

---

## Os patinetes elétricos no Largo da Batata: entre guardiões, meninos e *farialimers*

*Electric scooters in Largo da Batata: between guardians, boys and farialimers*

**Elisa Rosas**

---



### Edição electrónica

URL: <https://journals.openedition.org/pontourbe/12090>

DOI: 10.4000/pontourbe.12090

ISSN: 1981-3341

### Editora

Núcleo de Antropologia Urbana da Universidade de São Paulo

### Reférenceletrónica

Elisa Rosas, «Os patinetes elétricos no Largo da Batata: entre guardiões, meninos e *farialimers*», *Ponto Urbe* [Online], 30 v.1 | 2022, posto online no dia 09 julho 2022, consultado o 18 outubro 2023. URL: <http://journals.openedition.org/pontourbe/12090> ; DOI: <https://doi.org/10.4000/pontourbe.12090>

---

Este documento foi criado de forma automática no dia 18 de outubro de 2023.



Apenas o texto pode ser utilizado sob licença CC BY 4.0. Outros elementos (ilustrações, anexos importados) são "Todos os direitos reservados", à exceção de indicação em contrário.

---

# Os patinetes elétricos no Largo da Batata: entre guardiões, meninos e *fariálimers*

*Electric scooters in Largo da Batata: between guardians, boys and fariálimers*

Elisa Rosas

---

- 1 Versão original recebida em / Original Version 27/01/2022
- 2 Aceitação / Accepted 21/03/2022
- 3 pt
- 4 28 jul

“Enxugando o gelo, sua realidade segura por um fiapo de cabelo  
A seu favor, ele conta com sua quase total  
imunidade espiritual, corpo e humor à-prova-de-  
contas, além de uma dose generosa de  
honestidade, fazendo o diferencial”.  
“Enxugando o Gelo”, de BNegão

- 5 Em meados de 2018 chegou à zona oeste de São Paulo, no Largo da Batata, um serviço de aluguel de patinetes elétricos, também conhecidos como patinetes compartilhados. A partir das interações que passaram a ocorrer nesse cenário, busco explorar uma nova forma de se deslocar pela cidade. Decido, para isso, seguir os patinetes, que, nos termos de Latour (2012), podem ser considerados mediadores da mobilidade urbana, objetos que rapidamente se globalizaram e foram chamados de “disruptivos” no meio dos transportes. Para pensar esses veículos nesse contexto, é interessante considerar que os patinetes acionaram múltiplos atores, como trabalhadores das empresas e usuários do serviço, que passaram a fazer parte de composições urbanas e novas dinâmicas nas cidades (Patriota de Moura, 2010). O trabalho de campo para essas reflexões, que derivaram em uma dissertação de mestrado (Mendes, 2020), foi feito na segunda metade de 2019, na cidade de São Paulo, no próprio Largo da Batata, tanto com os

chamados *guardiões*, pessoas contratadas para cuidar dos patinetes na rua, quanto com pessoas que trabalhavam em escritórios de empresas de aluguel de patinetes, e que hoje não possuem mais atividade no Brasil. O tempo de desenvolvimento dessa dissertação coincidiu, de forma aproximada, com o tempo de operação do aluguel de patinetes no Brasil, que foi sendo reduzida até ser finalizada logo antes do começo da pandemia da COVID-19. Até o presente momento, ainda não há notícias de que esses serviços voltarão a funcionar no Brasil.

