

Ghost bikes: Iconografia da morte e externalização do luto na cidade de Vitória/ES¹

Ghost Bikes: Iconography of Death and Externalization of Grief in the City of Vitória/ES

Paloma Barcelos Teixeira²

Palavras-chave:
Bicicletas
Fantasmas;
Externalização
do luto;
Iconografia da
morte;
Cidade.

Resumo: Considerando as Ghost Bikes como ícones urbanos, pouco estudados no ambiente acadêmico, objetiva-se por meio deste artigo definir as Bicicletas Fantasmas como ferramentas de luto externalizado no espaço público e representar como a população interage com esse ícone da morte disposto na cidade. Para isso, narramos dois casos em que as ciclistas falecidas foram homenageadas com Bicicletas Fantasmas na cidade de Vitória, capital do Espírito Santo. Do mesmo modo, analisamos o perfil do Coletivo Pedalante, grupo que participa ativamente da produção das Bicicletas Fantasmas na cidade, buscando compreender o movimento cicloativista em Vitória. Observa-se que as Bicicletas Fantasmas são capazes de transformar o luto individual em luto coletivo, onde a memória coletiva da cidade é ativada. Além disso, esses monumentos de base transformam o espaço público em um local não oficial de luto, mas, para além, transformam, também, as ruas em espaços de resistência e de luta por melhores condições de pedalar nas cidades. Concluímos que as Bicicletas Fantasmas podem ser compreendidas como a externalização do luto na cidade contemporânea e como suporte aos enlutados, sendo assim, as Bicicletas Fantasmas representam muito mais do que o georeferenciamento do local de um acidente, representando um compromisso contínuo de lutar por melhorias nas infraestruturas cicloviária e pelo direito à cidade.

Keywords:
Ghost Bikes;

Abstract: *Considering Ghost Bikes as urban icons, which have been little studied in the academic environment, this article aims*

¹ Recebido em 08 de junho de 2024; aprovado em 13 de outubro de 2024.

² Mestra e doutoranda em Geografia na Universidade Federal do Espírito Santo, com foco na historiografia dos cemitérios de Vitória/ES e em toponímia urbana. Membro associada da Associação Brasileira de Estudos Cemiteriais (ABEC).

Externalized mourning; Iconography of death; City. to define Ghost Bikes as tools of externalized mourning in public spaces and to represent how the population interacts with this icon of death displayed in the city. To this end, we narrate two cases in which deceased cyclists were honored with Ghost Bikes in the city of Vitória, the capital of Espírito Santo. Likewise, we analyze the profile of the Pedalamente Collective, a group that actively participates in the production of Ghost Bikes in the city, seeking to understand the bike activism movement in Vitória. It is observed that Ghost Bikes are capable of transforming individual mourning into collective mourning, where the collective memory of the city is activated. Additionally, these grassroots monuments turn public space into an unofficial place of mourning, and beyond that, they also transform the streets into spaces of resistance and the fight for better cycling conditions in cities. We conclude that Ghost Bikes can be understood as the externalization of mourning in the contemporary city and as support for the bereaved. Thus, Ghost Bikes represent much more than the georeferencing of an accident site; they represent an ongoing commitment to fight for improvements in cycling infrastructure and the right to the city.

*Bicicleta é transitar. É liberdade! Bicicleta é todo dia. Mesmo sem ciclovia!
E se chover, não desanima. É bicicleta ou trânsito.
Ser ciclista requer respeito. Saber até onde vai o seu direito.
A bicicleta é inclusiva, é econômica, independente e educativa.
O carro ainda é a maioria. Mas primeiro se respeita o pedestre e compartilha a via.
E bicicleta é todo dia!
Coletivo Pedalamente, 2020.*

Introdução

As cidades, em geral, são formadas por suas ruas, sobrecarregadas de símbolos que representam a vida política, cultural e econômica, muitas vezes despercebidos por olhares desatentos. É interessante notar as ruas como espaços comuns e mundanos, mas politicamente carregados de informações que podem ser observadas e compreendidas para uma leitura da cidade como “texto urbano” (Redwood, Alderman, Azaryahu, 2018). Nesse sentido, acreditamos que cada signo presente na rua serve para representar um referente particular dentro de um sistema de significação, ou seja, o texto urbano da cidade funciona como um sistema de orientação espacial, no qual cada símbolo disposto adquire um certo significado.

De acordo com José de Souza Martins, em “A Morte e os Mortos na Sociedade Brasileira” (1983), o tema da morte tem sido progressivamente banido dos espaços

públicos e da vida cotidiana nas áreas mais urbanizadas e desenvolvidas do Brasil. Martins aponta que, especialmente nas grandes cidades, a morte é cercada por um “*silêncio civilizado*” e tratada com indiferença, refletindo uma sociedade que procura se livrar rapidamente da presença dos mortos, em sentido amplo. No entanto, o autor destaca que, em regiões periféricas e em comunidades marginalizadas, a morte mantém uma presença mais significativa, revelando concepções de vida e luto que contrastam com as da sociedade moderna e urbana. Esse contraste reflete a própria organização social das cidades, onde o afastamento da morte expressa um desejo de controle e higienização (Martins, 1983).

Seguindo essa mesma linha de análise, o cientista social José Carlos Rodrigues, em “*Tabu da Morte*” (2006), investiga como as representações da morte variam entre diferentes culturas. Em muitas sociedades, a morte é vista como uma transição natural e profundamente simbólica, repleta de rituais que conectam os vivos aos mortos. Rodrigues observa que, ao longo da história, a morte foi progressivamente silenciada nas sociedades ocidentais, tornando-se um evento privado, desprovido do caráter comunitário que outrora possuía. Enquanto em sociedades tradicionais a morte era um evento público e ritualizado, na modernidade ela foi transformada em um tabu, reforçando o distanciamento entre os vivos e os mortos (Rodrigues, 2006).

Nesse contexto, a cidade, enquanto espaço social, reflete essas transformações. Como argumenta Azaryahu (1986), os textos urbanos são compostos por elementos comemorativos que, embora carregados de significados, carecem de uma estrutura narrativa linear, sendo constantemente reescritos pelos diversos atores que compõem a sociedade.

Nos últimos anos, especialmente após a pandemia da Covid-19 em 2020, tem-se observado um crescente interesse acadêmico em pesquisas que abordam a morte, o luto e os cemitérios, particularmente no campo da antropologia da morte. Mariza Peirano, em “*Rituais ontem e hoje*” (2003), ressalta que o valor dos rituais em qualquer sociedade é frequentemente subestimado. A autora argumenta que os rituais, longe de serem eventos arcaicos ou irrelevantes, permanecem como formas fundamentais de expressão de valores sociais, de resolução de conflitos e de reprodução das relações sociais. Mesmo nas sociedades modernas, onde a morte é muitas vezes silenciada e afastada do convívio público, os rituais permanecem como uma maneira de enfrentar a morte e de preservar a memória coletiva.

