

**UNIVERSIDADE DE BRASÍLIA
INSTITUTO DE CIÊNCIAS SOCIAIS
DEPARTAMENTO DE ANTROPOLOGIA
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM ANTROPOLOGIA SOCIAL**

**DO BRT AO PATINETE:
OS CORREDORES DE TRANSPORTE E O PROBLEMA DA ÚLTIMA MILHA**

ELISA ROSAS

BRASÍLIA, 2020

**Universidade de Brasília
Instituto de Ciências Sociais
Departamento de Antropologia
Programa de Pós-Graduação em Antropologia Social**

Dissertação de mestrado:

DO BRT AO PATINETE:

OS CORREDORES DE TRANSPORTE E O PROBLEMA DA ÚLTIMA MILHA

Dissertação de mestrado
apresentada ao Programa de
Pós-Graduação em Antropologia
Social do Departamento de
Antropologia da Universidade
de Brasília

Banca examinadora:

Dra. Cristina Patriota de Moura (orientadora) – DAN/UnB

Dr. Ricardo Barbosa da Silva – Instituto das Cidades/Unifesp

Dra. Antonádia Borges – DAN/UnB

Dr. Joaze Bernardino Costa (Suplente) – SOL/UnB

Brasília, março de 2020

Agradecimentos

Agradeço primeiramente a minha orientadora Cristina Patriota de Moura pelas leituras cuidadosas e pelas ótimas conversas e sugestões. Aos professores Ricardo Barbosa Da Silva, Antonádia Borges e Joaze Bernardino pela disposição em participar da banca.

Aos que me incentivaram a encarar o mestrado: Leiloca, Ceará, Nico e Ciça, também pelas ajudas em diversos momentos desse percurso.

À minha família: Roberta, Caetano, Armando e Maria Augusta, Nanda, Vivizinha, Má, Ciça e André, também pelo apoio e incentivo.

À Leiloca pelas conversas e confabulações em meio a tantos copos entornados nos últimos dois (ou quinze!) anos.

Às tantas que me acompanham: queridas Aline e Bruna, Carol, Nambir, Quel, Aninha, Déia, Nana, Rai, Su, Tay, Leiloca, Ciça, Nanda e Má (vocês de novo!). Às hermanas Flor, Anto y Gala: Buenos Aires siempre estuvo cerca. À Amelie pelos olhinhos e risadas que alegraram os últimos meses de escrita.

Também ao Fábio e ao John, companheiros do cotidiano.

Um agradecimento especial ao Luiz Marcelo e ao Mano Lyee pelas conversas e pela disposição em me mostrar suas visões e cotidianos sobre mobilidade. Assim como ao resto dos funcionários da Grow e da Lime com quem conversei, além de outros interlocutores importantes: Bruno e Marcelo. Também à Carol e demais usuários do BRT.

Por fim, às/os companheiras/os do Movimento Passe Livre DFE, pela força e persistência, pela aposta em mundo melhor, e pela incansável luta por um transporte público, gratuito e fora da iniciativa privada. Em tempos políticos difíceis, mais do que nunca precisamos continuar a sonhar com uma vida sem catracas, abaixo e à esquerda. Todas as formulações aqui são, em alguma medida, formulações coletivas. Com esperança, espero que sirvam para fortalecer o movimento. Muito obrigada por sustentarem 15 anos desse espaço de luta e reflexão. E nunca é demais lembrar a inspiração zapatista: “todo para todos, para nosostros nada”.

Resumo

Este trabalho traz reflexões sobre mobilidade urbana e deslocamentos na cidade, a partir dos meios de transportes *Bus Rapid Transit* (BRT) e das novas empresas de aluguel de bicicletas e patinetes. A partir da oposição entre mobilidade massiva e mobilidade *smart*, levanto questões relativas ao planejamento de transportes. Para representar a mobilidade massiva, trago algumas questões relacionadas ao BRT e busco identificar como a ideia de circulação se reflete no planejamento de transportes. Em relação à mobilidade *smart*, apresento a ideia de micromobilidade e o problema da última milha, e as novas empresas de aluguel de bicicletas e patinetes, ou plataformas de mobilidade. Esta oposição é feita com base na observação de dois eventos de transporte. A mobilidade *smart* ganha mais atenção ao longo do trabalho. Para analisá-la, acompanho algumas dinâmicas dos patinetes nas cidades, a partir das ideias de “composições urbanas” e “espaço-síntese”. O acompanhamento dos patinetes traz questões relevantes sobre seus diferentes usos na cidade. A dissertação traz também um exercício de reflexão sobre as noções de espaço, assim como uma tentativa de relacionar essas categorias às ideias de movimento na cidade. A partir da dimensão da experiência urbana de deslocamento, procuro analisar a mobilidade proporcionada pelos BRTs e pelos patinetes.

Palavras chave: mobilidade urbana, plataforma de mobilidade, espaço urbano, patinete, Bus Rapid Transit, BRT, mobilidade compartilhada

Abstract

This study examines issues of urban mobility and travel in the city, brought about by means of transportation such as Bus Rapid Transit (BRT) systems and the new businesses of bicycle and scooter rental. Questions related to transport planning are raised from the opposition between mass mobility and smart mobility — BRT stands here for the mass mobility side of the discussion, and triggers an examination of how an idea of circulation is reflected in transport planning. As to smart mobility, the concept of micromobility is introduced, as well as the bicycle and scooter rental businesses (or mobility platforms). This opposition is based on the proposals and debates collected during two transportation trade and professional meetings — smart mobility gets a bigger share of the attention along the study. In order to analyze it, some dynamics of how scooters are used in cities are observed, from the starting point of concepts such as “urban compositions” and “synthesis-space”. The observation of scooters brings about relevant questions on the diverse ways they are used in cities. This paper also suggests a reflection on notions of space, as well as an attempt to relate these categories to concepts of movement in the city. It offers, as well, an analysis of the mobility afforded by BRT systems and scooters, from the point of view of the urban experience dimension of movement.

Keywords: urban mobility, mobility platforms, urban space, scooter, Bus Rapid Transit, BRT, shared mobility

ÍNDICE

Lista de siglas.....	7
Lista de imagens.....	8
Glossário.....	9

Introdução

A década catraqueira.....	10
Mobilidades urbanas.....	12
Do BRT ao patinete.....	14

CAPÍTULO 1: A cidade dos transporteiros

BRT: A evolução das cidades, ou uma explosão de desenvolvimento.....	20
A Arena ANTP.....	24
O fascínio dos transporteiros.....	29
O sistema circulatório urbano.....	31
<i>Summit</i> Mobilidade.....	34
Policy, relgov e P.R.	38
Micromobilidade: um conceito de mercado.....	40
O novo aluguel de bicicletas e patinetes.....	44
Mediadores do transporte.....	48

CAPÍTULO 2: Os patinetes em um “espaço-síntese” de São Paulo

O Largo da Batata.....	53
Os guardiões.....	60
A Avenida Faria Lima.....	72
Dia das crianças na comunidade 1.010 (Mil e dez)	76
Reconectando as escalas.....	81

CAPÍTULO 3: Patinete, cidade e movimento

O patinete e seus usos.....	85
Cidade, espaço e movimento.....	93

CONCLUSÃO: Direito à cidade.....	108
---	------------

Referências

Bibliográficas.....	113
---------------------	-----

Lista de siglas

ANTP – Associação Nacional de Transportes Públicos

BID – Banco Interamericano de Desenvolvimento

BM – Banco Mundial

BRT – Bus Rapid Transit

ITDP – Instituto de Políticas de Transporte e Desenvolvimento

NTU – Associação Nacional das Empresas de Transportes Urbanos

RIT – Rede Integrada de Transportes de Curitiba

SIBRT – Associação Latino-Americana de Sistemas Integrados e BRT

WRI – World Resources Institute

Lista de imagens

Imagem 1: Arena ANTP.....	25
Imagem 2: Mini-catraca.....	27
Imagem 3: Bilhete único com o nome da Rosa Parks.....	38
Imagem 4: Ponto de parada de motoristas de <i>app</i> no pavilhão.....	29
Imagem 5: Palco do Summit Mobilidade.....	35
Imagem 6: Cemitério de bikes.....	45
Imagem 7: Caminho a pé do Largo da Batata pela Avenida Faria Lima.....	55
Imagem 8: Print de viagem de patinete.....	64
Imagem 9: Print de viagem de bicicleta.....	74
Imagem 10: Dia das crianças na comunidade 1.010.....	77
Imagem 11: Bicicletas e patinetes no Largo da Batata.....	79
Imagem 12: Homem é filmado transportando fogão em patinete elétrico em Copacabana, Zona Sul do Rio.....	89
Imagens 13 e 14: <i>Prints</i> da conta de Instagram @patinetestristes.....	90
Imagem 15: Sistema Tronco Alimentador do Manual de BRT.....	93

Glossário

Bus Rapid Transit (BRT): Sistema de transportes chamado de “metrô de superfície”. Possui 5 características principais: faixa de ônibus exclusiva; alinhamento das faixas exclusivas no corredor central da avenida, longe da calçada; cobrança da passagem no terminal; plataforma de embarque e ônibus no mesmo nível e prioridade para os ônibus nas interseções no trânsito.

Dockless: Sistema de aluguel de bicicletas e patinetes sem estação. O veículo pode ser encontrado via GPS por um aplicativo de celular.

Mobility as a Service (MaaS): Proposta de integração dos serviços de transporte, por meio de uma plataforma na qual estariam disponíveis para o/a usuário/a todas as ofertas, públicas e privadas, de deslocamento em uma cidade. A proposta envolve integração de passagens e serviços.

Micromobilidade: Termo cunhado por Horace Dideu em 2017 para se referir aos meios de transporte elétricos leves, de até mais ou menos 500 kg. Inclui patinetes, bicicletas, motos leves, segways, rickshaws, etc.

Mobilidade ativa: O transporte que depende da ação humana (mesmo feito com dispositivos auxiliares), como caminhar, pedalar, andar com cadeira de rodas ou muletas.

Porta a porta: Termo geralmente usado em relação à logística, sobre a possibilidade de proporcionar deslocamentos diretos para levar uma mercadoria ao seu cliente.

Sistema tronco-alimentador: Nos transportes públicos, consiste na construção de um corredor no qual os ônibus transitam diretamente, com geralmente um terminal em cada ponta. A partir destes terminais, ou em paradas intermediárias, o passageiro realiza o transbordo, trocando para um veículo que percorre uma linha local, ou alimentadora.

Ultima milha: problema da área de logística, no transporte urbano se refere ao primeiro ou último trecho de determinado deslocamento, que muitas vezes não é coberto pelo sistema de transportes público.

Unicórnio: jargão do mercado para novas empresas que valem mais de 1 bilhão de dólares.

Introdução

A década catraqueira

Em 2005, em busca de um tema para a monografia de graduação, me chamaram a atenção a forma de organização e as demandas do Movimento Passe Livre (MPL). O movimento estava em fase de consolidação nacional. Comecei a me aproximar com interesses de pesquisa, e logo, por identificar uma afinidade política, passei a integrá-lo. Em seu início, as ações se pautavam na reivindicação pelo passe livre para estudantes¹, além das “jornadas de luta” contra os aumentos de passagem. Como minha entrada aconteceu em um momento de formação do movimento, participei também do amadurecimento das propostas e da construção de uma concepção política mais ampla sobre a cidade. Na época, deixamos de lutar somente pelo passe estudantil para questionar o próprio sistema de transportes, desde como é financiado, a qualidade do serviço, até quem decide os itinerários, as linhas e os horários. Incorporamos ao lema “por uma vida sem catracas” a ideia de “direito à cidade”. Mas, desde seu início, uma das grandes críticas formuladas pelo MPL poderia ser sintetizada na oposição transporte público *versus* transporte coletivo. Nessa reflexão, consideramos que o transporte urbano é, na verdade, coletivo, por ser usado coletivamente pela população, mas não exatamente público, por não ser financiado² totalmente pelo Estado, como é o caso da educação pública ou da saúde pública. Em 2015, o transporte passa a ser considerado um direito social garantido na constituição a partir da Emenda Constitucional 90/15. Alguns avanços podem ser vistos a partir daí, como a articulação³ feita entre entidades civis e especialistas da área em 2019 para regulamentar o direito. (OLIVEIRA, 2019)

Essa continua sendo a concepção política do MPL, com a qual ainda concordo, e é nessa direção que oriento minha atuação política. Neste contexto, frequentemente confronto nossas formulações com as ideias vigentes sobre o transporte público, noções complexas e construídas diariamente por outros atores desse cenário. Meu interesse é investigar as concepções de quem cria e executa o transporte que existe hoje e buscar o que orienta os

¹ No DF, a reivindicação incluía passe livre para desempregados.

² O MPL considera que, por mais que o transporte público conte com subsídios, é necessário repensar seu modelo de financiamento, pois é um modelo que cobra muito de quem tem pouco e ainda gera lucro para empresários.

³ A partir da iniciativa do Instituto de Estudos Socioeconômicos (Inesc), foram organizadas várias audiências públicas na Comissão de Legislação Participativa da Câmara. Foram discutidas propostas para melhorar o transporte público e regulamentar a emenda constitucional 90/15.

outros atores desse cenário, suas decisões e como colocam seus ideais em prática. Interesse-me pelos planejadores de transporte, técnicos e especialistas, mas também pelas dinâmicas causadas pelos transportes nas cidades, tal como pelas lógicas de movimento criadas e vividas.

Na busca por me aproximar do pensamento dos técnicos e especialistas, decidi cursar, em 2013, uma pós-graduação inovadora, *lato sensu*, na área de Política e Planejamento de Transportes, oferecida pelo Instituto Ferroviário da Universidade de San Martín, em conjunto com o Banco Interamericano de Desenvolvimento, na Argentina. Especificamente, o objetivo daquele curso era atualizar os profissionais técnicos em transporte do país. Entre os tantos assuntos abordados no curso (modelagem, pesquisas origem e destino, acessibilidade, ambientalismo, logística urbana, desafios operacionais), o fascínio e o debate sobre os sistemas Bus Rapid Transit (BRT) se sobressaíram, assim como as controvérsias relativas à construção do “Metrobus”, uma variação do BRT, na Avenida 9 de Julio, no centro de Buenos Aires. Essa obra conectou, pela superfície, o que já é conectado subterraneamente pelo metrô, ligando duas grandes estações de trem, *Retiro* e *Constitución*, importantes articuladoras da região metropolitana da cidade. As opiniões se dividiam em relação à necessidade da obra.

Naquele mesmo ano, o cenário dos transportes se complexificou no Brasil, por articulação do próprio MPL, com o evento que ficou conhecido como “Jornadas de Junho”, no qual a mobilidade urbana ganhou um destaque inédito na pauta nacional. A década anterior havia sido agitada em diversas cidades, com inúmeras manifestações e trabalhos de base e articulação. Não posso deixar de mencionar que as interpretações sobre as Jornadas de Junho ainda estão em processo de amadurecimento, sobretudo em relação aos desdobramentos e consequências na política nacional, talvez pelo pouco tempo que passou. Enquanto estão sendo elaboradas as narrativas sobre essas jornadas, procuro pensar aqui em como o mundo dos transportes se transformou desde então. Minha pesquisa poderá servir como um aporte para o debate sobre as “dimensões do urbano” (MOURA, 2013), sobre as novas composições e acoplamentos nas cidades, sobre as atualizações e capturas produzidas pelo capitalismo, ou uma leitura sobre a situação do mercado de transportes brasileiro.

Mobilidades urbanas

O conceito de mobilidade urbana⁴ é relativamente novo, e diz respeito à capacidade de deslocamento das pessoas dentro de uma cidade. Até os anos 90, falava-se sobretudo sobre trânsito ou transportes. Na primeira década dos anos 2000, a expressão “mobilidade urbana” passou a ganhar destaque no discurso de ciclistas e ativistas pelo transporte público, para além dos engenheiros e geógrafos. Segundo Ricardo Barbosa da Silva:

A virada da mobilidade é, portanto, produto e necessidade de um contexto de intensas transformações socioespaciais, traduzidas por uma metrópole cada vez mais espraiada, um modelo urbano que empurra as pessoas a morarem em lugares distantes dos serviços e infraestruturas fundamentais, obrigando-as a gastarem seu precioso tempo em longos deslocamentos diários. (SILVA, 2014, p.359)

A mudança da centralidade do debate da ideia de trânsito e transportes indica que a preocupação ganha uma proporção metropolitana. A preocupação se volta para as pessoas, e não mais para o objeto transporte (MIRALLES-GUASCH apud SILVA, 2014, p. 359).

No Brasil, a atuação de grupos ativistas e organizações da sociedade civil culminou na consolidação de uma Política Nacional de Mobilidade Urbana, sancionada por Dilma Rousseff em 2012. A partir daí, o conceito ganha fôlego e volta para o debate da sociedade civil, começando a criar um campo mais amplo entre ativistas, ONGs, acadêmicos, técnicos, etc., já a partir de outra perspectiva, legitimada pelo Estado.

Anteriormente a 2013, essa ideia transitava em um ritmo político lento. As Jornadas de Junho promoveram uma grande divulgação do assunto e da terminologia. Não só para militantes, mas também para quem atua na área, foi notável como as manifestações daquele ano, originadas em atos contra aumentos de passagens, foram um ponto de virada. O discurso público sobre a mobilidade urbana ganhou jornais e entrou no vocabulário de um público mais amplo. Na reportagem e entrevista com organizadores do encontro periódico da Associação Nacional de Transportes Urbanos, a ANTP, para o portal Transporte Moderno Online, alguns acontecimentos nos últimos anos foram importantes para que o tema ganhasse mais atenção: “a publicação da Lei da Mobilidade em 2012”, mas sobretudo “o movimento de rua de 2013” (ASQUINI, 2019). Nesse ano, rapidamente houve uma reação institucional, que ofereceu uma “solução” para as cidades, o anúncio da construção de uma série de BRTs, adotados em 12 cidades sede da Copa do Mundo em 2014, além da

⁴ Ricardo Barbosa da Silva (2014) faz uma discussão acerca do conceito de mobilidade. Segundo ele, a mobilidade é “o conjunto de deslocamentos de pessoas, segundo suas mais diversas capacidades individuais, relacionadas a certos atributos sociais.” (SILVA, 2014, p. 31) O geógrafo chama a atenção para a importância dos fatores socioespaciais para analisar como a mobilidade pode ser apoiada ou restrita.

adoção de vários corredores exclusivos, muitos realizados com recursos do Programa de Aceleração do Crescimento - PAC II. Renata Florentino relata que a “frequência de adoção das mesmas soluções de políticas de mobilidade no formato ‘pacote’ por várias cidades simultaneamente, indica não apenas uma escolha técnica, mas um acontecimento política e economicamente circunscrito.” (FLORENTINO, 2016, p. 40). A resposta para o clamor por “serviços públicos padrão FIFA” foi o anúncio, e depois a construção uma série de BRTs totais ou parciais. Este foi apresentado como uma forma renovada de transporte público, e como um sistema completo e integrado.

Da ideia de mobilidade urbana, há diversas derivações específicas. Elas têm ganhado cada vez mais destaque tanto no campo específico do transporte, quanto para um público mais amplo. Entre elas, as ideias de “mobilidade ativa” e “*Mobility as a Service (MaaS)*” são importantes e usadas correntemente. Mobilidade ativa se refere a “qualquer forma de transporte humano, como caminhar, pedalar, cadeira de rodas, com o auxílio de muletas, enfim, todos os deslocamentos feitos de forma autônoma pelos cidadãos, mesmo com o uso de dispositivos auxiliares” (SECRETARIA NACIONAL DE TRANSPORTE E DA MOBILIDADE URBANA, 2007, p. 88), segundo documento do Ministério das Cidades. Já a expressão *Mobility as a Service (MaaS)* é debatida desde meados dos anos 2000. O desenvolvimento da tecnologia dos *smartphones*, no entanto, deu mais subsídios para o debate e possibilidades de experiências práticas. Segundo Arcidiacono e Duggan: “A promessa é que o MaaS represente um novo ecossistema para a mobilidade que integre os operadores de transporte e fornecedores, fornecedores de informações, plataformas e fornecedores de tecnologia, infraestruturas de sistemas da informação, seguradores, organizações regulatórias e instituições de pesquisa.”⁵ (ARCIDIACONO; DUGGAN, 2019, p. 6). As discussões relativas ao MaaS se referem sobretudo ao potencial de integração entre serviços públicos e privados e as novas possibilidades de conectividade digital. O que mais me interessa aqui é simplesmente a ideia autoexplicativa da “mobilidade como um serviço”, a ideia de que a mobilidade é *um serviço que pode ser demandado de forma individual*.

Além dessas duas ideias, há outra formulação que ganhou destaque no vocabulário do transporte. A “micromobilidade” não é um conceito acadêmico, mas de mercado, e será abordada no primeiro capítulo.

⁵ “The promise is that MaaS represents a new ecosystem for mobility that integrates transport operators and providers, data providers, platforms and technology providers, ICT infrastructures, insurance companies, regulatory organisations, and research institutions.”

Do BRT ao patinete

Quando retornei ao Brasil, em 2014, eram notáveis as mudanças ocorridas nas cidades brasileiras e em seus sistemas de transportes. Com um olhar entre a militância e a técnica, passei a procurar quais as modificações relevantes neste campo – o que depois identifiquei como novos “mediadores” (LATOURE, 2012) do sistema de transportes brasileiro. A princípio, os Bus Rapid Transit me chamaram a atenção por sintetizarem alguns elementos centrais do paradigma atual de planejamento de transporte: a “racionalização” e o “sistema tronco-alimentador”. Além disso, é um sistema de transporte de grande capacidade, supostamente mais barato de ser construído do que um metrô subterrâneo, e que muitas vezes aparece na fala das autoridades públicas como a solução para o problema dos deslocamentos nas cidades.

Em 2019, em busca de alguma entrada no mundo técnico do transporte, acompanhei superficialmente os preparativos para o encontro da Associação Nacional dos Transportes, a ANTP. Este, que seria em abril, é transferido para setembro, bagunçando o meu cronograma de pesquisa. Minha expectativa era acessar algumas controvérsias relativas ao mundo do transporte para começar a procurar entradas para o trabalho de campo.

Não sei se por sorte ou por publicidade direcionada (a partir dos algoritmos e do *machine learning* do meu histórico de pesquisa no Google), vejo a divulgação de um evento sobre mobilidade urbana em maio de 2019, em São Paulo, intitulado *Summit Mobilidade Urbana*, organizado pelo jornal *O Estado de São Paulo*, com oferecimento da empresa 99. A programação ainda não estava disponível na página do evento, o que fez com que eu me inscrevesse no escuro, para poder me planejar e comprar uma passagem a um preço razoável. O ingresso poderia ser adquirido na página do evento, pelo preço de 299 reais (preço promocional até 3 semanas antes). Parcelo este valor do cartão de crédito, e vou procurar passagens de avião.

Quando me inscrevi, esperava ao menos algumas menções aos BRTs, quem sabe algum painel que falasse especificamente sobre isso. No entanto, ao me deparar na programação com discussões inesperadas, pude atentar para outras questões. Entre vários debates (regulação do Estado, inclusão de gênero, uso de dados sobre deslocamentos), sobressaiu o debate sobre automatização e empresas de mobilidades que operam por meio de plataformas virtuais, ou *apps*.

Era a primeira vez que ia a um evento de transporte como observadora/pesquisadora, e não como integrante do Movimento Passe Livre. Todos os eventos desse caráter a que havia ido eram diferentes, voltados para o acesso à cidade, à participação popular e articulações políticas. Eu já havia convivido tanto com técnicos quanto com políticos do mundo do transporte por minha atuação no MPL e na pós-graduação, mas não tinha muita ideia do que esperar. À medida que a programação foi sendo divulgada, vi temas gerais de políticas públicas, integração, sustentabilidade, gênero e mobilidade ativa. Ainda não havia nada na programação que me fizesse perceber o destaque que seria dado à mobilidade proporcionada por aplicativos, a não ser o fato do evento ser “oferecido” pela 99, que faz parte da empresa chinesa Didi Chuxing, concorrente internacional da Uber. A compra da 99 pela Didi foi considerada um marco por ser a primeira brasileira a entrar na lista das “*startups unicórnios*”, jargão do mercado para empresas que valem mais de 1 bilhão de dólares. Este evento serviu para me atualizar sobre uma faceta da mobilidade que, para mim, não estava dada antes, sobretudo em relação às novas empresas neste mercado, tanto as mencionadas anteriormente, que utilizam dos serviços de motoristas, quanto as de bicicletas e patinetes de aluguel *dockless* (sem estação para retirada e entrega), como a Yellow, a Grin, a Lime⁶, Scoo.

Ao ir despreparada para o *Summit* Mobilidade Urbana, pude atentar para outras questões além do BRT, que era o que estava nos meus pensamentos. Entre vários debates, duas argumentações nos diversos painéis do evento se destacaram. A primeira ronda o mundo do transporte desde os anos 80: a necessidade de tirar carros particulares da rua e desafogar cidades grandes, que chegaram a um ponto praticamente inviável – questão que se conecta ao antigo debate sobre o trânsito. A segunda é uma *versão monetizada* do direito à cidade: um discurso sobre viver a cidade sem limitações nos deslocamentos. As empresas que utilizam aplicativos se apresentam como forma de juntar as duas questões, uma vez que afirmam tirar das ruas muitos veículos particulares, e facilitar as viagens pela cidade proporcionando deslocamentos “porta a porta”.

Esta experiência me possibilitou pensar em uma reconfiguração do campo da mobilidade urbana em dois eixos: **transporte massivo** para uns – veículos grandes, capacidade de deslocar grandes quantidades de pessoas, sistema expresso com alimentação troncal, BRT e metrô, infraestruturas pesadas; e **mobilidade smart** para outros –

⁶ A Lime é uma empresa multinacional de aluguel de patinetes que começou a funcionar no Brasil em julho de 2019. Sua operação na América Latina foi encerrada em janeiro de 2020.

aplicativos, deslocamento porta a porta, conectividade, carros, bicicletas e patinetes acessíveis por meio de plataformas. Voltarei a essa oposição no final do primeiro capítulo.

Um dilema conhecido do mundo da logística e dos transportes é o chamado “problema da última milha”: “*Generally, it refers to the design and provision of travel services from a public transportation node to a passenger’s final destination.*” (WANG, 2019, p. 131). Os serviços de transportes muitas vezes conseguem conectar regiões metropolitanas distantes, mas as grandes estruturas geralmente chegam a estações e avenidas, deixando um último trecho da viagem sem cobertura de transporte, tendo que ser percorrido a pé. O mesmo vale para pensar em deslocamentos curtos em áreas próximas dentro de um bairro ou região, que muitas vezes não possuem cobertura dos serviços de transporte, que apenas conectam aquela região com os centros das cidades. As plataformas de mobilidade, como a Uber, 99 e as empresas de patinetes se apresentam como uma forma de solucionar essa questão.

Meses depois do *Summit* Mobilidade, compareço também ao encontro da Associação Nacional de Transportes Públicos, a ANTP, que, por fim, acontece no final de setembro. Esse evento, chamado Arena ANTP, também será descrito aqui, como contraposição à tendência do deslocamento propagandeado no *Summit* Mobilidade.

Os dois eventos serão abordados no primeiro capítulo, buscando conectá-los com a oposição ‘mobilidade massiva’ e ‘mobilidade *smart*’. No capítulo, busco levantar algumas questões sobre as duas tendências. Para representar a mobilidade massiva, analiso algumas questões relacionadas ao BRT, e busco pensar sobre como a ideia de circulação se reflete no planejamento de transportes. Em relação à mobilidade *smart*, apresento a ideia de micromobilidade e as novas empresas de aluguel de bicicletas e patinetes. Ambas as mobilidades são assunto de conversas com um interlocutor que me auxiliou a entender o campo. Luiz é engenheiro de transportes e já circulou em diversas áreas do planejamento de transportes, do BRT à mobilidade pedestre. Atualmente trabalha na Grow, empresa de aluguel *dockless* (sem estação) de patinetes e bicicletas, e pedala de casa ao trabalho todos os dias.

Luiz me recebeu em seu escritório, em São Paulo. A sede da Grow, fusão das empresas Yellow e Grin⁷, fica localizada em um bairro nobre, o Itaim Bibi. A recepção e a

⁷ A empresa Grow é a fusão de duas outras empresas: Yellow e Grin. A Yellow era uma empresa nacional de aluguel de bicicletas e patinetes, fundada em abril de 2018. A Grin, que alugava somente patinetes, começou a operar no Brasil em agosto de 2018. A fusão das duas aconteceu em janeiro de 2019.

decoração do escritório são modernas e juvenis. Aguardei na recepção uns 15 minutos, até que Luiz desceu para me receber. Nossas idades são próximas, naquele dia ele estava com o cabelo raspado, óculos quadrado, e um visual despojado, de bermuda e tênis, e blusa da empresa. Depois, quando subi ao escritório, vi que vários ali usavam camisetas com mensagens ciclistas ou da empresa. Luiz me contou com um ar quase tranquilo que estavam resolvendo a crise das vagas e estacionamentos, e que por isso demorou para descer. O governo queria, segundo ele, criar estacionamentos para que bicicletas e patinetes não fiquem mais paradas no meio da rua. Falei que não queria atrapalhar a “gestão da crise”, se ele preferisse conversar no dia seguinte. Luiz sorriu e disse que não precisava, e me convidou para subir para o primeiro andar, que estava vazio. Era um espaço de escritório mobiliado com mesas e cadeiras. Disse que talvez aquele espaço virasse um *coworking*⁸, mas ainda não sabiam, que antes estava cheio de pessoas da Yellow, mas que agora todas estavam no outro andar. Sentamos nuns sofazinhos ao lado da copa e ele me serviu um café feito em máquina profissional, em uma pequena xícara esmaltada com o logo da Grow.

Em algum momento da nossa conversa, Luiz contou que quando começou a trabalhar com ONGs, ouvia “lá vem o transporteiro”, e neste contato passou a repensar como via a mobilidade, apesar de já ser ciclista desde antes disso. Transporteiro, segundo ele, é como o pessoal das ONGs chama os engenheiros e planejadores de transporte público, aqueles que pensam nos deslocamentos de quantidades massivas de pessoas, em grandes infraestruturas. Havíamos mencionado que ambos estivemos no evento organizado pela Associação Nacional Transportes Públicos. Ele, então, como exemplo, disse que esse era um “evento para transporteiros”. Quando lhe contei o meu interesse nos planejadores de BRTs, disse, menos como uma crítica do que como um comentário, que são pessoas que não ligam muito para mobilidade ativa ou micromobilidade, mas que “metem um rasgo no meio cidade e pronto”, só querem “ligar o ponto A com o ponto B”.

Tomo de empréstimo, ao longo desta dissertação, palavra *transporteiro* para designar os engenheiros, arquitetos, urbanistas, planejadores urbanos, economistas e técnicos que se dedicam ao planejamento de transporte. Muitos daqueles com quem conversei, durante minha incursão em seu mundo, não utilizam o transporte público como meio principal de deslocamento, e usam carros particulares no cotidiano, tanto os que

⁸ Segundo o website coworkingbrasil.org, “um espaço de Coworking é um local ou empresa que reúne a estrutura necessária para que outras empresas se juntem a eles e desenvolvam seus negócios. Estes espaços podem ter fins comerciais ou não, e contam com toda estrutura que um escritório tradicional teria, porém, compartilhada por todos os integrantes do espaço.”

convivi na Argentina quanto os brasileiros. Possuem, entretanto, um sentimento de paixão pelo campo e conhecimento quase de catálogo sobre os diferentes tipos e modelos de veículos como ônibus, bondes, VLTs, trolebuses etc. Conhecem muitos exemplos bem-sucedidos das soluções de transporte nas cidades europeias. Diversas vezes ouvi sobre suas viagens de férias na Europa, nas quais podem passar um período sem dirigir, sobre a praticidade e eficiência dos sistemas de integração, da organização operacional dos transportes, das escolhas de sinalização.

Tratarei, neste trabalho, de pensar sobre os transportes e sobre o planejamento de transportes. Analiso duas formas de pensar o planejamento: a partir das grandes infraestruturas e em relação aos deslocamentos mais curtos, que essas infraestruturas muitas vezes não cobrem. É aí que as *plataformas de mobilidade*, as novas empresas do ramo, se inserem, com o desenvolvimento de inovações tecnológicas que permitem novas formas de se deslocar individualmente. Essas empresas buscam tanto cobrir dificuldades estruturais do planejamento do transporte, quanto se apresentam como a solução para os trajetos que o sistema de transporte não cobre, a chamada “última milha”.

No segundo capítulo, dou mais atenção aos patinetes na cidade. Com base nas ideias de “composições urbanas” e “espaço-síntese”, faço uma análise a partir de algumas experiências em São Paulo. O espaço-síntese propõe três dimensões para um lugar: a urbanística, a das lutas políticas e a da ocupação cotidiana. Nessa ótica, observo os patinetes do Largo da Batata à Avenida Faria Lima, procurando articular alguns debates sobre a “rua”, a “praça” e a “comunidade”. Outro interlocutor é central nesse capítulo: Mano Lyee, na época, articulador social da empresa Grow, que trabalhava na rua com a preservação dos patinetes.

O terceiro capítulo começa com o acompanhamento do objeto patinete na imprensa brasileira. A primeira parte do capítulo conta sobre a chegada do patinete e está conectada ao capítulo anterior em uma reflexão sobre quem deve usar o patinete e em quais condições. Os registros da imprensa reforçam algumas dinâmicas vistas no espaço da cidade de São Paulo. Logo, a segunda parte do capítulo traz reflexões sobre as noções de espaço e de lugar, assim como uma tentativa de relacionar estas categorias às ideias de movimento na cidade. A partir da dimensão da experiência urbana de deslocamento, procuro analisar os deslocamentos proporcionados pelo BRT e pelos patinetes.

Finalizo o trabalho pensando sobre como é possível articular as críticas aos sistemas de transporte à ideia de *direito à cidade*. Procuro, em especial, refletir sobre as ideias de liberdade de circulação e compartilhamento.

Paralelamente à trajetória de Luiz, que vai de planejar BRTs para planejar o mercado de patinetes, minha própria história passa pelo acompanhamento de como esses meios de transporte se desenvolvem. Nas últimas semanas antes da conclusão deste trabalho, duas grandes empresas do ramo anunciaram redução em suas operações (MENDES, 2020), inclusive a Grow, onde Luiz trabalha. Frente às últimas notícias, conversamos sobre os problemas operacionais e sobre o problema de todas as plataformas de mobilidade, que é a dependência econômica do “aporte financeiro”, ou seja, são empresas que “ainda” não se sustentam somente com o lucro sobre os serviços que oferecem. Há muitas incertezas quanto ao futuro das empresas de aluguel de patinetes. A continuidade deste tipo de mobilidade, para ele, depende do desenvolvimento de um negócio rentável e da superação de uma série de desafios econômicos e jurídicos. Outra possibilidade é que o Estado encampe parcerias com empresas e que esses serviços passem a fazer parte de um sistema público de transportes. A meu ver, os próximos anos mostrarão o quanto as dinâmicas urbanas e as lógicas de deslocamento próprios desses modais permanecerão nas cidades, por meio dos patinetes ou de novos serviços.

Dada uma introdução sobre a trajetória da pesquisa, me parece importante ressaltar que esta dissertação não procura apresentar uma análise definitiva ou uma visão profunda de um assunto específico, porém aborda principalmente os BRTs e os patinetes. O caminho que pude percorrer me levou a algumas experiências etnográficas no escritório de uma empresa e em sua operação na rua, em São Paulo. Aqui, apresento algumas reflexões preliminares sobre a temática dos transportes, fazendo com este trabalho tenha mais o caráter de um projeto para pesquisas futuras do que do produto de uma longa observação etnográfica.

CAPÍTULO 1

As cidades dos transporteiros

Neste capítulo, abordo as relações, ora de oposição, ora de integração e coexistência entre a ‘mobilidade massiva’ e ‘mobilidade *smart*’. Para pensar nessas questões, procuro entender melhor o que vem junto dos discursos de dois meios de transporte representativos dessas mobilidades: o BRT e o patinete. A partir deles, é possível acessar questões sobre o planejamento de transportes e a concepção de cidade dos transporteiros, além de entender algumas mudanças atuais no campo da mobilidade. Os transporteiros aqui são entendidos como o corpo técnico que planeja os transportes urbanos: engenheiros, arquitetos, urbanistas, planejadores urbanos e economistas.

