

A GESTÃO DA PROMOÇÃO DO CICLISMO URBANO NA CIDADE DE SÃO PAULO

MANAGEMENT OF URBAN CYCLING PROMOTION IN THE CITY OF SÃO PAULO 

LA GESTIÓN DE LA PROMOCIÓN DEL CICLISMO URBANO EN LA CIUDAD DE SÃO PAULO 

 <https://doi.org/10.22456/1982-8918.151813>

 **Leandro Dri Manfiolete Troncoso*** <l.drimanfioletetroncoso@usp.br>

 **Jorge Andrés Jimenez Muñoz**** <jorge.jimenez07@uptc.edu.co>

 **Carlos José Martins***** <carlos.j.martins@unesp.br>

* Escola Superior de Agricultura “Luiz de Queiróz” da Universidade de São Paulo (ESALQ-USP). Piracicaba, SP, Brasil.

** Universidad Pedagógica y Tecnológica de Colombia: Tunja, Boyacá, Colombia.

*** Universidade Estadual Paulista “Júlio de Mesquita Filho” (UNESP). Rio Claro, SP, Brasil.

Resumo: O objetivo deste artigo foi diagnosticar a gestão da promoção do ciclismo urbano na cidade de São Paulo. Foi realizada uma análise genealógica, proposta por Michel Foucault, de documentos oficiais, que instituíram as Ciclofaixas Operacionais de Lazer e o Programa Ruas Abertas e dos depoimentos de nove gestores públicos da Companhia de Engenharia de Tráfego (CET) e da Secretaria Municipal de Esportes e Lazer (SEME). No caso das Ciclofaixas Operacionais de Lazer, a participação destes órgãos públicos está limitada pelo financiamento no formato Parceria Público-Privada (PPP), mediante um Termo de Cooperação, que expressa os entraves institucionais da sua operação. No caso do Programa Ruas Abertas, apesar de haver uma lei vigente, falta um órgão de governo central específico responsável pelas estratégias de articulação política com as 32 subprefeituras para o fechamento das vias públicas em diferentes regiões da metrópole.

Palavras-chave: Ciclismo. Educação. Política pública. Planejamento de cidades.

Recebido em: 16 nov. 2025
Aprovado em: 20 maio 2026
Publicado em: 5 ago. 2026



Este é um artigo publicado sob a licença *Creative Commons* Atribuição 4.0 Internacional (CC BY 4.0)

1 INTRODUÇÃO¹

O objetivo deste artigo foi diagnosticar a gestão da promoção do ciclismo urbano na cidade de São Paulo na perspectiva de agentes públicos que trabalharam com as Ciclofaixas Operacionais de Lazer e no Programa Ruas Abertas. Estes eventos definidos, a partir do conceito ciclovias recreativas, operam na restrição temporária do fluxo motorizado, em determinadas vias públicas, para gerar condições de ambiência às mobilidades ativas, com atenção ao ciclismo por estar relacionado ao problema da mobilidade urbana (Troncoso, 2024).

Estes programas buscam induzir a conduta da população por uma operação de trânsito que, ao se traduzir numa técnica de poder cognoscível, sua organização interna implica um planejamento administrativo para fazer funcionar esta operação logística. O seu esclarecimento enquanto problema de gestão, implica posicionar as autoridades de governo numa configuração que transforme a condição de segregação viária, que entendemos ser limitante no planejamento estratégico institucional, restringe a promoção do uso da bicicleta à infraestrutura cicloviária.

Buscamos diagnosticar a função de governo específica para a gestão da promoção do uso da bicicleta na metrópole paulistana investigando as condições de possibilidade reais para sua ocupação ordenada com segurança e comodidade para os sujeitos ciclistas nos espaços públicos. Esta institucionalização manifesta nos saberes produzidos por gestores públicos, oriundos do setor empresarial de transporte, geralmente visualizam a bicicleta na via pública como empecilho em detrimento do potencial formativo do ciclismo urbano para o condutor motorizado.

Ao visualizar nestas iniciativas, uma política pública eficaz para promover o uso da bicicleta aos finais de semana, cabe problematizar e trazer à luz, as lógicas de operacionalização contidas na sua organização administrativa e operacional. Entendemos que estes programas, são efeitos de uma racionalidade política governamental reprodutora da automobildade, em uma operação urbana de planejamento que envolve engenheiros de tráfego, organizações cicloativistas, iniciativa privada e usuários em geral. Portanto, a proposta da pesquisa busca viabilizar a exposição de uma outra governança para integração tática da bicicleta no compartilhamento viário de forma a incluir o comportamento ciclista na previsão de ordenamento desses espaços públicos livres.

2 METODOLOGIA

O modo de interrogação genealógico denominado por Michel Foucault como histórico-filosófico, remete à problematização da forma como os poderes têm conduzido a conduta dos indivíduos nas sociedades modernas e que tem produzido a competição generalizada do “todos contra todos”. Como diagnóstico do presente, a governamentalidade permite interrogar as condições particulares pelas quais as

¹ Artigo derivado da Tese de Doutorado “Programas de ciclovias recreativas como tecnologias políticas de agenciamento da mobilidade ativa por bicicleta”, defendida em 2024 por Leandro Dri Manfiolele Troncoso, Programa de Pós-graduação em Desenvolvimento Humano e Tecnologias do Instituto de Biociências de Rio Claro, Universidade Estadual Paulista “Júlio de Mesquita Filho” (UNESP).

diferentes práticas de governo e dispositivos biopolíticos, emergem para o tipo de racionalidade mobilizada por cada um deles (Foucault, 1995).

A genealogia como procedimento de investigação histórica, busca reconstituir as condições de emergência onde o pesquisador(a) estabelece uma relação particular com o tempo para ampliar a análise das técnicas de poder, que se aplica na vida cotidiana imediata fazendo dos indivíduos sujeitos ao partir das formas de resistência manifestas pelo antagonismo das estratégias (Martins, 2013). Para Foucault, haveria dois significados para a palavra sujeito, ambas expressando esta sujeição descrita: sujeito a alguém pelo controle e dependência e preso a sua própria identidade por uma consciência ou autoconhecimento (Foucault, 1995).

Como diagnóstico do presente, a governamentalidade permite interrogar as condições particulares pelas quais as diferentes práticas de governo e dispositivos heterogêneos emergem e se transformam, também olhando para o tipo de racionalidade específica mobilizada por cada um deles. Foucault tem operado um deslocamento analítico do seu conceito de poder propondo outra grade de análise voltada para problematizar o que ele denominou de “condução das condutas”.

No curso “Segurança, território e população”, Foucault introduz a noção de governamentalidade, entendida como:

[...] um conjunto de instituições, procedimentos, análises e cálculos para exercer controle sobre a população, por principal forma de saber a economia política e por instrumento técnico os dispositivos de segurança. Foi preciso analisar uma tendência, que jamais cessou no Ocidente, de colocar com proeminência um tipo de poder específico, o poder de governo soberano e disciplinar. Nos últimos três séculos, estes dispositivos foram responsáveis pela transformação do Estado monárquico para o Estado liberal na governamentalização da modernidade (Foucault, 2008, p.143).

O trabalho de campo foi realizado em dois momentos. No primeiro momento, foram consultadas leis, decretos e documentos oficiais, que configuram as iniciativas analisadas na pesquisa. Segue a Figura 1 com as normativas analisadas.