Neste artigo, iremos focar um símbolo relativamente novo, presente em algumas cidades do Brasil, produto de uma cultura que vem se espalhando pelo mundo: o movimento *Ghost Bike*. Buscaremos demonstrar nessa pesquisa como as *Ghost Bikes* podem ser compreendidas como um “memorial de base”, conforme o conceito proposto

pela antropóloga Cristina Sánchez-Carretero e pelo historiador Pedro Jan Margry. Segundo os autores, a memória de base é o processo pelo qual grupos de pessoas, comunidades ou indivíduos específicos transformam reclamações em ação, criando um memorial improvisado e temporário com o objetivo de mudar ou melhorar uma situação específica (Margry, Carretero, 2011).

Nesse sentido, as *Ghost Bikes* são objetos de memória produzidos por uma ação social nos espaços públicos, no local onde ocorreu o acidente e a morte do ciclista, inscrevendo o evento traumático no espaço. Denomina-se *hasteamento* o processo da colocação da mesma bicicleta destruída pelo acidente, pintada de branco e enfeitada, em um poste no local do ocorrido. Ao hastear uma *Ghost Bike* numa rua da cidade, além do processo de memória e externalização do luto individual para o espaço público, evoca-se também um protesto social cicloativista. Ao marcar a cidade com esse símbolo, os manifestantes expressam sentimentos como: “de quem é a responsabilidade por essa morte? Queremos justiça! Não esquecemos o que aconteceu aqui”.

Dessa forma, percebemos o movimento das *Ghost Bikes* como um desenvolvimento na personalização do luto moderno, uma forma nova de compartilhar a dor que as famílias que perderam seus entes em acidentes de bicicleta sentem, expressando assim o sentimento de injustiça e fragilidade perante a sociedade. Diversas representações da morte podem ser objetos de estudo aptos às ciências sociais e podem, igualmente, ultrapassar os limites espaciais do cemitério, estendendo-se por toda a cidade. Entre essas representações da morte na cidade, na forma de ícones urbanos visuais, apresentam-se as *Ghost Bikes*, portadoras de um significado próprio a ser comunicado visualmente.

A palavra “iconografia” tem suas raízes na língua grega, derivada da partícula “*eikon*”, que denota imagem ou ícone, enquanto “*graphia*” pode ser traduzida como escrita. Portanto, etimologicamente, a iconografia pode ser compreendida como a escrita da imagem. Este campo de estudo dedica-se à análise e descrição minuciosa de imagens e símbolos, visando uma compreensão aprofundada do significado e da função dessas representações visuais em diversos contextos culturais e históricos. Por meio da abordagem iconográfica, é possível realizar análises e interpretações das mensagens veiculadas por meio das imagens, proporcionando uma compreensão mais profunda do papel desempenhado por essas representações na construção de significados e na comunicação visual. Uma *Ghost Bike* hasteada, na condição de monumento dedicado à memória de ciclistas atingidos por carros, representa uma *iconografia da morte* ligada ao cicloativismo urbano.

Percurso metodológico

Para abordar o fenômeno das Ghost Bikes em Vitória/ES, integramos pesquisa bibliográfica, trabalho de campo, análise de redes sociais e recontagem jornalística de dois acidentes específicos na cidade de Vitória.

Na fase da pesquisa bibliográfica, priorizamos a revisão da literatura existente sobre o tema das Ghost Bikes, tanto em contextos internacionais quanto nacionais. Buscamos autores que discutiram o fenômeno como um memorial de base e sua relação com o luto, analisando diferentes perspectivas teóricas e metodológicas. Avaliamos, assim, os conceitos-chave relacionados às Ghost Bikes, como memória, luto público e mobilidade urbana.

Para o desenvolvimento do artigo, analisamos as mídias sociais de dois movimentos de cicloativistas em Vitória: o coletivo *Pedalamente* e a *Bicicletada Vix*. Através das mídias sociais, observamos as discussões e as convocações para os eventos organizados por esses grupos, que incluíam o hasteamento das Ghost Bikes na cidade e, até mesmo, as revitalizações dessas bicicletas.

Finalizamos com o recorte de narrar os acidentes que vitimaram Luísa Lopes e Detinha Son, que foram homenageadas com as bicicletas fantasmas. Para isso, utilizamos reportagens da mídia local, onde fizemos análise de conteúdo e descrevemos os acontecimentos. Este recorte se deu devido ao contato que obtivemos com o coletivo *Pedalamente*, que identificou, entre as 7 bicicletas de Vitória/ES, que a Ghost Bike de Detinha Son é a mais antiga que ainda permanece no local, desde 2017, e que a mais recente é a de Luísa Lopes, hasteada em 2022.

Ghost Bikes: origens, significados, função social e ritual

A ideia da *Ghost Bike* partiu da indignação de um vendedor de bicicletas chamado Patrick Van Der Tuin, que estava dentro da sua loja quando um acidente terrível de trânsito matou um ciclista que estava atravessando a avenida. Esse fato ocorreu em Saint Louis, no Missouri, nos Estados Unidos, no ano de 2003. O dono da loja recuperou a bicicleta destruída, pintou-a de branco e colocou-a no lugar do acidente com uma placa dizendo “ciclista morto aqui” (Dobler, 2011).

A partir de 2003, comunidades enlutadas por ciclistas mortos em grande parte do mundo têm hasteado bicicletas brancas nos locais de morte desses ciclistas, como forma de demarcar esses territórios e de alertar motoristas e outros ciclistas.

Apesar do estrangeirismo, *Ghost Bike* é um termo utilizado no Brasil de forma ampla. Podemos traduzir para “*bicicleta fantasma*” já que, segundo Dobler (2011), a bicicleta é símbolo da mobilidade e, quando inteiramente pintada de branco, ela passa a sensação de estar congelada, imóvel, lembrando quase a aparência de um esqueleto.

O estudioso aponta que as bicicletas fantasmas causam um efeito perturbador, já que, desde o primeiro encontro com uma delas, a pergunta que se faz é: *por que este objeto está aqui em meio ao trânsito da cidade?* Uma incongruência que provoca estranheza: um objeto de movimento, símbolo de vida saudável, imóvel e “esquelético”.

