

## **Bike Sonora**

Bruna Gabriela NETO  
Ian Pellegrini MONTES  
Igor Guimarães Pereira da SILVA  
Matheus Felipe Maderal RODRIGUES  
Matheus Cobucci da SILVA  
Nathalia Faria MARANGONI<sup>1</sup>  
Pedro Henrique de Novaes Gomes Maciel ROCHA  
Rogéria Rodrigues PEREIRA

Orientadora do Projeto Experimental:  
Profa. Eloíza de Oliveira Frederico

Coordenadora dos Projetos Experimentais:  
Profa. Dra. Verónica Aravena Cortes

Universidade de São Paulo, São Paulo, SP

### **RESUMO**

A proposta do grupo consiste em produzir um programa radiofônico voltado para ciclistas da cidade de São Paulo. O intuito é estimular o ciclismo viável e consciente, bem como a tolerância entre motoristas de carros, pedestres e ciclistas em uma cidade com infraestrutura tão complexa como a que está em foco. Para tanto, é necessário refletir sobre temas como sustentabilidade, qualidade de vida e mobilidade urbana como representantes de um estilo de vida alternativo, a importância da bicicleta na humanização das cidades e na politização de seus habitantes. Como contraponto, analisamos estudos sobre o comportamento hegemônico da população – caracterizado, entre outros fatores, pela supervalorização de símbolos de status como o carro – abordando suas consequências nas grandes metrópoles, onde a bicicleta tem conquistado potencial para tornar-se um símbolo de transformação socioambiental.

**PALAVRAS-CHAVE:** ciclismo, bicicleta, mobilidade urbana, ciclista, sustentabilidade.

### **1 INTRODUÇÃO**

O Bike Sonora é um programa de rádio voltado para ciclistas da cidade de São Paulo. Desenvolvido como Trabalho de Conclusão de Curso de Jornalismo - Comunicação Social da Universidade Metodista de São Paulo, o projeto tem como objetivo estimular a prática do ciclismo viável e consciente, bem como a tolerância e a convivência harmoniosa entre motoristas de carros, pedestres e ciclistas em uma cidade com infraestrutura tão complexa como a capital paulista.

---

<sup>1</sup> Aluno líder do grupo Nathalia Faria Marangoni. E-mail: marangoni.na@gmail.com

Unindo entretenimento, música, informação e serviço, a proposta do programa é ser uma fonte de informação diferente para um público já acostumado a trilhar rotas e caminhos alternativos. Cada drops tem duração média de 6 minutos, com transmissão diária em duas faixas de horário, às 9h e às 20h.

Em cada dia da semana uma editoria é abordada: comportamento às segundas-feiras, responsabilidade social às terças-feiras, esporte às quartas-feiras, mobilidade urbana às quintas-feiras e cultura às sextas-feiras. Além das editorias fixas, o programa traz curiosidades sobre o uso da bicicleta na história e no mundo, indicação de estabelecimentos “ciclo-amigáveis”, dicas de segurança e equipamentos.

O Bike Sonora busca criar um vínculo com usuários de bikes que até então obtinham informações sobre o tema majoritariamente na internet, enquanto se consolida como um meio de comunicação para pessoas interessadas em iniciar a prática ou refletir sobre suas atitudes em relação à cidade de São Paulo.

Em termos culturais, a bicicleta costuma surgir no imaginário e na prática brasileira na infância. As sensações vivenciadas sobre duas rodas, como liberdade, equilíbrio e tranquilidade fazem com que as pessoas associem a bicicleta ao lazer. Esse cenário está mudando nos últimos anos, principalmente em metrópoles com problemas de mobilidade urbana e poluição do ar, que carecem de infraestrutura para receber meios de transporte não motorizados.

Na maior cidade do país, onde vivem 11,8 milhões de habitantes<sup>2</sup>, estima-se que 500 mil pessoas utilizem a bicicleta para se deslocar pelas ruas ao menos uma vez por semana, segundo informações da Associação dos Ciclistas Urbanos de São Paulo (Ciclocidade).<sup>3</sup>

É característica marcante deste público o engajamento em relação às questões de sustentabilidade, mobilidade urbana e saúde. Seja por opção ou necessidade, ao usarem suas

---

<sup>2</sup> População brasileira ultrapassa marca de 200 milhões, diz IBGE. G1, São Paulo, 29 ago. 2013. Disponível em <<http://g1.globo.com/brasil/noticia/2013/08/populacao-brasileira-ultrapassa-marca-de-200-milhoes-diz-ibge.html>>. Acesso em: 03 abr. 2014.