Figura 1 - Documentos oficiais incluídos na análise da pesquisa

CICLOFAIXAS OPERACIONAIS DE LAZER	PROGRAMA RUAS ABERTAS
Leis 10907 e 10908 de 1990. Delimitação das ciclofaixas em parques públicos e demarcação de ciclovias.	Lei 16.050 de 2014b. Plano Diretor Estratégico (PDE).
Decretos 34.854 e 34.855 de 1995. Regulamentação das Leis 10.907 e 10908 de 1990.	Plano Municipal de Mobilidade Urbana (PlanMob).
Lei 12.264 de 1996 e Decreto 55.684 de 2014a. Implantação e regulamentação de áreas de lazer em vias públicas.	Decreto 57.086 de 2016. Programa Ruas Abertas.
Lei 14.226 de 2007. Sistema Cicloviário do Município de São Paulo	Lei 16.607 de 2016. Institui o Programa Ruas Abertas.
Decreto 50.708 de 2009. Grupo Executivo Intersecretarial para Melhoramentos Cicloviários – “Pró-Ciclista”	Portaria 97 de 2026. Institui o Comitê Intersecretarial de Ruas Abertas e dispõe sobre sua composição e funcionamento
A história da bicicleta na cidade de São Paulo (Malatesta, 2012).	Lei 16.885 de 2018. Cria o Sistema Cicloviário do Município de São Paulo
Termo de Cooperação n.01 de 2020 – SMT.GAB - Prefeitura Municipal e Uber do Brasil Tecnologia (São Paulo, 2020).	Lei 16.833 de 2018. Cria o Parque Municipal do Minhocão e prevê a desativação gradativa do Elevado João Goulart.
	Decreto 58.601 de 2019. Institui Grupo de Trabalho Intersecretarial para implantação gradativa do Parque Minhocão.

Fonte: Troncoso (2024).

No segundo momento, foram realizadas nove entrevistas, por meio de videoconferências do e-mail institucional UNESP, com gestores públicos da Companhia de Engenharia de Tráfego (CET) e da Secretaria Municipal de Esportes e Lazer (SEME), que trabalham ou já trabalharam nas Ciclofaixas Operacionais de Lazer e Programa Ruas Abertas. Os participantes foram selecionados a partir dos critérios de inclusão: a) ser ou ter sido agente público ou de organizações sociais e fazer ou ter feito parte na gestão de programas de ciclovias recreativas em Bogotá ou São Paulo; b) ter participado na concepção de leis, normas, regulamentos, políticas sobre programas de ciclovias recreativas.

Segue abaixo a figura descritiva dos participantes da pesquisa.

Figura 2 - Descrição dos participantes da pesquisa

NOME	IDADE	GÊNERO	RAÇA	FORMAÇÃO ACADÊMICA	CARGO/FUNÇÃO	PERÍODO
André Castro de Souza	57	Masculino	Branca	Bacharel em Direito.	Como assessor técnico, formulou o primeiro contrato jurídico de PPP das ciclofaixas operacionais de lazer.	2009-2024
Dawton Roberto Batista Gaia	65	Masculino	Branca	Bacharel em Arquitetura e Urbanismo (Faculdade Belas Artes) e Especialização em Segurança do Trânsito.	Trabalha há 45 anos na CET, foi Secretário Executivo do Comissão Municipal de Trânsito e Transporte.	2009-2024
Maria Ermelina Brosch Malatesta	68	Feminino	Branca	Bacharel em Arquitetura e Urbanismo (MACKENZIE), Mestra e Doutora pela Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo (FAU-USP).	Trabalhou 35 anos na CET, foi a primeira diretora do Departamento de Planejamento Cicloviário desta empresa pública.	2009-2013
Nabil Georges Bonduki	69	Masculino	Branca	Bacharel em Arquitetura e Urbanismo, Mestre e Doutor em Estruturas Ambientais e Livre-Docente pela Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo (FAU-USP).	Vereador e professor de Planejamento Urbano (FAU-USP), autor da lei Programa Ruas Abertas.	2002-2016
Sergio Passos Avelleda	53	Masculino	Branca	Bacharel em Direito (PUC- Campinas) e Especialização em Gestão Executiva pelo Instituto de Ensino e Pesquisa (INSPIER)	Como secretário municipal de Mobilidade, participou da gestão das Ciclofaixas Operacionais de Lazer.	2009-2018

NOME	IDADE	GÊNERO	RAÇA	FORMAÇÃO ACADÊMICA	CARGO/FUNÇÃO	PERÍODO
Solange Cerqueira Souza Menzel	63	Feminino	Branca	Licenciada em Educação Física (Universidade de Santo Amaro).	Trabalha há 39 anos na Secretaria Municipal de Esporte e Lazer, ocupa a Coordenadoria de Eventos de Rua.	1985-2024
Thiago Hérick de Sá	42	Masculino	Branca	Bacharelado em Esporte, Mestre e Doutor em Saúde Pública pela Faculdade de Saúde Pública da Universidade de São Paulo (FSP-USP)	Pesquisador do Departamento de Determinantes Sociais da Saúde da Organização Mundial da Saúde (OMS).	2009-2017
Vanessa Bueno Tordino	51	Feminino	Branca	Bacharelado em Propaganda e Marketing e Especialização em Metodologias Colaborativas (UNIP).	Trabalhou na Agência Fabra Quintero, foi uma das responsáveis das Ciclofaixas Operacionais de Lazer.	2009-2019
Walter Meyer Feldman	70	Masculino	Branca	Bacharel em Medicina pela Universidade Federal de São Paulo (UNIFESP).	Foi Vereador, Deputado Estadual e Federal. Foi responsável pela implementação das Ciclofaixas Operacionais de Lazer.	2007-2010

Fonte: Troncoso (2024)

Em relação à coleta de dados, foram empregadas entrevistas semiestruturadas apoiadas por um roteiro de perguntas apresentado na Figura 3. Para Minayo (2010) este tipo de entrevista combina perguntas fechadas e abertas, com o entrevistado discorrendo sobre o tema em questão, mas sem se prender à indagação formulada. O roteiro funciona como forma de orientação-guia, com questões trazidas pelo interlocutor que agregam informações importantes para o processo de pesquisa.

Figura 3 - Roteiro de perguntas

1) Comente sua história de vida relacionada à mobilidade ativa por bicicleta.
2) Como o planejamento das cidades influencia as mobilidades urbanas?
3) Comente a articulação entre gestão pública e iniciativa privada em ciclovias recreativas.
4) Como a legislação define a política pública de trânsito e transporte?
5) Comente sobre a participação cidadã nos programas de ciclovias recreativas.
6) Como as ciclovias recreativas colaboram na democratização dos espaços públicos?

Fonte: Troncoso (2024)

Para participar da pesquisa, foi solicitado aos participantes, a assinatura digital do Termo de Consentimento Livre e Esclarecido (TCLE), para autorização da divulgação do nome e ocupação laboral. O estudo foi aprovado pelo Comitê de Ética do Instituto de Biociências de Rio Claro da Universidade Estadual Paulista (UNESP) conforme as diretrizes do Conselho Nacional de Saúde (Brasil, 2012). O presente trabalho foi realizado com apoio da Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior - Brasil (CAPES) - Código de Financiamento 001.

3 RESULTADOS

Na análise genealógica realizada, faremos a descrição analítica dos casos das ciclofaixas operacionais de lazer e do Programa Ruas Abertas. Buscamos expor a perspectiva dos gestores atuantes na gestão administrativa e operacional dessas iniciativas em conjunto dos documentos oficiais que legitimaram a sua operação.

