

UNIVERSIDADE FEDERAL DE SANTA CATARINA
CENTRO DE DESPORTOS
DEPARTAMENTO DE EDUCAÇÃO FÍSICA
CURSO EDUCAÇÃO FÍSICA LICENCIATURA

André Gomides Lopes

A TRADICIONAL DESCIDA A SANTOS: as postagens de ciclistas participantes do Pedal
Anchieta 2018 no Twitter

Florianópolis

2021

André Gomides Lopes

A TRADICIONAL DESCIDA A SANTOS: as postagens de ciclistas participantes do Pedal
Anchieta 2018 no Twitter

Trabalho Conclusão do Curso de Graduação em
Educação Física do Centro de Desportos da Universidade
Federal de Santa Catarina como requisito para a obtenção
do título de Licenciado em Educação Física
Orientador: Prof. Dr. Rogério Santos Pereira

Florianópolis

2021

Ficha de identificação da obra

Lopes, André

A Tradicional Descida a Santos : as postagens de ciclistas participantes do Pedal Anchieta 2018 no Twitter / André Lopes ; orientador, Rogério Santos Pereira, 2021. 50 p.

Trabalho de Conclusão de Curso (graduação) - Universidade Federal de Santa Catarina, Centro de Desportos, Graduação em Educação Física, Florianópolis, 2021.

Inclui referências.

1. Cicloturismo. 2. Mobilidade Urbana. 3. Pedal Anchieta. 4. Redes Sociais. I. Santos Pereira, Rogério. II. Universidade Federal de Santa Catarina. Graduação em Educação Física. III. Título.

André Gomides Lopes

A TRADICIONAL DESCIDA A SANTOS: as postagens de ciclistas participantes do Pedal
Anchieta 2018 no Twitter

Este Trabalho Conclusão de Curso foi julgado adequado para obtenção do Título de
“Licenciado” e aprovado em sua forma final pelo Curso Educação Física

Florianópolis, 30 de Agosto de 2021.

Prof. Dr. Carlos Luiz Cardoso,
Coordenador do Curso

Banca Examinadora:

Prof. Dr. Rogério Santos Pereira,
Orientador(a)
Universidade Federal de Santa Catarina

Prof.(a) Dr.(a) Carolina Fernandes da Silva
Avaliador(a)
Universidade Federal de Santa Catarina

Prof.(a) Dr. Ângelo Luiz Brüggemann
Avaliador(a)

Este trabalho é dedicado a minha e às próximas gerações.

AGRADECIMENTOS

Àqueles que de alguma maneira contribuíram para minha formação como pessoa, agradeço imensamente.

Aos meus pais, Alexandre e Maria Sílvia e ao meu irmão Pedro, obrigado por me apresentarem a um mundo que é mais caro a todos os meus sentidos.

Aos meus professores que me inspiram a seguir o privilegiado caminho que é a Educação.

À minha companheira, Maria Muller, obrigado por colocar asas nos meus pés e me ensinar a voar.

“It’s a dangerous business, Frodo, going out your door. You step into the Road, and if you don’t keep your feet, there is no knowing where you might be swept off to.”

(TOLKIEN, 1954)

RESUMO

Pouca parte do imaginário popular a ideia de que o transporte automotivo é um sistema falido dentro dos grandes centros urbanos nacionais e internacionais, sua insustentabilidade é latente no que tange a praticidade de sua utilização mediante os problemas sócio-políticos e ambientais decorrentes de seu alargamento desenfreado. Entretanto a mobilidade urbana automotiva ainda representa um sistema hegemônico na realidade das grandes cidades. Esta pesquisa dedica-se a descrever as postagens na rede social Twitter de ciclistas participantes do Pedal Anchieta 2018 – passeio ciclístico anual entre as cidades de São Paulo e Santos –, a fim de compreender as relações que estabelecem com a bicicleta e seu uso enquanto modal de mobilidade urbana no contexto supracitado. Para tal, o evento Pedal Anchieta 2018 foi monitorado no Twitter através do marcador (hashtag) #PedalAnchieta2018. A interpretação dos dados, de inspiração antropológica, foi realizada à luz da proposta de descrição densa de Clifford Geertz. Concluiu-se com este trabalho que as postagens foram feitas por contas institucionais, grupos da sociedade civil organizada e páginas pessoais. Significados políticos foram mais abordados por contas institucionais, embora isto também tenha sido registrado em contas pessoais preservando linhas gerais do que se viu dos argumentos políticos. Registros de significados de fruição, superação física e desportiva foram recorrentes em contas pessoais, com links direcionados a rede social Instagram. Também foram registradas interações com o discurso da mídia tradicional.

Palavras-chave: Ciclismo; Mobilidade Urbana; Pedal Anchieta; Redes Sociais.

ABSTRACT

It is a recurrent social belief that automobility is a failed system, considering how national and international urban centers are organized; its unsustainability is latent in terms of the practicality of its uses due to the socio-political and environmental problems arising from its rampant expansion. However, automobility still represents a hegemonic system in all of the world's largest cities. This research aims at describing the posts on the social media Twitter of cyclists participating in the event Pedal Anchieta 2018 – an annual cycling tour between the cities of São Paulo and Santos – in order to understand the relationships they establish with bicycles and its use as a mode of urban mobility. The event Pedal Anchieta 2018 was monitored on Twitter through the hashtag #PedalAnchieta2018. The interpretation of the data, of anthropological inspiration, was carried out in light of Clifford Geertz's proposal for a thick description of culture. This study has concluded that the posts were made by institutional accounts, organized groups from civil society and private pages. Political meanings were more recurrently addressed by institutional accounts, although this was also registered in private accounts, preserving general information of what was seen of the political arguments. Meanings such as, personal fulfillment, physical and sporting accomplishment were recurrent in personal accounts, where most users shared Instagram links with their own images. Interactions with traditional media discourse were also present.

Keywords: Cyclotourism. Urban Mobility. Pedal Anchieta. Social Media.

LISTA DE FIGURAS

Figura 1 – Tuíte relata a antecipação ao evento	32
Figura 2	33
Figura 3	33
Figura 4 – Tuíte da OAB SP registrando a assinatura do Pano Ciclovitário	35
Figura 5 – Tuíte faz referência à Rota Márcia Prado	35
Figura 6	36
Figura 7 – Tuíte apresenta de maneira irônica a relação bicicletas e carros	36
Figura 8 – Participante faz postagem com notícia do Portal G1	38
Figura 9 – Participante sugere que faltou cobertura midiático ao evento	38
Figura 10 – Tuíte do portal Vá de Bike recomendando responsabilidade no uso do espaço público	39
Figura 11 – Perfil da Prefeitura de Santos tuíta instruções aos ciclistas e cidadãos	40
Figura 12 – Tuíte com indicação logística	41
Figura 13 – Tuíte com informação sobre o tráfego de bicicletas	41
Figura 14	42
Figura 15	42

LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

ONG – Organização não governamental

LABMOB – Laboratório de Mobilidade Sustentável

UFRJ – Universidade Federal do Rio de Janeiro

ABRAMET – Associação Brasileira de Medicina de Tráfego

SUS – Sistema Único de Saúde

ONU – Organização das Nações Unidas

CTB – Código de Trânsito Brasileiro

ARTESP – Agência Reguladora de Transporte do Estado de São Paulo

PT – Partido dos Trabalhadores

DEF – Departamento de Educação Física

CDS – Centro de Desportos

UFSC- Universidade Federal de Santa Catarina

OAB SP – Organização dos Advogados do Brasil – São Paulo

SUMÁRIO

1 INTRODUÇÃO	15
1.1 OBJETIVOS	17
1.1.1 Objetivo Geral	17
1.1.2 Objetivos Específicos	17
2 FUNDAMENTAÇÃO TEÓRICA.....	19
2.1 Entre o ontem, o hoje e o amanhã: a bicicleta enquanto modal de mobilidade urbana.....	19
3 PERCURSO METODOLÓGICO	25
4 A TRADICIONAL DESCIDA A SANTOS ATRAVÉS DOS ANOS E AS POSTAGENS E AS POSTAGENS DOS PARTICIPANTES DO PEDAL ANCHIETA 2018 NO TWITTER	28
4.1 A serra em duas rodas: como ciclistas atravessaram a serra de São Paulo a Santos através dos anos	28
4.2 As postagens de ciclistas participantes no Pedal Anchieta 2018 no Twitter	32
5 CONCLUSÃO	45
REFERÊNCIAS	48

1 INTRODUÇÃO

Atravessar a serra que hoje separa a cidade de São Paulo e a Baixada Santista, percurso que leva os paulistanos ao litoral não é um desejo recente dos brasileiros. Foi através de antigos caminhos na serra que D. Pedro I concluiu o trecho final da viagem que culmina nos acontecimentos do dia 7 de setembro de 1822 quando sai da Quinta da Boa Vista em direção a São Paulo. Padre José de Anchieta também passou por ali no século XVI por caminhos ainda mais antigos, alguns deles abertos pelos indígenas sul-americanos antes do período colonial¹, que na época eram a única conexão entre o planalto e o litoral, e assim permaneceu durante séculos. O caminho da independência atravessado por D. Pedro I poucos dias antes da declaração da independência do Brasil já havia sido construído há pelo menos duas décadas e era chamado de Calçada do Lorena, em homenagem a Bernardo José Maria Lorena, governador da Capitania de São Paulo que idealizou a obra. Partes dessa obra, que é reconhecida como um dos maiores feitos da engenharia durante o período do Brasil império, ainda existem atualmente. Hoje a Calçada do Lorena compartilha a serra de São Paulo com outras várias estradas, conhecidas popularmente como “Caminhos do Mar”. É da confluência desses diversos caminhos em direção ao mar e a minha relação e da minha família com eles que reside a inspiração para esta pesquisa.

Concomitantemente ao desenvolvimento do projeto que resultou nesta pesquisa dois fatos importantes aconteceram na minha vida. O primeiro foi o falecimento do meu avô paterno e o segundo foi a minha reaproximação à bicicleta, tanto como meio de transporte quanto elemento principal nos meus momentos de lazer. A partir dessa reaproximação é que tomo conhecimento, através das redes sociais, que no ano de 2018 aconteceria, pela primeira vez de maneira regulamentada e com o apoio do governo de São Paulo, a Tradicional descida a Santos², evento onde os ciclistas se organizam para descer a serra entre as duas cidades.

