

**UNIVERSIDADE DE SÃO PAULO**

**Escola de Comunicação e Artes**

**Departamento de Relações Públicas, Propaganda e Turismo**

**Curso de Pós-graduação Lato Sensu de Pesquisa de Mercado Aplicada em Comunicações**

**PRISCILLA ALVES TEIXEIRA BRANCO**

**A PERCEPÇÃO DOS JOVENS PAULISTANOS SOBRE AS NOVAS POLÍTICAS  
DE MOBILIDADE URBANA**

**São Paulo, 2015**

**UNIVERSIDADE DE SÃO PAULO**

**Escola de Comunicação e Artes**

**Departamento de Relações Públicas, Propaganda e Turismo**

**Curso de Pós-graduação Lato Sensu de Pesquisa de Mercado Aplicada em Comunicações**

**PRISCILLA ALVES TEIXEIRA BRANCO**

**A PERCEPÇÃO DOS JOVENS PAULISTANOS SOBRE AS NOVAS POLÍTICAS  
DE MOBILIDADE URBANA**

Trabalho de Conclusão de Curso apresentado ao Departamento de Relações Públicas, Propaganda e Turismo da Escola de Comunicações e Artes da Universidade de São Paulo, em cumprimento parcial às exigências do Curso de Pós-Graduação Lato Sensu, para obtenção do título de especialista em “Pesquisa de Mercado Aplicada em Comunicações”, sob orientação do prof. Dr. Paulo Roberto Monteiro de Araújo.

**São Paulo, 2015**

## FOLHA DE APROVAÇÃO

Nome: BRANCO, PRISCILLA ALVES TEIXEIRA

Título: A questão das novas políticas de mobilidade urbana entre os jovens paulistanos

Trabalho de Conclusão de Curso apresentado ao Departamento de Relações Públicas,  
Propaganda e Turismo da Escola de Comunicações e Artes da Universidade de São Paulo,  
em cumprimento parcial às exigências do Curso de Pós-Graduação Lato Sensu.

Aprovado em:

Banca Examinadora

Nome: \_\_\_\_\_

Instituição: \_\_\_\_\_ Assinatura: \_\_\_\_\_

Nome: \_\_\_\_\_

Instituição: \_\_\_\_\_ Assinatura: \_\_\_\_\_

Nome: \_\_\_\_\_

Instituição: \_\_\_\_\_ Assinatura: \_\_\_\_\_

## **Agradecimentos**

São muitas pessoas envolvidas em um curto espaço de tempo. Todos aqueles que conviveram comigo e que tiveram paciência de ouvir as minhas ideias e elucubrações, contribuíram direta ou indiretamente para a conclusão deste trabalho. A todos, o meu muito obrigada!

À Ipsos Brasil gostaria de agradecer não apenas o incentivo financeiro, mas a aposta sincera na minha pessoa e em minhas qualidades – ainda em desenvolvimento - como pesquisadora.

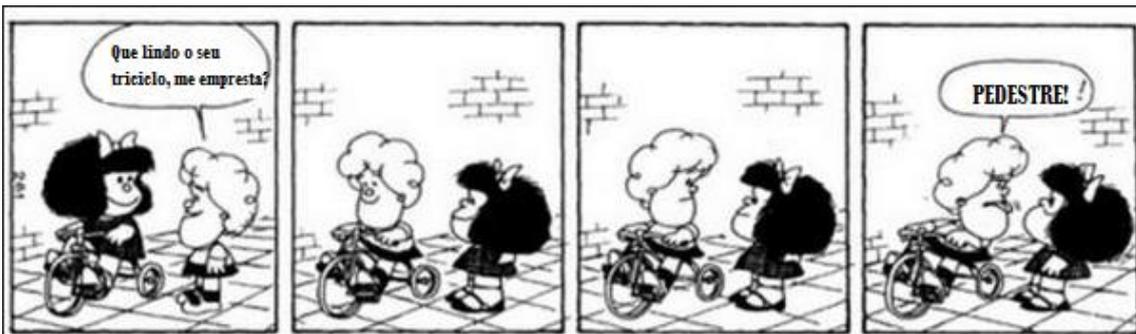
Aos meus chefes, Dorival Mata-Machado e Graziela Castello, que desde o início incentivaram e me motivaram nesta jornada. Sem o reconhecimento deles a conclusão desta etapa na minha vida não seria possível.

Agradeço também ao meu orientador, Paulo Roberto, pelas dicas e conversas que me ajudaram a desenvolver este projeto.

À minha família e meus amigos, que são nada mais, nada menos, do que o alicerce da minha vida.

Ao Bruno, meu companheiro, que se submeteu a passar sábados e domingos inteiros ao meu lado, sem sair de casa, para que eu conseguisse terminar o trabalho com tranquilidade.

A todos o meu muito obrigada!



Quino

Quino, Mafalda. Tradução livre. Retirado de: <https://twitter.com/peatonito/status/522906257473040384>

## **Resumo**

Afirmar que São Paulo vive um estado caótico em relação à mobilidade urbana é lugar comum. Muitos planos e medidas foram realizados a fim de melhorar o fluxo de pessoas e dos meios de transporte. Quando uma nova política pública é implementada a opinião pública parece dividir-se quanto à sua eficácia. No caso mais recente, quando as ciclovias segregadas foram construídas, o debate público voltou a aparecer de forma claramente polarizada. Há aqueles que enxergam a ação como uma boa política de mobilidade, e outros que não veem nas ciclovias uma alternativa viável à solução do trânsito na cidade. A pesquisa procurou ouvir a opinião de alguns cidadãos para entender como os argumentos prós e contra são conceitualmente construídos dentro desse contexto.

**Palavras-chave:** políticas públicas, mobilidade urbana, trânsito, opinião pública, bicicleta, ciclovias, comportamento.

## **Abstract**

To state that São Paulo is in a chaotic situation in terms of urban mobility is commonplace. Many plans and measures were undertaken in order to improve the flow of people and transports. Whenever a new public policy is implemented public opinion appears to be divided about its effectiveness. In the latest case, when the segregated bike lanes were built, the public debate reappeared in a clearly polarized manner. There are those who see the plan as a good mobility policy, and others who do not see the bike lanes as a viable alternative to the city. This research intended to collect the opinions of some citizens with the aim of understanding how the pros and counter arguments were conceptually built in this actual context.

**Key words:** public policies, urban mobility, traffic jam, public opinion, bicycle, bike lanes, behavior.

## **LISTA DE FIGURAS**

- Figura 1 – Capa da Revista Época que critica a implementação dos corredores de ônibus ..... 25
- Figura 2 – Foto postada por usuário do Facebook sobre as ciclovias de São Paulo ..... 29

## SUMÁRIO

1. Introdução .....	9
1.1 Metodologia .....	12
2. Os perfis entrevistados.....	14
2.1 Ciclistas .....	14
2.1.1 Visão sobre a cidade de São Paulo e experiências cotidianas .....	15
2.2 Usuários de transporte público.....	17
2.2.1 Visão sobre a cidade de São Paulo e experiências cotidianas .....	18
2.3 Motoristas .....	19
2.3.1 Visão sobre a cidade de São Paulo e experiências cotidianas .....	20
3. Considerações sobre a cultura do brasileiro no trânsito .....	21
4. Percepção sobre Políticas Públicas de Mobilidade, Meios de Transporte e Políticas ao Redor do Mundo.....	26
4.2 Carro.....	30
4.3 Metrô e Monotrilho .....	32
4.4 Corredores de Ônibus .....	32
4.5 Pedágio Urbano.....	33
4.6 Estacionamentos Gratuitos .....	34
4.7 Estímulo financeiro para ciclistas.....	35
4.8 Integração Multimodal.....	35
5. Considerações Finais .....	36
6. Anexo I - Verbatins .....	39
6.2 Anexo 2 - Roteiro.....	40
7. Referências Bibliográficas .....	44

## 1. Introdução

Nos últimos anos<sup>1</sup> a cidade de São Paulo tem realizado obras voltadas para o transporte público e a favor do transporte individual não motorizado. É o caso dos corredores exclusivos de ônibus, ciclovias, passe livre<sup>2</sup> estudantil, fechamento da Avenida Paulista para carros, entre outras ações experimentais ou de políticas públicas.

A implementação dessas iniciativas e de outras parece ter dividido a opinião pública e criado uma polarização entre a sociedade. Alguns acreditam que os corredores de ônibus são ineficientes e não melhoraram a fluidez do trânsito; outra parcela acredita que as ciclovias são subutilizadas e prejudicam ainda mais a fluidez dos carros e dos ônibus ao restringir o espaço de ambos para circulação. Há também aqueles que apoiam iniciativas como estas, pois enxergam no incentivo do uso de outros modais um fator positivo e que tem potencial para melhorar no futuro a mobilidade na cidade.

A constatação de que há uma polarização presente foi feita por meio de observação *in loco* (nas ruas) durante os trajetos percorridos pela pesquisadora, pela coleta de matérias jornalísticas e também pela visitação de algumas páginas de redes sociais. Algumas dessas páginas, também chamadas de comunidades, ajudam a alimentar essas opiniões polarizadas em relação ao tema abordado nesta monografia.

Além de criticarem ou apoiarem a implementação de uma ou outra ação, tais páginas direcionam as críticas não só às políticas em si, mas a algum partido ou político específico, fato que proporciona vieses na discussão, ao mesmo tempo em que torna distante as discussões acerca da eficácia das políticas públicas em si.