3.1 CICLOFAIXAS OPERACIONAIS DE LAZER

O “Boletim Técnico 50” da CET realiza um breve histórico das iniciativas promotoras do uso da bicicleta que, de maneira geral, ressalta as dificuldades relacionadas à topografia acidentada, clima instável, sistema viário congestionado e tráfego agressivo (Malatesta, 2012). Nos anos 90, foi instituída a obrigatoriedade de construção de ciclovias. A Lei 10.907 de 1990, estabeleceu pela primeira vez na história do município, a obrigatoriedade da demarcação de ciclovias no leito carroçável para veículos que não contenham tração motora e, a Lei 10.908 de 1990, estabeleceu a demarcação de ciclofaixas (São Paulo, 1990a, 1990b).

Estas leis foram regulamentadas com os Decretos 34.854 e 34.855 de 1995, que passaram a determinar nas vias públicas, locais específicos que comportem a circulação de bicicletas, com viabilidade de uso compartilhado entre ciclistas e pedestres (São Paulo, 1995a, 1995b). Para Rosin e Leite (2019) estas normativas foram as primeiras iniciativas legislativas e que, apesar de não ter produzido efeitos práticos, culminou nos primeiros grupos de trabalho institucionais da prefeitura, o que demandou ações subsequentes da CET.

Em 1998, o Código de Trânsito Brasileiro (CTB) reconheceu a bicicleta como veículo estabelecendo regras para sua utilização nas vias públicas. Para buscar garantir a segurança viária do ciclista, a CET elencou cinco aspectos como elementos-chave para incentivar o uso da bicicleta na cidade de São Paulo:

- 1) A não obrigatoriedade da exigência da habilitação para o condutor da bicicleta, causando o desconhecimento das leis e regras de trânsito e a obediência em relação a toda a sinalização viária; 2) A não obrigatoriedade do emplacamento da bicicleta, ficando a cargo do órgão de trânsito municipal a decisão e de ações de fiscalização; 3) O pouco destaque com programas de formação de condutores dos veículos motorizados em relação aos procedimentos para conviver com a bicicleta no trânsito; 4) A não regulamentação da educação do trânsito nas escolas de primeiro e segundo graus; 5) A falta de programas educacionais para ciclistas (Malatesta, 2012, p.12).

Em 2007, a Lei 14.226 de 2007, do Sistema Cicloviário do Município de São Paulo, instituiu a sua gestão à cargo da CET. O Grupo de Trabalho (GT Bicicleta) foi consolidado por meio do Decreto 50.708 de 2009 denominado “Grupo Executivo Intersecretarial para Melhoramentos Cicloviários – ‘Pró-Ciclista’”. Ainda neste mesmo ano, foi criado o Departamento de Planejamento Cicloviário sob a Gerência de Planejamento, Logística e Estudos de Tráfego, vinculada à Superintendência de Planejamento da Diretoria de Educação no Trânsito (Malatesta, 2012).

Maria Malatesta, primeira diretora deste departamento, descreve como se deu o processo político de implementação das ciclofaixas operacionais de lazer:

A ciclofaixa operacional de lazer é uma intervenção cara devido a operação ser montada e desmontada, precisa de recursos humanos e materiais da iniciativa privada para bancar. No período que participei, não houve participação cidadã na sua implantação, foi formatada uma articulação entre SEME e SMTT criada dentro da CET entre as áreas de Planejamento Cicloviário e operacional. Na época, a reivindicação cicloativista era de uma rede cicloviária, mostramos a proposta de ligar os parques Ibirapuera com o do Povo, houve uma reunião na SEME com protesto, mas ao ser implantada, entenderam a sua função pedagógica de ensinar os motoristas o uso da bicicleta como veículo com direito a utilizar as vias públicas (Diário de pesquisa, 2022).

O protesto dos cicloativistas nos demonstra nitidamente o conflito de interesses presentes na gestão da promoção do seu uso, o que tem implicado certo distanciamento do poder público na elaboração de propostas adequadas aos ciclistas, especificamente no que se refere às ações educativas e recreativas de formação humana, conforme previsto na Política Nacional de Mobilidade Urbana (PNMU) (Brasil, 2012). Uma prova disso foi delegar inicialmente as tratativas de gestão financeira das ciclofaixas operacionais de lazer a cargo da agência de publicidade Fabra Quintero (Lemos, 2021).

Vanessa Tordino, funcionária desta agência, passou a articular forças políticas e econômicas para sua implantação:

Em 2009, nossa agência resgatou a campanha “Não esquece a minha Caloi”, em uma pesquisa com crianças, a surpresa foi que, uma delas perguntou o que é Caloi, ou seja, uma geração que não tinha o hábito de pedalar na rua, por isso o projeto das ruas de lazer, o famoso passeio da primavera na 23 de maio, fechar uma rua no final de semana para os pais pedalarem com seus filhos. Para viabilizar a autorização, fomos na subprefeitura que indicaram a SEME, na época era o Walter Feldman, que tinha uma lei da década de 90 aprovada para ter uma ciclovia ligando parques, vamos juntar porque tira as pessoas dos parques, fazemos uma estrutura para ligar três parques, Ibirapuera, Bicicletas e Villa Lobos, ida e volta dez quilômetros de extensão. Fomos atrás do Bradesco Seguros, o projeto aconteceu, mas com a contrapartida de investimento das marcas nas ruas, foram muitas reuniões para chegar a um consenso respeitando a Lei Cidade Limpa, com o sucesso dos primeiros cinco quilômetros que teve até congestionamento de bicicleta, rapidamente expandiu para os atuais 114 km (Diário de pesquisa, 2022).

Em 2008, a SEME propôs à CET a ligação entre alguns parques da cidade, por meio de uma operação para circulação de bicicletas aos domingos das 07h00 às 12h00. A ciclofaixa operacional de lazer foi inaugurada em 30 de agosto de 2009, com 5 km por sentido e frequência estimada de 9 mil ciclistas, depois aumentou para 65 km nos dois sentidos, com as faixas dispostas no canteiro central, ou à esquerda da via, aos domingos e feriados, das 7h às 16h, separadas do tráfego por cones em 57 km de vias (114km nos dois sentidos), com participação estimada de 100 mil pessoas por evento (Malatesta, 2012).

Para André Souza, assessor técnico da Secretaria de Transportes da Prefeitura de São Paulo, a ciclofaixa operacional de lazer buscou inserir o uso da bicicleta como processo cultural na cidade de São Paulo:

Em 2010, a situação era uma “tela em branco”, desenvolvemos um processo de aculturação apresentando um caminho de regulamentação para as ciclofaixas operacionais de lazer. Existe a articulação entre o poder público e iniciativa privada, tivemos um banco interessado em patrocinar a partir de um compromisso firmado com o prefeito e essa instituição, foi exigido comunicação entre as diretorias de planejamento e operações. A solução do financiamento privado facilitou, talvez haja o entendimento do Estado ter a condição de arcar com os investimentos, mas a coisa se tornou viável no formato de parceria público-privada (Diário de pesquisa, 2022).

Esta Parceria Público-Privada (PPP) está composta do poder público à cargo do controle viário pela CET e da definição dos materiais necessários, recursos humanos e treinamento das equipes custeados pela empresa privada a cargo da SEME (Savoy *et al.*, 2012). O custeio da operação pela Bradesco Seguros ocorreu entre 2009-2019; a multinacional UBER patrocinou entre 2021-2022, logo após a agência *Coranda* realizou a operação por seis meses. Para manter o serviço, a Secretaria Municipal de Mobilidade firmou um acordo com a SEME para a CET realizar a operação onde, desde 2023, o Consórcio MOOVE foi o vencedor do edital para gestão operacional do serviço (Aliança Bike, 2022).