- 6 A mobilidade urbana, termo relativo aos deslocamentos das pessoas nas cidades, pode ser abordada por diversos ângulos, como mostram os estudos realizados nas Ciências Sociais: sobre a cultura automotiva (Schor, 1999) sobre quem dirige seu próprio veículo (Featherstone; Thrift; Urry, 2005); quem dirige o transporte público e suas interações com os/as usuários/as (Caiafa, 2002); as interações dentro dos veículos coletivos e nos terminais (Pires, 2012; Raposo, 2015); a relação dos caminhos com as trajetórias individuais (Moura; Vasconcelos, 2012); os caminhos feitos por pessoas, de bicicleta (Saraiva, 2014; Marias, 2018); e os caminhos a pé nas cidades (Delgado, 2007; Souza, 2018; Leite, 2018); os diferentes deslocamentos segundo gênero (Jirón; Gomez, 2018). São trabalhos que abordam sociabilidades, noções de cidade e escolhas de caminhos. Neste artigo, o foco é o objeto patinete elétrico disponível para o aluguel e a movimentação ao redor dele.
- 7 Os deslocamentos que os patinetes proporcionam podem ser classificados no que chamo de mobilidade *smart* (Mendes, 2020), uma nova forma de se deslocar, acionada por telefones celulares, e diferente da mobilidade de massa e coletiva do cotidiano urbano, seja ela em ônibus, metrô ou a pé. É uma mobilidade individual e na qual é valorizada a noção de cliente sobre a de usuário. Funciona em um modelo empresarial que se autodenomina “economia do compartilhamento”, mas que vem sendo nomeado como “economia de plataforma”, ou até mesmo “capitalismo de plataforma” (Scholz, 2017). Em expansão, é um modelo que “criou uma nova forma de capitalismo no qual o principal objetivo é o lucro gerado pelo aluguel de produtos/serviços e pelas interações digitais de onde é possível extrair e monetizar dados.” (Arcidiano ; Duggan, 2019:4).
- 8 A ideia de mobilidade *smart* vem na esteira das críticas à noção de *smart city*, que, para Rogério Proença Leite (2018) refere-se à adaptação ou construção “estratégica” de bairros, distritos ou cidades a partir de um uso “inteligente” da tecnologia, com o objetivo de criar uma nova forma de “empreendedorismo urbano” (Proença Leite, 2018:59). Essa utopia tecnológica, segundo o autor, funciona a partir de uma lógica mercadológica liberal que utiliza o discurso de inclusão e melhoria das cidades sem, porém, levar em conta a natureza conflitiva e desigual das cidades. As inovações, propagandeadas como solução urbana, terminam por manter acessos e espaços de elite. No campo dos transportes, o mesmo pode ser visto em uma renovação do mercado e do debate<sup>1</sup>, e nas empresas que se constroem na ideia de inovações para os clientes dos serviços, mas funcionam a partir do trabalho precarizado de uma série de pessoas, como é o caso dos guardiões dos patinetes, dos motoristas de empresas como Uber, 99 e Cabify e, ainda, dos entregadores acionados por aplicativos.
- 9 Neste artigo, apresento os patinetes, o eixo Largo da Batata – Avenida Faria Lima, e os guardiões dos patinetes de uma empresa. Abordo também, de forma lateral, - uma vez que o trabalho de campo não foi feito diretamente com eles - dois grupos importantes: os meninos que usam os patinetes sem seguir as regras das empresas, e os *fariálimers*, pessoas de classe alta e público-alvo das empresas de patinete durante aqueles dois

anos. Das muitas diferenças entre os guardiões, os meninos e os *fariálimers*, ressalta como os últimos podem se deslocar sem constrangimentos, uma vez que são clientes, o que assegura seu direito a uma circulação livre – interrompida, somente, em algumas situações, pelos meninos. Por sua vez, e apesar de todas as tentativas de que não estejam ali, os meninos permanecem nas praças e nas ruas.

- 10 O artigo está organizado da seguinte forma: 1) uma apresentação do objeto patinete, centro das composições urbanas observadas; 2) o eixo entre o Largo da Batata e Avenida Faria Lima, em São Paulo, cenário no qual o patinete foi seguido; 3) os guardiões, trabalhadores de uma empresa de aluguel de patinetes responsáveis por cuidar dos veículos na rua; 4) considerações finais sobre a pesquisa.