A participação em redes sociais tem seus prós e contras; elas facilitam a divulgação de ideias, críticas e posicionamentos perante às condições de vida na cidade. Com a facilidade de circulação de informações, é mais fácil perceber as críticas e as tensões

---

<sup>1</sup>Para este trabalho estamos considerando o período entre a gestão do ex-prefeito Gilberto Kassab (DEM/PSD – 2006/2012) e a atual gestão do prefeito Fernando Haddad (PT – 2013/2016). Algumas tentativas de implementar corredores de ônibus e outras políticas, porém, existem desde a década de 80.

<sup>2</sup> O passe livre estudantil, que garante tarifa zero para estudantes do ensino fundamental e médio, entrou em vigor no dia 02 de fevereiro de 2015. Fonte: ZOCOLLI, Mariana, **Passe livre para estudantes entra em vigor hoje em SP**, 2015. Disponível em: <http://www.pt.org.br/passe-livre-para-estudantes-entra-em-vigor-hoje-em-sp/> Acessado em: 14 de novembro de 2015.

instaladas na sociedade. Muitas vezes, porém, acontece como descrito acima: o debate morre para dar lugar a discussões secundárias e agressões gratuitas.

É importante notar que a polarização atual ultrapassa o campo das ideias e dos duelos travados nas redes sociais. As ruas da cidade se tornaram objeto de disputa. O espaço público, que deveria ser democrático por excelência, é ocupado muitas vezes por pessoas que agem como se possuíssem mais direitos do que as outras.

Devemos lembrar, entretanto, que a “batalha” pelo espaço da rua sempre existiu; vide o número de mortos e acidentados que o trânsito da cidade provoca<sup>3</sup>. O número de acidentados só cresce ano a ano. O Brasil tem um dos trânsitos mais violentos do mundo e esse fato não é devido ao número de veículos em circulação. Está relacionado, sim, com o comportamento agressivo de todos os tipos de usuários que compõem o sistema de trânsito nacional.

Outro elemento que podemos utilizar para descrever a “batalha” pelo espaço, é aquele que diz respeito às privatizações dos espaços públicos por alguns cidadãos. O brasileiro, de maneira geral, anda onde quer, estaciona onde quer, para onde quer e anda na velocidade que quer.

Além desse traço característico do brasileiro, existe um outro fator que deve ser lembrado antes de enveredarmos pelas discussões acerca das políticas públicas de mobilidade. São Paulo foi uma cidade na qual, até pouco tempo, toda política de mobilidade era voltada quase que exclusivamente para carros.

São Paulo é a cidade das vias expressas, das pontes e viadutos e das avenidas exclusivas para carros. O plano de desenvolvimento da cidade estava em conformidade com o plano de desenvolvimento nacional, o qual afirmava que “desenvolver era abrir estradas”, nas palavras do ex-presidente Washington Luís. Foi por isso que, em São Paulo, foram sepultados quatro mil quilômetros de rios e riachos<sup>4</sup> para dar lugar às avenidas e rodovias.

Ocasionalmente, a implementação de alguma política pública reacende um debate na sociedade, pois mexe com a percepção de direitos e deveres dos cidadãos. É o caso das

---

<sup>3</sup> Segundo dados do Instituto Avante Brasil, o Brasil é o quarto país no mundo com o maior número de mortes no trânsito. Fonte: Portal JusBrasil, disponível em:

<http://professorlfg.jusbrasil.com.br/artigos/113704460/mortes-no-transito-brasil-e-o-4-do-mundo>

<sup>4</sup> CAVALCANTE, Aline: São Paulo escondeu seus rios para que os carros pudessem passar. Vá de Bike: 21 de Junho de 2015. Disponível em: <http://vadebike.org/2012/11/rios-canalizados-avenidas-sao-paulo-chuvas/>

ciclovias, do fechamento da Avenida Paulista para carros aos domingos, dos corredores de ônibus, entre outras medidas. Alguns cidadãos se sentem injustiçados ou, até mesmo, traídos por tais medidas governamentais.

A polarização de ideias atual, ao que tudo indica, não está permitindo uma convivência pacífica entre aqueles cidadãos que se colocam a favor de alguma política e aqueles que se posicionam contra.

Diante da existência deste quadro e aproveitando o “calor” da discussão”, o objetivo deste trabalho foi ouvir as opiniões de alguns paulistanos em relação a determinadas políticas de mobilidade urbana atualmente em vigor em São Paulo.

Além das opiniões em relação às políticas públicas, o que se buscou foi revelar as práticas cotidianas desses mesmos cidadãos no trânsito de São Paulo. O que se pretende com essa abordagem é entender quais fatores são responsáveis por acionar comportamentos e posturas tão diferentes em relação ao mesmo tema.

Assim sendo, o que se buscou neste trabalho foi a compreensão de motivações, decisões, visões de vida, opções e escolhas por tipos variados de locomoção urbana. Partimos da suposição de que as opiniões são influenciadas pelas condições que cada indivíduo vivencia no espaço público. Por isso, existe a tentativa de entender os conflitos sociais através do resgate das situações vividas no cotidiano, e que estão inseridas dentro do espaço público denominado rua.

A fim de alcançarmos os objetivos supracitados, optamos por coletar as opiniões de homens e mulheres entre 18 e 25 anos e que residissem em São Paulo há no mínimo dois anos. Com o intuito de coletarmos um leque suficiente de olhares a respeito do tema estudado neste trabalho, o público alvo foi dividido em três subgrupos: 1) ciclistas 2) usuários de transporte público e 3) motoristas.

O embasamento teórico foi realizado essencialmente a partir de dois trabalhos: o livro “Fé em Deus e Pé na Tábua: ou porque o trânsito enlouquece no Brasil” do antropólogo brasileiro Roberto da Matta, e o artigo “A ideologia social do automóvel” do filósofo austríaco André Gorz.

Estas obras foram escolhidas pela pertinência dos autores em trabalharem com o tema sob uma perspectiva histórica de ocupação do espaço público que é própria das sociedades

pós-industriais. De forma bastante resumida, podemos dizer que Roberto Da Matta enfatiza que o caos do trânsito decorre do comportamento único dos brasileiros no espaço público. O brasileiro age como se tivesse mais direito do que os *outros*, e recorre ao “jeitinho” para burlar as leis e políticas existentes.

Já André Gorz nos ajuda a entender o papel que o carro teve para a construção do imaginário popular das sociedades pós-industriais, pautadas na ideologia burguesa do sucesso individual em detrimento do bem-estar coletivo. Esta obra em particular nos ajudou a contextualizar a cultura do carro na cidade de São Paulo.

## **1.1 Metodologia**

A metodologia escolhida para este trabalho foi a qualitativa, cuja abordagem permite um entendimento holístico sobre crenças, comportamentos e atitudes da população que se quer estudar.

Como a intenção do trabalho era a de resgatar situações vividas no cotidiano e como os atores encaram tais situações, procuramos dar ênfase às histórias de vida e aos valores culturais dos indivíduos. Nesse sentido, os entrevistados não foram selecionados ou tampouco divididos por classe social ou qualquer outra variável demográfica. O que se procurou foi aprofundar contextos familiares, círculos de convívio e rotinas particulares de locomoção pela cidade.

A coleta de informações foi realizada via entrevistas em profundidade, que aconteceram pessoalmente em locais públicos como cafeterias e lanchonetes, ou através da ferramenta Skype, dispositivo web de videoconferência. Ao todo, foram realizadas 7 entrevistas: três com ciclistas, duas com motoristas de carro e duas com usuários de transporte público.

Os entrevistados tinham entre 18 e 25 anos. O recorte de faixa etária foi determinado por duas razões essenciais: primeiro, pela oportunidade de trabalhar com uma geração que é a primeira a estar experimentando, em tempo real, o surgimento de um outro conceito de mobilidade urbana na cidade. Existem atualmente diversos movimentos de contestação ao *status quo*, que questionam sobretudo as formas de locomoção na cidade, e esses jovens

encabeçam muitas dessas iniciativas. Em segundo lugar, existe uma facilidade de acesso a este alvo via dispositivos e plataformas *online*, o que facilitaria a etapa de recrutamento, que teve de ser realizada em um período curto de tempo

No que diz respeito ao recrutamento dos participantes, tentou-se sair do ciclo social da pesquisadora para que evitar ao máximo a existência de um viés na amostra. Sendo assim não foram entrevistados amigos ou conhecidos diretos (1º grau de relação), mas apenas pessoas de 2º grau de distância ou mais. No caso do perfil 1, ciclistas, o recrutamento aconteceu diretamente em uma comunidade da rede social Facebook, em uma página denominada Bicicletada.

A página possui usuários de diversos tipos, inclusive pessoas que não são ciclistas, mas que simpatizam com o tema. A comunidade também serve como fonte de informações sobre atividades, fatos e notícias sobre o uso da bicicleta em São Paulo.

A busca por um perfil de ciclista mais ativo foi proposital, pois foi uma maneira de obter informações mais precisas e atualizadas a respeito de ações públicas e privadas voltadas para o estímulo à utilização da bicicleta na cidade.

Em relação aos pedestres usuários de transporte público, a busca por respondentes foi pensada de maneira que fosse possível selecionar pessoas que morassem em lugares completamente diferentes da cidade. O recrutamento aconteceu com ajuda de conhecidos da pesquisadora, que alertaram uma nova rede de outros conhecidos. A mesma técnica foi empregada com a seleção dos motoristas. Neste caso também foi importante recrutar pessoas que se deslocassem por regiões diferentes da cidade.

Todos esses cuidados, porém, não foram suficientes para garantir um quadro de respondentes altamente diversificado e que de fato representasse a pluralidade de habitantes da cidade de São Paulo, como um recrutamento profissional teria capacidade de fazer. Todavia, para que o quadro de entrevistados fosse o mais balanceado possível, procuramos selecionar ao máximo pessoas com características bastante diferentes entre si.

