrogance-of-space-sao-paulo-brazil.html>).

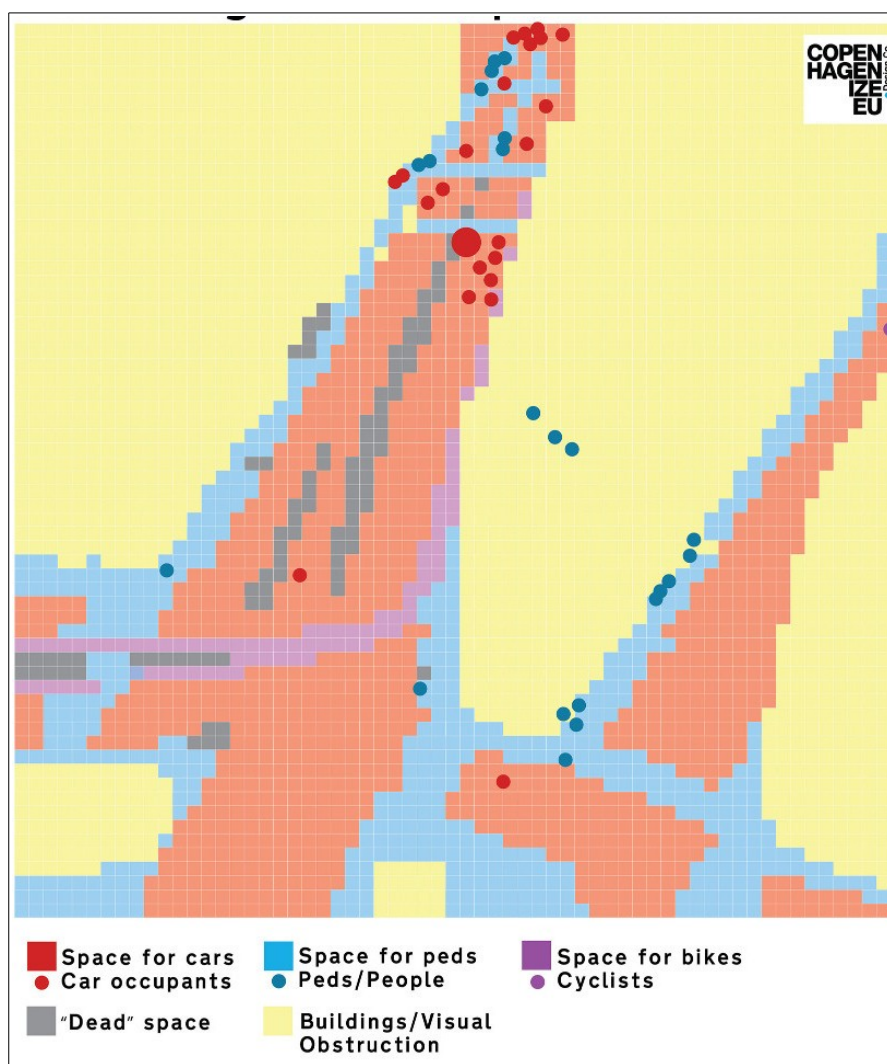


Figura 26: Espaço destinado à circulação (Fonte: <http://www.copenhagenize.com/2014/12/the-arrogance-of-space-sao-paulo-brazil.html>).

A condição da hegemonia da circulação tem sua tradução no espaço e no tempo.

Espacialmente, a hegemonia dos fluxos se expressa na paisagem na forma das infraestruturas de circulação, mais ou menos visíveis, como é o caso, respectivamente das das vias de circulação – que figuram como verdadeiras rupturas no tecido urbano – ; da ubiquidade dos automóveis; e das extensas malhas de metropolitanos. Harvey (2009, p. 212), em sua discussão sobre a experiência do espaço, apresenta a seguinte descrição, a qual corrobora a perspectiva aqui

adotada:

O incentivo [...] para a redução de barreiras espaciais e para a anulação do espaço através do tempo, é onipresente, tal com o é o incentivo para racionalizar a organização espacial em configuração de produção eficientes (organização serial da divisão detalhada do trabalho, sistemas de fábrica e de linha de montagem, divisão territorial do trabalho, e aglomeração de grandes cidades), redes de circulação (sistemas de transporte e comunicação) e de consumo (formas de uso e de manutenção das residências, organização comunitária, diferenciação residencial, consumo coletivo nas cidades). *As inovações voltadas para a remoção de barreiras espaciais em todos esses aspectos têm tido imensa significação na história do capitalismo, transformando-a numa questão geográfica – as estradas de ferro e o telégrafo, o automóvel, o rádio e o telefone, o avião, a jato e a televisão, e a recente revolução das telecomunicações são casos em tela* (grifo nosso).

A própria cidade, sobretudo as metrópoles, são aceleradores privilegiados de fluxos e ritmos, lugares por excelência das relações efêmeras e lábeis (VELTZ, 2009, p. 164). A primazia da circulação contribui para a transformação dos espaços em espaços funcionais, livres de obstáculos, cujo conteúdo único é a circulação com fim em si mesma. Esta inversão é explicada por Veltz (Ibidem, p. 164) da seguinte maneira:

Por muito tempo, foram os dados espaciais, geográficos, que comandaram a organização temporal dos fluxos, quer se tratasse de mercadorias, de pessoas ou de informações. A partir de então, em um mundo onde esses fluxos são mais fluidos, a causalidade tende a se inverter. E não é mais o espaço que estrutura o tempo mas os estrangimentos temporais que modelam os esquemas espaciais.

Temporalmente, esta condição se manifesta em na aceleração do tempo e no recuo da experiência da cidade. Com a hegemonia da circulação, sobrevêm a restrição aos contatos enquanto embates sociais e, conseqüentemente, contração da própria atividade política, o que subverte a própria experiência da espaço público como elemento central na experiência da pluralidade (ARENDDT, 1958, pg. 220). Embora possuindo um método que não coincide com o método deste estudo,

Caldeira (2000, p. 307) esclarece que alguns teóricos da democracia, em particular Claude Lefort, Chantal Mouffe, Ernesto Laclau e Etienne Baslibar, possuem em comum “insistência numa política democrática e num espaço público”. Tais espaços “promovem interações entre pessoas que são forçadas a confrontar seus anonimatos e dos outros com base na cidadania e assim reconhecer e respeitar os direitos iguais do outro” (Ibidem, p. 307).

Sem esta possibilidade, o tempo perde seu conteúdo social e se transforma em quantidade, em unidade de mensuração, contribuindo também, neste mesmo passo, para converter os cidadãos em homens e mulheres apressados, que não suportam atrasos e que não se detêm nos lugares.

A degradação do espaço público evoca a erosão da ação coletiva, enquanto ato de exteriorização do humano, ou seja, enquanto ato de objetivação dos homens e mulheres em sociedade. O embasamento desta questão se encontra no fato de que a sociedade produz o homem enquanto homem e ela é produzida por meio deste (MARX, 2010, p. 106). Em sociedade os homens exteriorizam suas forças humanas essenciais, efetivando-se objetivamente, na condição de efetividade humana (Ibidem, p. 110).

O processo de desagregação da ação coletiva promove o distanciamento da mediação política que é própria dos homens e mulheres em favor da mediação econômica que é expressão do capital. Esta mediação econômica resulta em uma urbanidade marcada pela dissolução das relações sociais (CARLOS, 2007a, p. 196).

Entretanto, a materialização da prevalência da circulação desdobra-se em um processo inexoravelmente contraditório, que é o esvaziamento do espaço público e a conseqüente desvalorização dos lugares que não favorecem os fluxos.

Com a primazia da circulação, os homens e mulheres – que se recolhem em si mesmos – deixam de experimentar o espaço público urbano. O espaço público se estabelece como um entremeio que faz a ligação entre os lugares privados e consolida a experiência do urbano à experiência da passagem. Paralelamente erigem-se lugares que privilegiam os fluxos, cuja essência consiste na simultaneidade sem trocas.

A situação descrita, reforça-se pelo uso do automóvel, cuja utilização, conforme Lefévre (1991, p. 11), redundará na seguinte situação:

No trânsito automobilístico, as pessoas se misturam sem se encontrar. É um caso surpreendente de simultaneidade sem troca, ficando cada elemento na sua caixa, cada um vem fechado na sua carapaça. Isso contribui também para deteriorar a vida urbana e para criar a “psicologia”, ou melhor, a psicose do motorista. [...] Objeto técnico pobre que permite uma análise *funcional* [...] e *estrutural* [...] bastante simples, o Automóvel figura igualmente numa análise funcional e estrutural simples da sociedade. Ele tem aí um lugar preponderante.

A cidade que se afirma como espaço das diversas modalidades de circulação – força de trabalho, mercadorias e financeiros – nega os espaços de encontro e o resultado é o esvaziamento do espaço público e a consequente desvalorização dos lugares. A mobilidade acelerada é a condição e o resultado da abstração do espaço, que vigora do ponto de vista do capital.

Pondere-se, agora, em segundo lugar, a mobilidade do ponto de vista da prática urbana.

Deve-se aumentar a escala (novamente, em termos cartográficos). Do ponto de vista da prática urbana – diferentemente do ponto do capital – o que se observa é que a mobilidade substancial é a base da experiência da cidade enquanto lugar de reprodução da vida, de encontros e de mobilizações sociais.

Se a mobilidade acelerada transforma o urbano em lugar de passagem – e consolida o espaço público como espaço de fluidez que conectam lugares privilegiados do ponto de vista do capital – da perspectiva da prática urbana, a mobilidade substancial assume a configuração de mobilização.

A prática urbana é tributária da *mobilidade substancial* que se coloca em franca oposição à mobilidade acelerada do capital. Em primeiro lugar, a mobilidade substancial possui a potência de propiciar a reprodução substancial da vida, seja no tocante às necessidades produtivas, seja no que diz respeito às necessidades da formação dos sujeitos, seja no que tange ao próprio uso da cidade. Em segundo lugar a mobilidade substancial estimula a experiência política da cidade e das mobilizações sociais. Sua consequência é a ocupação do espaço público.

A mobilidade substancial é condição e resultado do processo da prática urbana.

3.2.2 *POSSIBILIDADE DE APROPRIAÇÃO DOS ESPAÇOS DA CIDADE*

A mobilidade apresenta uma caráter contraditório. Se, do prisma do capital ela se metamorfoseia em mobilidade acelerada, em dinamização dos fluxos – no limite, impedindo a movimentação no espaço público – , do prisma da prática espacial, ela adquire a forma da mobilização – resultando na possibilidade de movimentação no espaço público.

Esta contradição tem sua contrapartida na ação do Estado, que, simultaneamente, promove a mobilidade e, na medida que esta se torna mobilidade acelerada, lança mão de artifícios controlá-la. Promove a mesma mobilidade e, na medida em que esta se torna mobilização, a reprime-a.

A contradição que advém da maximização da circulação, a desvalorização dos lugares, é revelada pelo discurso institucional – nomeadamente por representantes da Secretaria Municipal de Transportes (SMT) da PMSP; do Instituto de Políticas de Transporte e Desenvolvimento (ITDP), órgão internacional, que colaborou na redação do PlanMob; e do Itaú – que fez transparecer em suas manifestações dirigidas aos ciclistas a possibilidade de recuperar a ocupação de áreas desvalorizadas através de ações do setor público, na esperança de que isso possa influenciar nas tendências no mercado imobiliário. O estudo de Jacobs (1961, p, 139), dá respaldo a esta ação institucional, quando assinala a importância da presença humana nos espaços públicos para a própria estabilidade do lugar.

Uma explicação que fornece a base da situação descrita acima é dada por Carlos (2014, p. 476):

Hoje as relações que se realizam nos espaços públicos da cidade são marcadas pelos contornos de uma crise urbana cujo conteúdo é a constituição da cidade como espaço de negócios, visando a reprodução econômica em detrimento das necessidades sociais que pontuam e explicitam a realização da vida urbana. Pela presença marcante e autoritária do Estado e de sua força de vigilância. Mas

também por pequenas e múltiplas ações que resistem, a indicar sua potencialidade como espaço da presença daquilo que difere da norma e se impõe a ela.

A contraposição à ocupação dos espaços como forma de valorização dos espaços é a mobilização para a apropriação pelo uso dos espaços públicos, através da oposição ao planejamento estratégico.

Carlos (2007b, 60) expressa a contradição que aqui se coloca:

[...] seria ingênuo acreditar que há uma irreversibilidade neste processo e que a sociedade está fadada a se submeter a essa inexorabilidade imposta pelo processo de reprodução como instância espaço-temporal. Assim, se de um lado, a relação espaço-tempo é cada vez mais marcada pela constituição de um tempo efêmero e de um espaço amnésico, por outro, se abre a perspectiva de construção de uma outra cidade com outro tempo, concretizando-se em um uso capaz de produzir a identidade nos interstícios espaciais que sobrevivem resistindo à fúria a do “trator”. Pois o modo de apropriação pelo uso, liga-se ao cotidiano, dando-lhe sentido, articulando a memória e agindo, significativamente, na construção da identidade.

A exposição da autora ajusta-se perfeitamente ao objeto de estudo aqui considerado. Voltando-se aos termos do presente estudo, é certo que a o uso urbano da bicicleta tem uma face voltada à maximização da circulação, que se relaciona à *compressão do tempo-espaço*, que é característica da história do capitalismo (HARVEY, 2009, p. 219). Entretanto, o uso urbano da bicicleta apresenta uma outra face que se alinha à mobilização social, como possibilidade de apropriação do espaço urbano.

O uso urbano da bicicleta, que possui sua origem nos interstícios – nas perigosas margens – dos espaço de circulação, adquire a potência de lhe arrancar à força a construção de um outro espaço com um outro tempo. Esse espaço de alteridade, em relação ao espaço dominante dos fluxos, de marginal tornou-se central, muito embora ainda não se estenda a toda cidade. Materializou-se na parcela central dos principais espaços de circulação (circulação de mercadorias e circulação de ativos financeiro) da cidade.

Atinge-se aqui a primeira parte do conteúdo da hipótese de estudo.

As ciclovias recolocam uma contradição espacial fundamental que envolve, de um lado, a produção espacial realizada em função das necessidades do capital, levadas a cabo pela imposição da racionalidade técnica e, de outro lado, a produção espacial em função da reprodução da vida social, assentadas na apropriação do espaço. Esta contradição se situa no âmbito do que se denomina fase crítica da urbanização, quando as contradições espaciais se intensificam.

Nestes termos, a questão a ser compreendida consiste na problemática das novas formas de acumulação do capital, em termos de seus nexos espaciais, em especial com o vínculo com a metropolização do espaço urbano. Desenvolver-se-ão estes elementos na Parte II deste TGI.

PARTE II

4 PRODUÇÃO DO ESPAÇO URBANO

Só se nos detivermos a pensar nas pequenas coisas chegaremos a compreender as grandes.

José Saramago.

A proposição de um projeto que proporcione um movimento rumo a uma alternativa viável a realidade vigente só é possível a partir da compreensão dos fundamentos objetivos da sociedade, considerados em seus elementos constituintes. Este é o objetivo da Parte II deste TGI.

Um dos elementos centrais para o entendimento da realidade é a compreensão do próprio espaço urbano, considerado como instância indissociável da produção e reprodução das relações sociais. O critério que orienta a compreensão deste espaço é a produção do espaço.

Cumpramos aqui a posição enunciada no tópico de abertura: a peculiaridade deste trabalho exige o recurso à discussão do arcabouço teórico que está na base da produção do espaço urbano e que apoia este estudo. Deste modo, nesta parte do trabalho, haverá um distanciamento maior do tema estudado, em favor do aprofundamento das questões que dão suporte ao próprio processo analítico.

Este movimento de distanciamento do objeto de estudo, todavia, tem um sentido específico, que diz respeito ao próprio processo do conhecimento. Este afastamento do objeto concreto em direção ao raciocínio abstrato não significa, em hipótese nenhuma, a ruptura entre teoria e objeto, mas a tentativa de estabelecer os princípios que garantem que seja possível investigar suas (do objeto) propriedades subjacentes. Isto quer dizer que o movimento de abstração não será autônomo, mas se balizará pelo próprio objeto estudado. Desta maneira será possível observar, na condução dos argumentos teóricos, o direcionamento dos princípios teóricos da Geografia Crítica às categorias analíticas do próprio objeto de estudo.

O resgate direto do objeto de estudo será feita no Tópico 5.

Retoma-se aqui o argumento teórico. Um dos elementos centrais para o entendimento da realidade é a compreensão do próprio espaço urbano, considerado como instância indissociável das produção e das relações sociais. O critério que orienta a compreensão deste espaço é a produção do espaço.

O termo *produção* encerra uma complexidade particular, apontada por Lefebvre (1991, p. 37) como possuindo um sentido que se desdobra:

A produção não se reduz à fabricação de produtos. O termo designa, de uma parte, a criação de obras (incluindo o tempo e o espaço sociais), em resumo, a produção “espiritual” e, de outra parte, a produção material. A fabricação de coisas. Ele designa também a produção do “ser humano” por si mesmo, no decorrer do seu desenvolvimento histórico. Isso implica a produção de *relações sociais*. Enfim, tomado de em toda sua amplitude, o termo envolve a *reprodução*. Não há apenas reprodução biológica (e conseqüente aumento demográfico), mas também reprodução material dos utensílios necessários à produção, instrumentos técnicos e ainda a reprodução das relações sociais (grifos do autor).

O espaço, considerado sob a perspectiva da produção do espaço, figura, em primeiro lugar, no conjunto das forças produtivas¹.

Neste ponto, deve-se alongar brevemente o debate do que são forças produtivas. As forças produtivas participam da estrutura econômica da sociedade juntamente com as relações de produção, sendo “a base material de qualquer organização peculiar da sociedade” (MARX, 1976, p. 493, n. 4), consistindo, segundo Cohen (2013, p. 67), naquilo “que contribui materialmente à (e no interior da) atividade produtiva”, reconhecidamente, a força de trabalho, a ciência e o espaço.

1 No intuito de conferir precisão terminológica aos termos utilizados, Cohen (Idem, p. 70), explica que a expressão *força produtiva* é uma tradução do termo alemão *Produktivekräfte*. Entretanto, uma tradução mais exata para este termo seria *capacidade produtiva*. Este termo, entretanto, não se aplica a todos os elementos aos quais era aplicado na teoria marxiana. Em termos estritos, nem um instrumento de produção, nem matéria-prima são capacidades produtivas, embora possuam a capacidade de transformar ou serem transformados em produtos. Diferentemente dos meios de produção, a força de trabalho, esta sim, é capacidade produtiva.

Cohen (Ibidem, p. 85) explicita a questão do espaço da seguinte forma:

O espaço merece ser incluído no conjunto das forças produtivas. A propriedade de um espaço certamente confere uma posição na estrutura econômica. Mesmo quando uma parcela de espaço não tenha conteúdo, o controle sobre ela pode gerar poder econômico, ou porque pode ser ocupada por algo produtivo, ou porque tenha que ser necessariamente atravessada pelos produtores.

Considerado o espaço força produtiva, ao primeiro, ao espaço, não pode ser negado o mesmo estatuto ontológico de que dispõem o capital e o trabalho no processo produtivo, muito embora, o espaço possua contradições próprias – notadamente a contradição centro-periferia – que transcendem as contradições oriundas da pertinência ao processo produtivo capitalista.

