

**Ciclomobilidade e o direito à cidade:  
O entorno do Centro Cultural da Juventude Ruth Cardoso**

**Júlio Parreira**

Mestrando, Uninove, Brasil.  
jcp220377@gmail.com

**Cintia Marino**

Professora Doutora, UFS, Brasil.  
cintiacmarino@gmail.com

## RESUMO

A difusão de modais coletivos e não motorizados no planejamento urbano passa a ser considerada como elemento fundamental para enfrentar as mudanças climáticas na construção de cidades inteligentes e sustentáveis. Dentro desse contexto, o presente artigo trata de analisar a ciclomobilidade no entorno do Centro Cultural da Juventude Ruth Cardoso na região norte da cidade de São Paulo. Tendo em mente a proposição que guia esta reflexão, adotou-se a metodologia intitulada “observação participante”. Os dados foram coletados com o auxílio de fotografias, divulgações oficiais da administração pública e anotações durante as visitas de campo. O trabalho traz uma discussão sobre mobilidade como direito à cidade, e confronta aspectos da infraestrutura cicloviária na área de estudo e elementos de carácter normativo. O enfoque da abordagem está em reconhecer o modo de deslocamento como parte da experiência cotidiana. Com base na análise, foi possível constatar aspectos como a falta de integração modal e parte da rota cicloviária em trecho compartilhado com veículos motorizados.

**PALAVRAS-CHAVE:** Ciclomobilidade. Direito à cidade. Centro Cultural Ruth Cardoso.

## 1. INTRODUÇÃO

Durante o século XX, o urbano tornou-se, cada vez mais, um espaço de movimento e de passagem. Não obstante, a partir da década de 1950, o modo de vida moderno e a cidade do automóvel receberam muitas críticas e estudos, no sentido de investigar a ausência de carácter humano da cidade. É possível dizer que a ideia de espaço público perca totalmente o sentido quando vista da perspectiva do automóvel (GEHL, 2013; JACOBS, 2000). Além disso, a difusão de modais coletivos e não motorizados no planejamento urbano passa a ser considerada como elemento fundamental para enfrentar as mudanças climáticas na construção de cidades inteligentes e sustentáveis<sup>1</sup>, como forma de redução de custos de deslocamentos e ambientais (LEVY; LEITE, 2020; CORTESE et al., 2019; BRASIL, 2007).

Dentro desse contexto, o presente artigo trata de analisar a ciclomobilidade no entorno do Centro Cultural da Juventude Ruth Cardoso na região norte da cidade de São Paulo. Tendo em mente a proposição que guia esta reflexão, adota-se a metodologia intitulada “observação participante”, desenvolvida por diversos autores (BELOTTO, 2017; CERVO et al., 2002; MINAYO; SANCHES, 1993; MÓNICO et al., 2017; HAGUETE, 1997; WHYTE, 2005; SCHWARTZ, 2003), com o intuito de analisar a infraestrutura de ciclomobilidade no entorno do equipamento cultural.

Na região metropolitana de São Paulo, a ciclomobilidade representou apenas 0,8% dos deslocamentos totais no ano de 2007. Sem embargo, no período de 2007 a 2017, foi possível notar um incremento de 26% no uso do modal. O percurso para o trabalho é o principal motivo para os deslocamentos por bicicleta, apresentando redução de 71% para 69% no período. Os deslocamentos motivados por atividades de educação e cultura ganharam participação, passando de 12% para 14% de viagens diárias na Grande São Paulo (METRO, 2017).

---

<sup>1</sup> Os Objetivos de Desenvolvimento Sustentável (ODS) concebidos pela ONU para a Agenda 2020, a priorização de modos de transporte não motorizados e coletivo.