## **2. Os perfis entrevistados**

Todos os entrevistados tinham entre 18 e 25 anos e a seleção dos indivíduos foi baseada no tipo de transporte principal que utilizavam para se locomover durante os dias de semana. Os meios de transporte poderiam ser carro, transporte público ou bicicleta.

A grande maioria dos entrevistados já haviam concluído o ensino superior. Uma pequena parte ainda não tinha iniciado os estudos de terceiro grau e outra parcela estava em vias de se graduar na Universidade. Conforme mencionado, não foi coletada de forma sistemática nenhuma informação a respeito de classe social ou renda.

A seguir serão apresentados os perfis de cada grupo entrevistado, bem como suas experiências com os transportes que utilizam e suas respectivas impressões sobre a cidade de São Paulo.

Posteriormente, serão descritos os resultados das entrevistas juntamente com a análise teórica do tema abordado.

### **2.1 Ciclistas**

O perfil dos ciclistas entrevistados era bastante homogêneo no sentido de que seus discursos eram bastante politizados. Essa característica ficou evidente porque, no decorrer das entrevistas, além de relatarem suas experiências cotidianas com a bicicleta, este perfil incorporava muitas vezes à fala argumentos em relação ao processo histórico da urbanização em São Paulo.

Todos os ciclistas entrevistados se encaixavam no perfil de cicloativistas. Um cicloativista geralmente participa ativamente do debate público para tornar a bicicleta um meio de transporte reconhecido perante toda a sociedade. Portanto, eles organizam atos, passeatas e todo o tipo de material como vídeos e campanhas com o interesse de disseminar entre a população o conceito de mobilidade em que acreditam.

Nem todo ciclista, contudo, é necessariamente um cicloativista. É importante salientar apenas que se trata de um perfil específico e que não podemos aplicá-lo deliberadamente para qualquer pessoa que opte por fazer da bicicleta seu meio de transporte em São Paulo.

No caso desta monografia, conforme mencionado, os indivíduos entrevistados possuíam um perfil crítico. Durante as entrevistas era comum a referência a processos que geraram tipos de mazelas sociais da cidade, como a má distribuição geográfica do emprego, a especulação imobiliária, a falta de qualidade das estruturas de saúde e educação, entre outros.

No que tange ao tema da mobilidade urbana, existe entre os cicloativistas a certeza de que São Paulo não é uma cidade que aprendeu a compartilhar os espaços, principalmente os públicos.

Além das idades, os tipos de ocupação profissional também eram semelhantes. Todos eles possuíam trabalhos de características mais autônomas, como jornalistas, fotógrafos e editores de cinema. Outra característica forte era a origem periférica dos entrevistados. A maioria é proveniente de bairros mais afastados do Centro da cidade.

### **2.1.1 Visão sobre a cidade de São Paulo e experiências cotidianas**

A cidade de São Paulo, para este grupo, é lembrada, sobretudo, como a terra da diversidade cultural. Existe uma imagem fortemente consolidada da cidade como a grande prestadora de serviços, polo da mais variada da gastronomia e das infinitas opções de lazer.

Por outro lado, a cidade é lembrada como território onde se faz presente um desenvolvimento opressor e segregador. Essa consciência emerge pelo contato com o movimento ativista, mas também pelo próprio tipo de experiência de vida dos entrevistados. A vivência em lugares distantes permite claramente diferenciar os tipos de políticas sociais que são implementadas no Centro daquelas que são realizadas em outras áreas mais distantes da cidade.

A bicicleta foi encarada por todos primeiramente como uma atividade de lazer. As ciclofaixas da gestão Kassab, que só funcionam aos domingos, foram as principais incentivadoras do uso cotidiano das bicicletas. Aos poucos, conforme se familiarizavam com esse meio de transporte, a frequência de utilização começa a incluir também dos dias de semana.

No início, na fase de adaptação, era mais comum utilizarem a bicicleta junto com o transporte público, fazendo baldeações e integrações. Atualmente os entrevistados se locomovem quase que exclusivamente de bicicleta.

Quando perguntados sobre como é andar de bicicleta em São Paulo, todos eles concordam que o cenário exige muita coragem e perspicácia. “*É uma luta diária pela vida*” diz um deles, quando perguntado sobre como é andar de bicicleta fora da delimitação das ciclovias.

Existem dois elementos principais que podem trazer perigo, ou dificultar a vida do ciclista nas ruas da cidade. Um dos fatores está ligado à existência ou não de ciclovias. Outro fator está relacionado ao comportamento de todos os outros cidadãos no trânsito, mas em especial aos motoristas de carro, de moto e de ônibus.

Os ciclistas foram unânimes em afirmar que a principal ameaça às suas vidas vem dos motoristas de carro. Para que um ciclista se acidente, não é preciso que um carro encoste na bicicleta. Basta uma buzina mais forte para o ciclista se assustar, se desequilibrar e acabar caindo no chão.

Há uma particularidade em relação aos carros. Os SUVs<sup>5</sup> são tidos como os mais perigosos. Os proprietários desses veículos são lembrados como aqueles que mais disputam o espaço público de uma forma violenta.

Existem duas atitudes vindas dos mais diversos tipos de motoristas, seja de carro, moto ou ônibus, que são as principais causadoras de acidentes entre os ciclistas: a “fechada” e a “fina”. A falta de respeito com a distância obrigatória entre carro e bicicleta acarreta em uma ou outra dessas atitudes perigosas.

As dificuldades de se andar de bicicleta estão por todos os lados. Como muitas estações de metrô ainda não aceitam a entrada deste meio de transporte, a maioria dos ciclistas são

---

<sup>5</sup>Sigla que em inglês para Sport Utility Vehicle

obrigados a percorrer trajetos perigosos, já que não podem fazê-lo via transporte público. Outro fator que dificulta é a falta de bicicletários em terminais de trem, metrô e ônibus, o que também os obriga a percorrer trajetos perigosos que poderiam ser evitados.

## **2.2 Usuários de transporte público**

No caso deste grupo, foram entrevistados indivíduos de perfis muito distintos. Um dos entrevistados tem 24 anos e é morador do bairro de Higienópolis, cursou engenharia na Universidade Mackenzie e trabalha em uma seguradora de origem norte americana localizada no bairro da Vila Olímpia. Ele é filho único e a mãe é funcionária aposentada da Prefeitura de São Paulo.

A outra entrevistada possui 19 anos e mora no bairro do Grajaú com a mãe e os irmãos mais novos, de 18 e 6 anos respectivamente. Ela trabalha na região central da Estação da Luz como menor aprendiz e a mãe é camareira em um hotel na região do Ibirapuera.

Assim como as condições socioeconômicas, as dinâmicas sociais vivenciadas dentro da cidade pelos dois entrevistados não são nada semelhantes. Foi um fator positivo ter a oportunidade de colher histórias e trajetórias de vida que mostram como a vida na capital pode ser diversa.

O tipo de experiência cotidiana de cada cidadão com o transporte e espaço público, influencia no julgamento sobre a eficácia e pertinência das políticas públicas, assim como a opinião sobre o papel do governo e dos governantes.

No que se refere ao cidadão que mora em uma região central, no caso deste trabalho, Higienópolis, existe uma demanda por eficácia de serviços públicos, tanto no nível de prestação de contas do governo, quanto de inteligência na implementação de serviços.

Em outras palavras, esse tipo de demanda pública pede uma melhora nos serviços já existentes e um controle mais firme do governo para evitar casos de corrupção ou de dinheiro gasto em obras desnecessárias.

Em regiões periféricas, as demandas sociais são por políticas básicas ou essenciais que ainda não foram estabelecidas ou cumpridas em sua totalidade. Este fato prejudica a avaliação do cidadão sobre uma ou outra política que existe em outro lugar da cidade.

Um exemplo básico é o das ciclovias, que praticamente não existem na periferia – embora a utilização de bicicletas em regiões periféricas seja muito alta -, e por isso passam longe de serem consideradas “políticas públicas” pelos moradores dessas regiões.

Se a avaliação das políticas públicas é prejudicada pela desigualdade que existe na implementação territorial das mesmas, o olhar para a atuação dos políticos não deixa de ser menos crítico.

Existe a clara percepção de que os políticos não estão próximos do dia a dia dos indivíduos. A distância física, na opinião dos entrevistados, implica na falta de conhecimento dos homens públicos sobre a intensidade dos problemas vividos pela população. Essa constatação gera uma falta de credibilidade sobre qualquer política pública que se queira implementar na periferia.

### **2.2.1 Visão sobre a cidade de São Paulo e experiências cotidianas**

Entrevistar pessoas que vivem em locais tão opostos da cidade trouxe à luz particularidades de pensamento e de realidades distintas. Para quem anda de bicicleta os perigos são basicamente os mesmos onde quer que se esteja; no caso de quem anda de transporte público, as inconveniências variam muito de região a região.

No bairro do Grajaú, existe dificuldade de se locomover antes mesmo de pegar o ônibus. Muitas ruas nessa região são tão estreitas que os pedestres são obrigados a andar na rua, dividindo espaço com ônibus e carros.

Mesmo com as obras recentes que inauguraram os corredores de ônibus na principal avenida do bairro, a Belmira Marin, o trânsito não melhorou, e as pessoas são obrigadas a encarar muito minutos de congestionamento para chegarem aos locais de destino. A superlotação dos ônibus e trens foi outro aspecto levantado.

Em Higienópolis, chegar aos transportes públicos não é um problema. As calçadas não são lembradas como um problema que dificulte a circulação de pedestres. Como há mais oferta de linhas de ônibus, os mesmos são menos lotados que aqueles que circulam pelas regiões periféricas.