## 1) Patinete, objeto global e disruptivo

- 11 Um patinete elétrico é constituído de uma “prancha”, dois pneus, um guidão e de um pezinho para apoiá-lo. Na prancha, cabem dois pés, e o guidão chega à altura da cintura de um adulto. Feito de alguns “quilos de alumínio, um quilo da bateria de lítio, motor elétrico e partes variadas de plástico e aço” (Johnson, 2019), pode pesar entre 9 e 15 quilos. O patinete elétrico pode atingir 30km/h, e a bateria pode ter potência de até 500W, o que permite um percurso de 20 km. Em 2018, aproximadamente quatro entre cinco patinetes eram produzidos na China (Bergen; Brustein, 2018). Há patinetes elétricos à venda para uso pessoal e nos últimos anos, em diversas capitais do mundo, surgiu um novo modelo de aluguel do veículo.
- 12 Nos patinetes alugáveis, o veículo não está preso a nada, fica solto no espaço público. Há um sistema de desbloqueio que funciona por meio de um QRCode, que, quando reconhecido, conecta o cliente com a plataforma da empresa, acessada via um aplicativo de celular. O cliente abre o aplicativo, aperta na opção de desbloquear, posiciona a câmera no código do patinete e espera o reconhecimento. O patinete então se destrava, sendo possível acelerar com um primeiro impulso do próprio pé. A tração elétrica do veículo é ativada, comandada pelo acelerador e pelo freio – ambos no guidão –, acionados pelas mãos direita e esquerda, respectivamente. Para “desligar” a bateria elétrica, é preciso apenas deixar de usá-lo. No caso dos alugados, as empresas requerem que o cliente volte ao aplicativo no celular, para marcar a opção “encerrar corrida”, então o patinete é bloqueado novamente pelo sistema.
- 13 O primeiro grande serviço nesse novo modelo de compartilhamento<sup>2</sup> surgiu em 2017, nos Estados Unidos, na cidade de São Francisco, oferecido pela empresa Bird, conhecida sobretudo por se tornar o que é chamado no jargão financeiro de “unicórnio”<sup>3</sup> e emplacou apresentações e investimentos publicitários grandiosos.<sup>4</sup> Há alguns antepassados do patinete elétrico: o Motoped e o Autoped, os primeiros patinetes motorizados produzidos em grande escala nos Estados Unidos, cujo lançamento data de 1915. A maioria deles era usada de forma recreativa, e não tiveram sucesso comercial. Durante o século XX, houve algumas tentativas de emplacar o negócio de patinetes, motorizados ou não, com um sucesso relativo de algumas empresas, com usos para lazer ou turismo (Mansky, 2019).
- 14 Para que o patinete elétrico atual chegasse a ser considerado um modo de transporte e um negócio atraente, foi necessária a criação de uma “narrativa”, como me relatou um engenheiro da área de mobilidade. Parte da tentativa de tornar o patinete um elemento

de mobilidade urbana passou por associá-lo mais às bicicletas usadas como meio de transporte, por exemplo, do que aos skates, que possuem um uso mais recreativo e esportivo. Giancarlo Machado descreve como, a partir da transformação dos “sentidos atribuídos por diversos agentes ao skate” (Machado, 2019:238), estes deixaram de ser vistos somente como brinquedos e ganharam grande visibilidade, criando um circuito esportivo nacional próprio. No caso dos skates, sua difusão se deu por meio da promoção de eventos patrocinados por grandes marcas e apropriação por parte de uma juventude de skatistas e seus “rolês”. Os patinetes não motorizados, até alguns anos atrás, eram associados aos skates, com um uso juvenil e relacionado ao lazer. Com a popularização de uma série de supostas vantagens do patinete elétrico, afasta-se uma associação desportiva, ou simplesmente do turismo e lazer, e o patinete repaginado se torna um meio de transporte urbano, que pode ser usado nas maiores cidades do mundo.