O presente artigo estuda possíveis avanços no processo de produção da cidade a partir da ciclomobilidade. Apresenta como objetivo desenvolver uma reflexão crítica a respeito da infraestrutura de ciclomobilidade no entorno do equipamento público estudado (Centro Cultural da Juventude Ruth Cardoso) na região norte da cidade de São Paulo. Dessa maneira, apresenta-se a seguinte questão de pesquisa: como a ciclomobilidade está inserida e ampara o direito à cidade no entorno do Centro Cultural da Juventude Ruth Cardoso? Para responder à questão, os autores buscam salientar que a gestão pública precisa viabilizar políticas de ciclomobilidade, como propostas de leis, ações educativas, divulgações, e também a implementação de infraestrutura. A inclusão da cidadania é essencial para encontrar soluções para os problemas urbanos.

Além desta introdução, o artigo apresenta a seguinte estrutura: a segunda seção aborda uma reflexão sobre o referencial teórico; a terceira apresenta o método de pesquisa; a quarta expõe os resultados e discussões da pesquisa; e, por fim, apresenta-se a conclusão na quinta seção.

## **2. CICLOMOBILIDADE COMO ESPAÇO DEMOCRÁTICO**

A presente seção trata de uma reflexão teórica sobre os conceitos de direito à cidade e ciclomobilidade, e também apresenta sua relação com o marco regulatório existente, utilizado ao longo da pesquisa. O direito à cidade é uma discussão presente nas metrópoles, e a ciclomobilidade reaparece com a força de sua denominação. De acordo com Lefebvre (2011), a classe trabalhadora, como agente revolucionário, estava composta por trabalhadores urbanos de diversos tipos, não somente por trabalhadores de fábricas. É uma categoria organizada pela uma formação de classes muito diferentes. Os ativismos urbanos de retomada do espaço público que se desenvolvem recentemente em escala mundial retomam a ideia plantada por Lefebvre nos anos 1960.

Na década de 1960, em Amsterdam, um coletivo de ativistas anarquistas chamado Provos pintou 50 bicicletas de branco e as deixou espalhadas para uso público. O grupo propôs a bicicleta como veículo oficial e o fechamento do centro da cidade para os carros. O manifesto “White Bicycle Plan”, de 1966, defende a bicicleta branca como símbolo da vida saudável, em oposição ao impetuoso automóvel como símbolo autoritário. As propostas do grupo permanecem no interesse coletivo e, atualmente, a cidade de Amsterdam é conhecida por ser uma das cidades mais aderentes ao uso da bicicleta. Até os dias de hoje, em todo o mundo, a bicicleta branca é utilizada como símbolo do cicloativismo (MARINO, 2018).

Na cidade de São Paulo, em 2012, cicloativistas criaram uma horta comunitária, ocupando parte do canteiro central de uma das principais avenidas da cidade, a Avenida Paulista. De aspecto simbólico, o local conhecido como Praça dos Ciclistas é ponto de encontro para os participantes da bicicletada, ato de luta e ativismo que acontece desde 2002 e tem a finalidade de garantir o espaço da bicicleta na cidade de São Paulo (MARINO, 2018).

Quando Henri Lefebvre cunhou a expressão “direito à cidade”, o discurso do filósofo e sociólogo estava centrado nas relações sociais e na organização do espaço em expansão territorial. Ideologicamente, o autor defendia o direito à emancipação humana no ambiente urbano. Recentemente, o arquiteto Jan Gehl (2013) se tornou conhecido por investigar,

experimentar e defender o conceito de “cidade para pessoas” ou cidade “humanizada”, em oposição à cidade concebida para o automóvel. O autor desenvolveu ferramentas para aperfeiçoar o desenho dos espaços, expandir e melhorar as áreas de permanência, rotas destinadas ao uso da bicicleta e de pedestre, incentivando a adesão a modais não motorizados.

Segundo Jan Gehl (2013, p. 28) “[...] *o espaço público da cidade democraticamente gerido garante acesso e oportunidades de expressão de todos os grupos da sociedade e liberdade para atividades alternativas*”. O autor defende a cidade como arena de múltiplas atividades e, assim, expressa a dimensão democrática, seja como espaço de encontro, manifestações ou protestos (GEHL, 2013, p. 29).