Esses exemplos nos mostram como pode ser diferente uma simples caminhada até o ponto de ônibus. Nesse sentido, fica evidente que as dinâmicas sociais dentro dos bairros de cada um possuem características próprias e isso implica numa diferença na forma de enxergar a cidade.

A construção da imagem mental que cada um faz de São Paulo e em relação à necessidades da cidade, portanto, não poderia ser a mesma.

Para um, São Paulo é sinônimo de violência. Morar em um bairro nobre significa ser vítima de arrastões em restaurantes badalados. Para quem mora no Grajaú, a pobreza evidente aos olhos é a primeira imagem a ser lembrada. Em segundo lugar, porém não menos importante, a falta de estruturas de lazer é tão significativa quanto a pobreza ao redor.

Para quem mora afastado do Centro a “Cidade de São Paulo” é distante, até mesmo como conceito. A “Cidade de São Paulo” fica lá e eu aqui. Como se o bairro não fizesse parte, mas fosse um pedaço destacado do todo.

### **2.3 Motoristas**

O perfil dos motoristas entrevistados era de certa forma homogêneo. Todos eles já se formaram na Universidade e atualmente trabalham no setor privado. Os ramos de atuação e as formações acadêmicas são diferentes.

Os motoristas reclamam do carro constantemente por motivos de custo e tempo despendido no trânsito, mas eles reconhecem as facilidades que este tipo de transporte oferece, como conforto e privacidade. O discurso, às vezes, parece um pouco paradoxal, já que o carro é visto como objeto que limita o tempo, mas que concomitantemente o otimiza.

Uma das questões urbanas que mais preocupa os motoristas é a violência da cidade, ou a sensação de estar exposto a violência constantemente. A violência, ou a iminência de

um ato violento, é um fator importante para entender a opção por não utilizar transporte público. Andar pelas ruas da cidade é visto como algo perigoso, que submete as pessoas a uma condição de vulnerabilidade.

O fato do transporte público não proporcionar a ligação direta entre origem e destino é outro fator de peso que, somado à questão da violência, intensifica a visão do carro como meio de transporte ideal.

As novas ações governamentais de mobilidade, como construção de ciclovias, mais corredores de ônibus, redução da velocidade dos carros, entre outras, parece mais desagradar os motoristas do que agradar. Nesse sentido, eles se sentem desprivilegiados e desfavorecidos.

O teor dos depoimentos revela que, ainda que algumas das políticas de mobilidade descritas acima facilitem a circulação de outros modais, a solução definitiva para o trânsito do carro ainda não foi encontrada; e isso faz com que o motorista se sinta posto em segundo plano pelas políticas públicas, ou ainda pior, faz os motoristas se sentirem injustiçados perante os demais.

### **2.3.1 Visão sobre a cidade de São Paulo e experiências cotidianas**

A imagem de São Paulo para este grupo é diferente da imagem construída pelos demais perfis; São Paulo surge como a cidade dos negócios, como a terra das oportunidades, do trabalho intenso e da vida conturbada.

Foi a primeira vez, durante as entrevistas, que essa perspectiva mais *business* sobressaiu às demais características de São Paulo, como polo da diversidade cultural e de lazer.

O paulistano é lembrado, entre todos os perfis, como um elemento negativo da cidade. Para os ciclistas, ele é a semente conservadora da cidade. Para os motoristas, a crítica ganha outro viés; o paulistano incorpora a figura do “malandro”, daquele que desobedece às leis para usufruir de vantagens pessoais.

Em relação às experiências cotidianas, são muitos os percalços vividos por quem optou pelo carro como meio de transporte. O trânsito faz parte de um enfrentamento diário, uma batalha que é vivida e vencida todos os dias. O motorista está na infantaria da batalha pela conquista do espaço.

A disputa pelo pedaço da via é muito evidente, mas não é racionalizada. Não existe o pensamento de que todos os motoristas estão indo para algum lugar; o que há é uma percepção de que todos os outros motoristas são entraves, obstáculos para *a minha* locomoção e querem *me passar a perna* a todo momento.

Estar no mesmo espaço que outros, portanto, sempre é conflituoso. Não há uma ou outra ação pior que a outra, pois toda atitude vinda de qualquer outra pessoa, seja um motorista ou não, é vista como sendo uma atitude provocativa.

Quando perguntados sobre os acidentes no trânsito, o raciocínio é o mesmo, ou seja, os maiores causadores de acidentes *são os outros*, e não eles próprios. Nesse sentido, a redução da velocidade não é vista como uma medida eficaz para a diminuição de acidentes, já que, quem deveria ser afetado por elas, como os motociclistas, não o são.

A decisão por ter um carro, apesar de todos os fatores descritos acima, parece ter sido muito bem tomada. Nenhum dos entrevistados sugeriu querer largar o carro no presente ou no futuro devido às condições existentes.

### **3. Considerações sobre a cultura do brasileiro no trânsito**

Para entender o posicionamento da população estudada em relação às políticas públicas apresentadas neste trabalho, é preciso ir além das opiniões propriamente ditas. Isso ocorre porque estamos nos referindo a um universo que, embora esteja vivenciando em tempo real mudanças conceituais e estruturais em relação à ocupação do espaço público, pertence a uma cidade cujo processo de urbanização esteve pautado – e ainda está - no estímulo ao uso do transporte individual motorizado.

O estímulo à posse do automóvel é responsável, há décadas, por fortificar uma visão de mundo pautada na imagem do carro como objeto que traz sucesso pessoal e diferenciação

social. O efeito central dessa lógica é a consolidação na sociedade de um posicionamento reacionário em relação a políticas (no caso do governo) ou atitudes (no caso dos cidadãos) que tentam alterar essa dinâmica de funcionamento da cidade baseada no automóvel particular.

Assim sendo, não é possível abordar o tema da mobilidade urbana entre a população estudada sem antes considerar dois elementos primordiais para esta discussão: a permanência, entre nós, da cultura do automóvel e o comportamento dos brasileiros no trânsito.

Para o filósofo André Gorz, a massificação do automóvel “materializou o triunfo absoluto da ideologia burguesa no que tange à prática cotidiana” (GORZ, 2004. p.74), no sentido de que, com o automóvel, o individualismo prevalece e é levado à sua acepção máxima, na qual torna todos os outros “co-cidadãos”, como diria Roberto da Matta, em meros obstáculos para quem está dirigindo.

Nesse sentido, para DaMatta:

O automóvel é uma opção, diga-se logo, que está em harmonia com o estilo aristocrático de evitar o contato com a plebe ignara, o povo pobre, chulo e comum, desde os tempos das liteiras e dos palanquins.(DAMATTA, 2010, p.18)

O espaço da rua, segundo DaMatta, é um espaço igualitário por excelência, no sentido em que todos em que nela estão deveriam estar sujeitos as mesmas regras e leis. No Brasil, porém, cuja sociedade é marcada por abismos sociais, o espaço da rua se torna, na realidade, um espaço totalmente hierarquizado.

O automóvel, portanto, vem reforçar uma característica já existente na população, que é a necessidade de criar diferenciações entre os indivíduos. No caso do trânsito está relacionado à diferenciação entre aqueles que podem e aqueles que não podem usufruir do espaço público. Aqueles que não podem, ou podem menos, estão sujeitos a toda forma de ameaças e perigos impostos à suas próprias vidas.

A pergunta que se faz é: qual é a ligação entre a opinião das pessoas a respeito das políticas públicas e a forma de como elas ocupam o espaço público?

A resposta está no fato de que a opinião pública não é construída em um vácuo. Ela é expressão de uma determinada sociedade. Portanto, quando uma política pública que não favorece diretamente o carro - e apenas o carro - é implementada em uma sociedade em que a lógica do compartilhamento do espaço público nunca foi construída democraticamente, qualquer tentativa de fazê-lo é vista, pela população, como injusta, antidemocrática e ilegítima.

Isso reflete a incapacidade de nossa sociedade de se pensar como tal. A coletividade, o senso de igualdade, a ideia de que todos têm o mesmo direito em usufruir de um espaço, não existe. Essa premissa de que todos podem ocupar o mesmo espaço é válida apenas para aqueles que são iguais entre si. No caso do assunto abordado nesta pesquisa, os iguais seriam aqueles que possuem carros.

Como veremos adiante, embora agora existam algumas ações que visem garantir minimamente uma circulação segura para todos os públicos, ou seja, pedestres, ciclistas, motoristas e motociclistas, o respeito ao espaço *do outros* simplesmente não existe. Pedestres invadem vias, motos e carros invadem faixas de pedestre, ciclistas andam na contramão e motoristas de ônibus passam no sinal vermelho.

Esse comportamento revela uma falta de consciência em relação à gravidade dos próprios atos. Quando *eu* estou dirigindo, dou apenas uma *fechadinha* no outro carro; quando *eu* estou na bicicleta dou apenas uma *entradinha* na contra-mão. Em contrapartida, quando são os *outros* que realizam essas atitudes, nos sentimos injustiçados.

Ainda nas palavras de Roberto DaMatta:

[...] esse comportamento está baseado numa atitude exageradamente autorreferida, que produz uma formidável (porque arriscada e destrutiva) marginalização (ou esquecimento) das regras do comportamento no trânsito, promovendo um conjunto de atitudes extremamente agressivas [...] típicas, aliás, do desempenho do brasileiro nos espaços públicos. (DAMATTA, 2010, p.49)

A falta de respeito com o espaço alheio, segundo o autor, se trata de uma incapacidade brasileira de seguir à risca qualquer tipo de lei. O problema reside no fato de que as leis brasileiras foram elaboradas em sintonia com o desenvolvimento de outras civilizações que não a brasileira, como a francesa, americana ou inglesa.