A contradição entre centro e periferia é uma contradição espacial marcante, não sendo cabível reduzi-la a termos triviais. Porém, é possível estabelecer que esta relação:

não é gerada dialecticamente no decurso de um processo histórico, mas lógica e estrategicamente. O centro organiza pelo que o rodeia, dispõe e hierarquiza as periferias. Os que ocupam e que dominam o poder governam aí segundo princípios e conhecimentos efectivos. De sorte que as relações “centro-periferia” só indirectamente brotam de lutas prévias, de lutas de classes ou dos povos. Ela nasce de dispositivos que parecem racionais, coerente e originariamente o são. [...] A centralidade tem seu movimento dialéctico, ou melhor, é “dialéctca” enquanto “propriedade” do espaço social e mental. O centro inclui e atrai os elementos que o constituem como tal (as mercadorias, os capitais, as informações, etc.) mas que em breve o saturam. Ele exclui os elementos que domina (os “governados”, os “súbditos” e “objetos”) que o ameaçam. (LEFEBVRE, 1973, p. 18).

A contradição centro-periferia subordina-se à uma contradição mais profunda, que é oriunda da fragmentação que ocorre no processo de transformação do espaço social em espaço político:

a relação entre a fragmentação do espaço (fragmentação que é, antes de mais nada, *prática*, visto que o espaço tornado mercadoria se vende e se compra – mas que é também *teórica*, pois as ciências

especializadas o recortam) e, por outro lado, a capacidade global das forças produtivas e do conhecimento científico: elas podem produzir espaços à escala planetária e até interplanetária (Ibidem, p. 19, grifo do autor).

O espaço, entretanto, não constitui apenas como parte das forças de produção, mas é, também, um produto destas mesmas forças produtivas. Esta característica garante que o espaço possa se afirmar como um elemento que, ao ser produzido, retroage na transformação das próprias forças produtivas. Além disso, é também um objeto de consumo.

Sob a perspectiva da produção do espaço, este, o espaço, faz parte, em segundo lugar, do conjunto das relações sociais de produção.

Convém também aqui, um breve desvio para esclarecer o que são as relações de produção. Conforme citado anteriormente, as relações de produção formam, juntamente com forças produtivas, a estrutura econômica de uma sociedade. Nas palavras de Marx (2011, p. 5):

na produção social de sua existência, os homens estabelecem relações determinadas, necessárias, independentes de sua vontade, relações de produção que correspondem a um determinado grau de desenvolvimento das forças produtivas materiais. O conjunto dessas relações de produção constitui a estrutura econômica da sociedade, a base concreta sobre a qual se eleva uma superestrutura jurídica e política e qual correspondem determinadas formas de consciência.

Na condição de elemento constituinte das relações sociais de produção, o espaço sujeito às contradições próprias do antagonismo entre o desenvolvimento das forças produtivas e as relações de propriedade na sociedade em questão (Ibidem, p 5).

Todavia, uma vez mais, o espaço possui suas contradições imanentes que ultrapassam as oposições provenientes das relações de produção, segundo a qual “a história é fundamentalmente, o pleno desenvolvimento da capacidade humana, e as formas de sociedade surgem e desaparecem na medida em que possibilitam ou impedem esse desenvolvimento” (COHEN, 2013, p. 17). A principal adversidade espacial é a divergência entre o espaço abstrato e o espaço social. O espaço abstrato, cuja gênese remete aos valores de troca, é conformado através de

estratégias ligadas ao capital e ao Estado, segundo uma lógica espacial (LEFEBVRE, 1973, p. 17). O espaço social, cujos fundamentos são os valores de uso, é originário de uma prática social efetiva, segundo uma dialética espacial (Ibidem, p. 17).

A produção do espaço possui seus subsídios metodológicos em dois aspectos que, embora inter-relacionados, podem ser expressos distintamente.

O primeiro aspecto metodológico que subsidia o entendimento do espaço urbano consiste em uma operação de suposição hipotética da urbanização completa da sociedade, cujo resultado é a sociedade urbana. Esta suposição parte do princípio de que a realidade urbana é a mediação essencial que se instaura entre a existência humana e a própria natureza (LEFEBVRE, 1999, p. 24).

A urbanização completa da sociedade é uma hipótese teórica, que pressupõe o próprio conhecimento como um objeto real – em contraposição à orientação epistemológica que o considera um reflexo ou um simulacro (Ibidem, p. 16). A hipótese remete a um objeto virtual, que, por sua vez, existe como hipótese orientadora da interpretação dialética da realidade como exploração do possível. A esta operação denomina-se transdução (Idem, 1973, p. 62). Nestes termos, o urbano funda-se em uma prática social em marcha e em vias de constituição e não como uma realidade acabada (Idem, 1999, p. 28).

O segundo aspecto metodológico – que possui relações genéticas com o primeiro aspecto acima proposto – consiste na concepção do urbano como um processo, pensado como espacialidade de relações sociais de caráter histórico. Este processo de espacialização das relações sociais é marcado por contradições oriundas do conflito entre dois domínios distintos. O primeiro domínio congrega os desígnios da produção capitalista – cuja orientação é a sua autovalorização e cuja consequência é a abstração espacial. O segundo domínio contempla a reprodução da vida, cuja finalidade é a realização humana e cujo efeito é a apropriação do espaço. À materialização destes processos na concretização das relações sociais produtoras do espaço, se compreende como produção do espaço.

A produção do espaço tem como ponto de partida que a existência humana é espacial na medida em que o ser humano se produz no mesmo movimento que produz o espaço. Marx (1976, p. 286) fornece a base do significado do espaço em

relação ao processo de trabalho, entendido como processo de reprodução da vida, ao afirmar que

In a wider sense we may include among the instruments of labour, in addition to things through which the impact of labour [...] all the objective conditions necessary for carrying on the labour process. These do not enter directly into the process, but without them it is either impossible for it to take place, or possible only in partial extent. Once again, the earth itself is a universal instrument of this kind, for it provides the worker with the ground beneath his feet and a “field of employment” for his own particular process. Instruments of this kind, which have already been mediated through past labour, include workshops, canals, roads, etc.

Neste sentido, o espaço não só representa a dimensão onde ocorrem os eventos da reprodução social – produção circulação, consumo –, mas é ele mesmo, um domínio destas próprias relações sociais de produção.

Sob o capitalismo, entretanto, a produção do espaço adquire contornos específicos, “redefinindo-se sob a lógica do processo de valorização do capital” (CARLOS, 2015a, p. 64), o que equivale a dizer que a produção do espaço urbano é realizada em função do processo de acumulação de capital.

No modo de produção capitalista, a produção social do espaço – em particular do espaço urbano – envolve prioritariamente a reprodução de relações sociais de produção. O controle da configuração espacial é exercido em função da reprodução das relações sociais predominantes na sociedade, ou seja, das relações constitutivas da sociedade capitalista. De acordo com Lefebvre (1973, p. 29),

Do momento em que no-la representemos, chamando-lhe “ordenamento”, tal produção do espaço, consideramo-la logicamente ou logicamente. Em virtude do seu carácter racional, o espaço parece implicar uma coerência que já de si implica uma coesão prática; ao ordenamento do espaço incumbem portanto simultaneamente a reprodução das relações de produção (a força de trabalho, as máquinas, etc.) a organização do “meio ambiente” das empresas, quer dizer, de toda a sociedade, *a construção dum puzzle de regiões e de cidades*, o anúncio de uma vida social nova, etc. *Através deste esquema tão “positivo” surge a contradição que se*

agrava – entre as condições da dominação capitalista e as condições de vida (grifo nosso).

Detalhadamente, a configuração do espaço urbano é vinculada a dois elementos conflitantes. O primeiro elemento vincula-se ao processo de reprodução do capital. A consolidação espacial das condições de reprodução do capital é assegurada através da ação do Estado. O concurso do Estado tem uma ação contraditória que, de um lado, atua em favor da manutenção das condições adequadas à reprodução econômica do capital produz um espaço com características definidas em favor do processo de acumulação e, de outro lado, atua na amenização das consequências devastadoras oriundas da produção do espaço adequado às condições capitalistas. O segundo elemento relaciona-se à reprodução da sociedade, quer seja em relação ao produção, quer seja em relação ao consumo. O espaço é a materialização das condições de reprodução da vida em termos substanciais.

A compreensão do espaço urbano, como condição para entendimento da realidade presente, é subordinada à apreensão das propriedades básicas destes elementos conflitantes, na forma no tempo presente.

4.1 REPRODUÇÃO DO CAPITAL GLOBALIZADO E METROPOLIZAÇÃO

Um dos parâmetros fundamentais para a análise da produção do espaço urbano é a identificação dos processos basilares que orientam a reprodução do capital e como atuam na conformação da geografia destes espaços. Trata-se do quadro oriundo das transformações do regime de acumulação que se seguiu à transformação no regime de acumulação ante a crise do regime fordista.

4.1.1 TRANSIÇÃO DO REGIME DE ACUMULAÇÃO DO CAPITAL

As transformações no regime de acumulação que se seguiram à crise da década de 1970, reestruturaram toda a base de acumulação capitalista colocando em marcha a superação da hegemonia do regime de acumulação fordista substituindo-a pelo predomínio de um regime que apresenta novas características, denominado por Harvey (2009, p.140) regime de acumulação flexível.

O fordismo é considerado uma articulação de um processo de produção e de um modo de consumo que instaura a produção em massa, chave da universalização do trabalho assalariado (AGLIETTA apud BRAGA, 2003, p. 17). Neste período, combinaram-se processos de trabalho *taylorizados*, salários relativamente altos combinados com benefícios para uma camada específica dos trabalhadores e intervenções na vida privada destes, a fim de criar práticas individuais e coletivas consistentes com a produção em série.

Ao regime fordista, sobreveio o regime de acumulação flexível, caracterizado por se contrapor à rigidez distintiva do regime anterior, apoiando-se na flexibilidade, implicando o surgimento de novos setores produtivos, serviços financeiros até então inéditos (HARVEY, 2009, p. 140) e o engendramento de formas distintas de exploração do trabalho pelo capital.

Este novo regime de acumulação capitalista, que se seguiu à decadência da primazia do regime fordista, pode ser caracterizado, em grande medida, de acordo com quatro propriedades cruciais. Em primeiro lugar, pela flexibilidade nos processos de produção, de trabalho e de padrões de consumo – fato derivado, em parte, de inovações tecnológicas, organizacionais e comerciais (Ibidem, p. 140). Em segundo lugar, pela expansão geográfica do capital em nível planetário, associado à ascensão do capital financeiro no processo de acumulação e às políticas de desmantelamento de conquistas sociais e de desregulamentação comercial (CHESNAIS, 1996, p. 34). Em terceiro lugar, pela relativa limitação do poder de decisão político dos Estados e o deslocamento de seu papel para criação das condições à realização da acumulação (CARLOS, 2010, p. 30). Em quarto lugar, pela transformações sociais advindas da racionalização dos processos de trabalho (GORZ, 1988, p. 94).

A transição do antigo para o novo regime, com respaldo na tecnologia

baseada na microeletrônica possui, propiciou um duplo movimento de reestruturação na organização industrial e de flexibilização dos processos de trabalho. Estas transformações traduziram-se em novos arranjos espaciais e em novas configurações dos movimentos sociais.

A nova configuração das organizações capitalistas, baseadas na abrangência geográfica mundial, garante uma diferenciação significativa em relação à conformação anterior. Três circunstâncias fundamentais são contempladas. Primeiro, a fragmentação dos processos produtivos permite fabricação de componentes de produtos, cuja integração pode ocorrer em plantas localizadas em locais de diferentes partes do globo. Segundo, uma disponibilidade extraordinária de mão de obra de reserva em regiões periféricas. Terceiro, as possibilidades facilitadas de deslocamento de capitais, o desembaraço e a indulgência nos mercados financeiros – atrelados ao incremento da eficiência e da abrangência dos transportes e da tecnologia de comunicação – projetam uma posição de autonomia, implicando um contexto de absoluta instabilidade econômica e de constante especulação financeira.

Com a mudança da base técnica, consolidam-se organizações capitalistas cujas plantas se dispersaram em escala mundial, apoiadas em centros decisórios concentrados nas grandes metrópoles, os quais centralizam a decisão sobre a execução das atividades produtivas.

A crise do regime de acumulação fordista, conforme formula Alvarez (2008, p. 118), também se apresentou como

uma crise do Estado, no sentido da capacidade de investimentos e no sentido de sua inserção cada vez menor na condução de obras e serviços públicos, abrindo-se, através das privatizações, nova carteira de investimentos aos grandes capitais, sinalizando a crise do período fordista, no qual o estado desempenhou um papel fundamental enquanto agente de investimentos e regulador da atividade econômica.

Esta conjuntura acaba por limitar a soberania do poder dos Estados nacionais, sequestrando-a para que se ajuste aos interesses das organizações capitalistas, que passam a contar com um extraordinário poder político e econômico em âmbito global.

Altera-se -se o sentido de ação do Estado. Este é constrangido a retrair seus investimentos, e se volta, a partir de então, à promoção de políticas de captação de investimentos privados e para a fomento de políticas favoráveis à acumulação. Também passa a renunciar o campo de ação social e a desregular e mesmo revogar direitos sociais adquiridos durante a vigência do regime de acumulação fordista, contribuindo para asfixia das possibilidades de organização sindicais (DIAS, 1998, p. 51).

O aporte de tecnologia permitiu também a reestruturação interna das organizações capitalistas. Possibilitou ao capital empreender uma escalada de racionalização dos processos de trabalho que impôs a total transformação no panorama anterior do trabalho, resultando em um acréscimo na capacidade de exploração do trabalho e na segmentação entre trabalhadores no interior das empresas.

A estrutura do trabalho no regime de acumulação flexível, de acordo com Gorz (1997, p. 94), passa a se arvorar em três grupos distintos de trabalhadores. O primeiro grupo, constituinte o núcleo estável das empresas, é formado por trabalhadores que possuem vínculos sólidos nos empregos em troca de acréscimos crescentes de competência, de flexibilidade na carreira e de mobilidade geográfica. São trabalhadores geralmente bem remunerados e portadores de qualificações afinadas com as necessidades de seus empregadores. O segundo grupo, formado pela mão de obra periférica, distingue-se do núcleo central por possuírem vínculos precários com seus empregadores, sendo absolutamente sujeitados às flutuações do mercado. Em geral, este grupo é formado por trabalhadores de baixa qualificação profissional. O terceiro grupo de trabalhadores, constituinte do núcleo externo das empresas, compõe-se de empregados que possuem apenas vínculos ocasionais com as empresas. Congrega trabalhadores tanto com altas qualificações quanto com baixas qualificações profissionais. Importante salientar que o segundo e o terceiro grupos exercem suas funções com vistas aos interesses do grupo pertencente ao núcleo central das empresas. Em outras palavras, constituem os fornecedores de serviços.

Paralelamente a reestruturação interna das empresas, ocorre um incremento radical na subcontratação do trabalho produtivo, com o ressurgimento de sistemas

de trabalho antigos, que haviam minguado no período fordista (HARVEY, 2009, p. 145).

Essa metamorfose teve consequências na expansão de um mercado de trabalho dicotomizado – cujas características essenciais são a insegurança e a flexibilização em termos técnicos e jurídicos – e na alteração na forma como se dá as lutas de classes.

Neste processo, o próprio movimento operário – que no período que do fordismo havia assumido estratégias social-democratas, cujo modelo de organização propõe ações que venham dirimir os gargalos do sistema capitalista, por meio deste e não com base em sua superação“ (ARAÚJO, 2010, p. 42) – é colocado em crise. Em contrapartida surgiram novos movimentos sociais, de características distintas daqueles existentes previamente, evidenciando ter havido transformações substanciais na base social e cultural, ao lado das mudanças econômicas precedentes (POSTONE, 2008, p. 90).

A nova condição dos movimentos sociais será tratada no Tópico 5.3.1, porém, é possível adiantar que, simultaneamente ao movimento do capital – que ultrapassou o universo da indústria e se deslocou para o espaço urbano – a luta de classe também se expandiu das fábricas e se desdobrou na luta pelo espaço.

O panorama aqui delineado está na base da transição da primazia do capital industrial para a hegemonia do capital financeiro, cuja estratégia de reprodução é caracterizada pela produção do espaço urbano, o que evidencia a participação do espaço urbano no processo de reprodução do capital, principalmente mediante políticas urbanas que asseguram transformações espaciais, as quais, por sua vez, amparam os processos de acumulação (CARLOS, 2010, p. 32).

Em termos gerais, o espaço urbano reflete o deslocamento da centralidade do capital industrial no processo de acumulação em direção ao capital financeiro e, de maneira específica, a transição do trabalho produtivo baseado em linha de produção para o trabalho baseado no oferecimento de serviços.

4.1.2 METROPOLIZAÇÃO E MERCANTILIZAÇÃO DO ESPAÇO URBANO

As transformações que ocorrem no regime de acumulação – e que têm seu correlato na redefinição das relações sociais – apresentam, evidentemente, conteúdo espacial. A produção do espaço metropolitano revela exatamente este movimento de passagem do capital produtivo para o capital financeiro, o qual, por sua vez, se realiza por meio da própria produção do espaço (Ibidem, p. 30).

Os espaços da metrópole refletem, de maneira geral, o deslocamento da centralidade do capital industrial no processo de acumulação em direção ao capital financeiro e, de maneira específica, a transição do trabalho produtivo baseado em linha de produção para o trabalho baseado no oferecimento de serviços.

Evidências desta mudança podem ser verificadas em várias situações. Em termos econômicos, como aponta Chesnais (1999, p. 15), o crescimento da esfera financeira e o ritmo de transferência de riquezas para esta esfera é marcante. Na escala territorial do Estado de São Paulo, pode-se observar a transferência das plantas industriais para cidades periféricas à metrópole, o que marca um processo que une a desconcentração industrial e a concentração do capital (CARLOS, 2004, p. 51). Na escala da metrópole, a marca peculiar deste processo é a importância adquirida pelo setor financeiro através do setor imobiliário. Desta perspectiva, a produção do espaço se afirma como elemento central na reprodução do capital, em um processo que adquiriu escala global (Ibidem, p. 52).

A edificação do espaço submetido à realização do capital tem como consequência a transformação da cidade estruturada por demandas induzidas pelo capital internacional ampliando a possibilidade da extensão da lógica do valor de troca (Idem, 2010, p. 33), em detrimento do valor de uso da cidade.

Esse movimento está articulado com a exaltação do setor atual de serviços, e é para tal setor da economia que o imobiliário se ergue (Idem, 2004, p. 52). As modificações nos processos de trabalho, com a expansão do setor de serviços está impressa no espaço metropolitano, quer seja nos edifícios adaptados às necessidades contemporâneas do capital, quer seja nas novas centralidades, propícias realidade econômica em vigência.

A produção do espaço metropolitano tem seu fundamento no movimento compreendido pelo capital na redefinição das características espaciais através da

negação do uso improdutivo do espaço em favor da lógica uniformizante do uso produtivo do espaço. Sob o capitalismo mundializado vigente, o espaço é produzido segundo a lógica homogeneizante de mercantilização.

A consolidação espacial das condições de reprodução do capital, como afirmado anteriormente, é assegurada através da ação contraditória do Estado, o qual possui um papel fundamental no processo de metropolização do espaço. De um lado, o Estado compõe forças com o capital na condução da abstração espacial através de suas intervenções de planejamento, de sanção às ações do capital e de oferecimento de suporte contra quaisquer manifestações contrárias. De outro lado, todavia, o Estado age para manter a coerência do espaço social, contra as ações destrutivas oriundas da transformação do espaço em espaço abstrato.