<sup>3</sup> IGNACIO, Ana. Uso de ciclofaixas cresce no fim de semana, mas bicicleta ainda não faz parte do cotidiano da cidade. R7, São Paulo, 25 jan. 2013. Disponível em: <<http://noticias.r7.com/sao-paulo/uso-de-ciclofaixas-cresce-no-fim-de-semana-mas-bicicleta-ainda-nao-faz-parte-do-cotidiano-da-cidade-25012013>>. Acesso em: 03 abr. 2014.

bicicletas como meio de transporte e lazer, os ciclistas promovem, a partir de iniciativas individuais, mudanças que alteram o cenário coletivo urbano de forma prática.

No panorama atual em que vivem os paulistanos – onde problemas como trânsito, poluição e sedentarismo tornam-se comuns em decorrência de um estilo de vida centrado no trabalho e na produtividade – o uso da bicicleta tem a capacidade de transformar a relação do homem consigo e com o meio em que vive, além de construir relações de solidariedade e cooperação entre os próprios ciclistas que, por vivenciarem diversos desafios em suas pedaladas, unem-se e organizam manifestações quando têm seus direitos negados.

É o que afirma o ciclista e músico Leandro Karam, em seu artigo “Mais amor, o resto é consequência” publicado na revista Bicicleta, de maio de 2013.

“...mesmo em grandes centros ainda há quem perceba e combata este processo de desumanização e lute, com as ferramentas que dispõe, para causar a reversão deste processo. Assim, nestes espaços surgem grandes manifestações de humanização a partir do uso da bicicleta. Independente da alcunha que levam - bicicletadas, passeios ciclísticos ou massas críticas - elas levam o público, independente da maneira como se expressam, mensagens pró bicicleta e chamam a atenção da população, poder público e imprensa.” (KARAM, 2013, p. 100-101)<sup>4</sup>

Karam defende que este senso de união empodera os ciclistas, tornando-os mais participativos em questões políticas:

“...tais grupos atraem seu público através da alegria, lazer e poder de integração que a bicicleta possui naturalmente. Isso instiga as pessoas a aguçarem seus sentidos e a perceberem com maior sobriedade a realidade à sua vida. Consequentemente, passam a se interessar mais em questões de administração pública, pois sentem na pele as implicações de sua displicência. Tudo isso colabora para despertar seus anseios de apoderamento sobre questões de cidadania e participação popular. A partir deste processo de descoberta individual é que se desenrolam os processos coletivos e todo o resto. É um processo lento, gradativo, mas constante enquanto se está em movimento, facilitando o desenvolvimento de apoio mútuo pela causa.” (KARAM, 2013, p. 100-101)<sup>5</sup>

O Bike Sonora se identifica com o dinamismo, a ação e a autonomia deste público e observa o número crescente de iniciativas dedicadas ao ciclismo em meios de comunicação

<sup>4</sup> KARAM, Leandro. Mais amor, o resto é consequência. Revista Bicicleta, edição 28, maio, 2013.

<sup>5</sup> IBIDEM.

e pautas governamentais. Buscamos abordar não só os assuntos já relacionados ao tema, como saúde e transporte, mas também discutir pautas comportamentais, que trazem aos ouvintes um senso de identificação com o programa.

## **2 OBJETIVO**

### **Objetivo Geral**

Contribuir para uma discussão equilibrada – e não radical – sobre a viabilidade do ciclismo. Tornar-se um importante aliado de quem usa a bicicleta, e também um drops informativo interessante para quem não é adepto do ciclismo, prática que promove a saúde e a qualidade de vida de seus usuários, ao mesmo tempo em que contribui para o bom funcionamento de uma grande cidade.

### **2. Objetivos Específicos**

1. Prestar serviços e fornecer informações para o cidadão que quer ter um relacionamento mais amigável com a comunidade e a cidade em que vive.
2. Levantar discussões acerca de uma nova configuração urbana para a zona metropolitana de São Paulo, a fim de estabelecer uma rede de transportes mais funcional, permitindo assim um desenvolvimento social e econômico mais sustentável para a região.
3. Falar sobre o tema com responsabilidade, sendo prudente ao incentivar o uso da bicicleta, esclarecendo que ele não é irrestrito, e deve ser associado a um transporte intermodal, que facilite a vida dos habitantes da capital paulista como um todo.
4. Estimular a integração das diferentes zonas da capital, sugerindo alternativas ao veículo automotor. Ideias sustentáveis que levem em consideração a conservação do meio ambiente e o uso do transporte coletivo serão privilegiadas.