O falecimento do meu avô naquele ano aconteceu em decorrência de complicações do mal de Alzheimer, doença onde um dos sintomas mais aparentes para aqueles que convivem com o doente é a perda da memória. Meu avô nasceu em Santos no início da década de 1930 e era um

¹ A Trilha dos Tupiniquins, ligando litoral e planalto constitui um desses caminhos. Mais tarde, já no Brasil Colônia, foi substituída pela Trilha do Padre José. Ver mais em: VARGAS, Milton. A Baixada Santista. Suas bases físicas. **Revista Usp**, [S.L.], v. 1, n. 41, p. 18-27, 30 maio 1999. Disponível em: <https://www.revistas.usp.br/revusp/article/view/28434>. Acesso em 23 ago. 2021.

² Neste trabalhos o evento “Tradicional descida à Santos” vai estar referido também como Pedal Anchieta 2018, pois foi através desse nome que o evento foi publicitado e ficou conhecido nas redes naquele ano.

bairrista convicto. Provavelmente assistiu em loco a uma boa parte dos gols de Pelé. Passei grande parte da minha infância e adolescência ouvindo as histórias, muitas das vezes repetidas, dele em Santos. Até parecia que a cidade era o personagem principal. Porém, nunca o ouvi contar nenhuma história sobre suas viagens pela serra do mar, se é que elas existiram, ou se ele conhecia a Calçada do Lorena ou os outros monumentos históricos daquela região. Especulando sobre a relação dele com os caminhos de São Paulo à Santos é que a minha curiosidade se desperta ainda mais para conhecer e estudar o deslocamento de ciclistas nesses caminhos. É desta forma que eu me debruço a pesquisar e estudar a Tradicional descida a Santos.

No dia 02 de Dezembro de 2018 aconteceu na Rodovia Anchieta o evento já há algum tempo conhecido como a Tradicional Descida à Santos – onde ciclistas se reúnem para descer a serra de São Paulo até o litoral. Ocorre que se de um lado a descida já é tradicional entre os ciclistas paulistanos, não se pode dizer o mesmo do apoio do poder público do Estado de São Paulo. Entre continuidades e descontinuidades a descida ao mar que utilizava trechos das rodovias foi proibida em 2014, a partir de uma ação judicial conjunta entre o Governo de São Paulo e a Ecovias, concessionária que administra as Rodovias Anchieta e Imigrantes. Ao fim do ano de 2017 esta proibição determina uma relação insustentável entre os ciclistas, poder público e Ecovias. O desenrolar desta relação turbulenta culmina com o barramento dos ciclistas na Rodovia Imigrantes pela concessionária com o auxílio da força policial, que recebeu os ciclistas, após tentativa de acordo entre as duas partes, com bombas de efeito moral e jatos de água.

Anterior a estes acontecimentos, ainda no ano de 2009, foi planejada e criada uma rota ciclística que fizesse o menor uso possível das rodovias estaduais – a Rota Márcia Prado. O nome com o qual a rota foi batizada é uma homenagem a ciclista que faleceu vítima de um atropelamento na Avenida Paulista enquanto se deslocava de bicicleta para o trabalho. Márcia Prado havia percorrido o caminho que inspirou a criação da rota batizada em sua homenagem, esta que foi proposta pelo Instituto CicloBR³ a fim de que houvesse a criação de uma rota institucionalizada que garantisse o deslocamento de ciclistas até a praia de maneira segura (CRUZ, 2018).

Perguntamo-nos então porque se tem a intenção de realizar a descida ao mar de bicicleta e não de carro ou outro tipo de transporte automotivo, qual é a intenção do ciclista ao realizar

³ <www.ciclobr.org.br> Acesso em 9 de Ago. de 2021. O website do Instituto parece não ter tido seu domínio renovado, no momento do acesso encontra-se fora do ar. As páginas da CicloBR nas redes sociais Facebook e Twitter não são atualizadas desde 2020 e 2018, respectivamente.

este percurso de bicicleta, ou melhor, porque utilizar a bicicleta para realizar qualquer tipo de mobilidade dentro ou em estradas que conectam os centros urbanos brasileiros.

Andrade et al. (2016) apontam que a relação entre a falta de investimento em transporte público e o alto crescimento do número de veículos motorizados particulares fizeram com que formássemos uma cultura que age na maneira como nos deslocamos nas cidades – predominantemente através de transportes motorizados. O transporte ativo, desempenhado pelo ato de andar e pedalar, representa uma maneira subversiva de vivenciar a mobilidade nos centros urbanos e conseqüentemente projeta uma nova maneira de pensar e organizar as cidades já que a demanda daquele que se movimenta desta maneira são dotadas de especificidades. Os ganhos ambientais, sociais e econômicos estão entre os principais fatores na percepção de que a transição do transporte automotivo para a bicicleta enquanto modal de mobilidade urbana possa construir cidades mais sustentáveis e humanas. (ANDRADE et al., 2011 apud ANDRADE; RODRIGUES; MARINO, 2016)

Desta maneira, para além de um componente estrutural na formatação das cidades a partir do uso da bicicleta para fins de deslocamento urbano, existe também uma transformação sociocultural que perpassa este ato.

Portanto, considerando as questões discutidas acima, esta pesquisa dedica-se a compreender de que forma ciclistas que participaram do evento Pedal Anchieta 2018 expressam suas experiências em redes sociais a partir do deslocamento urbano/interurbano realizado de bicicleta.

1.1 OBJETIVOS

Nas seções abaixo estão descritos o objetivo geral e os objetivos específicos deste TCC.

1.1.1 Objetivo Geral

Compreender como ciclistas participantes do Pedal Anchieta expressam suas experiências em redes sociais a partir do deslocamento urbano/ interurbano realizado de bicicleta

1.1.2 Objetivos Específicos

- Entender, dentro de um recorte histórico do tempo presente, como se estabeleceu o deslocamento do ciclista paulistano no trajeto que compreende a cidade de São Paulo e a Região Metropolitana da Baixada Santista
- Descrever as relações culturais, sociais, políticas e estéticas que os ciclistas estabelecem ao se deslocar da cidade de São Paulo até a Baixada Santista de bicicleta

2 FUNDAMENTAÇÃO TEÓRICA

2.1 Entre o ontem, o hoje e o amanhã: a bicicleta enquanto modal de mobilidade urbana

É recorrente no imaginário da população dos grandes centros urbanos mundiais a ideia de que a mobilidade neste espaços se torna cada vez mais complexa e insustentável. A percepção de que é infalível a estruturação das cidades que privilegiam uma estrutura baseada no transporte urbano motorizado tem sido alvo de questionamentos com maior frequência. Embora a realidade da mobilidade urbana tenha se transformado nas últimas décadas, o transporte ativo, ou seja, todo aquele realizado sem ao auxílio de motorização, ainda é profundamente marginal se comparado a cultura massiva do carro e de outras formas de transportes motorizados. Em pesquisa recente realizada pela Organização não governamental (ONG) Transporte Ativo e o Laboratório de Mobilidade Sustentável (LABMOB) que integra o programa de Pós-Graduação em Urbanismo da Universidade Federal do Rio de Janeiro (UFRJ), constatou-se que 75,8% dos ciclistas brasileiros utilizam a bicicleta para se deslocar até o trabalho, sendo que quando questionados sobre a motivação para começar a utilizar a bicicleta como meio de transporte urbano, 25,8% destacaram a saúde como principal fator e 38,4% dos entrevistados consideraram a rapidez e a praticidade como fator decisivo. Quando questionados sobre o principal problema enfrentado no uso da bicicleta como meio de transporte, 40,8% dos ciclistas responderam que a falta de segurança no trânsito é o principal problema e outros 37,9% a falta de infraestrutura adequada. (TRANSPORTE ATIVO, 2018). Portanto, sugerem estes resultados apresentados pela pesquisa que os ciclistas brasileiros possuem uma compreensão sólida daquilo que os aproxima ou afasta da utilização da bicicleta nos centros urbanos brasileiros. Para a maioria dos ciclistas brasileiros, a bicicleta representa uma alternativa para o deslocamento nos centros urbanos onde o destino principal é o trabalho, sendo que a maioria dos ciclistas escolhe a bicicleta como modal devido a sua praticidade e também aos seus benefícios a saúde. A falta de segurança no trânsito e a baixa infraestrutura para a utilização da bicicleta são o que os fazem repensar a escolha da bicicleta como modal de mobilidade urbana.

Böhm et al. (2006, p. 3) afirma que a mobilidade automotiva é

Uma das principais instituições através das quais a modernidade é organizada. Representa, portanto, um conjunto de práticas e instituições políticas que procuram organizar, acelerar e formatar a movimentação e os impactos da utilização dos

automóveis, enquanto concomitantemente regulam as várias consequências de seu uso. ⁴(tradução do autor)

Segundo Popan (2018) é desta maneira que opera a “instituição do transporte automotivo”, utilizando-se de um sistema que se auto gerencia para perpetuar a sua ação na vida cotidiana das cidades.

Esta dinâmica é demonstrada pela pesquisa perfil do ciclista brasileiro da ONG Transporte Ativo (2018). É possível observar que os fatores que fazem com que os ciclistas decidam usar a bicicleta no seu cotidiano são também aqueles que os desencorajam a fazê-lo. Um grande número dos ciclistas destacou a importância dos benefícios pra saúde ao optar pela bicicleta no transporte urbano ao mesmo tempo que elencam, paradoxalmente, a insegurança no trânsito como o principal problema do dia-a-dia. Muitos ciclistas também argumentam que a bicicleta é mais prática e rápida mas que a infraestrutura urbana para utiliza-la é muito baixa. Observa-se aqui, através das experiências dos ciclistas brasileiros, a dinâmica elucidada por Böhm et al. (2006) e Popan (2018). O carro é o modal privilegiado por um sistema que impede o crescimento de qualquer solução paralela que se mostre viável. Portanto, a estrutura urbana corrobora para a construção de uma cidade que perpetua uma cultura “carrística”. Segundo Pereira e Prates (2017, p. 113-114) “em São Paulo não são os veículos de transporte que servem às pessoas e trafegam nas ruas, mas há – sim – ruas e todo um aparato de garagens, rotatórias, saídas, autopistas, shopping centers, construídos e adaptados à feição dos veículos.