Dois eventos me serviram de base para a reflexão sobre o mercado da mobilidade urbana atual: o Arena ANTP e o *Summit* Mobilidade Urbana. Descrevo os eventos cronologicamente invertidos, primeiro o Arena ANTP, que ocorreu em setembro de 2019, depois o Summit, realizado em maio do mesmo ano. Esta escolha é orientada pelo desenvolvimento da minha própria reflexão sobre os dois tipos de mobilidade elencadas, apesar da inversão da ordem cronológica dos eventos. Para pensar sobre a cidade empreendida pelos planejadores, abordo mais detalhadamente a construção da ideia do *Bus Rapid Transit* e também, introduzo um histórico e algumas questões sobre as novas empresas da mobilidade.

BRT: A evolução das cidades, ou uma explosão de desenvolvimento

O *Bus Rapid Transit* é um sistema de transporte rodoviário diferenciado do sistema de ônibus coletivos comuns. O “sistema BRT” ganhou difusão mundial após ser adotado em Bogotá em 2000, na gestão do prefeito Enrique Peñalosa. A política colombiana, batizada de “TransMilênio”, é uma derivação da chamada Rede Integrada de Transporte de Curitiba (RIT), um sistema implementado no início da década de 70 pelo arquiteto e urbanista, e então prefeito, Jaime Lerner. A partir dessa experiência, e ao longo das últimas duas décadas, diversas cidades começaram a planejar e realizar reformas urbanas a partir de vias exclusivas e expressas, uma das principais características do BRT.

Mesmo nas descrições técnicas do BRT, nota-se um tom propagandístico que vai permear grande parte do discurso sobre o sistema. À medida que me aprofundo nestes discursos, o leve tom marqueteiro vai mudando de escala, com as descrições mais superlativas do sistema, como: “BRT: o futuro do transporte coletivo de superfície” e “BRT Brasil: a evolução das cidades” (NTU, 2012). Em vídeo de propaganda do site da Associação Nacional das Empresas de Transportes Urbanos – NTU, ouve-se “Nas cidades onde foi implantado, o BRT alavancou a recuperação das áreas ao redor dos corredores e gerou uma *explosão de desenvolvimento* no entorno das estações.” (ID., 2012). O BRT promete um futuro tecnológico e integrado, expresso, seguro e de baixo custo de infraestrutura. O sistema parece ser bem aceito na literatura acadêmica nacional e internacional da engenharia.

Segundo o portal Global BRTdata, a América Latina é a campeã de adoção ao sistema; são transportados mais de 20 milhões de passageiros por dia em BRTs, com o total de sistemas implementados em 55 cidades, mais do que em qualquer lugar no resto do mundo. São sistemas bem diversos entre si, sendo o corredor exclusivo sua característica mais comum. Várias capitais brasileiras já adotaram alguma variante do sistema, como Belo Horizonte (BRT Move), Rio de Janeiro (TransOeste; TransOlímpico), Uberaba (Vetor Leste-Oeste). Além disso, importantes cidades latino-americanas também o fizeram, como Santiago do Chile (TransSantiago), Cidade do México (Metrobus), Quito (Metrobus-Q), Guadalajara (Macrobus), Lima (El Metropolitano). Em algumas cidades dos Estados Unidos e da Europa também vemos obras similares. Nota-se que seus sistemas são batizados com nomes imponentes, como os mencionados acima, ao contrário dos trajetos ou linhas de ônibus regulares, que não possuem nome específico. Isso acontece devido a que uma das recomendações dos especialistas em relação ao BRT é um forte investimento em *marketing*.

Os BRTs são bem diversos entre si. Nesse sentido, proponho uma breve reflexão. Existe o conceito BRT, descrito detalhadamente no documento *Manual de BRT. Guia de Planejamento*, uma obra de 900 páginas que reúne artigos e instruções técnicas feitas pelos maiores especialistas do mundo no assunto. No Brasil, foi traduzido e publicado em uma parceria do Ministério das Cidades com o Instituto de Políticas de Transporte e Desenvolvimento. Este manual foi usado intensivamente na pós-graduação em planejamento de transportes que cursei na Argentina. A crença nas intenções e no potencial do BRT é explícita no manual:

“o BRT não diz respeito apenas a transportar pessoas. (...) o BRT pode transformar cidades em lugares mais habitáveis. (...) Nesse sentido, o BRT representa um pilar em meio a esses esforços para melhorar a qualidade de vida urbana de todos os segmentos da sociedade e, especialmente, para oferecer maior igualdade entre toda a população.”. (MINISTÉRIO DAS CIDADES; ITDP, 2008, p. iv).

Para além do BRT teórico, com seu manual técnico e objetivos “humanitários”, existe o BRT praticado, que pode ser pensado a partir dos diferentes exemplos de BRT construídos. Estes muitas vezes não seguem à risca as sugestões dos manuais. Segundo o Instituto de Políticas de Transporte e Desenvolvimento (ITDP), um instituto internacional sem fins lucrativos que atua na área, “há alguns anos não havia entendimento sobre o conceito de *Bus Rapid Transit* (BRT). A falta de um alinhamento entre planejadores e engenheiros fez com que, para cada novo corredor de BRT de alta qualidade, dezenas de outros corredores de ônibus fossem abertos e nomeados incorretamente de BRT.” (ITDP, 2018, p. 6) Esta instituição, a partir das sugestões de padronização e adoção das chamadas “boas práticas”, sugere uma metodologia própria para uniformizar e avaliar os BRTs que existem. A partir das publicações “Padrão de Qualidade BRT”, eles avaliam, por meio de uma série de critérios, se algumas obras podem ser consideradas BRTs, e as classificam entre ouro, prata e bronze. Um transporteiro, planejador de BRT e de metrô, com quem tive a oportunidade de conversar, conta que certos organismos têm uma agenda clara que segue um “modelinho de cidade”, e se apegam a uma fórmula na qual muitas cidades não se encaixarão, ele diz, enfatizando a crítica ao “modelinho”.

Criado em Curitiba, desenvolvido e aperfeiçoado em Bogotá, apropriado por organizações com atuação global, implementado massivamente na América Latina, mas também em menores proporções nos EUA, na Índia e na China. O sucesso mundial do BRT possui alguns incentivadores, sobretudo organismos de colaboração técnica internacional. Nota-se a presença do Banco Mundial e do Banco Interamericano de Desenvolvimento desde a primeira experiência em Curitiba. O Instituto de Políticas de Transporte e Desenvolvimento (ITDP) aparece junto ao BID na formulação do Transmilenio de Bogotá, o segundo sistema do tipo. (HURTADO; TORRES; MIRANDA, 2011; NTU, 2012). Além disso, em 1997, segundo Branco, o Banco Mundial já começou a financiar as primeiras vias exclusivas para ônibus, começando pela Costa do Marfim e Pittsburgh (EUA). Ainda nos anos 90, há projetos e primeiros sistemas em Kunming (China), Vancouver (Canadá), Miami (EUA), Brisbane (Austrália) e na França (BRANCO, 2013, p. 4). Em 2005, o Banco Mundial ainda financiou o sistema BRT Metrobús, no México. Já o Instituto de Políticas e Desenvolvimento de Transporte, o ITDP, também afirma, em sua página, ter atuado na

internacionalização da ideia de “sistema BRT”, por meio de organização de uma série de seminários sobre o tema, abarcando mais de 15 cidades no mundo. A maior explosão de construção dos BRTs acontece durante os anos 2000, sobretudo entre os anos de 2006 e 2015, segundo o portal Global BRTdata (**GLOBAL BRTDATA**).

Segundo o Manual de BRT, os bancos de desenvolvimento estavam interessados em apoiar projetos de BRT: “O Banco Mundial, particularmente, demonstra ter bastante disponibilidade para o financiamento de iniciativas de BRT” (MINISTÉRIO DAS CIDADES; ITDP, 2008, p. 9). Estas instituições atuam basicamente durante o planejamento e construção dos sistemas, mas não no seu funcionamento operacional. Marcelo, cientista político que trabalha na área de Cidades e Inovação do Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID), me contou um pouco sobre como funciona este processo de financiamento. Os pedidos de empréstimo, feitos por prefeituras, são chamados de “pleitos” e, segundo ele, muitas vezes chegam sem análises profundas ou estudos técnicos —, são sobretudo “motivados pelo apetite do mercado, tanto de transporte quanto imobiliário”. Os bancos, então, produzem estudos próprios de cooperação técnica, “parcerias estratégicas” com outras organizações relativas à necessidade daquele projeto.

Durante a pesquisa sobre o financiamento dos BRTs foi difícil entender, tanto na literatura acadêmica, em notícias ou nas próprias páginas das secretarias de mobilidade das prefeituras, o papel e as quantias emprestadas pelas agências bilaterais. Neste ponto, chamo a atenção para a enorme quantidade de notícias sobre possíveis empréstimos, sobretudo do BID, que aparentemente não são levados a cabo. Os encontros entre as prefeituras e o banco aparentemente sempre são noticiados, mas fica a indagação sobre os motivos de tais parcerias não serem levadas adiante. Marcelo me conta que muitas vezes os projetos de BRT “caem” quando os bancos realizam as análises financeiras e socioambientais, que consistiriam nos estudos sobre a remoção e reassentamento de populações, e de gestão ambiental. Ele me relata também que, uma vez que o processo de empréstimo já está em curso, mesmo que o projeto de BRT tenha caído, os bancos e as prefeituras destinam aqueles recursos a outros projetos. É o caso, por exemplo, de construções de várias faixas exclusivas, mas não do sistema inteiro, o que também nos dá uma luz sobre a razão da variedade de BRTs. Uma das condições para a aprovação de qualquer dessas ações, segundo ele, é que a informação seja pública. Quando indago mais sobre onde estão estas informações, ele admite que não sejam muito simples de encontrar, mas garante que estão disponibilizadas na internet, e se prontifica a me auxiliar quando eu precisar analisar um

caso mais específico. Como meu foco mudou ao longo da pesquisa, não cheguei a investigar o financiamento de nenhum BRT.

A Arena ANTP

A Arena ANTP foi realizada em setembro de 2019, em um grande pavilhão de exposições no bairro de Santo Amaro em São Paulo. A Associação Nacional de Transportes Públicos já havia realizado mais de 20 edições anteriores, porém houve uma mudança dessa vez. Antes era chamado Congresso Brasileiro de Transporte e Trânsito e aparentemente, pelas fotos, e pelo o que confirmei com um transporteiro conhecido no meio, mais velho, era um evento de menor porte e com discussões com mais conteúdo. No entanto, o caráter geral permaneceu o mesmo, segundo o site do evento: de um espaço para reunir a “maior comunidade técnica do setor da mobilidade urbana do país.” A roupagem desta edição, porém, era mais moderna, o site era de melhor qualidade e com uma estética mais arrojada, além de um aplicativo disponível para acompanhar a programação, fazer a inscrição, saber a localização. Segundo entrevista para o portal Transporte Moderno Online, eles buscavam “mudanças que não apenas fortalecessem o debate das questões do setor – algumas novíssimas – como também pudessem atrair para esta edição de 2019 todos esses novos ‘players’, em especial aqueles relacionados com inovações e novas tecnologias” (ASQUINI, 2019). O mesmo transporteiro, com quem conversei posteriormente ao evento, não estava de todo convencido da aposta. Disse que achou mais superficial, mas lembrou que, por outro lado, as últimas edições já tinham sido bem vazias. Mas antes, diz ele, havia menos atividades e era possível participar de mais discussões mais profundas e interessantes.

Consigo ir apenas no último dia do evento, pego um *uber* no aeroporto. Quando chego, passo pela recepção para ser credenciada, a entrada era gratuita para estudantes. A maior parte do local estava ocupada pela feira de exposição e por alguns modelos de ônibus elétricos em exposição. Na feira, viam-se negócios de tecnologia da informação, bilhetagem, biometria, e algumas marcas que fabricam veículos. Nos *stands* eram distribuídas sacolas com brindes e folhetos das empresas. Havia também bancas de empresas como a Visa e Mastercard, ou de aplicativos como o Moovit, que recolhe contribuições e dados de usuários sobre horários e linhas de ônibus. A programação mostrava muitas atividades acontecendo ao mesmo tempo.

Ao redor da feira de negócios, havia oito “auditórios”. Eram palcos montados uns ao lado dos outros, com fileiras de cadeiras na frente. Como não havia divisórias além de cordões para separá-los, para que o som de uma mesa não atrapalhasse a mesa vizinha, eram distribuídos aparelhos com canais de audição, como os das traduções simultâneas, para que apenas quem sintonizasse no canal pudesse ouvir os palestrantes. Durante o tempo que estive lá, assisti entrecortadamente mesas sobre custeio, gratuidades, novas tecnologias de transporte, *mobility as a service*, tecnologias de bilhetagem, mobilidade e gênero, entre outras.

Imagem 1: Palco – Arena ANTP
(Fonte: Perfil Facebook Arena ANTP)



As temáticas abordavam muito mais temas, segundo um de seus organizadores em entrevista: “vamos falar de transporte sobre pneus, novos empreendimentos metroferroviários, os temas do custeio e do financiamento. Estarão conosco os principais consultores que andam pelo país produzindo os planos de mobilidade dos municípios, o que nos dará uma noção bem clara do que anda acontecendo nesse campo. Vamos falar sobre prioridade de transporte: quem está fazendo e de que maneira está fazendo. Vamos discutir trânsito e segurança viária. E abordar novos modelos de deslocamento, novos modelos de validação da tarifa, os novos sistemas de transporte, ônibus menos poluentes, combustíveis limpos e eletromobilidade. Trataremos do tema da segurança viária e das políticas públicas voltadas para a redução do número de vítimas das ocorrências do trânsito – mortos e feridos

com sequelas irreversíveis. É preciso focalizar a segurança dos mais vulneráveis nas ruas e avenidas, como os ciclistas, mas também aqueles que se deslocam a pé, em especial as crianças e, ainda, os idosos e pessoas com deficiência e mobilidade reduzida, em crescimento expressivo na população brasileira.”.

Pela extensão da programação e, deixando um pouco de lado os BRT ou os patinetes, procurei encontrar o que se sobressaia na discussão de mercado dos transportes, discussão tão diferente daquela sobre direitos pela qual eu sempre me interessei. Busquei então, achar algumas palavras-chaves que me dissessem algo sobre o evento e sobre os transportes de modo geral. No geral, ouvi diversas vezes a expressão “quarta revolução industrial” e a palavra *players*, além da ainda corrente crítica ao carro como ator principal do trânsito. Ainda, a ideia de sistema de transportes como um “ecossistema”, em que vários modais precisam aprender a conviver em um ambiente.

As palestras não estavam cheias, era possível ver sempre um punhado de pessoas em cada, porém a maioria das cadeiras estava vazia. Transitando entre as mesas, passo por um auditório bem cheio, e paro para entender do que se tratava. O título era: “Palestra sobre a importância das novas tecnologias no transporte de passageiros”, e quem a proferia era Waldez Ludwig. Seu site o descreve como: “consultor independente, dedica-se à pesquisa da vanguarda em cenários e tendências da gestão das organizações, especialmente em temas ligados a estratégias competitivas, cenários futuros da transformação empresarial, novos paradigmas tecnológicos, melhoria da qualidade e da produtividade, mercado de trabalho, perfil profissional, criatividade e inovação e desenvolvimento do capital intelectual.” (LUDWIG, 2019)

Esta palestra me chamou a atenção pelas projeções feitas no telão ao lado do palestrante, uma mistura de mensagens motivacionais e vocabulário tecnológico, além dos jargões empresariais, tais quais: “liderança, informação, resultados”. Além disso, era notável como os ouvintes prestavam atenção e reagem à apresentação, com risadas e comentários de aprovação entre eles, ao contrário das outras mesas. O palestrante deu uma série de dicas e conselhos sobre inovação para vários senhores engravatados, contou histórias do Vale do Silício, explicou sobre a “quarta revolução industrial”, deu dicas de como modernizar a empresa e proferiu algumas frases como: o “*facebook* vai morrer, assim como o *orkut* morreu”.

Além disso, não pude deixar de ficar atraída pela mesa sobre gratuidades no sistema coletivo. Minhas expectativas eram acertadas e ouvi coisas como a “catraca é essencial

como meio de controle”, além do discurso comum sobre como os marginais dominam os ônibus gratuitos, sobretudo nas cidades que adotam políticas de gratuidade aos domingos e feriados.

O público da Arena ANTP era formado principalmente por homens brancos de meia idade vestidos de terno. Estes se dividiam, como se notava olhando de trás das cadeiras dos auditórios, entre os meio carecas e os grisalhos. Algumas mulheres de roupa executiva, alguns estudantes – trajados como eu, de calça jeans. Também havia os/as vendedoras dos *stands*, que ficavam atrás do balcão ou atendendo os engravatados, além das moças que distribuía os brindes, muito maquiadas e uniformizadas com os logos das empresas. A cada tanto via-se também alguém da organização do evento, de roupa social e crachá, e ainda algumas mulheres de uniforme de limpeza ou homens da manutenção vestidos de macacão.

Na feira, algumas imagens chamaram a minha atenção, como uma mini-catraca e um leitor de cartão no stand da empresa Transdata, empresa que controla o sistema de bilhetagem de várias capitais brasileiras, e sobre cuja atuação há suspeitas de corrupção (REDAÇÃO JORNAL DE BRASÍLIA, 2019). Para o Movimento Passe Livre, a catraca simboliza grande parte do problema dos sistemas de transportes públicos.

Imagem 2: Mini-catraca
(Arquivo pessoal)



Outra imagem incômoda estava no *stand* da prefeitura da cidade de São Paulo. Um bilhete único grande estava exposto, com o nome Rosa Parks escrito como usuária de

transporte. A cena me chama a atenção, quando lembro que a ativista negra Rosa Parks⁹ muitas vezes é evocada nos discursos do MPL por sua posição de desafio a um sistema que restringia o “direito de ir e vir” da população negra americana nos anos 60. Alguns meses depois, na época de finalizar este trabalho, em dezembro de 2019, a prefeitura de São Paulo autorizou mais um reajuste na passagem de ônibus da cidade, restringindo ainda mais a circulação da população mais pobre (BERTONI, 2020).

Imagem 3: Bilhete único com o nome da Rosa Parks
(Arquivo pessoal)



Nos outros *stands*, canapés eram servidos por garçons para quem estivesse ali a negócios. Não havia parada na programação para o almoço, já que cada mesa tinha sua própria grade com poucas interrupções. Procuo algo para comer, vejo restaurantes montados dentro da feira, mas avalio que aquelas refeições não cabem no meu orçamento. Do lado de fora, ainda dentro do pavilhão, encontro um quiosque e como um “hambúrguer artesanal servido em pão australiano” por um preço desproporcionalmente alto. Quando volto, assisto ainda à mesa da *startup* Ubus, que propõe um sistema de ônibus fretado por *app*, como um “*uber* de ônibus”. Assisto também a funcionário do aplicativo Moovit explicando como funciona seu sistema de coleta de dados. A empresa diz ter um repositório

⁹ Rosa Parks foi uma mulher negra norte-americana que, durante o regime de segregação racial, se recusou a ceder seu lugar no ônibus para um homem branco em 1955. Esse ato de resistência desencadeou um movimento que ficou conhecido como o "boicote aos ônibus de Montgomery". O movimento foi um marco entre as lutas contra as leis segregacionistas que, posteriormente, foram revogadas.

de *big data* que recebe 50 bilhões de “pontos de data anônimos” adicionados diariamente. O fim do dia é esvaziado e pouco promissor. Chamo outro *uber* para ir embora.

Imagem 4: Ponto de parada de motoristas de *app* no pavilhão
(Arquivo pessoal)



O fascínio dos transporteiros

Pergunto a Luiz se ele acha que as inovações no sistema de bilhetagem, tema muito abordado no Arena ANTP, são “disruptivas”, adjetivo que entrou no vocabulário relativo à inovação tecnológica nos últimos anos. Ele responde que a bilhetagem não é disruptiva pois trata de ônibus e as cidades já foram feitas para eles. Aproveitando o embalo, Luiz conta um pouco sobre a história da Avenida Paulista e seus bondes, que depois foram substituídos por ônibus. Em relação a inovações, menciona que seu pensamento mudou, deixou de ser tão “transporteiro” quando começou a trabalhar com o pessoal das ONGs. Relata que a crítica ao transporteiro, por parte dos outros atores da mobilidade, é que os primeiros não conseguem pensar em uma escala menor do que a das grandes infraestruturas.

Outra mudança em sua opinião foi em relação aos sistemas MaaS (*mobility as a service*), que muitos planejadores criticam, e que ele também criticava até conhecer um pesquisador de sistemas mistos de Campinas. Luiz faz uma diferenciação sobre cidades grandes e pequenas, sobre o que é necessário para cada e sobre este debate na esfera técnica. Ele se anima a falar do planejamento dos corredores exclusivos de São Carlos e

sobre o desafio das cidades grandes como São Paulo, que precisa “carregar um Uruguai inteiro da Zona Leste para o centro todos os dias”. Fala da necessidade de planejamentos em uma lógica “anti-Brasília” (referindo-se à centralidade e ao deslocamento pendular característico), e sobre o PDOT (plano de ordenamento territorial) que previa a transformação de casas em prédios na Vila Madalena, além das transformações das obras do metrô.

Luiz faz como muitos desta área, e se empolga para quase me dar uma aula de planejamento urbanístico de transporte – sobre o qual tenho algum conhecimento teórico e até tenho opinião formada, mas deixo-o falar sem interrupções. Conta sobre o planejamento de Curitiba e procura na internet, pelo celular, fotos que mostram a transformação da cidade após o BRT, sobre as “canaletas” que formam “linhas” de prédios na cidade nas vias ao longo do BRT, em oposição aos “círculos” de prédios em volta das estações, por exemplo, em São Paulo, depois das obras do metrô. Também me conta a história frustrada do BRT de São Paulo na Avenida 9 de julho, que está quase pronta e só falta a cobrança fora do ônibus, mas que com a mudança das gestões não deve ser terminada. Resume ainda a história local dos corredores exclusivos e das ciclovias desde a gestão de Marta Suplicy.

Alguns meses antes, Bruno, que trabalhou com o planejamento do BRT do DF, também me relatara o desafio de transportar muita gente, além de me explicar sobre o “sistema tronco-alimentado”. Em todo o meu contato com transporteiros, era notável o prazer deles em explicar questões técnicas, certamente incentivados pelo meu interesse em ouvir o que eles tinham a dizer. Por outro lado, tanto Luiz quanto Bruno, em momentos de nossas conversas, deixam transparecer certa desconfiança com o público de seus planejamentos. Luiz fala como algo é “disruptivo” só até as pessoas se acostumarem, mas que antes disso, o que é inovador é incômodo. Bruno, quando lhe pergunto das reclamações sobre as baldeações do BRT, reforça a questão da necessidade de eficiência da operação, diz que “as pessoas têm costumes”. Segundo ele, quando se mexe nisso, não importa que a qualidade de vida delas melhore, pois se esquecerão disso em breve. Diz, meio brincando, que o “prazo de memória [de um usuário] é de 30 dias”, que a partir daí ele esquece da melhoria e “encontra outra coisa para reclamar”. Timothy Papandreou, fundador e CEO da Emerging Transport Advisors e um dos principais palestrantes do *Summit Mobilidade*, quando fala sobre as inovações, retrata as pessoas de San Francisco também como resistentes, como se elas simplesmente fossem contra as novidades, quando menciona uma série de protestos contra o *Google Bus* (GUMBEL, 2014). Tais protestos foram

realizados com a denúncia de que os ônibus organizados pela empresa eram mais um fator de especulação imobiliária, contribuindo para que funcionários abastados da empresa, que trabalhassem no Vale do Silício, pudessem morar em San Francisco, elevando o preço dos aluguéis na cidade.

O sistema circulatório urbano

Uma das decisões que os planejadores precisam tomar ao projetar um BRT é se ele circulará em um sistema de linhas diretas ou em um *sistema tronco-alimentador*. Este último é uma invenção dos estudos de engenharia e logística relacionada à ideia de “centros radiais” ou “*hubs*”, do tráfego aéreo (MINISTÉRIO DAS CIDADES; ITDP, 2008, p. 236). Neste tipo de serviço, a prioridade é um corredor no qual os ônibus transitam diretamente, que geralmente possui um terminal em cada ponta. A partir destes terminais, ou em paradas intermediárias, o passageiro realiza o transbordo, trocando para um veículo que percorre uma linha local, ou alimentadora. Esta ideia remete ao sistema circulatório humano, com a noção de que seriam necessárias grandes vias, como veias e artérias, para conectar as periferias da cidade com o centro, que funcionaria como um coração. As linhas alimentadoras seriam os pequenos vasos deste sistema.

As analogias entre a circulação nas cidades e o sistema circulatório humano não são novas. Dhan Zunino Sing, fazendo referência a Richard Sennett e Wolfgang Schivelbusch, localiza a metáfora sobre a circulação nas cidades na “origem médico-biológica” acerca do sistema sanguíneo apropriada pelos “reformistas urbanos” do século XIX (ZUNINO SINGH, 2018), e que ainda permeia o pensamento do urbanismo moderno. Segundo ele, é uma questão fundamental para o planejamento e para a economia política moderna: “(...) *no sólo la idea liberal de la libre circulación de capital y mercancías, sino la idea marxista de que éstas últimas adquieren valor de cambio en cuanto son puestas en circulación unas con otras en lo que llamamos mercado*”.¹⁰ (IBID., p. 35)

A adoção do sistema tronco-alimentador frequentemente vem acompanhada da ideia de *racionalização* das linhas de ônibus, que consistiria em, a partir de uma análise de demanda, reorganizá-las de forma a atender melhor certas regiões. Na prática, a “racionalização” termina por — no caso da cidade ter um BRT — cortar linhas diretas e

¹⁰ “(...) não só a ideia liberal da livre circulação de capital e mercadorias, mas a ideia marxista de que estas últimas adquirem valor de troca quando são colocadas juntas em circulação no que chamamos de mercado.”

fazer com que as pessoas precisem fazer mais baldeações. Essas duas características, a adoção dos sistemas tronco-alimentadores e a racionalização, faz com que, a meu ver, o BRT concentre alguns dos principais desejos de organização da circulação por parte dos planejadores, com o objetivo de fazer com que o sistema inteiro tenha um melhor desempenho. No caso das cidades contemporâneas, trata-se de permitir mais produção e criação de valor.

O discurso acerca da importância da circulação nas cidades, para os planejadores, é mais abrangente do que pensar a necessidade das pessoas de chegarem aos lugares. A circulação nas sociedades urbanas modernas, como aponta Singh, está intimamente ligada à ideia de produção de valor. Esta circulação massiva traz, além disso, os ideais de crescimento econômico, modernização, desenvolvimento. A ideia da “ideologia-utopia de desenvolvimento”, elaborada por Gustavo Lins Ribeiro, é útil para pensar como projetos de grande escala são financiados por “organizações governamentais e multilaterais, escolas de engenharia, bancos e corporações industriais”, e como estas instituições adotaram o papel de promover “inovações tecnológicas” e criar “categorias, modelos e ideologias de progresso” (RIBEIRO, 2008. p. 112). Assim como os trens foram símbolo do progresso nacional no século XIX, e os metrô foram símbolo do progresso urbano no século XX, o BRT hoje cumpre esse papel, e sua construção é chamada de “metronização da superfície”. Se a importância dos deslocamentos massivos não é novidade no discurso dos planejadores de transporte, o BRT é um passo a mais na utopia de conseguir organizar a cidade com o objetivo de “racionalizar” os recursos, melhorar a produção e, por que não, de quebra, “melhorar a qualidade de vida urbana”? (MINISTÉRIO DAS CIDADES; ITDP, 2008, p. iv)

Jaime Lerner, o criador da Rede Integrada de Transporte de Curitiba (RIT), a primeira experiência do que viria a se chamar BRT, se refere à cidade em vídeo como “um organismo”, (LERNER, 2012). Ele vai além nesta metáfora quando propõe a ideia de “Acupuntura Urbana” (ID., 2003). Segundo o arquiteto, assim como as pessoas, as cidades possuem feridas, que podem ser curadas ou amenizadas com pequenas ações, ou agulhas. Nesse livro de crônicas curtas, cita pequenas ações que transformariam a cidade em um ambiente mais gentil, ou humano, como uma prefeitura que plantou orquídeas nas ruas, a restauração de cinemas antigos, algumas obras públicas pontuais (como as *ramblas* de Barcelona), ou ações de caridade. Sem entrar em questões técnicas, o autor se permite dar opiniões e impressões despreocupadas sobre as cidades que já conheceu. A imagem que

projeta é de cidades vivas, com identidades próprias, vendedores ambulantes, renovação de espaços abandonados. Afirma, em determinado momento, que: “Os sistemas de transporte geraram boas acupunturas urbanas pelo mundo” (IBID., p. 9), colocando Curitiba como exemplo. Lerner não entra em questões específicas do tempo em que esteve na prefeitura de Curitiba, porém cita algumas vezes o sistema de transporte que criou, mas sempre de forma fugaz, não entrando na questão urbanística estrutural. Ainda no começo das discussões sobre o emprego do termo *smart*¹¹, ele já se adianta: “O *smart bus* já existe. É aquele que tem algumas condições essenciais” (IBID., p. 52), sendo elas as características da rede de Curitiba. Menciona, além disso, uma “gentileza” de sua gestão, os ônibus enfeitados para as festas de fim de ano: “A decoração com árvores de temas natalinos, com suas luzinhas, era uma grande gentileza com as pessoas que tinham que trabalhar no dia de Natal. Com os ônibus percorrendo a cidade, a gentileza também estendia a alegria do Natal a toda a população.” (IBID., p. 30)

A acupuntura trata da saúde humana, segundo a medicina tradicional chinesa, ao melhorar o “fluxo energético” do corpo, por meio da estimulação de pontos essenciais que, por sua vez, se conectam com meridianos que percorrem o corpo inteiro. Se pensamos na transformação de uma cidade após a construção de um BRT, dentro da metáfora anatômica, talvez uma cirurgia de peito aberto seria mais adequada do que a ideia de acupuntura, ao “meter um rasgo” na cidade.

Há uma série de críticas à Rede Integrada de Curitiba (RIT). Lafaiete Santos Neves (2006) e Fernanda Sanchez García (1993) defendem que as políticas de habitação e transporte empreendidas pelo grupo de Jaime Lerner, combinadas, foram na verdade uma ferramenta de manutenção da segregação social e urbana, com a desculpa de combater o “crescimento desordenado” resultante do êxodo rural característico da época. Segundo José Eduardo Baravelli: “um urbanismo que se destaca não pela fantasia ou radicalidade das propostas urbanas, mas sim pelo que podem ter de conciliador e realista. É por isso que conseguem se materializar em paradas de ônibus em policarbonato deixando ao mesmo tempo intocada a segregação urbana de Curitiba” (BAVARELLI, 2010, p. 30). O que é mais sério na crítica à RIT de Curitiba é que a suposta política de acesso à cidade na verdade teria sido mais um artifício de exclusão. O BRT de Curitiba foi construído durante a

¹¹ Lerner menciona diversas vezes a ideia de integração, e adianta algumas tendências como a Uber, ao dizer que o *smart taxi* poderia alimentar o transporte público e sugerir um cartão único com o qual se pudesse pagar todos os deslocamentos e estacionamentos, de forma integrada. (pgs. 52 e 78). Ele não imaginou que tudo poderia ser pago pelo cartão de crédito, como é o projeto dos bancos apresentado na Arena ANTP.

ditadura militar, quando havia pouco espaço para a demonstração de insatisfação popular. Ficam pendentes análises similares sobre quais as lógicas que os outros BRTs produziram em suas cidades, sobretudo casos emblemáticos como o bogotano ou o carioca. Este último ficou conhecido por um grande número de remoções de casas para sua construção.

Se o transporteiro regular não está especialmente interessado nas opiniões das pessoas comuns que utilizam os transportes, os propagandeiros do BRT já possuem outra atitude, sobretudo a de convencimento sobre os benefícios do sistema: o Manual de BRT recomenda um investimento pesado em propaganda. Esta lógica também foi inaugurada por Jaime Lerner em Curitiba, com o *marketing* feito pela prefeitura da cidade em relação ao seu sistema de transportes. O Manual de BRT não ignora que os “sistemas deveriam ser projetados em torno das necessidades e desejos dos usuários” (MINISTÉRIO DAS CIDADES; ITDP, 2008, p. 206), mas ali também afirma-se que: “Educar o público geral e os usuários de transporte público é um processo gradual, que deve ser cuidadosamente planejado e executado de forma a se obter sucesso. Mensagens lógicas devem ser repetidas até que tenham sido aprendidas e adotadas com sucesso.” (IBID., p. 226)

Para o planejamento de transportes na cidade, uma pessoa é um ponto que se move de forma única. Os milhares de deslocamentos individuais, no entanto, indicarão os mais frequentes. As pessoas não são vistas como alguém que pode reclamar do transporte e ter desejos próprios sobre a cidade onde quer viver e como quer se deslocar, mas como um ponto anônimo. O planejamento nos mostra a importância da visão “de cima” e a análise de onde é possível traçar uma “canaleta”, um “corredor”, ou, mais cruamente, um “rasgo”. Atualmente, é feito a partir de *softwares* de modelagem que simulam situações a partir de uma análise de dados de deslocamento. São traçadas as rotas ideais para que a cidade continue funcionando organicamente, para que este “sistema circulatório” esteja sempre ativo. Os dados inseridos auxiliarão na decisão de onde as linhas devem passar. O olhar panorâmico está em todas as etapas, desde o planejamento das linhas até na avaliação das modificações na cidade. Luiz me mostra esse olhar, quando observamos os círculos e traços criados pelo planejamento de transporte de determinados sistemas, como os metrô e os BRTs.

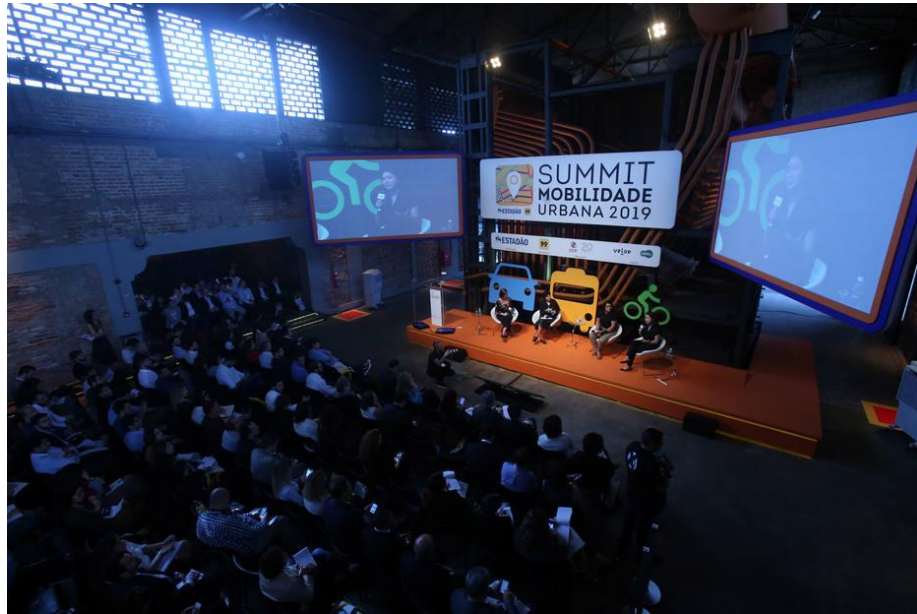
David Harvey, no livro *Condição pós-moderna*, localiza uma mudança entre o que diferencia como planejamento “modernista” e “pós-modernista” das cidades. Enquanto o primeiro buscava um domínio da metrópole como “totalidade” ao projetar formas fechadas, os pós-modernistas veem o processo urbano “como algo incontrollável e ‘caótico’, no qual a

‘anarquia’ e o ‘acaso’ podem ‘jogar’ em situações inteiramente ‘abertas’.” (HARVEY, 1992). Se o planejamento do transporte massivo segue esta concepção modernista totalizante, quem serão os representantes do urbanismo “pós-modernista” e caótico?