- 15 Para alugar um patinete, ao contrário dos serviços anteriores de aluguel de bicicletas, é necessário se conectar a uma plataforma virtual, acionada por aplicativos nos celulares *smartphones*. Esse também é o modo de funcionamento de outros novos negócios multinacionais de mobilidade urbana: Uber, 99, Cabify etc. Além de possuírem um modo de funcionamento similar, as empresas de aluguel de patinetes pegaram carona com as grandes plataformas na ideia de *disrupção*. Segundo um interlocutor da área, as novas empresas de mobilidade conseguiram “quebrar o *status quo*”, pois apresentaram uma nova lógica de funcionamento — tanto as empresas que oferecem mobilidade quanto as que oferecem trabalho, assim como os aplicativos de entrega. O maior exemplo seria a Uber, que se apresenta como empresa “disruptiva” por quebrar o mercado dos táxis.
- 16 O adjetivo “*disruptive*” é comum no jargão dos negócios e tecnologia da língua inglesa, tendo seu significado explicado em um jornal como “novidade que muda a forma como algo é consumido e revoluciona o mercado” (Gutierrez, 2013). Apresentada como uma expressão do “corporativês”, a versão brasileira, “disruptivo”, é apresentada no artigo como um decalque, uma palavra de outro idioma adaptada do português. Os empresários de aluguel de patinetes elétricos de diversos empreendimentos pelo mundo prontamente incorporaram esse termo.<sup>5</sup>
- 17 As propagandas das empresas de patinete vendem a possibilidade de viver a cidade e os deslocamentos de outra forma, mais lúdica, divertida e ecológica, com imagens de juventude, movimento e aceleração. Utilizam-se de uma estética globalmente sintonizada, assim como com a ideia de *smart city*, a qual será abordada mais adiante.



Imagem 1: Propaganda das empresas Grin e Yellow (Fonte: Instagram - GrinBR)

- 18 No Brasil, o serviço de aluguel de patinetes durou aproximadamente dois anos, tempo em que essa pesquisa foi realizada. Entre 2018 e 2019, muito se falou deles no âmbito da mobilidade urbana nacional e mundial. Porém, pouco antes de começar a pandemia de Covid-19, em 2020, as maiores empresas que ofereciam o serviço já estavam em fase de redução, reformulação e até encerramento das atividades em solo nacional.
- 19 Em sua chegada, a imprensa brasileira repercutiu a novidade dos patinetes como “possivelmente a maior aposta do Vale do Silício em 2018” (Doria, 2018). As apostas eram altas, como a possibilidade de resolver o chamado problema da última milha<sup>6</sup>. As notícias que abordavam o aumento do número de patinetes nas ruas de cidades médias e grandes já tocavam nas questões: quem deve ocupar a rua, as cicloviárias, e as calçadas? Uma empresa pode deixar objetos soltos nos espaços públicos? Quais são as reações que isso desperta em quem circula por este espaço?
- 20 Em sua recepção, também havia certo tom de desconfiança: os patinetes atrapalham a circulação de pedestres, ciclistas, de carros e de ônibus, já que podem ser largados em qualquer lugar, na frente de garagens, no meio das calçadas. Aí aparece também uma controvérsia que se tornará constante, relativa aos acidentes e à segurança viária<sup>7</sup>. As notícias também abordam os investimentos recebidos tanto pelas empresas que operam no Brasil quanto as que funcionam fora. Sem explicar como esse modelo de negócios funciona, são relatados os chamados “aportes”, “rodadas de investimento” e consequente valorização e internacionalização das empresas de patinete, que contam, para sua capitalização, com fundos de investimento internacionais.
- 21 O patinete, aos poucos, vira um objeto do cotidiano brasileiro, e aparecendo em anedotas dignas de crônicas de jornal, como o roubo organizado de 4 mil patinetes, que eram então desbloqueados e vendidos por 300 reais (Bottari, 2019). Há reportagens sobre usos dos patinetes considerados incorretos, como flagrantes policiais em casos suspeitos: pessoas, geralmente de classe baixa, que usavam o patinete fora da área habilitada<sup>8</sup>, ou que levaram o patinete para sua casa, sem conhecer essa modalidade de

transporte. Houve o caso de dois rapazes que resolveram cruzar a ponte Rio-Niterói em um só patinete, sem alugá-lo, e terminaram presos.