Estas limitações da operação estão relacionadas à prefeitura (não) assumir de fato, o planejamento administrativo da estratégia, delegando o formato do Termo de Concessão e as normas que o estabelecem ao ente privado:

a) planejar a colocação e retirada de cones e cavaletes; b) monitoramento de trajetos; c) fornecimento de suporte mecânico; d) ações de apoio ao lazer; e) sinalização na entrada dos parques e manutenção de canal de comunicação com os usuários; f) caminhões utilizados para montagem e desmontagem; g) contratar fiscais e agentes monitores uniformizados e treinados para garantir a segurança dos ciclistas com orientação nas faixas de travessia, desvios, cruzamentos e semáforos; h) comunicar aos órgãos competentes casos de ocorrências de trânsito ou necessidades de socorro; i) realizar campanhas educativas para estimular a convivência viária; j) responsabilidade pela segurança do trabalho no cumprimento das normas de higiene e prevenção de acidentes; k) arcar com custos para contratação de seguro diante de eventuais danos materiais ou pessoais causados aos usuários. São obrigações do poder municipal: a) autorizar a marca do patrocinador; b) operacionalizar o trânsito no percurso da ciclofaixa; c) alterar o percurso em função de eventos programados; d) solicitar policiamento em áreas de risco dos trajetos; e) realizar o acompanhamento do Termo de Cooperação com medidas corretivas; f) atestar os serviços prestados (São Paulo, 2020).

Dawton Gaia, responsável técnico-político do Planejamento Ciclovitário da Prefeitura de São Paulo, visualiza nas ciclofaixas operacionais de lazer, o fomento inicial ao desenvolvimento ciclista no trânsito da cidade:

A ciclofaixa operacional de lazer é uma experiência que antecede a ciclofaixa definitiva feita aos finais de semana quando o volume do tráfego é menor, consigo fazer uma área segregada maior para a família andar junto. Reconheço que poderiam ser mais confortáveis, mas não é simples devido à diversidade de atores que participam desses espaços públicos. Queremos ampliar, mas exige parceria privada por meio de um Termo de

Cooperação. A área operacional está direcionada para pensar o trânsito na perspectiva do congestionamento, nossa meta instituída é reduzir o tempo de percurso dos automóveis, com uma estrutura montada para retirar qualquer interferência, operamos mais de 870 km de corredores do sistema viário, com rotas específicas de viaturas, são 2000 agentes no total de 4000 funcionários. Para efeito de comparação, a Cidade do México tem 18.000 funcionários, precisamos uma forma diferente de operar, custa caro, mas se paga (Diário de pesquisa, 2022).

A CET está disposta a servir para o controle e regulação do trânsito motorizado individual em detrimento do transporte público e das mobilidades ativas. Este modo de planejamento urbano se evidencia nas periferias onde o poder público não tem tido condições de estar presente para planejar a bicicleta nas vias públicas.

Para Sérgio Avelleda, ex-secretário de Transporte da Prefeitura de São Paulo, o patrocínio privado viabilizou a sua operação:

As ciclofaixas operacionais de lazer ocupam um espaço que não causa grande irritação e estimulou as pessoas chegarem nos lugares pedalando, aquele ciclista de domingo começa a prestar atenção quando virar motorista na segunda-feira, que a bicicleta é um elemento a ser protegido. Nós inauguramos a primeira ciclofaixa de lazer fora do centro expandido na periferia em Itaquera, o parceiro Bradesco Seguros apoiou implantamos um trecho grande, o Termo de Cooperação baliza a capacidade desta política pública (Diário de pesquisa, 2022).

Apesar do incentivo ao uso da bicicleta, a concepção do planejamento cicloviário está voltada para a construção de infraestruturas segregadas, fruto das normativas governamentais (Brasil, 2012). Com a participação do setor de educação física, esporte e lazer na gestão, foi aberto um debate institucional para participar da implementação.

Solange Menzel, coordenadora de eventos de rua da SEME, descreve o processo de implementação da sua operação:

Recebi um convite para trabalhar no evento *Bike Tour*, na primeira versão atendemos 5000 pessoas e que foi desenvolvido durante três anos na gestão Kassab, no segundo e terceiro ano atendemos 8000 ciclistas. O Walter Feldman desenterrou a lei dele, teve o primeiro trecho entre os parques Bicicleta - Ibirapuera, uma linha reta de três quilômetros, enfrentamos barreiras, depois começaram estudos, vimos que pela faixa da esquerda teria menos intervenções de garagens, ruas e pequenas entradas, como fazer, por uma sinalização, esse trecho envolveu efetivos da CET, Polícia Militar e *staffs*, gerou reclamação da população, mas depois a roda começou a girar. Em 2009 foi ativada a ciclofaixa, teve o evento da Ponte Estaiada, foi a primeira vez que fechamos a Marginal Pinheiros, a mídia positiva teve repercussão, o prefeito determinou o aumento do percurso, surgiram ciclistas que agora pedalam nas rodovias (Diário de pesquisa, 2022).

A proposta de criar o hábito de pedalar deve incluir diversos atores sociais para convencer a população que nesse momento torna-se ciclista. Para tanto, a publicidade do *marketing* se torna um aliado governamental, seja para divulgação, mas também poderia ser uma fonte potencial para sustentação financeira do evento.

O pesquisador Thiago de Sá, pesquisador da Organização Mundial da Saúde da Organização das Nações Unidas (OMS-ONU), menciona as diferenças topológicas dos programas de ciclovias recreativas:

Dentro do conceito ciclovias recreativas, na Colômbia, a ciclovias bogotana fecha quilômetros contínuos de, pelo menos, uma via para avenidas de duas vias. No Brasil temos o desenho do Rio de Janeiro parecido ao da Colômbia e a ciclofaixa operacional de lazer onde fecha uma faixa de rua contínua para bicicleta e o desenho das Ruas de Lazer, com o fechamento de uma ou duas quadras. Em São Paulo existe a coexistência desses programas, mas as ruas de lazer são pequenas ilhas e as ciclofaixas operacionais estão descoordenadas de governança, sob a responsabilidade da SEME, CET e patrocinador, não há integração na coordenação e financiamento, ao se constituírem como programas e não como políticas, são subaproveitadas suas potencialidades (Diário de pesquisa, 2022).

Para Thiago Sá, a reivindicação do espaço público para todos, passa por um conjunto de programas de caráter intersetorial, no sentido de criar condições para sua implantação. Para tanto, Sá, Garcia e Andrade (2017) propõem uma “teia de lazer” para integração das ruas de lazer com as ciclofaixas operacionais de lazer.

Walter Feldman foi o político responsável das articulações necessárias para levar adiante a operação das ciclofaixas operacionais de lazer:

Fui vereador na cidade de São Paulo e nessa época, fui influenciado pelos cicloativistas, escrevi o projeto ciclofaixa operacional de lazer, que foi aprovado em lei, mas que não foi implementada. Como secretário municipal de esportes e lazer, resgatei a ideia, falei ao prefeito que o Bradesco patrocinaria a operação e com a CET no controle viário. Houve resistência inicial dos órgãos técnicos, mas houve repercussão, o prefeito disse para expandir, era uma coisa que estava para ser criada, quando a iniciativa faz sucesso em São Paulo, tem repercussão no país. Teve o momento de transição porque o Bradesco não poderia estar presente, a população se manifestou, sua ampliação se deu com os grupos de bicicleta mobilizados. A ciclofaixa operacional de lazer foi uma importante contribuição para a convivência viária no final de semana (Diário de pesquisa, 2022).

Diante da contestação dos condutores de veículos motorizados, as ciclofaixas operacionais de lazer têm sido a solução política menos contenciosa para incluir os motoristas a serem ciclistas aos domingos. O que está em jogo é a legitimidade da perspectiva cicloativista nas políticas governamentais, mas sua aplicação implica a constituição de uma autoridade pública municipal que realize uma coordenação efetiva entre os atores sociais e entidades públicas e privadas.