Sem promover novas leis e desenhos institucionais em sintonia com a internacionalização dessas regras junto aos cidadãos que devem orientar e balizar, o avanço será muito lento (DAMATTA, 2010, p.12)

A prática individualista de ocupação do espaço público, dessa forma, se combina com um histórico de ocupação hierarquizada do mesmo espaço.

Quando se abre espaço para *um outro*, os cidadãos se sentem prejudicados em seu ir e vir, como se dissessem: *meu espaço na cidade já é limitado e eu ainda tenho que dividir ele com os outros?*

A visão positiva ou negativa em relação às mais diversas políticas públicas não tem relação apenas com orientação política ou ideológica de cada um, mas sim com o quão dispostas as pessoas estão em dividir o espaço da via com *outros tipos* de pessoas. Quando alguém diz que não é certo instalar ciclovias pela cidade, o discurso implícito quer dizer que as bicicletas não devem fazer parte do espaço público.

Novamente, nas palavras de Roberto DaMatta:

Trata-se de perceber como nossa mentalidade hierárquica, que induz a graduar pessoas, objetos e espaços verticalmente ordenados – entre superiores e inferiores –, manifesta-se também e principalmente no trânsito...(DAMATTA, 2010, p.60)

As tentativas de deslegitimar iniciativas que visam abrir espaço para outros modos partem de todos os lados, ou seja, estão presentes no discurso de diversos atores sociais.

A mídia, por exemplo, seja impressa ou eletrônica, tem papel fundamental na construção de uma opinião pública. A polarização recente que está envolvendo as bicicletas e ciclovias ocorreu em certo momento com os corredores e faixas exclusivas de ônibus.

**Figura 1 – Capa da Revista Época que critica a implementação dos corredores de ônibus**



Fonte: Revista Época, Dezembro, 2013.<sup>6</sup>

Carlos Mateus, sociólogo e filósofo brasileiro, fez uma consideração importante a respeito do comportamento da opinião pública na chamada Sociedade do Espetáculo<sup>7</sup>:

A opinião pública na sociedade de massas se torna menos articulada, menos reativa e mais lenta na formulação de seus julgamentos. Por algum tempo, seu 'ponto de vista' permanece sendo o ponto de vista do comunicador. Com o passar do tempo, o confronto entre as informações e a realidade produz um processo de decantação dos fatos e uma revisão dos julgamentos. (MATHEUS, 2011, p.163)

---

<sup>7</sup> Termo cunhado por Guy Debord.

Na capa da revista há uma provocação: *Haddad achava mesmo que o brasileiro ia deixar o carro em casa?*, que procura deslegitimar a implementação de corredores exclusivos de ônibus pela cidade. No rodapé da capa, há uma constatação: *essa ideia deu errado*.

O ponto levantado por Mateus é muito emblemático para representar a situação descrita acima. Em um primeiro momento, a mídia se posiciona contra determinada ação ou política pública e, quando faz isso, consolida a sua visão em grande parte da sociedade.

Na mesma época em que uma parte da mídia se posicionava contra os corredores de ônibus, grande parte das pessoas aproveitavam o momento para também criticarem essa política pública, da mesma forma que hoje ocorre com as bicicletas e ciclovias.

Com o passar do tempo, quando a política pública se mostra eficaz, ou seja, quando as pessoas começam a perceber os benefícios trazidos por ela, o discurso se torna mais ameno e balanceado.

Isso não significa que o posicionamento da opinião pública mude radicalmente do dia para a noite, mas que há a possibilidade, enfim, de mostrar um outro lado da moeda, até então oculto entre os discursos majoritariamente negativos.

Conforme veremos a seguir, os corredores de ônibus atualmente são considerados uma política pública bem-sucedida entre todos os perfis analisados pela pesquisa. O que indica que sua implementação não gera polarização de opinião como no caso das ciclovias.

Existe, todavia, uma nuance presente principalmente no discurso dos motoristas: a de que um corredor de ônibus só é válido quando muitos ônibus transitam por ele. Se existe um corredor com baixo fluxo de ônibus, na visão do motorista, esse corredor passa a ser considerado um desperdício de espaço.

#### **4. Percepção sobre Políticas Públicas de Mobilidade, Meios de Transporte e Políticas ao Redor do Mundo**

A pesquisa procurou coletar as opiniões dos entrevistados em relação a alguns transportes e políticas públicas presentes em São Paulo, como corredores de ônibus, carro, ciclovias, metrô e monotrilho.

O intuito da coleta é revelar a opinião dos participantes da pesquisa em relação cada modal apresentado. As perguntas realizadas procuraram revelar quais são os prós e contras de cada meio de transporte ou política pública, bem como o quanto que os participantes consideram todas elas úteis para melhorar a mobilidade urbana da cidade.

Além de coletar as opiniões dos entrevistados sobre as políticas públicas realizadas em São Paulo, foi investigada a percepção das mesmas pessoas a respeito de quatro políticas de mobilidade urbana implantadas em outras cidades do Brasil e do mundo: Buenos Aires, Londres, Curitiba, Brisbane e Paris.

A proposta deste experimento era a de avaliar a adesão, tanto conceitual quanto prática, à uma ou outra ação realizada fora do contexto de São Paulo e também do Brasil.

As políticas testadas foram as seguintes:

- Pedágio Urbano, que consiste em uma cobrança de taxa para circular de carro no Centro ou no centro expandido de uma cidade;
- Estacionamentos Gratuitos construídos nas proximidades de estações de metrô, trem e ônibus para que o usuário do sistema de transporte público possa dirigir seu carro de casa até alguma das estações, deixar o veículo gratuitamente no local, e utilizar o transporte público;
- Incentivo financeiro ao uso de bicicleta. Neste caso, o Governo Francês vai pagar um adicional a quem for trabalhar de bicicleta. Serão dados 0,25 centavos de Euro por quilômetro percorrido no trajeto entre casa e trabalho;
- Realização da Integração multimodal, que consiste em facilitar a integração entre os diversos meios de transporte (ônibus, metrô, bicicleta, taxi, carro, a pé) através, por exemplo, da ampliação do metrô, da construção de ciclovias e bicicletários, alargamento de calçadas, diminuição da velocidade máxima em algumas vias, entre outras medidas.

A seguir, apresentaremos as opiniões de todos os perfis entrevistados tanto em relação às políticas e transportes já existentes em São Paulo, quanto às políticas realizadas em outras cidades.

#### **4.1 Ciclovias**

Excluindo os ciclistas, a opinião que prevalece sobre as ciclovias é a de que elas devem ser utilizadas somente em ocasiões de lazer. Isso indica que a bicicleta ainda não é considerada como um meio de transporte que pode ser utilizado no dia a dia.

Essa percepção é muito mais nítida e verdadeira para os motoristas do que para qualquer outro perfil estudado. Para os motoristas, a cidade não foi feita para se andar de bicicleta, portanto, não é uma atitude correta querer se locomover utilizando este meio de transporte.

Os motoristas trouxeram basicamente dois argumentos principais para criticar a política de implementação das ciclovias. Primeiro, sobre como as obras foram realizadas e, em segundo lugar, sobre a intensidade do fluxo de bicicletas pela cidade.

Para este público as ciclovias foram feitas de qualquer jeito, ou seja, o poder público não investiu recursos suficientes para realizar uma obra de qualidade. Esse argumento é muito forte e recorrentemente reforçado em páginas em redes sociais que têm o intuito de criticar essa política pública.

Utilizamos o termo deslegitimar porque as críticas e os comentários não são feitos com o intuito de demandar melhorias de infraestrutura; os comentários sinalizam uma crítica à política em si, como um desperdício de dinheiro público que deveria ser investido em outra obra.

**Figura 2 – Foto postada por usuário do Facebook sobre as ciclovias de São Paulo**



FONTE: Página Haddad Suvinil. Facebook. Disponível em: <<https://www.facebook.com/Haddad-Suvinil-779572518783747/?fref=ts>> Acessado em: 10 de setembro de 2015.

Quando perguntados sobre a questão da qualidade das ciclovias, os ciclistas afirmam que a infraestrutura atual deixa muito a desejar. Porém, este público aponta para uma questão primordial, que é a importância de se segregar o espaço para que todos transitem com segurança.

Segundo eles, como não há, ainda, uma educação no trânsito que permita o compartilhamento pacífico dos espaços públicos, separar o espaço por onde a bicicleta transita é fundamental para garantir a segurança daqueles que a utilizam. Eles são unânimes em afirmar que preferem andar em uma ciclovia de má qualidade do que no meio dos carros.

A interação com motoristas de todos os tipos é tão ruim, que este grupo prefere transitar em vias acidentadas e esburacadas, a dividir o mesmo espaço da rua. Para quem está na bicicleta, segundo argumento dos ciclistas, não é preciso que um carro encoste ou faça algum movimento brusco para que se machuquem; uma buzina ou uma acelerada mais forte são suficientes para que percam o equilíbrio e se envolvam em um acidente mais grave.

O segundo argumento dos motoristas tem a ver com quantidade de bicicletas que transitam diariamente pelas ciclovias. Durante as entrevistas ficou evidente que, para quem

tem carro, uma ciclovia só se faz necessária quando há uma grande demanda, ou seja, quando há uma grande quantidade de bicicletas passando pelo local.

As ciclovias vazias ou de pequeno fluxo são bastante criticadas. Segundo o grupo dos motoristas, falta planejamento do Governo em realizar pesquisas ou estudos que apontem locais onde a demanda poderia ser maior. Ciclovias em áreas residenciais ou em frente a comércio também não são apoiadas, sob o argumento de que atrapalham o fluxo do restante daqueles que circulam pela região.