Summit Mobilidade

Chego ao São Paulo Summit Mobilidade no fim de maio já com o ingresso, um *QR code*, no celular. Planejo o caminho na noite anterior, penso em ir de ônibus, porém considero o trajeto um pouco complicado e me preocupo com a possibilidade de atrasar. Vejo que o evento oferece um desconto na corrida pelo *app* da 99. Baixo o *app*, que pede permissão para acessar muitas coisas no meu celular: contatos, arquivos, microfone, câmera, imagens, vídeos, etc. Não me sinto confortável em entregar tantos dados, então fecho o *app*, não me cadastro e peço um *uber*. Rapidamente chego no evento, e me deparo com uma cena inesperada. A recepção é pomposa, com mulheres muito maquiadas e com vestidos longos, de cerimonial, com a logomarca do Estadão. O evento acontece em uma casa de shows famosa da cidade. Ainda não são 9:00 da manhã, mas lá dentro há um palco modernoso, com luzes cenográficas, decoração colorida e música de balada. Em um jardim lateral, um *coffee break* farto e muitas pessoas com visual “descolado”. Aos poucos o evento vai enchendo. Começa às 8:40 com uma *hostess* no palco, apresentando os convidados de forma descontraída. No telão, como abertura, passa um vídeo promocional da 99, com o depoimento de uma motorista, uma mulher de mais de 40 anos. Ela conta sobre como sua vida profissional é boa, como a possibilidade de ser motorista mudou sua vida, como sustenta a família sozinha. Termina o vídeo, e rapidamente a apresentadora começa a falar sobre a programação, e suas intervenções sempre seguidas da música no estilo *house*.

Imagem 5: Palco do Summit Mobilidade
(Foto: Werther Santana/Estadão)



A programação do dia era intensa, uma mesa após a outra, com pausa somente para comentários quase publicitários da apresentadora sobre a mesa anterior e a seguinte, e de trocadilhos com a palavra mobilidade — “serão debatidos os caminhos que levam a esse assunto tão importante” —, além de dar alguns avisos ao longo do dia. Informa também que estão presentes, no outro salão, e assistindo tudo por telões, os alunos do sétimo ano da escola Concept. O dia se inicia com abertura do prefeito da cidade de São Paulo, Bruno Covas, que cumprimenta a apresentadora, “todas as mulheres presentes”, e a todos. Ele fala sobre a importância da visão “mais macro” sobre mobilidade, que abarcaria todos os modais. Mas emenda um discurso enfático sobre segurança. Fico sabendo que no dia anterior, a prefeitura havia recolhido centenas de patinetes, por conta da falta de normas de segurança para os clientes. Entre vários tópicos, o prefeito menciona as obras de “requalificação” dos espaços públicos que a prefeitura tem feito, além de enfatizar a necessidade de Parcerias Público Privadas (PPPs) e de pensar as concessões dos terminais de ônibus.

Quando começam os painéis, percebo minha própria ingenuidade e o que significa o “oferecimento” do evento pela 99. Em quase todos os painéis há um representante da Didi ou da 99. Em certo painel, a diretora de políticas públicas da 99 fala sobre planejamento de transportes e pesquisas de deslocamento, e começo a pensar no motivo de haver este setor

em uma empresa multinacional de transporte privado. O mais parecido com essas empresas sempre foram os táxis. Há até alguns anos, estes eram um dos atores menos mencionados no planejamento de transportes no rol dos que compunham a mobilidade urbana, entre trens, ônibus, metrô, carros particulares, motos, bicicletas e caminhantes.

A parte da manhã do *Summit* foi sobretudo voltada para o debate sobre as inovações, com destaque sobre os carros automáticos, com a presença de alguns executivos chineses da Didi. Estes, segundo alguns palestrantes, serão em breve uma realidade tão inevitável que já teríamos que estar nos preocupando agora, por exemplo, com as novas relações que virão. Se atualmente nos preocupamos com a interação entre o cliente e o motorista de aplicativos, quando os carros automáticos estiverem funcionando, a preocupação equivalente será se as pessoas que utilizam um serviço de compartilhamento em um carro automático conversarão entre si dentro do veículo. Também se falou como as informações de deslocamento “valem ouro” ou são os “novos diamantes”.

Talvez pela ação governamental que mencionei, os debates do dia foram todos permeados pela oposição inovação *versus* regulação. A tônica variava entre “as pessoas não gostam de mudanças” e “todos querem inovações”, e qual seria o papel dos governos, de rejeitar ou convidar as empresas inovadoras para que trabalhem juntos. As participações nos painéis iam desde o prefeito de Fortaleza aos executivos chineses da empresa Didi, de representante do Banco Mundial a executivos do grupo CCR (consórcio que opera concessões de rodovias e metrô).

Um dos painéis era especificamente sobre mobilidade e gênero, e quase todas as mesas, salvo as primeiras, com os convidados internacionais, eram compostas por homens e mulheres. A diretora de políticas públicas da 99 enfatizou como a empresa possui uma política interna voltada para o empoderamento feminino. Na mesa específica sobre o tema, a diretora de uma ONG feminista contou sobre a parceria com a 99 para trabalhar as denúncias de assédio na empresa, tanto com a equipe interna quanto com motoristas, homens e mulheres..

Além disso, falou-se muito sobre a máxima da área dos transportes: a necessidade de tirar carros particulares da rua e desafogar cidades grandes, que chegaram a um ponto praticamente inviável. As plataformas de mobilidade se apresentaram diversas vezes, ao longo do dia, como solução, pois afirmam tirar das ruas uma enormidade de veículos particulares, ao colocar em prática o “compartilhamento”, e facilitar as viagens pela cidade proporcionando deslocamentos porta-a-porta.

Algumas expressões usadas nos painéis chamaram a minha atenção: “clusters de pobreza”, “o estado não tem inteligência técnica”, “é necessário ter empatia com a sociedade”, “sustentabilidade como ganho econômico”, “experimentar mais entre o público e o privado”. Também me chamou a atenção quando a representante do Banco Mundial disse que o banco “ajuda o governo a decidir o que ele quer”.

Nos breves intervalos, aproveitei para passear pelas áreas do evento, observando os crachás. Entre os participantes, havia desde gente do setor das mobilidades de grande porte, como funcionários de empresas de ônibus e metrô, até funcionários de empresas especializadas em consultorias (que realizam, por exemplo, projetos de modelagem de linhas). Havia agentes de Estado (representantes de prefeituras, de tribunais de contas), representantes de bancos multilaterais, agências de cooperação técnica e organizações da sociedade civil. Via-se também crachás com logos de empresas de tecnologia de plataforma, tanto da 99, quanto da Uber, quanto a Yellow, quanto de *apps* de entregas, como a Rappi e Ifood. De forma minoritária, integrantes de ONGs e cicloativistas.

Houve um intervalo rápido para almoço, que na programação aparecia com a chamada “aproveite para fazer *networking*”. Não sendo uma pessoa com habilidades de *networking* desenvolvidas, mas também sem encontrar uma oportunidade adequada para me convidar a almoçar com algum grupo, acabei almoçando sozinha ali perto.

Se a parte da manhã havia sido voltada para tecnologia, a da tarde se focava no debate mais “humano”. Mas quanto mais se falava sobre humanos, mais notava-se que as cadeiras do público se esvaziavam. Na última mesa, a representante do ITDP fez uma intervenção crítica, questionando se realmente o “problema da primeira e última milha” será resolvido por empresas, e trouxe questões da economia de plataforma, como é caso das condições de vida e trabalho dos entregadores. Às 16h30, quando termina o evento, pouquíssimas pessoas estão assistindo. A *hostess* agradece a todos e todas, especialmente às crianças, “sementes do futuro”, que assistiram o evento inteiro e iriam fazer um trabalho final para a escola sobre mobilidade. O *coffee break* final ainda conta com vários participantes. Mais uma vez não sei como interagir ali, aproveito para comer um bolo de churros com doce de leite, e tomar uma tacinha de vinho, esperando alguma oportunidade de puxar assunto com alguém. Um senhor vem falar comigo, me conta que organiza uma mostra de cinema sobre transportes, faz muitas perguntas do motivo de eu estar lá, mas a conversa não desenvolve para nenhum tema relevante. Como mais uns salgadinhos e saio

para rua, para pegar o ônibus para o Largo da Batata, onde estava a concentração da manifestação pela educação e contra os cortes orçamentários de 2019.

Policy, relgov e P.R.

Da primeira vez que conversei com Luiz, perguntei a ele sobre o setor de *policy* da Grow. Comento que fiquei intrigada sobre o motivo da 99 possuir este setor. Ele me responde que isso é algo normal nas empresas no geral, por exemplo, no mercado automobilístico. Trago o exemplo das empresas de transporte urbano, que geralmente não utilizam o termo *policy*, ou não o chamam assim, para tratar de suas relações com o Estado. Ele para, pensa e concorda comigo, e me explica que, no caso do seu trabalho, este setor trata de “oficializar a relação com o Estado” e, além disso, “criar uma narrativa”, o que a Uber conseguiu, por exemplo. A Uber, pelo que pesquisei, se apresenta como empresa “disruptiva”, por quebrar o mercado dos táxis. Segundo ele, estas novas empresas de mobilidade conseguem “quebrar o status quo”, pois apresentam uma nova lógica de funcionamento —, tanto as empresas que oferecem mobilidade quanto as que oferecem trabalho, como os aplicativos de entrega. Quando falamos especificamente sobre a 99, ele diz que a empresa “ajuda a cidade sem que todos tenham automóvel”. Ao falarmos de dados, me conta sobre quantos carros a Grow está tirando das ruas, sobre as combinações multimodais, e sobre o “potencial de humanização da cidade” que essas empresas oferecem. Explica um tripé central para a empresa: a migração modal, a integração e micromobilidade (primeira e última milha).

Em minha visita ao seu escritório, em outubro, ele me explica sobre a crise da vez, que é a nova regulamentação que o governo busca aprovar e que basicamente tiraria o diferencial da empresa, o sistema *dockless*. Esta modalidade significa que tanto as bicicletas quanto os patinetes funcionam sem precisar de uma estação de entrega. Quem usa precisa desbloquear o veículo, utilizando o celular por meio de um *QR code*. Para parar de usar, é necessário somente encerrar a corrida no *app*, sem precisar deixá-lo em algum lugar específico.

Para que esse sistema funcione, as empresas delimitam suas áreas de atuação, por onde os patinetes podem circular, em zonas centrais das cidades. Caso algum patinete seja deixado fora da área delimitada, cobra-se uma multa de alto valor. Segundo Luiz, o governo queria criar estacionamentos para que elas não fiquem mais paradas no meio da rua. Ele me

conta sobre os setores, suas funções e conexões, tanto o *relgov*, o *policy*, o *realstate* e o *regulatório*. E conta das “crises”. Em maio de 2019 houve muitas crises, na época do Summit, pois a prefeitura baixou regulações por causa de notícias na imprensa sobre acidentes, mas sem usar estudos de base. Falou mais sobre a crise dos estacionamentos e das parcerias com outras empresas de “micromobilidade” na articulação com os governos. Resume, por fim, suas atribuições em três partes: análise de dados; gerenciamento das parcerias e as crises.

Quando menciono que muitas reportagens (TRINIDADE, 2018; ROMANI, 2019) usam o termo “disruptivo” para os patinetes, sua expressão é cética. Responde dizendo que o patinete só é chamado de disruptivo porque é novo, já que as pessoas não tem com ele a história infantil que tem com a bicicleta. Luiz fala que por ser novidade, “pelo visual mesmo”, o patinete chama atenção na cidade, e que demora um pouco porque as pessoas ainda têm que aprender a usá-lo. Faz uma referência aos acidentes, diz que não deveria representar um perigo tal proporção de pessoas aprender a usar um veículo novo, mas que a questão “disruptiva” surge somente porque o patinete é uma novidade. Menciona o Uber, que é chamado de disruptivo porque quebrou o mercado de táxis, — que eram aquele transporte caro que ninguém conseguia pegar, e sugere que as coisas novas fazem isso, emendando: “ninguém sabe o que vai acontecer com a Uber, se vai ficar ou não, né, mas ela chega pra romper” —, suponho que se referindo à falta de lucro pela qual a empresa é conhecida.

Seu cargo é de pesquisador, mas me conta que também se encarrega de conversar sobre as parcerias da empresa com diversos atores, a maioria privados, e também com alguns pesquisadores de universidades públicas. Geralmente estão produzindo ou à procura de dados de mobilidade dos usuários. Luiz também é o responsável por tratar esses dados, tanto para criar uma consistência da análise ao longo do tempo quanto para opinar sobre o que é estratégico divulgar. Ele me descreve então as tabelas e os comandos de programação que usa e o software que a empresa desenvolveu para essas análises. Fala sobre a falta de dados de mobilidade no Brasil e sobre como as parcerias servem para desenvolver e melhorar os *reports* de diversas organizações. Pergunto se aprendeu programação em sua formação na engenharia de transportes, e ele me diz que sim. Esses dados serão usados depois pelo setor *relgov* (relações governamentais) e *p.r.* (ele me diz as letras em inglês, que correspondem a *public relations*) para as articulações e debates sobre regularização da atividade.

Em outro momento, após o anúncio da redução da operação da Grow, conversamos sobre o que pode permanecer das plataformas de mobilidade, mesmo se os próprios serviços não se mostrarem rentáveis por fim. Coloco como exemplo os dados gerados nesse tempo. Ele me conta como os relatórios periódicos das cidades revelam dados interessantes de deslocamento, de ocupação da cidade e sobre o interesse da empresa de trabalhar esses dados conjuntamente com prefeituras e órgãos de pesquisa.

Muitos dos dados coletados por eles não são divulgados publicamente por motivos estratégicos. Luiz aponta como a regulação das cidades pode gerar dados diferentes — por exemplo, se é permitido aos patinetes circularem somente pelas ciclovias e ciclofaixas, ou se também podem ser usados nas calçadas. Nas cidades onde o patinete é usado somente na ciclovia, os dados são semelhantes aos do uso de bicicletas. Já onde pode-se usá-los nas calçadas, há mais dados sobre trajetos curtos e micromobilidade, conceito que abordarei a seguir.

Um conceito de mercado

A ideia de “micromobilidade” apareceu a partir de seu uso em uma conferência em 2017 pelo analista de tecnologia Horace Dediu. Como ele explica em texto no *blog* de sua empresa *Micromobility Industries*¹²: “*I latched onto micromobility as a word because it reminded me of microcomputing. (...) And so recently, when I perceived what amounted to micromobility, I made the association between the concepts and the word fit beautifully.*”¹³ (DEDIU, 2019)

Ele fala do potencial da micromobilidade mudar o mundo assim como os microcomputadores e microprocessadores. A analogia, segundo sua definição, deve ser:

“Microcomputing was defined around the singular nature of its processing core and nothing else. (...) Thus Micromobility should be defined around what is singular about its purpose: moving a human being. It’s defined first and foremost as personal mobility whose utility is to move its occupant. Its purpose is thus to offer maximum freedom of mobility and its

¹² A Micromobility Industries não fabrica veículos, nem é uma empresa que oferece serviços de deslocamento. É uma agência de promoção do conceito “micromobilidade”. Sua principal atividade é organizar conferências e conteúdo (*blogs* e *podcasts*) com discussões sobre o assunto.

¹³ “*Me apeguei à palavra micromobilidade porque me lembrava de microcomputação (...) E, recentemente, quando percebi o que a micromobilidade se tornaria, fiz a associação entre os conceitos e a palavra se encaixou muito bem.*”

*minimalism is to do so in the least impactful way. Its minimalism means it needs to leave no trace of itself and ask the least for itself.” (IBID.).*¹⁴

Esse texto foi publicado em fevereiro de 2019, segundo o autor, porque muitas vezes pediam-lhe que explicasse o termo. A palavra foi rapidamente apropriada e viralizada pelo mercado alguns meses antes, quase simultaneamente ao crescimento de empresas de aluguel de patinetes e bicicletas que se utilizam dessa ideia. Dediu propõe que o limite da micromobilidade seja um cálculo a partir do peso do usuário, como uma forma de se contrapor ao “gigantismo do mundo dos transportes”. O limite do veículo seria de 500 kg, e ele ainda sugere que outra condição da micromobilidade seja o uso de veículos elétricos:

*“This race to gigantism in transportation has had tragic consequences that I need not expand on here. Micromobility is a line in the sand that says no more. Minimalism in weight means minimalism in many other things that matter. (IBID.)*¹⁵

Dediu conta, em entrevista, que estava há anos procurando, no setor dos transportes, algo que fosse “disruptivo”:

*“I started my research with bicycles. I said, ‘If we electrify them, they’re more approachable. They can give us a little bit more range. It’s a lot easier for a lot of people.’ But while I was thinking about that, the scooter revolution happened. I would have thought that a motorcycle would have been more the American style of micromobility vehicle, but we ended up with scooters. (...) I myself was “disrupted” – my thinking was around bicycles, and here was someone saying, ‘No, we have an even smaller, lower-end solution.’” (QUIRK, 2019)*¹⁶

O adjetivo “*disruptive*” é comum no jargão dos negócios e tecnologia da língua inglesa. A Folha de São Paulo resume e explica: “Disruptivo: Novidade que muda a forma como algo é consumido e revoluciona o mercado”. Em 2013, no artigo “Conheça expressões do 'corporativês””, “Disruptivo” é apresentado como um decalque, uma palavra de outro idioma adaptada do português: “Trata-se de uma das formas mais comuns de uso

¹⁴ “A microcomputação foi definida pela natureza singular do seu núcleo de processamento e nada mais. (...) Assim, a Micromobilidade deve ser definida pelo o que é singular em seu propósito: mover um ser humano. Define-se primeiro e principalmente como mobilidade pessoal cuja utilidade é mover seu passageiro. Seu propósito é, desta forma, oferecer o máximo de liberdade de mobilidade e seu minimalismo é fazê-lo de forma a gerar menos impacto. Seu minimalismo significa que não deve deixar rastros e que seja o mais econômico possível.”

¹⁵ “Essa corrida em direção ao gigantismo nos transportes gerou trágicas consequências, as quais não preciso explorar aqui. A Micromobilidade é uma linha na areia que traça um limite. Minimalismo no peso significa minimalismo em muitas outras coisas importantes.”

¹⁶ “Comecei minha pesquisa com bicicletas. Eu disse: “Se as eletricarmos, serão mais acessíveis. Podem nos levar um pouco mais longe. Será bem mais fácil para muitas pessoas.” Mas enquanto pensava nisso, a revolução dos patinetes aconteceu. Eu pensava que o estilo americano de veículo de micromobilidade seria uma motocicleta, mas terminamos com os patinetes. (...) Eu mesmo fui desafiado [disrupted] – pensava em bicicletas, mas já havia alguém dizendo, “Não, temos uma solução mais básica e menor”.

de jargão corporativo.” (GUTIERREZ, 2013). O artigo prenuncia a palavra que passaria a ser largamente utilizada alguns anos depois no Brasil.

O termo foi cunhado, em relação à inovação tecnológica, por Clayton Christensen, professor da Harvard Business School, ainda nos anos 90 (BOWER; CHRISTENSEN, 1995). A palavra é muito usada nos debates sobre algumas novas empresas, como Airbnb, Uber e Netflix, sobre qual empresa seria realmente “disruptiva”. Há um debate teórico do campo da administração que não diz respeito a essa dissertação, no entanto, me parece curioso o diagnóstico feito em 2015 pelo próprio criador do conceito:

“In our experience, too many people who speak of “disruption” have not read a serious book or article on the subject. Too frequently, they use the term loosely to invoke the concept of innovation in support of whatever it is they wish to do. Many researchers, writers, and consultants use “disruptive innovation” to describe any situation in which an industry is shaken up and previously successful incumbents stumble. But that’s much too broad a usage.” (CHRISTENSEN; RAYNOR; MCDONALD, 2015)¹⁷

Mais do que entender se o Uber ou a Grow é “disruptiva” segundo os critérios de Christensen, me interessa o uso que se faz dessa palavra no mercado da mobilidade. A Uber se apresenta como “disruptiva”, como vemos em reportagem da Folha de São Paulo, nas palavras do porta-voz da empresa, quando um grupo de taxistas protestou contra a empresa: “A Uber é um aplicativo que traz um modelo disruptivo e inovador para o mercado ao conectar usuários e motoristas particulares de forma segura, rápida e confiável.” (ALVES; POLETTI, 2015). A ideia de “disrupção”, sobretudo do mercado dos táxis, faz parte da “narrativa” que a Uber criou, a qual Luiz mencionou em nossa conversa.

Os empresários de aluguel de patinetes elétricos prontamente incorporaram a ideia para se referir ao negócio. Em outubro de 2018, em entrevista para a Época Negócios, Marcelo Loureiro, CEO da então Grin, também usou o termo, ao falar do interesse de empresas estrangeiras de competirem no aluguel de patinetes no Brasil:

“É um produto que afeta a vida do usuário e também do não usuário, já que há impacto no entorno. A competição desenfreada pode chegar ao ponto que chegou na Califórnia. Lá, há grupos dedicados a destruir patinetes. Virou algo opressor. É a conversa do remédio e do veneno — só muda a dose. Na quantidade certa e de forma organizada, o patinete é ideal. Mas se virar um monte de patinetes largados não é legal. Tentamos trabalhar com as cidades para ajudar a regulamentar. Se não houver regulamentação, a competição vai gerar o excesso, e o excesso gera

¹⁷ “Em nossa experiência, muitas das pessoas que falam em “disrupção” não leram nenhum livro ou artigo sério sobre o assunto. Frequentemente, usam o termo de forma vaga para invocar o conceito de inovação para apoiar o que querem fazer. Muitos pesquisadores, escritores e consultores usam a “inovação disruptiva” para descrever alguma situação na qual uma indústria é sacudida e seus atuais destaques tropeçam. Mas este é um uso muito abrangente.”

problema. Toda coisa disruptiva, pela natureza da palavra, causa mudança no status quo. Não tem como mudar o status quo sem causar um pouco de fricção. Problemas vão existir. Como lidar com eles é que vai ser o diferencial.” (CAPUTO, 2018)

Outro exemplo é o de Richard Corbett, diretor da Bird UK, que em junho de 2019, declarou em entrevista, ao se referir às estratégias empresariais deste modelo de negócio: começar a funcionar antes de buscar uma regulamentação estatal. *“I think when you’re innovating and you’re disrupting, for better or worse, there’s going to be that clash between the way things happened in the past and the way they will happen in the future”* (LAKER, 2019).¹⁸

Assim como termo original, que está longe de ser considerado um consenso na própria área da inovação tecnológica, seu uso na mobilidade parece vago e pouco preciso. A Uber o utiliza para falar de um serviço fora da regulamentação. Em relação aos patinetes, o termo é usado, porém, sem que ninguém entre nos meandros do que o patinete estaria “rompendo” ou “perturbando”.

Como vimos na introdução, a ideia de mobilidade se refere a uma capacidade humana de se mover. O conceito surge para renovar os estudos sobre a necessidade de deslocamento, que se focavam anteriormente no desenvolvimento dos transportes. Enquanto os termos mobilidade urbana, mobilidade ativa e até *Mobility as a Service* tratam da possibilidade de pessoas se deslocarem, a micromobilidade é usada sobretudo como referência ao uso de modos leves de veículos elétricos. Enquanto a mobilidade fala de um atributo humano, que pode ser considerado ser analisado por diversos ângulos¹⁹, a micromobilidade é um manifesto sobre um meio de transporte, voltando a ênfase do debate ao objeto, e não às pessoas.

O novo aluguel de bicicletas e patinetes

A Bird, empresa que ficou mais famosa e inaugurou a moda do aluguel de patinetes elétricos, surgiu na cidade em São Francisco, nos Estados Unidos, em 2017. A empresa ficou conhecida sobretudo por se tornar uma “unicórnio”. O serviço já era oferecido em algumas cidades da Europa e em Cingapura pela empresa Floatility. Sobre a Bird, é fácil

¹⁸ “Acho que quando você está inovando e rompendo algo, para o melhor ou para o pior, vai ter um choque entre a forma em que as coisas aconteciam no passado e como acontecerão no futuro.”

¹⁹ Ricardo Barbosa da Silva (2014), por exemplo, analisa a mobilidade, a partir da perspectiva da Geografia, pelas seguintes óticas: as mobilidades precárias, a mobilidade como recurso, constrangimento, ou vulnerabilidade, e por fim, a mobilidade como direito.

encontrar frases publicitárias de seu criador, como “the most community-focused, people-friendly, car-reducing, and safest mobility solution” ou “biggest revolution in the transportation since the dawn of the Jet Age.”²⁰. Luiz, de forma mais modesta sobre a Grow, menciona o “potencial de humanização da cidade” que essas empresas oferecem, ao tirar carros da rua.

O modelo de aluguel de patinetes é inspirado nos sistemas de bicicletas públicas, também chamadas de “compartilhadas”, termo que merece mais atenção e que abordarei logo adiante. A história das bicicletas “compartilhadas” é conhecida por ser dividida em “gerações”. A primeira dessas experiências remete ao Plano das Bicicletas Brancas, ação direta do coletivo anarquista holandês Provos em 1965, que posteriormente foi classificada como a primeira geração. O Plano das Bicicletas Brancas merece uma atenção especial por ser uma experimentação contracultural crítica aos automóveis. Em seu manifesto, lê-se:

“Basta com o asfáltico terror da classe média motorizada! (...) A visão de milhares de automóveis infecta ruas e canais. O plano Provo das bicicletas nos libertará desse monstro. Provo lança a bicicleta branca de propriedade comum. (...) A bicicleta branca está sempre aberta. A bicicleta branca é o primeiro meio de transporte coletivo gratuito. A bicicleta branca é uma provocação contra a propriedade privada capitalista, porque a bicicleta branca é anarquista! (...) Uma vez utilizada, nós a deixamos para o usuário seguinte.”. (GUARNACCIA, 2001, p. 76)

Segundo Matteo Guarnaccia, o plano era “um projeto que hoje se denominaria ecológico e que, naquela época, era apenas uma esquisitice.” (IBID.) Ele descreve o Provos como uma “guerrilha místico-artística exemplar”, que propõe “uma doce ideia de gestão da vida cotidiana” (IBID., p. 74). O integrante do grupo Luud Schimmelpennink sugeriu que a prefeitura disponibilizasse 20 mil bicicletas brancas, que ficariam soltas na cidade, o que nunca ocorreu. Ludd posteriormente estaria envolvido na idealização e implementação de diversos programas de bicicletas compartilhadas. Na prática, o grupo chegou a pintar e deixar pela cidade algumas bicicletas de branco, que nunca chegaram a ser usadas de fato pois foram confiscadas pela polícia.

O ITDP (2018) faz um histórico das bicicletas compartilhadas: a segunda geração foi inaugurada no começo dos anos 90, na Dinamarca, com o primeiro mecanismo de proteção das bicicletas. Funcionava a partir do depósito de moedas, e estas eram retiradas e devolvidas em estações. Foi uma experiência que se reproduziu em algumas cidades da Europa. A terceira geração ficou marcada, no final dos anos 90, pela introdução de

²⁰ “A solução de mobilidade mais segura, focada na comunidade, amigável e que reduz de carros, ou a maior revolução nos sistemas de transportes desde o começo da era do Avião.”

determinadas tecnologias, em sistemas diversos em diferentes cidades. Algumas possuíam um sistema de travamento para estabelecer o tempo de uso gratuito, outras já demandavam um cartão (segundo o ITDP, um “*smartcard*”) para a liberação do veículo. Por serem serviços de maior escala, “os sistemas de terceira geração começaram a despertar o interesse de empresas de mídia exterior, que ofereciam o serviço de bicicletas compartilhadas em troca da exploração de totens e painéis publicitários da cidade.” (ITDP, 2018, p. 8) Foram várias experiências, em cidades dos Estados Unidos, Europa e na Ásia. No começo dos anos 2000, houve um crescimento no oferecimento deste serviço em diversas cidades, inclusive no Rio de Janeiro em 2008. Os sistemas chineses ganharam destaque por serem os maiores do mundo, primeiro em Hangzhou, que depois foi superado pelo de Wuhan. A maioria desses serviços são oferecidos por prefeituras em associação com algum operador privado, que fornece as bicicletas e a manutenção.

Há um debate em relação a uma quarta geração de bicicletas compartilhadas, como a incorporação de mais tecnologias e da possibilidade de integração com outros modos, e também o uso do sistema *dockless*, ou seja, sem estação:

“Os ‘Dockless Bikeshare’ têm se expandido rapidamente pelas cidades do mundo e contrariaram as suposições realizadas por pesquisadores no início da década a respeito de uma quarta geração com estações e bicicletas mais robustas. Esse tipo de sistema de bicicletas compartilhadas apresenta características inovadoras perante as gerações anteriores e é possível que sua implantação represente de fato o início de uma quarta geração dos sistemas de bicicletas compartilhadas.” (BENEDINI, 2018, p. 41)

O exemplo de aluguel de bicicletas sem estação mais conhecido foi o chinês, tanto pela sua escala, quanto pelas fotos dos enormes “cemitérios” de bicicletas que não são mais usadas. O aluguel de patinetes viria logo depois, já inspirado nos sistemas sem estação. No Brasil, recentemente foi divulgada uma primeira foto de um depósito de bicicletas da Yellow em Curitiba que lembra a imagem chinesa.

Imagem 6: Cemitério de *bikes* em Curitiba
(Foto: Tribuna do Paraná)



Também no começo dos anos 2000, começa a surgir um movimento no norte global por uma “economia do compartilhamento”, com orientação anticonsumista e ecológica. Há um intenso debate teórico (SCHOR, 2017; ZANATTA, 2017) sobre as transformações deste movimento e as novas formas de economia, sobretudo sobre o que significa *compartilhamento* depois da chegada ao mercado de empresas como a Uber e o Airbnb, que não somente conectam pessoas interessadas em disponibilizar tempo dirigindo, ou um apartamento para alugar, mas transformam os mercados locais e geram lucro com isso. Uma das questões levantadas é se não seria mais interessante usar os termos “economia de plataforma” para estes serviços ou até mesmo “capitalismo de plataforma” (SCHOLZ, 2017) para esta nova fase tecnológica. Abordarei com mais atenção a questão das plataformas no capítulo 3. Segundo Arcidiacono e Duggan: “*the platform model, argues Srnicek (2016), has created a new form of capitalism, platform capitalism, where the ultimate goal is profitability generated through the renting of products/services and from digital interactions where data can be extracted and monetised.*”²¹ (ARCIDIACONO; DUGGAN, 2019, p. 4) Há também uma série de termos sendo utilizados para pensar as novas dinâmicas trazidas por estas plataformas virtuais, além da ideia de compartilhamento,

²¹ “o modelo da plataforma, argumenta Srnicek (2016), criou uma nova forma de capitalismo, o capitalismo de plataforma, no qual o principal objetivo é o lucro gerado pelo aluguel de produtos/serviços e pelas interações digitais de onde é possível extrair e monetizar dados.”

como “*post-ownership*” (BELK, 2014) e “*economia gig*”, que seria uma nova forma de organização do mercado de trabalho a partir da ideia de flexibilidade.

A ideia de “*post-ownership*” é complementar à ideia de compartilhamento, no sentido que se os serviços e objetos são compartilhados; perde-se a necessidade de possuir determinados bens. No caso das plataformas de mobilidade, é curioso pensar o uso desse termo, uma vez que as bicicletas e patinetes são de propriedade de uma empresa multinacional.

As plataformas de mobilidade são ótimos exemplos do que seria uma economia “*de bicos*” (*gig economy*), nos quais não há relação empregatícia, somente um desdobramento da ideia de compartilhamento: unir prestadores de serviços com interessados. As empresas como a Uber e a 99 são bons exemplos dessa dinâmica. Algumas empresas de aluguel de patinetes também se valem da economia dos bicos: a Lime possui entre seus “colaboradores” os “Juicers”, pessoas que recolhem os patinetes e os carregam em suas casas. Como explica a página da empresa:

“Você pode usar o aplicativo Lime Juicer para identificar patinetes que podem ser recolhidos. Vá até esses patinetes e *recolha-os* ao escanear o código QR do patinete com o aplicativo. Continue monitorando o mapa do Juicer no aplicativo ao longo do dia para ver se há algum patinete que possa ser recolhido perto de você. A maioria dos patinetes que precisa ser carregada é marcada como alfinetes verdes e fica disponível para ser recolhida à noite, depois que a comunidade os usa o dia todo. Os patinetes com baixa carga crítica ficam disponíveis para serem recolhidos ao longo do dia, mas os patinetes com baterias carregadas ficam disponíveis durante a noite. Você pode verificar o nível da bateria do patinete clicando no patinete no app. Depois de recolher um patinete para carregar ou devolvê-lo, o aplicativo Lime mostrará quando você precisa servir ou devolver os patinetes.” (LIME, 2020)

Acredito que, no caso das bicicletas e dos patinetes, seja importante também uma indagação sobre a razão do enquadramento desses serviços no campo do compartilhamento. Segundo Juliet Schor “as atividades da economia do compartilhamento se dividem em quatro categorias amplas: recirculação de bens, uso expandido de bens duráveis, troca de serviços, e compartilhamento de bens produtivos.” (SCHOR, 2017, p. 25). Ela posiciona as empresas de mobilidades no segundo tipo:

“Em nações ricas, as famílias compram produtos ou mantêm propriedades que não são usadas em sua total capacidade (por exemplo, quartos extras e cortadores de grama). Aqui, a inovação foi a Zincar, uma empresa que colocou veículos em endereços urbanos convenientes e ofereceu alugueis por horas. Depois da recessão de 2009, a locação de ativos se tornou economicamente mais atrativa, e iniciativas similares proliferaram. No setor de transportes, elas incluem sites de aluguel de carros (Relay Rides), compartilhamento de caronas (Zimride), serviços de cara corrida (Uber,

UberX, Lyft) e compartilhamento de bicicletas (Hubway de Boston ou Divvy Bikes de Chicago).” (IBID.)

Há uma diferença, porém, entre as empresas que alugam carros, bicicletas e patinetes, e as que oferecem serviços de deslocamento com motorista, como a Uber. Nas primeiras, todos os bens são da mesma empresa. Já na Uber, 99, Lyft, Didi, são os próprios trabalhadores que disponibilizam seus carros para o “compartilhamento”, lançando mão de “ativos” que supostamente não estariam sendo usados (o carro e o tempo do motorista). Nas empresas de aluguel de bicicletas e patinetes, todos os veículos são propriedade da empresa. O compartilhamento se dá somente no uso, mas não há uma diferença significativa da ideia de aluguel. Essas empresas possuem em comum uma nova proposta de exercer a mobilidade, mas, sobretudo, o uso de plataformas e a obtenção de valiosos dados de deslocamento.

A proposta de Arcidiacono e Duggan para pensar as “mobilidades compartilhadas” é interessante (ARCIDIACONO; DUGGAN, 2019). Para eles, qualquer tipo de serviço público ou coletivo de transporte é de certa forma uma mobilidade compartilhada; as novas empresas, então, devem ser chamadas de “sharing mobility platforms” [plataformas de mobilidade compartilhada]. Ao longo do trabalho, optei por me referir a estes serviços como empresas de aluguel de bicicletas ou patinetes ou, ainda, plataformas de mobilidade.

Mediadores do transporte

O que os BRTs e os patinetes movimentam, além das pessoas e do capital? Bruno Latour (2012), quando propõe a Teoria Ator-Rede, nos desafia a procurar o que está em movimento. Para ele, observar o “social” é procurar movimentos constantes de contato e transformação. Em vez de procurar as instituições e elementos estáticos, seu questionamento vai em direção aos “agregados sociais”: as associações feitas pelos atores humanos e não-humanos. Pesquisar as associações se contrapõe à busca pelas relações ou vínculos sociais. Para entender o que é relevante, é necessário, para ele, investigar as associações, seguir os rastros e as pistas deixadas por quem está se movimentando. Uma forma de analisar esses movimentos é entender quem seriam os *mediadores*, e quem seriam os *intermediários* em uma situação. Os mediadores são aqueles que “transformam, traduzem, distorcem e modificam o significado ou os elementos que supostamente veiculam” (LATOURE, 2012, p. 65). Já os intermediários apenas transportam os significados, porém, sem transformá-los.