Sobre a relação da mobilidade automotiva e os processos de urbanização, Urry (2007, apud POPAN, 2018, p. 139) descreve que “o processo de urbanização fulminante no último século foi impulsionado majoritariamente devido à mobilidade automotiva e a sua capacidade extraordinária de eliminar as restrições impostas pelo tempo e espaço”⁵ (Tradução do autor). É o carro que desempenha o papel principal nessa dinâmica, as cidades portanto passam a ser construídas em função da utilização do carro. O tempo e o espaço, neste caso, estão muito mais conectados com a máquina do que com o humano. É possível pensar até que quando nos movimentamos nos centros urbanos através do uso do carro deixamos de ser essencialmente humanos para nos transformarmos em máquina.

⁴ “One of the principal socio-technical institutions through which modernity is organized. It is a set of political institutions and practices that seek to organize, accelerate and shape spatial movements and impacts of automobiles, whilst simultaneously regulating their many consequences”

⁵ “The overwhelming process of urbanisation of the last century has largely been driven by automobility and its extraordinary capacity to eliminate the constraints of times and physical space.”

Schetino (2008, p. 30), buscando compreender o papel da bicicleta e do ciclismo na transição do século XIX para o XX, demonstra de que maneira as cidades se transformaram durante os processos de industrialização. O autor argumenta que

O que ocorre na modernidade é a mudança da ideia da finalidade do espaço das grandes cidades: se antes as cidades eram pensadas e organizadas espacialmente segundo aspectos de defesa e circulação interna de produção, agora outros elementos viriam somar-se a estas em sua organização. Nesse sentido as reformas urbanísticas levadas a cabo em cidades como Paris, Rio de Janeiro, Buenos Aires, Viena, Londres, entre outras, chegam dispostas a marcar também uma nova organização social.

É evidente que os grandes centros urbanos já haviam sofrido grandes mudanças estruturais antes mesmo da popularização do carro no início do século XX. Entretanto, o carro apresenta um novo elemento para a mobilidade que impacta esta nova organização social de maneira ainda mais violenta – a autonomia. A autonomia é o conceito fundamental para o surgimento da automobilidade. Segundo Böhm et al. (2006, p. 4)

Como está implícito no nome, automobilidade pode ser compreendida como um sistema onde os conceitos de autonomia e mobilidade são fundamentalmente e literalmente compreendidos. Portanto, autonomia e mobilidade neste sistema podem ser compreendidos como valores (in)dependentes – quando alguém se movimenta usando este sistema inerentemente expressa e desempenha autonomia. [...] Os conceitos de autonomia e mobilidade se fundem em elementos simbólicos através dos quais essa combinação se expressa. No nosso tempo o elemento predominante neste caso é o carro. Na sociedade contemporânea, o carro é automobilidade.⁶ (Tradução do autor)

Isto posto, é possível compreender o espaço urbano, no que tange principalmente a mobilidade, como um espaço essencialmente de disputas. E assim sendo, estas disputas produzem determinadas características particulares a cada grupo modal na ocupação do espaço. Quem anda de bicicleta nos centros urbanos está sujeito, quase que diariamente, à interpelações por parte de motoristas no trânsito, essas quase sempre feitas de maneira hostil ou irônica. Os questionamentos são agressivos e evocam a ideia de que o ciclista não deveria ocupar um lugar no trânsito. Alguém poderia argumentar que as mesmas interpelações acontecem entre motoristas de carro, o espaço destinado a mobilidade nas cidades brasileiras é extremamente hostil, mesmo quando é disputado por quem ocupa lugar de privilégio no topo da pirâmide. Entretanto os questionamentos entre motoristas de automóveis são sempre no sentido de apontar que um dos envolvidos está quebrando alguma regra ou a lógica de utilização daquele espaço,

⁶ As its name implies, automobility can be understood as a patterned system which is predicated in the most fundamental sense on a combination of notions of autonomy and mobility. Autonomy and mobility are to be understood in the terms of this system as both values in themselves, but also as conjoined – one expresses and achieves autonomy when mobile. These concepts of autonomy and mobility come together around material and symbolic artefacts through which the combination is expressed. In our era, the predominant artefact is the car. In contemporary societies, the car stands in place of automobility itself.

enquanto a interpelação dos ciclistas acontece na maioria das vezes indicando o não pertencimento do ciclista nos ambientes compartilhados de mobilidade.

A Associação Brasileira de Medicina de Tráfego (ABRAMET) reportou em 2020 que desde o ano de 2010 mais de 13 mil ciclistas foram internados no Sistema Único de Saúde (SUS) vítimas de atropelamentos de automóveis. E que nos últimos 10 anos quase 14 mil ciclistas morreram nas cidades brasileiras; 60% vítimas de atropelamento.

Em sentido diametralmente oposto, o país registrou queda no número de mortes no trânsito desde o início da década. Segundo o Governo, desde o ano de 2011 até 2020 o número de mortes no trânsito no país foi reduzido em 30%. O Governo Federal credita a campanhas como Lei Seca; Maio Amarelo; Semana Nacional do Trânsito e o aprimoramento dos dispositivos de segurança nos veículos como os principais catalizadores desta mudança. Estas medidas foram implementadas a partir da colaboração do País com a Década de Ação pela Segurança no Trânsito, um tratado internacional criado no ano de 2011 pela Organização das Nações Unidas (ONU). Segundo o site do Governo Federal, o Brasil alcançou a meta estabelecida de redução dos acidentes no trânsito nos últimos 9 anos.

Percebe-se, portanto, que enquanto o trânsito se tornou mais seguro na última década o mesmo não é verdadeiro para quem o vivencia através do uso da bicicleta. Ou seja, na disputa do espaço urbano, quem entra de bicicleta tem pago um preço caro, onde muitas vezes o preço é a vida. Deste modo, o ciclista sabe ao que incorre quando escolhe fazer da sua bicicleta um modal de mobilidade urbana. Trafegar na cidade de bicicleta neste contexto significa resistir, significa comprometer-se com um ato político.

A organização política dos ciclistas urbanos é conhecida como cicloativismo e surge em um contexto de formação de reivindicações humanitárias nas décadas finais do séc. XX. Segundo Xavier (2007, p. 123)

A preocupação com a sustentabilidade do planeta está fazendo com que o cicloativismo cresça. Desde a chegada da Internet, não só em nível local o movimento se desenvolveu e deu agilidade à organização de pedaladas e manifestações, mas trouxe uma sensação de triunfo pessoal a cada cicloativista, que sabe estar fazendo parte do um movimento global de luta pela sustentabilidade, pela redução de poluentes, por cidades mais humanas, menos ruidosas, com maior equidade no uso do espaço da via pública, com mais praças etc.

Esta dimensão política da utilização da bicicleta como um modal de mobilidade urbana está intrinsecamente conectada com outras pautas políticas que se tornaram ainda mais agudas na virada do século. Uma delas é a questão da sustentabilidade e preservação do meio ambiente, como destaca Xavier (2007). A bicicleta, no que diz respeito à sua utilização como modal de

mobilidade, representa uma alternativa eticamente correta, enquanto o carro e outros veículos motorizados são um dos principais elementos no aumento da emissão de gases estufa no último século.

Barcellos (2015, p. 3) argumenta que

os Cicloativistas podem ser vistos como movimentos sociais que constroem traduções entre o discurso da sociedade civil e os processos institucionais específicos de tipo mais particularistas. No caso dos movimentos cicloativista, por exemplo, é seminal a relação entre luta cultural e estruturas da sociedade, com continuidades e rupturas nas formas de organização e ação, como dinâmicas de associação heterogêneas e globais.

Temas como saúde e bem-estar, humanização e direito à cidade também estão entre aqueles que figuram na construção de um discurso político por parte dos grupos de cicloativismo. O autor, através da construção de um breve histórico do movimento cicloativista, ainda elucida que, entre estas “continuidades” e “rupturas” o movimento cicloativista se transforma desde o seu surgimento no Brasil nas décadas de 1970 e 80. Já na virada do século surgem novas pautas e papéis, como questões feministas e de diminuição de mortes no trânsito. Esse momento histórico tem como pano de fundo elementos de transformação geopolítica. Segundo o autor, “no contexto dos Fóruns Sociais Mundiais, da globalização, da ênfase a tecnologia, da privatização dos espaços, há sinais de Cicloativistas entre ‘lutas sociais e alternativas democráticas’” (BARCELLOS, 2015, p. 4).

Ressaltamos também a produção acadêmica do Departamento de Educação Física (DEF) do Centro de Desportos (CDS) da UFSC, ao qual este trabalho está vinculado, no que concerne à bicicleta como modal de transporte enquanto tema de pesquisa. A perspectiva é que este trabalho possa contribuir para a expansão e compreensão deste tema, que é pouco abordado nas produções acadêmicas do DEF e da Educação Física (EF) como um todo. Embora exista a aproximação temática deste trabalho com outras duas monografias defendidas no DEF, a perspectiva pela qual a bicicleta foi abordada é distinta.

Vitor de Souza Carneiro (2007), em sua monografia *Bicicleta na escola: pedalando e educando*, aborda a bicicleta enquanto um conteúdo nas aulas de EF escolar. O autor relata uma experiência pedagógica através da pesquisa-ação, onde a bicicleta ocupa papel central. A abordagem da bicicleta enquanto conteúdo acontece através de duas concepções pedagógicas da EF ditas críticas – a Concepção pedagógica Crítico-Emancipatória e as Aulas abertas á experiências e também da Teoria Dialógica do Movimento Humano.

Enquanto isso, Rodrigo Duarte Ferrari (2007) em sua monografia intitulada, *Ciclopoiesis – uma reflexão sobre o movimento humano, a biologia do conhecer e do amar*,

aborda a bicicleta através do conceito do “Se-movimentar” de Elenor Kunz e da obra de Humberto Maturana, com a Biologia do conhecer e do amar. Ferrari está inserido na pesquisa enquanto pesquisador e participante, já que, é através de um grupo de cicloviantes do qual ele faz parte é que o autor busca compreender as relações culturais estabelecidas neste contexto.

Tendo contextualizado a presente pesquisa em seus objetivos e o diálogo que ela estabelece com a área em questão, elucidaremos agora o percurso metodológico para a sua realização.

3 PERCURSO METODOLÓGICO

Este estudo caracteriza-se como uma pesquisa descritiva exploratória, onde a produção e análise dos dados são abordadas em uma ordem qualitativa. De acordo com Gil (2002), o objetivo da pesquisa exploratória é alargar a familiaridade com o problema pesquisado em um processo de aprimoramento de ideias. O planejamento deste tipo de pesquisa é flexível e considera uma larga gama de aspectos que influenciam o objeto de estudo em questão.