3.2 PROGRAMA RUAS ABERTAS

Neste segundo momento, diagnosticamos nas lógicas de operacionalização do Programa Ruas Abertas, as discursividades que compõem a sua gestão. Nosso argumento é de expor, a partir do processo institucional legislativo de elaboração da normativa e da implementação do programa, problematizar a sua operação.

No dia 23 de junho de 1969, foi criada a Secretaria Municipal de Esportes de São Paulo subordinada à pasta de Educação e Cultura na época. Em 1975, foi realizado o I Primeiro Passeio da Primavera, primeira iniciativa de lazer do governo

municipal que contou com 10 mil pessoas e, em 1976, a segunda edição com mais de 100 mil pessoas no evento (Paim, 2022).

Pereira, Leibovici e Hashizumi (2022) realizaram um mapeamento histórico entre 1975-2019 dessas iniciativas. Em 1976, a prefeitura lança o “Ruas de Lazer”; em 1996, a implantação de áreas de lazer em vias públicas e da implementação do programa “Ruas 24 horas” nos polos comerciais dos bairros; em 1997, a primeira Parada LGBT; em 2005, a primeira edição da Virada Cultural; em 2010, os movimentos sociais se organizam para o Carnaval de rua; em 2013, foi aprovada lei que modifica o programa “Ruas 24 Horas”; em 2015, a inauguração da ciclovia da Paulista; em 2016, a lei Ruas Abertas e, em 2019, a “Rua da Gente”.

O vereador e professor da USP Nabil Bonduki, foi um dos autores da lei Programa Ruas Abertas:

Apresentei o projeto do Ruas Abertas em 2013, eram vários projetos de lei separados vinculados a ideia de mudar o modelo de ocupação do espaço público. Em 2014, como membro da Comissão de Política Urbana, foi discutido fazer a ciclovia no canteiro central da Avenida Paulista, logo, como relator do Plano Diretor Estratégico (PDE), entendo que foi colocada de uma maneira genérica. O projeto da Paulista começa com vários vereadores criticando, teve resistência dos moradores, houve audiências públicas com a presença de várias entidades, o Ministério Público tinha um dispositivo que a Paulista poderia ser fechada apenas três vezes ao ano por conta da rota de ambulâncias. Por outro lado, existiam movimentos de pedestres e ciclistas, foi um grande evento de inauguração, neste dia estávamos eu como secretário de cultura, o prefeito Haddad e o Tatto, secretário de mobilidade, o prefeito pergunta se poderia ser todos os domingos, disse que era o meu projeto de lei em tramitação, Tatto disse ser possível fechar a Paulista todos os domingos, daí ficou decidido pelo fechamento do trânsito para eventos culturais. Quando voltei para a câmara, em abril de 2016, reformulei o projeto que foi aprovado. Na lei, está previsto uma rua aberta pelo menos em cada Subprefeitura, há dificuldades de operação, mas a semente está plantada e vai frutificar porque faz parte de um processo político amplo daqueles que defendem outra forma de pensar a cidade (Diário de pesquisa, 2022).

De acordo com a Lei 16.050, de 2014, do Plano Diretor Estratégico, no que se refere ao Sistema Ciclovitário, está definido como o conjunto de infraestruturas necessárias e, de maneira complementar, a realização de programas e campanhas educativas (São Paulo, 2014b). Já o Plano de Mobilidade Urbana (PlanMob) prevê implementar “Ruas Completas”, com menção em nota de rodapé, definido como “Viário projetado com ênfase em calçadas, ciclovias e áreas de embarque-desembarque do transporte público, livre acesso e circulação de pedestres e ciclistas, pessoas deficientes e com dificuldades de locomoção, carrinhos de bebê e portando objetos” (São Paulo, 2015, p.101).

A Lei 16.885 de 2018, da instituição do Sistema Ciclovitário do Município de São Paulo, busca aperfeiçoar a infraestrutura ciclovitária existente para ampliar a atratividade do modo bicicleta com segurança, conforto e universalização. Um dos focos de atuação do plano é de promover o uso da bicicleta, prever ações de mobilização social por meio de eventos “ruas completas”, ciclofaixas operacionais de lazer e programas educacionais (São Paulo, 2018a).

O Decreto 57.086 de 2016, do Programa Ruas Abertas, foi definido como:

Art. 1º Fica instituído o Programa Ruas Abertas, visando garantir a equidade no uso do espaço público de circulação em vias e logradouros públicos; Art. 2º O programa tem caráter permanente, ocorrendo em horários predeterminados aos domingos e feriados; Art. 3º As Subprefeituras devem definir as vias públicas que o integram; Art. 4º São permitidas manifestações artísticas, culturais e esportivas, mediante pactuação com a respectiva Subprefeitura; Art. 5º A quantidade de atividades em cada uma das Ruas Abertas será definida pela respectiva Subprefeitura; Art. 6º Os interessados são responsáveis pelos meios necessários à execução das atividades; Art. 7º As Secretarias e demais órgãos e entidades da Administração Municipal poderão propor atividades de divulgação de seus serviços e políticas públicas no seu âmbito; Art. 8º O Programa Ruas Abertas contará com um Comitê Intersetorial composto por um representante dos seguintes órgãos e empresa municipais: Secretarias Municipais de Coordenação das Subprefeituras, Transportes, Cultura, Esportes e Lazer, Desenvolvimento, Trabalho e Empreendedorismo, Segurança Urbana e São Paulo Negócios; Art. 9º Em cada Subprefeitura, será formado um Conselho Gestor Local, composto por membros da Subprefeitura, CET, Conselho Participativo e sociedade civil, eleitos dentre os moradores e proprietários de imóveis situados na rua e adjacências; Art. 10º O Programa Ruas Abertas contará com Comitê de Acompanhamento e Fortalecimento para apoiar a Prefeitura no seu papel construtivo da participação da sociedade civil; Art. 11 As Secretarias Municipais das Subprefeituras e de Esportes e Lazer, poderão editar normas complementares para cumprimento do decreto (São Paulo, 2016a).

O decreto foi regulamentado com a Lei 16.607 de 2016. Para sua implantação, o executivo é responsável por desenvolver projetos de ambientação local com instalação de sinalização adequada e todas as Subprefeituras, são obrigadas a indicar, pelo menos, uma área da sua circunscrição administrativa. Ainda, a lei determina o papel de coordenação do Comitê Intersetorial Ruas Abertas para apresentar propostas, com especificidades das operações de trânsito, comércios e parcerias (São Paulo, 2016b).

De acordo com o Decreto 58.425 de 2018, a responsabilidade institucional pela coordenação do Comitê Intersetorial de Ruas Abertas e do Comitê de Acompanhamento e Fortalecimento do Programa Ruas Abertas, está a cargo da SEME (São Paulo, 2018c; 2026). Com a função de gestão da operação do programa, entendemos que este comitê poderia estar constituído em um departamento específico dentro da secretaria instrumentado juridicamente tendo as ferramentas administrativas necessárias para realizar o evento aos finais de semana.

Para Lemos (2021) o Programa Ruas Abertas está atrelado à implementação da ciclovia na Avenida Paulista. Em setembro de 2014, na reunião da Comissão Municipal de Trânsito e Transporte (CMTT), representantes do movimento *Sampapé* demandaram à CET ao Ministério Público do Estado de São Paulo (MPE-SP), propondo uma mudança do Termo de Ajustamento de Conduta (TAC), que permitia seu uso para eventos apenas três vezes ao ano. Porém, houve movimento contrário da Associação Paulista Viva contra a prefeitura de violação deste termo.