Neste sentido, é interessante pensar também, a partir de Latour, sobre a agência dos objetos. Para ele, podemos aumentar o número de atores nas análises sociais, propondo que “qualquer coisa que modifique uma situação fazendo diferença é um ator”. O papel dos objetos merece uma explicação: eles nem determinam uma ação, nem servem apenas como pano de fundo nela. Eles agem de forma específica: “as coisas precisam autorizar, permitir, conceder, estimular, ensinar, sugerir, influenciar, interromper, possibilitar, proibir, etc.” (IBID., p. 109). No mundo da mobilidade urbana, as coisas agem constantemente sobre as pessoas: a infraestrutura das ruas, os carros, as bicicletas, os ônibus, as catracas, as estações e paradas, os metrô; ultimamente vemos também carros, bicicletas e seus motoristas acionados pelos telefones; além dos patinetes, desbloqueados pelos celulares. Todos esses objetos estão permitindo deslocamentos e possibilitando rotas quando mapeamos a rede de atores da mobilidade urbana. Cada objeto desses vai proporcionar um tipo de deslocamento diferente, e uma experiência diferente.

Na área da mobilidade urbana, o BRT veio acompanhado por um forte investimento em *marketing* voltado a uma suposta vivência da cidade. Os manuais de BRT e as instituições que o promovem apostam que um sistema BRT é, em si, um transformador de experiências. Um transporte moderno, expresso, com um nome imponente, com tecnologias da engenharia que permitiriam “verdadeiras” integrações, o BRT é vendido como uma experiência inovadora. Ainda que os passageiros não tenham sido meu foco, meu contato²² com os usuários de BRT revelou experiências como outras quaisquer dentro dos ônibus, salvo pelas reclamações constantes sobre as demoras nas baldeações. Neste sentido, foi um esforço possibilitado pela leitura de Latour deixar de procurar no BRT os elementos “sociais”, ou estáticos, desse tipo de sistema. É possível analisá-lo como uma instituição, com questões diversas (obras de grande porte, com grandes recursos e corrupção documentada, com muitos agentes que mantêm relações diversas entre si, como organismos multilaterais e agências de cooperação técnica). Mas talvez seja mais interessante buscar o que se movimenta nele, ou o que ele está movimentando, além das pessoas e do capital. O que me chama a atenção aí é a experiência de deslocamento propagandeada, que pressupõe e determina formas de viver a cidade.

No mercado do deslocamento, certas experiências sempre foram exploradas pela indústria automobilística, em relação aos carros. A propaganda, a construção do motorista, a

²² Durante os dois anos do mestrado, ao dizer que estudava os BRTs, ouvi diversas vezes, em contextos diversos, uma série de reclamações sobre estes sistemas. No capítulo 3, mencionarei algumas experiências com usuários de BRT.

sensação de espaço privado proporcionado pelo veículo, e outras questões, são temas amplamente discutidos (FEATHERSTONE; THRIFT; URRY, 2005). A partir de 2013 — e porque este evento escancarou o problema dos transportes nas maiores cidades do país —, a ideia de experiência de cidade a partir da mobilidade começou a ser ampliada para outros modos de transporte no Brasil. As primeiras bicicletas compartilhadas, implementadas um pouco antes, a partir de 2008, em decorrência das articulações com setores do cicloativismo, esboçaram timidamente essa tendência. A explosão dos BRTs aparece em seguida²³. Aí vemos a afirmação da **mobilidade massiva**.

Logo depois, em 2014, a Uber chega ao Brasil. Esta plataforma e as concorrentes, que aparecem nos anos seguintes, configuram um fenômeno mundial com diversas versões em cada país. Em sua propaganda, apostam na possibilidade de acessar mais lugares, de se deslocar mais e de forma mais barata. Já em relação às empresas de aluguel de patinetes e bicicletas, é reveladora a tentativa de “criar uma narrativa” empreendida pelo setor de *policy*. Essa narrativa, como demonstrarei adiante, vai se basear tanto na ideia de um direito à cidade monetizado, quanto na noção de compartilhamento. Na Grow, os estudos feitos e usados pelo setor de *policy* servem de suporte para a articulação com os governos, pois trazem conhecimentos novos e informações que os governos não têm — não por “incompetência técnica, mas por desconhecimento mesmo”, me diz Luiz. As empresas de aluguel de patinetes e bicicletas apostam em uma ideia de viver a cidade de outra forma, mais lúdica, divertida e ecológica. Nestas plataformas de transporte, vende-se a ideia da **mobilidade smart**: moderna, exclusiva e até politicamente correta, como exporei nos próximos capítulos.

Pouco antes da conclusão deste trabalho, a Lime, empresa considerada “gigante dos patinetes”, encerrou sua operação no Brasil e em mais cinco cidades da América Latina, e a Grow diminuiu consideravelmente sua operação. Nas minhas últimas conversas com Luiz, falamos sobre as dificuldades econômicas do serviço, e fica claro como a narrativa é necessária para convencer os clientes, os governos, e sobretudo os investidores, de que devem continuar “apostando” nesses modais.

²³ Os transportes sobre trilhos estão sempre presentes nas discussões dos transporteiros, mas, nas últimas décadas, não a ponto de se tornar um “mediador” relevante. O discurso acerca do transporte sobre trilhos está localizado em um passado glorioso do progresso e no futuro inalcançável dos planejadores, que muitas vezes defendem o sistema como “ideal” e, mais uma vez, citam os exemplos europeus, que seriam impraticáveis no Brasil.

Luiz coloca como razão principal para todo esse esforço a necessidade de tirar carros da rua. Ele atenta para a importância de pensar nesses serviços como potenciais substitutos para os carros, e como isso é positivo, pois são veículos que ocupam menos espaço. Os aproximadamente dois anos de experiência com os patinetes serviram para mostrar que “existem condições” para esses serviços, e que agora as empresas vão precisar aprender a “crescer sem pressa”, e delimitar melhor seus objetivos. Sobre o mercado dos patinetes, este é conhecido por não ser rentável, tal como a Uber (GOTO, 2019; REDAÇÃO BBC NEWS MUNDO, 2019).

Um ex-funcionário da Lime com quem conversei me relatou que em 2018 a empresa liberou um balanço interno, que informava que naquele ano haviam tido prejuízo de mais de 30 milhões de dólares. As plataformas de mobilidade funcionam a partir de uma lógica econômica específica sobre a qual não poderei me debruçar aqui, que envolve “aportes financeiros” ou “rodadas de investimentos” de grandes fundos internacionais e apostas na possibilidade das empresas se tornarem rentáveis num futuro indeterminado. Ou seja, ainda não é possível saber qual será a duração deste tipo de negócio. Luiz chama a atenção também para o fato do patinete “ainda” ser um serviço elitizado, mas que uma vez alcançada a sustentabilidade econômica, o próximo passo é diminuir seu preço. Fico em dúvida em relação às bicicletas, cujo preço era mais acessível, mas que, no entanto, me confirma ele, eram um serviço ainda menos rentável para a Grow do que os patinetes.

A mobilidade *smart* depende então de um mercado frágil, que está procurando uma forma de consolidar sua lógica econômica. Aqui podemos voltar à ideia de mediadores de Latour. Os patinetes podem ter funcionado como mediadores durante os últimos dois anos, porém é possível que percam sua importância, que sua narrativa não emplaque nem para os consumidores nem para os investidores. O que, então, será apresentado como a nova solução para o problema da última milha?

De volta à oposição entre as mobilidades massiva e *smart*, meu primeiro impulso seria dividir esses deslocamentos entre mobilidade *smart* para ricos e transporte massivo para pobres. No entanto, nem o discurso nem a prática parecem se configurar assim. Um dos palestrantes do *Summit* foi o criador da JaUbra, empresa semelhante à 99 e ao Uber que atende à periferia de São Paulo, não contemplada pelas multinacionais. Criada por um morador do bairro da Brasilândia, a companhia presta um serviço similar ao dos aplicativos (porta a porta) para moradores de baixa renda, servindo para deslocamentos curtos, tal como uma central de táxi, mas funcionando sob o novo paradigma do empreendedorismo.

Uma fala recorrente nos painéis foi sobre como empresas como a Uber, a 99 e Cabify atendem clientes de baixa renda.

Aparentemente, essa dinâmica parece trazer também a criação de duas figuras: o *usuário* do transporte massivo, de longos deslocamentos, sem possibilidade de escolha, sempre insatisfeito; e o *cliente smart*, de quase qualquer classe social, que ganha o status de cliente porque paga o preço de um serviço exclusivo — sempre que pode. Apesar da reconfiguração da ideia de mobilidade, algumas dinâmicas antigas permanecem: tanto os que se deslocam a pé quanto aqueles que utilizam a bicicleta própria como meio de transporte continuam bastante invisíveis, ou são mencionados apenas como modo complementar do transporte massivo.

A mobilidade massiva trabalha com distâncias longas e expressas, na integração de centros com regiões metropolitanas periféricas. A mobilidade *smart* trabalha em um plano diferente, com deslocamentos curtos, necessariamente com conexões via internet e bancarização²⁴, além dos sistemas organizados por GPS e algoritmos, e funciona sobretudo em áreas centrais das cidades. Começo a pensar nas questões: além da escala geográfica, quais outras estão em jogo quando analisamos os diferentes tipos de deslocamento? Como o global e o local se conectam nessa perspectiva? Além disso, qual é a lógica que opera por trás das promessas de experiências urbanas? Que associações se formam, quais as transformações e consequências dessas dinâmicas na cidade?

²⁴ Muitos serviços de mobilidade de plataforma requerem o uso de cartões de crédito.

CAPÍTULO 2

Os patinetes em um “espaço-síntese” em São Paulo

Segundo Cristina Patriota de Moura, o urbano é um “termo polissêmico” que não pode ser reduzido “à materialidade das cidades” (PATRIOTA DE MOURA, 2013). Entre as dimensões interessantes do ponto de vista antropológico, a autora enumera “direitos, sujeitos, circuitos, territórios, valores, tempos e escalas” (IBID., p.4) para pensar a heterogeneidade e a criatividade dos projetos que circulam por este espaço. Neste capítulo, interessam-me, particularmente, as dinâmicas criadas pela novidade dos patinetes e os conflitos que surgem em situações cotidianas, resultantes das disputas próprias do espaço urbano. Nestas situações, é possível procurar, assim como Moura nos sugere, os agentes dessas interações, “que não são somente pessoas fazendo coisas juntas, mas pessoas, construções materiais, ideias e quaisquer outros elementos que venham interagir” (ID., 2010, p. 223). A essas combinações de elementos, a autora dá o nome de *composições*, em uma perspectiva teórica traçada a partir de Gabriel Tarde, Deleuze e Guattari, Saskia Sassen, entre outros. Segundo ela, “os compostos nos permitem perceber o mundo social sem a necessidade de recorrer a distinções ontológicas entre natureza e sociedade, ou agentes humanos e não-humanos.” (IBID., p.223)

A partir de algumas experiências no Largo da Batata e na Av. Faria Lima, em São Paulo, busco as composições formadas entre os atores que movimentam a ideia de mobilidade. Para isso, escolho “seguir” o patinete ao longo do capítulo. Os patinetes são um ótimo exemplo das mudanças no campo da mobilidade urbana, pois sua história recente mostra como viraram um produto de mercado e, com isso, passaram a fazer parte de composições urbanas e dinâmicas das cidades.

O Largo da Batata

O Largo da Batata, nome que só foi oficializado em 2012, se encontra na zona oeste de São Paulo, na confluência das ruas Cardeal Arcoverde, Teodoro Sampaio, dos Pinheiros, Martim Carrasco e da Av. Brigadeiro Faria Lima. Está localizado em um bairro residencial de classe média alta, porém faz parte de uma antiga rota de acesso ao Rio Pinheiros (a retificação do curso do rio e a implantação das grandes avenidas marginais expressas, em meados do século XX, deixaram o Largo da Batata mais distante do rio do que costumava ficar até então). Mesmo com as inúmeras transformações transcorridas a partir da

urbanização da região, o largo se mantém como local constantemente comercial desde o começo do século XX. Segundo Luisa Mascarenhas, é uma área que sofreu diversas intervenções ao longo do tempo, “sempre a fim de negar seu caráter popular e dito degradado. Passou assim por muitos momentos de desvalorização e revalorização”. (MASCARENHAS, 2014, p. 46)

A região é um dos pontos de cruzamento do Rio Pinheiros, sendo um “eixo de circulação precocemente estabelecido entre São Paulo e o Sul do País” (PETRONE, 1963, apud CALDEIRA, 2015). Este eixo foi firmado durante o século XVII com a construção de uma ponte. Por mais que a região tenha se expandido como área residencial, nunca perdeu “as características funcionais relacionadas com a circulação” (CALDEIRA, 2015, p. 12). Daniel Caldeira nos conta que: “A situação de Pinheiros como ponto de travessia do rio contribuiu para que a região se caracterizasse como local tanto de passagem como de permanência.” (IBID., p.12).

Em 1909, o bairro foi conectado ao centro da cidade por uma linha de bonde, que terminava no que ficou conhecido como Largo da Batata, pela intensa atividade comercial cerealista do local. Na década de 60, o terminal de bonde foi substituído por um terminal de ônibus. Segundo Caldeira, os trilhos da linha de bonde somente foram desenterrados e removidos da área em 2013. Ele aponta também para o fato de que, por volta dos anos 60, “apesar do nome, o Largo da Batata não era de fato uma praça, mas apenas uma confluência viária” (IBID., p. 34) em uma região altamente comercial. Laura Sobral Rodrigues confirma:

“(…) a região se consolidou com uma centralidade comercial e popular da cidade de São Paulo, aspecto reforçado pela implementação do Terminal de Pinheiros, na década de 1960. A partir da característica de nó de transportes e comércio popular, expandiram-se as áreas residenciais do bairro que, até hoje, congrega todas essas funções.” (RODRIGUES, 2018, p. 41)

Ali, de acordo com Luisa Mascarenhas, o caráter do bairro muda: “É esse Terminal um dos grandes motivos da chamada degradação a que o poder público justifica sua atuação.” (MASCARENHAS, 2014, p. 44) As menções à região na época retratam uma área comercial popular, com muitos vendedores ambulantes, congestionamento e poluição. Segundo Caldeira, a imagem da região como espaço de “desordenação estrutural, comércio irregular e até de atividades criminosas” (CALDEIRA, 2015, p. 29) estava ligada sobretudo à sua característica de espaço de circulação da classe trabalhadora.

Sobral Rodrigues conta como o largo foi, a partir desta década, sendo “tratado como um foco de pobreza e caos em meio a bairros sofisticados” (RODRIGUES, 2018, p. 54). A obra que mais nos interessa aqui é o projeto de transformação do terminal de ônibus em estação de metrô, já nos anos 2000, chamada “Reconversão Urbana do Largo da Batata”. A obra deixou a área interdita por quase uma década. Os tapumes foram retirados em 2013, época em que o largo se tornou um ponto importante de concentração de manifestações políticas.

Com a transformação do local, o terminal de ônibus que funcionava ali foi transferido para mais perto da marginal do Rio Pinheiros, deslocando o “nó de transportes” para o encontro de uma linha de trem (que corre ao longo da margem do rio) com o terminal de ônibus e ainda mais uma estação de metrô, que é a seguinte à estação Faria Lima, da chamada Linha 4-Amarela. Por mais que tenha havido um deslocamento deste “nó”, o Largo da Batata permanece com suas características comerciais e uma intensa movimentação diária.

Outra modificação importante na região foi a construção da Avenida Brigadeiro Faria Lima, nos anos 70, “que rasgou o coração de Pinheiros” (CALDEIRA, 2015, p. 25). Esta obra, no entanto, segundo Mariana Fix (2001), deixou a avenida inacabada. A região entrou na mira do desenvolvimento imobiliário nos anos 90, quando o projeto foi retomado, por meio da chamada “Operação Urbana Faria Lima”. Este plano anunciava uma “nova Avenida Paulista”, e buscava criar uma nova centralidade empresarial, paralela à Marginal Pinheiros. Vale mencionar que as obras dos anos 90 vieram acompanhadas de desapropriações e protestos, assim como as anteriores. A Avenida Brigadeiro Faria Lima e seu entorno, no desenrolar das décadas seguintes, iria se tornar e uma das áreas mais caras do país e um centro financeiro e comercial, competindo com a Paulista pelo título de coração capitalista da metrópole.

Após a “decadência” da zona central de São Paulo, o objetivo das obras era explicitamente alinhar uma área menos valorizada ao novo eixo ligado ao capital financeiro da cidade, formado pelas avenidas Faria Lima e Berrini, e considerado, segundo o urbanista Mauricio Faria, “moderno em todos os sentidos, da arquitetura contemporânea aos processos de adição de valores, cujo efeito é irradiador” (CALDEIRA, 2015, p. 50). Para Heitor Frúgoli Jr., a região da Av. Faria Lima ficou altamente identificada com características urbanísticas pós-modernas por ser uma área mediada sobretudo por “regras do mercado imobiliário”, ainda que dependessem do poder público para manter o status de

Em relação à “dimensão urbanística”, diversas obras haviam sido realizadas no Largo da Batata para adequar o trânsito e o fluxo frequente de ônibus nas décadas de 80 e 90. A partir dos anos 2000, a prefeitura, sob a gestão de Marta Suplicy, decidiu integrar a região ao eixo da Avenida Faria Lima, lançando um plano urbanístico de “reconversão urbana”. O diagnóstico era de que o alargamento da avenida, por meio da operação urbana empreendida pela gestão anterior, teria “desfeito a última configuração espacial original sem propor uma nova ordenação à altura do problema” (CALDEIRA, 2015, p. 37). Com várias idas e vindas burocráticas, o plano só começou a ser implementado em 2008, apesar do terminal anterior já ter sido desativado em 2005, e as linhas de ônibus que terminavam lá terem sido rearranjadas provisoriamente em outras ruas na região. Ainda segundo Caldeira:

“A drástica alteração da configuração visual do Largo da Batata é apenas o lado mais evidente da estratégia de ressignificação desse espaço, visando integrá-lo à paisagem que se configurou ao longo da Avenida Faria Lima. Para “destravar” definitivamente o Largo para um público de maior poder aquisitivo, o mercado de incorporação imobiliária também tem buscado alterar o imaginário coletivo sobre a região.” (IBID., p. 53)

A obra no Largo pavimentou áreas amplas em frente às duas entradas para a estação Faria Lima do metrô, uma de cada lado da rua. Em 2014, também foram instalados um bicicletário e uma floricultura: “Estações de aluguel de bicicletas, gerenciadas pelo Itaú, foram instaladas no Largo, e, posteriormente, em 2016, foi instalado o mobiliário urbano desenvolvido pela prefeitura.” (RODRIGUES, 2018, p. 45). Tanto Daniel Caldeira como Laura Sobral Rodrigues contam que o resultado da obra não agradou a todos: “Para muitos comerciantes e frequentadores da região, a nova praça se assemelharia a um ‘deserto’, um espaço amplo com vegetação incipiente e pouca presença humana, repelindo os usos cotidianos.” (CALDEIRA, 2015, p. 59).

Cabe ainda o debate se o empreendimento levado nesta aliança entre o poder público e o setor imobiliário ao longo dos anos se trataria de um processo de *gentrificação*, ou enobrecimento. Como aponta Paulo Peixoto, há uma série de termos usados pelos poderes governamentais para levar a cabo “operações urbanísticas de larga escala destinadas a dar uma nova vida a determinados espaços citadinos” (PEIXOTO, 2010, p. 44). Assim,

Seguidas do adjectivo urbana, reabilitação, renovação, regeneração, revivificação, revitalização, conservação, preservação, são, a par da requalificação, outros tantos termos utilizados na prática e na análise das intervenções nos centros históricos e nas áreas urbanas reconvertidas para novos usos. (IBID., p. 42)

Segundo o autor, esses termos são usados de forma indiferenciada e retórica, em contextos urbanos contemporâneos em que as malhas urbanas estão sendo continuamente produzidas e atualizadas. O contexto é o da “consolidação de um mercado urbano do lazer construído à volta da ideia de espaço público e do consumo visual” (IBID.), o que faz com que grandes obras urbanísticas e arquitetônicas concretizem “no espaço símbolos de afirmação e de identificação das cidades.” (IBID.) A opção por estes termos e seu uso como formas “técnicas” se daria para isentar estas obras da carga política das análises que as adjetivam criticamente como “enobrecimento, higienização, haussmanização, depuração paisagística, etc.” (IBID., p. 41)

Resumidamente, Rogério Proença Leite define gentrificação como intervenções urbanas que ocorrem em locais urbanos “depauperados” que contém, porém, valor patrimonial, sendo eles históricos ou não (PROENÇA LEITE, 2015). Tanto Luisa Mascarenhas (2014) quanto Daniel Caldeira (2015) acreditam que as transformações das últimas décadas no Largo da Batata constituem de fato um processo de gentrificação, apesar de colocarem ressalvas, sobretudo no fato daquele não ser um espaço “recuperado” por uma classe alta, uma vez que suas características principais sempre o conectaram como um espaço popular. Para Caldeira, entre os anúncios, planos e obras começadas e inacabadas por quatro décadas na tentativa de transformação daquela parte da cidade, criou-se uma região permeada por um “limbo de indefinições”, o que contribuiu para que o mercado imobiliário permanecesse concentrado na Av. Faria Lima, mas não chegasse aos arredores do Largo da Batata em si. Isto possibilitou que as atividades comerciais menores continuassem ali, mantendo sua característica popular.

Já em relação a “dimensão das lutas políticas”, há três tipos de ocupação facilmente mapeáveis no largo. O primeiro se refere à articulação dos comerciantes do Largo da Batata ao longo dos anos que, segundo Caldeira, atualmente é pouco expressiva. Há uma articulação, por outro lado, de “ocupantes” da praça, de classe média, que estabeleceram diálogo com a subprefeitura da região para a obtenção de um mobiliário urbano para o Largo da Batata (RODRIGUES, 2018). O segundo diz respeito à importância do local em manifestações desde as Jornadas de Junho de 2013, uma vez que o Largo da Batata virou um palco para atos e marchas relativas à conjuntura nacional. Pude presenciar, em maio de 2019, um exemplo desta ocupação em um grande protesto contra os cortes no orçamento federal para a Educação. O terceiro tipo são as atividades culturais organizadas no “vazio pavimentado” (CALDEIRA, 2015) da praça, que vão desde bares e forrós, que já eram

parte do cenário antes da obra e permaneceram mesmo com as transformações da região, a ocupações sociais e artísticas de cunho mais político, como batalhas de rima, ocupações e instalações. Desde o anúncio da obra, uma série de atividades artísticas foram performadas no largo, enumeradas tanto por Daniel Caldeira quanto por Laura Rodrigues.

Muitas das ocupações e intervenções, sobretudo aquelas organizadas por grupos de classe média, se apresentam como atividades que “dariam vida” ao largo depois de uma obra desastrosa e com interesses puramente econômicos. Tais intervenções teriam um posicionamento crítico à especulação imobiliária e à necessidade dos projetos de transformação no espaço. Caldeira problematiza esta visão:

“Integrados geralmente por jovens de classe média e alto nível educacional, esses grupos guardam uma relação ambígua com os espaços que buscam ativar: embora valorizem os usos vernaculares associados à degradação urbana, a bagagem cultural de boa parte de seus integrantes guarda pouca relação com a da população que ocupava tais espaços anteriormente. Mesmo quando as práticas dos coletivos valorizam essas pessoas e as convidam a participar da construção das atividades, a existência de incompatibilidades semióticas entre os grupos muitas vezes culmina na criação de um espaço segmentado entre lugares, se entendermos lugar como uma “demarcação física e/ou simbólica no espaço, cujos usos o qualificam e lhe atribuem sentidos convergentes, orientando ações sociais e sendo por estas delimitado reflexivamente.” (IBID., p. 66)

Acredito que seja importante uma investigação mais profunda para entender se estas ocupações por parte de uma classe média artística e universitária contribuem para uma “classificação do espaço” (MOURA; JANUZZI, 2019), ou seja, para que este seja identificado com “segmentos de classe específicos”. Os elementos contestatórios destes movimentos facilmente são traduzidos na linguagem do marketing para a ideia de “viver a cidade” e de “disrupção”, assim como conectados a uma estética “alternativa” utilizada por um setor mais “descolado” da Av. Faria Lima, sobre o qual falarei mais adiante. Já adianto, porém, que esta identificação parece estar relacionada com a escolha do Largo da Batata como um espaço atraente para empresas de aluguel de patinetes e bicicletas.

Já em relação à “dimensão da ocupação cotidiana por parte de grupos sociais”, pude vivenciar algumas experiências no largo. Em algumas passagens, vi funcionários da Grow reposicionando bicicletas e patinetes de um lado para outro. Em uma passagem, em um feriado, vi um número enorme de bicicletas e patinetes, mas nenhuma interação humana, no tempo que pude ficar observando. Outra vez, fiquei parada na porta do metrô e acabei conversando com uma senhora panfleteira, que me contava que só voltaria para casa quando terminasse de distribuir uma sacola cheia de panfletos comerciais, mas que era

difícil, pois ninguém os pegava. No mesmo dia, caminhando pela região, notei que várias senhoras entregavam panfletos nas portas de lojas e que eu mesma, que já havia passado ali algumas vezes, não tinha pegado nenhum.

Certa vez conversei com um agente de uma ONG que participava de um grupo na entrada do metrô, abordando quem passava para apresentar o trabalho da organização. Ele assuntou comigo, perguntando se eu já conhecia a instituição, e perguntei-lhe se eles conseguiam doações com aquela abordagem. Disse-me que dificilmente, pois São Paulo era uma cidade enorme e ninguém tinha tempo para conversar, mas que os colegas de outras cidades contavam ter mais sucesso neste tipo de diálogo. Quando indaguei então qual era o sentido de continuar mandando um grupo para aquele local específico, ele sorriu, me disse que não sabia, mas que não iria reclamar, pois daquela forma pelo menos conseguia trabalho.

Fraya Frehse, ao falar das praças, explora a oposição entre transeuntes e não-transeuntes: ambos compartilham uma “técnica corporal em um ritmo peculiar” (FREHSE, 2013, p. 1), sendo os primeiros aqueles que estão apenas circulando pelo espaço, e os segundos os que, de diversas formas, permanecem ali. O Largo da Batata, mesmo com as transformações, continua sendo uma intensa rota de passagem, de conexão e um “nó de transportes”. Os patinetes aparecem ali para aproveitar essa característica, e a reforçam. No entanto, para além de possibilitar mais um modal na vida de diversos transeuntes, também participam ativamente na vida de alguns não-transeuntes. Para além do cotidiano da praça, a interação ali de maior interesse para mim é entre os funcionários da Grow e os grupos de meninos que ficam na praça, que contarei a seguir.

Os guardiões

Quando me explicam sobre os setores de logística e de comunidade da Grow, contam que o primeiro seria responsável pelo recolhimento dos veículos na parte da noite, ou com defeito, e pelo seu reposicionamento diário. Em minha primeira conversa com Luiz, ele comenta que as bicicletas que operam em um sistema *dockless* somem muito, que há uma grande perda para a empresa. Comenta, então, do trabalho do setor comunidade, do qual eu ainda não havia ouvido falar. Segundo o engenheiro, a empresa entende que parte do “vandalismo” com as bicicletas e patinetes acontece porque muitas pessoas “não se sentem apropriadas” para usar o serviço, pois são feitos para serem usados “por pessoas de terno na Brigadeiro Faria Lima”. Essas pessoas usam um pouco, brincam um pouco,

quebram um pouco, pois não há sentimento de “pertencimento” ali. Luiz me conta que fazem um trabalho educativo nas comunidades, com a presença de “embaixadores”, como o *rapper* Emicida. Trata-se de uma conscientização sobre o serviço, que também ensina como pessoas sem cartão de crédito podem acessá-lo (recarregando um saldo na conta do aplicativo em postos de atendimento), e que possam se sentir à vontade para usar as bicicletas e os patinetes. Neste trabalho, também entram os “guardiões”, que prestam atenção às bicicletas perdidas e recolhem as *bikes* quebradas. São pessoas que procuram disseminar a ideia do cuidado com os objetos. Ele diz que sem essas ações “a empresa nem funcionaria”, são ações que “não tem preço”. Eles trabalham também com egressos do sistema prisional, e não se “trata de caridade por que, mais uma vez, sem isso a empresa não funciona”.

Em outra conversa, comento com Luiz que a destruição dos patinetes é algo que acontece em muitas cidade, mesmo fora do Brasil. Ele diz que é importante questionar a motivação de quem destrói os veículos. Nas cidades brasileiras, diz novamente que o grande motivo seria o fato de algumas pessoas não “se sentirem apropriadas” para andar no patinete. Brinca que não precisa ser um “fariolimer” para usar o veículo, mas lamenta que o uso ainda seja restrito a uma elite por causa do preço. Mas que já soube de destruições em massa de patinetes na Europa com outras motivações, como protestos pela política de uso de dados dos clientes por parte da empresa.

Luiz me passa o contato de Manu, do setor comunidade. Converso com ela alguns dias depois, também por telefone. Ela é bem simpática e fala muito rápido, passando uma quantidade quase inapreensível de informações. Fala sobre como a “responsabilidade social está no DNA da empresa”, pincela um pouco da estrutura do setor comunidade, comenta algumas ações em escolas e comunidades, fala também sobre os guardiões e sobre o trabalho no Capão Redondo, na zona sul da cidade. Marcamos para ela me apresentar o setor quando eu for a São Paulo. Algumas semanas depois, porém, quando lhe escrevo, me conta que aquele foi seu último dia na Grow, e que agora iria assumir um cargo em outro lugar. Pergunto se mesmo assim ela toparia tomar um café e conversar, porém sua resposta é vaga.

O contato que me passam então para acompanhar a “operação” é o de Mano Lyee. Marco uma conversa com ele por mensagens no *whatsapp*, para conhecer o trabalho dos guardiões. Marcamos na frente da estação de metrô Faria Lima, no Largo da Batata. Vou de metrô, chego antes da hora e espero uns 15 minutos. Bem onde marcamos de nos encontrar,

há duas fileiras, uma de bicicletas e uma de patinetes. Um homem alto e forte leva alguns patinetes de lá para cá. Há um grupo de jovens com coletes do Greenpeace, abordando transeuntes, pedindo doações. Mano Lyee chega, se apresenta e já me conta que “foi ali onde tudo começou”. Conta que as primeiras bicicletas da Yellow foram colocadas ali, e fala um pouco sobre a região, que ali chega gente de muitas regiões da cidade, é muito movimentado, com ciclovias, muitos cruzamentos, muitos pedestres, muito comércio. No começo, sua função era reposicionar as bicicletas, pois as pessoas as deixavam em lugares perigosos, muito perto da rua, ou em lugares pouco acessíveis. Depois passou para o setor comunidade. Mano Lyee me apresenta um grupo de pessoas com camisetas da empresa, que acabam de chegar. É o primeiro dia delas, que irão trabalhar ali na região como “guardiãs”. Explica que essa função é importante porque naquela estação chegam grupos de meninos, que vêm de várias regiões periféricas, quase sempre no começo da tarde, e quando saem da estação de metrô vão direto nos patinetes. De forma geral, o trabalho dos guardiões é auxiliar no uso das bicicletas e patinetes e cuidar deles na rua também. Seu maior desafio, no entanto, é lidar com as depredações, muitas vezes levadas a cabo, segundo eles, por meninos pobres.

Mano Lyee me apresenta a equipe, me pede para explicar para todos sobre o meu “TCC”. Quando começo a explicar, aparece uma cliente querendo tirar dúvidas. Uma das guardiãs se afasta para explicar, e ao mesmo tempo um grupo de meninos começa a sair da estação. Ignorando umas seis ou sete pessoas uniformizadas com blusa da empresa, já começam a mexer em todos os patinetes e rapidamente encontram um desbloqueado. Mano Lyee me avisa que ali “começa a ação”, que o trabalho dos guardiões é conversar com os meninos, com muito jogo de cintura, para que eles não danifiquem os veículos. Pergunto por que aquela hora, e ele me diz que essa juventude, que ora vai para casa, ora fica na rua, “dorme tarde e acorda tarde”. Essa é a hora que eles vêm pros centros correr atrás do seu sustento, vender bala, ver o que conseguem. Me diz que aparecem meninos da cidade inteira, que eles até conhecem alguns. Um guardião experiente, que está ali coordenando a equipe nova, chama os meninos que estão circulando e trocando os patinetes entre eles. Seu tom de voz é afetuoso, mas também com autoridade, chamando o menino que está mexendo no patinete de “neguinho”, e pedindo para ele deixar o objeto. O menino, por sua vez, circula com o patinete desligado, dando o impulso com o próprio pé. A cada tanto se aproximam outros meninos do grupo e pedem: “tio, deixa eu andar, libera o patinete aí”. O espaço na frente da estação de repente tem muitas interações: o grupo dos jovens do

Greenpeace, todos brancos e aparentemente universitários; um grupo de guardiões, todos jovens, negros e de classe baixa; um grupo de meninos negros, mexendo nos patinetes e bicicletas; eu e a cliente, de classe média, brancas, jovens; e muitas levas de pessoas que entram e saem do metrô às 14 horas de um dia de semana; além das pessoas paradas na banquinha de jornal.

Atravessamos a rua conversando, e caminhando pela praça encontramos Gilson, que ocupa o mesmo cargo que Mano Lyee, o de articulador social —, juntos, eles coordenam os guardiões. Em nossa conversa, em um tom de cumplicidade entre eles, Mano Lyee me fala: “Aqui a gente enxuga o gelo todo dia”. Eles contam a dificuldade do trato com os meninos, mas sempre enfatizando que o que fazem “não é segurança”, pois se relacionam bem com eles, criam vínculos quando possível e, sobretudo, “os tratam como humanos”. Gilson me fala que eles entendem pelo que os meninos passam, pois já foram como eles, e por isso sabem as “feridas que carregam”. E emenda, “essa ferida pode cicatrizar ou espalhar”. E se espalhar, não há muito mais o que poderão fazer por eles. Em alguns casos conseguem fazer um encaminhamento ou acompanhamento para outras instituições, que ajudam-nos a cicatrizar as feridas. Muitos dos guardiões são ex-detentos, fico sabendo.

Como estamos na praça, nossa conversa é entrecortada com comentários sobre os meninos que passam em bicicletas, tanto da Yellow quanto do Itaú, ou em patinetes. Durante todo o meu contato com Mano Lyee e Gilson e com os outros guardiões, eles contam sobre as dificuldades do trabalho e as habilidades que precisam ter para desempenhar essa função. Os meninos, segundo eles, quando veem os patinetes no meio da praça, dão seu jeito de andar, mesmo se o veículo estiver descarregado. Às vezes cortam o fio da bateria, o que lhes permite usá-los mesmo sem o motor, com a tração feita pelos pés. Algumas vezes encontram os patinetes desbloqueados, por descuido de algum usuário, ou alguma falha elétrica. Também há relatos de abordagens a clientes em movimento, ou com o celular na mão no ato de desbloquear, para pegar os patinetes desbloqueados.

Pergunto se já houve alguma dificuldade com guardiões, talvez novos ou menos experientes, que não conseguiram ter o sangue frio ou paciência com os meninos. Mano Lyee me responde que sim, que já houve situações muito variadas. Por exemplo, me conta de um guardião muito tranquilo que protegia um patinete, de um menino muito agressivo, que o agride, morde e xinga — uma situação que está em vídeo na internet. O guardião, alto e grande, recebe os golpes calmamente sem soltar o patinete. Conta que também já aconteceu algumas vezes de guardiões se portarem como seguranças e tomarem atitudes

intimidadoras com os meninos, mas que, nesses casos, é necessário chamar o guardião e conversar, explicando porque não pode ser assim.

Mano Lyee me explica porque é difícil: os meninos vivem soltos, mas às vezes os guardiões conseguem encaminhá-los para outras organizações, em lugares onde eles terão trabalhos mais fixos. Ali, no Largo da Batata, ele tenta emplacar um projeto para organizar um horário marcado, como duas horas regulares, durante as quais possam liberar os patinetes para esses meninos. Relata também do projeto dos “rolêzinhos” com patinete que ele organiza nas quebradas. Diz que está batalhando para implementar esse projeto no centro, pois é muito complicado fazer esse tipo de trabalho quando não há contato constante com os meninos. Que em alguns lugares eles conseguem criar laços com os meninos, que eles aprendem a respeitar o patinete, que às vezes, alguns meninos levam e deixam o equipamento nos galpões, ou o devolvem para os guardiões. Presencio uma conversa em que um guardião mais experiente pergunta se Mano Lyee ficou sabendo do que aconteceu com Samuel, um menino do centro, e conta que ele está na Fundação Casa. Mano Lyee me pergunta se eu sei o que é esta fundação, eu assinto²⁵, e eles continuam conversando que é uma pena, que era um menino muito resistente e agressivo, mas que com o tempo eles conseguiram criar uma conexão. O outro guardião conta inclusive que já levou Samuel para a própria casa, que o acolheu, e eles comentam que é com isso que eles precisam lidar, que é a situação do nosso país, de meninos soltos nas cidades e nas praças.