## **3 JUSTIFICATIVA**

O tema foi escolhido pelo grupo partindo justamente da relevância social que está embutida no produto final do projeto. A realidade do morador da cidade de São Paulo, que enfrenta diversos obstáculos para realizar suas tarefas diárias e se vê escravo do automóvel - que congestionam as vias da capital - na execução destas.

Em 2009, a cidade de São Paulo vivenciou seu maior congestionamento. Segundo dados da CET (Companhia de Engenharia de Tráfego), no dia 10 de junho, houve um registro de 293 km de lentidão. Uma distância equivalente à distância da capital ao município de Ribeirão Branco, no interior, próximo a divisa com o estado do Paraná.<sup>6</sup>

A cultura do automóvel contribui para o agravamento de problemas como estresse, poluição, mobilidade deficiente e violência no trânsito. Segundo dados do Departamento Estadual de Trânsito de São Paulo (Detran), a cidade chegou aos 7,5 milhões de veículos registrados em 2013.<sup>7</sup>

Apesar deste costume enraizado na população, o país também possui um número considerável de ciclistas. Há 70 milhões de bicicletas sendo utilizadas no Brasil, que é o quinto maior mercado consumidor e terceiro maior fabricante do veículo no mundo, de acordo com a Abraciclo (Associação Brasileira dos Fabricantes de Motocicletas, Ciclomotores, Motonetas, Bicicletas e Similares) em outubro de 2012.<sup>8</sup>

O panorama traçado mostra que os ciclistas formam um grupo em expansão em todo o país, especialmente nas grandes metrópoles. Prova disso é que investimentos em vias cicláveis (ciclofaixas, ciclorrotas e ciclovias) têm ganhado cada vez mais espaço em debates políticos.

Em São Paulo, por exemplo, enquanto o ex-prefeito Gilberto Kassab sugeriu apenas a implantação de bicicletários em pontos estratégicos da cidade nas eleições de 2008 e sua concorrente Marta Suplicy sequer citou o meio de transporte em sua campanha, em 2012, os candidatos José Serra (PSDB), Celso Russomanno (PRB), Gabriel Chalita (PMDB), Fernando Haddad (PT), Carlos Giannazi (PSOL) e Soninha Francine (PPS) mostraram maior preocupação em relação ao tema, tendo todos citado o veículo em suas propostas.<sup>9</sup>

---

<sup>6</sup> MICHEL, Fabio. Com 293 km, SP quebra recorde histórico de lentidão. Estadão, 10 jun. 2009. Disponível em: <<http://www.estadao.com.br/noticias/geral,com-293-km-sp-quebra-recorde-historico-de-lentidao,385658,0.htm>>. Acesso em: 3 abr. 2014.

<sup>7</sup> Frota de veículos chega a 7,5 milhões. Band, 16 ago. 2013. Disponível em: <<http://noticias.band.uol.com.br/transito-sp/noticia/100000623048/frota-de-veiculos-chega-a-75-milhoes-na-capital.html>>. Acesso em: 3 abr. 2014.

<sup>8</sup> PORTELLA, Klinger. Mercado de bicicletas caminha ladeira acima no Brasil. IG, 1 out. 2012. Disponível em: <<http://podereconomico.ig.com.br/index.php/2012/10/01/mercado-de-bicicletas-caminha-ladeira-acima-no-brasil>>. Acesso em: 3 abr. 2014.

<sup>9</sup> LOCATELLI, Piero. A bicicleta entra na eleição paulistana. Carta Capital, 29 ago. 2012. Disponível em: <<http://www.cartacapital.com.br/politica/a-bicicleta-entra-na-eleicao-paulistana>>. Acesso em: 3 abr. 2014.

Temas como ocupação urbana, mobilidade, meio ambiente e lazer serão o cerne do projeto de comunicação e sua originalidade se dá pelo ineditismo dos temas nas plataformas radiofônicas direcionados ao ciclistas, que lutam por seu espaço. Entendemos o rádio como um meio de comunicação pertinente para o diálogo com o receptor da nossa mensagem, já que grande parte do público-alvo se encontra vítima dos mesmos problemas enquanto se vê preso ao trânsito, onde há grande consumo do produto radiofônico.