A mobilidade urbana conecta outros serviços essenciais. Acerca de suas potencialidades e desafios, a presente pesquisa adota uma abordagem que busca reconhecer que o movimento em si, ou seja, o deslocamento, não é o centro. A mobilidade urbana é aqui entendida como parte de um modo de vida cotidiano, uma experiência percebida continuamente (URRY, 2007). Assim, o enfoque da abordagem está na experiência que o trajeto proporciona.

Para Harvey (2014, p.30), assim como para Lefebvre, o direito à cidade se dá como valor de venda: quem tem dinheiro tem acesso à experiência urbana. O autor analisa o papel crucial da urbanização dentro do sistema de reprodução, absorvendo capital excedente em todas as escalas geográficas. Para Havey (2014), a reivindicação de diversas demandas de direito à cidade pode ser unificada. Os cidadãos devem se esforçar em exercer um direito coletivo de apropriar e moldar a cidade, por meio de maior regulação e controles democráticos sobre o capital excedente empregado na urbanização. Dentro desse cenário, o primeiro bicicletário<sup>2</sup> público da cidade de São Paulo foi uma conquista da sociedade civil organizada – ativistas e moradores da região – que se juntou para coletar assinaturas (MARINO, 2018).

No contexto brasileiro, o potencial dos movimentos sociais urbanos culminou na articulação do cenário de participação popular no processo de elaboração da Constituição de 1988. Inúmeros avanços foram possibilitados pelo Estatuto da Cidade (Lei Federal n. 10.257/2001), em 2002, definidos pela sua própria lei, como o direito à terra, moradia, saneamento ambiental, infraestrutura, transporte, serviços públicos, trabalho e lazer, para as presentes e futuras gerações. Estabeleceu-se um marco regulatório, na tentativa de promover o direito à cidade, no entanto, em sua trajetória até os dias atuais, muitos desses instrumentos não saíram do papel (MARICATO, 2011).

Em 2012, a Política Nacional de Mobilidade Urbana, Lei Federal n. 12.587/2012, deliberou diretrizes para a elaboração e execução de políticas públicas de mobilidade urbana no âmbito municipal. Na prática, a lei, conhecida como Lei Federal da Mobilidade Urbana aperfeiçoou, o marco regulatório da mobilidade urbana e do fornecimento dos serviços de transporte coletivo. O Plano de Mobilidade Urbana passa a ser obrigatório para todos os municípios com mais de vinte mil habitantes, intervenientes de áreas de interesse turístico, integrantes de regiões metropolitanas, de desenvolvimento econômico ou de aglomerações.

---

<sup>2</sup> O bicicletário foi inaugurado, construído pela administração municipal, em agosto de 2014.

A lei prioriza o transporte coletivo e os modos não motorizados. Segundo a lei, o Plano de Mobilidade Urbana, como instrumento da política no âmbito municipal, deve contemplar diretrizes para a rede de serviços de transporte público coletivo e de infraestruturas do sistema de mobilidade urbana, como as ciclovias e ciclofaixas, entre outras.

Na cidade de São Paulo, o Plano Diretor de Transporte e da Mobilidade foi idealizado em 2015. Porém, antes mesmo disso, o Plano Diretor de São Paulo- PDE, instituído pela Lei Municipal n. 16.050/14, consentiu diretrizes que favoreceram os diferentes modos de transporte, entre eles os não motorizados, incentivando o uso da bicicleta como meio de transporte, conforme estabelece o artigo 228 (PMSP, 2014):

Promover os modos não motorizados como meio de transporte urbano, em especial o uso de bicicletas, por meio da criação de uma rede estrutural cicloviária.

Como descrevemos, Gehl (2013) sugere opções de integração entre modais de transporte público e a priorização dos modais ativos na cidade, ações aliadas à implementação de condições à circulação de bicicletas. Para o autor, a mobilidade pode ser entendida como uma oportunidade de vivenciar o espaço urbano.