Gil (2002, p. 42) descreve também os contornos gerais da pesquisa descritiva, onde esta “têm como objetivo primordial a descrição das características de determinada população ou fenômeno ou, então, o estabelecimento de relações entre variáveis”. Portanto, é da união destes dois tipos de pesquisas e suas respectivas características que se constrói a natureza deste estudo no que diz respeito a seus objetivos.

Esta pesquisa é também delineada enquanto uma pesquisa documental, portanto vale-se do diálogo e interpretação de dados não bibliográficos, ou como delimita Gil (2002, p. 45) dados “que não recebem ainda um tratamento analítico”.

A pesquisa nas redes sociais digitais foi o instrumento utilizado para produzir os dados desta pesquisa, mais especificamente, os compartilhamentos de ciclistas que participaram do Pedal Anchieta 2018 na redes sociais, Facebook, Twitter e Instagram. Para que fosse possível a construção de um número sensível de dados e conseqüentemente de uma análise razoável, um marcador foi utilizado durante a coleta de dados. Os dados foram coletados nas três redes sociais através do uso da ferramenta “#” (Hashtag), onde a hashtag utilizada foi: “#Pedalanchieta2018”. Diferentes tipos de linguagem (escrita, imagens, vídeos) foram considerados na coleta dos dados a partir do marcador estabelecido.

Embora os dados tenham sido coletados na três redes sociais citadas anteriormente, decidimos que o escopo da análise se limitaria aos dados coletados no Twitter. Isto se deveu ao fato de que existem diferenças substanciais entre as redes sociais utilizadas na produção de dados, não somente na linguagem utilizada mais recorrente em cada plataforma mas também nos temas abordados e nas proposições das postagens. Desta forma, considerando que não foi um objetivo desta pesquisa o cotejamento destas redes e que tal objetivo transformaria o escopo desta pesquisa de maneira indesejada, os dados produzidos no Instagram e no Facebook não foram considerados no escopo deste trabalho.

Sobre a utilização das postagens em redes sociais como fontes desta pesquisa, destacamos que este foi um ponto importante de debate desde a formulação do projeto que deu

início a essa pesquisa. Um dos pontos importantes na escolha do Twitter como única fonte dos dados a serem analisados foi aquela que concerne à esfera ética. As outras duas redes sociais (Facebook e Instagram) têm uma dimensão privativa opcional estabelecida nas políticas e dinâmicas de uso da plataforma. Assim os usuários destas redes sociais podem tornar os conteúdos de suas postagens visíveis somente para interlocutores de sua escolha e a exposição pessoal dos mesmos, em postagens de selfies por exemplo, é mais frequente. Ao Twitter está reservado um caráter público mais irrestrito – embora os participantes possam bloquear o acesso de seguidores específicos aos seus conteúdos –, o acesso aos dados é facilitado neste sentido. Sobre as características fundamentais desta plataforma Raquel Recuero (2009, p. 173) às define da seguinte forma,

O Twitter é estruturado com seguidores e pessoas a seguir, onde cada *twitter* pode escolher quem deseja seguir e ser seguido por outros. Há também a possibilidade de enviar mensagens em modo privado para outros usuários. A janela particular de casa usuário contém, assim, todas as mensagens públicas emitidas por aqueles indivíduos a quem ele segue. Mensagens direcionadas também são possíveis, a partir do uso da '@' antes do nome do destinatário. Cada página particular pode ser personalizada pelo *twitter* através da construção de um pequeno perfil.

Algumas mudanças pontuais aconteceram na plataforma desde que a autora elucidou estas características principais em 2009. O número de caracteres permitidos na confecção das postagens passou de 140 para 280. A possibilidade de bloquear outros usuários, limitando assim a interação entre perfis, e a possibilidade de limitar interações aos *tweets* (como são chamadas as postagens no Twitter) somente aos seguidores do autor da postagem também são mudanças que a plataforma sofreu.

Constante (2020), em pesquisa que busca compreender o Twitter como fornecedor de fontes primárias para estudos científicos, demonstra que diversas pesquisas já fizeram uso do Twitter para estudar movimentos sociais e o seu papel na construção de determinadas tensões políticas. Segundo o autor, “ao mesmo tempo que a mídia social Twitter serve para promover novas narrativas e angariar novos adeptos, pode servir também como uma ferramenta digital em que muitas pessoas estão informando-se e aprendendo” (CONSTANTE, 2020, p. 22).

O autor cita algumas pesquisas que utilizaram o Twitter como fonte de coleta de dados e destaca o fato de que todas elas usam softwares no auxílio da coleta dos mesmos. Entretanto o autor argumenta que é possível realizar pesquisas que analisem conteúdos de *tweets* sem o auxílio desse tipo de ferramenta, nesse caso o escopo da coleta de dados será reduzido já que não se consegue reproduzir manualmente o que um software faz digitalmente. (CONSTANTE, 2020)

Uma dessas pesquisas citadas pelo autor é aquela conduzida por Passos e Pires (2019). As autoras buscam compreender através do monitoramento de manifestações no Twitter como aconteceu o processo do que elas chama de “(des)construção da imagem pública do ex-presidente Luiz Inácio da Silva”. Na pesquisa foram coletados durante o período estipulado para a coleta de dados mais de 5 milhões de tuítes, que posteriormente passaram para pouco menos de 450 mil mediante a novas escolhas metodológicas. Os dados foram analisados posteriormente a partir do método de análise de conteúdo proposto por Bardin, este que tem uma rigorosidade quantitativa na análise de propagação e recepção de mensagens nas construções narrativas.

No caso da presente pesquisa, o caminho que se decidiu seguir foi diferente. As redes sociais foram monitoradas no dia 02 de Dezembro de 2018, data em que foi realizado o evento, onde os tuítes foram coletados manualmente. Em decorrência de problemas na realização desta pesquisa os dados foram coletados primeiramente durante o desenvolvimento do projeto que precedeu a realização da pesquisa no ano de 2018 (a coleta aconteceu no dia da realização do evento) e também posteriormente a sua realização, em Abril de 2020, no momento em que a pesquisa foi retomada novamente pelo pesquisador, após um longo hiato. O marcador (hashtag) “#Pedalanchieta2018” foi inserido na ferramenta de busca no Twitter “Buscar no Twitter”. Coletou-se todas as postagens sob a aba “Principais”, desta forma também apareceram postagens anteriores à realização do evento em decorrência do uso do marcador (hashtag). As postagens foram coletadas através da ferramenta *print screen* e organizadas em pastas de arquivos digitais em computador pessoal. A intenção durante a coleta não foi produzir dados de ordem quantitativa, mas sim utilizar o evento e a sua já prevista repercussão nas redes sociais como uma expressão/ tradução das experiências dos ciclistas no deslocamento da cidade de São Paulo até a Baixada Santista.

A produção dos dados aconteceu em apenas um computador pessoal. As versões utilizadas das redes sociais foram aquelas acessadas através de um navegador de internet e não as versões de aplicativos de celulares. Também não houve deslocamento do autor desta pesquisa para a participação ou cobertura do evento, toda relação do pesquisador com o evento em questão aconteceu através de meios digitais.

A interpretação dos dados, de inspiração antropológica, foi realizada à luz da proposta de descrição densa de Clifford Geertz. Geertz compreende, em concordância com o que diz Max Weber, que o homem é “um animal amarrado as teias de significado que ele mesmo teceu.” (GEERTZ, 2008, p. 15). Em suas palavras, Geertz explica, “assumo a cultura como sendo essas

teias e a sua análise, portanto, não como uma ciência experimental em busca de leis, mas como uma ciência interpretativa, a procura do significado.” (2008, p. 15). Ou seja, o autor entende que a cultura é algo passível de ser interpretado, compreendido não como uma fórmula matemática mas um emaranhado de significados que compõem a realidade de um determinado contexto social.

Geertz defende a ideia de que a interpretação em “primeira mão” de uma determinada cultura só pode ser feita por um “nativo”. Sobre a relação do antropólogo com a cultura estudada, Geertz argumenta que, “os textos antropológicos são eles mesmo interpretações e, na verdade, de segunda e terceira mão. (Por definição, somente um ‘nativo’ faz a interpretação em primeira mão: é a *sua* cultura.)” (2008, p. 25). No caso da presente pesquisa, que não se constitui como uma pesquisa etnográfica, as “teias de significado” que se quer interpretar não fazem parte de uma cultura exótica, entretanto, situam-se em um contexto social em que este trabalho busca interpretar os significados construídos a partir de interações em uma rede social digital, por isso uma produção e interpretação dos dados de inspiração antropológica.

4 A TRADICIONAL DESCIDA A SANTOS ATRAVÉS DOS ANOS E AS POSTAGENS DOS PARTICIPANTES DO PEDAL ANCHIETA 2018

Neste capítulo serão apresentadas as descrições das postagens realizadas por ciclistas participantes do Pedal Anchieta 2018. Esta descrição acontece à luz da Teoria Interpretativa da Cultura proposta por Clifford Geertz, na tentativa de estabelecer uma descrição densa de temas latentes que se apresentaram nas postagens no Twitter de ciclistas que participaram do evento.

Antes de partirmos para a descrição e discussão das postagens dos ciclistas participantes do Pedal Anchieta nas redes sociais, será feito um esforço de produzir, mesmo que de maneira abreviada, uma reconstrução histórica de como se deu o deslocamento de ciclistas desde a cidade de São Paulo até o litoral da Baixada Santista. Para tal, foram utilizados como fontes relatos orais e escritos em vídeos de YouTube e blogs de pessoas que participaram da construção desta tradição de descer a serra utilizando a bicicleta.

4.1 A serra em duas rodas: como ciclistas atravessaram a serra de São Paulo a Santos através dos anos

O ano de 2018 representa um marco importante para aqueles que compreendem a mobilidade urbana/interurbana realizada de bicicleta enquanto uma pauta de debate importante para o presente e futuro. No início do mês de Dezembro daquele ano aconteceu, com a regulamentação e auxílio do Governo Estadual de São Paulo, o Pedal Anchieta 2018. O evento reproduz de maneira alternativa uma tradição antiga do ciclista paulistano – descer a serra em direção ao mar. Entretanto, neste caso o significado desta travessia não está somente no fim mas também nos meios. A serra, que para quem atravessa de carro é sinônimo de obstáculo, para o ciclista faz parte de um processo de fruição.