O concurso do Estado, em favor da manutenção das condições adequadas à reprodução econômica do capital, garante a produção de um espaço com características definidas. A primeira característica é a homogeneidade, ou seja, propriedade de intercambiabilidade entre lugares, que se revestem de um comportamento idêntico e repetitivo. A segunda característica é a fragmentação, que se afirma na passagem do espaço homogêneo – portanto abstrato – ao espaço concreto por intermédio do emprego do loteamento. A terceira característica é a hierarquização, isto é, a desigualdade ante ao processo de troca e à a centralidade diferencial dos lugares (LEFEBVRE, 2009, 243).

O espaço urbano metropolitano, produzido sob a mesma lógica da produção de mercadorias, adquire uma morfologia que se homogeniza em função de um padrão planetário, acabando por se transformar em um espaço de repetição de formas – condomínios residenciais, complexos empresariais e/ou de escritórios, *shopping-centers* e vias expressas que ligam entre si cada um destes elementos – que se erguem indiferentes ao lugar, e cujo sentido único é propiciar a valorização do capital. O espaço esvazia-se da diversidade possível de conteúdos e locupleta-se da uniformidade da abstração econômica. Este fenômeno deságua na redução de todas as relações em prol da relação mercantil que transforma o planeta em mercadoria.

Assentado na propriedade privada, este espaço-mercadoria torna-se objeto de parcelamento cada vez mais intenso e de quantificação monetária cada vez mais

abrangente. Direcionando-se os olhares ao plano do espaço urbano, este assume atributos de mercadoria, adquirindo a capacidade de intercâmbio através de trocas mercantis, sendo objeto de parcelamento em lotes para o ingresso no circuito de produção e consumo (SEABRA, 2009, p.416).

Neste quadro, o espaço urbano metropolitano, passa a ser marcado pela fragmentação correspondente à funcionalização e pela mercantilização em lotes, com a primazia do valor de troca sobre o valor de uso. Este espaço parcelado, vazio dos conteúdos sociais anteriormente consolidados, já não é edificado como suporte de relações sociais, mas unicamente como meio de valorização do capital. Livre dos conteúdos sociais pretéritos, os espaços marcados pela dispersão dos empreendimentos imobiliários se alocam em função das imposições do capital.

Os espaços fragmentados são quantificados monetariamente, logo, o acesso aos espaços se dá privilegiadamente pelo mercado – mediador essencial das relações sociais – redundando em um critério seletivo de acesso, de caráter hierarquizante. Neste contexto em que o espaço se reveste dos atributos da mercadoria, o acesso à propriedade por parte dos membros da sociedade é marcado pela segregação, redundando em cidades divididas, fragmentadas e tendentes ao conflito, cuja lógica enfatiza as desigualdades sociais (HARVEY, 2013, p. 28).

Em um de seus aspectos, a hierarquização do espaço estabelece-se em razão das propriedades intrínsecas do espaço produzido. Deste ponto de vista, os espaços compatíveis com as necessidades contemporâneas do capital, assumem papéis mais relevantes para a reprodução do capital. Ademais, a localização de cada parcela do espaço – que varia em função do valor diferencial conferido às parcelas do espaço – tem um estatuto privilegiado no processo de hierarquização espacial.

Além das dissensões resultantes da segregação oriunda da hierarquização espacial, a reprodução do espaço comporta as cisões características da funcionalização espacial, que estrutura os lugares de acordo com suas atribuições específicas – tal como é o lugar de trabalho, de habitação e de lazer – concertando, assim, os ritmos da própria reprodução social. Nesse espaço funcionalizado, as estruturas urbanas voltadas para os processos de acumulação apresentam-se

autonomizadas, desvinculadas das necessidades substanciais da prática urbana.

O resultado desta situação são as diversas formas de segregação e de constrangimentos e a impossibilidade de acesso aos espaços da metrópole, situação que se concretiza na obstrução dos encontros heterogêneos e na efetivação de diversas formas de controle social.

Pode-se conceber, então, um panorama geral. A metropolização se assenta no fenômeno na globalização e seu contexto é marcado pelas transformações no sistema produtivo internacional. O processo de metropolização é articulado com a extensão da lógica da mercadoria, que consolida o espaço metropolitano caracterizado pelo aprofundamento da transformação do espaço em mercadoria, com a preponderância do valor de troca ante ao seu valor de uso.

Os processos econômicos que precipitaram a reestruturação dos processos hegemônicos de acumulação – os quais transitaram do capital industrial para o capital financeiro, articulados com a exaltação do setor atual de serviços – estão na base das modificações do espaço metropolitano.

4.1.3 *PREPONDERÂNCIA DA CIRCULAÇÃO*

O espaço metropolitano – constituído como um espaço marcado pelas transformações do regime de acumulação que se processam mundialmente – é caracterizado pelo aprofundamento das contradições existentes no espaço urbano. As propriedades de seus arranjos espaciais manifestam suas relações com as dinâmicas econômicas mundializadas (LENCIONI, 2012, p. 21).

As novas configurações produtivas, contudo, contemplam o mesmo processo – embora em escala acelerada – que historicamente tem caracterizado o capitalismo. Estes processos de compressão do tempo-espaço se consubstanciam na superação de barreiras espaciais e na aceleração dos ritmos de vida e são fenômenos podem ser compreendidos tanto concretamente, pelo tempo necessário para se deslocar no espaço, quanto pela suas formas de representação (HARVEY, 2009, p. 219).

O amparo das tecnologias de transporte e de comunicação é indispensável para produzir este o efeito de aceleração do espaço-tempo. Em relação ao efeito das tecnologias sobre a circulação de mercadorias e de capital, Marx descreve o seguinte: “Improvement in means of communication and transport shortens absolutely the period in which commodities migrate in this way”, (MARX, 1978, p. 327). Acrescenta ainda: “With the development of transport, the speed of movement in space is accelerated, and spatial distance is thus shortened in time” (Ibidem, p. 327). O efeito da aceleração do movimento, é, todavia, um efeito retroativo, que modifica suas próprias premissas. Marx (Ibidem, p. 329) assim o descreve:

If the progress of capitalist production and the consequent development of the means of transport and communication shortens the circulation time for a given quantity of commodities, *the same progress and the opportunity provided by the development of the means of transport and communication conversely introduces the necessity of working for ever more distant markets, in a word, for the world market* (grifo nosso).

Para depreender os fundamentos da problemática que aqui se estuda, exige-se recuperar o significado da circulação no modo de produção capitalista e de sua importância na constituição das relações sociais.

Os processos de circulação se apresentam como a chave para análise do capital. Em seu sentido social, o significado da circulação do capital, Marx (Ibidem, p. 185) é descrito da seguinte maneira:

Capital, as self-valorizing value, does not just comprise class relations, a definite social character that depends on the existence of labour as wage-labour. It is movement, a circulatory process through different stages, which itself in turn includes three different forms of the circulatory process. Hence it can only be grasped as a movement, and not as as a static thing.

Nestes termos, a circulação – de mercadorias e de capital – não se restringe à acepção da circulação material (embora também a encerre), mas possui um significado social, que abrange a totalidade das metamorfoses das mercadorias no processo de troca. Em consonância com isto, Marx (2011, p. 92) descreve que

o processo de circulação real não *se apresenta* como uma metamorfose total da mercadoria como sua passagem por fases

opostas, mas sim como o agregado de múltiplas compras e vendas, efetuando-se paralelamente ou sucessivamente de modo acidental (grifo do autor).

A circulação, considerada em si mesmo, é o processo que se interpõe entre a produção e consumo. Em outras palavras, é o processo de mediação que, no entanto, necessita de ser mediatizada exatamente pelos princípios que a desencadearam, nomeadamente, o processo de metamorfose alternada das determinações das mercadorias – inclusive, como será visto em seguida, do capital fixo – durante o processo de troca.

A circulação, entretanto, retém uma contradição inerente, que simultaneamente, a denuncia e a resolve, colocando-a em novos patamares. Esta contradição expressa-se da seguinte maneira:

[...] a circulação vai simultaneamente revelar e resolver as contradições implicadas no processo de troca das mercadorias. A troca real das mercadorias, isto é, a troca social da substância, processa-se por uma metamorfose em que se manifesta a dupla natureza da mercadoria como valor de uso e como valor de troca, mas em que, ao mesmo tempo, a sua própria metamorfose se cristaliza em formas determinadas da moeda. Explicar esta metamorfose é explicar a circulação. (Ibidem, p. 83).

Considerando este sentido amplo da circulação, é possível compreender que o espaço, seja enquanto capital – particularmente capital fixo – seja enquanto mercadoria, é passível de entrar na circulação, muito embora não o faça materialmente, mas na forma de propriedade. Detalhadamente,

Some of the means of labour, including the general conditions of labour, are held fast in their place once they enter the production process as means of labour and are made ready for their productive function: machines for example. Other means of labour, however, are produced from the start in this static form, tied to the spot, such as improvements to the soil, factory buildings, blast furnaces, canals, railways, etc. The continued attachment of the means of labour to the production process in which it is to function is here simultaneously conditioned by its sensuous mode of existence. [...] But the circumstance that some means of labour are fixed in location, with

their roots in the soil, gives this part of the fixed capital a particular role in a nation's economy. They cannot be sent abroad or circulate as commodities on the world market. *It is quite possible for the property titles to its fixed capital to change; they can be bought and sold, and in this respect circulate ideally* (MARX, 1978, p. 242, grifo nosso).

A circulação do espaço – na qualidade de títulos de propriedade – possui uma propriedade peculiar. Em termos de circulação, ela apresenta uma volatilidade que só é menor do que a volatilidade do dinheiro – na qualidade de mercadoria universal. Sua volatilidade potencial é maior do que a volatilidade das mercadorias, que necessitam de estruturas físicas para sua movimentação, e muito maior do que a volatilidade do capital fixo produtivo, que normalmente possui suas bases fixas no solo. Esta propriedade se ajusta perfeitamente às necessidades presentes da acumulação.

Identificados os princípios básicos da circulação do espaço enquanto capital, volta-se a atenção para a metrópole. Uma de suas características marcantes – que a torna quantitativamente distinta da cidade – é a primazia da circulação. Pinçon (2011, p. 50) observa que:

Les dynamiques métropolitaines bouleversent à la fois les fonctionnements classiques de la ville (le rôle des centralités, le caractère massif des flux, le primat des échanges centre-périphérie, etc.) et notre capacité à saisir et représenter l'urbain et ses dynamiques. La lecture d'une phrase d'une contribution d'un des membres du groupe nous semble résumer bon nombre des enjeux de représentation et d'organisation soulevés par les métropoles: *«L'une des questions géographiques majeures des dernières années renvoie au décalage qui semble de plus en plus avéré entre dynamiques des flux et capacités des formes* (grifo nosso).

O primado da circulação remete à constituição da cidade como metrópole, processo que confirma a tendência de o capital expandir-se da produção de mercadorias, enquanto produtos industrializados, para a produção do espaço urbano, enquanto mercadoria. Neste movimento, a tendência do capital é de organizar a cidade logicamente em serventia aos seus interesses hegemônicos.

Nesta migração da predomínio do capital industrial para a hegemonia do

capital financeiro – com a conseqüente metamorfose do sentido da acumulação como produção do espaço urbano – o espaço é reconfigurado de uma maneira contraditória, na forma de uma totalidade homogênea e fragmentada. Este processo se manifesta na forma de lugares fragmentados e hierarquizados.

Apresenta-se, aqui, o núcleo analítico das contradições espaciais que compõem o objeto de estudo – e que permite a análise da hipótese inicial – que conta com a seguinte formulação.

A circulação figura como a categoria dialética essencial que evidencia e decifra as contradições do espaço metropolitano, enquanto totalidade social. Por um lado, a circulação se consagra à interconexão entre os lugares fragmentados, propiciando a funcionalização da cidade e a abstração do espaço, em detrimento da reprodução da vida social. Por outro lado, a circulação autonomiza-se como a própria condição metropolitana, dando origem aos lugares enquanto materializações dos fluxos.

A categoria analítica da circulação espacial contempla uma contradição essencial, presente no movimento da circulação, que está na base das contradições espaciais da metrópole e que explicita da seguinte maneira:

O valor de uso da mercadoria começa com a saída desta da circulação, enquanto o valor de uso do dinheiro, como meio de circulação é sua própria circulação. O movimento da mercadoria na circulação é um aspecto fugaz, ao passo que as deslocamentos incessantes são, na circulação, a função do dinheiro (MARX, 2011, p. 100).

Provavelmente tenha ficado evidente que aqui se tenha percorrido o caminho que permite chegar à categoria da circulação, porém não se tenha avançado no sentido de compreender seus desdobramentos. Embora a explicação proposta acima tangencie a problemática da mobilidade urbana, ela necessita de um desenvolvimento mais aprofundado do que este estudo o permite, embora aqui se possa apontar dois desenvolvimentos decorrentes da circulação enquanto categoria analítica.

O primeiro desenvolvimento decorrente da adoção da categoria da circulação enquanto elemento constituinte da realidade urbana, em respeito à forma urbana, ou melhor, à forma da sociabilidade urbana, permite compreendê-la enquanto a forma

pura da troca, à forma da metamorfose das mercadorias, que se consolida na forma do dinheiro.

O segundo desenvolvimento, da circulação, anunciado anteriormente no Tópico 3.2.2, permite compreender as contradições do papel do Estado, que, de um lado, possui o papel de promover a circulação (na forma de infraestruturas que aceleram os fluxos, mas também na forma eliminação de barreiras para o capital financeiro), possui, contraditoriamente, o papel de reprimi-la, caso transcenda os limites da abstração e adquira contornos substanciais, sobretudo no caso de a mobilidade transformar-se em mobilizações.

O horizonte que aqui se apresenta, expressa as relações sociais de produção que condizem com as necessidades presentes do capitalismo e que constituem as forças capazes de conformar espacialidade que lhe é compatível.

Na medida em que se desenvolve a racionalização do espaço, desenvolve-se, simultaneamente, uma luta entre a classe que possui o poder de racionalizar o espaço que e a classe que usa o espaço em sua vida. Esta oposição é que será o objeto de análise na Parte III, que se inicia a seguir.

PARTE III

5 MOVIMENTOS DE CONTESTAÇÃO SOBRE DUAS RODAS

Eu só posso, em termos práticos, me relacionar humanamente com a coisa se a coisa se relaciona humanamente com o homem.

Marx (2010, p. 109).

O espaço adequado ao capitalismo subordina-se ao princípio de racionalidade – baseado na possibilidade do cálculo racional – que possui a potência de aniquilar o uso do espaço urbano. Confrontados com a constatação da regressão da urbanidade, os cidadãos se apercebem de que é preciso resgatá-la.

Nesta terceira parte do estudo explicitam-se os movimentos sociais dos ciclistas, que agem em contestação à cidade edificada para os automóveis – representantes arquetípicos da maximização da circulação na cidade – através da proposição de novas práticas que se ligam ao acento do corpo no espaço. A intenção é descrever e analisar tais movimentos sociais em sua articulação com a questão da produção do espaço, a fim de recuperar a hipótese principal.

O foco da análise incide particularmente no movimento denominado *Massa Crítica*, considerando o período compreendido entre o ano de 2008 até o ano de 2015, o que permitirá explicar dois desdobramentos importantes destes movimentos, que, ao mesmo tempo, lhes proporcionaram visibilidade: a formação das associações de ciclistas na cidade de São Paulo e a construção das infraestruturas dedicadas, as ciclovias. Dado que a análise aqui empreendida se funda na observação dos movimentos sociais dos ciclistas, importa fazer uma inversão que faz menos situar as funções das ciclovias para o Estado ou para a sociedade civil do que faz compreender a presença da sociedade civil nos espaços das ciclovias.

O conflito entre ciclistas e motoristas remete à um tempo anterior à da construção das ciclovias e acontecia nas margens das leitos carroçáveis das vias urbanas, mas que fazia constantes vítimas do lado dos ciclistas. As obras das

ciclovias evidenciaram e exacerbaram os conflitos existentes – como ilustra a reportagem exposta na Figura 27, abaixo, e o caso relatado na Carta aberta ao motorista da *Hilux* branca, de 24 de Agosto de 2015, publicada por Giovanna Franceschi Dias, em seu perfil virtual no *website FACEBOOK*, presente no Anexo C – na medida em que os ciclistas passaram a disputar o direito de sair das margens e ocupar os espaços centrais dos leitos das vias.



Figura 27: Conflito entre ciclistas e motoristas (Fonte: <http://www.diariodocentrodomundo.com.br/comunista-vai-andar-na-ciclovvia-o-relato-de-um-ciclista-que-escapou-de-um-atropelamento-em-sp/>).

Para compreender este fenômeno, se faz necessário, porém, regressar ao entendimento da própria produção do espaço urbano, o qual representa um espaço de contenda, cuja produção e reprodução envolvem o relacionamento conflituoso entre as diferentes esferas que concorrem na sua produção, vinculadas tanto à produção material quanto à reprodução da própria vida.

O espaço edificado privilegiadamente para a circulação consolida-se como espaço abstrato, cuja lógica procede da lógica do valor e cuja finalidade é produzir uma prática urbana tendencialmente homogênea e desprovida de conteúdos. Porém, em função de as práticas sociais serem práticas concretas, desencadeiam-se contradições que se contrapõem à homogeneidade com mais ou menos força, dependendo de vários fatores, dentre os quais, se põe em relevo a capacidade de

organização dos movimentos sociais.

Neste paradigma, o automóvel afirma-se como um objeto que detém a primazia nos deslocamentos. Segundo Lefebvre (1991, p. 110.):

O automóvel é o Objeto-Rei, a Coisa-Piloto. Nunca é demais para repetir. Este objeto por excelência rege múltiplos comportamentos em muitos domínios, da economia ao discurso. O trânsito entra no meio das funções sociais e se classifica em primeiro lugar, o que resulta na prioridade dos estacionamentos, das vias de acesso, do sistema viário adequado. Diante desse “sistema” a cidade se defende mal. No lugar em que ela existiu, em que ela sobrevive, as pessoas (os tecnocratas) estão prestes a demoli-la. Algumas especialistas chegam a designar por um termo geral que tem ressonâncias racionais – o urbanismo – as consequências do trânsito generalizado, levado ao absoluto. Concebe-se o espaço de acordo com as pressões do automóvel. O circular substitui o Habitar, e isso na pretensa racionalidade técnica.

A potência do método transdutivo na análise espacial, levada a termo por Lefebvre (Ibidem, p. 112), permite entrever antecipadamente os limites do automóvel. Em suas palavras,

[...] é inútil devastar cidades e campos, pois ele chegará, mais cedo ou mais tarde, ao ponto de saturação. Ele caminha para esse limite. Terror dos especialistas de trânsito: o congelamento final, a imobilidade coagulada do inextricável.

Como comprovação desta imobilidade anunciada, na atualidade, a identidade entre o automóvel e a eficiência no deslocamento – termo que remete à abstração do movimento formal – não encontra nenhum respaldo na realidade (ROLNIK; KLINTOWITZ, 2011, p. 89). Exemplificando o fato, a Figura 28, abaixo, mostra uma imagem tão bem conhecida na cidade que dispensa comentários.