Em São Paulo, o Plano de Mobilidade de São Paulo- PlanMob/SP de 2015, instituído pelo Decreto Municipal n. 56.834/2015, apresenta a proposta para o tema da ciclomobilidade:

A cidade de São Paulo conta, atualmente (nov. 2015), com 365 km de vias destinadas aos ciclistas no sistema viário urbano (incluindo 04 pontes e 02 viadutos), sendo que 150 km foram implementados no período 2013/2014. O Plano de Metas previa a implantação de 190 km até o final de 2016 (meta 97), totalizando 400 km de vias destinadas aos ciclistas. O PlanMob/SP 2015 complementa essa previsão ampliando a implantação de 600 km adicionais até 2028, ano em que a cidade contará com 1.000 km de ciclovias, além da concessão de bicicletas públicas e campanhas de incentivo ao seu uso (PMSP, 2015, p. 100).

O Plano de Mobilidade de São Paulo- PlanMob/SP 2015 ainda apresenta diretrizes específicas para o sistema cicloviário, conforme o Quadro 1.

**Quadro 1: Diretrizes específicas do sistema cicloviário, PlanMob/SP 2015.**

Item	Principais diretrizes e objetivos	Elementos construtivos
Sistema Cicloviário	<ul style="list-style-type: none"><li>· abranger todo o território do município e possibilitar a integração com os municípios vizinhos;</li><li>· integrar o modo bicicleta ao Sistema de Transporte Público Coletivo, por meio de seus terminais e estações;</li><li>· proporcionar a participação social na gestão democrática do Sistema Cicloviário;</li><li>· promover a convivência pacífica entre os modos de transporte;</li><li>· incentivar o uso da bicicleta como modo de transporte de pequenas cargas.</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>· rede cicloviária que se constitui da implementação de infraestrutura para a bicicleta, incluindo sinalização cicloviária;</li><li>· sistema de compartilhamento de bicicletas;</li><li>· estacionamentos de bicicletas;</li><li>· ações complementares: com o objetivo de promover o uso da bicicleta;</li><li>· ampliação da segurança, eficiência e conforto para os ciclistas em equidade com os demais usuários das vias.</li></ul>

Fonte: PMSP (2015), adaptado pelos autores.

Neste estudo, a partir do estudo teórico e da análise do marco regulatório, foi possível constatar importantes avanços recentes na temática de mobilidade urbana, especificamente para a ciclomobilidade na cidade de São Paulo. Na prática, isso significou uma mudança de discurso: a função urbana antes centrada no automóvel e no transporte motorizado passa a incluir a intervenção na escala humana e sua interação local.

### 3 METODOLOGIA DE PESQUISA

A presente seção expõe o método percorrido para coleta e análise dos dados. A “observação participante” (BELOTTO, 2017; CERVO et al., 2002; MINAYO, SANCHES, 1993; MÓNICO et al., 2017; HAGUETE, 1997; WHYTE, 2005; SCHWARTZ, 2003), enquanto metodologia utilizada na investigação, possibilita compreender a dinâmica das relações entre o Centro Cultural da Juventude Ruth Cardoso e a infraestrutura no entorno. Seus objetivos vão além da descrição dos componentes do entorno, uma vez que o observador participa em interação constante, acompanhando as circunstâncias e o sentido destas ações, o que lhe possibilita as interrogações sobre as razões e significados de seus atos (MINAYO, 1998).

Para compreender a dinâmica do cotidiano do entorno do equipamento em relação à ciclomobilidade, no presente estudo, os dados foram analisados de maneira indutiva, num primeiro momento, seguindo as etapas descritas por Minayo (1998, p.198): “a partir do próprio material coletado a descoberta da pesquisa, administrando provas, comprovando-as, refutando-as, ou levantando novas provas; ampliando os contextos culturais e ultrapassando o nível das mensagens”.