- 22 Além dos casos de contravenção, há registros curiosos da apropriação dos patinetes, como, por exemplo, o homem que, montado no patinete, transporta um fogão como se fosse uma mochila; a incorporação do objeto em funks; e a divulgação de um evento chamado Grande Prêmio de Patinete, que ganhou proporções inesperadas<sup>9</sup>. O patinete é tema de comentários entre Ana Maria Braga, apresentadora da rede Globo, e seu companheiro de palco, o papagaio Louro José. Também virou assunto principal de uma conta do aplicativo Instagram, chamada “Patinetes Tristes”<sup>10</sup>. A humanização do veículo, explícita em frases como: “*tem gente que se diverte com a tristeza dos patinetes*”, é apenas um exemplo entre tantos.



Imagem 2: Homem é filmado transportando fogão em patinete elétrico em Copacabana, Zona Sul do Rio (Fonte: G1)

- 23 Para Bruno Latour (2012), a agência dos objetos merece uma explicação: eles nem determinam uma ação, nem servem apenas como pano de fundo nela. Agem de forma específica: “as coisas precisam autorizar, permitir, conceder, estimular, ensejar, sugerir, influenciar, interromper, possibilitar, proibir etc.” (Latour, 2012:109). Em vez de procurar as instituições e elementos estáticos, seu questionamento vai em direção aos “agregados sociais”: as associações feitas pelos atores humanos e não humanos. Para entender o que é relevante numa situação, é necessário, para ele, investigar as associações, seguir os rastros e as pistas deixadas por quem está se movimentando. Uma forma de analisar esses movimentos é entender quem seriam os mediadores, e quem seriam os intermediários em uma situação. Os mediadores são aqueles que “transformam, traduzem, distorcem e modificam o significado ou os elementos que supostamente veiculam” (Latour, 2012:65). Já os intermediários apenas transportam os significados, porém, sem transformá-los.
- 24 Enquanto mediador, o patinete elétrico transporta pessoas, ideias e “narrativas” de transporte. Na rua, também podemos pensar em quem ele carrega, o que transporta e quais são os seus obstáculos. Quem sobe no patinete e pode continuar circulando? Quando ele é travado, e pelo quê? O patinete produz mobilidade urbana? Se a resposta é sim, para quem? Para além da “narrativa”, ele cria empregos, desejos e conflitos. O

patinete, como mediador, colabora para mobilizar diferentes pessoas e afetos em sua circulação, como será explorado a seguir.

## 2) O Eixo Largo da Batata e Avenida Faria Lima

- 25 Uma ou duas pessoas em cima de um patinete é uma imagem que pode ser considerada parte de uma composição urbana (Patriota de Moura, 2010), que tomará diferentes contornos se vista na Avenida Faria Lima por um jovem branco de terno, ou no Largo da Batata por um menino negro de sandálias, short e blusa. As composições das quais os patinetes fazem parte trazem diversas implicações e consequências para a cidade. Nesse sentido, há usos considerados certos e errados. O uso dos *clientes* é considerado correto, após desbloqueio e pagamento. O uso das pessoas que os recolhem para levá-los e recarregar a bateria ou pelos guardiões, por exemplo, não só é considerado correto, mas também um empreendimento social, como mostrarei a seguir. Já os usos tidos como incorretos podem ser variados, para o desgosto das empresas — por exemplo, o uso dos meninos do Largo da Batata.
- 26 O Largo da Batata foi “onde tudo começou”, como me contou Mano Lyee, à época funcionário de uma empresa de aluguel de patinetes e bicicletas. Localizado na zona oeste de São Paulo, o espaço, cujo nome só foi oficializado em 2012, por conta da antiga atividade cerealista que ocorria ali, é uma região de comércio popular e confluência de trânsito dentro de um enclave residencial de classe média alta. Encontra-se em uma histórica rota de travessia do rio Pinheiros, um local de intensa movimentação viária e pedestre, e que abriga uma estação de metrô com um fluxo enorme de pessoas diariamente. Os patinetes aparecem ali para aproveitar essa característica de conexão e nó de transportes, e também a reforça.
- 27 Palco de inúmeras obras de urbanização ao longo de décadas, o Largo da Batata nunca perdeu seu caráter popular, que destoa do resto do bairro Pinheiros. É possível ver a transição dessa paisagem urbana, em especial, ao pegar uma das avenidas que sai dessa praça: a Avenida Brigadeiro Faria Lima. Construída nos anos 1970 e retomada como projeto imobiliário grandioso nos anos 1990, a rua e seu entorno se tornariam uma das áreas mais caras do país e um centro financeiro e comercial, competindo com a Avenida Paulista pelo título de coração capitalista da metrópole em uma “lógica de desdobramento das centralidades” (Frúgoli, 2001:53), na qual o surgimento de novas regiões se alimenta da decadência das antigas centralidades.