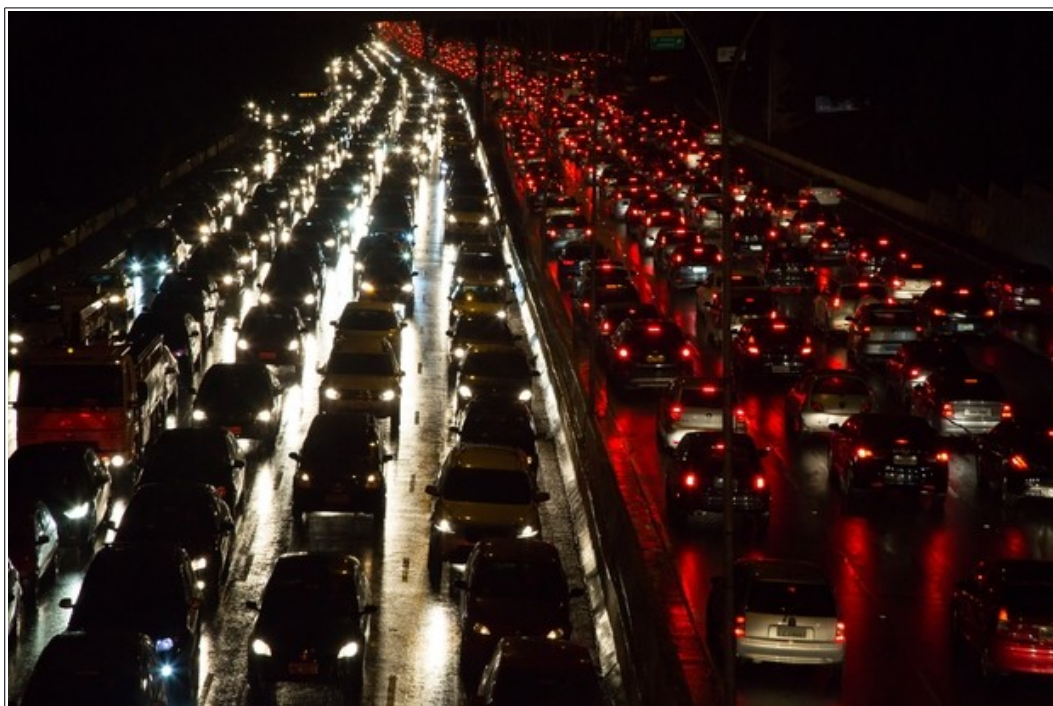


Figura 28: Congestionamento em São Paulo (Fonte:

<<http://images.jovempan.uol.com.br/baOf-DCGFj8g0PuR2laahvg3tXs=/fit-in/619x437/media.jovempan.uol.com.br/archives/2014/03/21/1616402737-transito-sao-paulo.jpg>>).

Dando um passo adiante, e questionando a privatização do espaço público, que ocorre em função do uso do automóvel, Merriman (2007 apud CRESSWELL; MERRIMAM, 2011 , p. 8) faz uma descrição acertada da situação:

Cities are frequently associated with speed, movement, energy and a 24/7 economy and culture, but they are also spaces of continuous dwelling and innumerable fixities. [...] Streets and roads are upheld as democratic public spaces of social interaction, but anti-car protestors have argued that the increasing dominance of the motor car has resulted in the corrosive privatization of public space.

A privatização do espaço público remete à dupla questão da apropriação privada do espaço e da sua privação enquanto objeto de efetivação das forças humanas. O espaço torna-se, enquanto prática, objeto de desefetivação das forças humanas.

A questão do automóvel na cidade é abordada em seu âmago por Illich (2005,

p. 44):

o desenvolvimento dos transportes como indústria reduz a igualdade entre as pessoas, limita a mobilidade pessoal dentro de um sistema de rotas traçadas a serviço das indústrias, das burocracias e dos militares e, ademais, aumenta a escassez de tempo na sociedade. Em outras palavras, quando a velocidade de seus veículos ultrapassa uma certa margem, as pessoas se convertem em prisioneiras do veículo que as leva, todos os dias, da casa ao trabalho. A extensão do raio de deslocamento diário dos trabalhadores tem como contrapartida a diminuição na escolha de pontos de destino. Quem vai a pé ao trabalho chega a criar para si um ambiente ao longo do seu caminho. Quem percorre o caminho em um veículo está privado de uma variedade de opções: paradas, acessos, contatos. Porém, o mesmo transporte que para a maioria cria novas distâncias físicas e sociais, cria ilhas de privilégios ao preço de uma escravidão geral. Enquanto uns poucos viajam em um tapete mágico entre pontos distantes e, por intermédio de sua presença prestigiosa, os tornam não somente excepcionais como também sedutores, os outros, que são a maioria, têm que se deslocar cada vez mais rapidamente pelos mesmos trajetos monótonos e devem destinar cada vez mais tempo a esses deslocamentos.

As conseqüências da prioridade do automóvel na cidade é descrito por Lefebvre (1999, p. 29):

A invasão dos automóveis e a pressão dessa indústria, isto é o *lobby* do automóvel, fazem dele um objeto-piloto, do estacionamento uma obsessão, da circulação um objetivo prioritário, destruidores de toda vida social e urbana. Aproxima-se o dia em que será preciso limitar os direitos e poderes do automóvel, não sem dificuldades e destruições.

É contra esse quadro de devastação da cidade, de privatização do espaço público e, em última instância, de risco de impossibilidade da reprodução da vida que se insurgem os movimentos dos ciclistas urbanos.

5.1 ANTECEDENTES

Os primeiros movimentos que eclodiram em contestação a cidade edificada para os automóveis o fizeram em Amsterdã, Holanda, entre as décadas de 1960 e 1970, e seu instrumento foram as bicicletas.

Neste contexto, em que a luta contra o automóvel adquiria um estatuto de verdadeira blasfêmia contra o progresso (GUARNACCIA, 2001, p. 74), a proposta de utilização da bicicleta provém principalmente de um grupo denominado *Provos (Provokative)*, com tendências anarquistas e influências artísticas provenientes da *Internacional Situacionista*.

O choque entre Estado, no papel da polícia, e os manifestantes dá-se exatamente em função da bicicleta, a qual passa a contar com um plano denominado *Plano das Bicicletas Brancas*.

O Plano das Bicicletas Brancas, cuja redação encontra-se no Anexo D, contou com um discurso favorável a uma cidade acolhedora e de caráter ecológico. As bicicletas pintadas na cor branca, cujo exemplo encontra-se na Figura 29, foram distribuídas pela cidade e as manifestações ocorreram na forma de *happenings*, ou seja, manifestações artísticas, ou intervenções criativas. Como exemplo dessas manifestações, tornou-se comum a caminhar por cima dos carros que impediam a passagem de pedestres (Ibidem, p. 86).



Figura 29: Bicicleta branca nas manifestações em Amsterdã (Fonte: <http://www.amstelfilm.nl/films/17678403/rebelse-stad-provo-en-de-onstuimige-jaren-zestig>).

O interesse em resgatar este fato reside exatamente naquilo que se pode entender como a essência destas manifestações, detalhadamente, a bicicleta como um meio de resistência ao automóvel em favor do direito a cidade e a manifestação em forma de intervenções na cidade.

5.2 MASSA CRÍTICA

O movimento de ciclistas que adquire maior visibilidade é chamado de *Massa Crítica* (*Critical Mass*), o qual se manifesta na forma de encontros de ciclistas para realização de percursos urbanos no intuito de dar visibilidade à bicicleta como alternativa ao uso do automóvel na cidade. Muito embora os ciclistas promovam

convergência com outros usuários de veículos de propulsão humana – dos quais pode-se elencar, dentre os mais comuns, os *skates*, os patinetes e os patins – é inegável que o percurso realizado pela Massa Crítica é realizado majoritariamente por ciclistas.

A Massa Crítica é um evento bem conhecido dos ciclistas, e ocorre em diversas cidades do mundo.

De acordo com Ludd (2005, p. 124), o evento

surgiu em 1992 na cidade de *San Francisco* quando Chris Carlsson foi a uma reunião da *San Francisco Bike Coalition* levar a ideia que havia sido discutida e gerada por um grupo de pessoas do qual ele fazia parte. Levando-se em conta que havia muitos ciclistas na cidade e que as condições para o tráfego de bicicletas eram muito ruins, a ideia consistia em se juntarem uma vez por mês e fazer essa presença ser sentida pelos próprios ciclistas e pelo resto da cidade, ao pedalarem juntos para casa.

Interessa esclarecer que o termo *Massa Crítica* aparece neste contexto com um duplo significado, ambos relacionados à própria condição de o movimento sobre duas rodas se efetivar em uma cidade que é dominada pelos automóveis.

Do ponto de vista do movimento concreto de contestação, a Massa Crítica tem a ver com a quantidade de ciclistas reunidos, os quais, a partir de um certo ponto crítico, conseguem acumular forças para paralisar o trânsito e efetivar a manifestação.

Do ponto de vista da questão simbólica, a Massa Crítica retém um significado que remonta ao pensamento crítico, capaz de transformar a cidade. Nas palavras do criador do movimento, Chris Carlsson, a

Massa Crítica se oferece como um antídoto da eliminação do espaço público que infesta nossas vidas. Não sabemos mais (se é que um dia soubemos) por que precisamos de espaço público, e certamente não sabemos o que fazer com ele quando o temos (apud LUDD, 2005, p. 125).

O termo *Massa Crítica*, assim, expressa a concepção da dialética hegeliana, cuja primeira característica é a transformação da quantidade em qualidade (ENGELS, 1979, p. 35) e recoloca, de uma maneira prática, o próprio

questionamento de Lefebvre (1973, p. 13), e que está na origem deste trabalho:

Tudo está em crise – mas como e onde se forma a massa crítica? Onde e como o efeito de ruptura? É uma pergunta. Bastará uma centelha para incendiar o mundo? Quantos não foram os revolucionários que acreditaram nisso e ainda acreditam! Em vão! E, contudo, não é impossível que um conflito local se generalize – e isso é o medo geral! Para modificar qualquer coisa não será preciso primeiro modificar o todo? É certo. Mas como modificar progressivamente cada coisa, cada “ser”, cada homem? Como detectar o ponto vulnerável, o lugar onde deve incidir o ataque? (grifo nosso).

A Massa Crítica, como já afirmado anteriormente, é um evento mundial, ocorrendo em diversas cidades do mundo – não se restringindo apenas às grandes cidades – a exemplo do que é representado na Figura 30, na cidade de Debrecen, Hungria.



Figura 30: Massa Crítica em Debrecen, Hungria (Fonte: http://www.debrecensun.hu/media/2013/04/21-critical-mass-in-debrecen/critical_mass2.jpg).

Em São Paulo, a denominação para este evento é *Bicicletada*, e sua forma é representada na Figura 31. As manifestações tiveram início em 2002 (LUDD, 2005, p 123), muito embora apenas em 2008 se tornaram mais importantes. Este evento

ocorre todos os meses, na última sexta-feira de cada mês, na Praça do Ciclista, localizada no cruzamento da Avenida Paulista com a Avenida da Consolação. Cita-se, adicionalmente, que a denominação desta Praça do Ciclista, foi realizada em 2006 pelos ciclistas e oficializada em 2007, em função das intervenções feitas pelos manifestantes.



Figura 31: Massa Crítica em São Paulo (Fonte: <http://viatrolebus.com.br/wp-content/uploads/2015/03/Untitled-2.jpg>)

A reunião principia normalmente às 18h00 e a saída para o percurso ocorre normalmente às 19h30. Entrementes, formam-se diversos aglomerados de pessoas em diálogo que, em geral, são voltados ao assunto comum da bicicleta. É quando o percurso acaba sendo decidido de uma forma coletiva e os novatos são recebidos.

Não há um roteiro prévio, o qual é decidido em um diálogo aberto, conduzido pelos ciclistas mais experientes, mas aberto às novas intrusões. Normalmente o trajeto é mantido e só há modificações durante o percurso quando se tem notícia de que há escolta policial, ou quando se nota que a manifestação não surtirá efeito. De forma geral, o roteiro abrange as vias de grande movimento de veículos e nas quais se pode amealhar mais atenção. Alguns trajetos priorizam as localizações que são notáveis para os ciclistas, como, por exemplo, os locais onde ocorreram colisões ou atropelamento com morte de ciclistas, ocasião em que o evento é rememorado de alguma maneira. Caso o local possua as *ghost-bikes* – bicicletas brancas afixadas

na via, as quais sinalizam os locais de acidentes fatais envolvendo ciclistas, com ilustração na Figura 32 – aproveita-se para depositar flores em seus quadros e mesmo para realizar a manutenção destes tótemes.



Figura 32: *Ghost-bike* (Fotografia: Rogerio Venturini).

Os cruzamentos são os pontos onde frequentemente emergem conflitos, haja vista que os bloqueadores se mantêm diante dos veículos até que não reste nenhum ciclista disperso do restante da Massa Crítica. Nesses pontos, é comum que os motoristas buzinem, discutam ou mesmo principiêm a avançar com os veículos sobre os ciclistas. A ocupação de uma ou mais faixas de rolamento das vias de trânsito mais carregado também costuma gerar as mesmas reações por parte dos motoristas.

A principal estratégia do movimento dos ciclistas é a vinculação das bicicletas como um meio de transporte que se coloca em oposição aos padrões colocados pelo automóvel (MALATESTA, 2014 , p. 22). Em São Paulo, o documento que se tornou chave para delinear as reivindicações do movimento dos ciclistas em São

Paulo é o *Manifesto dos Invisíveis*, lançado em 15 de Janeiro de 2009, logo em seguida à morte da ciclista Márcia Regina de Andrade Prado. O Manifesto dos Invisíveis está presente no Anexo E.

A Massa Crítica utiliza estratégias que desenvolvem em múltiplas escalas de atuação e assume a forma de uma exploração de significados (LUDD, 2005, p. 123) que, ao mesmo tempo, procuram modificar as percepções dos problemas, bem como propor intervenções práticas pontuais. O ato em si é caracteristicamente um ato local, porém, Blickstein & Hanson (2001 apud LOPES, p. 352) colocam que “a mensagem, a mediação e a forma da massa crítica tem ressonado em lugares particulares através de todo o globo para fomentar o crescimento da Massa Crítica como um movimento de urbano que é realmente internacional”. Para Ludd (2005, p. 124), esse movimento pode significar desde a reivindicação do espaço e respeito aos ciclistas até uma completa transformação da vida cotidiana”.

Evidentemente, cumpre compreender que a reivindicação de uma completa transformação da vida cotidiana não necessariamente está presente com clareza nas reivindicações individuais dos ciclistas, porém, é certo que não se pode identificar a vontade psicológica e a vontade classe. Ao contrário, Lukács (2012, p. 135) aponta que há independência das forças motrizes reais da história em relação à consciência psicológica que os homens têm dela. Ademais, o fator que move as reivindicações dos ciclistas também não se encontra na revelação de um setor esclarecido sobre os não esclarecidos (IASI, 2013. 44), muito embora, isto não deva ser tomado no sentido da passividade teórica. Entende-se que os movimentos de luta ocorrem na medida em que a manutenção da situação vigente se torna, ela mesma, impossível sem prejuízos a própria vida e a teorização é a ferramenta que assegura aos movimentos sociais o conhecimento das condições objetivas para transformação da realidade.

A Massa Crítica, assim como outros movimentos de ação direta, não possui uma organização hierarquizada, não contando com líderes. Não possui estatuto nem formalização jurídica. “Para alguns, trata-se de uma coincidência organizada” (Ludd, 2005, p. 142). Antes da popularização das redes sociais (*Orkut*, *Facebook*) e dos diários de rede (*blogs*) na rede mundial de computadores (*Internet*), ou dos aplicativos de mensagens instantâneas (*WhatsApp*), a informação transitava por

intermédio de listas de correio eletrónico (*e-mail*), as quais se mostraram como sendo um fator poderoso para disseminação de novas ideias e de intervenções a serem levadas a termo.

Apesar desta característica, os três exemplos seguintes ilustram o poder da organização dos ciclistas e das tecnologias de comunicação e informação para o movimento social.

5.2.1 *PEDALADA PELADA*

O primeiro exemplo foi a disseminação de um tipo de Bicicletada conhecida como *Pedalada Pelada*, menos comumente chamado de *Peladada*. Concebida em 2003 pelo artista Conrad Schmidt, a *World Naked Bike Ride* teve seu primeiro evento em 2004 e sua inauguração ocorreu no Canadá.

Em São Paulo, sua inauguração deu-se em 2008 e devido a repressão policial de carácter moral, aqui se realiza no período noturno. A Figura 33, ilustra o tema.



Figura 33: Pedalada pelada (Fonte: <http://vadebike.org/wp-content/uploads/2015/03/Pedalada-Pelada-Rio-2015-009-Foto-Renato-Vasconcellos.jpg>).

Atualmente, este evento guarda a mesma estrutura da Massa Crítica. As mobilizações são baseadas em intervenções artísticas e intervenções que possibilitem expressar as reivindicações dos ciclistas. Mais uma vez, a organização depende de informações que percorrem as redes sociais e agregam indivíduos de maneira espontânea, sem que haja uma estrutura hierárquica.

5.2.2 OFICINA MÃO NA RODA

A oficina comunitária foi outra ideia disseminada nas listas de *e-mail* e que se materializou posteriormente. Possuindo suas origens em Paris, França, os ciclistas

em São Paulo, ao conhecerem a proposta, organizaram-se, em suas primeiras tentativas, na *CoopBike*, em 2004. Contudo, a ideia somente se materializou em 2010, quando a *Oficina Mão-na-Roda* foi estabelecida no Bairro de Vila Madalena, São Paulo.

No presente, além do primeiro estabelecimento, há uma outra oficina localizada no Centro Cultural São Paulo, cuja imagem é mostrada na Figura 34, a seguir.



Figura 34: Oficina Mão na Roda (Fonte: <https://www.flickr.com/photos/fingermann/15508633627/in/pool-mao-na-roda/>).

É uma oficina de caráter comunitário e colaborativo, que dispõe de diversos materiais e uma banca de ferramentas para que os ciclistas reparem suas bicicletas com a ajuda de voluntários experientes.

O caráter político deste espaço pode ser depreendido com o exemplo da idealização denominada *Mão na Graxa*, cujo conceito proveio de discussões de Grupos de Trabalho de ciclistas feministas, e que procuram utilizar a oficina, em particular, e a bicicleta, em geral, como instrumento para a subversão de esteriótipos relacionados ao gênero feminino.

Além de sua função óbvia como oficina para manutenção de bicicletas, estes são espaços privilegiados no que se refere aos encontros de ciclistas que acabam

discutindo questões relativas aos seus interesses.

5.2.3 *LUTA PELA CICLOVIA NA AVENIDA PAULISTA*

O episódio que marcou o movimento de ciclistas que pode ser considerado modelar é a luta pela ciclovia na Avenida Paulista.

O motivo de este episódio ser considerado exemplar, nos limites deste estudo, se assentam no fato de aí se revelarem a natureza da disputa, os sujeitos sociais envolvidos e as estratégias utilizadas.

A ciclovia da Avenida Paulista, mostrada na Figura 35, tornou-se uma referência da luta pelas ciclovias em São Paulo, tanto por sua natureza simbólica quanto por seu processo de parto laborioso.