#### **4 MÉTODOS E TÉCNICAS UTILIZADOS**

Para desenvolver a ideia, foi necessário realizar pesquisas em livros, revistas, documentários, reportagens, notícias, dados oficiais sobre o tema, e observar propostas semelhantes de prestação de serviço e informação ao ciclista que pedala nos centros urbanos, como as que os portais “Vá de Bike” e “Vou de Bike” apresentam na internet. Além disso, um questionário foi elaborado, para que o grupo pudesse definir e conhecer o público-alvo do programa. O resultado das pesquisas e reflexões construiu o pré-projeto, o ponto de partida para criar o produto.

Ao longo do processo, a equipe percebeu que era preciso conhecer mais de perto o público-alvo, para realizar as reportagens e quadros do Bike Sonora com excelência e refinar a cobertura deste universo. Fomos a lugares e eventos frequentados por ciclistas assíduos, como a Bicicletada de São Paulo, além de bares e cafés voltados para este grupo, como o bar Las Magrelas e o Aro 27 Bike Café. Apesar de não haver nenhum ciclista no grupo, foram realizados passeios de bicicleta por São Paulo para que cada um sentisse na pele como é pedalar pela cidade.

Entre essas experiências, destaca-se o roteiro ciclístico que une esporte, lazer, turismo, cultura e história realizado pela equipe do Bike Tour SP desde junho de 2013. Acompanhados pelos irmãos André e Daniel Moral, idealizadores do projeto, duas integrantes do Bike Sonora participaram do tour. O passeio pela Ciclofaixa de Lazer na Avenida Paulista e pelo centro da cidade teve a presença de mais quatro ciclistas completando o grupo. Cada participante recebe equipamentos de segurança, uma bicicleta, um iPod para ouvir as informações sobre os pontos turísticos visitados. Bilhete para embarcar no Metrô, garrafa de água e barra de cereais também são por conta do projeto.

Diante da vivência tão rica, foi elaborada uma matéria especial, construída com gravações realizadas ao longo do passeio, captando o som ambiente de vários lugares. A partir das conversas e da narração natural durante o trajeto, foi possível passar ao ouvinte a sensação de pedalar com o grupo pela capital paulista. Como a duração inicial da reportagem ultrapassou o tempo disponível nos drops, pudemos criar uma versão reduzida para o programa, e disponibilizar a íntegra pela internet, nas páginas do Bike Sonora no [SoundCloud](#) e no [Facebook](#).

Integrantes do grupo também participaram da Mostra Ecofalante de Cinema, que promoveu no mês de maio a exibição de filmes com a temática socioambiental e a realização de debates a cerca de temas como contaminação, cidades, água e mobilizações sociais. Um dos destaques foi a Massa Crítica<sup>10</sup>, evento conhecido como Bicicletada.

Representando o movimento, o advogado Odir Züge fez uma marcante declaração sobre sua experiência como ciclista durante a palestra “Mobilização – A sociedade civil organizada”:

"Como é que uma pessoa se torna um ciclista atuante? A pessoa cresce alienada, sem saber as distâncias, se deslocando de carro ou de ônibus, sem saber quanto é um quilômetro, sem saber o que come... E um belo dia ela vai andar de bicicleta na Ciclofaixa. Nesse momento, ela começa a ter uma outra relação com aquele veículo, com o próprio corpo. Ela recupera o padrão de saúde, se sente inserida num todo que é a cidade, começa a questionar o que passa a consumir. Ela percebe ser um ente político, um consumidor privilegiado, um ser humano vivo. Ela muda até o padrão de beleza e a forma como vê a beleza nos outros. Nesse momento, ela começa a participar.” (ZÜGE, 2013. Informação verbal)<sup>11</sup>

Este tipo de declaração, envolvendo bem-estar, saúde e autoconfiança, foi comum entre os ciclistas que concederam entrevistas ao grupo. Exemplos disto foram notados durante a produção do quadro “Eu, Ciclista”, que traz semanalmente a declaração de um adepto da prática contando porque pedala na cidade de São Paulo e também em nossas visitas a bares temáticos como o Las Magrelas, bar/bicicletaria que recebe festas, eventos e debates sobre

---

<sup>10</sup> De acordo com o site da Mostra Ecofalante, “a Bicicletada é um movimento sem líderes inspirada na Massa Crítica, ou Critical Mass, uma “coincidência organizada” que começou a tomar as ruas de São Francisco nos EUA, no início dos anos 90. A Bicicletada Paulistana acontece sempre na última sexta feira do mês há mais de 6 anos, e em mais de 400 cidades do mundo, simultaneamente”.