Sobre o “vandalismo”, Mano Lyee me fala com pesar da destruição dos patinetes e bicicletas. Ele acha que as pessoas das cidades brasileiras receberam muito mal o sistema sem estação. Comenta que não é só na praça que acontece depredação, que fica indignado com o pessoal do *campus* da Universidade de São Paulo, do outro lado do Rio Pinheiros, pois já recolheu muitos patinetes destruídos por lá. Questiona o motivo dos estudantes não proporem algo diferente para a empresa, como um desconto especial para quem tem carteirinha, ou algo do tipo.

Quando me despeço dos guardiões, resolvo voltar caminhando pelo bairro de Pinheiros, até que me canso e vejo um patinete. Decido testá-lo e uso o aplicativo para liberar a trava. Estou em uma subida, tento dar impulso mas o patinete não engata, fico em dúvida se a carga da bateria está baixa demais. Continuo tentando por uns dois quarteirões, pela ciclovia, sem resultado. Já estou em uma subida bem íngreme. Do outro canto da rua,

²⁵ A Fundação Casa é a instituição paulista na qual “jovens autores de ato infracional” cumprem penas e medidas socioeducativas. <http://justica.sp.gov.br/index.php/entidades-vinculadas/fundacao-casa/>

fora da ciclovia, passa tranquilo, pedalando muito mas sem parecer se esforçar demais, um ciclista com uma mochila de entregador. Ele me ultrapassa rapidamente. Desisto do patinete, para encerrar minha corrida, puxo-o para a calçada e ele bate com força na minha canela. Faço o resto do meu percurso mancando.

Imagem 8: Print de viagem de patinete
(Arquivo pessoal)



Cristina Patriota de Moura nos fala como os ambientes das cidades no Brasil “sempre se configuraram valorativamente, ainda que para serem desconstruídos. Encontramos categorias como centro, periferia, zona sul, favela, cidade satélite, casa, rua, rural e urbano que remetem, ainda que nem sempre diretamente, a configurações geográficas materializadas.” (PATRIOTA DE MOURA, 2013, p. 5). Nesse sentido, a praça é um espaço urbano privilegiado para a análise antropológica. Heitor Frúgoli Jr. conta que, no final do século XIX, começam a surgir, na Europa, as praças marcadas “pela monumentalidade, ou por grandes espaços abertos ou jardins” (FRÚGOLI Jr., 1995, p. 14). Estas construções priorizavam o crescimento das populações urbanas e os novos ritmos de circulação industrial. Para ele, a opção por estas praças contribuiu para a fragmentação da centralidade das cidades, uma vez que este espaço priorizava o fluxo e não mantinha o tipo

de sociabilidade característico daquele espaço. O autor aponta ainda que as transformações, no entanto, permitem novas possibilidades de experiência urbana. Mais de um século depois, no Largo da Batata, é possível ver como as obras transformaram seu espaço físico, abrindo lugar para novas sociabilidades.

Frúgoli diferencia ainda, em espaços urbanos, uma “cultura pública” que possui um caráter de reivindicação de certos setores da sociedade, em oposição a uma “cultura informal das ruas”, que se refere a uma prática cotidiana que combina solidariedade com hierarquias. A primeira obteria uma visibilidade social e pública, ainda que não necessariamente esteja articulada em torno de interesses públicos. Já a segunda estaria relegada à invisibilidade social e submetida a regras pouco transparentes, e seria composta por “ambulantes, vendedores de bilhete de loteria, ‘plaqueiros’, mendigos, desempregados, malandros, trombadinhas, etc.” (FRÚGOLI Jr., 1995, p. 55). O autor descreve como esta cultura operaria segundo “princípios informais” e estaria em conflito com a ordem pública, apropriando-se de forma privada do espaço público. Fraya Frehse também nos fala que os não-transeuntes, na praça são: “vendedores ambulantes, engraxates, sapateiros, os chamados plaqueiros, pregadores, além de gente popularmente conhecida como maloqueira, desocupada; pedestres que moram ou não na rua.” (FREHSE, 2013, p. 1) Além disso, em relação à interação social nas ruas, Frehse classifica quatro tipos de trabalhos acadêmicos que abordam as regras de convivência entre pedestres e rua: os que tratam a rua como espaço de desigualdade social; a rua como espaço de criatividade, a rua como espaço de oscilação entre a casa e o espaço público; a rua como espaço de vínculos de resistência. A autora desenvolve seu texto refletindo como essas análises, e como seu próprio trabalho, mostram a rua no Brasil como um *espaço público de personalidade moral*, no sentido de que o caráter moral das relações entre quem fica na praça — ou seja, os não-transeuntes —, revela como as regras do espaço da praça “interferem (ou não) na ‘exclusão’, na ‘viração’, na ‘malandragem’, na ‘cultura de rua’, nos ‘contra-usos’, entre outros, ali discerníveis empiricamente.” (IBID., p. 20).

As interações entre os guardiões e os meninos merece uma observação longa e profunda, fora do escopo deste trabalho. No entanto, arrisco algumas reflexões preliminares. A ideia da relação de personalidade moral parece ser interessante para pensar a relação dos guardiões com os meninos. Sua habilidade de falar uma “linguagem da rua” para serem legitimados pelos meninos mostra como é necessária uma permanência na praça, tal como fala Frehse, e também a importância do estabelecimento de hierarquias,

apontada por Frúgoli. Em relação à ideia de “apropriação privada” do espaço público, o cenário aqui se complexifica, uma vez que está em disputa também outra apropriação privada da praça, por parte da empresa. Cabe pensar, segundo Rogério Proença Leite, sobre *contra-usos* dos meninos em relação aos patinetes. Para o autor, o contra-uso é derivado da noção de tática de Michel de Certeau, porém se difere, uma vez que estabelece uma confrontação explícita:

A ênfase dada por Certeau ao cotidiano como uma espécie de campo de batalha, cujas táticas precisam encontrar modos inventivos de escape e confrontação em cada situação, rompe com o caráter normativo das positivities da ação social cotidiana em direção às contingências fugidias. Embora o contra-uso seja derivado dessa noção astuta de tática, ele se refere a uma ação propositalmente mais direta e ofensiva: o contra-uso seria, nesse sentido, mais bélico do que tático. (PROENÇA LEITE, 2018, p. 62)

Para além de uma oposição à ordem pública, o uso dos patinetes e bicicletas pelos meninos mostra um deboche em relação a uma forma de privatização da praça, que é sua ocupação por uma empresa de aluguel de transportes. Sua utilização é bélica e ao mesmo tempo lúdica: o patinete e a bicicleta são também brinquedos largados no meio da praça. Frehse chama a atenção para a percepção do não-transeunte, que considera não ser “respeitado como pessoa que é”, o que faz com que se surpreendam pela forma a pesquisadora os trata. Isso pode ser pensado com ainda mais gravidade quando pensarmos nos meninos que usam os patinetes: são inúmeros os motivos para não “serem respeitados como pessoas que são” — são não-transeuntes, são negros, são pobres, e ainda por cima são crianças ou adolescentes.

Fraya Frehse aponta também que, entre as relações entre os não-transeuntes da praça, é necessário incluir aí o/a etnógrafo/a. Ela insiste na importância da *rua etnográfica* e de um/a etnógrafo/a localizado/a, que possa refletir sobre como a sua posição nesta rua irá interferir em suas análises. Esta reflexão me remeteu às conversas que tive com Mano Lyee e Gilson no Largo da Batata. Quando encontramos com Gilson, ele comenta que já havia “rodado a cidade toda” naquele dia, mas que passou por ali especialmente para conversar conosco. Agradeço a importância que deram para a minha visita, e também fico pensando se parte do trabalho deles é fazer mediações não apenas entre a empresa e a equipe dos guardiões (que são contratados pelo Instituto Resposta), entre o pessoal da rua e dos galpões para onde os veículos são levados, mas até mesmo entre pesquisadores e pessoas que querem conhecer o setor. De forma geral, entre a empresa privada e o espaço público, entre o Largo da Batata e a Av. Faria Lima.

Na conversa com Gilson, tenho essa sensação reforçada, quando me conta que uma de suas atribuições é montar as equipes do “Resposta”. Diversos guardiões são contratados neste projeto, levado a cabo por uma instituição que trabalha com a reinserção de ex-detentos no mercado de trabalho. Ambos, Gilson e Mano Lyee, são contratados da própria Grow, mas trabalham com a formação das novas equipes de guardiões. Gilson me conta que na seleção dos novos guardiões, eles já entendem “quem quer trabalhar e quem não”. Pergunto como ele sabe, e sua resposta é que simplesmente “dá para saber”. Diz que eles não são psicólogos mas que já percebem essa diferença durante a conversa. Penso em sua habilidade de perceber as pessoas quando converso, alguns dias depois, com alguns guardiões, que me relatam a dificuldade de conseguir trabalho. Segundo eles, o crime “chama o tempo todo”, um deles diz que “está cheio de oportunidade para voltar para o crime”, mas que pretende ficar fora da prisão, que está firme e pretende continuar assim. Fala que depois que saiu da prisão, só conseguiu trabalho ali e na feira.

Tanto Gilson quanto Mano Lyee insistem muito que seu trabalho é principalmente de conscientização. Sinto, no discurso de ambos, que a conscientização vale para mim também, pois parecem sentir que precisam me explicar, como para tantos outros brancos de classe média ou alta, que tão reiteradamente criminalizam e desumanizam a pobreza e a raça, que os meninos que quebram os patinetes são humanos, e que precisam ser tratados como tal. Isto parece ser o mínimo, mesmo para eles que entendem o problema com a profundidade da experiência própria, mas que não podem fazer mais do que “enxugar o gelo”.

Jessica Sklair chama a atenção à relação entre filantropia e segregação urbana, quando argumenta que o aumento das “práticas autosegregadoras” das elites paulistanas, como os condomínios privados e os elaborados sistemas de segurança, não implicou na diminuição da filantropia empreendida por esta classe. Entre os discursos que investiga, Sklair conclui que esta elite enfatiza “a ideia da criação de oportunidades para a melhoria das condições de vida das classes populares, ou seja, pregam o combate da pobreza por meio da mobilização dos pobres” (SKLAIR 2007, p. 223). Ela relata a rejeição à ideia de caridade, mostrando que os discursos apontam para a ideia de “investimento social”, de ações que supostamente podem mudar o rumo da vida dos beneficiários.

Luiz me conta outras dimensões do trabalho dos guardiões, que não pude presenciar. Contou como se faz o “resgate” de patinetes em áreas mais violentas da cidade, com uma equipe e, por princípio, com respeito no acesso aos territórios e comunidades, sempre

tentando estabelecer parcerias com agentes locais. Quando conversamos sobre isso, comentei que não conhecia uma iniciativa como a dos guardiões da Grow. O funcionário da Lime com quem conversei me relatou sobre como na França havia certa parceria com a polícia, mas que o trabalho de quem recolhia patinetes danificados ou fora das áreas de atuação era bem precário. A “responsabilidade social que está no DNA da empresa”, frase que ouvi de uma funcionária da Grow, se referia tanto ao trabalho com os guardiões quanto com os meninos. Em relação aos guardiões é um trabalho de geração de oportunidades para ex-detentos, de reinserção no mercado de trabalho, com valores semelhantes aos que Sklair expõe. Quanto aos meninos, diversos guardiões me relataram que trabalham em parceria com instituições sociais para encaminhá-los para uma situação melhor do que a da rua, o que não pude confirmar, nem entender melhor como se dá. Mas quando, no escritório, me dizem que “não é caridade”²⁶ já que a empresa não funcionaria sem o trabalho dos guardiões, é possível levantar algumas questões.

Abdoumalig Simone (2004) descreve como as pessoas servem como “infraestrutura” em formas de colaborações no contexto urbano sul-africano atual, no qual a falta de Estado abre a possibilidade para outras interações entre elas. O autor aponta como o que parece uma urbanização precária, uma “ruined urbanization” esconde outras lógicas. Será possível pensar nesta dinâmica, criada pela empresa para preservar seus bens, como uma situação de “people as infrastructure”? Quais são os limites dessa aproximação, considerando que os guardiões fazem algo análogo ao que faria um assistente social, porém sem uma estrutura de Estado que os respalde? Entre os relatos que ouvi, havia histórias de apoio aos meninos que ultrapassavam a função profissional dos guardiões, como, por exemplo, levar algum menino para sua própria casa. A infraestrutura da qual os guardiões fazem parte ultrapassa inclusive o objetivo da empresa, que é, em última instância, preservar seus bens.

Simone descreve colaborações que fazem com que a infraestrutura urbana funcione. Os guardiões com quem conversei me explicaram como dialogar a partir das semelhanças entre eles e os meninos. Não foi possível saber qual é a análise que eles fazem do próprio trabalho, quanto impacto eles avaliam ter na vida dos meninos. Mas, para cumprir sua função, precisam mobilizar seus próprios afetos e traumas, suas experiências e histórias de

²⁶ Luiz me fala que, em relação ao Responsa, o contrato com a Grow não se trata de “filantropia”, uma vez que o Instituto Responsa não é uma ONG e sim uma empresa. Mesmo que juridicamente a estrutura seja diferente, me interessa como a ideia de responsabilidade social opera em uma lógica semelhante.

vida. O “trabalho emocional” dos guardiões parece fazer parte da infraestrutura do serviço de aluguel de patinetes e bicicletas.

Ainda para Jessica Sklair, seu trabalho com entidades filantrópicas mostra que existe uma crença de determinada elite de que a “pobreza urbana pode ser diminuída sem a diminuição das desigualdades sociais, econômicas e de controle sobre acesso aos recursos urbanos” (SKLAIR, 2019, p. 69). A autora cita Teresa Caldeira ao trazer a noção “enclaves fortificados” para a manutenção da segregação, mas traz também mecanismos mais engenhosos, como o que ela própria investiga. Os arranjos filantrópicos entre setores públicos e privados para o fornecimento de serviços de assistência social, independentemente das “boas intenções” dos participantes dos projetos, seriam mais uma forma da manutenção da segregação, ao funcionar em uma lógica de desigualdades de acesso aos serviços e falta de poder de decisão quanto aos fundos públicos. Para a autora, a segregação não está relacionada a ausência de relações entre pessoas de classes diferentes:

a segregação urbana é feita dessas relações, marcadas, por um lado, pela significativa preocupação com a manutenção de uma relação de distância e controle de uma população supostamente ameaçadora; por outro, pela profunda dependência dos milhares de trabalhadores de baixo salário, empregados na manutenção de seus espaços (...) É uma situação caracterizada, nas palavras de Almeida e D’Andrea, por uma relação de *evitação e dependência*.” (IBID., p. 51)

Dado que a construção de espaços de segregação é “um elemento central à experiência das elites” (IBID.), como isto funcionaria no caso deste tipo de mobilidade? Aparentemente, as empresas de aluguel de patinetes são mantidas somente pela iniciativa privada²⁷. Pelo preço do seu aluguel, o patinete é usado sobretudo por pessoas de elite, mas do lado de fora dos muros dos “enclaves fortificados”. Para que os patinetes permaneçam na rua, os guardiões expõem seus corpos e seus afetos. Este modo de transporte não só não pode ser blindado, como os carros utilizados pelas elites, mas sua proposta é de exposição do corpo na cidade. Em relação ao seu papel enquanto infraestrutura, o que me parece é que os guardiões cumprem uma dupla função: fazem tanto o papel dos “muros” – ou no caso do transportes, das catracas – afastando quem quebra os patinetes e cuidando para que sejam usados por quem pode usar (mantendo assim a segregação entre os meninos e os usuários dos patinetes); quanto são alvos do investimento social da empresa, permitindo que a

²⁷ Quando questionei Luiz sobre esse assunto, me disse não saber com detalhes, mas que acreditava que não havia o uso de isenções fiscais. Fica pendente uma análise econômica e jurídica mais detalhada da relação entre o Estado e essas empresas.

empresa cumpra uma obrigação moral, ao tratar a pobreza a partir do viés da responsabilidade social.

Esta reflexão não pretende de forma alguma fixar os guardiões em um lugar passivo, ou sem agência. Não tive a oportunidade de conhecer melhor as elaborações dos próprios guardiões em relação ao seu trabalho ou à empresa. Após a saída de Mano Lyee da Grow, com a redução da operação da empresa, ele me relatou que “seguiu satisfeito com o que fez”, e os outros guardiões me relataram agradecimento tanto à empresa quando ao Instituto Resposta pela oportunidade de emprego. A mobilização dos afetos dos guardiões na manutenção de uma empresa que recebe aportes financeiros milionários gera desconforto, mas as conversas com eles mostraram aparentemente processos múltiplos: ora são mobilizados emocionalmente, ora são pragmáticos sobre o que de fato podem fazer.

Os guardiões me relataram identificação e resignação pela situação dos meninos, entendendo que, sobretudo na praça, a possibilidade de agência é pontual. Mais de um deles parece ter, por fora do emprego, outros espaços nos quais podem atuar de forma mais incisiva, como Mano Lyee, que é produtor cultural, articulador social e *rapper*. Participo de uma atividade de Dia das Crianças que ele promove em sua própria comunidade, com “rolêzinho de patinete” e apresentações de *hip-hop*, na qual testemunho seu papel como liderança local.

Naquele contexto, a situação se inverte; os patinetes e a empresa parecem mobilizados por ele para fortalecer sua própria atuação comunitária. Outro guardião me relata que é treinador do time de futebol de seu bairro, e me explica as limitações do trabalho em praças centrais, em comparação aos trabalhos mais comunitários que conseguem organizar em bairros e escolas. As conversas me remetem à música “Enxugando o Gelo”, de BNegão, que diz: “*A seu favor, ele conta com sua quase total imunidade espiritual, corpo e humor à-prova-de-contas, além de uma dose generosa de honestidade, fazendo o diferencial*”.

A Avenida Faria Lima

O Largo da Batata se mostrou como um local interessante para pensar: processos urbanísticos na construção de um “vazio pavimentado” que carrega uma bagagem histórica não facilmente apagável, independente das inúmeras “reconversões” e “requalificações” empreendidas; também como um local de sociabilidades diversas, onde o patinete está

agindo e por onde foi possível segui-lo com os guardiões e com os meninos; e como um lugar de construções políticas, aspecto pelo qual conecto esta praça com a avenida que deriva dela, a Avenida Faria Lima.

Se por um lado, o “Largo da Batata tem uma visível vocação popular” (AMENDOLA, 2019), a Av. Faria Lima, que desemboca do largo, pretende ser exatamente sua antítese. Segundo a reportagem “Avenida Faria Lima: 4,6 km de vários mundos e tribos”, do jornal *O Estado de São Paulo*, vemos a mudança da paisagem ao longo da rua, localizando como o ponto de “virada” o shopping Iguatemi — a alguns quarteirões de distância do Largo da Batata, depois do cruzamento com a avenida Rebouças, portanto já no território do Jardim Europa, bairro do topo da pirâmide social paulistana:

“Ao sair do Largo e avançar pela avenida, não pisamos, imediatamente, na Faria Lima do dinheiro ou da tecnologia. Existe, pelo menos na aparência, uma ‘ascensão social’ bem menos abrupta. Depois da Rua dos Pinheiros, ela é repleta de pequenos comércios, lojinhas e promoções ‘no estilo 25 de Março’: ‘tudo pela metade do preço’ (...). O Shopping Iguatemi ainda é um marco na avenida. A partir dele, a Faria Lima vai se transformando em algo mais “exclusive” e “personnalité”. O comércio popular é substituído pelas butikues e, principalmente, por uma arquitetura moderna e arrojada.” (IBID.)

Esse é o cenário exterior do escritório da Grow, no bairro do Itaim Bibi, por onde passa a Av. Faria Lima em seu trecho mais pretensiosamente “Manhattan”. Quando chego em São Paulo, escrevo a Luiz perguntando se poderia conhecer a empresa, como havíamos combinado. Ele me responde prontamente, e marcamos para as 9:00. Depois se corrige e remarca para as 9:30, pois haveria uma aula de *yoga* na empresa até essa hora, lá no prédio mesmo. A previsão do *Google Maps* me informa que, de onde eu estava, chegaria ali em mais ou menos 20 minutos. Pego o ônibus, pago R\$ 4,30, atraso uns cinco minutos por conta de uma interrupção na Av. Faria Lima que congestionava o trânsito durante o trajeto. Com a visão alta de passageira de ônibus, vejo que uma ciclovia no canteiro central acompanha a avenida, e bem utilizada, principalmente por pessoas em bicicletas, mas também por algumas em patinetes. Desço do ônibus e caminho até a sede da Grow, a alguns quarteirões da Av. Faria Lima. A entrada do prédio é bonita, há um vão com o pé direito bem alto no térreo, com várias plantas e poucas e grossas pilastras de concreto. A recepção é pequena e fica no final do vão. Neste pátio, há algumas bicicletas e patinetes pintados e decorados, e um letreiro com a marca.

A reportagem do Estadão também destaca o uso de patinetes e a quantidade alta de entregadores de *apps* por ali: “Deste ponto, é possível reparar na movimentação da ciclovia

da Faria Lima. Entregadores de aplicativo dividem espaço com engravatados e modernos. O trânsito de *bikes* e patinetes se intensifica no almoço. Não é raro ver pessoas que trabalham nas redondezas realizando pequenos trajetos com eles. (...) Os entregadores esperam o celular tocar, deitados sobre o Monumento às Musas, na Praça João Nassar.” (IBID.). O resto do artigo retrata alguns “seres da Faria Lima”: “O horário de almoço é perfeito para observar o perfil de quem circula por lá. O *look* “camisa azul e sapato-tênis” ainda reina na Faria Lima de alto padrão, mas, aos poucos, tatuagens e camisetas coloridas vão tingindo a paisagem. Essa mistura é o resultado da chegada de empresas como o Google e de uma série de *startups* que se instalou na região – a mesma que também abriga os tradicionais escritórios de advocacia, bancos, operadores do mercado financeiro...” (IBID.).

Após a minha visita, a revista Veja SP, de dezembro de 2019, lança artigo semelhante. A capa retrata dois homens de roupa social se deslocando em patinetes. A reportagem não entra em detalhes no assunto da mobilidade, porém traça um perfil do que chamam de “FariaLimers”: “Como vivem, enriquecem, gastam e se cuidam os paulistanos que trabalham no enclave de maior crescimento econômico do país, polo de modas e ambições apelidado de ‘condado’.” Em relação aos patinetes, traz o dado que lá funciona 20% de toda a operação na cidade, e 13% das viagens de bicicleta: “Pode-se dizer que a façanha é um sucesso ‘corporativo’.” (SOARES; ROSARIO, 2019) A reportagem mostra particularidades dos escritórios da região, como, por exemplo, reuniões corporativas para públicos específicos: “Para engajar o “time”, há ações especiais para as mais diferentes demandas: pais, mães, negros, asiáticos, LGBTQI+” (IBID.). Além disso, um grupo de meditação que se encontra em um gramado, ou como em um parque por ali “equipes de executivos levam seus *flip charts* para reuniões de *brainstorm* no gramado nos fins de semana.”. (IBID.) Outro elemento apontado é o estético: o traje social utilizado por quem trabalha em corporações financeiras, e um figurino mais “descolado”, usado por quem trabalha em *startups* e empresas de tecnologia como a Google. O artigo ainda mostra a presença de espaços de *coworking*, restaurantes e bares modernos ao longo da avenida: “A Faria Lima é a região mais *prime* de São Paulo, as empresas que querem status buscam a avenida para localizar sua marca” (IBID.). Outro artigo, do portal Uol, faz uma crítica à reportagem da Veja: “O patinete elétrico é o ‘símbolo oficial’ dos Faria Limers” (UNIVERSA, 2019).

Quando saio do escritório da Grow, lembro que não havia planejado como voltar. Meu bilhete único está sem nada, e estava sem dinheiro na carteira. Caminho pelo bairro, passo pelo prédio de uma grande empresa de tecnologia e me lembro que uns dias antes, me contam que os funcionários de lá foram os primeiros a testar os patinetes. A história era sobre um desses testes que, na pressa imposta pelo ritmo produtivo da avenida, acabou com um funcionário se atrapalhando e caindo na volta de uma consulta terapêutica.

Olho ao meu redor e resolvo, em vez de procurar um banco para sacar dinheiro, experimentar a “nova mobilidade”. Já tenho o cartão de crédito registrado no aplicativo. Vejo que há patinetes e bicicletas disponíveis mas, ainda não adaptada à intensidade de São Paulo, uma bicicleta me parece mais prudente. Além disso, depois de uns dias chuvosos e frios, aquela é uma manhã bonita e ensolarada. Caminho até a Av. Faria Lima e vejo algumas bicicletas enfileiradas ao longo da grama ao lado da ciclovia. Tento desbloqueá-las com o *app*, mas só vou conseguir na sexta ou sétima bicicleta que tento. Para isso, tenho que caminhar um pouco pela ciclovia, e recebo alguns olhares tortos. A ciclovia é movimentada, então quando subo na bicicleta e começo a pedalar, devagar, ainda um pouco desajeitada, passam vários entregadores da *Rappi* e do *UberEats* em ambas as direções, e recebo mais olhares reprovadores. Mas vou pegando o jeito e, aos poucos, o ritmo e a velocidade. Começo então a ouvir algumas cantadas e olhares de homens.

Continuo, entre as árvores e as duas pistas movimentadíssimas entre as quais a ciclovia fica localizada. Passo por uma viatura e um grupo de policiais revistando dois motoqueiros, na grama ao lado da ciclovia. Eles, voltados para a minha direção, com expressões angustiadas nos rostos. Me aproximo e percebo que um deles está chorando. Os policiais também me observam com olhares de autoridade, um deles segurando uma arma na mão. Fico com vontade de parar, mas acho mais prudente continuar pedalando. Ao longo da ciclovia, há muitas pessoas com roupas esfarrapadas, caminhando, ou deitados na grama, dormindo. Passo também por um posto da CET - Companhia de Engenharia de Tráfego de São Paulo, que não funciona mais como órgão público, mas talvez como moradia ou pouso para algumas pessoas. As janelas de vidros estão tapadas com papelões.

Pego velocidade em uma descida, e vejo um homem com um carrinho de supermercado descendo a toda na rampa do Pão de Açúcar. Passam também homens engravatados montados em patinetes, algumas mulheres e muitos homens em bicicletas da Yellow ou do Itaú, ou com bicicletas próprias. A única mulher que vejo andando de patinete está vestida com a blusa da empresa. Mais adiante, vejo também um rapaz, com um

carrinho de mão de catador, com alguns patinetes dentro. Dobro antes do Largo da Batata, na Rua dos Pinheiros, o caminho vira uma subida e minha própria disposição termina. Passo por uma feira, e já que estou perto de casa, desço da bicicleta, encerro minha corrida no aplicativo — vejo que custou R\$ 2,00 —, e deixo a bicicleta em uma calçada,. Pego um caldo de cana para aplacar o calor daquela jornada e termino o percurso caminhando.

Imagem 9: Print de viagem de bicicleta
(Arquivo pessoal)



Assim como mencionei uma possível “classificação” do Largo da Batata, da qual as empresas de aluguel de patinete se valem após as obras de transformação do espaço para conectar sua estética “alternativa” e “disruptiva”, na Av. Faria Lima os patinetes parecem ser usados para “classificar”, por sua vez, o espaço da rua. A ciclovia por onde circulei não é o espaço higienizado e exclusivo do alto dos prédios de escritórios, cujo valor é o mais caro da cidade. Moura e Januzzi (2019) descrevem o esforço por classificar, a partir da construção de um bairro, o céu de Brasília.

Na Av. Faria Lima o esforço é também vertical, mas em outro vetor: a classificação vem de cima para baixo. Ao usar os patinetes, as pessoas de classe média e alta estão reivindicando um espaço público que tenha suas próprias marcas de classe. É possível ver

também uma tentativa de embranquecimento desse espaço. Segundo Paulo Santarém (2013), o transporte urbano nos moldes como é organizado atualmente serve para o controle da circulação na cidade, em especial para a manutenção de uma lógica de segregação racial. Stella Paterniani (2019) mostra como a cidade resiste às tentativas de embranquecimento, apesar dos inúmeros esforços institucionais. Segundo ela, alguns aspectos da cidade vão sendo embranquecidos com o “desenvolvimento” da cidade de São Paulo, como a água e os modelos de habitação. Além disso, aponta ela, vê-se ao longo da história dessa cidade a tentativa de invisibilizar a presença negra nos centros urbanos, por meio das remoções de habitações não desejadas.

Da mesma forma, determinados usos da praça e dos transportes, que podem ser vistos na escolha daqueles lugares para posicionar os patinetes, na tentativa de classificar o nível da rua, buscam estabilizar a “branquidade” daquele espaço, procurando completar o trabalho que o sistema de transportes massivo começou. Nessa disputa, os meninos e outros usuários atravessam diferentes espaços, e de formas diferentes. Os clientes das empresas de aluguel de patinetes circulam sem constrangimentos por parte do poder público, da polícia, dos guardiões, ou de qualquer outro ali que não sejam os meninos. Esses últimos circulam apesar de todas as tentativas de classificação e de embranquecimento daquele espaço, algumas vezes em confronto com os clientes, ou com a polícia, ou com os guardiões.

Dia das crianças na comunidade 1.010 (Mil e dez)

A praça urbana em área central da cidade, como vimos, é um espaço de disputas, afetos e trabalho para os guardiões. Mas seu trabalho não é feito somente nesse local. O setor comunidade da Grow promove também atividades em localidades específicas de periferia, como uma que pude presenciar, em um sábado de calor escaldante. A comunidade 1.010 fica no bairro Rio Pequeno, zona oeste de São Paulo. Mano Lyee havia me instruído a procurar pelo “paredão” ao descer do ônibus na penúltima parada daquela linha, em uma avenida. No trajeto que meu ônibus faz, passo novamente pelo Largo da Batata e pela ponte que cruza o Rio Pinheiros, logo ali do lado. Salto do ônibus na avenida, desço caminhando por algumas ruas e o cenário vai mudando, as casas vão ficando menores e mais altas, com menos acabamento, e ouço de longe o som da comemoração do Dia das Crianças. Há mais pessoas na rua, sou observada com olhar de curiosidade. Vejo logo um pula-pula e música infantil tocando alto, passo por uma fila de crianças pequenas para entrar no brinquedo, com alguns adultos em volta, além de algumas barraquinhas. A rua está toda decorada,

tanto quanto a sede do time de futebol local Muvuca 1.010, ao nosso lado, e entre as casas da rua há fitinhas penduradas e uma faixa enorme com a frase “Muvuca 1010 Amor e Humildade”. No final da rua, os patinetes e Mano Lyee, com mais dois guardiões.

De olho nos meninos que vão para lá e para cá de patinete, conversamos um pouco. Mano Lyee comenta que fazer algo ali é muito importante para ele, é a comunidade onde cresceu. Fala sobre a atividade, que serve para os meninos se sentirem “apropriados para andar de patinete”. Os dois guardiões, cujos nomes não consegui registrar, estão ali para organizar a atividade e conversam de forma entrecortada comigo, enquanto organizam a fileira de meninos, quase todos negros, entre 6 e 13 anos. Eles gritam “tio, tio”, “quando é a minha vez?”, “olha o que ele tá fazendo” “eu quero andar no patinete”, além de chamar a atenção de quem tira o capacete durante o passeio, ou de quem sai da área demarcada por cones.

Os meninos estão todos com penteados novos, feitos ali mesmo na comemoração. Algumas mulheres circulam com bacias oferecendo frutas cortadas para as crianças e para os adultos que as acompanhavam. Os guardiões organizam a fila, chamam a atenção dos meninos, explicam uma e outra vez que cada um pode passar 10 minutos no patinete, e depois precisa voltar para o fim da fila. Há cinco patinetes em movimento, e cinco parados ao nosso lado. Estes não são usados pois não há capacetes para todos. Além disso, um está com problemas nos freios. O guardião mais jovem marca o tempo do passeio, enquanto o mais velho conversa mais com os meninos.

O mais novo me oferece água e me conta que tem pouca paciência com crianças, mas que ali é suave, no centro é outra coisa. O mais velho conta que trabalha pela Paulista e pelo Largo da Batata, e que é um trabalho sem fim. Ele já conhece a maioria dos meninos na região. Fala que os moleques são “malandrinhos” e rápidos, mas que é preciso ter jeito com eles. Comentam que a atividade ali é moleza, já o dia a dia é diferente.

O guardião mais velho conta que tem jeito com crianças, em sua própria quebrada ele treina o time de futebol. Mas que nos dias de trabalho, anda pelo centro e quando vê um menino em alguma bicicleta ou patinete, já fecha o casaco, escondendo a blusa da empresa, e tira o boné para se aproximar. Porque se eles o veem com camisa da empresa, já fica bem mais difícil chegar perto. Às vezes consegue tirar o veículo sem grandes conflitos, algumas vezes os meninos devolvem.

Conta que uma vez um menino muito irritado o ameaçou com uma pedra, quando foi recolher um patinete. Ouviu do menino algumas vezes: “Duvida que eu meta a pedra em você?” Ele não duvidou, pois não “duvida de nada nem de ninguém, muito menos de uma criança”, mas se encheu de autoridade, fez uma cara séria e disse: “Não vou duvidar, mas se você me bater com essa pedra, você vai apanhar tanto, mas tanto, que vai se arrepender”. E me conta: “Claro que não iria bater nele”, justificando como cada situação requer uma atitude diferente.

Imagem 10: Dia das crianças na comunidade 1.010
(Arquivo pessoal - Outubro/2019)



Ele diz também que outro dia levou um tombo, pois andava rápido em um patinete e tinha uma guia de calçada muito baixinha, que ele não viu. Esfolou um pouco o braço, e ainda perdeu o celular da empresa, que voou para uma boca de lobo. Agora estava preocupado porque teria que pagar duas parcelas de 400 reais para que a empresa lhe desse outro celular. Contou que não gosta de usar o celular pessoal para trabalhar, pois teria que “colocar internet”, os *apps* são pesados... Mas que já iria resolver isso logo.

Depois, pergunto ao mais novo para que eles usam o celular no dia a dia do trabalho, e ele q me conta que para tirar foto dos veículos que recolheram, ou mandaram para inspeção, e também porque precisam usar o *app* da Yellow e da Green. Para mostrar

também que não estão agredindo os meninos, ao dar um retorno sobre o próprio trabalho para o Responsa. Pergunto se eles são contratados, me responde que ele ficou um tempo na equipe de apoio, sem contrato, e que tinha saído para completar os estudos, pois ainda estava terminando o ensino médio. Mas que os outros tem contrato com o Instituto Responsa, que faz reinserção de ex-detentos no mercado de trabalho, e que o contrato é bom.

Pergunto se é CLT, mas ele me olha sem entender. Reformulo a questão, e pergunto se ele tem carteira assinada, e só me diz que é tudo certinho, que o outro mesmo estava no final de um contrato de 6 meses e que iriam renovar em breve²⁸. Fala que depois que saiu da prisão, só conseguiu trabalho ali e na feira, e que em um dia como esse ganha 100 reais.

Como ele estava sempre correndo atrás de algum menino, os diálogos com o guardião mais velho eram entrecortados. Ele, mais paciente, mas também mais agitado, parecia animado para conversar, e me contou sobre como era recolher os veículos danificados em vários bairros. Listou uma sequência longa de nomes de lugares que não pude apreender, onde patinetes e bicicletas sempre aparecem destruídos, jogados em córregos, quebrados. Lugares, pelo que entendi, de periferia, comunidades, favelas.

Ele a cada tanto sobe com os meninos menorzinhos no patinete, pois, por segurança, eles não podem andar sozinhos. Um deles já tinha levado um tombo hoje. Para alguns meninos ele pergunta se já andou alguma vez, se sabe andar, muitos respondem que sim, e questiona: “mas onde você já andou, neguinho?”. Em um momento, passam dois meninos em um patinete e me diz: “na praça é assim, sempre tem dois no patinete”.

Outro homem passa para conversar com Mano Lyee e com os guardiões, me cumprimenta e pergunta se também trabalho na Yellow. Digo que não, e ele diz que trabalha lá como motorista. Conversamos um pouco sobre trajetos, e conta que ali não estava a trabalho, que passou porque mora na comunidade mesmo. Pede um patinete emprestado, diz que vai “ali e volta depois”.