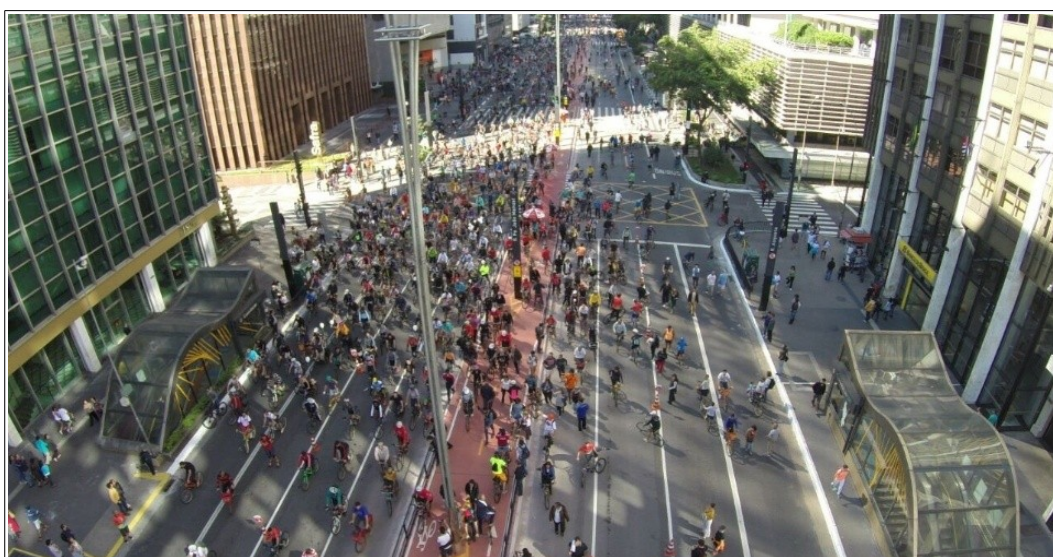


Figura 35: Ciclovia na Avenida Paulista (Fonte:

http://imguol.com/c/noticias/81/2015/06/28/28jun2015---imagem-aerea-captada-por-um-drone-mostra-a-movimentacao-de-ciclistas-na-avenida-paulista-durante-a-inauguracao-da-ciclovia-em-sao-paulo-1435513829206_956x500.jpg).

A construção desta ciclovia revela, em primeiro plano, que a natureza dos

conflitos é espacial e as contradições do espaço se fazem perceptíveis diante das disputas.

Convém observar que nas vias em que os projetos das ciclovias constrangeram os ciclistas a permanecerem em suas margens – embora com mais segurança ao transitar – as disputas foram menos acirradas. No caso da Avenida Paulista, em que a ciclovia tomou o espaço central da via, esta disputa envolveu toda a sociedade civil: a grande imprensa se precipitou a acusar as supostas e mesmo falsas irregularidades nas obras; o MPSP apressou-se propor uma ação pública para barrar a construção das ciclovias; a própria ciclovia foi alvo de depredações por indivíduos contrários à sua instauração e alguns ciclistas foram alvos de assédio por parte de opositores.

O projeto do canteiro central previa uma nova configuração dos canteiros centrais, com um alargamento de suas dimensões em 18 cm, em cada um de seus lados, que transbordariam em direção ao pavimento da via. Esta ciclovia faria a integração das ciclovias de vários pontos da cidade, como é mostrado na Figura 36, abaixo.



Figura 36: Projeto de ciclovia da Avenida Paulista (Fonte: <http://www.cetsp.com.br/media/342369/cicloviassppaulista.pdf>)

A construção da ciclovia, entretanto, passou a ser alvo de um debate, cujos interlocutores se alinhavam por detrás de duas *medias* distintas.

De um lado a oposição política às cicloviárias, teve na grande imprensa seu aliado. A crítica vulgar à ciclovia contou com todos os tipos de disparates sob a alcunha de jornalismo. O exemplo mostrado na Figura 37 – que veiculou uma falsa notícia acerca de uma camada de tinta inexistente que havia manchado o pavimento, quando se tratava de resíduos do cimento do pavimento cicloviário – ilustra a qualidade grotesca dos argumentos oferecidos pelos grupos que dominam a imprensa.



Figura 37: Falsa notícia divulgada sob a denominação jornalismo televisivo (Fonte: captura de tela do *website* <<http://globoplay.globo.com/v/4001052/>>).

Do outro lado, porém, as redes sociais foram os veículos utilizados pelos ciclistas, para se contraporem às falsas notícias veiculadas pela grande imprensa acerca da ciclovia em construção e também para exporem suas próprias opiniões, como ilustrado na Figura 38, a seguir.



Figura 38: Expressões em redes sociais (Fonte: captura de tela do *website* < <http://vadebike.org/2015/03/tinta-ciclovia-av-paulista-manchou-asfalto/> >).

O embate mais penoso para os ciclistas foi, claramente, a oposição do MPSP, na figura da 3ª Promotoria de Justiça de Habitação e Urbanismo (PJHURB), que instaurou uma Ação Civil Pública, condicionada ao Inquérito Civil Nº 14.0279.0000412 o qual atestou que “o sistema cicloviário neste Município estava sendo implantado de forma aleatória, sem qualquer padrão cicloviário, sem o necessário estudo técnico e sem oitiva da população” (MPSP, 2014, p. 32).

Interpreta-se aqui que os movimentos sociais, considerados aqui como parte da luta de classes, se conformam em movimentos políticos (MARX, 2012, p. 54) e, nas palavras de Marx (1976, p. 344), “between equal rights, forces decide”. A disputa, assim, foi para o campo das manifestações, que se aprofundaram e se intensificaram.

Sua luta envolveu uma temporada de contestações dialogadas – na forma de publicações de contra-argumentos às propostas do MPSP – e culminou com uma bicicletada, ocorrida em 27 de Março de 2015, mostrada na Figura 39, que teve o efeito de derrubar a liminar do MPSP no mesmo dia em que ocorreu.

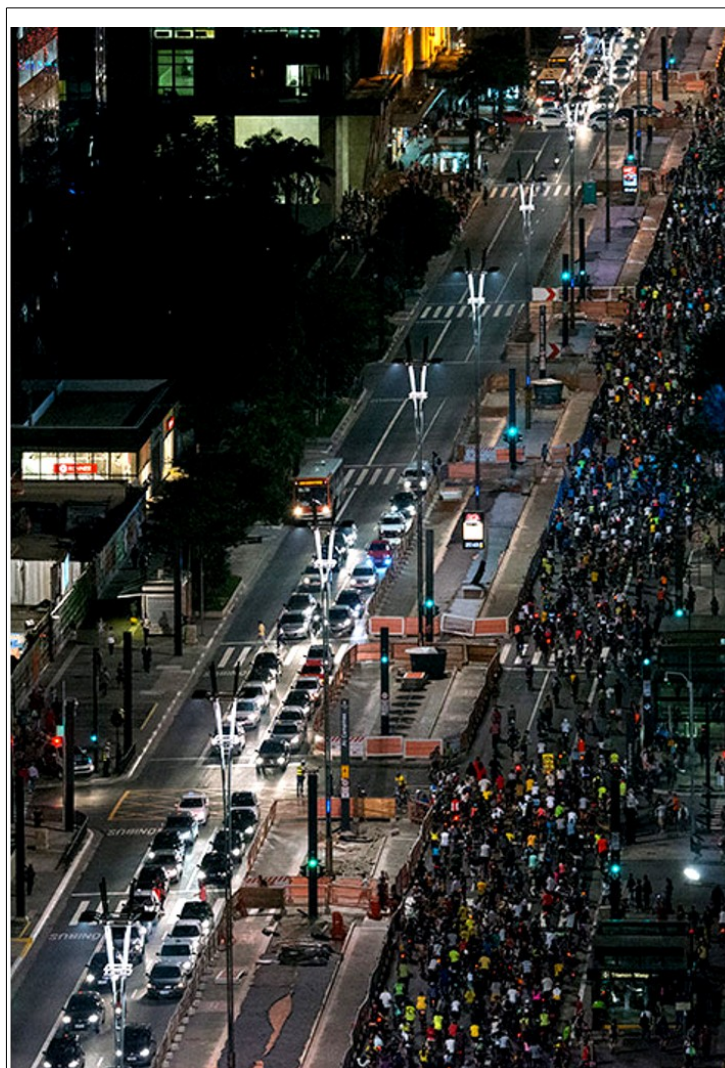


Figura 39: Bicicletada contra a o embargo das obras da ciclovía na Avenida Paulista (Fonte: <http://basebmx.com/base/wp-content/uploads/2015/04/ciclovía-paulista.jpg>).

A inauguração da ciclovía na Avenida Paulista, ocorreu em 28 de Junho de 2015. Neste dia, a ciclovía amanheceu com um pequeno trecho depredado. A inauguração da ciclovía ocorreu com a interdição da via aos automóveis, o que futuramente geraria outra contenda judicial.

Este foi um marco da luta por ciclovias em São Paulo e sua construção edificou um monumento, que reúne as pessoas e projetam uma nova concepção de cidade.

Estes exemplos de organização horizontal não permitem concluir que a organização dos movimentos sociais dos ciclistas é avessa à associação política. O que se pode inferir destes exemplos de organização é que possivelmente haja uma demanda efetiva por mudanças das condições vigentes e que as ações horizontais possam o de aglutinar um contingente considerável, passível de associar política e socialmente.

5.3 ASSOCIAÇÃO POLÍTICA

Como comprovação de que a associação horizontal pode ser um patamar para uma organização política mais sólida, no final de 2009, foi fundada a Ciclocidade, que congrega os ciclistas urbanos de São Paulo e participa de outras associações como é o caso da CicloBR e da União dos Ciclistas Brasileiro (UCB).

As propostas de ações da Ciclocidade em favor do ciclismo urbano contemplam ações práticas de caráter político mais elaboradas.

Membros da Ciclocidade e convidados participam ativamente e com regularidade de diversas instâncias institucionais que tratam do transporte no município. Pode-se citar três exemplos, como é o caso do *Conselho Municipal de Transporte e Trânsito (CMTT)*, de caráter consultivo, criado em 2013, com o objetivo de discutir questões sobre a mobilidade urbana; da *Câmara Temática de Bicicleta*, instituída em 2015, cujo objetivo é acompanhar a implantação da infraestrutura cicloviária e colaborar com as políticas e ações de mobilidade por bicicletas; o *Grupo de Trabalho Intersecretarial*, que auxilia no desenvolvimento do PlanMob para desenvolver o processo de construção do Plano de Mobilidade.

Um dos instrumentos mais importantes de ação da Ciclocidade em conjunto com o CicloBR foi a *Carta de Compromisso com a Mobilidade por Bicicletas*, que foi apresentada aos candidatos à Prefeitura e à Câmara Municipal. O documento reunia 10 itens relacionados à mobilidade e ao desenvolvimento urbano, foi acompanhada de eventos de assinatura com os candidatos, que deram visibilidade ao tema e resultaram em uma plataforma de compromisso com a bicicleta. Este documento

está no Anexo F.

A associação política dos ciclistas promove ações práticas que se desenvolvem paralelamente às ações de caráter institucional.

A Ciclocidade já promoveu, até o momento em que este estudo foi levado a cabo, dois cursos de cicloativismo, cujos temas principais foram os seguintes: *A bicicleta na cidade* – tratando da caracterização dos ciclistas e seus movimentos; histórico; dados; e legislação. *As políticas de mobilidade em São Paulo, no Brasil e no mundo* – abordando a questão da institucionalização e do diálogo com o poder público. Por fim, *Ferramentas de mobilização* – tratando das possibilidades de ação, intervenções urbanas e recursos para tal.

A Figura 40, a seguir, ilustra um dos encontros dos cursos mencionados acima.



Figura 40: Curso de formação em ciclomobilidade promovido pelo Ciclocidade
(Fonte: <<http://www.ciclocidade.org.br/noticias/698-as-fotos-da-primeira-formacao-em-ciclomobilidade>>).

A associação política dos ciclistas ultrapassa as barreiras do ciclismo e já estabelece relações de solidariedade com outros sujeitos sociais. Exemplifica-se

este processo com dois casos notórios.

O primeiro caso é a congregação do movimento dos ciclistas com o movimento denominado *Pimp My Carroça*, que procura dar visibilidade aos catadores de materiais recicláveis através de intervenções artísticas e urbanas. A mobilização que aproximou ciclistas e ativistas em favor dos catadores de materiais recicláveis foi o movimento batizado *#reciclovía*, que reivindica alteração do Decreto Nº 55.790 de 15 de Dezembro de 2014, que dispõe sobre a utilização das ciclovias, para que inclua as carroças entre seus usuários permitidos. A Figura 41, abaixo ilustra uma intervenção realizada durante um encontro entre estes dois movimentos.

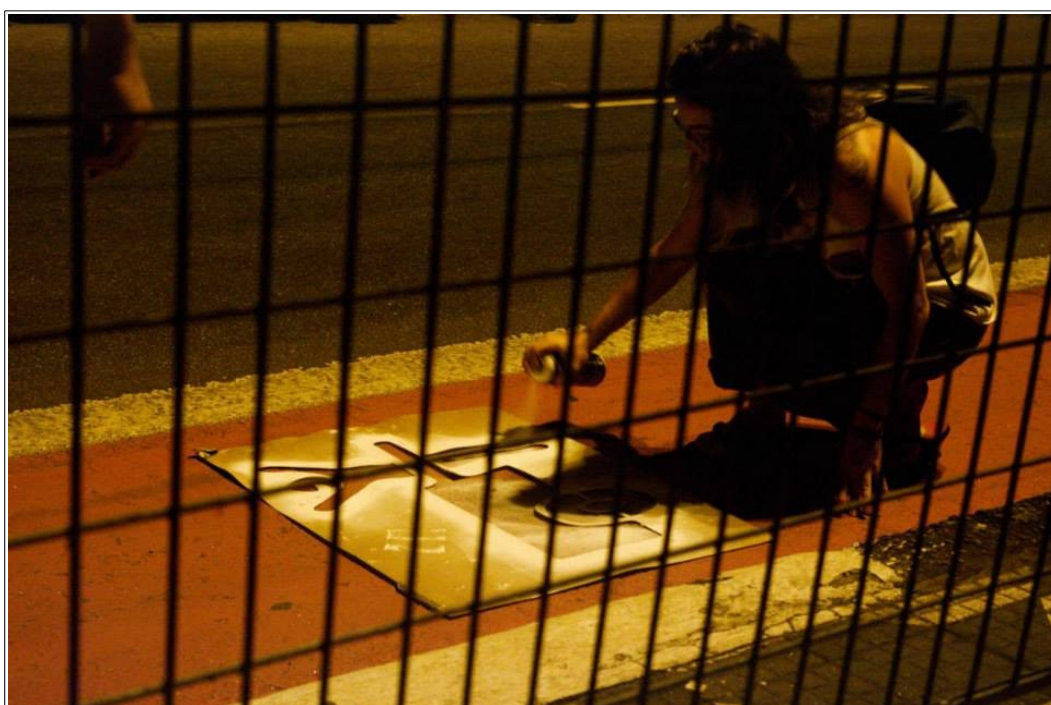


Figura 41: Intervenção urbana com ativistas do movimento *#reciclovía*
(Fotografia: Rogerio Venturinesi).

Outro caso de solidariedade foi a bicicletada em favor da ocupação das escolas, ocorrida em 04 de Dezembro de 2015, cujo objetivo básico era criar laços de solidariedade entre ciclistas e alunos que ocupavam duas escolas estaduais contra o sucateamento da educação promovido pelo Governo do Estado de São Paulo. O ato contou com demonstrações de solidariedade e com auxílios concretos de materiais de limpeza e de comida, captados de antemão. A Figura 42, ilustra o

evento.



Figura 42: Bicletada em solidariedade à ocupação de escolas (Fonte: Captura de imagem de vídeo gravado, editado e cedido por Rachel Schein, ciclista).

A associação política dos ciclistas estende-se internacionalmente, com regularidade, desde 2011, quando se idealizou o primeiro Fórum Mundial da Bicicleta (FMB), por conta do atropelamento de dezenas de participantes em uma Massa Crítica em Porto Alegre, no dia 25 de Fevereiro de 2011. A Primeira versão do FMB ocorreu nesta cidade, um ano após o ato criminoso. Seguiram-se o segundo FMB, de 2013, também em Porto Alegre; o terceiro FMB, em 2014, em Curitiba; o quarto FMB, em 2015, em Bogotá, Colômbia; e em 2016 o encontro será em Santiago, Chile. A Figura 43, a seguir, mostra a página de entrada do website do FMB-2014.



Figura 43: Página de entrada do *website* do FMB-2015 (Fonte: <http://www.fmb4.org/en/home/>).

A questão que se coloca à compreensão, a partir de então, diz respeito à situação dos ciclistas em termos da luta de classe.

5.3.1 *MASSA CRÍTICA COMO MOVIMENTO SOCIAL DE LUTA DE CLASSES*

Para empreender marcha no sentido de compreender a situação dos movimentos sociais dos ciclistas, em termos de lutas de classes, exige-se que se reconheça as metamorfoses ocorridas nas bases da própria luta de classes, como resultado das transformações no processo de acumulação. A contextualização dos movimentos sociais dos ciclistas deve ser feita no quadro amplo, apresentado anteriormente, das modificações a que se sujeitaram os movimentos sociais, na passagem do capitalismo industrial para o capitalismo financeiro.

A transição do regime de acumulação fordista para o regime de acumulação flexível culminou em um atordoamento teórico que se reflete na dificuldade de compreensão do significado do processo de formação das classes sociais. Em

partes, esse fenômeno tem relação com a reestruturação ocorrida no próprio processo produtivo, que levou a uma modificação expressiva na própria relação entre capital e trabalho.

As mudanças nas relações entre capital e trabalho, explicitadas no Tópico 4.1.1, resultam da condição das novas relações de trabalho no interior das empresas, conforme a proposta de Gorz² (1988, p. 99), para quem:

No es *la clase obrera* la que acede a unas posibilidades de autoorganización y a unos poderes técnicos crecientes; es un pequeño núcleo de trabajadores privilegiados que está integrado en unas empresas de nuevo tipo al precio de la marginalización y precarización de una masa de personas que pasan de un trabajo ingrato y ocasional a cualquier otro trabajo, a menudo reducidas a disputarse el privilegio de vender unos servicios personales [...] a aquellos que conservan unos ingresos estables (grifos do autor).

Em outras palavras, atualmente desponta a formação de uma camada de trabalhadores estáveis, a quem Gorz os denomina privilegiados – muito embora, aqui se refute o uso deste termo para uma camada que se subordina ao trabalho – e uma grande camada de trabalhadores precarizados. A consequência da situação descrita por Gorz, é explicada por Bensaïd (2008, p. 41) como:

A refeudalização do laço social pelo viés dos contratos interindividuais, sinônimos de subordinação pessoal, triunfa sobre a relação baseada na lei impessoal teoricamente igual para todos. Delineia-se nitidamente uma nova forma de associação capital-trabalho, da qual uma pequena camada de vencedores consegue se safar em detrimento da massa vítima do desastre da globalização.

Diante do aturdimento teórico para compreender esta questão, que transforma as diferenças entre trabalhadores em fragmentações, a base sólida para compreensão da classe social passa pelo reconhecimento das fundações do significado de classe social. Mézáros (2011, p. 44) fornece esta base:

[...] a questão decisiva que se aplica a todos os graus e categorias

2 Demarca-se que, neste trabalho, propõe-se o alinhamento com as premissas da perspectiva de Gorz (1988), em relação às transições no processo produtivo e na modificação da relação entre o capital e o trabalho, muito embora não pactua como raciocínio do autor em relação às consequências para a teoria do valor.

de trabalhadores em toda parte, era e continua a ser a *subordinação estrutural do trabalho ao capital*, e não o padrão de vida relativamente mais elevado dos trabalhadores nos países capitalistas privilegiados. Tais privilégios relativos podem facilmente desaparecer em meio a uma grande crise e ao desemprego crescente, como o que experimentamos. A posição de classe de quaisquer grupos diferentes de pessoas é definida por sua *localização no comando da estrutura de capital* e não por características sociológicas secundárias (grifos do autor).