Até que se chegasse nessa configuração, contando com apoio do poder público e organizações da sociedade civil, o Pedal Anchieta passou por diversas transformações desde a sua origem. A história de um evento como este é de difícil acesso devido ao seu caráter informal, os relatos na internet em blogs e em redes sociais de quem de fato vivenciou os eventos são as principais fontes para a reconstrução dessa história. O surgimento de eventos de concentração e passeios ciclísticos têm, na maioria das vezes, um grupo de cicloativistas na sua idealização, isso não é diferente no caso do Pedal Anchieta. Segundo a jornalista e cicloativista Renata

Falzoni, que narra em um vídeo no YouTube⁷ as diferentes formas que os ciclistas desceram a serra em direção à baixada santista, o primeiro trajeto utilizado pelos ciclistas para descer a serra foi através da estrada popularmente conhecida como “estrada velha do mar” ou “serra velha”, que tem a circulação de carros proibida desde o fim da década de 1980. Nesse caminho os ciclistas ainda percorriam a Calçada do Lorena, e chegavam até Santos através da cidade de Cubatão. Entretanto, a partir do início dos anos 2000, esta rota passa a ser inviável para os ciclistas. Falzoni, na reconstituição histórica dos trajetos percorridos de bicicleta, relata que neste momento o “cerco fechou” para os ciclistas, inferindo, imagina-se, que o poder público não permitiria mais a utilização desta rota pelos ciclistas.

No final do ano de 2008, ciclistas se organizaram para descer a serra em um grande grupo. O evento ficou conhecido como “Bicicletada Interplanetária”. O termo “bicicletada” surge no Brasil como um desdobramento do movimento internacional *Critical Mass* (Massa Crítica), evento onde ciclistas de determinada comunidade se organizam uma vez no mês e percorrem as ruas de cidades ou bairros para promover e reivindicar seus direitos de utilização da bicicleta enquanto modal de mobilidade urbana. O primeiro evento realizado no formato atual aconteceu no ano de 1992 na cidade norte-americana de São Francisco.

A “Bicicletada Interplanetária” de 2008, primeira tentativa coletiva de descida de São Paulo a Santos, teve a presença de cerca de 300 ciclistas, onde a maioria deles não conseguiu chegar até o seu destino de bicicleta⁸. Isto aconteceu pois os ciclistas tiveram seu caminho barrado pela Polícia Militar Rodoviária do Estado de São Paulo. Os policiais, na ocasião, se encontravam fortemente armados e sem identificações em suas fardas. Esta não seria a última vez em que o poder público paulista confrontaria os ciclistas de maneira desnecessariamente truculenta. Segundo o blog Bicicleta na Rua⁹, os ciclistas tiveram seu caminho impedido por dezenas de viaturas da Polícia Militar Rodoviária e por carros da concessionária Ecovias, empresa responsável pelo gerenciamento das rodovias estaduais Anchieta e Imigrantes, a SP-150 e SP-160 respectivamente. Os policiais solicitavam que os ciclistas deveriam voltar imediatamente no sentido à cidade de São Paulo, via Rodovia Imigrantes. Algo que, como destaca o blog, é completamente contrário ao que sugere o Código de Trânsito Brasileiro (CTB).

⁷Ciclistas impedidos de descer para Santos não é novidade. <https://www.youtube.com/watch?v=GYL5sOVlraM&ab_channel=Bike%C3%A9Legal> Acesso em 30 de Mai. 2021

⁸ Em 2008, primeira tentativa de descida a Santos teve proibição e conflito com a Polícia. <http://www.espn.com.br/noticia/375742_em-2008-primeira-tentativa-de-descida-a-santos-teve-proibicao-e-conflito-com-a-policia-bike-e-legal> Acessado em 23 de Ago. de 2021

⁹ Ciclistas são impedidos de pedalar até o litoral <<https://bicicletanarua.wordpress.com/2009/01/23/vi-interplanetaria-ciclistas-sao-impedidos-de-pedalar-ate-o-litoral/>> Acesso em 30 de Mai. 2021

Os ciclistas, como em qualquer ocasião em que ciclistas trafeguem por vias públicas em vias urbanas e rurais, estavam respaldados pelo CTB, que define em seu Artigo 58

Nas vias urbanas e nas rurais de pista dupla, a circulação deverá ocorrer, quando não houver ciclovia, ciclofaixa, ou acostamento, ou quando não for possível a utilização destes, nos bordos da pista de rolamento, no mesmo sentido de circulação regulamentado para a via, com preferência sobre os veículos automotores.

A Agência Reguladora de Transporte do Estado de São Paulo (ARTESP) também havia determinado em declaração de que a circulação de bicicletas pela Rodovia Imigrantes é permitida. A ARTESP é o órgão responsável por regulamentar o trabalho das concessionárias prestadoras de serviço no estado de São Paulo.

Após este fato, que naquele momento representava o ápice da repressão do poder público e de seus aparatos estatais na relação com os ciclistas que desejavam descer a serra, surge, a partir da composição de um grupo de ciclistas/ cicloativistas, uma tentativa de demarcação de uma rota viável para descer a serra. A intenção era evitar ao máximo trechos que provocassem os embarços legais da descida anterior, a fim de que esta rota pudesse ser legalmente oficializada. Assim, em Janeiro de 2009, um pequeno grupo de ciclistas concluiu o trajeto até o mar demarcando uma nova rota até este destino. O percurso foi posteriormente batizado de Rota Cicloturística Márcia Prado, em homenagem póstuma à ciclista que foi atropelada em São Paulo três dias após a demarcação do percurso. Márcia era uma das ciclistas que participou da demarcação do trajeto que agora carrega o seu nome.

A Rota Márcia Prado foi transformada em lei municipal¹⁰ no ano de 2010 através de um Projeto de Lei promovido pelo Vereador Chico Macena, do Partido dos Trabalhadores (PT). Embora a lei tenha sido aprovada no Município de São Paulo, o mesmo não aconteceu nos outros municípios (São Bernardo do Campo, Cubatão e Santos) por onde a rota passa. Isso apresentava um impedimento legal na legitimidade e institucionalização da rota. Entre os anos de 2009 a 2012 a descida a Santos aconteceu sempre no mês de Dezembro, organizada pelo Instituto CicloBR. Foi durante este período que o evento começou a crescer em proporção, sob a tutela do Instituto CicloBR em diálogo com a ARTESP, Governo de São Paulo e Ecovias.

No ano de 2013, entretanto, ruídos nesta parceria dissonante decretou o fim da organização do evento pelo Instituto CicloBR, que agora era ameaçado pela ECOVIAS, ARTESP e Secretaria Estadual de Transportes do Estado de São Paulo com uma multa de mais

¹⁰ Lei nº 15094 de 4 de Janeiro de 2010. <<http://legislacao.prefeitura.sp.gov.br/leis/lei-15094-de-4-de-janeiro-de-2010>> Acesso em 6 de Jun. de 2021.

de cem mil Reais (R\$ 100.000,00) caso a CicloBR realizasse o evento neste ano. Ainda assim, em torno de 500 ciclistas fizeram a travessia até a baixada santista por sua própria responsabilidade. Nos anos que sucederam a proibição e as ameaças por parte dos órgãos reguladores grupos de 300 a 500 ciclistas desceram a serra de bicicleta em direção ao mar de maneira autônoma, em grupos organizados pelas redes sociais. Assim aconteceu o que agora era chamada de Tradicional descida à Santos nos anos de 2014, 2015 e 2016. No ano de 2016 tentou-se novamente um acordo com a concessionária ECOVIAS, ARTESP e a Secretaria de Transportes do Estado de São Paulo. A defesa dos argumentos dos ciclistas favoráveis à realização do evento foi formalmente representada pela Ciclocidade¹¹ (Associação dos Ciclistas Urbanos de São Paulo). Não se chegou, porém, a um ponto comum para que se pudesse realizar daquele momento em diante o evento de maneira organizada e com a parceria dos órgãos responsáveis pela regulamentação desses espaços públicos.

No ano de 2017, a tensão nessa relação já cheia de embaraços chegou a um nível insustentável. O evento aconteceu através de chamamentos pelas redes sociais, sem a organização formal de algum grupo ou poder público. Os ciclistas utilizavam a já tradicional Rota Márcia Prado para descer a serra. Participavam da Tradicional descida a Santos mais de 5 mil ciclistas no dia 10 de dezembro de 2017 quando estes foram direcionados até a Rodovia Anchieta e ali foram impedidos de descer a serra em direção ao mar. Os ciclistas esperaram duas horas na pista, sem uma solução para o que já havia se transformado em um impasse, ainda com a esperança de descer a serra de bicicleta. Com o passar das horas e a inquietação da massa de ciclistas aumenta e a Polícia Militar, que já estava no local, partiu para uma repressão violenta e covarde. Foram lançadas bombas de efeito moral em direção aos ciclistas e jatos de água. Alguns ciclistas conseguiram concluir o trajeto até o litoral utilizando a contramão da rodovia Anchieta.

Em decorrência dos acontecimentos na tentativa dos ciclistas descerem a serra no ano de 2017, foi sancionada em 30 de maio de 2018, em evento organizado pelo Governo do Estado de São Paulo, a lei estadual¹² que oficializava a Rota Márcia Prado em âmbito estadual. Neste mesmo dia foi oficializada a criação de um Ciclocomitê Paulista, com a intenção de permitir que a sociedade civil tivesse um canal de diálogo, proposição e regulamentação junto ao poder público no que diz respeito ao transporte ativo no Estado de São Paulo. Da atuação do

¹¹ <www.ciclocidade.org.br> Acesso em 9 Ago. 2021

¹² Lei nº 16.748, de 30 de Maio de 2018. <<https://www.al.sp.gov.br/repositorio/legislacao/lei/2018/lei-16748-30.05.2018.html>> Acesso em 12 de Ago. de 2021.

Ciclocomitê Paulista durante aquele ano resulta a realização do primeiro Pedal Anchieta¹³, evento que foi realizado em parceria com o Governo do Estado e a Polícia Militar do Estado de São Paulo. No dia da realização do evento, em 2 de Dezembro de 2018, também foi regulamentada pelo então Governador de São Paulo, Márcio França, a Lei do Plano Ciclovitário de São Paulo¹⁴, que carecia de regulamentação desde seu ano de criação em 1998. A partir destes avanços do ponto de vista da mobilidade urbana e dos direitos conquistados pelos ciclistas, criou-se uma expectativa grande no sentido de que a partir de então a Rota Márcia Prado poderia funcionar como uma conexão entre a cidade de São Paulo e o litoral que pudesse ser feita diariamente por ciclistas paulistanos. O governo do estado naquele momento até anunciou a disponibilização de uma verba de cinco milhões de reais (R\$ 5.000.000,00) para que fosse construída uma ciclopasseira a fim de que os ciclistas não mais precisassem trafegar nos bordos da pista e acostamento da Rodovia Imigrantes, direcionado assim os ciclistas rapidamente para a estrada de manutenção da Imigrantes.