A decisão foi contestada pelo MPE-SP na seguinte nota:

Sob a denominação de políticas públicas, medidas são impostas à população. A utilização sistemática e constante de uma via concebida e construída para a circulação de veículos como área de lazer, acarreta inúmeras implicações que deveriam ser melhor analisadas para minimizar seus impactos. No entender do MPE, não há como saber se a população é a favor ou contra por falta de estudos baseados em modelos teóricos ou em dados colhidos na realização prévia do evento. Reafirmamos inexistir elementos concretos suficientes, ainda mais com a intenção da prefeitura de abrir mais 32 vias nestes moldes. Na implantação de ciclofaixas e dos espaços de lazer nas regiões periféricas sem condições de uso pelas comunidades, a atual gestão prefere adotar soluções radicais ao contrário do Ministério Público que pretende soluções alternativas que democratizam a utilização dos espaços públicos buscando harmonizar interesses diversos (MPE-SP *apud* Paim, 2022, p. 149-150).

Esta posição do Ministério Público demonstra a defesa dos interesses da racionalidade política governamental da automobilidade. Esta forma de governo que pouco valoriza as mobilidades ativas por convenção social motorista, dificulta pensar ações estratégicas para ampliação da promoção do uso da bicicleta na metrópole.

O segundo exemplo emblemático do Programa Ruas Abertas e que tem sido palco de uma discussão mais ampla sobre os espaços públicos, é o Elevado Presidente João Goulart, mais conhecido como Minhocão. Nabil Bonduki relata como foi estabelecer a restrição temporária do fluxo motorizado:

O Minhocão, desde os anos 90, têm a luta para reduzir o fluxo de automóvel, no mandato da Luiza Erundina, teve o primeiro decreto que interrompia o trânsito de automóveis, fruto de um movimento inicial dos moradores do entorno ressignificado como espaço de ocupação, todo o movimento Baixo Centro e Baixo Augusta buscou trabalhar com a ideia de ocupação cultural. A retomada do carnaval de rua, são ações e processos de luta pontuais. No PDE, está proposta a supressão do trânsito de automóveis no Minhocão, com lei específica para definir se a estrutura será transformada em área de lazer ou demolida, conformam dois movimentos sociais (Diário de pesquisa, 2022).

De acordo com a Lei 16.833, de 2018, foi criado o *Parque Municipal Minhocão* na área do *Elevado João Goulart*. A lei consiste na restrição de tráfego motorizado aos sábados, domingos e feriados, das 7h às 20h, com o poder público municipal encarregado de incentivar atividades culturais, esportivas e de lazer e garantir condições de segurança (São Paulo, 2018b). O Decreto 58.601, de 2019, que institui o Grupo de Trabalho Intersecretarial, têm como objetivo adotar medidas à implantação do Parque Minhocão (São Paulo, 2019). Porém, o Tribunal de Justiça de São Paulo declarou a inconstitucionalidade desta lei, pois os desembargadores entenderam que o parque foi criado sem estudos técnicos (Tribunal, 2021).

Atualmente, o uso do Minhocão para ocupação humana está estabelecido aos finais de semana e feriados, mas há um movimento contrário para sua demolição. O aspecto político problemático desta questão está na preocupação da infraestrutura em si em detrimento da promoção da atividade física das mobilidades ativas em espaços públicos livres ser pouco valorizada nos rumos do planejamento da cidade.

4 CONSIDERAÇÕES FINAIS

Na cidade de São Paulo, a Prefeitura Municipal, por meio da CET e da SEME, encarrega-se, no formato de parceria público-privada, da ciclofaixa operacional de lazer e, ainda, da regulação do patrocínio mediante um Termo de Cooperação. Enquanto a CET realiza a operação de trânsito, a SEME realiza a coordenação das atividades complementares e formação de monitores.

A ciclofaixa operacional de lazer ocorre como um serviço sem ter se constituído como uma gestão governamental específica para sua operação. No processo de negociação política, participaram diversos agentes públicos, porém, faltam mais profissionais dentro do seu Departamento de Planejamento Cicloviário para execução da sua diretriz estratégica. No caso do Programa Ruas Abertas, apesar de haver uma lei vigente, carece um órgão de governo para gestão e coordenação do Comitê Intersectorial em articular com secretarias de governo e empresas público-privadas a sua realização.

O caso da Paulista Aberta é particular porque, sendo um lugar turístico, conta com um comitê gestor local atuante e apoio do comércio, que obteve ganhos econômicos com a realização do evento. No caso do Minhocão, que é uma estrutura rodoviária adaptada aos domingos para as mobilidades ativas, sofre constante resistência de atores governamentais, o que demonstra as dificuldades do governo em gerenciar este serviço público como um programa.

Para ampliar a compreensão desses programas em cidades brasileiras, refletimos sobre estes fatores de organização institucional que determinam a sua operação: 1) Modelo de financiamento público, com captação de recursos privados; 2) Necessidade do agente público trabalhar aos finais de semana com contrato laboral específico; 3) Disponibilidade de atividades complementares no evento para aumentar a sua atratividade; 4) Capacidade administrativa para controle do fluxo motorizado; 5) Previsão de possíveis acidentes de trânsito; 6) Valorização dos espaços públicos livres com práticas recreativas para a população; 7) Composição de uma estrutura social de segurança e educação para as mobilidades ativas; 8) Limites jurídicos para promoção de marcas comerciais em espaços públicos.

Como exemplo de política de Estado sobre ciclovias recreativas, o *Programa Ciclovía* do *Instituto Distrital de Recreación y Deporte* (IDRD) da *Secretaría Distrital de Cultura, Recreación y Deporte* do Distrito Central de Bogotá, Colômbia, órgão responsável pelo fechamento parcial e temporário de 128 km de vias públicas aos domingos e feriados, realiza esta operação de coordenação institucional entre as 20 localidades da metrópole (Troncoso; Jimenez Munoz; Martins, 2025). Portanto, apesar da CET ser uma empresa pública responsável por este tipo de operação urbana, sua estrutura administrativa e operacional carece de mais profissionais adequados especificamente para pensar diretrizes político-institucionais e estratégias de gestão participativas para o agenciamento coletivo do uso da bicicleta na maior cidade do continente sul-americano.