Desta forma, exige-se que se volte aos fundamentos do que são classes sociais. O pertencimento de determinados grupos às classes sociais guarda relações com a articulação com sua posição nas relações de produção, a saber:

The owners of mere labour-power, the owners of capital and the land, whose respective sources of income are wages, profit and ground-rent – in other words wage-labourers, capitalists and landowners – form the three great classes of modern society based on the capitalist mode of production (MARX, 1981, p. 1025).

Apesar da classificação ser aparentemente restritiva, ela compreende um significado mais abrangente, que pode ser inferido do significado do processo de proletarização exposto no *Capital*. A proletarização é marcada pela subtração ao trabalhador de seu conteúdo e pelo processo de metamorfose deste trabalhador unicamente em uma forma. Este movimento de transformação trabalhador no decorrer de sua subordinação ao capital, interpretado à luz dos processos de espacialização do capital, ganha uma enorme potência heurística para o esclarecimento do que são as novas formas de proletarização.

Neste compasso, um acesso possível é apontado por Bensaïd (2008, p. 35):

As classes não são definidas somente pela relação de produção na empresa. Elas são determinadas (grifo do autor) ao longo de um processo em que se combinam as relações de propriedade, a luta pelo salário, a divisão do trabalho, as relações com os aparelhos de Estado e com o mercado mundial, as representações simbólicas e os discursos ideológico. Portanto *o proletariado não pode ser definido de modo restritivo, em função do caráter produtivo ou não do trabalho* (grifo nosso) [...].

A questão de a classe proletária não ser definida apenas pela participação no processo produtivo, dado que uma forma social não se resume à produção de produto, de coisas, mas, como afirma Lefebvre (1973, p. 109)

As relações de produção, características da sociedade capitalista carecem elas mesmas de serem reproduzidas. Uma sociedade é uma produção e uma reprodução de relações sociais e não só uma produção de coisas [...]. Ora, as relações sociais não se produzem e não se reproduzem apenas no espaço social em que a classe operária age, pensa e se localiza, isto é, a empresa. Reproduzem-se no mercado, no sentido mais amplo do termo, na vida quotidiana, na família, na “cidade”; reproduzem-se também onde a mais valia global da sociedade, se realiza, se reparte e é dispendida, no funcionamento global da sociedade, na arte, na cultura, na ciência e em muitos outros sectores, mesmo no exército.

A ligação que se busca aqui, consiste no fato de que, na atualidade, o espaço é uma condição da reprodução da proletarização, no sentido de que sua produção ocorre privando radicalmente o ser humano de sua substância de existência – o próprio espaço. Neste sentido, a proposta de Harvey (2010, p. 123), de que os mecanismos da acumulação por espoliação consolidam a proletarização na atualidade, deve ser observada com atenção. Assim,

Ao lado da classe operária, produz-se uma proletarização gigantesca que resulta dessa ampla decomposição. Se se define o proletariado pela ausência de laços jurídicos com os meios de produção, a proletarização afecta o mundo inteiro [...] (LEFEBVRE, 1973, p. 111).

Neste cenário, “Os movimentos, bem como as manifestações, de modos diferentes e com estruturas também diferentes, sinalizam a consciência da extrema privação do humano” (CARLOS, 2014, p. 485) e “surgem questionando o modo como se planeja e se vê a cidade” (Idem, 2007b, p. 60), ou, em outras palavras, tratam-se de movimentos pelo espaço.

Embora não se proponha aqui nenhuma classificação peremptória que encerre os ciclistas, é certo que se possa estabelecer a localização dos ciclistas em uma posição de subordinação estrutural ao capital que regula a edificação do espaço urbano e isso se põe como uma questão decisiva. Ademais, é indubitável que o movimento dos ciclistas se configure como movimento social pelo espaço.

Neste ponto recupera-se a hipótese principal que permite situar as ciclovias no contexto do que se denomina fase crítica da urbanização, na qual se incrementam as contradições espaciais. Hoje, uma crise revela as dificuldades de realização do processo de acumulação. O capital se reproduz, contraditoriamente, mas a crise não se reduz a uma crise econômica, nem o capitalismo a um fenômeno econômico. Em seu fundamento social, este caracteriza como conjunto de relações que delimitam, definem o plano da realização da vida humana, submetendo-a.

A crise diz respeito à crise urbana cujo fenômeno se apresenta como a reunião dos conflitos, que incluem os conflitos de classe. Nas palavras de Lefebvre (1999, p. 160), “O urbano se apresenta como lugar dos enfrentamentos e das confrontações, [...] unidade das contradições”.

5.4 EXIGÊNCIA DEMOCRÁTICA: LUTA DE CLASSES COMO MOVIMENTO POR APROPRIAÇÃO DO ESPAÇO

O conflito imediato que se revela nas manifestações dos ciclistas urbanos é a oposição ao domínio dos automóveis nas vias públicas. Todavia, os movimentos sociais dos ciclistas fazem parte de outros movimentos sociais, cujas reações são pautadas contra as múltiplas facetas da globalização, dado que

a tendência geral do capitalismo atual é direcionada à expansão do reino do mercado, combinada ao enclausuramento do espaço público, à diminuição os serviços públicos (saúde, educação, cultura) e ao aumento do funcionamento autoritário do poder político” (ZIZEK, 2013, p. 104).

É evidente, contudo, que não se supera a condição que gerou este domínio apenas na campo jurídico, na forma de substituição do privilégio individual – resultante do poder de comprar um automóvel para circular na cidade – por um marco legal que torne a circulação um direito facultado igualmente à todos os cidadãos. Apesar de necessário, este passo não garante a coerência social da mobilidade, isto é, não garante uma mobilidade substancial.

A luta por ciclovias, ao solicitar uma relação de uso do espaço, esbarra na questão da luta pelo direito a cidade, cujas propriedades são distintas da alteração do código legal.

A noção de “direito à cidade”, tal qual construída por Henri Lefebvre (1968), cria uma nova inteligibilidade, iluminando um projeto para a sociedade: (a) como produto da crítica radical ao planejamento e à produção de um conhecimento sobre a cidade que reduz a problemática urbana àquela da gestão do espaço da cidade, com o fim de restituir a coerência do processo de crescimento (apoiado no saber técnico que instrumentaliza o planejamento estratégico realizado sob a batuta do Estado, justificando sua política); (b) como movimento da práxis, no cotidiano. O “direito à cidade” construído na negação do mundo invertido, aquele das cisões; da identidade abstrata; da passividade; da constituição da vida como imitação de um modelo de felicidade forjado na posse de bens; da segregação fundada na propriedade privada; da importância da instituição e do mercado; do poder repressivo; do desaparecimento das particularidades; do processo que produz o tempo como efêmero e o espaço como produção amnésica; da redução do espaço cotidiano ao homogêneo, destruidor da espontaneidade e do desejo. (CARLOS, 2014, p. 485).

Os movimentos sociais manifestados nos movimentos dos ciclistas, se revestem como luta pela mobilidade que se coloque em oposição à mobilidade acelerada, a qual responde unicamente à necessidade premente do capitalismo de promover a abstração do espaço social como condição para a mundialização. O que se propõe é uma mobilidade substancial, que se coloque como um reflexo significativo das práticas urbanas concretas.

O uso urbano da bicicleta se defronta com o imperativo da mobilidade acelerada, interceptando-o e recolocando-o nos marcos de uma mobilidade proporcionada por uma experiência urbana eminentemente corporal, na forma de uma dialética subordinação/subversão (Ibidem, p. 473), de modo que a exigência para que essa experiência se realize é a que se mantenha um espaço de relações que não seja negado pela propriedade privada que se defina coletivamente.

Do que foi tratado em termos minuciosos neste TGI, é possível projetar um

quadro panorâmico, o qual, por sua vez, será descrito no tópico seguinte, de caráter conclusivo. A proposta é colocar o presente estudo em foco, conferindo-lhe consistência ao associar a perspectiva teórica e o objeto.

6 CONSIDERAÇÕES FINAIS

Na Geografia Crítica, a teorização – ou seja, o movimento de pensamento que permite a apreensão do objeto de estudo – não se distingue do processo constituinte do próprio objeto de estudo. Isto equivale a dizer que o método é ele mesmo um momento do objeto estudado e este só se elabora teoricamente mediante sua elaboração metodológica. Metaforicamente, poder-se-ia pensar no exemplo de uma pintura, cuja composição é a unidade da perspectiva e do objeto.

O propósito deste tópico conclusivo é apresentar um quadro abrangente do estudo e lhe confira sentido ao sintetizar objeto e metodologia.

O conhecimento da realidade possui seu ponto de partida na apreensão do tempo presente, com a observação das relações sociais vigentes. Este processo permite o acesso às determinações que estão na gênese desta realidade social. A compreensão intelectual dos processos de gênese da realidade observada permite o discernimento dos determinantes estruturais da própria realidade.

Neste diapasão, inicia-se o trabalho com a descrição das ciclovias, as quais se apresentam como o elemento visível da realidade urbana e que materializa, de uma lado, uma premissa fundamental do processo de acumulação capitalista – que é a aceleração da circulação – e, de outro lado, uma necessidade básica da reprodução da vida – que é a própria mobilidade como fator de apropriação do espaço. Esta dupla determinação lhe confere uma contradição interna que consiste na oposição entre a propriedade de servir à maximização da circulação, enquanto necessidade da acumulação, e a própria apropriação do espaço público por seus cidadãos.

A compreensão dos elementos conflitantes da realidade é tributária da teorização, que tem por suporte o espaço urbano enquanto um dos elementos primordiais para o entendimento da própria realidade. Concebe-se o urbano como uma processo, ou seja, como espacialização das relações sociais de caráter histórico. A coincidência entre gênese e história, que promove a coerência crítica do espaço urbano, ocorre quando as categorias analíticas que constituem o processo

histórico, encontram-se como características estruturais do presente, permitindo revelar as determinações que edificam a existência humana (LUKÁCS, 2012, p. 325).

Este processo de espacialização das relações sociais é historicamente marcado por contradições que opõem dois polos distintos.

O primeiro polo corresponde ao domínio da lógica espacial, ao plano da racionalidade adequada à produção capitalista. O processo de racionalização promove a “reunião objetiva de sistemas parciais racionalizados, cuja unidade é determinada pelo puro cálculo, que por sua vez, deve aparecer *arbitrariamente* ligadas uns aos outros” (Ibidem, p. 203, grifo do autor). Este mesmo processo de racionalização se opõe às peculiaridades dos homens e mulheres, que aparecem como origem de imperfeição dos processos de abstração espacial. Melhor explicado, a essência do cálculo racional capitalista é fundamentado na previsão do curso inevitável a ser tomado pelos fenômenos (LUCÁCKS, 2005, p. 218) e, no caso do urbano, isso passa pela própria concepção da cidade, na qual o comportamento dos homens e mulheres esgota-se no cálculo correto deste curso, evitando as contingências perturbadoras. O planejamento urbano, burocrático, implica a adaptação do modo de vida, do trabalho e do lazer, e, simultaneamente na consciência, aos pressupostos da economia capitalista.

O segundo polo se refere ao domínio da dialética espacial, às necessidades de apropriação espacial requeridas para a reprodução da vida. Este polo se distingue do primeiro não somente por contrapor à unidade arbitrária dos fragmentos a totalidade, mas pelo fato de esta totalidade poder ser compreendida por cada aspecto de sua unidade.

O encadeamento destes processos sociais opostos e sua correspondente materialização espacial, se compreende como produção do espaço. Neste sentido, o espaço urbano consiste em uma dimensão contraditória das relações sociais, ou seja, o espaço não só representa a dimensão onde ocorrem os eventos da reprodução social mas é ele mesmo, um domínio destas próprias relações sociais de produção.

A compreensão da realidade vigente por intermédio do estudo de um fragmento desta realidade é garantida pelo estatuto de totalidade que a produção do

espaço confere ao processo científico.

As ciclovias, este elemento da realidade concreta que propiciou o acesso ao entendimento da realidade – concreto enquanto síntese de múltiplas determinações (MARX, 1973, p. 101), elas mesmas constituintes do presente –, recolocam a contradição espacial entre a mobilidade e a ocupação do espaço públicos.

Essa contradição pode ser explicada através de uma categoria que evidencia e decifra as contradições do espaço metropolitano, enquanto totalidade social: a circulação.

A circulação consolida-se como uma categoria dialética essencial, que, por um lado, propicia a interconexão entre os lugares fragmentados – favorecendo a funcionalização da cidade e a abstração do espaço, em detrimento da reprodução da vida social – e, por outro lado, autonomizando-se como a própria condição metropolitana – dando origem aos lugares enquanto materializações dos fluxos. A circulação é uma categoria que realiza uma inversão em que o meio se transforma em fim e o fim, meio.

O primado da circulação remete à constituição da cidade como metrópole, organizada logicamente em função dos interesses do capital. Esta categoria permite ainda compreender uma contradição presente na própria função do Estado, ora voltado a propiciar a circulação, ora voltado a combatê-la, no momento em que esta se transforma em apropriação do espaço urbano e mobilização social. No núcleo desta questão está o processo de valorização e conseqüente racionalização do solo urbano, estratégia que se pretende hegemônica na organização das relações sociais e da produção e reprodução do espaço.

No caso particular do objeto estudado, os elementos conflituosos da realidade explicitam-se nos movimentos sociais dos ciclistas, que agem em contestação à cidade edificada para os automóveis – representantes privilegiados da maximização da circulação na cidade – através da proposição de novas práticas urbanas, em oposição à mobilidade acelerada, mas uma mobilidade substancial, que permita a apropriação dos espaços públicos.

As ciclovias apresentam-se como um desdobramento dialético e contraditório surgido no conflito entre as determinações do modo de produção atual e as determinações da reprodução social.

Neste estágio do estudo, mais importante do que caminhar em direção a uma conclusão, seria traçar suas linhas de continuidade, ou, em outras palavras, identificar os eixos de pesquisa potenciais. Esse é o propósito do tópico final deste TGI.

7 FECHAMENTO

Retoma-se aqui o que foi disposto no tópico de abertura deste TGI. Diante do avanço do capitalismo contemporâneo para todo o planeta e para todos os aspectos da vida, com sua mudança de qualidade – com a modificação de seu estatuto, que passa de um processo de destruição criadora (SCHUMPETER, 1961, p. 108) para um processo de autorreprodução destruidora (MÉSZÁROS, 2014 p. 300), na qual existe uma disjunção radical entre a produção genuína e a autorreprodução do capital, com risco para o próprio metabolismo social – é necessário que se lhe esmiúce as características para detectar suas tendências contraditórias que possibilitem uma crítica radical.

O presente TGI – peça formal do processo de formação universitária – pretende compor-se como um passo para a efetivação de uma crítica radical diligente em direção a uma ação possível de transformação social.

Evidentemente este estudo é um momento restrito desta crítica pretendida, ou seja, é uma peça inaugural de um trabalho que deve ser estendido e aprofundado. Sua continuidade passa pela identificação dos eixos de pesquisa capazes de fornecer elementos consistentes para análise da realidade.

O primeiro, um passo importante para entendimento do significado da transformação das cidades é o entendimento do próprio processo de circulação do capital e das mercadorias, visto que o espaço participa desta circulação na qualidade de ambas as categorias. É certo, porém, que o aprofundamento neste linha deve ser guiado pelas contradições do espaço, que se compõem com as contradições do próprio processo de circulação do capital e das mercadorias. Assim, o desdobramento da análise da circulação – na sua relação com a circulação espacial – exige que a avaliação das contradições do processo de circulação seja composto com a investigação das contradições espaciais, o que complexifica a análise.

A circulação é vital para o capital, como o afirma Harvey (2011, p. 7):

O capital é o sangue que flui através do corpo político de todas as

sociedades que chamamos capitalistas [...]. É graças a esse fluxo que nós, que vivemos no capitalismo, adquirimos o pão de cada dia [...]. Ao tributar esse fluxo os Estados aumentam seu poder, sua força militar e sua capacidade de assegurar um padrão de vida adequado aos seus cidadãos.

Compreender o fluxo do capital [...] é, portanto, fundamental para entendermos as condições em que vivemos.

Outra linha de atuação que deve entrar em pauta é a relação deste processo de circulação espacial com o Estado. É certo que o Estado se afirma como como força fundamental no período do fordismo, capaz de instaurar a racionalidade capitalista e de escamotear as desigualdades que são produzidas no processo de acumulação. Ocorre, porém, que no presente o Estado atua de acordo com um papel que se diferenciou do quadro anterior.

A análise do Estado apresenta uma dificuldade adicional, na medida em que o “Estado não é nada mais do que a forma de organização que os burgueses se dão necessariamente [...] para garantia recíproca de sua propriedade e de seus interesses” (MARX, 2007, p. 75), ou seja, o Estado é um instrumento dos interesses de uma classe particular que necessita de se revestir de uma aparência universalidade. Desta forma, há necessidade de se elucidar os significados ideológicos da aparente independência do Estado.

Mais um eixo de força para dar significado às ciclovias é o entendimento do significado da presença do corpo no espaço e no tempo. O corpo é o

support obligé de toutes les activités de l'individu, les corps est mais en jeu dans les interactions avec autrui, le travail, le sport, la santé, mais aussi dans les pratiques les plus intimes [...], à l'extrême, même l'absence du corps, dans les communications virtuelles notamment, marque encore sa présence, rejetée, reniée (DÉTREZ, 2002, p. 21).

Uma problemática que permeou este estudo, com mais evidência na sua Parte III, é a questão do significado dos ciclistas em termos da luta de classe. Em outras palavras, há necessidade de se estudar com profundidade a formação e o significado das classes sociais em articulação com as condições efetivas de acumulação capitalista, as quais envolvem a produção do espaço.

A análise da problemática das classes sociais, ademais, deve ser considerar a incremento da complexidade quando, além do processo econômico, se contempla analiticamente o espectro social e político. “As relações de produção encerram contradições de classe (capital/salário) que se amplificam em contradições sociais (burguesia/proletariado) e políticas (governantes/governados) (LEFEBVRE, 1973, p. 72).

A compreensão da posição dos ciclistas – e do movimentos de luta pelo espaço – e nas classes é inerente à crítica, posto que a classe subordinada deve engendrar sua articulação a fim de mobilizar a ação plausível para a transformação da realidade.

O princípio que deve orientar a análise das classes sociais é encontrar a posição objetiva das classes na estrutura do processo produtivo pois “as classes são dominadas não apenas pelo *pessoal* da outra classe, mas também pelos *imperativos estruturais objetivos* do sistema de produção e da divisão do trabalho historicamente dados” (MÉSZÁROS, 2014, p. 333, grifo do autor).

Por fim, e profundamente relacionado ao item anterior, um dos pontos mais importantes a serem elaborados futuramente consiste na ponderação das formas de atuação para transformação social, em conjunto com outras forças de caráter emancipador, considerando que o modelo de atuação contempla um sujeito que é “necesariamente un plural-articulado que se configura y expresa como tal sujeto en tanto sea capaz de interarticularse, constituyéndose en sujeto popular” (RAUBER, 2013, p. 42).

Neste aspecto, os ciclistas podem desempenhar uma papel de considerável importância no que se refere à transformação da sociedade, partindo-se da proposta de uma mobilidade substancial – que tem seu rebatimento na própria forma pela qual se constitui a cidade – e questionando o modo peculiar de apropriação das forças hegemônicas da atualidade.

REFERÊNCIAS

ALFREDO, Anselmo. **Reprodução Crítica, Modernização Contraditória. O Tempo como Fetiche de Razão na Irrracionalidade Espacial do Capital**. São Paulo, 2008.

Disponível em: <http://observatoriogeograficoamericalatina.org.mx/egal12/Geografiasocioeconomica/Geografiaeconomica/28.pdf>>. Acesso em: 18nfev. 2016.