Entendemos que essa forma de intervenção nas ruas pode ser classificada entre os denominados “memoriais de base”. Segundo Margry e Carretero (2011), em casos de eventos traumáticos, sempre existe a comoção popular que transforma o caso isolado em uma luta coletiva. Geralmente, são construídos memoriais improvisados, que confirmam a ideia do valor deste instrumento emocional e político que evoca a memória coletiva na forma de ação social em espaços públicos. “As iniciativas de memoriais de base podem ser vistas como uma expressão última do processo democrático, elas vêm do nível mais baixo de organização e têm como objetivo influenciar situações e desenvolvimentos sociais e políticos” (Margry; Carretero, 2011, p. 04). O que chama atenção é que os memoriais de base são sucessores de uma tradição milenar de santuários religiosos e os símbolos presentes nestes memoriais são, em sua maioria, os mesmos que estão presentes nos cemitérios, como velas e flores. O hasteamento de uma bicicleta fantasma pode ser lido no contexto da cidade como um monumento de luto, memorial de base, mas deve ser interpretado, também, pelo georeferenciamento do próprio cicloativismo, percebido como força social.

É importante destacar que, se as bicicletas fantasmas são relativamente novas nas cidades, esse mesmo gênero de externalização do luto já é conhecido pela sociedade por outra forma simbólica diferente, como, por exemplo, as cruzes que são colocadas ao longo das estradas para marcar a localização de acidentes de trânsito com morte. Ambas externalizações do luto podem ser consideradas como cenotáfios³ urbanos, uma categoria de memoriais fúnebres erguidos em homenagem a pessoas cujos restos mortais estão em outro local, foram perdidos ou eliminados. Contudo, as bicicletas, diferentemente das cruzes (Santino, 2006; Gibson, 2011, Franqueira, 2019), não foram objeto estudado suficientemente pelas ciências humanas e sociais.

A externalização do luto corresponde à publicização da própria morte. As bicicletas fantasmas convidam os olhares atentos à interpretação de narrativas sociais e políticas de vida e de morte. Essa dinâmica de sentidos também pode ser compreendida pelo viés da agentividade construída, conforme o debate de Alfred Gell (2018), que argumenta que, pela intencionalidade das pessoas que os criam e significam, os objetos

3 Entendemos o conceito de cenotáfios conforme descrito pelo historiador Thomas W. Laqueur, que os define como memoriais vazios pela ausência do corpo, mas carregados de simbolismo (Laqueur, 2015). Esses memoriais funcionam como marcos de memória coletiva, oferecendo um espaço para reflexão sobre a morte e reforçando a conexão entre memória e espaço público.

podem adquirir *agência*⁴. Segundo Gell, certos objetos se tornam agentes sociais que mediam relações humanas e políticas no espaço público, ao invés de serem objetos passivos, meramente (Gell, 2018). Dessa forma, as Ghost Bikes são dotadas de significado e poder simbólico pelas comunidades que erguem e cuidam delas, funcionando como um elo entre a morte, o luto e a vida cotidiana no espaço urbano.

Desse modo, a agentividade de bicicletas destruídas, pintadas de branco, faz com que elas atuem como memoriais espontâneos, que “colocam indivíduos falecidos de volta ao tecido da sociedade, no meio de áreas de comércio e viagens, na vida cotidiana conforme ela é vivida” (Santino, 2006, p. 6). Nesse mesmo sentido, podemos entender esses memoriais de base como cenotáfios, mais do que “simplesmente memoriais, eles são importantes para as pessoas enlutadas porque aquele local representa o último lugar no qual o ente querido estava vivo” (Franqueira, 2019, p. 67).

A utilização das bicicletas como meio de locomoção tem sido incentivada e relacionada à qualidade de vida. Nessa busca coletiva, insere-se uma agenda política de aumento da consciência entre ciclistas e motoristas sobre as questões relacionadas à segurança. Nesse sentido, encontramos nas bicicletas fantasmas a função social de tornar visível o impacto das fatalidades, promovendo reflexões e debates sobre as condições de segurança no trânsito. Elas se tornam símbolos tangíveis das consequências trágicas da falta de atenção, da imprudência e da falta de infraestrutura adequada para ciclistas, servindo como um lembrete constante de que a segurança viária é responsabilidade de todos, desde os planejadores urbanos até os usuários das vias.

Estudos apontam para um desejo social de escamotear a morte e atribuir um lugar específico a ela, que são os cemitérios. Estes, inclusive, por muito tempo, foram projetados para estarem afastados dos centros das cidades, julgando que estes sejam os territórios onde o luto é “permitido” (Ariès, 1998; Elias, 2001). A sociedade moderna marginalizou a morte, separou-a da vida cotidiana. Os memoriais das bicicletas fantasmas, sendo diferentes dos memoriais cemitérios pela ausência do corpo, trazem outras possibilidades, nas quais as ruas das cidades são incluídas como locais não oficiais de luto, usados para a interação com a memória do falecido, oferta de flores e mensagens. As bicicletas fantasmas passam então a serem compreendidas como uma ressurgência dos mortos, que resistem ao esquecimento nos espaços públicos da cidade.

O hasteamento de uma bicicleta fantasma é feito de modo cerimonial, geralmente com um passeio ciclístico de protesto por justiça (ritualístico como um cortejo fúnebre),

4 Para o antropólogo Alfred Gell, a *agência* dos objetos refere-se à sua capacidade construída, pela intencionalidade das pessoas, para influenciar ativamente interações sociais e comportamentos. Essa ideia implica que certos objetos, ao serem criados e utilizados por pessoas, adquirem significados simbólicos que impactam a forma como são percebidos em contextos culturais, funcionando como catalisadores de ações e discussões.

acompanhado por dezenas e até centenas de ciclistas enlutados. Esse símbolo é um emblema dos movimentos de reforma do planejamento urbano, como o novo urbanismo e o crescimento inteligente (Giffinger; Gudrun, 2010; Souza, 2003; Soares, 2003), que pedem para as cidades serem mais amigáveis aos ciclistas e pedestres. Assim, as bicicletas fantasmas representam uma força para a mudança à medida que impactam os *designers* urbanos, planejadores e formuladores de políticas públicas, que tentam alterar diretrizes viárias. Seus locais de hasteamento podem ser compreendidos, então, como espaços contestados que, simbolicamente, representam um debate político e de planejamento mais amplo (Sloane, 2018).

As bicicletas fantasmas incentivam uma cultura de compartilhamento harmonioso das ruas, onde ciclistas e motoristas coexistem de maneira segura e respeitosa, contribuindo assim para um ambiente urbano mais inclusivo e sustentável.