REFERÊNCIAS

- ALIANÇA BIKE. **Ciclofaixa de lazer:** política pública segue ameaçada. São Paulo: Associação Brasileira do Setor de Bicicletas, 2022. Disponível em: <https://aliancabike.org.br/ciclofaixadelazersp/>. Acesso em: 29 jul. 2025.
- BRASIL. **Lei 12.587 de 2012.** Institui a Política Nacional de Mobilidade Urbana (PNMU). Brasília: Presidência da República, 2012. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2012/lei/12587.htm. Acesso em: 29 jul. 2025.
- BRASIL. **Conselho Nacional de Saúde.** Brasília: Câmara dos Deputados, 2012.
- FOUCAULT, Michel. O sujeito e o poder. In: DREYFUS, Hubert; RABINOW, Paul. (org). **Michel Foucault:** uma trajetória filosófica. Para além do estruturalismo e da hermenêutica. Rio de Janeiro: Forense Universitária, 1995.
- FOUCAULT, Michel. **Segurança, território, população.** Curso dado no Collège de France (1977-1978). São Paulo: Martins Fontes, 2008.
- LEMONS, Leticia Lindenberg. **Política, mobilidade e espaço:** a bicicleta na cidade de São Paulo. Tese (Doutorado em Arquitetura e Urbanismo) - Universidade de São Paulo, São Paulo, 2021. DOI: <https://doi.org/10.11606/T.16.2021.tde-16072021-212501>
- MALATESTA, Maria Ermelina Brosch. **A história dos estudos de bicicleta na CET.** São Paulo: Companhia de Engenharia de Tráfego, 2012. (Boletim Técnico da CET, 50). Disponível em: <https://www.cetsp.com.br/media/135472/btcetsp50.pdf>. Acesso em: 29 jul. 2025.
- MARTINS, Carlos José. Acerca de uma “pedagogia” da Insubmissão. In: GODOY, Ana; FIGUEIREDO, Gláucia; AVELINO, Nildo (org). **Pedagogia, sujeito e resistências:** verdades do poder e poderes. Curitiba: Editora Prismas, 2013.
- MINAYO, Maria Cecília de Souza. **O desafio do conhecimento:** pesquisa qualitativa em saúde. São Paulo: Hucitec, 2010.
- PAIM, Camila Motoike. **Paulista Aberta:** Avenida Paulista no contexto dos movimentos de abertura de ruas, o espaço viário e suas apropriações. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo) - Universidade de São Paulo, São Paulo, 2022. DOI: <https://doi.org/10.11606/D.16.2022.tde-14092022-092316>
- PEREIRA, Bruna Hitos; LEIBOVICI, Sandra; HASHIZUMI, Nilson. Os impactos da política pública e a ocupação das ruas para práticas de lazer e cultura na cidade de São Paulo. **Revista do Centro de Pesquisa e Formação**, v. 14, n. 1, p. 214-243, 2022. Disponível em: <https://www.sescsp.org.br/editorial/os-impactos-da-politica-publica-e-a-ocupacao-das-ruas-para-praticas-de-lazer-e-cultura-na-cidade-de-sao-paulo/>. Acesso em: 29 jul. 2025.
- ROSIN, Lucas Bravo; LEITE, Cristiane Kerches da Silva. A bicicleta como resistência: o paradigma rodoviarista e o papel do ativismo ciclista no município de São Paulo/SP. **Cadernos da Metrópole**, v. 21, n. 46, p. 879-902, 2019. DOI: <https://doi.org/10.1590/2236-9996.2019-4609>
- SÁ, Thiago; GARCIA, Leandro; ANDRADE, Douglas. Reflexões sobre os benefícios da integração dos programas Ruas de Lazer e Ciclofaixas de Lazer em São Paulo. **Revista Brasileira de Atividade Física e Saúde**, v. 22, n. 1, p. 5-12, 2017. DOI: <https://doi.org/10.12820/rbafs.v.22n1p5-12>

SÃO PAULO. **Lei 10.907 de 1990.** Dispõe sobre a destinação para espaço de ciclovias no município de São Paulo. São Paulo: Câmara Municipal, 1990a. Disponível em: <https://legislacao.prefeitura.sp.gov.br/lei-10907-de-18-de-dezembro-de-1990#!>. Acesso em: 18 ago. 2025.

SÃO PAULO. **Lei 10.908 de 1990.** Dispõe sobre a demarcação de espaços para ciclofaixas em praças públicas do Município de São Paulo. São Paulo: Câmara Municipal, 1990b. Disponível em: <https://legislacao.prefeitura.sp.gov.br/lei-10908-de-18-de-dezembro-de-1990>. Acesso em: 18 ago. 2025.

SÃO PAULO. **Decreto 34.854 de 1995.** Regulamenta a Lei 10.907 de 1990. São Paulo: Câmara Municipal, 1995a. Disponível em: <https://legislacao.prefeitura.sp.gov.br/decreto-34854-de-3-de-fevereiro-de-1995>. Acesso em: 18 ago. 2025.

SÃO PAULO. **Decreto 34.855 de 1995.** Regulamenta a Lei 10.908 de 1990. São Paulo: Câmara Municipal, 1995b. Disponível em: <https://legislacao.prefeitura.sp.gov.br/decreto-34855-de-3-de-fevereiro-de-1995>. Acesso em: 18 ago. 2025.

SÃO PAULO. **Lei 14.266 de 2007.** Dispõe sobre a criação do Sistema Cicloviário no Município de São Paulo. São Paulo: Prefeitura Municipal, 2007. Disponível em: <https://legislacao.prefeitura.sp.gov.br/lei-14266-de-6-de-fevereiro-de-2007>. Acesso em: 18 ago. 2025.

SÃO PAULO. **Decreto 50.708 de 2009.** Atribui à Secretaria Municipal de Transportes a gestão e a coordenação do Grupo Executivo da Prefeitura do Município de São Paulo para Melhoramentos Cicloviários - Pró-Ciclista. São Paulo: Prefeitura Municipal, 2009. Disponível em: <https://legislacao.prefeitura.sp.gov.br/decreto-50708-de-2-de-julho-de-2009>. Acesso em: 18 ago. 2025.

SÃO PAULO. **Decreto 55.684 de 2014.** Confere nova regulamentação à Lei nº 12.264, de 11 de dezembro de 1996, que dispõe sobre a implantação de áreas de lazer em vias públicas. São Paulo: Prefeitura Municipal, 2014a. Disponível em: <https://legislacao.prefeitura.sp.gov.br/decreto-55684-de-12-de-novembro-de-2014>. Acesso em: 18 ago. 2025.

SÃO PAULO. **Lei 16.050 de 2014.** Aprova a Política de Desenvolvimento Urbano e o Plano Diretor Estratégico do Município de São Paulo e revoga a Lei 13.430 de 2002. São Paulo: Câmara Municipal, 2014b. Disponível em: <https://legislacao.prefeitura.sp.gov.br/lei-16050-de-31-de-julho-de-2014>. Acesso em: 18 ago. 2025.

SÃO PAULO. **Plano de Mobilidade Urbana (PlanMob).** São Paulo: Secretaria Municipal de Transporte e Mobilidade Urbana, 2015. Disponível em: https://drive.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/upload/chamadas/planmobsp_v072__1455546429.pdf. Acesso em: 18 ago. 2025.

SÃO PAULO. **Decreto 57.086 de 2016.** Programa Ruas Abertas. São Paulo: Prefeitura Municipal, 2016a. Disponível em: <https://legislacao.prefeitura.sp.gov.br/decreto-57086-de-24-de-junho-de-2016>. Acesso em: 18 ago. 2025.

SÃO PAULO. **Lei 16.607 de 2016.** Institui o Programa Ruas Abertas. São Paulo: Prefeitura Municipal, 2016b. Disponível em: <https://legislacao.prefeitura.sp.gov.br/lei-16607-de-29-de-dezembro-de-2016>. Acesso em: 18 ago. 2025.

SÃO PAULO. **Lei 16.885 de 2018.** Cria o Sistema Cicloviário do Município de São Paulo. São Paulo: Câmara Municipal, 2018a. Disponível em: <https://legislacao.prefeitura.sp.gov.br/lei-16885-de-16-de-abril-de-2018>. Acesso em: 18 ago. 2025.

SÃO PAULO. **Lei 16.833 de 2018.** Cria o Parque Municipal do Minhocão e prevê a desativação gradativa do Elevado João Goulart. São Paulo: Câmara Municipal, 2018b. Disponível em: <https://legislacao.prefeitura.sp.gov.br/lei-16833-de-7-de-fevereiro-de-2018>. Acesso em: 18 ago. 2025.

SÃO PAULO. **Decreto 58.425 de 2018.** Transfere a coordenação do Comitê Intersetorial de Ruas Abertas e do Comitê de Acompanhamento e Fortalecimento do Programa Ruas Abertas para a Secretaria Municipal de Esportes e Lazer e introduz alterações no Decreto 57.086 de 2016. São Paulo: Prefeitura Municipal, 2018c. Disponível em: <https://legislacao.prefeitura.sp.gov.br/decreto-58425-de-17-de-setembro-de-2018>. Acesso em: 18 ago. 2025.