Desta forma, portanto, os dados foram coletados por meio da observação participante, com o auxílio de fotografias, divulgações oficiais da administração pública e anotações durante as visitas de campo. Contudo, a partir do referencial teórico estudado, foram considerados conceitos e categorias de análise da dinâmica espacial que conduziram a investigação. A metodologia utilizada confronta dois parâmetros: i) aspectos de infraestrutura cicloviária na área de estudo; ii) aspectos da infraestrutura cicloviária de carácter normativo definidos pelo marco regulatório. Para tanto, Battiston (2017, p.279) elenca as barreiras e os facilitadores para uso de bicicleta como meio de transporte (Quadro 2):

**Quadro 2: Barreiras e facilitadores para uso da bicicleta como meio de transporte.**

Item	Barreiras	Facilitadores
Infraestrutura	<ul style="list-style-type: none"><li>· falta de proteção contra intempéries;</li><li>· irregularidade do piso;</li><li>· presença de obstáculos altos (como placas e postes);</li><li>· carros estacionados em locais proibidos;</li><li>· problemas de drenagem e iluminação nas ciclovias ou ciclofaixas.</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>· ciclofaixas e ciclovias</li><li>· bicicletários;</li><li>· sinalização semafórica e de segurança.</li></ul>

Fonte: BATTISTON (2017), adaptado pelos autores.

A análise presente no trabalho consistiu em avaliar pontos críticos, aqui denominados “focos”. No caso, para os focos, foram selecionadas ruas e avenidas no entorno

do equipamento de estudo, escolhidos para se observar o acesso ao equipamento e as intersecções viárias de maior fluxo de transporte. Os locais foram selecionados, conforme estão apresentados a seguir (Quadro 3 e Figura 1).

**Quadro 3: Locais de Pesquisa de Campo - Foco**

Foco	Critério	Local
1º Foco:	Via de acesso ao CCJ	Confluência entre as avenidas Deputado Emílio Carlos e Imirim;
2º Foco:	Via de acesso ao CCJ	Acesso frontal do CCJ
3º Foco:	Via de acesso ao CCJ	Confluência entre Avenida Deputado Emílio Carlos e Rua Edson Andrade Silva
4º Foco:	Acesso à principal avenida	Confluência entre R. Edson Andrade Silva e Av. Inajar de Sousa
5º Foco:	Esquina de acesso intermodal ao terminal e bicicletário	Confluência entre Avenida Inajar de Sousa e Avenida Itaberaba

Fonte: os autores, 2020.

#### 4 RESULTADOS E DISCUSSÃO

Vias expressas largas e rápidas para uso do automóvel particular foram criadas a partir da década de 1950, para organizar e solucionar o transporte em São Paulo. A adoção do modelo norte-americano teve como objetivo impulsionar e garantir o desenvolvimento baseado no automóvel individual. Segundo Renato Anelli (2007):

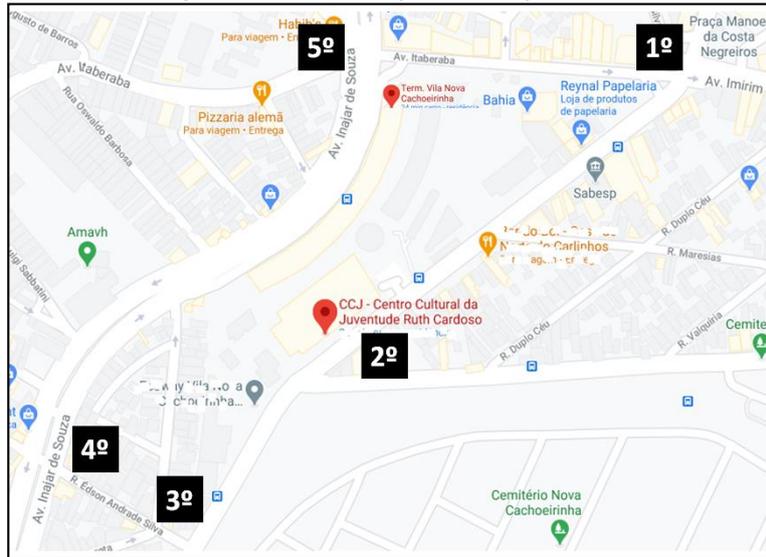
Em 1949 o prefeito Linneu Prestes contrata uma equipe dirigida pelo americano Robert Moses para elaborar o Plano de Melhoramentos Públicos. Moses trazia para São Paulo o modelo da Highway Research Board, o qual pretendia adaptar as cidades para comportar a expansão periférica horizontal em subúrbios residenciais de classe média motorizada.