4.2 As postagens de ciclistas participantes do Pedal Anchieta 2018 no Twitter

Construída uma breve caracterização e histórico do evento podemos agora descrever e discutir as postagens dos participantes do Pedal Anchieta 2018 feitas no twitter antes, durante e posteriormente a realização do evento naquele ano.

As primeiras postagens no Twitter já iniciaram dias antes do evento. Os participantes já demonstravam ansiedade para o início da pedalada. Compartilhavam através de postagens no Twitter os materiais selecionados para concluir a travessia, as bicicletas e as inscrições. A expectativa aqui parecia ligada à participação em uma “aventura”, algo não palpável quando se pensa nas condições normais do dia a dia.

Figura 1 – Tuíte relata a antecipação ao evento



Fonte: Twitter

¹³ É este evento em questão que a presente pesquisa utilizou como composição de seu objeto de estudo.

¹⁴ Lei nº 10.95 de 26 de Novembro de 1998. <<https://www.al.sp.gov.br/repositorio/legislacao/lei/1998/lei-10095-26.11.1998.html>> Acesso em 13 de Ago. de 2021

Figura 2



Fonte: Twitter

Figura 3



Fonte: Twitter

Em todos os tuítes apresentados acima é possível perceber a antecipação dos participantes em relação a realização do Pedal Anchieta 2018. O primeiro revela a expectativa da participante em adquirir ou trocar uma bicicleta antiga para participar do evento, a compra da bicicleta e talvez a iniciação ou reconsideração do ato de pedalar possivelmente motivada pela inscrição no evento. O mesmo acontece com o tuíte apresentado na Figura 3, o participante expõe em fotografia a bicicleta com a qual provavelmente participará do evento já com o número de inscrição.

Além disso, o texto do tuíte faz alusão ao antagonismo bicicleta (transporte ativo) e carros (automobilidade). A interdição de uma rodovia, onde a única opção de transporte são os veículos automotivos, é relatada em seu caráter inédito. Embora a presença da bicicleta neste tipo de rodovia esteja prevista pelo CTB, a realidade do cotidiano é outra, estas são as consequências das maneiras como opera a instituição da automobilidade, como argumenta Böhm et al. (2006). Neste caso, os mecanismos antagônicos a circulação de ciclistas são operados pela própria concessionária que gerencia a rodovia, a ECOVIAS, impedindo a circulação de modais de transporte ativo, ou qualquer coisa que seja alternativa a um veículo automotivo.

O texto do tuíte na Figura 3 também chama atenção para a dimensão do evento, que através da repercussão da divulgação nas redes sociais estimou-se a presença de mais de trinta mil ciclistas. Por último a postagem aborda a possibilidade de que ciclistas façam este trajeto de bicicleta todos os dias. Como foi relatado na breve reconstituição histórica da presença de ciclistas na serra que separa São Paulo e o litoral neste trabalho, esta era a expectativa por parte dos ciclistas a partir dos eventos que possibilitaram a realização do Pedal Anchieta, principalmente dos cicloativistas. Entretanto, nesta realidade a rota desejada seria a Rota Márcia Prado e não as Rodovias Anchieta e Imigrantes.

O perfil oficial da Organização dos Advogados do Brasil de São Paulo (OAB SP) no Twitter registrou a assinatura do decreto do Plano Cicloviário pelo então Governador do Estado Márcio França. Essa era uma medida fundamental para que finalmente a Rota Márcia Prado pudesse virar uma realidade no cotidiano do ciclista paulistano, como também foi exposto anteriormente neste trabalho. A materialização do decreto aconteceu através do diálogo entre Governo do Estado e a Comissão de Mobilidade Ciclística da OAB SP.

Figura 4 – Tuíte da OAB SP registrando a assinatura do Pano Cicloviário



Fonte: Twitter

Esta dimensão política apareceu de maneira recorrente em algumas postagens, principalmente por parte de cicloativistas ou entidades oficiais como foi o caso da OAB SP.

Figura 5 – Tuíte faz referência à Rota Márcia Prado



Fonte: Twitter

Embora tenha sido recorrente o aparecimento de referências às conquistas políticas, a citação da Rota Márcia Prado, como aparece na Figura 3, foi menos frequente. Neste caso a referência aparece até no formato de hashtag (#RotaMárciaPrado), algo que não foi percebido em nenhuma outra postagem coletada. Na esteira dos significados observados nas Figuras apresentadas anteriormente, outros participantes fizeram postagens com referências às conquistas políticas por parte dos ciclistas ou de denúncia do antagonismo das bicicletas e do evento em relação a mobilidade automotiva. Percebe-se a existência de um paralelo entre o discurso mais “técnico” dos cicloativistas ou de entidades com o dos participantes que não necessariamente pertencem a estes grupos. Embora muitos tuítes que constroem esse

significado de conquista política não tragam as technicalidades e pormenores deste processo, é possível identificar a compreensão de que existe uma dimensão política no evento, de conquistas de direitos e da possibilidade de se pedalar em qualquer ambiente público. É possível perceber esta dimensão nas figuras a seguir.

Figura 6



Fonte: Twitter

Figura 7 – Tuíte apresenta de maneira irônica a relação bicicletas e carros



Fonte: Twitter

Ambos os tuítes apresentados nas Figuras 6 e 7 expõem o contraste entre a realidade das vias interditas e dominadas pelas bicicletas e àquelas que estavam liberadas para os carros. A figura 6 chama atenção para o fato de o evento representar algo histórico no que diz respeito a mobilidade realizada de bicicleta, e evoca a potencialidade da imagem compartilhada junto ao tuíte na tradução da realidade da ocupação do espaço pelos ciclistas. Essa mesma dinâmica é abordada no tuíte da Figura 7, onde junto com uma imagem que também expõe o contraste da lotação das pistas por bicicletas, traz a seguinte frase: “Falta pista para as bikes, sobra para os carros”. Além da constatação óbvia da descrição do que está representado na imagem, é possível interpretar a frase do participante como uma maneira irônica de denunciar a realidade do cotidiano do ciclista na ocupação do espaço destinado para a mobilidade, ou seja, se agora falta espaço para as bikes porque as pistas estão lotadas delas, a realidade do dia a dia é que a bicicleta é marginalizada dentro do espaço público. Esta percepção é muito recorrente entre os ciclistas, a falta de estrutura para o uso da bicicleta é o que mais afasta o ciclista da rua e também o surgimento de novos ciclistas. Isto está demonstrado na pesquisa da ONG Transporte Ativo e do LABMOB onde, na tentativa de compreender o perfil do ciclista brasileiro, constatam que um grande número de ciclistas implica na falta de segurança e baixa infraestrutura os maiores problemas encontrados na utilização da bicicleta. (TRANSPORTE ATIVO, 2018)

Esta lógica de marginalização do ciclista apareceu reforçada no discurso da mídia tradicional. O portal de notícias G1 do Grupo Globo noticiou o Pedal Anchieta 2018¹⁵. Percebe-se que no título da notícia o portal faz uso dos termos “invadem” e “param” (ver Figura 8) quando se refere a presença dos ciclistas na rodovia. A utilização dos termos suscita a ideia de que a presença dos ciclistas ali é ilegal. Não há menção da realização de um evento no título, o nome Pedal Anchieta só aparece no subtítulo da notícia e mesmo assim o foco é na “interdição da via” e nos acidentes registrados pela Polícia. Ressaltamos, como já foi feito neste trabalho, que os ciclistas estão respaldados pelo CTB para a utilização da rodovia, mesmo em uma realidade onde o evento não existisse. A reportagem foi replicada por um participante no tuíte apresentado na figura abaixo.

¹⁵ Milhares de ciclistas “invadem” e “param” rodovia de SP rumo ao litoral. <<https://g1.globo.com/sp/santos-regiao/noticia/2018/12/02/milhares-de-ciclistas-invadem-e-param-rodovia-de-sp-rumo-ao-litoral.ghtml>> Acesso em 23 de Ago. 2021

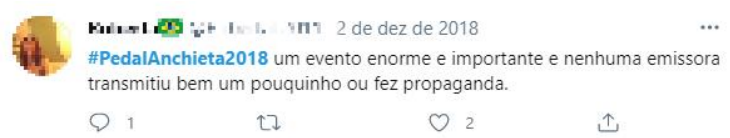
Figura 8 – Participante faz postagem com notícia do Portal G1



Fonte: Twitter

Outra participante chegou a interpelar os meios de comunicação de massa sobre a falta de cobertura midiática televisiva do evento. Como destacado na figura abaixo.

Figura 9 – Participante sugere que faltou cobertura midiático ao evento



Fonte: Twitter

Embora não seja objetivo deste trabalho discutir a cobertura midiática do evento na mídia tradicional a questão foi suscitada por uma participante através do Twitter e da (hashtag) #PedalAnchieta2018, a qual foi monitorada neste trabalho. Não é necessariamente verdade que a mídia tradicional não tenha produzido alguma cobertura do evento, entretanto, após pesquisa no portal G1, percebe-se que ela acontece somente a nível regional. A Rede Globo, por exemplo, registrou reportagens televisionadas¹⁶ na sua grade através de programas jornalísticos na emissora Rede Globo SP e sua filial na cidade de Santos, a TV Tribuna. Contudo, a emissora

¹⁶ “Pedal Anchieta” reúne milhares de ciclistas que viajaram entre São Paulo e Santos. <<https://globoplay.globo.com/v/7204013/>> Acesso em 23 de Ago. de 2021

não reproduziu a cobertura nacionalmente, mesmo considerando a magnitude e ineditismo do evento.

No Twitter, aconteceu o monitoramento do evento através de postagens informativas produzidas por páginas de instituições oficiais e outros tipos de entidades. Devido à imensa quantidade de ciclistas a logística do evento foi bastante complexa. Diversas páginas postaram informações úteis para os participantes antes e durante o evento. O perfil do portal “Vá de Bike” no Twitter fez postagens recomendando o uso responsável do espaço público durante o evento, como é possível observar na figura abaixo.