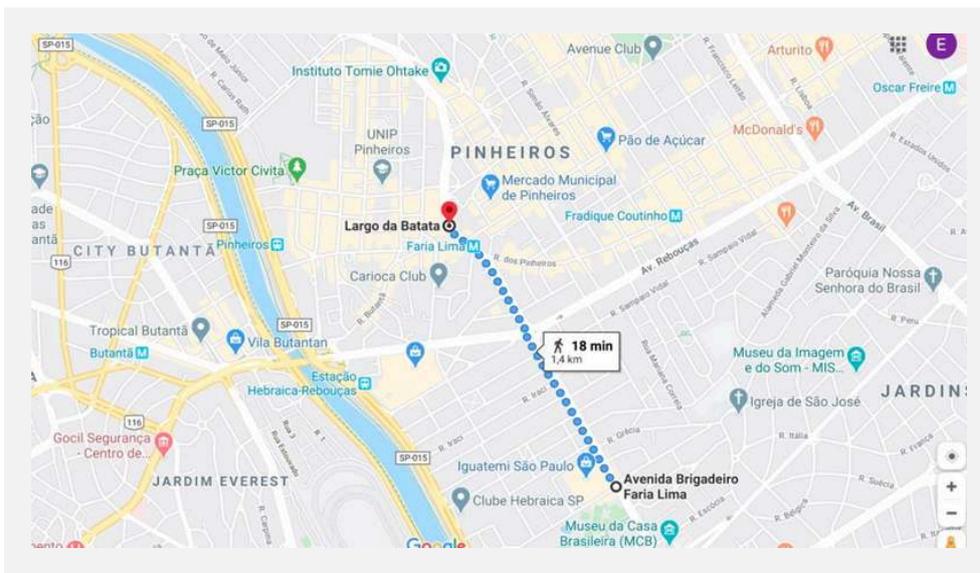


Imagem 3: Caminho a pé do Largo da Batata pela Avenida Faria Lima / Fonte: Google Maps

- 28 Enquanto a Avenida Faria Lima se consolidava como um novo centro financeiro, o Largo da Batata permanecia fechado, constantemente em obras, e ainda sendo “tratado como um foco de pobreza e caos em meio a bairros sofisticados” (Rodrigues, 2018:54). Nos anos 2000, o terminal de ônibus que funcionava ali foi “empurrado” para mais perto da marginal do rio Pinheiros, dando lugar a uma praça e uma estação de metrô. A nova “configuração visual” do Largo Batata fez parte de uma “estratégia de ressignificação desse espaço, visando integrá-lo à paisagem que se configurou ao longo da Avenida Faria Lima” (Caldeira, 2015:53), com o objetivo de “destravar” o local para um público de maior poder aquisitivo. As obras deixaram a área interdita por quase uma década. Os tapumes foram retirados em 2013, época em que se inicia uma nova ocupação daquele espaço.
- 29 Após a criação de um “vazio pavimentado” (Caldeira, 2015:74) no Largo da Batata, a praça foi sendo ocupada por diversos atores. Tanto os manifestantes das Jornadas de Junho de 2013 que inauguram o espaço como palco de concentração de protestos políticos, tanto uma articulação de “ocupantes” da praça, de classe média, que estabelece diálogo com a subprefeitura da região para a obtenção de um mobiliário urbano para o espaço (Rodrigues, 2018). Os comerciantes do Largo da Batata também se organizaram, de forma pouco expressiva (Caldeira, 2015). Pelo menos até o início da pandemia da Covid-19, atividades culturais eram organizadas ali, desde bares e forrós, que já eram parte do cenário antes da obra e permaneceram mesmo com as transformações da região, às ocupações sociais e artísticas de cunho mais político, como batalhas de rima, ocupações e instalações. Muitas das ocupações e intervenções, sobretudo aquelas organizadas por grupos de classe média, se apresentavam como atividades que “dariam vida”<sup>11</sup> ao Largo depois de uma obra desastrosa e com interesses puramente econômicos. Tais intervenções teriam um posicionamento crítico à especulação imobiliária e às obras de renovação urbana.
- 30 O eixo Largo da Batata – Av. Faria Lima é trazido nesse artigo ao proporcionar um contraste interessante: uma região de trânsito e de passagem, entre o comércio popular e centro financeiro, local etnograficamente privilegiado para observar os usos considerados corretos do patinete, assim como seus contrausos (Proença Leite, 2018).