<sup>11</sup> Declaração do cicloativista e participante da Bicicletada Odir Züge durante a palestra “Mobilização – A sociedade civil organizada”, da Mostra Ecofalante de Cinema Ambiental, realizada em maio de 2013.

mobilidade urbana. Frequentando esses locais, conseguimos perceber as diversas características pessoais e de associação dos ciclistas. Pudemos acompanhar de perto suas formas de organização em movimentos sociais, se valendo deles para levantar questões relacionadas ao deslocamento urbano.

## 5 DESCRIÇÃO DO PRODUTO OU PROCESSO

Para o desenvolvimento do Bike Sonora, foram produzidos cinco drops, programetes radiofônicos com duração média de seis minutos, que podem se encaixar na grade de programação das emissoras. Nesse caso, a proposta é que o produto seja veiculado duas vezes ao dia, no fim da manhã (9h) e no início na noite (20h), atingindo um número maior de pessoas. Para compor cada programa, foram produzidas reportagens especiais que abordam diferentes editorias envolvendo o ciclismo, como comportamento, esporte e responsabilidade social.

Por meio das matérias foi possível propor uma reflexão sobre a vida nas grandes cidades, e como a bicicleta pode ser uma ferramenta com potencial de humanizar a metrópole, fazendo com que as pessoas se sintam parte dela. Além das reportagens especiais, complementamos e diversificamos o conteúdo das edições com quadros rápidos que abordam curiosidades sobre o meio de transporte, a relação de outras cidades do mundo com a bicicleta e entretenimento:

|  |
|--|
| <b>Vá de Bike:</b> Dicas de restaurantes, lanchonetes, bares e outros estabelecimentos de São Paulo que fornecem infraestrutura adequada para quem pedala, como estacionamento, chuveiro, espaço temático, cardápio ou programação personalizados, todos visitados pela equipe do Bike Sonora. |
| <b>Pimp My Bike<sup>12</sup>:</b> Dicas de segurança, recomendações e avaliações sobre equipamentos específicos para pedalar, como jaquetas, calçados especiais e cadeados.  |
| <b>Eu Ciclista:</b> Pequenos depoimentos de ciclistas sobre sua relação com a bicicleta e São Paulo.   |
| <b>Pedal Pelo Mundo:</b> Relatos, histórias e curiosidades de quem já pedalou por outras cidades do mundo.   |
| <b>Roda Quiz:</b> Quadro de humor que utiliza o formato de pergunta e resposta para parodiar o universo do ciclista, abordando tanto a legislação quanto mitos e jargões de quem anda de bicicleta na cidade.  |

<sup>12</sup> O nome do quadro é uma referência ao “Pimp My Ride”, programa transmitido pela MTV norte americana e também na antiga MTV Brasil, que promovia a customização de automóveis. Assim como o programa norte-americano, buscamos músicas de rap dos anos 90 para compor a trilha do quadro.



## 6 CONSIDERAÇÕES

"Um ciclista de baixa-renda pedalando, com capacete, em uma ciclovia protegida simboliza que um cidadão com uma bicicleta de US\$30 é tão importante quanto um cidadão com um automóvel de US\$30,000" (PEÑALOSA, 2011)<sup>13</sup>

Durante o desenvolvimento do Bike Sonora, recebemos recomendações do livro “Diários de Bicicleta”, do vocalista da banda Talking Heads, David Byrne, no qual são compartilhadas experiências sobre duas rodas em diversas cidades do mundo. Das cataratas do Niágara à Manila, capital das Filipinas, Byrne relata:

"o bem estar físico proporcionado por um meio de transporte autoalimentado, junto à sensação de autoconhecimento inerente à locomoção sobre duas rodas, é muito fortalecedor e reconfortante, mesmo que por alguns instantes - o bastante para me manter nos eixos pelo resto do dia" (BYRNES, 2010, p.16)<sup>14</sup>.