O luto externalizado nas ruas da cidade através das bicicletas fantasmas

O historiador David Charles Sloane, professor da Universidade do Sul da Califórnia, especialista em questões contemporâneas de luto, afirma que uma das razões pelas quais os memoriais de base se tornaram comuns está centrada no foco que a mídia tem realizado sobre eles, principalmente em mortes de celebridades. O autor desenvolve seu argumento exemplificando com a morte da princesa Diana, em 1997, em Paris, que impactou a sociedade do mundo inteiro. Indignados, tanto pela perseguição implacável dos *paparazzi*, quanto pela tardia manifestação da família real, os britânicos expressaram seus sentimentos em mensagens, flores e lembranças que depositavam em frente ao Palácio de Kensington (Sloane, 2018). Segundo o autor, neste evento emblemático, os memoriais de base se tornaram uma ilustração padrão da mídia para tragédias. O uso desses memoriais espontâneos passou a sinalizar o ressurgimento do luto público, refletindo, talvez, uma tendência contemporânea inesperada.

Os enlutados que produzem as bicicletas fantasmas representam a emoção e sugerem a necessidade de realizar um ato público de luto, que transcende a natureza privada dos rituais modernos de luto e sepultamento. O hasteamento de uma bicicleta fantasma é um ato flexível para o luto pessoal e a defesa política. Destina-se àqueles que sentem a dor da perda e, também, ao público, que os enlutados sentem que deveriam reconhecer a tragédia de sua dor.

Sempre presentes no espaço público, as bicicletas fantasmas expõem uma incômoda questão mais ampla sobre o tema: os efeitos colaterais da iconografia da morte, que é sempre um acontecimento individual, posto em ambiente público. Essa exposição promove inúmeros debates, pois, na era do individualismo, muitos não querem ser lembrados da morte do outro e, principalmente, responsabilizados por ela (Elias,

2001). Não é de surpreender a necessidade que algumas pessoas sentem de retirar as bicicletas fantasmas das ruas.

Algumas reportagens detalham motivos das retiradas, como, por exemplo, a reportagem noticiada em 7 de fevereiro de 2022 no Jornal online Estafeta da cidade de Veranópolis, localizada no Rio Grande do Sul. O título da reportagem é “DNIT ordena retirada da bicicleta que marcava o local de acidente com ciclista”. Segundo a reportagem, a justificativa para a retirada da bicicleta fantasma foi que “o local iria se tornar um ponto turístico, pois chamava muito a atenção” (Redação O Estafeta, 2022). Destaca-se, ainda, a retirada de outro memorial também no Rio Grande do Sul, dessa vez na capital, Porto Alegre, em uma importante avenida denominada Erico Veríssimo. A reportagem é do jornal Zero Hora, do dia 9 de maio de 2014, intitulada “EPTC retira bicicleta em homenagem a ciclistas mortas em Porto Alegre”. Nessa ocasião, a bicicleta homenageava duas ciclistas mortas no mesmo dia, 21 de março de 2014. A estudante Patrícia Figueiredo foi atropelada por um ônibus na avenida Erico Veríssimo, enquanto Daise Duarte foi atropelada também por um ônibus no bairro Mário Quintana. A justificativa da retirada da bicicleta fantasma, segundo o funcionário, foi que “estava pendurada numa placa de sinalização de trânsito e por isso uma hora ou outra teria de ser retirada” (Redação Jornal Zero Hora, 2014).

Em ambas as reportagens os memoriais foram retirados pelo poder público, que viu naquelas manifestações algo que pudesse ser prejudicial para a ordem pública, seja ela, como no primeiro caso, chamando a atenção ou, de algum modo, desorganizando a ordem instalada no trânsito.

Outro exemplo foi relatado no jornal Via Trolebus, especializado em mobilidade de São Paulo, o jornalista Renato Lobo escreveu “Bicicleta pendurada em semáforo durante protesto desaparece”. Segundo ele, em 13 de julho de 2011, o executivo Antônio Bertolucci foi atropelado por um ônibus na Avenida Sumaré, Zona Oeste de São Paulo. Em agosto, foi hasteada a bicicleta em homenagem ao executivo e, em 17 de setembro, o memorial havia desaparecido. Segundo a reportagem, a trava de ferro que prendia a bicicleta foi serrada. Essa situação não é única em São Paulo, onde várias outras bicicletas fantasmas já haviam sido retiradas.

Inúmeros são os motivos relatados para as retiradas das bicicletas fantasmas, seja pelo poder público, seja pelos cidadãos. Fato é que as retiradas das bicicletas fantasmas suscitam reflexões profundas sobre a interseção entre memória urbana, segurança viária e a percepção pública de intervenções simbólicas.

Nos casos mencionados, a maioria das vítimas estava diretamente ligada a incidentes envolvendo ônibus, destacando uma questão complexa e urgente em relação à coexistência segura entre ciclistas e veículos de grande porte. Embora não seja o es-

copo deste artigo aprofundar-se nas estatísticas de acidentes, é importante reconhecer que tais eventos são indicativos de uma infraestrutura viária que nem sempre atende adequadamente às necessidades e à segurança dos ciclistas.

Ao tratarmos das bicicletas fantasmas como memoriais de base, ressaltamos sua importância enquanto expressões do luto individual transformadas em memória coletiva da cidade (Halbwachs, 1990). Desse modo, entendemos que essas bicicletas representam a resistência da memória dos ciclistas mortos por acidentes de trânsito, que permanece inscrita no espaço geográfico, além de representarem também a luta por melhores condições de pedalar.

Cicloativismo em Vitória, a luta pelo direito de pedalar em segurança

A palavra cicloativismo ainda é relativamente nova no ambiente acadêmico, embora a mobilidade por bicicletas seja comum e incentivada nas grandes cidades. O cicloativismo é uma “atividade de militância política defendendo melhores condições para o uso da bicicleta, assumindo caráter reivindicatório ou contestatório junto a sociedade e o estado” (Barcellos, 2017, p. 04). Sendo assim, compreende-se o termo como designativo de um movimento social que promove a bicicleta como um meio de transporte, visando o direito dos ciclistas no trânsito, já que “a bicicleta e a cidade fazem parte de um emaranhado sociocultural” (Hempkemeyer, 2019, p. 127).

Ao investigar as relações humanas no trânsito brasileiro, o sociólogo Roberto DaMatta observa como as ruas, que deveriam ser espaços democráticos, acabam sendo profundamente marcadas por hierarquias sociais. Em seu livro *“Fé em Deus e pé na tábuca: ou como e por que o trânsito enlouquece no Brasil”*, DaMatta (2012) argumenta que o trânsito no Brasil reflete um sistema cultural que vai além de questões meramente técnicas ou infraestruturais. Para ele, o uso do carro está impregnado de simbolismo social, reforçando distinções de status e poder entre os indivíduos. Esse simbolismo é especialmente relevante quando pensamos na (des)harmonia no espaço público urbano entre diferentes modos de transporte.