No caso dos usuários de transporte público, encontramos visões diferentes sobre as ciclovias, mas todas elas eram a favor, pelo menos conceitualmente, dessa política. Para quem mora na periferia de São Paulo, as ciclovias são se apresentam como uma possibilidade de locomoção pela cidade.

A ciclovia da Avenida Paulista, até agora eleita a melhor da cidade em termos de estrutura, não se configura como uma opção de transporte diário para quem vem de longe, mas sim, como uma opção de lazer.

## **4.2 Carro**

Os ciclistas são o perfil com um posicionamento mais claro em relação ao carro. Há uma perceptível orientação ideológica contrária a esse objeto, que é visto como um meio de transporte ultrapassado, que não resolve a questão da mobilidade, e que dificulta o compartilhamento de espaço na cidade.

Alguns enxergam a possibilidade de utilização do carro em situações esporádicas como viagens, mas, no geral, não há atividade cotidiana que justifique a necessidade da posse deste objeto.

Para os que utilizam transporte público, o carro tem alguma utilidade na vida cotidiana, como fazer compras ou para atividades sociais aos finais de semana. Nesse sentido, não há uma completa recusa do carro como objeto.

Existe sim a completa consciência de que o carro é o causador do trânsito, e que, atualmente, há mais pontos negativos em possuí-lo do que positivos. A questão monetária, por exemplo, aparece recorrentemente no discurso de crítica ao carro.

No caso de quem anda de transporte público, tanto para os mais ricos como os mais pobres, há uma clara consciência de que o preço de um automóvel no Brasil é exorbitante e que, pelas alternativas de transporte atuais, a posse de um veículo não é mais vista como fundamental.

Não há, todavia, a crença de que o carro seja um objeto maléfico ao desenvolvimento urbano, como no caso dos ciclistas.

Curiosamente, para os motoristas, carro também é sinônimo de trânsito. Mas o objeto traz consigo elementos que superam o desconforto de se estar parado no congestionamento da cidade.

A vantagem do carro como um meio de transporte não está na sua velocidade ou o seu custo. O carro faz sentido para algumas pessoas porque ele une duas características fundamentais, que são procuradas por todos aqueles que se locomovem pela cidade de um jeito ou de outro: o conforto e a ligação ponta a ponta entre origem e destino.

A possibilidade de sair da porta de casa e chegar à porta do destino final talvez seja a característica mais valorizada no veículo individual. O carro, nesse sentido, conforta a sensação de insegurança que a rua proporciona. Andar de transporte público, ou de bicicleta, traz a sensação de se estar exposto, e, portanto, vulnerável, aos mais diversos tipos de violência.

Para as mulheres parece ser mais problemática a circulação pela rua, principalmente em horários noturnos. O carro, por si só, não afasta todo o medo de transitar na rua, mas contribui para aumentar a sensação de proteção de quem está dentro dele.

As entrevistas revelaram que o tempo despendido dentro do automóvel durante o congestionamento foi resignificado, no sentido de que, não é considerado mais perda de tempo estar parado no trânsito da cidade. A tecnologia possibilita o aproveitamento desse período aparentemente vazio. Os respondentes revelam que fazem todo tipo de atividades nesse período, como aprender um idioma, checar e-mails do trabalho, escutar músicas, assistir noticiários, entre outras atividades.

### **4.3 Metrô e Monotrilho**

Metrô e monotrilho são dois meios de transporte muito bem aceitos pela população. Quase ninguém criticou a estrutura existente do metrô, que é ultrapassada devido à quantidade de pessoas que buscam esse modal todos os dias para se locomover pela cidade.

Mesmo o metrô sendo considerado uma alternativa cara e lenta, no sentido de que, em uma cidade como São Paulo, dificilmente uma estação será inaugurada sem que esteja saturada em termos de lotação, o metrô desponta quase que em todos os públicos como a melhor solução em termos de mobilidade urbana.

O monotrilho é lembrado como um meio de transporte muito similar ao metrô. Os respondentes não conseguiram apontar diferenças ou fazer muitas distinções entre esses dois meios de transporte.

O grupo dos ciclistas fez algumas considerações quanto ao atraso das obras e o alto custo de construção atual, fatores que impedem sua construção em uma velocidade maior.

Ambos, monotrilho e metrô, agradam a maioria, pois são meios de transporte que, por não dividirem o espaço da via, são mais rápidos e menos sujeitos aos contratempos da superfície.

### **4.4 Corredores de Ônibus**

Os corredores de ônibus possuem um alto grau de aceitação perante todos os grupos. A eficácia dos corredores como política pública, contudo, é questionada dependendo da região de São Paulo onde é aplicada.

Nas periferias, sobretudo as da Zona Sul, que foi a mais explorada na pesquisa, há muita contestação quanto à eficácia dos corredores. Os bairros distantes possuem poucas vias de acesso e, devido ao grande volume de carros e à baixa oferta de transporte público, os ônibus não conseguem transitar nos corredores de forma rápida.

Há pouco tempo, na principal avenida do Bairro do Grajaú, foram implementados radares para fiscalização de carros que invadem constantemente as faixas de ônibus. Porém, mesmo com essa medida, o fluxo dos ônibus, na opinião dos moradores, não melhorou e eles ainda enfrentam situações de congestionamento nos corredores locais.

Conceitualmente, os corredores de ônibus foram aceitos depois de um período de críticas por parte da população. Não muito frequente, há uma ou outra crítica em relação à quantidade de ônibus que circulam em cada corredor.

Assim como acontece com as bicicletas, para o motorista de carro um corredor de ônibus só se justifica se muitos ônibus passarem pelo local, ou seja, se há um fluxo intenso de ônibus em cada corredor.

#### **4.5 Pedágio Urbano**

O Pedágio Urbano foi visto com ressalvas por todos os perfis entrevistados, e isso foi um fato surpreendente. Embora esta seja uma política que dificulte a circulação de carros, a cobrança de uma taxa adicional é vista, por quase todos, como uma medida que prejudicaria ainda mais a parcela mais pobre da população, que mora mais longe do centro e possui uma renda menor.

Aqueles que possuem um salário mais alto não seriam tão afetados, já que teriam menos dificuldade de pagar pela taxa e, teoricamente, moram em regiões que são mais bem providas de transporte público.

Poucos ciclistas defenderam a política de Pedágio Urbano. Aqueles a favor têm como argumento principal o combate à utilização do carro com vistas ao bem estar do pedestre e daqueles que utilizam o transporte público.

Os que utilizam o transporte público trouxeram dois pontos interessantes em relação ao Pedágio Urbano. Em primeiro lugar, para esta política funcionar, a capacidade dos transportes coletivos deveria ser drasticamente aumentada. Caso contrário não seria possível comportar uma massiva quantidade de pessoas que trocariam o carro pelo ônibus ou metrô. Se essa melhora não acontecer, na opinião deles, a chance de a qualidade do transporte público piorar é muito alta.

O segundo ponto é que, existe a percepção de que o fluxo dos ônibus iria melhorar devido à diminuição da quantidade de carros nas ruas, porém, conforme colocado acima, a lotação dos transportes coletivos iria aumentar drasticamente.

Os motoristas de carro foram unânimes em rejeitar a proposta de Pedágio Urbano. O alto custo de se manter um carro, como manutenção, combustível, seguros e impostos, foi o primeiro argumento levantado por esse perfil. Em segundo lugar, houve a preocupação com aqueles que realmente dependem do carro para trabalhar. Essas pessoas seriam muito atingidas por essa política e não teriam muita facilidade para incorporar mais um gasto com o automóvel.

#### **4.6 Estacionamentos Gratuitos**

A ideia dos Estacionamentos Gratuitos dividiu opiniões de uma maneira geral. Nenhuma pessoa se opôs cem por cento à proposta, mas um perfil específico foi mais enfático ao levantar pontos negativos em relação a ela.

O grupo dos ciclistas afirmou que esta política incentivaria o uso do carro, pois sua utilização seria, em certa medida, facilitada. O cenário ideal, segundo eles, seria aquele em que as pessoas não precisariam do carro de forma alguma para chegar a algum transporte público.

Para os demais entrevistados, os Estacionamentos Gratuitos soam como uma boa forma de incentivar a utilização de outros modais que não o carro. Outro benefício levantado foi o da diminuição do fluxo de automóveis em direção ao centro da cidade, já que, com essa proposta, o uso dos carros ficaria mais concentrado nos bairros e em horários mais alternativos.

#### **4.7 Estímulo financeiro para ciclistas**

O projeto piloto francês que prevê o pagamento de um incentivo às pessoas que forem ao trabalho de bicicleta foi largamente bem avaliado pelos entrevistados.

Os ciclistas foram os que mais apoiaram a implementação de um projeto parecido em São Paulo. Segundo eles, a ideia tem muito potencial para melhorar a questão da mobilidade urbana, pois, devido ao incentivo financeiro, muitas pessoas iriam migrar do carro ou do transporte público para a bicicleta.

Os demais entrevistados, motoristas e usuários de transporte coletivo, também gostaram do conceito, mas mostraram uma preocupação maior em relação a dois fatores: à infraestrutura existente das ciclovias e ao controle do Estado.

As ciclovias já existentes não seriam suficientes para receber um número maior de pessoas que passariam a utilizá-las, portanto, seria necessário implementar mais quilômetros de ciclovias pela cidade. Aquelas que já existem, deveriam ser rapidamente aprimoradas em suas infraestruturas.

A possível falta de controle do Estado aparece como um lado frágil da implementação desta proposta. Por se tratar de um incentivo em dinheiro, as pessoas se sentem receosas quando pensam na possibilidade de fraudes financeiras, tanto em relação ao Estado quanto dos cidadãos.