Faz muito calor nesse dia. A atividade mais tarde se voltaria para outro público, mais velho, com diversas apresentações de grupos de pagode, rap e hip hop. Antes da tarde cair, me despeço deles. Mano Lyee me mostra uma escadaria que é um atalho no rumo da parada de ônibus. Subo as escadas, e continuo subindo as ruas até chegar ao ponto. Ali, vejo

²⁸ Segundo reportagem da Folha de São Paulo: “São 98 empregados em sete cidades do Brasil, com maior concentração na capital paulista. Todos são contratados como PJ (pessoa jurídica) pela startup, com flexibilidade de remuneração e tempo de vigência.” (REIS, 2019)

pelo Google Maps que meu ônibus demoraria uns 10 minutos ainda para chegar. Espero debaixo do sol escaldante e asfalto quente, pois a parada de ônibus não faz sombra. Entro no ônibus, pago mais R\$ 4,30 e me sento. O ônibus está vazio, eu subi no começo da linha, mas vai enchendo ao longo do caminho. Depois de um tempo, passo mais uma vez pelo Largo da Batata. Naquele dia, sábado e feriado, é quando vejo mais bicicletas ali.

Imagem 11: Bicicletas e patinetes no Largo da Batata
(Arquivo pessoal - Outubro/2019)



Fico tão impressionada com a quantidade de bicicletas que desço do ônibus para tirar fotos. Não vejo nenhum guardião por ali para perguntar o motivo. Faço algumas fotos e, aproveitando a integração, pego mais um ônibus para casa, sem ter que pagar outra passagem.

A experiência na comunidade 1.010 me remete à ideia de José Magnani a respeito da ideia de lazer e “pedaço”. O pedaço, segundo o autor, é aquele espaço de lazer, dentro de um bairro ou não, onde é possível “encontrar seus iguais, exercitar-se no uso dos códigos

comuns, apreciar os símbolos escolhidos para marcar as diferenças” (MAGNANI, 2000, p. 19). O autor aponta que o pedaço se refere a uma territorialidade específica, “entre a casa e a rua” na qual há uma sociabilidade forte para além dos laços familiares, mais estável e significativa que outras relações formais que aquelas pessoas tenham. Magnani chama a atenção para a possibilidade da ideia de pedaço ser usada em contextos para além dos espaços dos bairros.

Quando penso no Dia das Crianças organizado na comunidade, no entanto, acredito que o elemento comunitário e de bairro é essencial, por tratar-se de um espaço fora da área central da cidade. A festa ali organizada revelava, de dia, tantos os laços de parentesco quanto os comunitários. O evento mais tarde se transformaria em um palco para apresentações de pagode e de rap, reunindo outro público que não só o infantil.

O ambiente “controlado” era um alívio para os guardiões. Ao contrário do espaço da praça, no qual a heterogeneidade, a segregação e as hierarquias entre as diferentes classes operavam na sociabilidade, no espaço da comunidade eles podiam se dirigir aos meninos com mais segurança e menos estratégia. Os meninos tinham características parecidas: eram desobedientes, “malandrinhos”, não os obedeciam, mas ali parecia que eles podiam mostrar que, para andar de patinete, havia condições e regras.

Reconectando as escalas

Segundo Bruno Latour (2012), a escala não é um dado “a priori”, é um processo de construção. O autor propõe, então, procurar entender como as escalas agem, criam relevância, e possuem, inclusive, capacidade de produção. No processo de rastreamento feito pelo/a sociólogo/a, o autor propõe que as interações não sejam pensadas a partir das categorias “macro” e “micro”, e procura trazer a ideia de escala em outra configuração para além da concêntrica. Para Latour, é necessário pensar além da ideia das “bonecas russas”, em que uma escala maior, a global, englobaria a escala menor, a local. Ele exemplifica: “a sala de controle do tráfego dos ônibus parisienses domina bem a multiplicidade dos ônibus, mas não poderia constituir uma estrutura “acima” das interações de seus motoristas.” (LATOURE, 2015, p. 181) Da mesma forma, é possível ter a visão panorâmica sobre o mercado dos patinetes, sobre as métricas relativas ao uso deste modal, à *big data* que ele gera, sem que isso seja uma visão “acima” das interações dos patinetes nas ruas. Assim como propõe Latour, minha intenção não é posicionar uma escala global superior à local no

que diz respeito aos patinetes, mas refletir sobre como se conectam as ideias deste “objeto global e disruptivo” com uma experiência de suas interações em um ambiente específico, a região do Largo da Batata e Av. Faria Lima.

Para isso, procuro também trazer as reflexões de Biao Xiang (2013). Xiang questiona como uma etnografia poderia ser “suficientemente multissituada”, em referência a George Marcus (1995), que propôs uma forma de pensar a globalização e as conexões entre diferentes locais, em contraposição às etnografias clássicas que tratavam lugares e grupos como sistemas “fechados”. Para Xiang, Marcus defende que a globalização deve ser pensada diretamente, em vez de considerada um pano de fundo para outra coisa.

Esta concepção também vai na mesma linha do que defende Latour, quando o autor propõe “ressituar o global”. A força da proposta de Marcus, segundo Xiang, é a abordagem de baixo para cima, para mapear as conexões. De forma mais específica, para Latour, o interessante seria procurar formas de mapear, em vez de buscar o que geralmente já é mapeado. Para isto, seria necessário “resistir à tentação de pular do local para o global e vice-versa” (LATOUR, 2012, p. 253).

O questionamento de Xiang se volta para como fazer o recorte em etnografias multissituadas, dada a natureza dos movimentos e conexões, que são infinitamente múltiplos, estão sempre se modificando e não possuem exatamente um começo ou um fim. A resposta, para Marcus, seria a habilidade de construir uma etnografia conceitualmente baseada nas próprias questões e argumentos, em vez de se deixar levar pelas intermináveis conexões.

De forma mais prática, ele sugere algumas estratégias para “seguir” as pessoas, as coisas, a metáfora, o enredo, as histórias de vida, os conflitos. Xiang propõe, então, a partir da premissa de Marcus, uma ferramenta conceitual que ajude a localizar os lugares analiticamente, que possa “relacionar a microdata e ao mesmo tempo gerar teorias gerais” (XIANG, 2013, p. 283). Para ele, a chave para isso é a ideia de “escala”, em uma proposta complementar à etnografia multissituada, que seria a “etnografia multiescalar”.

A definição de Xiang para escala é o alcance que as ações possuem no espaço. Em seu trabalho, o objeto é a questão da migração transnacional, e como ações e fluxos funcionam em diferentes escalas. “*Smooth flows at one scale (e.g. international) can be disruptive at another.*” (IBID., p. 284).²⁹ As relações entre as escalas servem para entender

²⁹ “*Fluxos que são suaves em uma escala (ex: internacionais) podem ser perturbadores em outra escala.*”.

como funcionam as conexões nos diversos lugares, e o que estes significam uns para os outros. Aqui, considero interessante pensar na escala internacional dos negócios, que se pretende global; mas também na escala urbana, sobre qual é a cidade imaginada pelos planejadores de transporte. Além disso, outra escala acionada é a da vida urbana cotidiana a partir do uso dos patinetes.

Há dois tipos de escala, segundo Xiang: a taxonômica e a emergente. A taxonômica leva em consideração sobretudo as instâncias hierárquicas: local, regional, nacional e global, e é central para a burocracia do estado-nação. A escala emergente, por sua vez, “*is the scope of coordination and mobilization that arises from collective actions, which in turn generates new capacity for the actors.*” (IBID., p. 287)³⁰. Para ele, a capacidade de fazer circular de forma ampla “recursos, mensagens e emoções” garante poder para os atores que estabelecem uma escala global de operações.

Seus exemplos são curiosos: a Al-Qaeda e o Facebook. Para Xiang, as escalas emergentes são difíceis de mapear e não possuem formas definidas, são ferramentas quase cartográficas. Nela, é importante buscar o que faz por seus atores, e quais são suas consequências: “*Emergent scale is by definition actor-centric and activity-specific*” (IBID., p. 285)³¹. Os dois tipos de escalas possuem interseções, pois: “*Every site, event, and actor is simultaneously located at a particular taxonomical scale and an emergent one.*” (IBID.)³². No caso dos patinetes, as diversas empresas fazem circular, sem dúvida, “recursos, mensagens e emoções”. Estão nas cidades, na escala urbana, e circulando seus recursos e emoções, como com a ideia de “micromobilidade”, de que existe uma solução para a última milha mais simples que os grandes sistemas de transportes.

O autor sugere, ainda, o uso de âncoras empíricas: “*They can be gate-keepers, defining events, quasi-ethnographers in the field such as activists, journalists or lawyers, or any of the six subjects such as those that Marcus (1995) listed in the tracking strategies.*” (IBID., p. 290)³³. A ideia pode ser relacionada à noção de mediadores (LATOUR, 2012), como abordei no primeiro capítulo. Nele, considero que Luiz foi o mediador das minhas

³⁰ “*se refere ao alcance da coordenação e mobilização que surge de ações coletivas que, por sua vez, geram novas capacidades para os atores*”.

³¹ “*A escala emergente é, por definição, centrada nos atores e específica de certas atividades.*”.

³² “*Todos os lugares, eventos, e atores são simultaneamente localizados em uma escala taxonômica particular e em uma emergente.*”.

³³ “*Eles são “gate-keepers”, definem eventos, são quase-etnógrafos no campo, tais como ativistas, jornalistas ou advogados, ou algum dos seis propostas de como seguir os sujeitos descritas por Marcus (1995).*”.

reflexões. Sua experiência no campo e também sua reflexividade sobre este me permitiu, a partir de sua trajetória, analisar a minha própria trajetória no campo da mobilidade, e levantar questões de interesse sobre o planejamento de transportes, da visão do escritório de uma “cidade dos transporteiros”, e a construção de uma ideia global.

No segundo capítulo, meu mediador foi Mano Lyee, que me mostrou o patinete em uso na cidade como mais do que somente um objeto sendo usado, mas como parte de uma composição de elementos sobre a qual é possível pensar dimensões urbanas, categorias como a rua e a praça, e a sociabilidade que se dá nesses espaços. No próximo capítulo, apresento outros usos do patinete e faço uma reflexão sobre os movimentos permitidos por ele.

CAPÍTULO 3

Patinete, cidade e movimento

O patinete e seus usos

Ao pensar o próprio patinete elétrico como mediador (LATOURE, 2012), uma vez que ele transporta pessoas, ideias e narrativas de transporte, podemos pensar sobre quem ele carrega, o que ele transporta e quais são os seus obstáculos. Quem sobe no patinete e pode continuar circulando? Quando ele é travado, e pelo quê? O patinete produz mobilidade urbana? Se a resposta é sim, para quem?

Um patinete elétrico é constituído de uma “prancha”, de dois pneus, de um guidão e de um pezinho para apoiá-lo. Na prancha, cabem dois pés, e o guidão chega à altura da cintura de um adulto. Segundo Jeremiah Johnson, um patinete elétrico médio é feito de “seis quilos de alumínio, um quilo da bateria de lítio, motor elétrico e partes variadas de plástico e aço” (JOHNSON, 2019). Dependendo da marca, tem variações. A bateria elétrica pode ficar em diferentes lugares, na prancha ou no cilindro do guidão. O objeto pode pesar entre 9 e 15 quilos.

Há patinetes à venda para uso pessoal e há os disponibilizados para aluguel. O sistema de desbloqueio, nos últimos, funciona por meio de um *QRCode*. O cliente abre o aplicativo da empresa em seu celular, aperta na opção de desbloquear, posiciona a câmera no código do patinete e espera o reconhecimento. O patinete então se destrava, sendo possível acelerar com um primeiro impulso do próprio pé. A tração elétrica do objeto é ativada, comandada pelo acelerador e pelo freio — ambos no guidão —, acionados pelas mãos direita e esquerda, respectivamente. Para “desligar” a bateria elétrica, é preciso somente deixar de usá-lo. No caso dos alugados, as empresas requerem que o cliente volte ao aplicativo no celular, para marcar a opção “encerrar corrida”. O patinete é bloqueado novamente pelo sistema.

Há alguns antepassados do patinete elétrico: o Motoped e o Autoped, os primeiros patinetes motorizados produzidos em grande escala nos Estados Unidos. Seu lançamento data de 1915. O histórico feito pela revista Smithsonian retrata duas questões curiosas: a maioria dos motopeds e autopeds eram usados de forma recreativa, e não tiveram sucesso comercial (MANSKY, 2019). Houve algumas tentativas de emplacar o negócio de patinetes, motorizados ou não, durante o século XX. A reportagem retrata um sucesso relativo de algumas empresas, com usos para lazer ou turismo.

Como já abordei anteriormente, para que o patinete elétrico atual chegasse a ser considerado um modo de transporte, foi necessária a criação de uma “narrativa”. Parte da tentativa de emplacar o patinete como um elemento de mobilidade urbana passou por associá-lo mais às bicicletas, por exemplo, do que aos skates. Giancarlo Machado descreve como, a partir da transformação dos “sentidos atribuídos por diversos agentes ao skate” (MACHADO, 2019, p. 238), estes ganharam grande visibilidade e entraram no circuito esportivo nacional. No caso dos skates, sua difusão se deu por meio da promoção de eventos patrocinados por grandes marcas. Os patinetes não motorizados, até alguns anos atrás, eram associados aos skates, com um uso juvenil e relacionado ao lazer. A partir da popularização dos potenciais do patinete elétrico, os sentidos atribuídos a esse veículo o afastaram cada vez mais da associação desportiva ou simplesmente do turismo e lazer, e o aproximaram da ideia de um meio de transporte urbano.

O patinete elétrico pode atingir 30km/h, e a bateria, geralmente de lítio, pode ter potência de até 500W, e permite um percurso de 20 km. O patinete, então, precisa ser recarregado por algumas horas. Aqueles destinados ao uso pessoal geralmente podem ser dobrados; já os para aluguel, não. Podem suportar até 120kg.

Aproximadamente 4 de cinco patinetes, segundo o jornal Bloomberg (BERGEN; BRUSTEIN, 2018), são produzidos na China, por poucas fábricas, como as corporações Ninebot, Inmotion, Okai, entre outras.

Ainda não há um entendimento comum sobre como deve ser a legislação relativa ao uso do patinete elétrico. O Rio de Janeiro, por exemplo, chegou a aprovar uma lei (REDAÇÃO G1 RIO, 2019) que exigia uma habilitação do Detran para seu uso, que depois foi vetada pelo governador (BARREIRA, 2019). De qualquer jeito, como meio de transporte, seu uso é promovido apenas para adultos. As empresas recomendam também que o patinete deve ser usado somente em calçadas ou ciclovias. Para a preservação do veículo e seu uso mais eficiente, é necessária uma superfície lisa, como asfalto. Este foi um problema em determinadas cidades europeias, cujas ruas são de paralelepípedos.

No Brasil, é possível traçar a recepção aos patinetes por meio de sua cobertura na imprensa. A chegada desses veículos levanta mais controvérsias que o aluguel de bicicletas. Em 2018, o jornal O Estado de São Paulo começa a noticiar a chegada da “tecnologia elétrica no transporte urbano”. Anteriormente, no mesmo ano, já havia publicado artigo sobre o surgimento da *startup* de bicicletas Yellow, a “nova aposta dos milionários da 99”. Nele, o foco era principalmente econômico, sobre a criação de uma empresa e o

recebimento de fundos de investimento internacionais. Já no começo de junho, o artigo intitulado “A vez dos veículos elétricos no transporte urbano”, traduzido da revista britânica *The Economist*, introduz o tema:

“As ruas de Pequim estão cheias de veículos de duas rodas. Alguns parecem motos convencionais, movidas a gasolina. Quando passam direto pelos semáforos vermelhos, seu silêncio revela que são veículos elétricos. Executivos de ternos se locomovem por aí como se fossem crianças rumo à escola, cheias de entusiasmo. São bicicletas, motos e patinetes elétricos (também chamadas de e-bikes ou e-scooters).

As cidades chinesas estão na vanguarda desse silencioso movimento. Hoje, milhões de veículos elétricos circulam por lá. É uma transformação na mobilidade urbana que também ocorre no Ocidente, com um elemento a mais: a criação de empresas que alugam esses veículos, conquistando os EUA e a Europa.” (THE ECONOMIST, 2018)

A matéria marca uma oposição entre os diferentes sistemas. Sem mencionar como funciona o sistema chinês, o importante é notar que o serviço, “no ocidente”, é oferecido por empresas. O resto da reportagem se concentra mais em aspectos econômicos: quanto valem as *startups* americanas de mobilidade elétrica, quais são as principais empresas no ramo e seus planos, quem são os fabricantes e como está o debate sobre a regulação pública. O artigo termina em um tom profético e utópico:

“É possível que os *scooters* elétricos acabem se tornando uma moda e as *bikes* elétricas provem ser melhores para muitas viagens. Mas com certeza esses veículos elétricos vão se tornar uma parte permanente da mobilidade urbana. Já há pessoas trabalhando para torná-los autônomos, o que pode eventualmente inserir um pouco de lógica na loucura das ruas de Santa Monica, Pequim e outras.” (IBID.)

Ainda no final de junho, o mesmo jornal noticia um artigo próprio intitulado “Patinetes para brigar com Ubers”, no qual também coloca os patinetes elétricos como “possivelmente a maior aposta do Vale do Silício em 2018” (DORIA, 2018). Novamente, fala-se de negócios e valores das *startups*, e já aparecem mais detalhes nas primeiras controvérsias do campo: a promessa de resolver “o problema da última milha”. Além disso, outra controvérsia que vai acompanhar o surgimento e o aumento do número de patinetes nas ruas de cidades médias e grandes: quem pode ocupar a rua, as ciclovias, e as calçadas? Uma empresa pode largar objetos soltos nos espaços públicos? Quais são as reações que isso desperta em quem transita por este espaço? O jornalista já chama a atenção para uma prática que se tornará comum em muitas cidades: a destruição das bicicletas e patinetes sem estação.

“Por lá [nos EUA], há quem os ame e quem os odeie. Afinal, são muitos. E vão se espalhando pela cidade, largados pelos cantos. Andam rápido

pelas calçadas. Em maio começou um movimento de gente destruindo as maquinas aqui e ali.” (IBID.)

No começo de julho de 2018, a Folha de São Paulo também começa a noticiar a novidade, com artigo com o título: “Patinetes que atingem 35 km/h chegam à Europa após causar confusão nos EUA”:

“Boa parte desta confusão se deve ao modo como a ideia foi lançada: o serviço começou sem pedir autorização a ninguém, e coube às prefeituras ter de lidar às pressas com os problemas que surgiram.” (BALAGO, 2018)

Há certo tom de desconfiança, os patinetes “atrapalham a circulação”, já que podem ser largados em qualquer lugar; na frente de garagens, no meio das calçadas. Aparece também uma controvérsia que será constante a partir daí, a questão da segurança viária e dos acidentes. O termo “microviagens” é usado sem muito alarde, mostrando que a ideia de “micromobilidade” ainda não tinha tomado a proporção que tomaria futuramente. Apesar do título, a reportagem não fala mais sobre como foi a chegada na Europa, a não ser por este comentário:

“A LimeBike, que chegou a Paris no fim de junho, planeja levar seus patinetes elétricos a outras 26 cidades da Europa até o fim do ano. Neste continente, a abordagem tem sido diferente. A empresa fez um acordo com a prefeitura da capital francesa e contratou trabalhadores para recolher e recarregar os veículos à noite, em vez de deixar o trabalho para *freelancers*, como nos EUA. Retirá-los das ruas de noite é também uma forma de evitar vandalismo”. (IBID.)

No começo de agosto, as reportagens começam a noticiar a chegada a São Paulo tanto das primeiras experiências de aluguel de bicicletas quanto de patinetes sem estação, operações que são inauguradas com semanas de diferença. Estas reportagens adotam, sobretudo, um tom didático: explicam como funcionam os aplicativos, as formas de pagamento e dão dicas de segurança. Propagandeiam o fato de ser um “setor que está virando tendência” (REDAÇÃO LINK, 2018), uma “febre do momento no exterior” (LIMA; CAPELAS; DIÓGENES, 2018), e as promessas “de revolucionar a mobilidade urbana nos próximos anos” (CAPELAS, 2018). Nas entrevistas com os responsáveis pelas diversas empresas, há sempre menções a viagens à China como inspiração por novos modelos de negócios:

“Eu sou advogado e trabalhei por alguns anos na Y Combinator, uma das principais aceleradoras do Vale do Silício. Ao mesmo tempo, comecei a olhar globalmente por ideias interessantes. Viajando pela China, em 2016, vi a forma como as bicicletas compartilhadas estavam se tornando um sucesso. Voltei para o Vale e lancei a Spin em 2017, inicialmente com bicicletas. Depois, trocamos as bicicletas por patinetes elétricos. Minha missão é ajudar as cidades a terem menos congestionamentos.” Ewlyn Poon – fundador da Spin (IBID.)

Há diversas notícias, a partir daí, sobre os investimentos recebidos tanto pelas empresas que operam no Brasil quanto as que funcionam fora. Sem explicar como funciona este modelo de negócios, várias relatam os chamados “aportes”, “rodadas de investimento” e consequente valorização e internacionalização das empresas de patinete, que contam, para sua capitalização, com fundos de investimento internacionais.

Uma ou duas pessoas em cima de um patinete é uma imagem que pode ser considerada parte de uma composição urbana (MOURA, 2010), que tomará diferentes contornos se vista na Av. Faria Lima por um jovem branco vestido de terno, ou no Largo da Batata por um menino negro com roupas simples. As composições das quais os patinetes fazem parte trazem diversas implicações e consequências para a cidade. Nesse sentido, há usos considerados “certos” e “errados”. O uso dos clientes, após desbloqueio e devidamente cobrado, é considerado correto. O uso pelas pessoas que os recolhem para levá-los e recarregar³⁴ a bateria ou pelos guardiões, por exemplo, não só é considerado correto, mas também um empreendimento social da empresa. Já os usos tidos como errados podem ser variados, para o desgosto das empresas de aluguel — por exemplo, o uso dos meninos que encontrei no Largo da Batata.

Outro caso bem diferente (e extremo) foi o roubo organizado de 4 mil patinetes por “traficantes da favela da Maré”, segundo o jornal Extra: “Um mercado tão promissor, que a polícia já investiga também informações de que até vans estariam sendo utilizadas para recolher os veículos pela cidade para serem levados para a favela”. (BOTTARI, 2019) O patinete seria trazido por “dependentes químicos” nas regiões centrais do Rio de Janeiro e levados para a Maré. Por cada equipamento, os receptores pagavam entre R\$ 10 e R\$ 30 em *crack*. Os patinetes eram então desbloqueados e vendidos por 300 reais. Além deste

³⁴ No caso da Lime, são chamados de Juicers — pessoas remuneradas pela coleta, carga e devolução dos patinetes aos lugares designados pela empresa. A remuneração é feita por patinete coletado, sem que a empresa estabeleça nenhum vínculo empregatício com essas pessoas.

caso, que exigia uma infraestrutura organizada, há diversas “contravenções” noticiadas nos usos não considerados corretos dos patinetes.

Há, por exemplo, notícias de patinetes “flagrados” pela polícia em casos “suspeitos”: um homem que usava o patinete fora da área habilitada, na região metropolitana de Vitória – ES (REDAÇÃO FOLHA VITÓRIA, 2019), ou outro caso, em Xerém – RJ (REDAÇÃO O DIA, 2019). Há ainda o caso de um homem que levou um patinete para sua casa, no Paranoá, bairro do DF: “O patinete, monitorado remotamente, foi localizado na casa do indivíduo, que, surpreendido pelos policiais e donos do equipamento, alegou não conhecer essa modalidade de transporte.” (REDAÇÃO CORREIO BRAZILIENSE, 2019)

O caso que mais chamou minha atenção, entre as notícias brasileiras, foi de uma dupla de rapazes que resolveu cruzar a ponte Rio-Niterói em um patinete:

“Jovens do interior de São Paulo saíram da Praia do Flamengo e seguiram em direção a município vizinho; um deles foi preso e transferido para o presídio José Frederico Marques, em Benfica (...) De acordo com a Polícia Rodoviária Federal, Lucas e Jeder foram encaminhados para a 76ª DP (Niterói) por duas razões principais: é proibido circular de patinete na ponte e a dupla não tinha o registro de propriedade do equipamento. (...) Lá, os jovens contaram que pegaram o patinete com "um amigo" na Praia do Flamengo. Nem chegaram a alugar o equipamento.” (REDAÇÃO G1 RIO, 2019)

Aparentemente, não causaram grandes transtornos no trânsito: “Via precisou ser fechada nos dois sentidos na manhã de segunda-feira por cerca de um minuto; não houve grande impacto no trânsito.” (IBID.) Além dos casos de “contravenção”, há ainda notícias e registros interessantes da apropriação dos patinetes de parte de brasileiros. Como, por exemplo, o homem que, montado no patinete, transporta um fogão como se fosse uma mochila. O objeto foi tema de funk, virando *hit* na Nova Holanda, onde os 4 mil patinetes roubados pelos supostos “traficantes da Maré” estavam sendo vendidos: “Na Nova Holanda nós tá de lazer, andando de patinete, andando na BR, pode escolher se é do amarelo ou é do verde” (FUNK 150BPM, 2019).

Imagem 12: Homem é filmado transportando fogão em patinete elétrico em Copacabana, Zona Sul do Rio
(Fonte: G1)



Foi organizado também em Belo Horizonte, MG, o primeiro Grande Prêmio de Patinete, um evento de humor no Facebook que ganhou proporções inesperadas: “O ‘1o GP de Patinete BH’, criado por um grupo de amigos, surpreendeu os próprios idealizadores e ontem já mobilizava mais de 500 pessoas para uma ‘corrida maluca’ que foi inicialmente definida como uma espécie de vale-tudo com os veículos elétricos de duas rodinhas: ‘Vale tudo! Chutar, furar sinal, pegar rabeta do busão, spray de pimenta, rota própria, dirigir embriagado, uso de entorpecentes, etc.’, diz o anúncio divulgado inicialmente via redes sociais, que chegava a proibir o uso de capacetes, joelheiras e cotoveleiras.”. O evento foi cancelado quando a polícia local foi avisada.

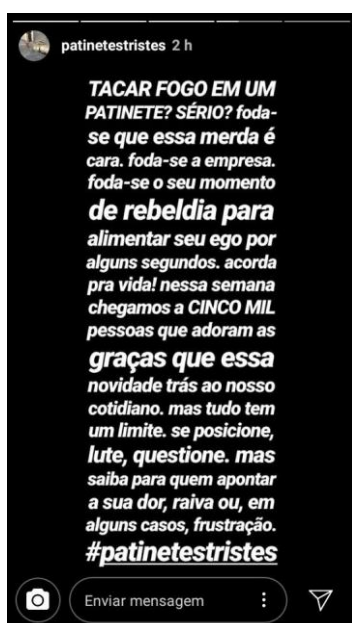
O patinete também apareceu no programa de Ana Maria Braga, da rede Globo. O diálogo da apresentadora com seu companheiro de palco, o papagaio Louro José, aborda vários tipos de mobilidade: “Na edição do Mais Você, Ana Maria Braga exibiu vídeos de aves que, numa feira da Bulgária, surpreenderam por realizarem atividades, como andar de bicicleta, jogar basquete, usar patinete e encaixar peças geométricas. ‘Moleza. Isso aí qualquer ave faz’, comentou Louro José. ‘Você faz?’, indagou a apresentadora. ‘Eu não preciso porque eu sou melhor que elas. Eu pego o celular, uso o aplicativo e chamo um

carro’, ironizou o papagaio. ‘Quero ver você andar de patinete’, provocou a loira. ‘Eu ando de BRT, Ana Maria Braga, que é muito mais difícil’, falou a ave.”

Além do que pode ser visto na grande imprensa, o patinete virou tema principal de uma conta do aplicativo Instagram, chamada “Patinetes Tristes”. A frase que descreve a conta é: “é sacanagem o que fazem com a gente”. A página, alimentada por colaboradores, posta fotos de patinetes na chuva, caídos no chão, em córregos ou em cima de árvores, ao lado de montes de lixo, ou amontoados em cima ou dentro de latas de lixo, normalmente acompanhadas de algum comentário bem-humorado do administrador da conta. A conta, no entanto, se posiciona contra a depreciação dos patinetes, como mostra o aviso postado:

Imagens 13 e 14:

Prints da conta de Instagram @patinetestristes



A humanização do veículo, explícita em frases como: “tem gente que se diverte com a tristeza dos patinetes”, chama a atenção. As imagens diárias de patinetes em situações irregulares são acompanhadas de comentários e letras de música na mesma linha, posicionando o patinete como possuidor de sentimentos.

Como as notícias mostram, os patinetes têm um uso considerado correto, o de carregar determinadas pessoas (clientes). Podem ser recolhidos por outros agentes

específicos (funcionários da própria empresa ou trabalhadores em regimes mais precários, como os carregadores). Fora do uso considerado correto, levam também pessoas que não “deveriam” fazer parte desta composição, mas que os utilizam mesmo assim. O patinete pode até ser considerado fonte de renda ilícita, como no caso dos patinetes roubados e revendidos, ou assunto cultural, como no funk. É tema de controvérsia na televisão e lhe são atribuídos sentimentos humanos.

Cidade, espaço e movimento

No primeiro capítulo, trouxe alguns elementos para pensar sobre a mobilidade urbana, usada tanto academicamente nas áreas que estudam o movimento, quanto na prática dos transportes.

Este termo, relativo aos deslocamentos das pessoas nas cidades, pode ser abordado por diversos ângulos, como mostram os estudos realizados nas Ciências Sociais: sobre quem dirige seu próprio veículo (FEATHERSTONE; THRIFT; URRY, 2005); quem dirige o transporte público e suas interações com os/as usuários/as (CAIAFA, 2002); as interações dentro dos veículos coletivos e nos terminais (PIRES, 2012; RAPOSO, 2015); a relação dos caminhos com as trajetórias individuais (MOURA; VASCONCELOS, 2012); os caminhos feitos por pessoas de bicicleta (SARAIVA, 2014; MATIAS, 2018); e os caminhos a pé nas cidades (DELGADO, 2007; SOUZA, 2018; LEITE, 2018), os diferentes deslocamentos segundo o gênero (JIRÓN; GÓMEZ, 2018). Esses trabalhos abordam sociabilidades, noções de cidade, escolhas de caminhos, entre outros recortes possíveis.

Optei, aqui, por não me concentrar na observação etnográfica de pessoas na cidade, a pé ou nos transportes. Interessa-me, no entanto, pensar sobre a dimensão da experiência urbana relacionada ao movimento, que termina por revelar questões sobre o próprio espaço da cidade. Analiso, então, algumas lógicas de deslocamento, para fazer uma reflexão mais geral sobre a ideia de *movimento e espaço* na cidade. Para isso, utilizo algumas aproximações entre os trabalhos de Michel De Certeau e Tim Ingold, e procuro entender se seus escritos acerca da ideia de “movimento” podem servir para refletir sobre os transportes.

Com uma forte crítica ao urbanismo funcionalista, Michel De Certeau (1998) usa o ato de caminhar para traçar uma reflexão sobre a ideia do espaço da cidade. Para o autor, “caminhar é ter falta de lugar” (DE CERTEAU, 1998, p. 183). Nessa falta, o caminhante se

vale de uma “prática de espaço”, ao fazer seus percursos, escolhas e caminhos. Por não ter lugar, seu espaço é criado no movimento. O ato de caminhar seria uma “arte do fazer”, uma das táticas que contrastam com os dispositivos e mecanismos disciplinares descritos por Foucault, estes últimos, chamados de “estratégicos” por De Certeau. O tecido urbano, para o autor, é o encontro de experiências “esfareladas” de inúmeros deslocamentos e caminhadas, cujas “relações e cruzamentos” se entrelaçam. Para De Certeau, em resumo, “o espaço é um lugar praticado” (IBID., p. 202). Segundo o autor, quem cria o espaço da cidade são seus pedestres, que, ao caminharem, escapam do disciplinamento e do controle da estratégia do poder. Isso também ocorre nas outras “artes do fazer”, como falar e cozinhar, que, segundo ele, são “performances operacionais que dependem de saberes muito antigos” (IBID., p. 47).

Na contramão dos estudos da mobilidade, que poucas vezes abordam criticamente o desenvolvimento tecnológico ocidental (salvo as críticas à indústria automobilística e suas consequências), Tim Ingold faz outra proposta para pensar o movimento, que se assemelha à noção de De Certeau. Ingold (2015) os descreve como *wayfaring* os movimentos “perambulantes” feitos a pé, que estão fora de uma rota fixa. Os encontros destes deslocamentos formariam não uma rede, mas um emaranhado de caminhos, ou uma malha. Para ele, este é um exemplo de algo muito maior: a possibilidade de caminhar em mundo aberto, que, por sua vez, é parte essencial de “estar vivo” neste mundo. O autor coloca uma contraposição do *perambular* aos transportes. As linhas que Ingold descreve são o inverso do que ocorre nos transportes, já que o veículo que carrega as pessoas define seus trajetos. O deslocamento em um modo de transporte, segundo ele, faz com que quem está dentro do veículo não seja sujeito de seu movimento, pois é carregado por um veículo que não permite que seu deslocamento seja “livre”. Para o autor, há uma separação entre o transporte e o movimento, sendo que o primeiro consiste em um “movimento linear *ao longo* de caminhos de viagens”, e o segundo em um “movimento lateral *através* de uma superfície.” (INGOLD, 2015, p. 221)

O diálogo com alguns interlocutores, usuários da linha de BRT – Expresso Sul, no Distrito Federal, me permitiu levantar questões sobre os trajetos e pausas criados por aquele sistema. Como já descrevi anteriormente, os sistemas de Bus Rapid Transit prometem algumas poucas linhas expressas distribuídas estrategicamente pelas cidades. Este sistema segue, sobretudo, uma lógica de deslocamento massivo da força de trabalho em horário útil, ou, como me disse Luiz, sobre a necessidade de levar um “Uruguai inteiro de um lado para

o outro todos os dias”, no caso, em São Paulo. Por mais que essa já seja a lógica de um sistema de transportes convencional, anterior à invenção do BRT, a priorização progressiva dos “sistemas tronco-alimentadores” e a lógica da “racionalização das linhas” modifica significativamente os trajetos dos usuários, adequando-os cada vez mais ao planejamento limitado do trajeto pendular “casa-trabalho-casa”. Este sistema contribui para o disciplinamento de uma força de trabalho à qual são oferecidas cada vez menos opções de deslocamento na cidade, que se move por trajetos cada vez menos “emaranhados” e criativos.

Imagem 15: Sistema Tronco Alimentador do Manual de BRT

(Fonte: Manual de BRT)

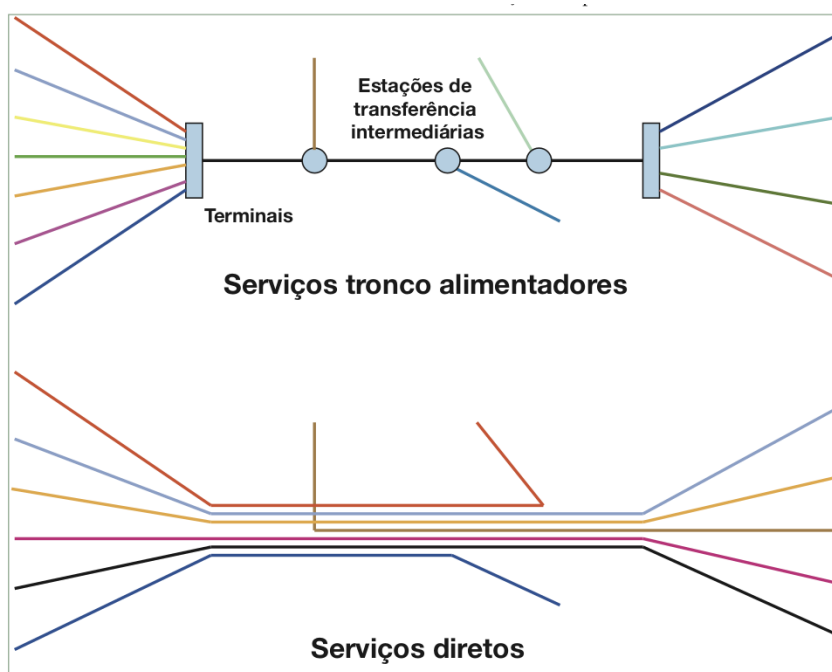


Figura 7.10
Comparação
esquemática entre
serviços tronco-
alimentadores e
serviços diretos.