SÃO PAULO. **Decreto 58.601 de 2019.** Institui Grupo de Trabalho Intersecretarial com o objetivo de adotar medidas prévias necessárias à implantação gradativa do Parque Minhocão. São Paulo: Prefeitura Municipal, 2019. Disponível em: <https://legislacao.prefeitura.sp.gov.br/decreto-58601-de-15-de-janeiro-de-2019>. Acesso em: 18 ago. 2025.

SÃO PAULO. **Extrato do Termo de Cooperação n.01 de 2020 – SMT.GAB.** São Paulo: Prefeitura Municipal e Uber do Brasil Tecnologia, 2020. Disponível em: [https://drive.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/upload/Termo%20de%20Coopera%C3%A7%C3%A3o%20-Ciclofaixa-UBER-assinado%20\(1\).pdf](https://drive.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/upload/Termo%20de%20Coopera%C3%A7%C3%A3o%20-Ciclofaixa-UBER-assinado%20(1).pdf). Acesso em: 18 ago. 2025.

SÃO PAULO. **Portaria 97 de 2026.** Institui o Comitê Intersetorial de Ruas Abertas, no âmbito do Programa Ruas Abertas, e dispõe sobre sua composição e funcionamento. São Paulo: Secretaria Municipal de Esportes e Lazer, 2026. Disponível em: <https://www.sinesp.org.br/legislacao/saiu-no-doc-legislacao/23920-portaria-n-97-seme-2026-institui-o-comite-intersectorial-de-ruas-abertas-no-ambito-do-programa-ruas-abertas-e-dispoe-sobre-sua-composicao-e-funcionamento-13-04-2026>. Acesso em: 18 abr. 2026.

SAVOY, Daphne *et al.* **Ciclofaixas operacionais entre parques:** uma experiência bem sucedida para inserção da bicicleta no sistema viário da cidade de São Paulo. São Paulo: Companhia de Engenharia de Tráfego, 2012. Disponível em: https://drive.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/upload/chamadas/ciclofaixas_1318612353.pdf. Acesso em: 18 ago. 2025.

TRIBUNAL de Justiça decide que lei que criou Parque do Minhocão em SP é inconstitucional. **Portal G1 São Paulo**, 21 maio 2021. Disponível em: <https://g1.globo.com/sp/sao-paulo/noticia/2021/05/21/tribunal-de-justica-decide-que-lei-que-criou-parque-do-minhocao-em-sp-e-inconstitucional.ghtml>. Acesso em: 7 jun 2025.

TRONCOSO, Leandro Dri Manfiolete. **Programas de ciclovias recreativas como tecnologias políticas de agenciamento da mobilidade ativa por bicicleta.** Tese (Doutorado em Desenvolvimento Humano e Tecnologias) - Universidade Estadual Paulista “Júlio de Mesquita Filho” (UNESP), Rio Claro, 2024. Disponível em: <https://hdl.handle.net/11449/259296>. Acesso em: 18 ago. 2025.

TRONCOSO, Leandro Dri Manfiolete; JIMENEZ MUNOZ, Jorge Andrés; MARTINS, Carlos José. O agenciamento ciclista com ciclovias recreativas em Bogotá, Colômbia. **Motricidades:** Revista da Sociedade de Pesquisa Qualitativa em Motricidade Humana, v. 9, n. 2, p. 201-13, 2025. DOI: <https://doi.org/10.29181/2594-6463-2025-v9-n2-p201-213>

Abstract: The objective of this article was to diagnose the management of urban cycling promotion in the city of São Paulo. A genealogical analysis, as proposed by Michel Foucault, was carried out on official documents that established the Operational Leisure Cycle Lanes and the Open Streets Program, as well as on the testimonies of nine public managers from the Traffic Engineering Company (CET) and the Municipal Secretariat of Sports and Leisure (SEME). In the case of the Operational Leisure Cycle Lanes, the participation of these public bodies is limited by funding in the form of a Public-Private Partnership (PPP) through a Cooperation Agreement, which expresses the institutional obstacles to its operation. In the case of the Open Streets Program, despite the existence of a law in force, there is a lack of a specific central government body responsible for the political coordination strategies with the 32 subprefectures for closing public roads across different regions of the metropolis.

Keywords: Cycling. Education. Public policy. City planning.

Resumen: El objetivo de este artículo fue diagnosticar la gestión de la promoción del ciclismo urbano en la ciudad de São Paulo. Se realizó un análisis genealógico, según lo propuesto por Michel Foucault, de los documentos oficiales que establecieron las Ciclovías Operativas de Ocio y el Programa Calles Abiertas, así como de los testimonios de nueve gestores públicos de la Compañía de Ingeniería de Tránsito (CET) y de la Secretaría Municipal de Deportes y Ocio (SEME). En el caso de las Ciclovías Operativas de Ocio, la participación de estos organismos públicos está limitada por la financiación en formato de Asociación Público-Privada (APP) a través de un Convenio de Cooperación, lo que refleja los obstáculos institucionales para su funcionamiento. En el caso del Programa Calles Abiertas, a pesar de la existencia de una ley vigente, falta un organismo gubernamental central específico responsable de las estrategias de articulación política con las 32 subprefecturas para el cierre de vías públicas entre regiones de la metrópoli.

Palabras clave: Ciclismo. Educación. Política pública. Planeamiento de ciudades.

LICENÇA DE USO

Este é um artigo publicado em acesso aberto (Open Access) sob a licença Creative Commons Atribuição 4.0 Internacional (CC BY 4.0), que permite uso, distribuição e reprodução em qualquer meio, desde que o trabalho original seja corretamente citado. Mais informações em: <http://creativecommons.org/licenses/by/4.0>

CONFLITO DE INTERESSES

Os autores declararam que não existe nenhum conflito de interesses neste trabalho.

CONTRIBUIÇÕES AUTORAIS

Leandro Dri Manfiolete Troncoso: Conceitualização; Investigação; Análise formal; Metodologia; Redação rascunho original.

Jorge Andrés Jimenez Muñoz: Análise formal; Metodologia; Curadoria de dados; Monitoramento; Revisão e edição.

Carlos José Martins: Metodologia; Curadoria de dados; Monitoramento; Revisão e edição.

FINANCIAMENTO

O presente trabalho foi realizado com apoio da Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior - Brasil (CAPES) - Código de Financiamento 001.

ÉTICA DE PESQUISA

A pesquisa seguiu os protocolos vigentes nas Resoluções 466/12 e 510/2016 do Conselho Nacional de Saúde do Brasil e foi aprovado pelo Comitê de Ética de Pesquisa (CEP) do Instituto de Biociências de Rio Claro, da Universidade Estadual Paulista "Júlio de Mesquita Filho". Número na Plataforma Brasil CAAE: 32166820.3.0000.5465 Parecer: 4.269.357.

DISPONIBILIDADE DE DADOS DE PESQUISA

Os dados de pesquisa estão disponíveis em repositório.

COMO REFERENCIAR

TRONCOSO, Leandro Dri Manfiolete; JIMENEZ MUÑOZ, Jorge Andrés; MARTINS, Carlos José. A gestão da promoção do uso da bicicleta na cidade de São Paulo. **Movimento**, v. 32, p. e32038, jan./dez. 2026. DOI: <https://doi.org/10.22456/1982-8918.151813>

RESPONSABILIDADE EDITORIAL

 Alex Branco Fraga*

 Elisandro Schultz Wittizorecki*

 Mauro Myskiw*

 Raquel da Silveira*

* Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Escola de Educação Física, Fisioterapia e Dança, Porto Alegre, RS, Brasil.