Anos mais tarde, foi possível comprovar que a solução acelerou o crescimento periférico desordenado e as avenidas foram tomadas por congestionamentos constantes. Além disso, o modelo é inibidor da urbanidade, ou seja, a escala urbana tornou-se incompatível com a vida do pedestre, a ruptura no tecido urbano e a intensa poluição – atmosférica e sonora – são questões que precisam ser mitigadas (JACOBS, 2000; GEHL, 2013; HARVEY 2014).

Localizado na região norte de São Paulo, próximo ao Terminal Urbano Vila Nova Cachoeirinha, o Centro Cultural Municipal da Juventude Ruth Cardoso, equipamento da Secretaria Municipal de Cultura, inaugurado no dia 27 de março de 2006, é o maior equipamento público dedicado aos interesses da juventude da cidade de São Paulo. Segundo relatório da Companhia de Engenharia de Tráfego (CET, 2020), a ciclovia da Avenida Inajar de Souza, infraestrutura cicloviária mais próxima ao equipamento, apresentou volume diário médio de 882 ciclistas, no ano de 2017, e de 958 ciclistas no ano de 2018.

Visando sintetizar as percepções quanto à infraestrutura da ciclomobilidade no entorno do local estudado, os autores deste artigo analisaram os cinco focos de estudo (ver Figura 1), conforme está detalhado a seguir.

**Figura 1 - Locais de Pesquisa de Campo - Foco.**



Fonte: Google, 2020, adaptado pelos autores.

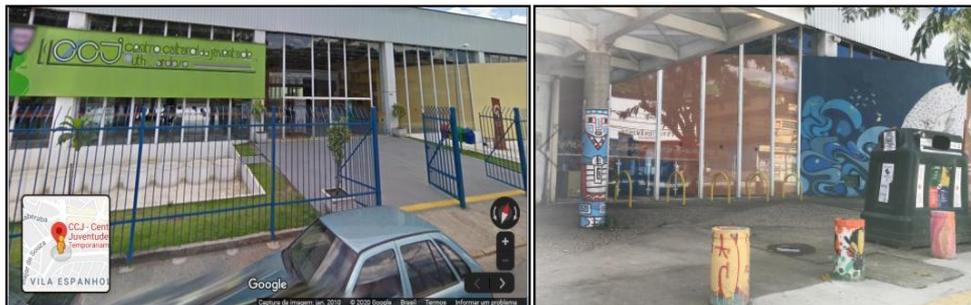
**Figuras 2 e 3 – Foco 1, avenidas Itaberaba e Dep. Emílio Carlos.**



Fonte: os autores

No Foco 1, percebe-se desamparo total de infraestrutura cicloviária, ausência de ciclofaixas e ciclovias, nas duas principais vias de acesso ao equipamento. A Figura 2 mostra a Avenida Itaberaba, e a Figura 3 corresponde à Avenida Deputado Emílio Carlos. Seguindo a análise, para o Foco 2, nota-se que, entre os anos 2010 e 2020, houve a implantação dos paraciclos na fachada de acesso ao equipamento (Figuras 4 e 5).

**Figuras 4 e 5 – Paraciclos na fachada do equipamento, ano 2010 e 2020.**



Fonte: Google, 2020.

Diante do Foco 3, o sistema viário de acesso ao equipamento, constata-se uma situação semelhante àquela identificada no Foco 1 quanto à ausência de infraestrutura cicloviária para os frequentadores, conforme Figuras 6 e 7.

**Figuras 6 e 7 – Via de acesso ao CCJ**



Fonte: os autores.