Figura 10 – Tuíte do portal Vá de Bike recomendando responsabilidade no uso do espaço público



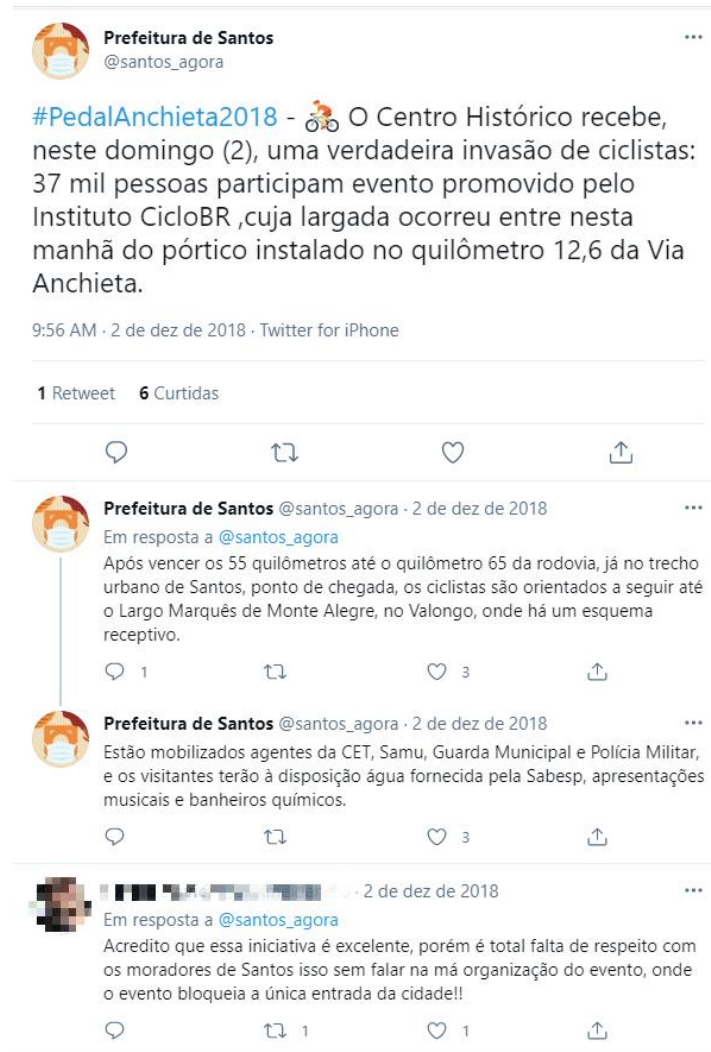
Fonte: Twitter

O perfil no Twitter da Prefeitura de Santos fez algumas postagens apresentando o evento e compartilhando algumas instruções logísticas de interesse dos participantes e da população da cidade. O tuíte em formato *thread*¹⁷ explica características gerais do evento, como o ponto de largada dos ciclistas, a distância a ser percorrida pelos participantes e como a recepção aos ciclistas acontecerá já na cidade de Santos, destino final da pedalada. Chamamos a atenção para uma das respostas ao tuíte (ver Figura 11), que embora elogie a iniciativa de se organizar o evento, o classifica enquanto uma “total falta de respeito com os moradores de Santos”. Segundo o autor do tuíte, o evento está mal organizado pois “bloqueia a única entrada da cidade”. Interpretamos aqui que ele fala de entrada de carros ou outros veículos automotivos. Novamente vê-se o argumento de defesa da mobilidade realizada por veículos automotivos, nesta perspectiva o veículo motorizado ocupa um lugar hegemônico dentro da mobilidade

¹⁷ *Thread* é um formato de postagem em cascata, geralmente referido como “fio” em português, onde o autor das postagens faz uma série de tuítes em resposta a um primeiro tuíte no sentido de criar uma linha narrativa. A alternativa acontece devido a limitação de caracteres na postagem de um tuíte, que hoje é de 280 caracteres.

urbana, a alternativa a este tipo de modal sempre “atrapalha”, “bloqueia” ou “invade”. Poucas horas de soluções alternativas de tráfego para o carro, objeto intocável dentro desta dinâmica, é motivo para que um evento como o Pedal Anchieta seja alvo de críticas.

Figura 11 – Perfil da Prefeitura de Santos tuíta instruções aos ciclistas e cidadãos



Fonte: Twitter

O monitoramento ao vivo do evento, prática usual dentro do Twitter, seja na repercussão de contextos como o do Pedal Anchieta, de programas ao vivo de TV ou eventos nos meios digitais, aconteceram com frequência através de contas oficiais e privadas.

O perfil oficial do Pedal Anchieta 2018 no Twitter fez diversas postagens como as apresentadas nas figuras a seguir.

Figura 12 – Tuíte com indicação logística



Fonte: Twitter

Figura 13 – Tuíte com informação sobre o tráfego de bicicletas



Fonte: Twitter

Como destacado anteriormente, este tipo de uso do Twitter como uma rede de monitoramento é muito usual. No caso do Pedal Anchieta, a intenção era de auxiliar, em tempo real, os participantes do evento para que problemas logísticos fossem resolvidos com maior agilidade. A estratégia provavelmente obteve pouca eficácia, já que é possível perceber através dos tuítes apresentados nas figuras acima que o engajamento foi extremamente baixo, o que indica o baixo alcance do tuíte. Essa foi uma realidade da maioria das postagens na (hashtag) #PedalAnchieta2018. Este não foi um critério na produção dos dados desta pesquisa, não tivemos o objetivo de mensurar a magnitude da repercussão do evento no Twitter, mas sim descrever de que maneira os participantes do evento compartilharam informações e experiências nesta rede social. Entretanto, consideramos surpreendente os baixos níveis de engajamento das postagens no Twitter, dada a quantidade de ciclistas que participaram do evento. Entendemos que a característica da rede social possa ter influenciado na construção desta realidade. O twitter tem por característica o engajamento em causas e debates políticos, e este tipo de significado foi abordado em menor frequência nas postagens.

Diversos outros significados emergiram das postagens dos participantes do Pedal Anchieta 2018. Grande parte delas esteve ligado a ideias como “realização pessoal” ou “feito desportivo”. É possível perceber isto nas figuras apresentadas abaixo.

Figura 14



Fonte: Twitter

Figura 15



Fonte: Twitter

Este tipo de significado esteve mais aparente em postagens mais individualizadas, com textos referenciando o prazer e a fruição no ato de pedalar, combinado com imagens de *selfies* ou do participante junto a bicicleta. Muitas dessas postagens compartilhavam links do perfil do autor no Instagram, com as imagens produzidas durante o Pedal Anchieta. Muitas vezes estiveram acompanhadas de hashtags que traduziam o sentimento do autor. Algumas hashtags observadas foram as seguintes: #prefiropedalar; #semdestino; #amigos; #corpoeambiente. Como dito anteriormente, parece-nos que as hashtags aqui funcionaram mais como uma

tradução dos sentimentos dos autores dos tuítes durante o evento do que necessariamente uma ferramenta de aglutinação de dados.

5 CONCLUSÃO

Consideramos, após descrição densa dos temas latentes nas postagens feitas no Twitter por ciclistas participantes do Pedal Anchieta 2018, que existiram uma multiplicidade de significados e formas de expressão produzidas neste contexto.

As postagens analisadas estavam, em todos os casos, atreladas a (hashtag) #PedalAnchieta2018, uma vez que este foi o marcador utilizado por esta pesquisa para aglutinação das postagens dentro do Twitter. As postagens foram produzidas por contas de instituições públicas, entidades organizadas da sociedade civil e também usuários em contas privadas. Um grande número de tuítes coletados traziam imagens junto aos breves textos, que no caso do Twitter, tem limitação de 280 caracteres por postagem. A maior parte dos tuítes que apresentavam imagens em combinação com o texto foram produzidos por contas pessoais, onde o autor compartilhava *selfies* ou outros tipos de registros junto a outros participantes e suas bicicletas. Nesses casos, percebeu-se a necessidade de enfatizar a participação no evento, o registro de pertencimento em um determinado lugar, junto a um grupo de pessoas. Uma tradução digital do “eu estive aqui”. Os significados observados nestes tuítes estiveram quase sempre ligados à ideias de realização pessoal, superação física ou desportiva. Muitas destas postagens traziam links com imagens do autor do tuíte no Instagram, rede social que apresenta características de exposição da personalidade e identidade do usuário.

Postagens realizadas por entidades, organizações de cicloativistas e ONGs, fizeram postagens ressaltando o caráter político da realização do evento. As conquistas de direitos por parte dos ciclistas, as possibilidades de usos do espaço público por modais alternativos àqueles que são automotivos e aspectos legais da realização do evento foram temas abordados por estas contas. Entretanto, foi possível perceber que mesmo sem a mesma profundidade técnica apresentada por estas contas, um grande número de tuítes feitos por contas pessoais também apresentaram temáticas dessa natureza. Contas institucionais também fizeram o monitoramento ao vivo do evento, fazendo postagens como forma de produzir um auxílio logístico aos participantes do evento.

Destacamos também que alguns usuários repercutiram a cobertura (ou não cobertura) do evento pela mídia tradicional. Percebeu-se, a partir de tuítes que compartilharam notícias publicadas por grandes portais da mídia tradicional que em algumas situações estas reportagens reforçaram um discurso de marginalização do ciclista.

O Pedal Anchieta 2018 representou um momento de lazer, fruição e superação para os participantes mas também de conquista política e social para os ciclistas e cicloativistas, especialmente os paulistanos. O desejo de descer a serra de bicicleta já é uma luta deste grupo de mais de duas décadas em que existiram momentos de maior e menor tensão com as instituições públicas. Desde o fim da década de 1990 os ciclistas tentam descer a serra de de bicicleta e depois da utilização de inúmeras rotas imaginaram que haviam chegado em um formato ideal com a Rota Márcia Prado, a única que evita quase que por completo as grandes rodovias Imigrantes e Anchieta. Em 2010 a rota virou lei Municipal e em 2018 lei Estadual, junto com a regulamentação do Plano Cicloviário do Estado de São Paulo. O Pedal Anchieta 2018 marca um novo momento para os ciclistas que sempre desejaram descer a serra de bicicleta. A expectativa era de que esse percurso estivesse sempre à disposição dos ciclistas, podendo ser utilizado diariamente. O Pedal Anchieta voltou a acontecer em 2019 e foi cancelado em 2020 devido ao agravamento da pandemia do coronavírus (SARS-CoV-2). Entretanto, as coisas não transcorreram conforme a expectativa dos ciclistas. Os projetos de infraestrutura prometidos pelo governo não saíram do papel, as reuniões do Ciclocomitê estiveram paralisadas por um longo período¹⁸ e a Rota Márcia Prado está interdita desde um deslizamento que ocorreu em dezembro de 2020¹⁹.