Para Ingold, o deslocamento nos transportes possui uma característica paradoxal, pois, para quem embarca, o maior movimento é feito exatamente em uma pausa; ou seja, quando a pessoa desembarca do veículo e caminha com suas próprias pernas, e se desloca em direção a outro veículo, ou para seu destino. Porém, na estrutura de baldeações do sistema tronco-alimentador, as pausas de quem se transporta pelo BRT implicam em uma espera inerte, muitas vezes longa e angustiante, entre descer de um ônibus e subir em outro, pois não há possibilidade de movimentação ali. Bruno, transporteiro já mencionado no

primeiro capítulo, havia me relatado sobre a ideia de “incômodo psicológico” que circula em seu meio. Segundo ele, existem estudos sobre as percepções de espera dos/as usuários/as, que dizem que a sensação de espera seria mais longa do que o tempo em si. Não por acaso, a maior queixa que tive no contato com usuários/as³⁵ do BRT foi a relativa à baldeação e à sensação de confinamento nos terminais e paradas³⁶. O Manual de BRT também admite que “as pessoas não gostam de serviços com transferências por causa da incerteza envolvida” (MINISTÉRIO DAS CIDADES; ITDP, 2008, p. 165), referindo-se às esperas. No entanto, as incertezas às quais o manual se refere são as angústias da espera, de estar à mercê de empresas que prestam um serviço pouco confiável, ao contrário da incerteza que está na ideia do “perambular” de Ingold, no qual as escolhas são feitas no próprio deslocamento, sem trajeto fixo.

Ingold critica a operação dos transportes quando expõe o que chama de “lógica da inversão”. Esta lógica, adotada pelo “Ocidente”, contraria, segundo ele, o fluxo da vida: “Em poucas palavras, a inversão transforma as vias ao longo das quais a vida é vivida em limites dentro dos quais está encerrada.” (INGOLD, 2015, p. 215). Esta inversão transforma nosso entendimento sobre o lugar, o movimento e o conhecimento. A partir daí, Ingold tece sua crítica às ideias de lugar e de espaço: “Minha objeção é que vidas são vividas não dentro de lugares, mas através, em torno, para e de lugares, de e para locais em outros lugares” (IBID., p. 219). Em vez de considerar o espaço como abstrato ou um lugar confinado, para Ingold, o importante é pensar na vida, que:

“(…) se desdobra ao longo de caminhos. Prosseguindo ao longo de um caminho, cada habitante deixa uma trilha. Onde habitantes se encontram, trilhas são entrelaçadas, conforme a vida de cada um vincula-se à de outro. Cada entrelaçamento é um nó, e, quanto mais essas linhas vitais estão entrelaçadas, maior é a densidade do nó.” (IBID.)

Pode-se ver aí uma semelhança entre o pensamento de De Certeau e de Ingold, ao pensar nas linhas e trilhas, nos caminhos e na centralidade do espaço como algo praticado, não abstrato, ou na busca de “detectar práticas estranhas ao espaço geométrico, ou geográfico” (DE CERTEAU, 1998, p. 172). Para ele, as noções de espaço e de lugar

³⁵ Foi o que me relatou Carol, quando me conta que já andou “muito nesses latão”, como se refere ao BRT. Carol é moradora da cidade do Gama, cidade-satélite de Brasília. Quando conversamos, ela frisa o “caos” que era sair de casa para chegar na faculdade, por dois anos, depois da racionalização das linhas do DF e construção do BRT Expresso Sul. Entre suas queixas, estavam os ônibus lotados, as longas filas, as esperas no terminal, a dificuldade de carregar o cartão para pagar o ônibus, entre outras coisas.

³⁶ Certo senhor, cujo nome não consegui perguntar, me relatou em Teresina, no Piauí, que as paradas de BRT da cidade são chamadas de *arapucas*, por causa da sensação de estar confinado. Sua preocupação maior era a segurança, pois ao estar limitado aquele espaço, seria mais fácil ser encurralado por um ladrão.

também foram “invertidas” na operação ocidental de posicionar o lugar como uma delimitação do espaço. Em vez do espaço geográfico, abstrato, para Ingold os lugares “são como os nós, e os fios a partir dos quais são atadas as linhas de peregrinação” (INGOLD, 2015, p. 220), o lugar o encontro de várias linhas, que “não estão contidas” em um nó, e fazem parte de um complexo emaranhado.

Ambos os autores tratam o movimento como peça central para entender o mundo habitado, e suas críticas nos possibilitam pensar sobre os deslocamentos contemporâneos. Enquanto o BRT, assim como o metrô, funciona a partir de caminhos e destinos pré-determinados, em uma rota fixa e em um sistema que demanda uma grande infraestrutura para carregar as pessoas, a mobilidade *smart* parte do princípio oposto. As empresas que promovem estes serviços vendem também a ideia do “movimento livre”, da escolha dos próprios caminhos e da possibilidade de chegar a qualquer lugar da forma que o usuário quiser, contanto que ele seja um cliente. Antes das empresas de aluguel desses veículos, a bicicleta já era defendida pelos grupos de cicloativistas com o ideal de liberdade na rua, de escolha dos “perambulantes” dos caminhos, acompanhado também de ideais de saúde e autonomia.

Com semelhanças e diferenças com a bicicleta, o patinete ofereceria, potencialmente, uma opção de *wayfaring* motorizado em uma cidade que possuísse uma infraestrutura adequada: com amplos trechos de vias pavimentadas e com segurança em relação aos carros. A rua praticada, por fim, colocará muitos limites a essa primeira utopia dos patinetes: na estrutura da cidade, mesmo as ciclovias e calçadas não são próprias para o seu trânsito, enquanto a rua dominada pelo automóvel é demasiado perigosa, como demonstram os acidentes envolvendo veículos e patinetes, sem falar dos riscos de ser abordado pela polícia (dependendo de quem estiver em cima do patinete) ou de ser assaltado.

Além da falta de um suporte material adequado para a circulação dos patinetes, as condições impostas pelo mercado limitam seu uso de outras formas. O uso do patinete elétrico a partir do que as empresas de aluguel oferecem é limitado pela própria infraestrutura da cidade, mas também pela área delimitada na qual o patinete pode ser usado, regulada pela empresa. Ou seja, para quem pode fazer um deslocamento curto (por morar ou estudar perto do trabalho, por exemplo, ou poder usá-lo para percorrer a última milha, depois de utilizar outro meio de transporte). E, sobretudo, o patinete é destinado para quem pode pagar por ele.

Os ônibus e metrô também são destinados para quem pode pagar por eles, mas, por serem transportes públicos, existe um discurso de coletividade, de que eles devem ser acessíveis ao maior número de pessoas possível. Além disso, existem recursos públicos destinados para o transporte público, que são revertidos em subsídios.

A “narrativa” empreendida pelas empresas de aluguel de patinete aposta na propaganda de algo “disruptivo” e que desafia o *status quo*. Nisso, aproveitam-se de uma crítica ao sistema automobilístico, sem propor, porém, uma alternativa tão diferente. Além de manterem uma lógica de aceleração e a prioridade aos veículos individuais, tal como acontece na indústria automobilística, sua proposta de movimento não se assemelha de forma alguma a uma prática de espaço que resiste às ferramentas de disciplinamento. Portante, mais, como uma ferramenta estratégica que prescreve regras aos corpos, quanto a quem deve usá-lo, onde e como.

Por mais que as regras estejam colocadas, os usos desses veículos são os mais diversos. Julia Di Giovanni, inspirada em De Certeau, analisa como certas práticas corporais se transformam em “táticas”. A autora recupera a ideia de De Certeau do corpo como um “teatro de operações” (DI GIOVANNI, 2018), e não simplesmente onde a lei se inscreve. Ela mostra como algumas situações permitem brechas nas estruturas de poder e, com o uso de objetos (no caso descrito por ela, cadeiras escolares usadas por ocupantes secundaristas de escolas), “os gestos se descolam de seus usos normais” (IBID., p. 35). Esse seria um exemplo do poder dos fracos descrito por De Certeau, das artes de fazer de quem não tem lugar próprio. Se, por um lado, o uso prescrito e previsível do patinete não escapa das estruturas de poder, levanto a possibilidade de que outros usos criativos dos patinetes podem configurar uma espécie de *wayfaring*. Para De Certeau, as táticas não são exatamente uma forma de resistência nem um desafio ao poder; são as astúcias que os fracos podem usar para sobreviver e se expressar. É aí que o autor identifica o “caminhar”, de onde arrisco identificar também alguns movimentos perambulantes nas cidades. Seria o uso de quem não tem lugar próprio, e nem busca isso, que se movimenta sem ter um destino específico, pode criar caminhos perambulantes e emaranhados, como o dos meninos do Largo da Batata.

Em uma das minhas incursões pela região, pela parte menos elitista da Av. Faria Lima, caminhando em direção ao Largo, acompanho de longe um grupo de meninos. O grupo é formado por uns 5 ou 6 meninos, um deles está em uma bicicleta, e outro em um patinete. Eles vão pela calçada, tranquilos, conversando, caminhando e trocando a bicicleta

e o patinete de mãos. Mais de uma vez, quando o semáforo da avenida fica vermelho, tanto o menino do patinete quanto a bicicleta passam para a rua, e fazem círculos e manobras enquanto os carros estão parados aguardando. O semáforo abre e eles voltam para a calçada, ou pelos cantos da rua perto do meio-fio. Eu estou a mais de um quarteirão de distância, tentando não ficar para trás, mas eles chegam antes de mim ao Largo da Batata e se espalham pelos bancos, ao que entro no metrô e sigo meu caminho. Alguns percursos urbanos que se fazem ao longo do caminho também são mostrados por Giancarlo Machado, quando conta como os skatistas se movem na cidade. Os skatistas aproveitam tanto superfícies lisas, quanto outras consideradas inadequadas, como “corrimãos, bancos, escadas quinas, rampas” (MACHADO, 2019, p. 239), fazendo, assim, suas práticas de espaço. Esses movimentos também não seguem uma lógica linear, são explorações perambulantes pelos equipamentos e construções da cidade. Machado identifica a circulação dos skatistas como um “fazer cidade”, termo usado por Michel Agier. Agier (2011) propõe procurar as margens e os limites que demonstrariam como a cidade é feita. O “fazer cidade” aconteceria, por exemplo, nas construções das ocupações urbanas. Se pensarmos nas circulações dos skatistas e dos meninos que pegam os patinetes, seus movimentos também são movimentos à margem, que fazem a cidade.

No caso dos guardiões e dos setores da logística das empresas de aluguel de patinetes e bicicletas, os deslocamentos funcionam de forma bem diferente do que para os usuários. Para que as classes médias e altas tenham a possibilidade de se deslocar de patinete em sistemas sem estação, de pontos de origem convenientes a pontos de chegada livres, são necessárias equipes inteiras para posicionar os veículos. Mano Lyee me pediu, quando encontramos no Largo da Batata dois motoristas da empresa que caminhavam em direção ao galpão, para explicar minha pesquisa. Contei que era sobre mobilidade urbana, e que estava interessada em entender a estrutura que existe por trás da oferta de patinetes e bicicletas, pois quem olha vê somente o veículo, mas não entende tudo que acontece por trás para que isso funcione. Fiz comparações com a estrutura que é necessária para que os ônibus circulem, escritórios e oficina mecânica.

Um dos motoristas me responde: “esse custo sai bem barato para a empresa de ônibus do meu bairro, lá só roda três linhas, e olhe lá”. Conta que mora lá no Tucuruvi, não sabe se eu conheço. Faço referência à estação de metrô chamada Tucuruvi, na Linha Azul. Perguntei como ele ia trabalhar, me responde “de metrô e ônibus”, com mais de uma hora de trajeto na ida e outra na volta. Às vezes pegava seu carro, em ocasiões específicas, mas

disse que não compensava, tanto pelo tempo quanto pelo custo da gasolina. Seu trabalho, me contou, era recolher os patinetes e bicicletas num caminhão e levá-los de um ponto a outro com mais demanda, ou recolher os veículos com defeito para deixar no galpão. Contou também que conhecia bem o processo e que trabalhava com isso fazia tempo, pois antes trabalhava com as bicicletas da prefeitura, “as do Itaú”.

Contou ainda dos trajetos que fazia naquela época, que passava as últimas horas de seu turno fazendo muitíssimas vezes o mesmo trajeto. Ele recolhia as bicicletas nas estações próximas e as levava de volta ao Largo da Batata, trazendo as que haviam sido usadas e deixadas nos outros pontos (nesse caso, tratava-se de bicicletas que ficavam “atracadas” em estações — docks, em inglês —, espalhadas pela cidade, à espera dos usuários, ao contrário da versão mais recente do serviço, a dockless, ou sem estação, na qual as bicicletas são deixadas em qualquer lugar e destravadas pelo usuário seguinte por meio de um aplicativo e do QR Code). O serviço era tão utilizado que tinha até fila de espera. Quando os motoristas chegavam com a reposição das bicicletas, elas rapidamente eram levadas pelas pessoas à espera na fila, de volta às outras estações nos arredores. Comento que ele deve ter sido uma ótima contratação para a Grow, depois de passar por essa experiência. Ele sorriu e me confirmou que sim, e que preferia o emprego atual, já que circulava mais por outros trajetos.

O recolhimento e reposicionamento dos patinetes funciona de formas diferentes em cada empresa. Conversei com um ex-funcionário da Lime, cujo contato consegui pela internet depois dele ter “tuitado” sobre sua experiência na empresa. Ele trabalhava em sua casa, no “escritório virtual”, em um horário fixo na madrugada. Por um tempo, antes da Lime começar a operação brasileira, trabalhou com a logística do território francês. Segundo ele, se comunicava sobretudo com sua superior imediata, “uma sérvia que aprendeu português vendo novela brasileira”. Ele emenda: “boa parte da mão de obra da Lime global era dos Balcãs”. Foi recrutado por saber inglês e francês, e se comunicava com a equipe de logística francesa a partir de uma plataforma virtual, que centralizava e organizava as demandas relativas a: “vandalismo de patinetes; extravio para municípios até fora da ‘Île de France’; e fraude de cartão de crédito, que era epidêmica em Paris”. Ele se comunicava tanto com a polícia francesa quanto com a equipe local que deveria recuperar os patinetes, mas cujo trabalho era pouco eficiente, segundo ele, por ser um grupo muito pequeno.

Como vimos, o BRT impõe limitações nos trajetos, deixando o uso dos transportes cada vez mais pré-determinado em corredores nos quais funciona a mobilidade massiva. No entanto, os trajetos pré-determinados também são a regra se pensarmos nas mobilidades geradas por outras plataformas, como é o caso dos entregadores acionados por empresas.

Se, por um lado, esse tipo de entregador, que trabalha para empresas de plataforma como a Uber Eats, iFood e Rappi, passa o dia circulando, seu movimento de trabalho é tudo menos “perambulante”. Tais entregadores são acionados pela plataforma com determinado pedido de um cliente, seja comida ou um produto. Eles precisam, então, buscar a encomenda no lugar de origem e levá-la ao destino final. Alguns usam aplicativos que os auxiliam a escolher os caminhos. Também é importante observar suas pausas: como eles não são contratados, e trabalham por demanda, é possível ver muitos entregadores sentados ou deitados em praças ou em lugares da cidade esperando receber uma chamada.

Imagem 16: *Bike boys* descansam no meio da tarde sob o Monumento das Musas, na Avenida Faria Lima
(Foto: Tiago Queiroz/Estadão)



Tive a oportunidade de participar de uma reunião de entregadores com um grupo de ciclistas, chamado Bike Anjo, em Brasília, que organizou uma roda de conversa com dicas de segurança para quem faz entrega de bicicleta. O foco da atividade era uma apresentação

sobre precauções e procedimentos de segurança para ciclistas. Os entregadores, todos homens na faixa de 18 a 35 anos, a maioria negra, não moradores do Plano Piloto, interrompem frequentemente a apresentação para comentar as situações frequentes que vivem. Muitos já passaram por acidentes com carros ou ônibus, e contaram suas experiências com os carros que param nas ciclofaixas, o que fazem quando ficam prensados entre um veículo e o meio fio, o perigo dos bueiros boca de lobo, a falta de ciclovias e ciclofaixas e os perigos de regiões específicas da cidade. Na reunião, falou-se sobre segurança na pista, mas também os problemas dos assaltos, sobre a dificuldade de voltar para casa levando a bicicleta, da falta de lugares para carregar o celular e para deixar as bicicletas, sobre as dificuldades de entrar em contato com a empresa e sobre os bloqueios que eles sofrem frequentemente nos aplicativos³⁷.

Há muitas reportagens contando as dificuldades desses/as trabalhadores/as (ALESSI, 2019; DIOGENES, 2019; BBC NEWS BRASIL, 2019). Muitos utilizam as bicicletas compartilhadas disponibilizadas pelas prefeituras das cidades (BBC NEWS BRASIL, 2019). Para além dos problemas de ordem trabalhista, questiono se a mobilidade dos entregadores, ou inclusive dos motoristas de empresas de mobilidade de plataforma, seria uma mobilidade *smart*. Se, por um lado, eles utilizam as mesmas tecnologias de quem usufrui dos serviços *smart*, seus pontos de partida e chegada são determinados pelos clientes, a partir de um mapeamento feito com os algoritmos das empresas. As empresas também sugerem caminhos para eles, calculados automaticamente. Mas enquanto alguns podem utilizar aplicativos para se deslocarem “livremente” pela cidade, jovens negros de classe baixa são acionados por outros aplicativos para realizar entregas para os primeiros.

John Urry e Anthony Elliott expõem como a mobilidade de uns significa a imobilidade de outros. Para eles, “*in this ‘connexionist’ world, where high status presupposes displacement, ‘great men derive part of their strength from the immobility of the little people’.*” (...) *Such variations in the capacity to move are structured by gender, ethnicity, age, (dis)ability and social class.*” (ELLIOTT, URRY, 2010, p. 20)³⁸. Os autores mostram como, para que a elite global viaje tanto, é necessária, por exemplo, a imobilidade de toda uma estrutura de trabalhadores, como funcionários de aeroportos, hotéis,

³⁷ As empresas podem bloquear temporariamente ou permanentemente as contas dos entregadores por uma série de motivos: problemas na entrega, atrasos, cancelamentos, entre outros.

³⁸ “(...) neste mundo ‘conexcionista’, onde um status alto pressupõe deslocamento, ‘parte da força dos grandes deriva da imobilidade dos pequenos’. Tais variações na capacidade de se mover são estruturadas por gênero, etnicidade, idade, deficiência e classe social.”

restaurantes, de limpeza, etc. A partir de sua reflexão, é possível também pensar na situação inversa, no caso dos entregadores: a possibilidade de pagar para não se mover, um tipo de imobilidade, depende da mobilidade dos entregadores. Aqui, a mobilidade desses trabalhadores não é um elemento de “motilidade” (MOURA; VASCONCELOS, 2012), uma vez que não envolve um projeto de ascensão social, apesar do discurso do empreendedorismo que vem acompanhando essas novas formas de organização do trabalho.

Se, nos exemplos de Urry e Elliott, a mobilidade dos ricos cria a imobilidade dos pobres, no caso dos entregadores, a imobilidade dos ricos, de não precisar sair para consumir, cria a mobilidade dos mais pobres, que precisam fazer os deslocamentos que os primeiros fariam. Essa é uma questão até irônica quando pensamos que os benefícios do carro só existem se forem de fato para poucos: velocidade, conforto, agilidade. Quando as ruas ficam engarrafadas de tantos carros, tudo isso se perde. Uma vez que as cidades ficam intransitáveis por conta do excesso de carros, o conforto deixa de ser o carro e vira a possibilidade de não ter que usá-lo, determinando a mobilidade de quem não tem escolha e precisa usar a bicicleta para se sustentar.

O exemplo dos guardiões e dos recolhedores de patinete também revela como as mobilidades, nesse contexto, estão imbricadas. A mobilidade de alguém que usa um patinete na França pode depender da imobilidade de um brasileiro que trabalha em sua própria casa, no Brasil. Para que um cliente possa circular pela Av. Faria Lima, é necessário que um motorista da empresa passe mais de uma hora em um ônibus para chegar em zonas centrais da cidade, para buscar os patinetes em um galpão e posicioná-los na rua.

Para além das análises das mobilidades e imobilidades, como propõem Elliott e Urry, é possível também pensar nas reflexões de Elizabeth Povinelli acerca do conto de Ursula Le Guin, “Aqueles que se afastam de Omelas”. Povinelli (2011) reflete sobre ética a partir da ideia de cosubstancialidade entre os seres que habitam um lugar imaginário, Omelas. Lá, para que todos estejam bem, é necessário que uma criança esteja presa em um armário e em sofrimento constante. Povinelli usa o conto para refletir sobre como quem compartilha o mesmo mundo, compartilha também a mesma carnalidade. A cosubstancialidade refere-se à partilha desigual dos sentimentos, e a condição de que para que uns estejam bem, outros precisam estar mal.

Como não é possível outra situação além dessas (estar sofrendo dentro do armário ou estar bem fora dele), é necessário saber que existe sempre uma escolha: aceitar o próprio

conforto é necessariamente se resignar com o sofrimento alheio. Povinelli utiliza o conto para fazer uma comparação com o capitalismo, que chama de “liberalismo tardio”. Neste sentido, a conciliação é impossível, o capitalismo é um sistema que necessariamente precisa da destruição e do sofrimento. Se pensarmos com o exemplo da cosubstancialidade de Povinelli, vemos que para que alguns possam pegar um patinete em “qualquer lugar”, é preciso uma equipe de logística e uma de guardiões; para que alguém receba sua comida em casa, é preciso que outra pessoa passe o dia andando de bicicleta na chuva para fazer as entregas.

Outra abordagem possível para pensar os espaços e os movimentos pode ser feita a partir da teoria de Castells sobre o espaço de fluxos e os espaços de lugar. Para ele, o “espaço é o suporte material de práticas sociais de tempo compartilhado” (CASTELLS, 2002, p. 500). Ele enfatiza a relação entre o tempo e o espaço ao enfatizar a simultaneidade temporal das práticas sociais. O autor chama a atenção para o fato de que, antes do desenvolvimento tecnológico que permite a comunicação à distância em tempo compartilhado, as práticas simultâneas no tempo dependiam de “contiguidade física”, ou seja, precisavam acontecer no mesmo lugar.

Para ele, o espaço das relações sociais foi reconfigurado com a crescente incorporação da tecnologia informática à sociedade. Refere-se sobretudo ao telefone e à internet, e levanta a ideia do espaço de fluxos, no qual as práticas sociais acontecem sem a necessidade da contiguidade física. Ele escreve em um contexto em que se levantam hipóteses sobre o “fim das cidades”, com o desenvolvimento tecnológico e a possibilidade de muitas necessidades de seus moradores serem resolvidas virtualmente. Mas, em vez do anunciado “fim das cidades”, Castells sugere que seria desenvolvida uma nova organização da função e do poder em outro espaço, o espaço de fluxos (IBID., p. 517).

Ou seja, este seria um espaço que conecta pessoas e funções de diferentes partes do mundo, sobretudo as elites, a partir de uma organização tecnológica. Já o que ele chama de espaço de lugares, por outro lado, refere-se a situações e relações nas quais as pessoas vivem e realizam suas práticas sociais contiguamente.

Já vimos, no capítulo 2, que o patinete elétrico alugado circula, essencialmente, por espaços classificados e de consumo. O aluguel do patinete possibilita que os lugares sejam vividos em movimento, acessíveis a partir de pagamento por meio do contato com plataformas de serviços. Ali, articulam-se as ideias de viver a cidade a partir de uma ideia lúdica, de juventude, de aceleração, conectada com uma estética atual, sintonizada com as

idades globais, assim como com a ideia de *smart city*. O *smart* dá acesso, a quem tem dinheiro, aos serviços de mobilidade e imobilidade. As plataformas permitem também o trânsito entre diversas escalas, conectando, nas cidades, quem pode pagar por um serviço e quem precisa trabalhar oferecendo um serviço, no caso da Uber Eats ou da Rappi. Conecta, também, funcionários de diferentes países com clientes locais, como é o caso da Lime. Coloca em contato, pela plataforma, quem pode consumir e quem precisa oferecer seus serviços.

Rogério Proença Leite explica que a ideia de *smart city* refere-se à adaptação ou construção “estratégica” de bairros, distritos ou cidades a partir de um uso “inteligente” da tecnologia, com o objetivo de criar uma nova forma de “empreendedorismo urbano” (PROENÇA LEITE, 2018, p. 59). O autor critica, no entanto, a lógica mercadológica liberal por trás do discurso de inclusão e melhoria das cidades. Segundo ele:

“(...) sempre será muito difícil conciliar interesses econômicos tão excludentes com essa pretendida equidade social através da natureza intrinsecamente elitista da ideia de ambientes urbanos *enobrecidos* e *inteligentes*. Esse é precisamente o maior problema dessa concepção de cidade. Ela não prevê as inserções assimétricas que configuram a natureza altamente desigual e conflitiva do mundo urbano. Imagina-se ser a cidade apenas um cenário estético para poucos incluídos que têm acesso aos serviços *smart*. Contudo, seria no mínimo ingênuo crer que esses serviços estariam acessíveis à parte mais pobre das populações das grandes cidades” (IBID., p. 68, grifos do autor).

Proença Leite fala do acesso aos serviços *smart* pelos setores abastados da sociedade, assim como Castells fala da organização das elites no espaço de fluxos. A teoria de Castells é da década de 90, quando a internet ainda não tinha o alcance que tem atualmente. Tal como ele, De Certeau também se refere ao espaço da cidade produzido em sua época, no caso, nos anos 70, quando a dimensão tecnológica não influenciava os espaços urbanos da forma como atualmente acontece.

A mobilidade *smart* é conectada com o espaço de fluxos a partir das plataformas (com seus “circuitos de impulsos eletrônicos”, como descreve Castells [2002, p. 501]). Poderíamos pensar, então, em um “espaço de plataformas”, no qual se encontram os lugares e os fluxos? Este novo espaço, o das plataformas, pode servir para pensar outra faceta da *smart city*. Proença Leite menciona como os serviços *smart* não estarão, pela própria lógica de mercado que os rege, acessíveis para todos. No espaço de plataforma, todos estão possivelmente conectados, mas cada um se conecta à parte que lhe cabe: como usuário de

um serviço de mobilidade exclusivo, ou como entregador ou motorista em uma empresa de plataforma. Para Castells, é essencial considerar as desigualdades sociais que permitiriam apenas o acesso das elites ao espaço de fluxos. No entanto, a popularização da internet e o desenvolvimento das plataformas mostram um novo tipo de acesso, das classes baixas, a um espaço estruturalmente desigual, o das plataformas.

O espaço de fluxos, segundo Castells, possui “nós”, ou seja, espaços de lugares, centros estratégicos de organização e comunicação importantes para o estabelecimento de redes. Os fluxos, no entanto, transcendem os lugares e não sofrem das mesmas delimitações. Já as plataformas funcionam em uma lógica diferente, ao se desancorarem dos lugares estratégicos de produção. Se o espaço de fluxos abria uma possibilidade de liberdade para as elites, um espaço de plataforma é altamente registrado, uma vez que as empresas recolhem detalhadamente os deslocamentos (e outras informações) dos usuários. Aqui, podemos observar como o patinete pode ser também uma experimentação de uma forma de obter esses dados.

Quando pensamos no patinete como “mediador”, e buscamos o que ele leva e traz, os dados, talvez mais do que o acesso das pessoas à cidade, poderão ganhar destaque numa análise futura. Se os serviços das empresas que o utilizam continuarem diminuindo, ele poderá passar a ser somente um “intermediário” datado, e novas formas de coleta de dados serão desenvolvidas. Não é possível saber se eles permanecerão nas cidades, mas os dados gerados pela experimentação deste meio de transporte poderão servir de aporte, por exemplo, para uma discussão mais ampla sobre “o problema da última milha”.

Nesse sentido, é possível pensar na ideia de *capabilities* desenvolvida por Saskia Sassen (2006). Segundo ela, os diferentes atores, arranjados em composições, criam novas formas de agir dentro de antigas estruturas, entre o global e o nacional. Essas formas, ou capacidades, por sua vez, são criadas e continuam sendo usadas pelas instituições mesmo quando perdem relevância naquele contexto. Por mais que a instituição decline, a capacidade permanece, e poderá ser usada em novas composições. Segundo Sassen, as capacidades podem ou não acompanhar a mudança dos tempos e dos regimes. Algo do antigo momento permanecerá caso este tiver sido capaz de produzir “capacidades múltiplas”:

“Some of the old capabilities are critical in the constituting of the new order, but that does not mean that their valence is the same; the relational

systems or organizing logics within which they then come to function may be radically different.” (SASSEN, 2006, p. 8)³⁹

Sassen aponta que as capacidades permanecem, porém com uma habilidade diferente de interagir como novo sistema relacional. Nesse ponto, podemos relacionar as capacidades descritas por Sassen à noção de escala. Como vimos, Latour (2012) defende que a escala é criada, é produto de um processo relacional. Xiang (2013), por sua vez, descreverá a escala emergente, que também gera novas capacidades para os atores envolvidos. O espaço de plataforma poderá ser considerado uma nova escala, que emerge e que cria diferentes composições?

Sassen aponta que as capacidades permanecem, porém com diferentes “valências”. Para além da geração de dados, a experiência dos patinetes será capaz de gerar capacidades que serão usadas por novas empresas, ou por governos? Por exemplo, em relação à mobilidade em veículos elétricos, à gestão de objetos “soltos” na rua, ou quem sabe à ideia de micromobilidade. Esta questão também nos pode fazer indagar: o patinete ainda será visto em outras composições urbanas, ou outras composições serão formadas a partir das capacidades geradas pela experiência do patinete?

³⁹ *“Algumas das antigas capacidades são críticas na constituição de uma nova ordem, mas isso não significa que sua valência é a mesma; os sistemas relacionais ou lógicas organizacionais nos quais eles passam a funcionar são radicalmente diferentes.”*

CONCLUSÃO

Direito à cidade

Além da ideia de organismo usada por diversos transporteiros para falarem da cidade, outra noção trazida em conversas e congressos é a ideia de “ecossistema”. Esta, pensada, de certa forma, à maneira de Robert Park, como uma ecologia da cidade, refere-se sobretudo a como fazer com que os modais, ou as pessoas que os utilizam, convivam harmonicamente. Pedestres, ciclistas, quem usa o patinete, motoristas de veículos individuais, usuários/as de ônibus e metrô, taxistas e motoristas de aplicativos precisam se encontrar e conviver. É nessa escala metropolitana que se pensa também a ideia de *direito à cidade*.

O direito à cidade, ideia originalmente proposta por Henri Lefebvre em 1968, é uma proposta crítica ao planejamento urbano modernista. Lefebvre (1991) chamava de “prisão do espaço-tempo” os tempos de deslocamento voltados para a manutenção da produção – basicamente ir e voltar do trabalho. Este caminho direcionado e limitado seria inclusive mais uma forma de alienação, gerando “miséria urbana”. Neste contexto, a possibilidade do encontro seria solapada. Ele advertia com pessimismo sobre as prioridades urbanísticas contemporâneas: “Diante desse ‘sistema’ a cidade se defende mal. No lugar em que ela existiu, ela sobrevive, as pessoas (os tecnocratas) estão prestes a demoli-la.” (LEFEBVRE, 1991, p.110)

As cidades não chegaram a ser demolidas, ou se foram, voltaram a ser reconstruídas, se pensamos a partir das reflexões de David Harvey (2014) sobre os ciclos de acumulação do capital. O autor trata, em relação aos processos de urbanização, da dependência entre estes e a produção de excedentes no capitalismo. Para ele, o urbanismo é perfeitamente instrumentalizável, e fornece as justificativas para as contínuas obras de infraestrutura. Harvey critica a forma como os ideais de direitos, por mais que defendam um “mundo melhor”, muitas vezes não contestam uma lógica de mercado neoliberal, ainda fortemente baseada na noção de propriedade. O autor defende, então, a cidade como um espaço de reivindicação de desejos e direitos coletivos. Ele diferencia os direitos voltados para os indivíduos dos direitos coletivos – entre os últimos estaria o direito à cidade, “um dos direitos mais preciosos, ainda que um dos mais menosprezados” (HARVEY, 2014, p. 28). Harvey se vale de uma reflexão do sociólogo Robert Park sobre a cidade: que esta seria

uma tentativa humana de refazer o mundo em que vivemos de acordo com os nossos “mais profundos desejos”:

“Se Park está certo, a questão do tipo de cidade que queremos não pode ser separada da questão do tipo de pessoas que queremos ser, que tipos de relações sociais buscamos, que relações com a natureza nos satisfazem mais, que estilo de vida desejamos levar, quais são os nossos valores estéticos. *O direito à cidade é, portanto, muito mais do que um direito ao acesso individual ou grupal aos recursos que a cidade incorpora: é um direito de mudar e reinventar a cidade mais de acordo com nossos mais profundos desejos*” (IBID.) (grifo meu).

Nos cabe perguntar, então, quais “desejos profundos” são acionados nas diferentes imagens de cidade. Quais são os desejos no campo da mobilidade urbana, e como podem servir para entender a cidade? Harvey menciona como a ideia de direito à cidade passou por um processo de “retomada do interesse pelas ideias de Henri Lefebvre” e como, atualmente, há uma “emergência de todos os tipos de movimentos sociais no mundo inteiro, que agora começaram a reivindicar esse direito.” (IBID., p. 27)

Segundo Harvey, há duas questões interrelacionadas na questão imobiliária, já que a urbanização e produção de excedentes de capital se alimentam mutuamente. A produção de excedentes é necessária para a urbanização, mas acontece por causa da urbanização. Procuo pensar como, nos transportes, a relação também é uma via de mão dupla: além das empresas buscarem o lucro, procuram também criar imagens de cidade. No caso do transporte massivo, a imagem evocada é a da possibilidade de atravessar uma cidade de ponta a ponta, de conectar distâncias de forma moderna, e que isso seja possível para uma quantidade enorme de pessoas. Já na mobilidade *smart*, a cidade vendida pelas empresas é aquela na qual é possível se deslocar de forma livre, lúdica, participativa e compartilhada, e ecologicamente sustentável, não sendo, no entanto, para todos.

Diante das perspectivas desoladoras sobre a cidade, Lefebvre convocava a retomá-la, a considerar como um direito ter uma vida urbana: poder vivenciá-la e percorrê-la de outras formas, fora das engrenagens da produção. Em diálogo, David Harvey propõe o direito a poder modificar e decidir sobre a cidade, inclusive sobre sua infraestrutura. Essa perspectiva é similar à concepção do Movimento Passe Livre, da qual compartilho. Nos capítulos anteriores, procurei evocar algumas imagens de cidades: a cidade imaginada pelos transportes, organizada a partir da ideia de circulação; também a cidade de fato construída, no exemplo do eixo Largo da Batata – Av. Faria Lima. Não havia mencionado, ainda, a concepção do MPL. Segundo Leila Saraiva, militante do movimento: “A cidade se faz no movimento, ainda que sofra com uma contínua privatização, um constante

estriamento de seus espaços, que segrega, segmenta e limita, percepção a meu ver próxima daquilo que preconiza o Movimento Passe Livre: a cidade só existe para quem pode se movimentar por ela.” (SARAIVA, 2017, p. 27). Uma das “palavras de ordem” do MPL, de que “a cidade só existe para quem pode se movimentar por ela”, serve para guiar uma reflexão sobre o *direito à cidade*. Para o MPL, esta frase evoca dois sentidos principais: a liberdade de poder mover-se pela cidade, e também agir politicamente e decidir sobre ela. Em pautas práticas, isso se traduz, para o coletivo, na defesa de um sistema de transportes público gratuito e um sistema de participação popular por meio de comitês.

No planejamento urbano de transportes massivos, como vimos, existe a ideia de que é necessário se mover, mas não no mesmo sentido: a prioridade é dada à ideia de “melhorar a qualidade de vida” e não o acesso a qualquer lugar. Uma vez que é preciso se deslocar para produzir e reproduzir a própria vida, o central é o movimento para o trabalho, para manter a engrenagem da “cidade-organismo” funcionando, mas não há muita possibilidade de escolha. Não se fala em direitos, mas em necessidade. A ideia de participação é praticamente inexistente: é recomendável saber que existem anseios da população que se move de ônibus e metrô, porém sem que isso determine o planejamento.