Em Vitória, essa realidade se expressa pela predominância dos veículos motorizados, que, em muitos casos, colocam em risco aqueles que optam pela bicicleta como meio de transporte. DaMatta discute como essa percepção de superioridade que o carro confere ao motorista contribui para uma cultura de agressividade e desrespeito no trânsito, onde as tragédias sobre rodas e a violação das leis são frequentemente naturalizadas. Esse cenário, que DaMatta analisa em termos culturais, ajuda a entender os desafios enfrentados pelos cicloativistas em sua luta por um espaço público mais democrático e seguro.

A mobilidade no Brasil hoje está intimamente ligada a combustíveis fósseis e veí-

culos motorizados que dominam as cidades. Conseqüentemente, enfrentamos inúmeros inconvenientes causados pela queima desse combustível, como a intensificação do efeito estufa, o aumento das doenças respiratórias devido à poluição do ar e o desgaste contínuo do meio ambiente. Essa realidade destaca a necessidade de transitar para formas mais sustentáveis de mobilidade, como o uso de veículos elétricos, incentivo ao transporte público e meios alternativos de mobilidade, como as bicicletas. Caminhando nessa direção, centenas de grupos de ativistas, legalizados ou não surgiram no Brasil durante o século XX e estão, cada vez mais, influenciando políticas públicas e a sociedade sobre o direito de pedalar (Barcellos, 2017).

Em contato com cicloativistas do Coletivo Pedalamente, em Vitória/ES, compreendemos que se trata de um movimento auto-organizado que busca debater e refletir sobre mobilidade urbana. O coletivo parte do princípio de que existe uma “ditadura” dos veículos motorizados pelas cidades da Grande Vitória⁵ e que é necessária a construção de um ambiente onde todos os cidadãos tenham direito à cidade (Lefebvre, 2011), sejam eles pedestres, skatistas, patinadores, ciclistas e motoristas, garantidos respeito, atenção e segurança para todos.

Esse grupo surgiu em 2016, na ocasião em que uma cicloativista da cidade conhecida como Detinha Son sofreu um acidente de bicicleta no dia 30 de junho de 2016 e faleceu no dia seguinte. Detinha era ativista cultural, cicloativista e educadora ambiental desde os anos de 1980. Em sua memória, ciclistas se reuniram em setembro de 2016 para a criação do Coletivo Pedalamente. Esse episódio é emblema da mesma violência no trânsito que DaMatta (2012) havia analisado, relacionando esse tipo de tragédia à maneira como a sociedade brasileira lida com o uso do espaço público. A morte de Detinha e a subsequente mobilização de cicloativistas ilustram o quanto o trânsito nas cidades é mais do que uma questão de infraestrutura: é reflexo da cultura e das desigualdades.

Segundo a apresentação do grupo, seus objetivos são:

Incidir politicamente no cotidiano da cidade pautando a bicicleta como fator de mudança socioeconômica e ambiental, visando a justiça social. Além de cobrar do poder público atenção e investimento na pauta da mobilidade urbana.

Conscientizar e contribuir na emancipação da população para nos tornar juntos/as, capazes de fazer valer nossos direitos;

Pautar a bicicleta como meio de transporte possível, necessário e urgente;

Pressionar o poder público para que olhe com mais cuidado para a mobilidade urbana da Grande Vitória (Coletivo Pedalamente, 2016, p. 03).

5 Região metropolitana formada por sete municípios: Cariacica, Fundão, Guarapari, Serra, Viana, Vila Velha e Vitória.

Nas reuniões do Coletivo, são pensadas ações, debates, protestos e manifestações no que diz respeito aos direitos e deveres dos ciclistas. Desse modo, acreditam que a bicicleta é muito mais do que um lazer, é uma ferramenta que tem o poder de transformar a sociedade.

O Coletivo Pedalamente vem realizando algumas ações na cidade de Vitória, como por exemplo, a produção da 1ª e da 2ª Semana Capixaba de Mobilidade, nos anos de 2018 e 2019, onde realizaram ações como rodas de conversa em unidades de ensino sobre a realidade e os desafios de pedalar em Vitória. Também produzem material sobre os direitos e deveres dos ciclistas e distribuem para a população em geral (Coletivo Pedalamente, 2020).

Uma das ações de grande visibilidade do grupo é a participação na instalação das Bicicletas Fantasma. Na cidade de Vitória, existem sete bicicletas fantasmas, o Coletivo participou ativamente do hasteamento de todas elas. Cada bicicleta fantasma exposta na cidade é um ícone da morte, já que representa o georeferenciamento de uma tragédia urbana, símbolo de narrativas impactantes passíveis de exames sob diferentes referenciais.

Contudo, é importante ressaltar que nem todas as mortes de ciclistas são representadas por esses memoriais. Desse modo, uma bicicleta fantasma hasteada em memória de determinado ciclista representa a luta de todos os ciclistas e, de certo modo, representa todos que morreram nas mesmas circunstâncias. Sabemos que em cada uma das sete bicicletas fantasmas dispostas em Vitória existe uma narrativa de memória individual que deve ser valorizada. Assim, narrando a trajetória de duas bicicletas fantasmas da cidade de Vitória, almejamos alcançar o significado de todas as bicicletas fantasmas na cidade, já que não existe uma mais importante e todas remetem à mesma mensagem.

Apresentaremos na próxima seção as narrativas por detrás de duas bicicletas fantasmas em Vitória: Luísa Lopes, que foi a última bicicleta fantasma hasteada na cidade (até agora), no ano de 2022, e a de Detinha Son, que foi hasteada em 2016, sendo a bicicleta fantasma mais antiga que ainda permanece no mesmo lugar.

A Ghost Bike Luísa Lopes

Na sexta-feira, dia 15 de abril de 2022, por volta das 20 horas, a jovem Luísa Lopes, de 24 anos, foi atropelada quando estava em sua bicicleta, em uma faixa de pedestres, em uma das principais avenidas de Vitória/ES, a Avenida Dante Micheline. Luísa era estudante do curso de Oceanografia da Universidade Federal do Espírito Santo, também era modelo e passista da escola de samba Unidos de Jucutuquara.

O acidente que ceifou a vida de Luísa foi provocado por uma mulher de 33 anos

que estava alcoolizada. O impacto da batida do carro foi tão intenso que arrastou Luísa por 40 metros. Existem controvérsias nas fontes da mídia com relação ao fato de Luísa estar ou não, exatamente, na faixa de pedestres, contudo, diferentes publicações concordam quanto ao fato de que o sinal estava aberto para os carros. Apesar disso, acredita-se que o acidente não foi evitado pela elevada velocidade do automóvel e, possivelmente, pela condição de alcoolemia da motorista.