_____. Negatividade e a Crítica à Crítica Crítica: Sobre Espaço, Tempo e Modernização. **Cidades**, v. 6, p. 381-414, 2010.

ALVAREZ, Isabel Aparecida Pinto. **A reprodução da metrópole: o Eixo Tamanduatehy**. 2008. 252 f. Tese (Doutorado Geografia) – Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2008.

ARAÚJO, Álison Cleiton de. **A centralidade do trabalho nos marcos do capitalismo contemporâneo**. 2010. 130 f. Dissertação (Mestrado em Serviço Social) - Centro de Ciências Humanas Letras e Artes, Universidade Federal da Paraíba, João Pessoa, 2010.

ARENDT, Hannah. **The human condition**. Chicago: University of Chicago Press, 1958.

BENSAÏD, Daniel. **Os irreduzíveis. Teoremas da resistência para o tempo presente**. São Paulo: Boitempo, 2008.

BRAGA, Ruy. **A nostalgia do Fordismo: modernização e crise na teoria da sociedade salarial**. São Paulo. Xamã, 2003.

BRASIL. LEI Nº 12.587, de 23 de Setembro de 1997. 1997.

_____. LEI Nº 9503, de 03 de Janeiro de 2012. 2012.

CALDEIRA, Teresa Pires do Rio. **Cidade de muros: crime, segregação e cidadania em São Paulo**. São Paulo Editora da Universidade de São Paulo/Editora 34, 2000.

CARLOS, Ana Fani Alessandri. São Paulo: do capital industrial ao capital financeiro. In: _____; OLIVEIRA, Ariovaldo Umbelino (Org.). **Geografias de São Paulo: a metrópole do século XXI**. São Paulo: Contexto, 2004.

_____. Dinâmicas urbanas na metrópole de São Paulo. In: LEMOS, Amalia Inés Geraiges de, ARROYO, Mónica, SILVEIRA, María Laura. **América Latina: cidade, campo e turismo**. CLACSO. Consejo Latinoamericano de Ciencias Sociales, São Paulo, 2006. Disponível em: <<http://bibliotecavirtual.clacso.org.ar/ar/libros/edicion/lemos/04alessand.pdf>>. Acesso em: 15 fev. 2016.

_____. Metamorfoses Urbanas. **GeoTextos**. v. 3, n. 1 e 2, 2007a, p. 187-200.

_____. **O Espaço Urbano: Novos Escritos sobre a Cidade**. São Paulo: FFLCH, 2007b.

_____. A reprodução da cidade como “negócio”. In: _____ e CARRERAS, Carles. **Urbanização e Mundialização. Estudos sobre a metrópole**. São Paulo: Contexto, 2010, pp. 29-37.

_____. O poder do corpo no espaço público: o urbano como privação e o direito à cidade. **GEOUSP – Espaço e Tempo São Paulo** v. 18 n. 2 p. 472-486, 2014. Disponível em <<http://www.revistas.usp.br/geousp/article/view/89588>>. Acesso em: 15 fev. 2015.

_____. **A Condição espacial**. São Paulo: Contexto, 2015a.

_____. **Crise Urbana**. São Paulo: Contexto, 2015b.

CHESNAIS, François. **A mundialização do capital**. São Paulo: Xamã. 1996.

COHEN, Gerald Allan. **A teoria da história de Karl Marx: Uma defesa**. Campinas: Editora da Unicamp, 2013.

CRESSWELL, Tim. **On the move: mobility in the modern western world**. New York: Routledge, 2006.

CRESSWELL, Tim; MERRIMAN Peter. **Ggeographies of mobilities: practices, sapaces, subjects**. Surrey: Ashgate, 2011.

DAMIANI, Amélia Luisa. A geografia que queremos. **Boletim Paulista de Geografia**, n. 83, p. 57-91, 2005.

DÉTREZ, Christine. **La construction sociale du corps**. Paris: Éditions du Soleil. 2002.

DIAS, Edmundo Fernandes. Reestruturação produtiva: forma atual da luta de classes. **Revista Outubro**, São Paulo, n. 1, p. 45-52, 1998.

FAUSTO, Ruy. **Sentido da Dialética. Marx: lógica e política**. Petrópolis: Vozes, 2015.

FURNES, Zack. Bikeativism and Technology: Historical Reflexions and Appropriations. **Social Epistemology**. v. 9, n. 4, p. 401-417. 2005.

GORZ, André. **Metamorfosis del trabajo: busqueda del sentido: crítica de la razón económica**. Madrid: Editorial Sistema. 1997.

GUARNACCIA, Matteo. **Provos: Amsterdam e o nascimento da contracultura**. São Paulo: Conrad, 2001.

HARVEY, David. The urban process under capitalism: a framework for analysis. **International Journal of Urban and Regional Reserach**, n. 2, p. 101-131, 1978.

_____. **A produção capitalista do espaço**. 2 ed. São Paulo: Anablume, 2006.

_____. **Condição pós moderna**. 18 ed. São Paulo: Loyola, 2009.

_____. **O novo imperialismo**. 4 ed. São Paulo: Loyola, 2010.

_____. **O enigma do capital e as crises e o capitalismo**. São Paulo: Boitempo, 2011.

HARVEY, David. A liberdade da cidade. In: MARICATO, Ermínia et al. **Cidades Rebeldes. Passe Livre e as manifestações que tomaram as ruas do Brasil**. São Paulo: Boitempo/Carta Maior, 2013, p. 27-34.

HORTON, Dave. Environmentalism and the Bicycle. **Environmental Politics**. v. 12, n.1, p. 41-58, 2006.

IASI, Mauro Luis. A rebelião, a cidade e a consciência. In: MARICATO, Ermínia et al. **Cidades Rebeldes. Passe Livre e as manifestações que tomaram as ruas do Brasil**. São Paulo: Boitempo/Carta Maior, 2013, p. 41-46.

ILLICH, Ivan. Energia e equidade. In: LUDD, Ned (org.). **Apocalipse Motorizado**. São Paulo: Conrad, 2005, p. 33-71.

INSTITUTO DE POLÍTICAS DE TRANSPORTES E DESENVOLVIMENTO. **Política de Mobilidade por Bicicletas e Rede Cicloviária da Cidade de São Paulo:**

Análise e Recomendações. 2015. Disponível em: <<http://2rps5v3y8o843iokettbxnya.wpengine.netdna-cdn.com/wp-content/uploads/2015/11/Relatorio-Cicloviarias-SP.pdf>>. Acesso em: 12 fev. 2016.

JACOBS, Jane. **The death and life of great American cities.** New York: Vintage Books, 1961.

JENSEN, Ole B. Facework. Flow and the City: Simmel, Goffman and Mobility in the Contemporary City. **Mobilities.** v.1, n. 2, p. 143-166, 2006.

KOSÍK, Karel. **Dialética do concreto.** Rio de Janeiro: Paz e Terra, 2010.

LEFEBVRE, Henri. **A re-produção das relações de produção.** Porto: Escorpião, 1973.

_____. **A Vida cotidiana no mundo moderno.** São Paulo: Ática, 1991.

_____. **A revolução urbana.** Belo Horizonte: Editora da UFMG, 1999.

LEFEBVRE, Henri. **State, space, world: selected essays.** Minnesota: University of Minnesota Press, 2009.

LEMOS, Leticia Lindenberg; RAMOS, Ísis. Bicicletas em São Paulo: uma avaliação do estado da arte. In: Simpósio internacional do Chile. **Tecnologías y Movilidades. Miradas Históricas y Contemporáneas.** 2015.

LENCIONI, Sandra. Metropolização do espaço: processos e dinâmicas. In: FERREIRA, Álvaro et al. (org). **Metropolização do espaço. Gestão territorial e relações urbano-rurais.** Rio de Janeiro: Consequência, 2012, p. 17-34.

LOPES, Gustavo do Nascimento . **Embaralhando as pernas: diferentes visões sobre a bicicleta como forma de mobilidade urbana.** 2009. 105 f. Dissertação

(Mestrado em Geografia) - Pontifícia Universidade Católica do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2010.

LUCÁKS, Georg. **História e Consciência de Classe: estudos sobre a dialética marxista**. 2 ed. São Paulo: Martins Fontes, 2021.

LUDD, Ned (Org.). Nós Somos o Trânsito! ou Everyday is a Holiday. In: _____. **Apocalipse motorizado: a tirania do automóvel em um planeta poluído**. São Paulo: Conrad, 2005, p. 123-128.

MALATESTA, Maria Ermelina Brosch. **A bicicleta nas viagens cotidianas do Município de São Paulo**. 2014. 251 f. Tese (Doutorado em Planejamento Urbano e Regional) - Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2014.

MARICATO, Ermínia. É a questão urbana, estúpido!. In: _____ et al. **Cidades Rebeldes. Passe Livre e as manifestações que tomaram as ruas do Brasil**. São Paulo: Boitempo/Carta Maior, 2013, p. 19-26.

MARX, Karl. **Grundrisse**. London: Penguin Books, 1973.

_____. **Capital. Volume I**. London: Penguin Books, 1976.

_____. **Capital. Volume II**. London: Penguin Books, 1978.

_____. **Capital. Volume III**. London: Penguin Books, 1981.

_____. **Miséria da Filosofia**. São Paulo: Ícone, 2004.

_____. **Manuscritos econômico-filosóficos**. São Paulo: Boitempo, 2010.

_____. **Contribuição à crítica da economia política**. São Paulo: Martins

Fontes/WMF, 4 ed., 2011.

_____. **Crítica da Filosofia do Direito de Hegel**. São Paulo Boitempo, 3 ed., 2013.

MARX, Karl; ENGELS, Friedrich. **A ideologia alemã: crítica da mais recente filosofia alemã em seus representantes Feuerbach, B. Bauer e Stirner, e do socialismo alemão em seus diferentes profetas (1845-1846)**. São Paulo: Boitempo, 2007.

_____. **Manifesto do Partido Comunista**. São Paulo: Penguin Classics/Companhia das Letras, 2012.

Manifesto dos invisíveis. Disponível em: <<http://bicicletada.org/Manifesto%20dos%20Invis%C3%Adveis>>. Acesso em: 29 out. 2015.

MÉSZÁROS, István. **A Teoria da alienação em Marx**. São Paulo: Boitempo, 2006.

_____. **Filosofia, ideologia e ciência social**. São Paulo: Boitempo, 2008.

_____. **Para além do capital: rumos para uma teoria da transição**. São Paulo: Boitempo, 2011.

_____. **O poder da ideologia**. São Paulo: Boitempo, 2014.

MINISTÉRIO PÚBLICO DE SÃO PAULO. **Inquérito Civil Nº 14.0279.0000412**. Disponível em: <[2014.http://www.mpsp.mp.br/portal/pls/portal/!PORTAL.wwpob_page.show?_docname=2560427.PDF](http://www.mpsp.mp.br/portal/pls/portal/!PORTAL.wwpob_page.show?_docname=2560427.PDF)>. Acesso em: 20 fev. 2016.

OLIVA, Jaime Tadeu. **A cidade sob quatro rodas. O automóvel particular como elemento constitutivo e constituidor da cidade de São Paulo: o espaço geográfico como componente social**. 2004. Tese (Doutorado em Geografia) - Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo,

São Paulo, 2004.

PADUA, Rafael Faleiros de. Espaços de desindustrialização na urbanização contemporânea da metrópole. In: CARLOS, Ana Fani Alessandri. **Crise Urbana**. São Paulo: Contexto, 2015, p. 85-103.

PETERSEN, Jen. **Pedaling of Hope**. 2007. Disponível em: <http://www.monu.org/monu6/Petersen_final.pdf>. Acesso em: 11 fev. 2016.

PELZER, Peter. Bicycling as way of life: A comparative Case Study of Bicycle Culture in Portland, OR and Amsterdam. **7Th Cycling and Society Symposium**, Oxford, 2010.

PINÇON, Gilles. Les systèmes métropolitains intégrés – état des lieux et problématiques. **Revue d'estudes et de prospective**, n. 3, 2011. Disponível em: <<http://territoires2040.datar.gouv.fr/spip.php?article84>>. Acesso em: 14 fev. 2016.

POSTONE, Moishe. **Teorizando o mundo contemporâneo**. Revista Novos Estudos, n. 81 (2008).

PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO. **Plano de Mobilidade de São Paulo** Disponível em: <http://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/upload/chamadas/planmobsp_v072__1455546429.pdf>. Acesso em: 14 fev. 2016.

PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO. **Ciclovia na Avenida Paulista**. Disponível em: <<http://www.cetsp.com.br/media/342369/cicloviasppaulista.pdf>>. Acesso em: 14 fev. 2016.

RAUBER, Isabel. **America Latina. Movimientos sociales y Representación política**. 2013. Disponível em: < <http://www.rebellion.org/docs/4518.pdf>>. Acesso em: 12 fev. 2016

ROLNIK, Raquel; KLINTOWITZ, Danielle. **(I)Mobilidade na cidade de São Paulo**. Estudos Avançados. v. 25, n. 73, 2011, p. 89-108.

SANTOS, Milton. **A natureza do Espaço, Técnica e Tempo, Razão e Emoção**. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2009.

SÃO PAULO. LEI Nº10.907 DE 18 DE DEZEMBRO DE 1990. 1990.

_____. LEI Nº 13.155 de 29 de Junho de 2001. 2001.

_____. LEI Nº 13.430 de 13 de Setembro de 2002. 2002.

_____. DECRETO Nº 47.661, de 06 de Setembro de 2002. 2002.

_____. LEI Nº 13.995 de 10 de Junho de 2005. 2005.

_____. LEI Nº 14.266, de 06 de Fevereiro de 2007. 2007.

_____. LEI Nº 14.887, de 15 de Janeiro de 2009. 2009.

_____. DECRETO Nº 52.153, de 28 de Fevereiro de 2011. 2011.

_____. DECRETO Nº 52.388, de 03 de Junho de 2011. 2011.

_____. DECRETO Nº 55.790, de 15 de Dezembro de 2014. 2014.

SCHUMPETER, Joseph Alois. **Capitalismo, Socialismo e Democracia**. Rio de Janeiro: Fundo de Cultura, 1961.

SEABRA, Odette Carvalho de Lima. Metropolização: a reprodução do urbano na crise da sociedade do trabalho. **Cidades**. v. 6, n. 10, p. 415-433, 2009.

SHELLER, Mimi; URRY, John. The City and The Car. **International Journal of Urban and Regional Research**, v. 24, n. 4, p. 737-757, 2000.

SILVA, Ricardo Corrêa. **A bicicleta no planejamento urbano. Situação e perspectivas da inserção da bicicleta no planejamento de mobilidade (no Brasil e em São Paulo)**. 2014. 159 f. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo) - Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2014.

SOJA, Edward. **Geografias Pós-modernas: a reafirmação do espaço na teoria social crítica**. Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 1993.

SPINNEY, Justin. Cycling the city: Movement, Meaning and Method. **Geography Compass**, vol. 3, n. 2, p. 817-835, 2009.

TRANSPORTE ATIVO. **Pesquisa Perfil do Ciclista**, 2015. Disponível em: <<http://www.ta.org.br/perfil/ciclista.pdf>>. Acesso em: 20 fev. 2016.

URRY, John. **Mobilities**. Cambridge: Polity Press, 2011.

VELTZ, Pierre. Tempos da economia, tempos da cidade. In: ACSELRAD, Henri (org.), LYNCH, Barbara Deutsch et al. **A duração das cidades: sustentabilidade e risco nas políticas urbanas**. Rio de Janeiro: Lamparina, 2009, p. 155-170.

ZIZEK, Slavoj. A liberdade da cidade. In: MARICATO, Ermínia et al. **Cidades Rebeldes. Passe Livre e as manifestações que tomaram as ruas do Brasil**. São Paulo: Boitempo/Carta Maior, 2013, p. 101-108.

Acesso a *websites* comerciais e institucionais

COMPANHIA DE ENGENHARIA DE TRÁFEGO. **Mapas**. Disponível em: <<http://www.cetsp.com.br/consultas/bicicleta/mapas.aspx>>. Acesso em: 20 fev. 2016.

PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO. **Programa de Metas da Prefeitura de São Paulo**. Disponível em: <<http://planejasampa.prefeitura.sp.gov.br/metas/projeto/1922/>>. Acesso em: 20 fev. 2016.

PELO 2º ANO CONSECUTIVO, BICICLETA GANHA DESAFIO INTERMODAL EM SP. **UOL Notícias**. 17 out. 2015. Disponível em: <<http://noticias.uol.com.br/ultimas-noticias/agencia-estado/2015/09/17/pelo-2-ano-consecutivo-bicicleta-ganha-desafio-intermodal-em-sp.htm>>. Acesso em: 20 fev. 2016.

“COMUNISTA, VAI ANDAR NA CICLOVIA!” O RELATO DE UM CICLISTA QUE ESCAPO DE UM ATROPELAMENTO EM SP. **DCM**. 18 set. 2015. Disponível em : <<http://www.diariodocentrodomundo.com.br/comunista-vai-andar-na-ciclovvia-o-relato-de-um-ciclista-que-escapou-de-um-atropelamento-em-sp/>>. Acesso em: 04 mar. 2016.

Carta aberta para o senhor motorista de uma hilux branca que passava pelos entornos da Faria Lima na manhã desta segunda-feira. Disponível em: <https://www.facebook.com/giovanna.dias/posts/10207580600617633?comment_id=10207583232443427&offset=0&total_comments=74&comment_tracking={%22tn%22%3A%22R9%22}>. Acesso em 04 mar. 2016.

TINTA DA CICLOVIA ESCORRE E DEIXA A AVENIDA PAULISTA VERMELHA. **Globo Play**. 28 fev. 2015. Disponível em : <<http://globoplay.globo.com/v/4001052/>>. Acesso em: 20 fev. 2016.

A TINTA DA PAULISTA ESCORREU PARA O ASFALTO? **vá de bike**. 02 mar. 2015. Disponível em: <<http://vadebike.org/2015/03/tinta-ciclovvia-av-paulista-manchou->

asfalto/>. Acesso em: 20 fev. 2016.

Fórum Mundial da Bicicleta-2015. Disponível em: <<http://www.fmb4.org/en/home/>>. Acesso em: 20 fev. 2016.

Documentos iconográficos em meios eletrônicos

CICLOVIA PAULISTA.JPG. 2015. Altura: 345 pixels. Largura: 980 pixels. 72 dpi. RGB. 117 Kb. Formato JPEG. Disponível em: <<http://www.metrojornal.com.br/wp-content/uploads/2015/06/980-ciclovias-paulista-980x345.jpg>>. Acesso em 20 fev. 2016.

CICLOFAIXA_PREFEITURA.JPG. 2015. Altura: 462 pixels. Largura: 640 pixels. 72 dpi. RGB. 142 Kb. Formato JPEG. Disponível em: <<http://muitaviagem.com.br/wp-content/uploads/2015/09/roteiros-bike-sp-1.jpg>>. Acesso em: 20 fev. 2016.

CICLOVIA MINHOCAO.JPG. 2015. Altura: 600 pixels. Largura: 970 pixels. 72 dpi. RGB. 122 Kb. Formato JPEG. Disponível em: <<http://f.i.uol.com.br/fotografia/2015/04/08/500038-970x600-1.jpeg>>. Acesso em: 20 fev. 2016.

CICLORROTA.JPG. 2011. Altura: 1440 pixels. Largura: 1341 pixels. 72 dpi. RGB. 435 Kb. Formato JPEG. Disponível em: <<http://vadebike.org/wp-content/uploads/2011/12/ciclorrota-moema.jpg>>. Acesso em: 20 fev. 2016.