No primeiro capítulo, abordei as “narrativas” criadas pelas plataformas de mobilidade *smart*. Coincidentemente ou não, assim como o MPL, a cidade imaginada e vendida por essas empresas aciona tanto os desejos de mover-se livremente pela cidade quanto a noção de participação, por meio de ideia do que eles chamam de compartilhamento. No entanto, se ambos os desejos são similares de alguma forma, a proposta de como praticá-los é radicalmente distinta. O direito à cidade oferecido pela mobilidade *smart* é, essencialmente, uma proposta neoliberal, individualista e monetizada⁴⁰. A mobilidade *smart* se foca, sobretudo, em oferecer soluções individuais para cada pessoa que quer sair de um ponto e chegar em outro, de forma personalizada, o que o transforma em cliente. A possibilidade de circulação oferecida por empresas, naturalmente, só pode ser acessada a partir do pagamento. O direito a se movimentar pela cidade – ou como chamamos, no MPL, “o direito de ir e vir” – é cobrado por minuto. Essa é a primeira barreira, que não depende somente de se ter dinheiro, mas de possuir um celular com

⁴⁰ A seguinte anedota que circula no meio é interessante para pensar essa proposta individualista e neoliberal: o criador de uma das empresas de aluguel de patinetes que opera no Brasil, inspirado pelas experiências estrangeiras, decidiu começar negócio similar aqui. Uns três meses depois da empresa ter se estabelecido ele pergunta o que o setor de regulação da empresa fazia. A história é contada descrevendo-o como um daqueles caras do “*business*, livre mercado”, e que para ele a ideia de regulação nem fazia muito sentido, porque “a rua está aí, não é de ninguém”.

acesso à internet e mínimo conhecimento tecnológico. A segunda é que todas as empresas de aluguel de patinete possuem áreas demarcadas por onde estes podem circular, em zonas centrais das cidades. Por mais que haja esforços por parte de algumas empresas para uma abordagem não policial (por meio dos guardiões, por exemplo), dependendo de quem estiver utilizando o patinete e onde, uma transgressão vem acompanhada de punição – como vimos na reportagem sobre os rapazes que atravessavam a ponte Rio-Niterói em um patinete.

Em relação à participação, como vimos, o compartilhamento defendido por estas empresas não consiste em outra forma de pensar a propriedade. A forma de organização destas empresas, por plataformas virtuais, contribui para a ilusão da participação por meio da ideia de compartilhamento. Porém, trata-se do sistema de propriedade mais tradicional de todos, no capitalismo: a propriedade de uma corporação. A maioria das empresas mais famosas da mobilidade *smart* são corporações multinacionais: Grow, Lime, Bird, Uber, Didi, entre outras.

No segundo capítulo, pudemos ver um pouco dos patinetes nas cidades, como parte de composições urbanas e das sociabilidades que cria. O patinete, como “mediador” mobiliza diferentes pessoas e afetos em sua circulação, pode ser conectado com dinâmicas urbanísticas e processos de renovação urbana, tornando-se um elemento de classificação e de embranquecimento. Para além da “narrativa”, ele cria empregos, desejos e conflitos.

O terceiro capítulo tratou, por um lado, de ver alguns registros da chegada do patinete na sociedade, e por outro, de articular algumas reflexões sobre os espaços criados e vividos por esse tipo de mobilidade, e de como pensar os movimentos e os deslocamentos urbanos. Sobre os espaços, procurei também pensar em uma escala emergente criada a partir das plataformas de mobilidade.

Sem poder me deter em uma crítica maior ao capitalismo, me parece relevante observar como os discursos de grupos críticos, como o do Movimento Passe Livre, se entrecruzam nas narrativas das plataformas, em relação à ideia de movimento e participação. É possível levantar a hipótese sobre como os discursos críticos são utilizados para atualizar o capitalismo, que busca capturá-los, esvaziá-los do sentido original e revendê-los. Na mobilidade, é possível observar essa operação desde as primeiras apropriações da ideia original das bicicletas brancas do Provos até os discursos mais

sofisticados das empresas de aluguel de patinetes. Outros discursos⁴¹ são acionados também: as empresas articulam o desejo do consumo de um serviço com “responsabilidade social”, como expliquei no capítulo 2.

Moura nos mostra que a cidade está em constante disputa, ao dizer que “a multiplicidade de processos sociais [da cidade] nunca é plenamente capturável, seja pela administração do Estado, seja pela inteligibilidade da academia” (MOURA, 2013. p. 2). Além do Estado e da academia, a cidade também nunca é totalmente capturada pelas lógicas de mercado, como foi possível ver na dinâmica desenvolvida entre o Largo da Batata e a Av. Faria Lima. Naquele contexto, mesmo com as tentativas de classificação do espaço e de embraquecimento, o patinete continua circulando entre os meninos, a praça continua ocupada pelos não-transeuntes, o desejo de circular é vivido, apesar de todas as barreiras, assim como o desejo de simplesmente ficar ali.

⁴¹ Além disso, duas imagens projetadas por essas empresas são a de “cidade verde”, que não abordarei aqui, ciente, porém, da crítica que existe à possibilidade de praticarem o chamado “greenwashing” (HEINRICHS apud ARCIDIACONO; DUGGAN, 2019). Esse termo trata da propaganda enganosa de que um serviço seria “ecológico” e sustentável. Além disso, valem-se também de discursos feministas ao propagandear a ideia de inclusão de gênero, como foi possível ver no evento *Summit* Mobilidade.

Referências Bibliográficas

- ARCIDIACONO, Davide; DUGGAN, Mike. **Sharing mobilities. Questioning our right to the city in the collaborative economy**. Londres: Routledge, 2019.
- ASSOCIAÇÃO NACIONAL DAS EMPRESAS DE TRANSPORTES URBANOS (NTU). **Estudos de BRT no Brasil. Caderno Técnico**. 2012. Disponível em: <<https://www.mobilize.org.br/midias/pesquisas/estudos-de-brt-no-brasil---ntu---2011.pdf>>. Acesso em: 3 fev. 2020.
- BARARELLI, José Eduardo. O urbanismo empresarial como última utopia. In: KUNSCH, Graziela (ed.). **Revista Urbânia 4**. São Paulo: Editora Pressa, 2011. Disponível em: <http://urbania4.org/2011/08/31/o-urbanismo-empresarial-como-ultima-utopia/> Data de acesso: 5 dez. 2019.
- BELK, Russell. You are what you can access: sharing and collaborative consumption online. **Journal of Business Research.**, v. 67, n. 8, 2014.
- BENEDINI, Débora Junqueira. **Bicicletas próprias e compartilhadas na cidade de São Paulo: Perfil dos usuários e características das viagens**. 2018. Dissertação (Mestrado), Escola Politécnica, Universidade de São Paulo, São Paulo.
- BOWER, Joseph; CHRISTENSEN, Clayton. Disruptive Technologies: Catching the Wave. **Harvard Business Review**, jan.-fev. 1995. Disponível em: <<https://hbr.org/1995/01/disruptive-technologies-catching-the-wave>>. Acesso em: 4 fev. 2020.
- BRANCO, Soraia. **Estudo e Aplicações de Sistemas BRT - Bus Rapid Transit**. Dissertação (Mestrado em Engenharia Civil - Especialização em vias de comunicação) - Faculdade de Engenharia, Universidade do Porto, Porto. 2013.
- CAIAFA, Janice. **Jornadas Urbanas: exclusão, trabalho e subjetividade nas viagens de ônibus na cidade do Rio de Janeiro**. Rio de Janeiro: Editora FGV, 2002.
- CALDEIRA, Daniel. Ávila. **Largo da Batata: transformações e resistências**. Dissertação (Mestrado) – Faculdade de Urbanismo e Arquitetura, Universidade de São Paulo, São Paulo. 2015.
- CASTELLS, Manuel. **A sociedade em rede**. São Paulo: Paz e Terra, 2002.
- CHRISTENSEN, Clayton; RAYNOR, Michael; MCDONALD, Rory. What Is Disruptive Innovation? **Harvard Business Review**, dez. 2015. Disponível em: <<https://hbr.org/2015/12/what-is-disruptive-innovation>>. Acesso em: 4 fev. 2020.
- DELGADO, Manuel. **Sociedades Movidizas. Pasos hacia una antropología de las calles**. Barcelona: Editorial Anagrama S.A, 2007.

DE CERTEAU, Michel. **A invenção do cotidiano**. Vol. 1: Artes de fazer. Petrópolis, Vozes, 1998.

ELLIOTT, Anthony, URRY, John. **Mobile Lives**. New York and London: Routledge, 2010.

FEATHERSTONE, Mike; THRIFT, Nigel; URRY, John. **Automobilities**. Londres/California: Thousand Oaks / Sage, 2005.

FIX, Mariana. **Parceiros da exclusão**. São Paulo: Boitempo, 2001.

FREHSE, Fraya. A rua no Brasil em questão (etnográfica). **Anuário Antropológico**, n. 2. 2013.

FLORENTINO, Renata. **Indo para o jogo: políticas de mobilidade urbana nas cidades sede da Copa do Mundo: Brasília e São Paulo**. 2016. Tese (doutorado) – Instituto de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Estadual de Campinas, Campinas (SP). Disponível em: <<http://www.repositorio.unicamp.br/handle/REPOSIP/322044>>. Acesso em: 3 fev. 2020.

FRÚGOLI JR., Heitor. **São Paulo. Espaços públicos e interação social**. São Paulo: Marco Zero, 1995.

_____. A questão da centralidade em São Paulo: o papel das associações de caráter empresarial. **Revista de Sociologia e Política**, n. 16, 2001. Disponível em: <<https://doi.org/10.1590/s0104-44782001000100005>>. Acesso em: 3 fev. 2020.

FRÚGOLI JR. Heitor.; SKLAIR, Jessica. O bairro da Luz em São Paulo: Questões antropológicas sobre o fenômeno da *gentrification*. **Cuadernos de Antropología Social**, n. 30, 2009. Disponível em: <https://www.researchgate.net/publication/262588943_O_bairro_da_Luz_em_Sao_Paulo_q_uestoes_antropologicas_sobre_o_fenomeno_da_gentrification>. Acesso em: 3 fev. 2020.

GARCIA, Fernanda. **Curitiba, Imagem e Mito: reflexão acerca da construção social de uma imagem hegemônica**. Dissertação (Mestrado em Planejamento Urbano e Regional), Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro. 1993

GUARNACCIA, Matteo. **Provos. Amsterdam e o Nascimento da Contracultura**. São Paulo: Conrad, 2001.

HARVEY, David. **Condição pós-moderna**. São Paulo: Loyola, 1992.

_____. **Cidades rebeldes. Do direito à cidade à revolução urbana**. São Paulo: Martins Fontes, 2014.

HURTADO, Adriana; TORRES, Angie; MIRANDA, Leonel. El programa de sistemas integrados de transporte masivo en Colombia: ¿un ejemplo de recentralización de la gestión de las ciudades? **Territorios**, n. 25, 2011.

INGOLD, Tim. **Estar vivo: Ensaio sobre movimento, conhecimento e descrição**. Brasília: Vozes, 2015.

ITDP. **Financiamento e administração de sistemas públicos de bicicletas compartilhadas**. Brasil: 2018.

JIRÓN, Paola; GÓMEZ, Javiera. Interdependencia, cuidado y género desde las estrategias de movilidad en la ciudad de Santiago. **Tempo Social**, v. 30, n. 2. 2018.

LATOUR, Bruno. **Reagregando o social: uma introdução à teoria do ator-rede**. Salvador: EDUFBA-Edusc, 2012.

LEFEBVRE, Henry. A sociedade Burocrática de consumo dirigido. In H. Lefebvre, **A vida cotidiana no mundo moderno**. São Paulo: Ática, 1991.

LEITE, Rogério. Espaço e poder: os processos de Gentrification. **CESContexto: Paisagens Socioculturais Contemporâneas**, 12. 2015.

_____. Modos insubmissos de viver: Barcelona aos passos de Michel de Certeau. **Revista de Antropologia**, vol. 61, n. 2, 2018.

LERNER, Jaime. **Acupuntura urbana**. Rio de Janeiro: Record, 2003.

LINS RIBEIRO, Gustavo. Poder, redes e ideologia no campo do desenvolvimento. **Novos estudos**, n. 80, 2008.

MACHADO, Giancarlo. Os skatistas e a cidade: considerações sobre uma prática cidadina. In: FRÚGOLI JR., H.; SPAGGIARI, E.; ADERALDO, G. (eds). **Práticas, conflitos, espaços: pesquisas em Antropologia da Cidade**. 1ed. Rio de Janeiro: Gramma Editora, 2019.

MAGNANI, José. Guilherme Cantor. Quando o campo é a cidade: fazendo antropologia na metrópole. In: MAGNANI, J. G. C.; TORRES, L. L. (Orgs.). **Na metrópole: textos de antropologia urbana**. 2. ed. São Paulo: EDUSP/FAPESP, 2000.

MARCUS, George. Ethnography in/of the World System: the emergence of multi-sited ethnography. **Annual Review of Anthropology**, vol. 24, 1995.

MASCARENHAS, Luisa. **Reconversão urbana do Largo da Batata: revalorização e novos conteúdos da centralidade de Pinheiros**. Dissertação (Mestrado em Geografia Humana), Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo. 2014.

MATIAS, Ana Carolina. **As cargueiras do Cerrado: catadores de recicláveis na fronteira da sustentabilidade**. Dissertação (Mestrado em Antropologia Social). Universidade de Brasília, Brasília, 2018.

MINISTÉRIO DAS CIDADES; INSTITUTE FOR TRANSPORTATION AND DEVELOPMENT POLICY (ITDP). **Manual de BRT. Guia de planejamento**. Brasília: 2008. Disponível em: <<https://www.cidades.gov.br/images/stories/ArquivosSEMOB/Biblioteca/ManualBRT.pdf>>. Acesso em: 3 fev. 2020.

MOURA, Cristina Patriota de. Condomínios e Gated Communities: por uma antropologia das novas composições urbanas. **Anuário Antropológico**, n. 2, 2010.

_____. O urbano e suas múltiplas dimensões. **Anuário Antropológico**, n. 2, 2013.

MOURA, Cristina Patriota de; VASCONCELOS, Larissa. Trajetórias, trajetos e "motilidade" na Universidade de Brasília. **Antropolítica**, n. 32. 2012.

MOURA, Cristina Patriota de; JANUZZI, Vinícius P. Brasília classificada: novos espaços de classe média na capital federal. **Tempo social**, vol. 31, n. 1, 2019.

NEVES, Lafaiete Santos. **Movimento popular e transporte coletivo em Curitiba (1970-1990)**. Curitiba: Editora Gráfica Popular: CEFURIA, 2006.

PATERNIANI, Stella Zagatto. **São Paulo cidade negra: branquidade e afrofuturismo a partir de lutas por moradia**. Tese (Doutorado em Antropologia), Departamento de Antropologia, Universidade de Brasília, Brasília. 2019.

PEIXOTO, Paulo. Requalificação urbana. In: FORTUNA, C.; LEITE, R. (orgs.). **Plural de cidade: novos léxicos urbanos**. Coimbra: Almedina, 2010.

PIRES, Lenin. **Esculhamba, mas não escolacha!** Uma etnografia dos usos urbanos dos trens da Central do Brasil. Niterói: Editora da UFF, 2011.

POVINELLI, Elizabeth. **Economies of abandonment: social belonging and endurance in late liberalism**. Durham: Duke University Press, 2011.

RAPOSO, Fernanda Menezes. **Informalidade em trânsito: um olhar sobre os vendedores ambulantes dos ônibus do DF**. Monografia (Graduação em Antropologia). Departamento de Antropologia, Universidade de Brasília, Brasília. 2015.

SARAIVA, Leila. **Nem vítima, nem algoz: mulheres de bicicleta em Brasília**. Monografia (Graduação em Antropologia). Departamento de Antropologia, Universidade de Brasília, Brasília. 2014.

_____. **Não leve flores: Crônicas etnográficas junto ao Movimento Passe Livre-DF**. Rio de Janeiro (RJ): Papeis Selvagens, 2018. 224 p. (Coleção Stonner, v.6)

SANTARÉM, Paulo Henrique da Silva. **A Cidade Brasília (DFE): conflitos sociais e espaciais significados na raça**. Dissertação (Mestrado em Antropologia). Departamento de Antropologia, Universidade de Brasília, 2013.

SASSEN, Saskia. **Territory, authority, rights: from medieval to global assemblages**. Princeton: Princeton University Press, 2006.

SECRETARIA NACIONAL DE TRANSPORTE E DA MOBILIDADE URBANA. **Planmob. Caderno de referência para elaboração de plano de mobilidade urbana**. Brasília: 2007. Disponível em: <http://www.capacidades.gov.br/biblioteca/detalhar/id/270/titulo/planmob---caderno-de-referencia-para-elaboracao-de-plano-de-mobilidade-urbana>. Acesso em: 1 jun. 2019.

SIMONE, AbdouMaliq M. People as infrastructure: intersecting fragments in Johannesburg. In: NUTTALL, S.; MBEMBE, A. (eds.). **Johannesburg: the elusive metropolis**. Durham: Duke University Press, 2008. Disponível em: <<https://doi.org/10.1215/9780822381211-003>>.

SILVA, Ricardo Barbosa da. **Mobilidade precária na metrópole: problemas socioespaciais dos transportes no cotidiano de São Paulo - da exceção à regra**. Tese (Doutorado em Geografia Humana). Departamento de Geografia da Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas Universidade de São Paulo. 2014

SCHOLZ, Trebor. **Cooperativismo de plataforma**. São Paulo: Elefante, 2017.

SCHOR, Juliet. Debatendo a economia do compartilhamento. In: ZANATTA, R. A. F; DE PAULA P. C. B.; KIRA, B., **Economias do compartilhamento e o direito**. Curitiba: Juruá, 2017.

SKLAIR, Jessica. **Relações de segregação: novas práticas filantrópicas entre a elite paulistana**. Dissertação (Mestrado em Antropologia), Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo. 2007.

_____. Direitos e responsabilidades: Filantropia e a provisão de serviços de saúde em uma favela paulistana. In: FRÚGOLI JR., H.; SPAGGIARI, E.; ADERALDO, G. (eds.). **Práticas, Conflitos, Espaços: Pesquisas em Antropologia da Cidade**. Rio de Janeiro: Gramma, 2019.

RODRIGUES, Laura Sobral. **Isso não é um evento. Uma análise sobre a dinâmica de uso dos espaços públicos contemporâneos: estudo de caso - o Largo da Batata**. Dissertação (Mestrado em História e Fundamentos da Arquitetura e do Urbanismo). Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, São Paulo. 2018. Disponível em: <<https://teses.usp.br/teses/disponiveis/16/16133/tde-11092018-165311/pt-br.php>>. Acesso em: 26 dez. 2019.

SOUZA, Candice Vidal. A vida móvel das mulheres entre os bairros e as cidades: explorações antropológicas em fronteiras urbanas da Região Metropolitana de Belo Horizonte (Minas Gerais/Brasil). **Universitas Humanística**, 85. 2018.

WANG, Hai. Routing and scheduling for a last-mile transportation system. **Transportation Science**, v. 53, n. 1, p. 131-147, 2019.

XIANG, Biao. Multi-scalar ethnography: an approach for critical engagement with migration and social change. **Ethnography**, vol. 14, n. 3, 2013. Disponível em: <<https://doi.org/10.1177/1466138113491669>>. Acesso em: 3 fev. 2020.

ZANATTA, Rafael. Economias do compartilhamento: superando um problema conceitual. In: ZANATTA, R. A. F; DE PAULA P. C. B.; KIRA, B., **Economias do compartilhamento e o direito**. Curitiba: Juruá, 2017.

ZUNINO SINGH, Dhan. Ciudades, prácticas y representaciones en movimiento. Notas para un análisis cultural de la movilidad como experiencia urbana. **Tempo social. USP**, vol. 30,

n. 2. 2018. Disponível em: <<http://dx.doi.org/10.11606/0103-2070.ts.2018.142171>>. Acesso em: 3 fev. 2020.

Artigos de jornal

ALESSI, G. Jornada maior que 24 horas e um salário menor que o mínimo, a vida dos ciclistas de aplicativo em SP. **El país**, 7 ago. 2019. Brasil. Disponível em: <https://brasil.elpais.com/brasil/2019/08/06/politica/1565115205_330204.html>. Acesso em: 4 fev. 2020.

ALVES, M.; POLETTI, B. Taxistas protestam contra aplicativo em frente a casamento de Thiaguinho. São Paulo: **Folha de São Paulo**, 25 fev. 2015. Cotidiano. Disponível em: <<https://www1.folha.uol.com.br/cotidiano/2015/02/1594430-taxistas-protestam-contra-aplicativo-em-frente-a-casamento-de-tiaguinho.shtml>>. Acesso em: 4 fev. 2020.

AMENDOLA, G. Avenida Faria Lima: 4,6 km de vários mundos e tribos. São Paulo: **O Estado de São Paulo**, 21 set. 2019. Disponível em: <https://sao-paulo.estadao.com.br/noticias/geral,avenida-faria-lima-4-6-km-de-variados-mundos-e-tribos,70003018862?utm_source=twitter:newsfeed&utm_medium=social-organic&utm_campaign=redes-sociais:092019:e&utm_content=:::&utm_term=>>. Acesso em: 4 fev. 2020.

ASQUINI, A. “Com a ARENA ANTP 2019, criamos um novo formato de congresso, que irá debater a mobilidade urbana sob todos os pontos de vista e abrir amplo espaço para a tecnologia”. **Transporte moderno**, 25 jul. 2019. Disponível em: <<https://transportemodernoonline.com.br/2019/07/25/com-a-arena-antp-2019-criamos-um-novo-formato-de-congresso-que-ira-debater-a-mobilidade-urbana-sob-todos-os-pontos-de-vista-e-abrir-amplo-espaco-para-a-tecnologia/>>. Acesso em: 4 fev. 2020.

BALAGO, R. Patinetes que atingem 35 km/h chegam à Europa após causar confusão nos EUA. São Paulo: **Folha de São Paulo**, 6 jul. 2018. Avenidas. Disponível em: <<https://avenidas.blogfolha.uol.com.br/2018/07/06/patinetes-eletricos-chegam-a-europa-depois-de-causar-confusao-nos-eua/>>. Acesso em: 4 fev. 2020.

BARREIRA, G. Witzel veta projetos sobre patinete elétrico no RJ que obrigavam prova no Detran e uso de capacete. **G1 Rio**, 9 jul. 2019. Disponível em: <<https://g1.globo.com/rj/rio-de-janeiro/noticia/2019/07/09/witzel-veta-projetos-sobre-patinete-eletrico-que-obrigavam-uso-de-capacete-no-rj-e-prova-no-detran.ghtml>>. Acesso em: 4 fev. 2020.

BBC NEWS BRASIL. Dormir na rua, pedalar 30 km e trabalhar 12 horas por dia: a rotina dos entregadores de aplicativos. **Época Negócios**, 22 mai. 2019. Empresa. Disponível em: <<https://epocanegocios.globo.com/Empresa/noticia/2019/05/dormir-na-rua-pedalar-30-km-e-trabalhar-12-horas-por-dia-rotina-dos-entregadores-de-aplicativos.html>>. Acesso em: 4 fev. 2020.

BERGEN, M.; BRUSTEIN, J. Almost every electric scooter in the world comes from this chinese company. **Bloomberg**, 5 dez. 2018. Hyperdrive. Disponível em:

<<https://www.bloomberg.com/news/features/2018-12-05/almost-every-electric-scooter-comes-from-this-chinese-company>>. Acesso em: 4 fev. 2020.

BERTONI, E. Como o aumento da passagem exclui pessoas do transporte público. **Nexo**, 2 jan. 2020. Cidades. Disponível em: <<https://www.nexojornal.com.br/expresso/2020/01/02/Como-o-aumento-da-passagem-exclui-pessoas-do-transporte-p%C3%BAblico>>. Acesso em: 4 fev. 2020.

BOTTARI, E. Venda de patinetes roubados é o novo mercado de negócios de traficantes da Maré. **Extra**, 17 out. 2019. Disponível em: <<https://extra.globo.com/casos-de-policia/venda-de-patinetes-roubados-o-novo-mercado-de-negocios-de-trafficantes-da-mare-24024665.html>> Acesso em: 9 fev. 2020.

CAPELAS, B. 'Patinetes são mais convenientes que bicicletas', diz presidente da Spin. São Paulo: **O Estado de São Paulo**, 24 ago. 2018. Link. Disponível em: <<https://link.estadao.com.br/noticias/inovacao,patinetes-sao-mais-convenientes-que-bicicletas-diz-presidente-da-spin,70002470164>>. Acesso em: 4 fev. 2020.

CAPUTO, V. 3 perguntas para o CEO da Grin no Brasil. **Época Negócios**, 10 dez. 2018. Empresa. Disponível em: <<https://epocanegocios.globo.com/Empresa/noticia/2018/12/3-perguntas-para-o-ceo-da-grin-no-brasil.html>>. Acesso em: 4 fev. 2020.

DIOGENES, J. Em SP, entregadores usam bikes e ganham até R\$ 400 por dia. **UOL**, 15 jan. 2019. Cotidiano. Disponível em: <<https://noticias.uol.com.br/ultimas-noticias/agencia-estado/2019/01/15/em-sp-entregadores-usam-bikes-para-levar-pedidos-de-apps-de-comida.htm>>. Acesso em: 4 fev. 2020.

DORIA, P. Patinetes para brigar com Ubers. São Paulo: **O Estado de São Paulo**, 29 jun. 2018. Link. Disponível em: <<https://link.estadao.com.br/noticias/geral,patinetes-para-brigar-com-ubers,70002375183>>. Acesso em: 4 fev. 2020.

GOTO, M. Patinetes e bikes elétricas são tendência, mas negócio de aluguel ainda não é rentável. **Forbes**, 26 jun. 2019. Negócios. Disponível em: <<https://forbes.com.br/negocios/2019/06/patinetes-e-bikes-eletricas-sao-tendencia-mas-negocio-de-aluguel-ainda-nao-e-rentavel/>>. Acesso em: 4 fev. 2020.

GUMBEL, A. San Francisco's guerrilla protest at Google buses swells into revolt. **The Guardian**, 25 jan 2014. International edition. Disponível em: <<https://www.theguardian.com/world/2014/jan/25/google-bus-protest-swells-to-revolt-san-francisco>>. Acesso em: 4 fev. 2020.

GUTIERREZ, F. Conheça expressões do 'corporativês'. São Paulo: **Folha de São Paulo**, 24 mar. 2013. Empregos e Carreiras. Disponível em: <classificados.folha.uol.com.br/empregos/1251171-conheca-expressoes-do-corporatives.shtml>

JOHNSON, J. Patinetes elétricas são boas para o planeta? **Revista Galileu**, 11 ago. 2019. Meio ambiente. Disponível em: <<https://revistagalileu.globo.com/Ciencia/Meio-Ambiente/noticia/2019/08/patinetes-eletricas-sao-boas-para-o-planeta.html>>. Acesso em: 4 fev. 2020.

LAKER, L. Welcome, watch or ban: how should cities deal with electric scooters? **The Guardian**, 18 jun. 2019. Cities in motion. Disponível em: <<https://www.theguardian.com/cities/2019/jun/18/welcome-watch-or-ban-how-should-cities-deal-with-electric-scooters>>. Acesso em: 4 fev. 2020.

LIMA, M.; CAPELAS, B.; DIÓGENES, J. Febre nos EUA, patinete elétrico já é testado no Brasil. São Paulo: **O Estado de São Paulo**, 12 ago. 2018. Link. Disponível em: <<https://link.estadao.com.br/noticias/inovacao,febre-nos-eua-patinete-eletrico-ja-e-testado-no-brasil,70002444680>>. Acesso em: 4 fev. 2020.

MANSKY, J. The motorized scooter boom that hit a century before dockless scooters. **Smithsonian Magazine**, 18 abr. 2019. Disponível em: <<https://www.smithsonianmag.com/history/motorized-scooter-boom-hit-century-dockless-scooters-180971989/>>. Acesso em: 4 fev. 2020.

MENDES, F. Crise das patinetes: por que Grow e Lime reduziram operação no Brasil. **Veja**, 23 jan. 2020. Economia. Disponível em: <<https://veja.abril.com.br/economia/crise-dos-patinetes-por-que-grow-e-lime-reduziram-operacao-no-brasil/>>. Acesso em: 4 fev. 2020.

OLIVEIRA, J. Especialistas sugerem medidas para a garantia do transporte como direito social. **Câmara dos deputados**. 24 out. 2019. Cidades e Transportes. Disponível em: <https://www.camara.leg.br/noticias/604590-especialistas-sugerem-medidas-para-a-garantia-do-transporte-como-direito-social/> Acesso em: 4 fev. 2020.

QUIRK, Vanessa. Seeing a big future for micromobility. **Sidewalk Talk**. 3 mai. 2019. Disponível em: <https://medium.com/sidewalk-talk/seeing-a-big-future-for-micromobility-6db21140bcd8> Acesso: 15 fev. 2020.

REDAÇÃO BBC NEWS MUNDO. Como o Uber sobrevive com prejuízo de US\$ 1,2 bilhão e sem nunca ter dado lucro? **BBC News Brasil**, 11 nov. 2019. Disponível em: <<https://www.bbc.com/portuguese/geral-50377015>>. Acesso em: 4 fev. 2020.

REDAÇÃO CORREIO BRAZILIENSE. Homem leva patinete monitorado por aplicativo para casa e é detido. **Correio Braziliense**, 27 fev. 2019. Disponível em: <https://www.correiobraziliense.com.br/app/noticia/cidades/2019/02/27/interna_cidadesdf,740266/homem-leva-patinete-monitorado-por-aplicativo-para-casa-e-e-detido.shtml> Acesso em: 9 fev. 2020.

REDAÇÃO FOLHA VITÓRIA. Homem é preso por furtar bicicleta e patinete de aplicativo. **Folha Vitória** 17 out, 2019. Disponível em: <https://novo.folhavitória.com.br/policia/noticia/10/2019/homem-e-preso-por-furtar-bicicleta-e-patinete-de-aplicativo>. Acesso em: 9 fev. 2020.

REDAÇÃO G1 RIO. Alerj aprova lei que exige prova no Detran para usuários de patinetes elétricos. **G1 Rio**, 13 jun. 2019. Disponível em: <<https://g1.globo.com/rj/rio-de-janeiro/noticia/2019/06/13/alerj-aprova-lei-que-exige-prova-no-detran-para-usuarios-de-patinetes-eletricos.ghtml>>. Acesso em: 4 fev. 2020.

REDAÇÃO G1 RIO. Homens são detidos por andar de patinete na Ponte Rio-Niterói. **Bom dia Rio**, 10 dez. 2019. Disponível em: <https://g1.globo.com/rj/rio-de-janeiro/noticia/2019/12/10/homens-sao-detidos-por-andar-de-patinete-na-ponte-rio-niteroi.ghtml> Acesso em: 4 fev. 2020.

REDAÇÃO JORNAL DE BRASÍLIA. Secretaria de Transporte tem 60 dias apresentar melhorias em sistema de bilhetagem automática. Brasília: **Jornal de Brasília**, 22 out. 2019, Cidades. Disponível em: <https://jornaldebrasil.com.br/cidades/secretaria-de-transporte-tem-60-dias-apresentar-melhorias-em-sistema-de-bilhetagem-automatica/>. Acesso em: 4 fev. 2020

REDAÇÃO LINK. Uber vai focar em bicicletas e patinetes elétricos para viagens curtas. São Paulo: **O Estado de São Paulo**, 27 ago. 2018. Link. Disponível em: <https://link.estadao.com.br/noticias/empresas,uber-vai-focar-em-bicicletas-e-patinetes-eletricos-para-viagens-curtas,70002475497>. Acesso em: 4 fev. 2020.

REDAÇÃO O DIA. Homem é preso suspeito de roubar patinete elétrico em Xerém. O Dia, 6 dez, 2019. Disponível em: <https://odia.ig.com.br/rio-de-janeiro/2019/12/5836569-homem-e-presosuspeito-de-roubar-patinete-eletrico-em-xerem.html> Acesso em: 9 fev. 2020.

REIS, G. Ex-presidiários protegem patinetes em São Paulo. São Paulo: **Folha de São Paulo**, 23 dez. 2019. Disponível em: <https://www1.folha.uol.com.br/empreendedorsocial/2019/12/ex-presidiarios-protegem-patinetes-em-sao-paulo.shtml>. Acesso em: 4 fev. 2020.

ROMANI, B. Scoo estreia serviço de patinetes em estações da Linha 4-Amarela. São Paulo: **O Estado de São Paulo**, 18 dez. 2019. Link. Disponível em: <https://link.estadao.com.br/noticias/inovacao,scoo-estrea-servico-de-patinetes-em-estacoes-da-linha-4-amarela,70003129354>. Acesso em: 4 fev. 2020.

SOARES, A. C.; ROSARIO, M. Faria Limers: como é o jeito de viver de quem trabalha no “condado”. **Veja**, 13 dez. 2019. Cidades. Disponível em: <https://vejasp.abril.com.br/cidades/faria-lima-condado-mercado-financeiro/>. Acesso em: 4 fev. 2020.

THE ECONOMIST. A vez dos veículos elétricos no transporte urbano. São Paulo: **O Estado de São Paulo**, 25 jun. 2018. Economia & Negócios. Disponível em: <https://busca.estadao.com.br/?q=a+vez+dos+ve%C3%ADculos+el%C3%A9tricos+no+transporte+urbano>. Acesso em: 4 fev. 2020.

TRINIDADE, R. Patinetes elétricas podem mudar mobilidade urbana, mas apresentam dilemas. São Paulo: **UOL**, 14 jun. 2018. Disponível em: <https://www.uol.com.br/tilt/noticias/redacao/2018/06/14/patinetes-eletricos-podem-mudar-mobilidade-urbana-mas-apresentam-dilemas.htm>. Acesso em: 4 fev. 2020.

UNIVERSA. Faria Limers? Reportagem sobre região de SP fez a web sextar mais cedo. **UOL**, 13 dez. 2019. Universa, Stalkeadas. Disponível em: <https://www.uol.com.br/universa/noticias/redacao/2019/12/13/faria-limers-capade-vestista-sobre-o-bairro-paulistano-diverte-a-web.htm>. Acesso em: 4 fev. 2020.

Vídeos

NTU. **BRT – o futuro do transporte coletivo de superfície.** Youtube, 11 set, 2012. Disponível em: <https://www.youtube.com/watch?v=59lBPmtEie4>. Acesso em: 9 fev. 2020.

Lerner, Jaime. **TEDxCuritiba – Jaime Lerner.** Youtube, 14 set, 2012. Disponível em: https://www.youtube.com/watch?v=OxyP5mj9Y_8&t=1s. Acesso em: 9 fev. 2020.

PRAS FIEL PCX, PRAS NOVINHAS PATINETE (DJ POLYVOX NH), 25 JUN, 2019. Disponível em: <https://www.youtube.com/watch?v=JRViutRu7Tg> Acesso em: 9 fev. 2020.

Links

ASSOCIAÇÃO NACIONAL DAS EMPRESAS DE TRANSPORTES URBANOS. **BRT Brasil: a evolução das cidades.** 2016. Disponível em: <http://www.brtrbrasil.org.br/index.php/> Acesso em 15 fev 2020.

GLOBAL BRTDATA. Disponível em: <https://brtdata.org/?lang=pt> Acesso: 17 fev 2020.

COWORKING BRASIL. **O que é coworking?** Disponível em: <https://coworkingbrasil.org/o-que-e-coworking/> Acesso em 17 fev 2020.

DEDIU, Horace. **The Micromobility Definition.** 23 fev. 2019. Disponível em: <https://micromobility.io/blog/2019/2/23/the-micromobility-definition> Acesso: 15 fev 2020.

LIME. **Tudo sobre recolhimento.** Disponível em: <https://help.li.me/hc/pt-br/articles/360015691953-Tudo-sobre-recolhimento> Acesso: 9 fev. 2020.

LUDWIG APRENDIZAGEM. Disponível em: <http://www.ludwig.com.br/prazer.php> Acesso: 17 fev 2020.