Consideramos que este trabalho apresentou também algumas limitações. Encontramos dificuldades na reconstrução da história do evento, uma vez que os relatos são escassos e a informalidade do evento faz com que muitas das fontes sejam relatos orais ou blogs de internet. Como essa pesquisa foi conduzida inteiramente na cidade de Florianópolis, o pesquisador não participou do evento estudado. A participação no evento poderia produzir outros desdobramentos metodológicos para a pesquisa e também aumentar o escopo da mesma. Outra possibilidade seria a comparação do discurso midiático tradicional e aquele que ocorreu nas mídias digitais, essa relação apareceu brevemente neste trabalho e poderia ser expandida. A dificuldade na conclusão da pesquisa também impactou na coleta dos dados, que aconteceram em dois anos distintos, isto pode ter influenciado na qualidade dos dados produzidos. Também entendemos que o estabelecimento de uma discussão pedagógica, mais especificamente dentro do campo da EF, poderia ter sido explorada neste estudo. A bicicleta e o ciclismo são

¹⁸ Dois anos de Plano Cicloviário no Estado de SP: o que há para comemorar? <<https://vadebike.org/2020/12/plano-cicloviario-estado-de-sao-paulo-situacao/>> Acesso em 23 de Ago. de 2021

¹⁹ Destruída por deslizamento, Estrada de Manutenção começa a ser recuperada. <<https://vadebike.org/2021/01/estrada-de-manutencao-obra-reforma-recuperacao-deslizamento-rotamarcia-prado/>> Acesso em 23 de Ago. de 2021

historicamente abordados na EF a partir de uma perspectiva biomédica, embora este trabalho não tenha necessariamente subvertido esta ordem, ele estabelece elementos para que futuras pesquisas sejam conduzidas neste sentido.

REFERÊNCIAS

ANDRADE, Victor et al. Produção de conhecimento para a promoção da mobilidade por bicicleta no Brasil: Possibilidades e desafios. In: ANDRADE, Victor et al (Org.). **Mobilidade por bicicleta no Brasil**. Rio de Janeiro: PROURB/ UFRJ, 2016. p. 11-19.

ANDRADE, Victor; RODRIGUES, Juciano Martins; MARINO, Filipe. Mobilidade por bicicleta no Rio de Janeiro: quem são os ciclistas, porque e como pedalam. In: ANDRADE, Victor et al (Org.). **Mobilidade por bicicleta no Brasil**. Rio de Janeiro: PROURB/ UFRJ, 2016. p. 169-189.

ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DO ESTADO DE SÃO PAULO (Estado). Lei nº 16.748, de 30 de maio de 2021. São Paulo, SP, Disponível em: <https://www.al.sp.gov.br/repositorio/legislacao/lei/2018/lei-16748-30.05.2018.html>. Acesso em: 24 ago. 2021.

ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DO ESTADO DE SÃO PAULO (Estado). Lei nº 10.095, de 26 de novembro de 1998. São Paulo, SP, Disponível em: <https://www.al.sp.gov.br/repositorio/legislacao/lei/1998/lei-10095-26.11.1998.html>. Acesso em: 24 ago. 2021.

BARCELLOS, Fernando Henrique Guimaraes. Enanpur - espaço, planejamentos & insurgências, 16. 2015, Belo Horizonte. **CICLOATIVISMO, PLANEJAMENTO URBANO E DIREITO CIDADE**. 2019. Disponível em: <https://anais.anpur.org.br/index.php/anaisenanpur/article/view/2191>. Acesso em: 24 ago. 2021.

BÖHM, Steffen *et al* (ed.). **Against Automobility**. Norwich: Blackwell Publishing, 2006.

BRASIL. Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/19503compilado.htm. Acesso em: 24 ago. 2021.

CICLOCIDADE. Disponível em: <https://www.ciclocidade.org.br/>. Acesso em: 24 ago. 2021.

CONSTANTE, Bruno Erbe. O uso da mídia social Twitter como fornecedora de fontes primárias e sua utilização em um caso específico. **Aedos**, Porto Alegre, v. 12, n. 26, p. 16-47, ago. 2020. Disponível em: <https://seer.ufrgs.br/aedos/article/view/103155>. Acesso em: 24 ago. 2021.

CRUZ, Willian. **Quem foi Márcia Prado**. Disponível em: <<http://vadebike.org/2009/01/sobre-a-ciclista-assassinada-na-a-paulista/>>. Acesso em: 12 nov. 2018.

CARNEIRO, Vitor de Souza. **Bicicleta na escola: pedalando e educando**. 2007. 79 f. TCC (Graduação) - Curso de Educação Física, Centro de Desportos, Universidade Federal de Santa Catarina, Florianópolis, 2007. Disponível em: <https://repositorio.ufsc.br/handle/123456789/189517>. Acesso em: 24 ago. 2021.

Ciclistas impedidos de descer para Santos não é novidade.
<https://www.youtube.com/watch?v=GYL5sOVlraM&ab_channel=Bike%C3%A9Legal>
Acesso em 30 de Mai. 2021

Ciclistas são impedidos de pedalar até o litoral
<<https://bicicletanarua.wordpress.com/2009/01/23/vi-interplanetaria-ciclistas-sao-impedidos-de-pedalar-ate-o-litoral/>> Acesso em 30 de Mai. 2021

Destruída por deslizamento, Estrada de Manutenção começa a ser recuperada.
<<https://vadebike.org/2021/01/estrada-de-manutencao-obra-reforma-recuperacao-deslizamento-rota-marcia-prado/>> Acesso em 23 de Ago. de 2021

Dois anos de Plano Ciclovitário no Estado de SP: o que há para comemorar?
<<https://vadebike.org/2020/12/plano-ciclovitario-estado-de-sao-paulo-situacao/>> Acesso em 23 de Ago. de 2021

Em 2008, primeira tentativa de descida a Santos teve proibição e conflito com a Polícia.
<http://www.espn.com.br/noticia/375742_em-2008-primeira-tentativa-de-descida-a-santos-teve-proibicao-e-conflito-com-a-policia-bike-e-legal> Acessado em 23 de Ago. de 2021

FERRARI, Rodrigo Duarte. **Ciclopoiesis – uma reflexão sobre o movimento humano, a biologia do conhecer e do amar**. 2007. 100 f. TCC (Graduação) - Curso de Educação Física, Centro de Desportos, Universidade Federal de Santa Catarina, Florianópolis, 2007. Disponível em: <https://repositorio.ufsc.br/handle/123456789/189516>. Acesso em: 24 ago. 2021.

GEERTZ, Clifford. **A interpretação das culturas**. Rio de Janeiro: LTC, 2008.

GIL, Antonio Carlos. **Como Elaborar Projetos de Pesquisa**. São Paulo: Editora Atlas, 2002.

Milhares de ciclistas “invadem” e “param” rodovia de SP rumo ao litoral.
<<https://g1.globo.com/sp/santos-regiao/noticia/2018/12/02/milhares-de-ciclistas-invadem-e-param-rodovia-de-sp-rumo-ao-litoral.ghtml>> Acesso em 23 de Ago. 2021

PASSOS, Mariana Rezende dos; PIRES, Teresinha Maria de Carvalho Cruz. Narrativas políticas em disputa no Twitter: a (des)construção da imagem pública de Lula no contexto da crise política brasileira de 2016. *Intercom, Rev. Bras. Ciênc. Comun.* v. 24, n. 3, São Paulo, set.-dez. 2019, p. 179-200. Disponível em: <https://www.scielo.br/scielo.php?pid=S1809-58442019000300179&script=sci_arttext&tlng=pt>. Acesso em: 24 ago. 2021.

“Pedal Anchieta” reúne milhares de ciclistas que viajaram entre São Paulo e Santos.
<<https://globoplay.globo.com/v/7204013/>> Acesso em 23 de Ago. de 2021

PEREIRA, Heloisa Prates; PRATES, Vinicius. O sujeito de bicicleta: considerações sobre o discurso cicloativista na São Paulo dos carros. **Galáxia (São Paulo)**, n. 34, p. 112-124, abr. 2017. FapUNIFESP (SciELO). <http://dx.doi.org/10.1590/1982-2554201728705>. Disponível em: <https://revistas.pucsp.br/index.php/galaxia/article/view/28705>. Acesso em: 24 ago. 2021.

POPAN, Cosmin. **Utopias of Slow Cycling**: Imagining a Bicycle System. 2018. 335 f. Tese (Doutorado) – Faculty of Arts and Social Science, Lancaster University, Lancaster, 2018. Disponível em: <<http://eprints.lancs.ac.uk/90097/1/2018popanphd.pdf>>. Acesso em: 12 nov. 2018.

PREFEITURA DE SÃO PAULO (Município). Lei nº 15.094, de 4 de janeiro de 2010. São Paulo, SP, Disponível em: <http://legislacao.prefeitura.sp.gov.br/leis/lei-15094-de-4-de-janeiro-de-2010>. Acesso em: 24 ago. 2021.

RECUERO, Raquel; ZAGO, Gabriela. Em busca das "redes que importam": redes sociais e capital social no twitter. **Líbero**, São Paulo, v. 24, n. 12, p. 81-94, dez. 2009. Disponível em: <http://seer.casperlibero.edu.br/index.php/libero/article/view/498>. Acesso em: 24 ago. 2021.

SCHETINO, André Maia. **Pedalando na Modernidade**: a bicicleta e o ciclismo na transição do século XIX para o XX. Rio de Janeiro: Apicuri, 2008.

TRANSPORTE ATIVO, **Parceria Nacional pela Mobilidade por Bicicleta**. Pesquisa Perfil do Ciclista. Rio de Janeiro, Brasil: Transporte Ativo, 2018. Disponível em: <<http://ta.org.br/perfil/ciclista18.pdf>>. Acesso em: 12 out. 2018.

VARGAS, Milton. A Baixada Santista. Suas bases físicas. **Revista Usp**, [S.L.], v. 1, n. 41, p. 18-27, 30 maio 1999. Disponível em: <https://www.revistas.usp.br/revusp/article/view/28434>. Acesso em 23 ago. 2021.

XAVIER, Giselle Noceti Ammon. O cicloativismo no Brasil e a produção da lei de política nacional de mobilidade urbana. **Em Tese**, Florianópolis, v. 3, n. 2, p. 122-145, jan. 2007. Disponível em: <https://periodicos.ufsc.br/index.php/emtese/article/view/13478>. Acesso em: 24 ago. 2021.