O Foco 4 se destaca por local de maior fluxo de veículos na região. Nota-se a presença de ciclista em trecho compartilhado com veículos motorizados, demonstrando uma situação de risco de acidente. Os ciclistas estão desprovidos de infraestrutura apropriada junto do acesso ao equipamento cultural e à integração intermodal bicicleta-ônibus (Figuras 8 e 9).

**Figuras 8 e 9 – Rota cicloviária: trechos compartilhados com veículos motorizados.**



Fonte: os autores

No Foco 5, é possível notar, nas Figuras 10 e 11, sinalização semafórica de apoio à conversão de ônibus que acessam o Terminal. A seguir, o mapa da ciclovia sinaliza uma interrupção da mesma na Avenida Inajar de Sousa junto ao bicicletário (Figura 12).

**Figuras 10 e 11 - Terminal Vila Nova Cachoeirinha- foco 5.**



Fonte: os autores



facilidade para mudança de modais. Cabe destacar que este artigo faz parte de uma dissertação de mestrado em andamento e possui limitações quanto à obtenção de informações sobre o trajeto dos usuários. Da conceituação à análise da infraestrutura de mobilidade urbana, o trabalho pretende contribuir com avanços na formulação de políticas públicas.

## REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

BATTISTON, M., OLEKSZECHEN, N., & NETO, A. D. Barreiras e facilitadores no uso da bicicleta em deslocamentos diários: alternativas para a mobilidade urbana. **Revista de Ciências Humanas**, 51(1), 2017, pp.269-286.

BELOTTO, J. C. A. **Ciclomobilidade: um estudo de caso sobre a participação da UFPR na implantação do Cicloparaná – Programa Paranaense de Mobilidade Não Motorizada por Bicicleta**. Matinhos. UFPR, 2017.

BRASIL. Política Nacional de Mobilidade Urbana, Lei Federal n. 12.587 de 2012. Brasília: Poder Executivo, 2012.

\_\_\_\_\_. Ministério das Cidades. Secretaria Nacional de Transporte e da Mobilidade Urbana. **Caderno de referência para elaboração de plano de mobilidade por bicicleta nas cidades: programa brasileiro de mobilidade por bicicleta**. Brasília, 2007.

\_\_\_\_\_. **Estatuto da Cidade**. Lei n. 10.257 de 2001. Brasília: Poder Executivo, 2001.

CABALLERO, R., FRANCO, P., TOSI, J. D., LEDESMA, R. D., JAKOVCEVIC, A., (2019). **Use Of The Planned Behavior Theory To Explain Bicycle**. Vol. 37(2) / Pp. 283-294, Bogotá (Colombia), 2019.

CERVO, A. L.; BERVIAN, P. A. **Metodologia científica**. 5. ed. São Paulo: Prentice Hall, 2002.

COMPANHIA DE ENGENHARIA DE TRÁFEGO. **Mapa de Infraestrutura Cicloviária**. CET, 2010. Disponível em: <http://cetesp1.cetesp.com.br/mapabasico/map.aspx?map=infraciclo>. Acesso em: 10 de dezembro de 2020.

CORTESE, Tatiana Tucunduva Philippi et al. Tecnologias e sustentabilidade nas cidades. **Estudos Avançados**. São Paulo, v. 33, n. 97, p. 137-150, 2019. <http://dx.doi.org/10.1590/s0103-4014.2019.3397.008>

FERRAZ, I. S.; GOMES, N. S.; KOBS, F. F., DA SILVA, M. C., & JÚNIOR, E. F. C. Avaliação do uso da primeira Via Calma em Curitiba/PR para ciclomobilidade. **Urbe. Revista Brasileira de Gestão Urbana**, v. 9, n. 2, p. 341-353, 2017.

FRATER, J.; KUIJER, R.; KINGHAM, S. Why adolescents don't bicycle to school: Does the prototype/willingness model augment the theory of planned behaviour to explain intentions? Why adolescents don't bicycle to school. **Transportation research part F: traffic psychology and behaviour**, 46, 2017, 250-259.