O intuito desse artigo não é denunciar um crime ou identificar responsáveis. Busca-se analisar o monumento de base em homenagem a Luísa e não há como compreender sua iconografia sem apresentar a história dessa fatalidade. O que chama atenção nessa narrativa é o modo como a motorista que atropelou Luísa refletiu sobre a morte da vítima após o acidente. Apresentando sinais de embriaguez, a motorista negou-se a fazer o teste do bafômetro e disse palavras duras diante da cena, fato que repercutiu em toda a mídia.

Policia: você tem consciência do que aconteceu aqui?

Motorista: eu tenho. Quero meu carro para trabalhar, olha meu carro como está.

Policia: a senhora está preocupada com o carro? Você acabou de estourar a cabeça de uma menina. Então, pelo menos, fique em silêncio.

Motorista: eu estourei a cabeça dela porque ela passou na minha frente (Transcrição de Vídeo reproduzido em A gazeta, 2022).

Em análise das redes sociais do Coletivo Pedalamente, verificamos a chamada para o hasteamento da bicicleta Fantasma de Luísa Lopes quatro dias após a sua morte, ou seja, no dia 19 de abril de 2022. A chamada para a participação na construção do memorial continha o seguinte texto:

JUSTIÇA POR LUÍSA LOPES:

Na próxima terça-feira (19/04) realizaremos um ato às 18h, na Av. Dante Michelini - em frente ao Clube dos Oficiais, em memória e justiça por Luísa Lopes! Não podemos nos calar frente a esse absurdo. Uma vida não vale 3 mil reais, ou qualquer dinheiro. Perdemos uma jovem, mulher, negra, universitária de 24 anos e queremos JUSTIÇA!

Convocamos geral para esse grande protesto, político, cultural e pela vida (Coletivo Pedalamente, 2022).

Ao analisar o discurso da convocação, observamos que os enlutados clamavam por justiça, reforçando a impunidade da motorista, que foi liberada após pagar a fiança de três mil reais. O discurso de banalização da morte da motorista diante das câmeras

provocou um sentimento de revolta na população. Talvez por isso, a construção do memorial de base de Luísa Lopes contou com a participação massiva de aproximadamente 400 pessoas. A mãe de Luísa compareceu ao evento e, um dia antes, em entrevista ao jornal local, quando perguntada sobre o monumento que seria levantado, ela disse que:

Vou ao ato desta terça-feira (19). Voltar aquele lugar está sendo uma tristeza muito grande, mas eu tenho que fazer esse sacrifício. Eu falo com você, mas estou tentando me reestabelecer. É uma dor muito grande, porque parece que tirou o meu chão. Tenho evitado olhar algumas coisas na TV, foram cenas fortes, mas eu também preciso criar possibilidades para buscar justiça pelo que aconteceu (Adriani Luísa da Silva, A gazeta, 2022).

A construção do memorial de base, com a presença da mãe de Luísa, representa a externalização do luto para o espaço público e a construção de uma simbologia iconográfica relacionada à busca por justiça e à indignação popular.

A morte de Luísa poderia ter sido evitada diante de muitos condicionantes (“se a motorista não estivesse bebido”, “se Luísa não estivesse atravessando um pouco fora da faixa”, “se o sinal estivesse fechado”). Segundo Worden (1998, p. 39), “quando a morte é vista como evitável, questões de culpa, responsabilidade e recriminação emergem”. Com a exposição na mídia e grande repercussão do acidente, a mãe de Luísa, ao ser questionada sobre a motorista, afirmava que:

um crime que foi cometido. Uma mulher embriagada e as coisas que ela disse, foi muito cruel. A partir do momento em que ela pegou um carro bêbada, que ela colocou a primeira dose na boca, ela já assumiu o risco de matar alguém. E foi minha filha (Adriani Luísa da Silva, A gazeta, 2022).

Nesse sentido, acreditamos que o hasteamento da bicicleta fantasma em memória de Luísa foi um ato importante para a sua mãe, que encontrou um suporte coletivo para vivenciar seu luto individual. O luto “é um fenômeno social e a necessidade de compartilhar esse processo com os outros é importante” (Worden, 1998, p. 47), já que o grau de suporte emocional recebido dos outros é significativo no processo de superação.

Imagens 1 e 2: Imagem 1 a esquerda é a bicicleta fantasma em homenagem a Luísa Lopes, na preparação para seu hasteamento em 2022, imagem 2 à direita da bicicleta em 2024.



Fonte: Imagem a esquerda 1 reproduzida do Jornal Esquerda Diário, imagem à direita 2 do acervo pessoal da autora.

A Ghost Bike Detinha Son

Na quinta-feira, dia 30 de junho de 2016, Deusdedet Alle Son, mais conhecida como Detinha Son, sofreu um acidente fatal enquanto pedalava sua bicicleta. O trágico evento ocorreu na Avenida Cesar Hilal, momentos após Detinha ter saído de uma palestra na 6ª Conferência da Cidade de Vitória, no Bairro de Bento Ferreira, por volta das 18 horas. O acidente foi causado por um motorista desatento que abriu a porta de seu carro no momento em que Detinha passava, resultando em sua queda e em um traumatismo craniano que a levou à morte no dia seguinte, 01 de julho de 2016.

Detinha Son era uma renomada cicloativista e educadora ambiental, amplamente reconhecida por suas palestras sobre cicloativismo. Em 2013, ela foi uma das fundadoras, ao lado de seu marido e amigos, de um dos grupos mais ativos no cenário capixaba, o Ciclistas Urbanos Capixabas (CUC), que continua ativo até os dias atuais, engajado em debates sobre mobilidade e infraestrutura cicloviária em Vitória.

No ano de sua morte, Detinha havia anunciado sua intenção de concorrer a uma vaga na Câmara de Vitória, pelo Partido Socialista Brasileiro (PSB). Uma de suas principais bandeiras políticas era justamente a mobilidade urbana e o desenvolvimento de infraestrutura cicloviária nas cidades.

Diferentemente do acidente de Luísa, apesar de a mídia também ter divulgado

muitas informações, o motorista prestou socorro à Detinha, levando-a para o hospital e demonstrando compaixão diante do ocorrido. A revolta popular e o sentimento de impunidade não foram as marcas dessa tragédia, mas a fatalidade urbana fomentou justamente o tipo de consciência de trânsito que a ativista vinha promovendo.

O significado do hasteamento da bicicleta fantasma de Detinha, primeira da cidade, pode ser resgatado nas redes sociais do grupo Bicicletada Vitória, uma comunidade que, junto com o Coletivo Pedalante, divulga os eventos cicloativistas capixabas. Em 26 de maio de 2017, anunciaram ter terminado de pintar a bicicleta fantasma de Detinha e convocaram seu hasteamento no mesmo dia, a fim de criar o primeiro espaço de reflexão e conscientização públicas sobre a segurança no trânsito e o respeito aos ciclistas na cidade de Vitória.