#### **4.8 Integração Multimodal**

A integração multimodal foi uma política de difícil assimilação por parte dos entrevistados. Em teoria, esta ação prevê que os recursos alocados para mobilidade urbana

sejam utilizados de forma a melhorar a integração de todos os meios de transporte já existentes na cidade.

Ela envolve, por exemplo, a alocação de recursos para melhoria e ampliação de calçadas, a modificação de linhas de ônibus, a criação de bicicletários em mais terminais de trem e metrô, entre outras medidas.

Não haveria, dessa forma, uma ação centrada na melhoria ou expansão de apenas um modal, mas de vários, contando com a estrutura já existente. Por exemplo, a implementação de uma integração multimodal envolve a decisão de investir mais dinheiro público na interligação de vários meios de transporte ao invés de se construir mais estações de metrô.

Por ser um plano complexo, os entrevistados não conseguiram se posicionar de forma assertiva. Todos eles, porém, acreditaram que a ideia é boa e serviria muito bem a São Paulo.

## **5. Considerações Finais**

O presente trabalho teve a intenção de coletar as opiniões de alguns jovens paulistanos de 18 a 25 anos a respeito de algumas políticas públicas e meios de transporte presentes da cidade.

Conforme mencionado na Introdução, o propósito era o de obter um leque variado de pensamentos, opiniões e posturas frente ao cenário atual da mobilidade em São Paulo e às novas ações implementadas pelo poder público.

A pesquisa encontrou algumas limitações ao longo de sua execução. Em primeiro lugar, recrutar e selecionar os indivíduos que participaram não foi tarefa simples considerando o pouco tempo para desenvolvimento do trabalho.

Fatos que são corriqueiros em institutos ou empresas de pesquisa, como a desistência de participação do respondente, atrapalham em maior grau um projeto de pesquisa pequeno como este. Não foram oferecidos nenhum tipo de incentivo financeiro aos participantes, fator que pode ter dificultado o processo de recrutamento.

A escolha pela realização de entrevistas em profundidade foi acertada. Considerando o pouco tempo para execução da pesquisa e o orçamento limitado, não seria possível realizar grupos focais.

Embora o interesse pelo tema tenha surgido de algumas observações feitas nas ruas e em transportes públicos, mais observações *in loco* poderiam ter sido realizadas ao longo do trabalho; inclusive para efetuar registros digitais de algumas situações cotidianas.

A respeito das entrevistas em si, falar sobre trânsito e transporte público foi uma experiência agradável, porém não tão trivial. Foi possível perceber que, no começo de cada entrevista, o entrevistado tem receio de que qualquer comentário possa soar de forma negativa e preconceituosa. A princípio, ninguém se coloca verdadeiramente contra alguém ou alguma coisa.

Durante as conversas sobre histórias vividas no dia a dia do trânsito da cidade é que foi possível resgatar opiniões sobre os mais variados tipos que compõe o cenário urbano – motorista de ônibus, motoqueiro, pedestre – e, neste momento, a opinião se torna mais evidente sobre o tema que se quis investigar.

Assim sendo, além das avaliações realizadas pelos respondentes a respeito do tema, a pesquisa levantou alguns elementos importantes sobre como esses mesmos indivíduos se comportam no espaço urbano quando estão a se locomover.

A análise dos depoimentos, subsidiada por leitura da bibliografia, revelou que o espaço público é altamente disputado por todos aqueles que a frequentam. Seja no ônibus, na rua, no carro ou na bicicleta, os cidadãos ocupam os espaços da cidade de forma individualista.

Roberto DaMatta é certo em apontar duas características primordiais do brasileiro responsáveis por tornar qualquer espaço urbano um caos: o nosso perfil aristocrático e a atitude de culpabilizar sempre *o outro* por uma atitude considerada errada. Quando analisamos a sociabilidade dos indivíduos na rua, estas características do nosso desenvolvimento civilizatório aparece muito claramente.

Nesse sentido, o que se verificou foi que as políticas de mobilidade urbana são, muitas vezes, encaradas pela população como distribuição de privilégios para um determinado grupo de pessoas. Uma política de mobilidade tem o papel de delimitar, definir

e proibir certas atitudes dentro de um espaço de convivência pelo qual circulam todos os tipos de pessoas.

Por fim, este trabalho tentou encontrar o ponto de interseção entre aceitação de novas maneiras de mobilidade *versus* o comportamento das pessoas nos espaços públicos. A tentativa foi a de demonstrar que as polarizações presentes da sociedade estão relacionadas com a forma pela qual os indivíduos vivem e convivem no espaço público.

A obra de DaMatta e as entrevistas revelam que qualquer interferência no espaço individual acarreta resistência e tensão, o que nos leva a crer que a idealização de novas formas de mobilidade urbana ainda sofrerá muita resistência por parte de alguns atores da sociedade.

A implementação das políticas de mobilidade até agora favoreceu principalmente o carro, portanto, ao que tudo indica, qualquer inversão nessa lógica continuará a alimentar, durante algum tempo, a polarização presente no debate público.

Em um possível estudo posterior a pesquisadora pretende aprofundar as bases teóricas do trabalho, escolhendo, por exemplo, outros autores que dialogam com a questão da ocupação no espaço público sob a ótica do conflito de interesses dos atores sociais; é interesse também tornar este trabalho um estudo de maior proporção, com a realização de um número maior de entrevistas e de utilizar outras metodologias de análise como *netnografia* e *social listening*.

## 6. Anexo I - Verbatins

Alguns verbatins, trechos integrais das falas dos respondentes, foram selecionados com o intuito de revelar, de forma mais clara, as nuances de pensamento.

Não adianta eu gastar uma grana com um carro e achar que eu vou andar pela cidade, porque eu não vou andar [...] Essas situações que me pedem o carro não são suficientes para justificar o gasto que eu vou ter com o carro. Não acho que vale a pena. (J.V,ciclista)

Aqui existe a ideia de que carro é sinônimo de sucesso. Uma família com dois adultos tem que ter dois carros. Quando não, três. Uma família que compartilha tudo, casa, comida, filhos, mas não consegue compartilhar o carro!.(J.V, ciclista)

O fato de não ter carro não me impede de fazer nada (T. C. ciclista).

Prefiro estar no ‘rally’ da bicicleta<sup>8</sup> do que com gente atrás buzinando (K. S. ciclista)

A sensação é de que os motoristas não querem te matar, mas eles acham que ali não é o seu lugar. [...] Tem uma parte [dos motoristas] que te respeita, uma parte que não respeita, e uma parcela menor que realmente quer te matar: tira fina, te joga para o canto da via.(K. S. ciclista).

Não dá para você levar a sério a questão do transporte público. Onze milhões de pessoas e 74 quilômetros de metrô. Hoje em dia o metrô é mais cansativo que o ônibus. Andar de metrô em São Paulo é horrível. Nada está completo, a linha amarela não está completa, a linha lilás não está completa...(J.V.ciclista).

Se acontece alguma coisa, se a minha mochila cai no chão, por exemplo, eu não preciso parar no meio dos carros” (T. C. ciclista)

As pessoas usam o transporte coletivo de forma individual. Não respeitam a sinalização, não são gentis. (V.G – usuário de transporte público)

[...] mesmo com o alargamento da avenida [Belmira Marin], não melhorou o trânsito. Em alguns lugares tenho que passar pela rua, porque a calçada é pequena. Tenho a impressão de que o ônibus vai me atropelar. (J.L usuária de transporte público.)

Eu acho uma excelente ideia [Estacionamento gratuito para carros próximo das estações de metrô em Brisbane, Austrália], mas aqui no Brasil não funcionaria...

---

<sup>8</sup>Rally significa estar em uma ciclovias ruim, muito acidentada.

Muita gente pararia o carro ali, mas não pegaria o metrô.(V.G – usuário de transporte público).

Eu vi uma foto, o Alkmin não sabia colocar o ticket [Bilhete único] na catraca. Eles não acompanham a gente. (J.L usuária de transporte público)

Eu me sinto uma velha andando na Marginal a 50 [quilômetros] por hora.(T.L – motorista)

Precisava ter uma avaliação mais crítica quanto ao lugar de implementação das ciclovias: na porta de uma escola não rola, em frente a casas também não. Em alguns lugares elas incomodam. (L.H. motorista).

Às vezes o ciclista se acha num direito maior, às vezes nem tem faixa [de bicicleta] e ele está ali, no meio da rua, no meio de todo mundo. (L.H motorista)

Eu fico brava quando o ônibus invade a nossa faixa. E a gente não pode andar na faixa deles, então eles também não podem andar na nossa. (T.L motorista.)

## 6.2 Anexo 2 - Roteiro

### ROTEIRO INTEGRADO

#### IDENTIFICAÇÃO

- Qual o seu nome completo, data e local de nascimento?

#### ORIGEM E COMPOSIÇÃO FAMILIAR

- Nome dos pais. Conte-me brevemente um pouco sobre eles.
- Com o que eles trabalham? Quais as atividades.  
(No caso de não morar com os pais perguntar sobre o convívio com os habitantes do domicílio. Como era ou é a convivência com eles?)
- Você tem irmãos? Conte um pouco sobre eles.

#### ATUALIDADE

- O que você faz atualmente, quais são suas atividades? Você estuda?
- **Para os que estudam:** porque escolheu esse curso\faculdade?
- **Que horas você estuda?** Como você vai e volta da faculdade? Conte-me um pouco dessa rotina.

- Quem são os seus amigos na faculdade? Como é a convivência com eles? O que mais gostam de fazer?
- **Para os que não estudam:** porque não foi estudar? Tem algum curso que gostaria de fazer? Pretende estudar no futuro?
- Conte-me um pouco sobre a sua rotina atualmente. Me conte como é um dia normal de semana na sua casa. Você trabalha? (O que você faz, quais são suas funções, quem são seus colegas e como é sua relação com eles).
- E como são os finais de semana? O que você costuma fazer? Costuma sair, viajar? Quais são as atividades que mais pratica?