GEHL, Jan. **Cidade para pessoas**. São Paulo: Editora Perspectiva, 2013.

HARKOT, Marina Kohler; LEMOS, Letícia Lindenber; SANTORO, Paula Freire. **Como as mulheres de São Paulo usam a cidade? Uma análise a partir da mobilidade por bicicleta**. *Dearq*, no. 23 (2018): 56-63. <https://doi.org/10.18389/dearq23.2018.05>

HARVEY D. **Cidades rebeldes: do direito à cidade à revolução urbana**. Trad. Jeferson. Boitempo, 2014.

JACOBS, Jane. **Morte e vida de grandes cidades**. São Paulo: Martins Fontes, 2000.

LEFEBVRE, Henri. **O direito à cidade**. São Paulo: Centauro, 2011.

LEVY, Wilson; LEITE, Carlos. Interação, democracia e governança urbanas. Um ensaio sobre o conceito de cidades inteligentes. **Arquitextos**. São Paulo, ano 20, n. 237.01, Vitruvius, fev. 2020

MALATESTA, M. E. B. **A Bicicleta nas viagens cotidianas do Município de São Paulo**, Tese de Doutorado, FAAUSP, São Paulo, 2014.

MARICATO, Ermínia. **O impasse da urbana no Brasil**. Petrópolis: Vozes, 2011. p. 94.

MARINO, Cintia. Ativismo e apropriação do espaço urbano em São Paulo. In: **Anais Online do IX Congresso Brasileiro de Direito Urbanístico**. Florianópolis(SC) Hotel Castelar, 2017. Disponível em: <https://www.even3.com.br/anais/9cbdu/51787-ativismo-e-apropriacao-do-espaco-urbano-em-sao-paulo/>. DOI 10.29327/15543.1-4. Acesso em: 08/12/2020 22:22

METRO. **Pesquisa Origem e Destino de 2017**. São Paulo: 2017. Disponível em: <http://www.metro.sp.gov.br/pesquisa-od/>. Acesso em: 10/12/2020.

MINAYO, M. C. S. **O desafio do conhecimento: pesquisa qualitativa em saúde**. 5. ed. São Paulo/Rio de Janeiro: Hucitec-Abrasco, 1998.

MINAYO, M.C.S., SANCHES, O. Quantitativo-qualitativo: oposição ou complementaridade? **Cad. Saúde Publ.**, 1993; 9(2):239-62.

MÓNICO, L., ALFERES, V., PARREIRA, P., CASTRO, P. A. A Observação Participante enquanto metodologia de investigação qualitativa. **Atas - Investigação Qualitativa em Ciências Sociais**. CIAIQ, 2017, 3.

NETTO, N., RAMOS, H., Estudo da Mobilidade Urbana no Contexto Brasileiro. **Revista de Gestão Ambiental e Sustentabilidade – GEAS**. São Paulo, 2017.

PMSP. **Plano Diretor Estratégico**. Lei Municipal de São Paulo n. 16.050 de 31 de julho de 2014. São Paulo, 2014.

\_\_\_\_\_. **Plano de Mobilidade de São Paulo**. Decreto Municipal n. 56.834 de 2015. São Paulo, 2015.

ANELLI, Renato Luiz Sobral. Redes de Mobilidade e Urbanismo em São Paulo: das radiais/perimetrais do Plano de Avenidas à malha direcional PUB. **Arquitextos**. São Paulo, ano 07, n. 082.00, Vitruvius, mar. 2007.

SCHWARTZ, E., ELSÉN, I. Observação participante: uma metodologia para conhecer o viver, o adoecer e o cuidar das famílias rurais. **Família, Saúde e Desenvolvimento**, 2003 (1).

URRY, J. **Mobilities**. Cambridge: London, Polity Press, 2007.

WHYTE, W. F. **Sociedade de esquina: a estrutura social de uma área urbana pobre e degradada**. Tradução de Maria Lucia de Oliveira. Rio de Janeiro, Jorge Zahar. 2005.