Ao longo dos anos, as bicicletas fantasmas vão se deteriorando devido à exposição ao tempo, chuva, sol, maresia e outros fatores. Nesse sentido, esses memoriais precisam ser revitalizados e essas ações coordenadas podem ser compreendidas na condição de rememoração do luto (Santino, 2006). Rememorar é trazer de volta todos os sentimentos experimentados na ocasião da morte trágica. O fenômeno pode ser observado no relato do cicloativista Hudson Lupi Ribeiro, no blog “Amazônia Passa Aqui”, que esteve presente na revitalização da bicicleta fantasma de Detinha Son, ocorrida em 1º de julho de 2022. Isso confirma a conceituação de Santino, já que Hudson descreve que:

A voz embargada e o sentimento de saudades imperavam durante todo o processo de acionar sua memória, seus vídeos registrados na Internet e nossas lembranças das convivências em tantas ações, audiências, bicicletadas e planos coletivos... A organização se fez importante, mas difícil, muitas amigas próximas não conseguiram ir, seja por compromissos ou pela dor que é acionada ao estar naquele local (Ribeiro, 2022).

Fato que merece destaque é que as bicicletas fantasmas são consideradas monumentos não oficiais (Dobler, 2011), sendo sua manutenção sempre atribuída ao grupo que as produziram. Detinha Son foi uma personagem importante para a cidade de Vitória e a bicicleta fantasma não foi sua única homenagem na cidade. No site da Câmara Municipal de Vitória, podemos acessar o Projeto de Lei 200/2017, em que o vereador Vinicius Simões propôs denominar uma ciclovia no centro de Vitória como Detinha Son. Sabemos que os topônimos são formas de homenagem oficializadas pelo governo. Esse projeto não foi aprovado. No entanto, no dia 27 de agosto de 2023, a *Ciclovía da Vida*, que conecta os municípios de Vitória e Vila Velha, através da Terceira Ponte, recebeu o nome de Detinha Son, em reconhecimento a sua dedicação ao

cicloativismo ao longo da vida. Para o marido de Detinha, essa homenagem “é de um simbolismo muito grande. Minha esposa morreu há sete anos, lutando junto comigo, com vários ciclistas e ativistas” (Redação Folha Vitória, 2023).

Essa homenagem oficial reconhece a importância de Detinha para os movimentos sociais capixabas, eternizando sua memória em algo que ela realmente acreditava: a mobilidade urbana por meio de transportes alternativos. A memória da ativista permanece presente, seja no monumento de base, que georeferencia o acidente, ou na ciclovia, que marca, no território urbano, sua luta por uma cidade inclusiva aos ciclistas.

Imagens 3, 4 e 5: A imagem a esquerda 3 é a Bicicleta Fantasma em homenagem a Detinha Son em seu hasteamento em 2017, a imagem ao centro 4 é bicicleta Fantasma revitalizada de Detinha Son em 2022, já a imagem a direita 5 é a inauguração da Ciclovia Detinha Son em 2023.



Fonte: Imagem 1 a esquerda reproduzida do perfil do facebook do Bicicletada Vitória, imagem 2 ao centro reproduzida do Blog “Amazônia passa aqui” de Hudson Lupi Ribeiro, e imagem à direita 3 de Thiago Soares da Folha Vitória.

Conclusão

Os estudos sobre a externalização do luto em espaços públicos merecem atenção, visto que o homem contemporâneo vive o escamoteamento da morte e os espaços oficiais de luto acabam se restringindo aos cemitérios. Ler a cidade como texto é, inclusive, compreender a existência de diversos ícones representativos da morte e do luto que devem ser interpretados e respeitados pelos seus usuários.

Neste artigo, definimos as bicicletas fantasmas enquanto memoriais de base produzidos por enlutados, parentes, amigos e grupos de cicloativistas, que são homenagens não oficializadas pelos agentes públicos. Dessa forma, compreendemos esses memoriais como tentativas de externalizar perdas pessoais, tornando-as visíveis no espaço público. O luto solitário torna-se compartilhado por muitas pessoas que se veem na mesma situação de perda, promovendo uma comoção social e um enfrentamento

emocional ativo, que podem até mesmo serem transformados em atos de resistência dos cicloativistas, que lutam por seu direito de pedalar em segurança nas cidades, enquanto reestruturam seu luto internamente.

Ao descrever os eventos que levaram ao hasteamento da bicicleta de Luísa Lopes e de Detinha Son, observamos como a mídia se fez presente em ambos os acidentes e como a população reagiu em cada uma das situações, sempre com o sentimento de indignação. Nesse sentido, acreditamos que as bicicletas fantasmas promovem uma sensibilização em relação à fragilidade da vida e à presença constante da morte. Reconhecer formalmente esses memoriais pode ser um passo importante para validar as experiências de luto e promover políticas públicas que visem à segurança no trânsito.

Por fim, compreendemos que a morte e o morrer são representados nas dinâmicas urbanas, esse fenômeno reverbera eventos simbólicos que os indicam como fatos sociais e não meramente ocorrências individuais. A presença das ghost bikes é capaz de proporcionar um debate sobre as complexidades e singularidades da presença da morte em contextos urbanos. Assim, buscamos explorar uma visão sociocultural que dá sentido à morte, a partir de reflexões sobre sistemas simbólicos e iconográficos que nos interpelam diante da morte de ciclistas no espaço urbano. Esse processo levou a considerar os agentes sociais envolvidos e suas experiências pessoais em torno da morte e do luto, enquanto ritos inscritos espacialmente no cotidiano da cidade.

Referências

- ARIÈS, P. 1998. *Sobre a história da morte no ocidente desde a Idade Média*. Lisboa: Teorema.
- AZARYAHU, M. 1986. Street Names and Political Identity: The Case of East Berlin. *Journal of Contemporary History*, v. 21, p. 581-604.
- BARCELLOS, F. H. G. 2017. Cicloativismo e a luta pelo direito à cidade no Brasil. In: XXXI congresso Alas, 2017, Uruguay. Anais de evento, Montevideu: 2017, p. 01-15.
- BICICLETADA VITÓRIA. Detinha, Presente! Ciclovias Já!. Vitória, Espírito Santo, 26/05/2017. Facebook: Bicicletada Vitória. Disponível em: https://www.facebook.com/Bicicletada.Vitoria?locale=pt_BR. Acessado em: 16/05/2024.
- COLETIVO PEDALAMENTE. 2016. Apresentação do Coletivo. Disponível em: https://docs.google.com/presentation/d/1XFgggcJSOd19QjXq8honSYmteg64_nzexLlhp3pLUw0/edit#slide=id.p. Acessado em: 06/05/2024.
- COLETIVO PEDALAMENTE. 2020. Manifesto pela mobilidade ativa: propostas para enfrentar a pandemia em Vitória-ES. Disponível em: <https://drive.google.com/file/d/1OYw5MXoawzLNVMQvZhRKhfbA5lrOeOKj/view>. Acessado: 04/04/2024.