## **SOBRE A CIDADE**

**Agora nós vamos conversar um pouco sobre a cidade de São Paulo. Gostaria que você pensasse um pouco sobre a cidade e me dissesse a sua opinião sobre alguns pontos.**

- Quando eu digo: “**Cidade de São Paulo**”, qual é a primeira coisa que vem à sua cabeça? Por que isso esse tema veio a sua cabeça? (Explorar: que imagem veio à sua cabeça quando pensou nisso. Você vivenciou algo relacionado a isso?)
- Se você pudesse me apresentar 3 pontos fortes (positivos) da cidade, quais seriam eles? Porque você acha que esses seriam os pontos fortes?
- E se você pudesse me apresentar 3 pontos fracos (negativos) da cidade, quais seriam eles? Porque acha que esses seriam os pontos fracos?
- Na sua opinião, qual que é o **principal problema** da cidade de São Paulo, se existe um que você queira apontar? Ou seja, no que a cidade deveria investir em primeiro lugar para melhorar?
- E quem você acha que tem responsabilidade sobre esse problema?
- E quem deve solucionar esse problema? (Governo, empresas, ONGS, cidadãos);

## **MOBILIDADE URBANA**

Agora eu gostaria que você pensasse somente na sua locomoção pela cidade, ou seja, nos trajetos que você faz no dia a dia na maioria das vezes para ir e voltar das suas tarefas diárias. Pense nos caminhos que costuma fazer, nas ruas e avenidas que costuma passar.

- Como é para você se locomover no dia a dia?
- Quanto tempo gasta para ir e voltar dos lugares que frequenta?
- Existe alguma dificuldade que você enfrenta no seu dia a dia para se locomover?
  - **USUÁRIO DE CARRO:** Como é andar de carro pela cidade? Existe alguma situação que você passa/passou e que não gostaria de ter passado? Porque você optou por se locomover de carro?
  - **USUÁRIO DE BICICLETA:** Como é andar de bicicleta pela cidade? Existe alguma situação que você passa/passou e que não gostaria de ter passado? Porque você optou por se locomover de bicicleta?
  - **USUÁRIO DE TRANSPORTE PÚBLICO:** Como é andar de transporte público pela cidade? Existe alguma situação que você passa/passou e que não gostaria de ter passado? Porque você optou por se locomover de Transporte Público?

- Se você pudesse pensar em alguma solução para as dificuldades que você enfrenta em relação à sua locomoção diária, qual seria?

Agora vou apresentar alguns meios de transporte e gostaria que você me dissesse tudo o que vem à sua cabeça sobre cada um deles.

- **METRÔ (APRESENTAR CARTÃO 1 METRÔ)**  
**APRESENTAR O CARTÃO E ESPERAR RESPOSTA ESPONTÂNEA**
  - O que você acha do metrô de São Paulo? Qual a sua opinião sobre ele? (Gosta, não gosta, acha útil, acha inútil, explorar). Consegue me dizer pontos positivos e negativos sobre ele? Você utiliza, ou já chegou a utilizar o metrô? (Se sim, em quais situações?) (Se não, porque não utiliza?). Em qual situação utilizaria o metrô?
  - Em uma escala de 1 a 10, que nota você atribui ao metrô considerando o potencial dele para melhorar a mobilidade urbana de São Paulo?
- **CORREDORES DE ÔNIBUS (APRESENTAR CARTÃO 2 CORREDORES)**  
**APRESENTAR O CARTÃO E ESPERAR RESPOSTA ESPONTÂNEA**
  - O que você acha dos corredores de ônibus? Qual a sua opinião sobre eles? (Gosta, não gosta, acha útil, acha inútil, explorar). Consegue me dizer pontos positivos e negativos sobre eles? Você utiliza, ou já chegou a utilizar os corredores de ônibus? (Se sim, em quais situações?) (Se não, porque não utiliza?). Em qual situação utilizaria os corredores?
  - O quanto você acha que o metro pode melhorar a mobilidade das pessoas?
  - Em uma escala de 1 a 10, que nota você atribui aos corredores de ônibus considerando o potencial deles para melhorar a mobilidade urbana de São Paulo?
- **CICLOVIAS (APRESENTAR CARTÃO 3 CICLOVIAS)**  
**APRESENTAR O CARTÃO E ESPERAR RESPOSTA ESPONTÂNEA**
  - O que você acha das ciclovias? Qual a sua opinião sobre elas? (Gosta, não gosta, acha útil, acha inútil, explorar). Consegue me dizer pontos positivos e negativos sobre elas? Você utiliza, ou já chegou a utilizar as ciclovias? (Se sim, em quais situações?) (Se não, porque não utiliza?). Em qual situação utilizaria as ciclovias?
  - O quanto você acha que as ciclovias podem melhorar a mobilidade das pessoas?
  - Em uma escala de 1 a 10, que nota você atribui as ciclovias considerando o potencial delas para melhorar a mobilidade urbana de São Paulo?
- **MONOTRILHOS (APRESENTAR CARTÃO 4 MONOTRILHOS)**  
**APRESENTAR O CARTÃO E ESPERAR RESPOSTA ESPONTÂNEA**
  - O que você acha dos monotrilhos? Qual a sua opinião sobre eles? (Gosta, não gosta, acha útil, acha inútil, explorar). Consegue me dizer pontos negativos e positivos sobre eles? Você utiliza, ou já chegou a utilizar o monotrilho? (Se sim, em quais situações?) (Se não, porque não utiliza?). Em qual situação utilizaria os monotrilhos?

- O quanto você acha que os monotrilhos podem melhorar a mobilidade das pessoas?
  - Em uma escala de 1 a 10, que nota você atribui aos monotrilhos considerando o potencial deles para melhorar a mobilidade urbana de São Paulo?
- Dentre os meios de transporte que eu acabei de mostrar, qual você acha **mais eficaz** e porquê? E qual você acha **menos** eficaz (em relação à capacidade de melhorar a locomoção das pessoas).
  - Qual/quais você acha que seriam boas políticas, ações, ou práticas de mobilidade urbana? Quero dizer, o que se poderia fazer para **melhorar a locomoção** das pessoas e carros pela cidade?
  - E qual/quais seriam as piores políticas, ou ações de mobilidade urbana? Quero dizer, o que **não deveria ser feito** para melhorar a locomoção das pessoas? Porque acha que isso não seria uma boa solução?
  - Quem você acha que tem responsabilidade sobre esse problema?
  - E quem deve solucionar esse problema?

### APRESENTAÇÃO DE POLÍTICAS –

Agora vou apresentar algumas políticas de mobilidade urbana que foram implementadas ao redor do mundo e gostaria de saber a sua opinião sobre elas:

APRESENTAR E LER CARTÕES COM O RESPONDENTE. ESPERAR RESPOSTA ESPONTÂNEA SOBRE CADA UM DOS EXEMPLOS.

- (CARTÃO 5): GOVERNO FRANCÊS VAI PAGAR ADICIONAL A QUEM FOR TRABALHAR DE BICICLETA
- (CARTÃO 6): PEDÁGIO URBANO
- (CARTÃO 7): ESTACIONAMENTOS GRATUITOS
- (CARTÃO 8): INTEGRAÇÃO MULTIMODAL

Dentre esses exemplos que eu mostrei, qual ou quais você acha que seria uma boa opção para São Paulo? Porque?

E, dentre esses, qual ou quais você acha que não seriam uma boa opção para São Paulo?

Agora, só para finalizar, vamos fazer um “bate-bola” com algumas palavras. Vou dizer algumas palavras e você me diz o que vem na sua cabeça em primeiro lugar, sem pensar muito.

- CARRO
- RUA
- TRÂNSITO
- BICICLETA
- MOTO
- PEDESTRE
- CALÇADA
- METRO
- POLÍTICA

**Agradecer e encerrar.**

## 7. Referências Bibliográficas

DEBORD, Guy. **A sociedade do espetáculo**. Rio de Janeiro, Contraponto editora, 1997.

GORZ, Andre. *A ideologia social do automóvel*: in: **Apocalipe Motorizado: a ideologia do automóvel em um planeta poluído**. Ned Ludd (org). São Paulo, Conrad Editora do Brasil, 2004.

MATEUS, Carlos. **A opinião se move nas sombras**. São Paulo, Editora Altas, 2011.

MATTA, Roberto Da. **Fé em Deus e Pé na Tábua: ou como e porque o trânsito enlouquece no Brasil**. Rio de Janeiro. Rocco, 2010.

VALLE, Caio do: NY fez 320 quilômetros de ciclovias que só foram aceitas após 6 anos. Disponível em: <<http://sao-paulo.estadao.com.br/noticias/geral,ny-fez-320-km-de-ciclovias-que-so-foram-aceitas-apos-6-anos,1589808>>. Acesso em: 21 setembro de 2015.

### Sites consultados:

Instituto Avante Brasil: <<http://professorlfg.jusbrasil.com.br/artigos/113704460/mortes-no-transito-brasil-e-o-4-do-mundo>>

Ministério das Cidades: <<http://www.cidades.gov.br/transporte-e-mobilidade>>

Mobilize: <<http://www.mobilize.org.br/estudos/>>

Planeta Sustentável: <<http://planetasustentavel.abril.com.br/blog/urbanidades/times-square-mais-pedestres/>>

PT: <<http://www.pt.org.br/passe-livre-para-estudantes-entra-em-vigor-hoje-em-sp/>>

Vá de Bike: <http://vadebike.org/>