Não tivemos que ir tão longe para descobrir outras pessoas que usufruem da mesma sensação de Byrnes. Igor Gabia, ciclista de 18 anos que conhecemos durante uma Massa Crítica no ano de 2013, foi um dos grandes entusiastas do Bike Sonora. O ativista e também atleta de provas de ciclismo de longa distância foi uma ótima fonte, proporcionando uma profunda imersão ao universo dos ciclistas urbanos, convidando-nos para variados eventos sobre mobilidade urbana e sugerindo pautas e enfoques para o programa.

No entanto, Gabia é um reflexo de que nossas cidades não nutrem o mesmo respeito por motoristas de automóveis de 30.000 dólares e cidadãos com bicicletas de 30 dólares, como idealiza o ex-prefeito de Bogotá, Enrique Peñalosa. Depois de sofrer uma tentativa de assalto na rodovia Castello Branco no dia 24 de agosto de 2013, o cicloativista se desequilibrou de sua bicicleta e foi atropelado por um caminhão. Não resistiu aos ferimentos e morreu no local do acidente.

Segundo a Companhia de Engenharia e Tráfego de São Paulo, a capital registrou 35 mortes de ciclistas em acidentes de trânsito em 2013, uma queda de 32% em comparação com os 52 óbitos do ano anterior<sup>15</sup>. Em 2012 os hospitais do Estado de São Paulo internaram em

<sup>13</sup> PEÑALOSA, Enrique. Grandes avanços. Pise a grama. Disponível em:

<<http://www.archdaily.com.br/br/01-52256/pessoas-e-nao-carros>>. Acesso em: 06 abr. 2014.

<sup>14</sup> BYRNES, David. Diários de Bicicleta. Barueri, SP: Manole, 2010, p. 16.

<sup>15</sup> G1. Mortes de ciclistas no trânsito de SP têm queda de 32% em 2013, 20 mar. 2014. Disponível em: <<http://g1.globo.com/sao-paulo/noticia/2014/03/mortes-de-ciclistas-no-transito-de-sp-tem-queda-de-32-em-2013.html>>. Acesso em 06 abril. 2014.

média 9 ciclistas por dia vítimas de acidentes de trânsito, o que gerou um gasto de mais de 3 milhões de reais<sup>16</sup>. As estatísticas de mortes estão em queda desde 2005, quando 93 pessoas morreram andando de bike na maior cidade do país<sup>17</sup>. Conhecer de perto a história de um acidente confirmou nossa tese de que o uso da bicicleta deve ser estimulado com o máximo de cautela e responsabilidade.

O trânsito pesado e caótico de São Paulo está longe de ser um ambiente ideal para transporte não motorizado, mas a bicicleta é uma ferramenta que pode combater essa realidade por várias frentes. Estimular o uso de veículos alimentados por propulsão humana favorece a prática de atividade física e combate o sedentarismo. Além disso, a diminuição de trajetos realizados em carros reduz os altos níveis de poluição atmosférica, que agravam doenças respiratórias e contribuem para o aquecimento do planeta.

O incentivo que temos hoje para a compra e utilização de automóveis traria muito mais benefícios para os cidadãos se fosse aplicado à bike e ao transporte público. Na velocidade alcançando por carros esportivos não é possível perceber e sentir a cidade em que vivemos. A cultura do carro próprio é baseada em um modelo de sociedade individualista e focado na propriedade privada, na qual o trajeto deve ser feito o mais rápido possível. Já a bicicleta estimula a convivência e a ocupação do espaço público de forma organizada e universal. Nós acreditamos que sobre duas rodas é possível transformar a sociedade de massas e suas metrópoles impessoais, trazendo de volta o sentimento de pertencer a uma comunidade maior com interesses comuns.

---

<sup>16</sup> R7. Nove ciclistas são internados por dia vítimas de acidente de trânsito, 13 mar. 2013. Disponível em: <<http://noticias.r7.com/sao-paulo/nove-ciclistas-sao-internados-por-dia-vitimas-de-acidente-de-transito-13032013>>. Acesso em 06 abril. 2014.

<sup>17</sup> R7. Periferia de SP é mais perigosa que centro para ciclistas, 15 jun. 2011. Disponível em: <<http://noticias.r7.com/sao-paulo/noticias/periferia-de-sp-e-mais-perigosa-que-centro-para-ciclistas-20120614.html>>. Acesso em 06 abril. 2014.