- COLETIVO PEDALAMENTE. Justiça por Luísa Lopes. Na próxima terça-feira (19/04) realizaremos um ato às 18h, na Av. Dante Michelini - em frente ao Clube dos Oficiais, em memória e justiça por Luísa Lopes!. Vitória, Espírito Santo, 18/04/2022. Facebook: Coletivo Pedalamente. Disponível em: https://www.facebook.com/coletivopedalamente?Locale=pt_BR. Acessado em: 15/05/2024.
- DAMATTA, R. 2012. *Fé em Deus e pé na tábua: ou como e por que o trânsito enlouquece no Brasil*. Rio de Janeiro: Rocco.
- DOBLER, R. T. 2011. Ghost Bikes Memorialization and Protest on City Streets. In: MARGRY, P. J.; CARRETERO, C. *Grassroots Memorials: The Politics of Memorializing Traumatic Death*. Nova York: Berghahn Books, p. 169-187.
- ELIAS, E. 2001. *A solidão dos moribundos, seguido de envelhecer e morrer*. Rio de Janeiro: Zahar.
- FRANQUEIRA, A. M. R. 2019. Entre o público e o privado: rituais no processo de luto parental. *Tempo da Ciência: revista de ciências sociais e humanas*, Toledo, V.1, n. 1, p. 59-72.
- GELL, A. 2018. *Arte e agência: uma teoria antropológica*. São Paulo: Ubu editora.
- GIBSON, M. 2011. Death and Grief in the Landscape Private Memorials in Public Space. *Cultural Studies Review*. Queensland, v. 17, p. 146-161.
- GIFFINGER, R.; GUDRUN, 2010. Smart cities ranking: an effective instrument for the positioning of the cities? *ACE: architecture, city and environment*. Catalunya, v. 4, n. 12, p. 7-26.
- HALBWACHS, M. 1990. *A memória coletiva*. São Paulo: editora revista dos tribunais.
- HEMPKEMEYER, S. 2019. Pedalar na cidade: uma experiência educativa. *Caderno Eletrônico de Ciências Sociais*, Vitória, V.7, n. 1, p. 125-142.
- LEFEBVRE, H. 2011. *O direito à cidade*. São Paulo: Centauro.
- LOBO, R. 2011. "Bicicleta pendurada em semáforo durante protesto desaparece". *Via Trolebus*, 19/09/2011. Disponível em: <https://viatrolebus.com.br/2011/09/bicicleta-pendurada-em-semaforo-durante-protesto-desaparece/>. Acessado em: 02/05/2024.
- LAQUEUR, T.W. 2015. *The work of the dead*. New Jersey: University Press.
- MARGRY, P. J.; CARRETERO, C. 2011. *Grassroots Memorials: The Politics of Memorializing Traumatic Death*. Nova York: Berghahn Books.
- MARTINS, J.S. 1983 *A morte e os mortos na sociedade brasileira*. São Paulo: Hucitec.
- PEIRANO, M. 2003. *Rituais ontem e hoje*. Rio de Janeiro: Zahar.
- REDAÇÃO A GAZETA. 2022. "Caso Luísa: o desabafo da mãe que perdeu filha em acidente em Vitória". *A Gazeta*, Vitória, 18/04/2022. Disponível em: <https://www.agazeta.com.br/es/policia/caso-luisa-o-desabafo-da-mae-que-perdeu-filha-em>

- acidente-em-vitoria-0422. Acessado em: 12/05/2024.
- REDAÇÃO A GAZETA. 2022. “Morte de ciclista em Vitória: vídeo mostra motorista logo após acidente”. *A Gazeta Vitória*, 16/04/2022. Disponível em: <https://www.agazeta.com.br/es/transito/morte-de-ciclista-em-vitoria-video-mostra-motorista-logo-apos-acidente-0422>. Acessado em: 16/04/2024.
- REDAÇÃO FOLHA VITÓRIA. 2023. “É uma vitória, diz viúvo de Detinha, ativista que dá nome à ciclovia da Terceira Ponte”. Disponível: <https://www.folhavitoria.com.br/geral/noticia/08/2023/e-uma-vitoria-uma-esperanca-diz-viuvo-de-detinha-ativista-que-da-nome-a-ciclovial-da-terceira-ponte>. Acessado em: 15/05/2023.
- REDAÇÃO O ESTAFETA. 2022. “DNIT ordena retirada da bicicleta que marcava local de acidente com ciclista”. *O Estafeta*, 07/02/2022. Disponível em: <https://www.oestafeta.com.br/geral/dnit-ordena-retirada-da-bicicleta-que-marcava-local-de-acidente-comciclista/#:~:text=Segundo%20o%20ciclista%20Ladevir%20Guarda,a%20fotografia%20real%20do%20acidente!>. Acessado em: 05/04/2024.
- REDAÇÃO ZERO HORA. 2014. “EPTC retira bicicleta em homenagem a ciclistas mortas em Porto Alegre”. *Zero Hora Porto Alegre*, 09/05/2014. Disponível em: <https://gauchazh.clicrbs.com.br/porto-alegre/noticia/2014/05/EPTC-retira-bicicleta-em-homenagem-a-ciclistas-mortas-em-Porto-Alegre-4496525.html>. Acessado em: 16/05/2024.
- REDWOOD, R. R.; ALDERMAN, D.; AZARYAHU, M. 2018. *The Political Life of Urban Streetscapes*. Londres: Routledge.
- RIBEIRO, H. L. 2022. *Relato da Bici Ghost de Detinha Son*. Disponível em: <https://amazoniapassaqui.com.br/2022/07/04/detinha-son/>. Acessado em: 08/04/2024.
- RODRIGUES, J.C. 2006. *Tabu da morte*. Rio de Janeiro: Editora Fiocruz.
- SANTINO, J. 2006. *Spontaneous shrines and the public memorialization of death*. New York: Palgrave Macmillan.
- SLOANE, D. C. 2018. *Is This cemetery Dead?* Chicago: The university of Chicago Press.
- SOARES, A. G. 2003. *A natureza, a cultura e eu: ambientalismo e transformação social*. Santa Catarina: Ed. da Univali.
- SOUZA, M. L. 2003. *Mudar a Cidade – Uma Introdução Crítica ao Planejamento e à Gestão Urbanos*. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil.
- WORDEN, J. W. 2013. *Aconselhamento do luto e terapia do luto: um manual para profissionais da saúde mental*. São Paulo: Editora Roca Ltda.