CICLOFAIXA LAZER.JPG. [2012] Altura: 525 pixels. Largura: 700 pixels. 72 dpi. RGB. 170 Kb. Formato JPEG. Disponível em: <<http://i1.r7.com/data/files/2C95/948F/36A6/8A59/0136/A6CA/3834/027E/ciclofaixa-lazer-G.jpg>>. Acesso em: 20 fev. 2016.

ESTACAO BIKE SAMPA.JPG, [2014]. Altura: 768 pixels. Largura: 1024 pixels. 72 dpi. RGB. 162 Kb. Disponível em: <<http://static.panoramio.com/photos/large/79326831.jpg>>. Acesso em: 16 fev. 2016.

ESTACAO CICLO SAMPA.JPG, 2012. Altura: 768 pixels. Largura: 1024 pixels. 72 dpi. RGB. 150 Kb. Disponível em: <http://www.cidadedesao paulo.com/spdebike/wp-content/uploads/2012/11/Ciclosampa_Bradesco_Foto_Marcelolha.jpg>. Acesso em: 16 fev. 2016.

CRUZ, Willian. **Bicicletário_Praca_dos_Arcos.JPG**. 2015. Altura: 480 pixels. Largura: 640 pixels. 72 dpi. RGB. 261 Kb. Disponível em: <<http://vadebike.org/wp-content/uploads/2015/08/Bicicletario-Pra%C3%A7a-dos-Arcos-Foto-Willian-Cruz-002.jpg>>. Acesso em: 16 fev. 2016.

BICICLETARIO.JPG. 2013. Altura: 525 pixels. Largura: 700 pixels. 72 dpi. RGB. 136 Kb. Formato JPEG. Disponível em: <http://viatrolebus.com.br/wp-content/uploads/2013/08/20130701_160206_g.jpg>. Acesso em: 20 fev. 2016.

PARACICLO.JPG. [2015]. Altura: 960 pixels. Largura: 1280 pixels. 72 dpi. RGB. 408 Kb. Formato JPEG. Disponível em: <http://40.media.tumblr.com/fff7afbb9c46659de63315b2f1d11def/tumblr_mz3jsfFIUZ1r3ngooo1_1280.jpg>. Acesso em: 20 fev. 2016.

COPENHAGENIZE.JPG. 2016. Altura: 1448 pixels. Largura: 2048 pixels. 72 dpi. RGB. 156 Kb. Formato JPEG. Disponível em: <<https://www.flickr.com/photos/16nine/8425709761/>>. Acesso em: 11 fev. 2016.

ARROGANCIA 1.JPG. 2014. Altura: 818 pixels. Largura: 820 pixels. 72 dpi. RGB. 452 Kb. Formato JPEG. Disponível em: <<http://www.copenhagenize.com/2014/12/the-arrogance-of-space-sao-paulo-brazil.html>>. Acesso em: 20 fev. 2016.

ARROGANCIA 2.JPG. 2014. Altura: 822 pixels. Largura: 956 pixels. 72 dpi. RGB. 339 Kb. Formato JPEG. Disponível em: <<http://www.copenhagense.com/2014/12/the-arrogance-of-space-sao-paulo-brazil.html>>. Acesso em: 20 fev. 2016.

ARROGANCIA 3.JPG. 2014. Altura: 810 pixels. Largura: 960 pixels. 72 dpi. RGB. 273 Kb. Formato JPEG. Disponível em: <<http://www.copenhagense.com/2014/12/the-arrogance-of-space-sao-paulo-brazil.html>>. Acesso em: 20 fev. 2016.

TRANSITO.JPG. 2014. Altura: 413 pixels. Largura: 619 pixels. 72 dpi. RGB. 213 Kb. Formato JPEG. Disponível em: <<http://images.jovempan.uol.com.br/baOf-DCGFj8g0PuR2laahvg3tXs=/fit-in/619x437/media.jovempan.uol.com.br/archives/2014/03/21/1616402737-transito-sao-paulo.jpg>>. Acesso em: 20 fev. 2016.

PROVOS.JPG. [1970]. Altura: 681 pixels. Largura: 1024 pixels. 72 dpi. RGB. 470 Kb. Formato JPEG. Disponível em: <<http://www.amstelfilm.nl/films/17678403/rebelsestad-provo-en-de-onstuimige-jaren-zestig>>. Acesso em: 23 nov. 2015.

CZEGLÉDI, Zsolt. **Critical_Mass_2.JPG**. [2010]. Altura: 628 pixels. Largura: 1200 pixels. 72 dpi. RGB. 614 Kb. Disponível em: <http://www.debrecensun.hu/media/2013/04/21-critical-mass-in-debrecen/critical_mass2.jpg>. Acesso em: 16 fev. 2016.

BICICLETADA PAULISTA.JPG. [2010]. Altura: 499 pixels. Largura: 925 pixels. 72 dpi. RGB. 421 Kb. Formato JPEG. Disponível em: <<http://viatrolebus.com.br/wp-content/uploads/2015/03/Untitled-2.jpg>>. Acesso em: 16 fev. 2016.

VENTURINELI, Rogerio. **GHOST BIKE.jpg**. 2015. Altura: 600 pixels. Largura: 800 pixels. 72 dpi. RGB. 480 Kb. Formato JPEG.

VASCONCELOS, Renato. **Pedalada-Pelada-Rio-2015-09.JPG**. [2010]. Altura: 600 pixels. Largura: 800 pixels. 72 dpi. RGB. 97 Kb. Formato JPEG. Disponível em: <<http://vadebike.org/wp-content/uploads/2015/03/Pedalada-Pelada-Rio-2015-009-Foto-Renato-Vasconcellos.jpg>>. Acesso em: 17 fev. 2016.

OFICINA.JPG. [2015]. Altura: 574 pixels. Largura: 1024 pixels. 72 dpi. RGB. 1089 Kb. Formato JPEG. Disponível em: <<https://www.flickr.com/photos/fingermann/15508633627/in/pool-mao-na-roda/>>. Acesso em: 17 fev. 2016.

PAULISTA ABERTA.JPG. 2015. Altura: 500 pixels. Largura: 965 pixels. 72 dpi. RGB. 230 Kb. Formato JPEG. Disponível em: <http://imguol.com/c/noticias/81/2015/06/28/28jun2015---imagem-aerea-captada-por-um-drone-mostra-a-movimentacao-de-ciclistas-na-avenida-paulista-durante-a-inauguracao-da-ciclovia-em-sao-paulo-1435513829206_956x500.jpg>. Acesso em: 16 fev. 2016.

BICICLETADA MPSP.JPG. 2015. Altura: 1024 pixels. Largura: 711 pixels. 72 dpi. RGB. 294 Kb. Formato JPEG. Disponível em: <<http://basebmx.com/base/wp-content/uploads/2015/04/ciclovia-paulista.jpg>>. Acesso em: 23 nov. 2015.

FORMAÇÃO.JPG. 2015. Altura: 664 pixels. Largura: 1000 pixels. 72 dpi. RGB. 96 Kb. Formato JPEG. Disponível em: <<http://www.ciclocidade.org.br/noticias/698-as-fotos-da-primeira-formacao-em-ciclomobilidade>>. Acesso em: 23 nov. 2015.

VENTURINELI, Rogerio **RECICLOVIA.jpg**. 2015. Altura: 480 pixels. Largura: 640 pixels. 72 dpi. RGB. 72 Kb. Formato JPEG.

ANEXOS

ANEXO A

Lei Nº 14.266, de 6 de Fevereiro DE 2007

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

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

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

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

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

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

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

II - locais específicos para estacionamento: bicicletários e paraciclos.

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

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

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

III - implantar trajetos cicloviários onde os desejos de viagem sejam expressivos

para a demanda que se pretende atender;

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

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

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

VII - promover o lazer ciclístico e a conscientização ecológica.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Art. 9º. A elaboração de projetos e construção de praças e parques, incluindo os parques lineares, com área superior a 4.000 m² (quatro mil metros quadrados), deve contemplar o tratamento cicloviário nos acessos e no entorno próximo, assim como paraciclos no seu interior.

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

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

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

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

Parágrafo único. Os projetos dos parques lineares previstos no Plano Diretor Estratégico e nos Planos Regionais Estratégicos deverão contemplar ciclovias internas e, quando possível, de acesso aos parques, em conformidade com estudos de viabilidade aprovados.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

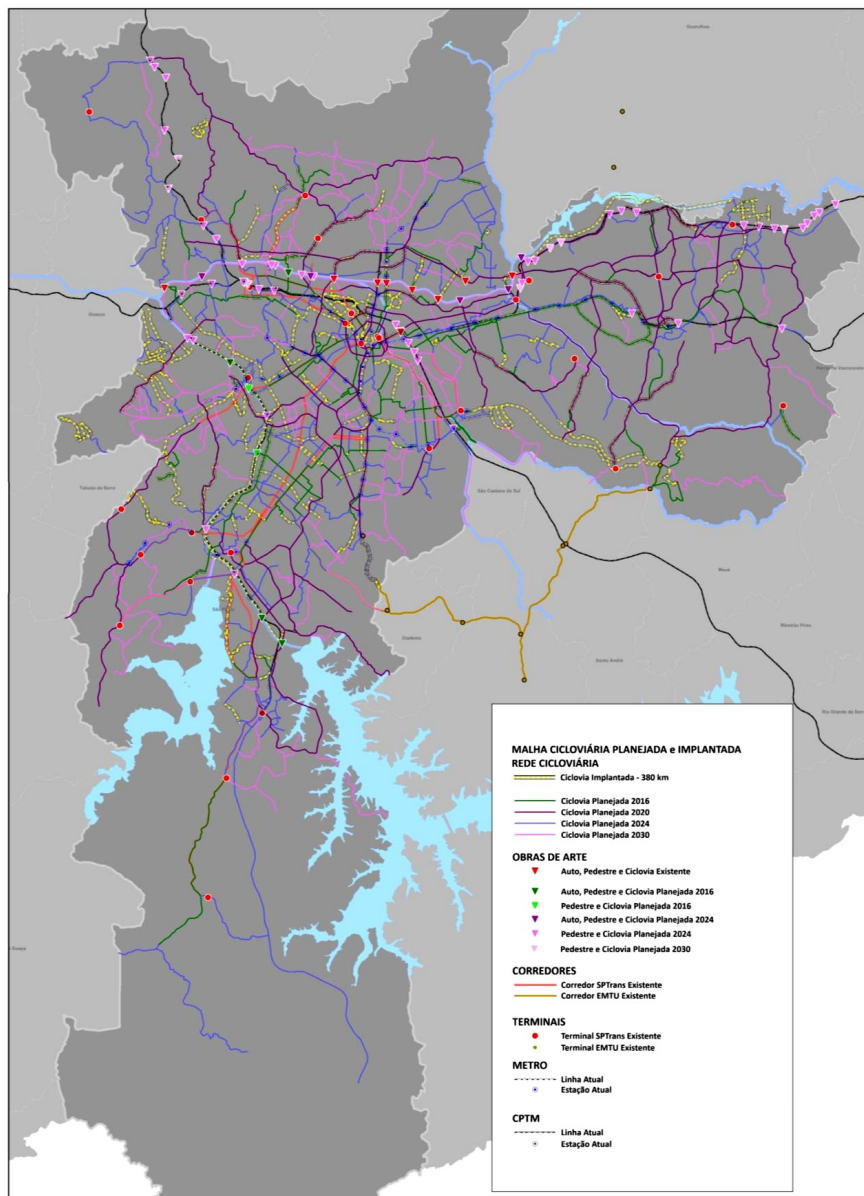
GILBERTO KASSAB, PREFEITO

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

CLOVIS DE BARROS CARVALHO, Secretário do Governo Municipal.

ANEXO B

Mapa das Ciclovias em São Paulo (Fonte: Caderno de Mapas do PlanMob).



ANEXO C

Carta aberta para o senhor motorista de uma *Hilux* branca que passava pelos entornos da Faria Lima na manhã desta segunda-feira [24/08/2015]

Este senhor achou prudente me dar uma lição quase me atropelando de propósito só para me assustar, já que eu estava bloqueando a via dos carros com a minha – ENORME – bicicleta parada ao lado direito da via enquanto o sinal estava fechado. Esta carta vai para ele que, ao me ver quase caindo no asfalto, abriu a janela e gritou “vai lambar as bolas do prefeito, vagabunda! Aqui não é Amsterdam”.

Caro, muito obrigada por me lembrar que aqui não é Amsterdam. Infelizmente eu tive essa percepção um pouco antes de você gritar esta informação porque o grau de educação das pessoas de lá não permitiria que agissem da forma como o senhor agiu. Aliás, se o senhor pesquisar um pouco, bem pouco, saberá que hoje em dia, a população de Amsterdam aderiu o uso da bicicleta como meio de transporte para diminuir o número de acidentes de carro que, só em 1971, somou mais de 3300 mortes sendo 400 delas de crianças. Como o senhor pode notar, a preocupação com a vida das pessoas lá em Amsterdam já era bem mais consciente do que a nossa, aqui no Brasil, em 2015.

Em relação ao termo “vagabunda” utilizado pelo senhor para se dirigir a mim, afirmo que foi empregado da maneira errada. O senhor pode consultar em qualquer dicionário o significado desta palavra que, para homens significa “quem vive no ócio” e para mulheres “quem tem muitos homens”. Veja bem, como eu utilizo a bicicleta para chegar no meu trabalho de forma mais rápida e saudável, logo eu não vivo no ócio. E não vejo relação nenhuma entre andar de bicicleta e ter muitos homens (o que, realmente, não diz respeito ao senhor).

Visto estes dois pontos, gostaria de fazer mais uma observação sobre “lambar as bolas do prefeito”. Em primeiro lugar, o fato de eu optar por ter uma qualidade de vida mais saudável não tem absolutamente nada a ver com a minha posição política. Em segundo lugar, se em uma pesquisa eu constatei que da minha casa para o meu trabalho eu levo uma hora de carro, 40 minutos de ônibus, 30 minutos caminhando e

15 de bicicleta, não vejo razão nenhuma para escolher o mais demorado e que prejudica ainda mais o trânsito de outras pessoas que não têm a mesma facilidade de trabalhar perto de casa e utilizam o carro (o que pode ser o caso do senhor).

E por fim, quero dizer que é por culpa de indivíduos como o senhor que, muitas outras pessoas têm medo de optar pela bicicleta como meio de transporte. Essa conscientização não tem a ver com política, mas com qualidade de vida. Pessoas estão escolhendo ir de bicicleta porque já notaram benefícios físicos e emocionais que este exercício promove. A sua atitude diminui a minha esperança de ver o Brasil como um país melhor para as pessoas, um lugar com menos “umbiguismo” e mais colaboração coletiva, um país mais consciente sobre qualidade de vida e do impacto disso para nosso bem estar, um lugar que, poderia ser MUITO MELHOR que Amsterdam, mas que ainda tá lá atrás por culpa de pessoas com a mentalidade igual ao do senhor.

Espero que o senhor tenha chegado bem ao seu destino.

Passar bem!

ANEXO D

Plano das Bicicletas Brancas (Provokatie nº 5)

Cidadão de Amsterdam!

Basta com o asfáltico terror da classe média motorizada! Todo dia, as massas oferecem novas vítimas em sacrifício ao último patrão a quem se dobraram: a autoridade. O sufocante monóxido de carbono é seu incenso. A visão de milhares de automóveis infecta ruas e canais.

O plano Provo das bicicletas nos libertará desse monstro. Provo lança a bicicleta branca de propriedade comum. A primeira bicicleta branca será apresentada ao público quarta-feira, 28 de julho, às três da tarde no Lieverdje, o monumento ao consumismo que nos torna escravos.

A bicicleta branca estará sempre aberta. A bicicleta branca é o primeiro meio de transporte coletivo gratuito. A bicicleta branca é uma provocação contra a propriedade privada capitalista, porque a bicicleta branca é anarquista! A bicicleta branca está à disposição de quem quer que dela necessite. Uma vez utilizada, nós a deixamos para o usuário seguinte. As bicicletas brancas aumentarão em número até que haja bicicletas suficientes para todos, e o transporte branco fará desaparecer a ameaça automobilística. A bicicleta branca simboliza simplicidade e higiene diante da cafonice e da sujeira do automóvel. Uma bicicleta não é nada, mas já é alguma coisa.

ANEXO E

Manifesto dos Invisíveis

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

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

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

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

assusta e agride.

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

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

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

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

A rua é de todos. A cidade também.

Nós, ciclistas, que também somos o trânsito.

ANEXO F

Carta de compromisso com a mobilidade por bicicletas

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

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

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

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

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

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

A falta de continuidade dos projetos e ações, o descumprimento de prazos e o baixo investimento neste modal colocam um número cada vez maior de pessoas que

optam pela bicicleta em risco nas ruas da cidade.

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

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

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

- 1) Desenhar um plano cicloviário para toda a cidade baseado em estudos e pesquisas, criando uma rede de ciclovias, ciclofaixas e rotas de bicicleta que garantam deslocamentos seguros e confortáveis aos cidadãos. Executar o plano de acordo com os prazos anunciados para projetos e obras.
- 2) Aumentar em 0,25% por ano o orçamento municipal de transportes destinado à mobilidade por bicicletas por meio do Plano Plurianual, atingindo 1% do total de recursos em 2017.
- 3) Promover a participação da sociedade civil, implantando o Conselho Municipal de Transportes, garantindo o acesso fácil à informação e estabelecendo mecanismos efetivos de diálogo formal com a sociedade sobre programas, projetos e ações de interesse dos ciclistas.
- 4) Integrar a bicicleta ao transporte público, criando redes cicloviárias ao redor dos terminais de ônibus, estações de metrô e de trens. Instalar e manter bicicletários integrados aos terminais e estações, que sejam gratuitos, adequados à demanda e com o mesmo horário de funcionamento do transporte coletivo.
- 5) “Acalmar” o trânsito, com adoção do limite de velocidade de 50km/h em avenidas, ampliação das “zonas 30km/h” dentro dos bairros e instalação de dispositivos como rotatórias, faixas de pedestre elevadas, sinalização horizontal e outros.

- 6) Garantir a travessia segura de pedestres e ciclistas em todas as pontes dos rios Pinheiros e Tietê e suas alças de acesso, com a construção de calçadas, faixas de pedestres e ciclovias ou de pontes específicas para esses.
- 7) Desenvolver e implementar um Plano Diretor que estimule a redução dos deslocamentos, garantindo a distribuição equilibrada de moradias, serviços, empregos, infraestrutura, equipamentos culturais e de lazer por toda a cidade. Restringir a ação da especulação imobiliária, permitindo a densificação sem que haja verticalização excessiva.
- 8) Desestimular o uso do automóvel, aumentando as restrições de circulação e estacionamento em via pública, ampliando calçadas e calçadões e dando prioridade absoluta aos investimentos no transporte coletivo e na mobilidade de pedestres e ciclistas.
- 9) Desenvolver campanhas e programas permanentes de educação para todos que participam do trânsito, privilegiando o deslocamento seguro de pedestres e ciclistas. Intensificar a fiscalização dos comportamentos que colocam em risco a vida e ampliar as ações para locais e horários que hoje não têm fiscalização (noites, regiões periféricas e interior dos bairros).
- 10) Melhorar a convivência dos serviços de transporte público sobre pneus (ônibus e táxis) com as bicicletas, implantando programas de educação e reciclagem permanente de todos os condutores. Garantir condições adequadas de trabalho aos motoristas, privilegiando a direção segura em detrimento da pressa.

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