Além disso, a sede da empresa dos patinetes disponibilizados no Largo da Batata se encontrava próxima à Avenida Faria Lima, a 3 km dali. A avenida também tornou-se conhecida por abrigar 20% de toda a operação de patinetes na cidade, sendo que o veículo chegou a ser considerado o símbolo oficial (Universa, 2019) dos chamados *farialimers*, pessoas de alta classe que trabalham em grandes corporações e em *startups* de tecnologia, e grandes usuários do serviço.



Imagem 4: Capa da Veja São Paulo, dezembro de 2019

- 31 Um mês após minha pesquisa de campo, a revista Veja SP, de dezembro de 2019, cunha o termo *farialimer*, que vai entrar no vocabulário humorístico nacional virtual. A capa da revista retrata dois homens de roupa social se deslocando em patinetes. A reportagem não entra em detalhes no assunto da mobilidade, porém traça um perfil do grupo: “Como vivem, enriquecem, gastam e se cuidam os paulistanos que trabalham no enclave de maior crescimento econômico do país, polo de modas e ambições apelidado de ‘condado’.” (Soares; Rosario, 2019). A reportagem mostra particularidades dos escritórios da região, como, por exemplo, reuniões corporativas para públicos específicos: “Para engajar o ‘time’, há ações especiais para as mais diferentes demandas: pais, mães, negros, asiáticos, LGBTQI+” (IBID.). Além disso, um grupo de meditação que se encontra em um gramado, ou como em um parque por ali “equipes de executivos levam seus *flipcharts* para reuniões de *brainstorm* no gramado nos fins de semana.”. (IBID.) Outro elemento apontado é o estético: o traje social utilizado por quem trabalha em corporações financeiras, e um figurino mais “descolado”, usado por quem trabalha em startups e empresas de tecnologia como a Google. O artigo ainda mostra a presença de espaços de *coworking*, restaurantes e bares modernos ao longo da avenida.
- 32 Em minhas próprias experiências pelo bairro, a caminho do escritório de uma das empresas, observo homens engravatados montados em patinetes. A única mulher que

vejo andando de patinete está vestida com uma blusa de uma empresa de aluguel de patinetes, porém não passo muitos dias por lá. Vejo também um rapaz, com um carrinho de mão de catador de materiais com alguns patinetes dentro. Em uma ocasião, saindo da empresa e caminhando em direção ao Largo da Batata, acompanhado de longe um grupo de meninos. Formado por uns 5 ou 6 meninos, um deles está em uma bicicleta compartilhada, outro em um patinete e o resto caminha. Eles vão pela calçada, tranquilos, conversando, trocando a bicicleta e o patinete entre eles. Mais de uma vez, quando o semáforo da avenida fecha, tanto o menino do patinete quanto o da bicicleta passam para a rua, e fazem círculos e manobras enquanto os carros estão parados aguardando. O semáforo abre e eles voltam para a calçada, ou pelos cantos da rua perto do meio-fio. Estou a mais de um quarteirão de distância, tentando não ficar para trás, mas eles chegam antes de mim ao Largo da Batata e se sentam espalhados pelos bancos.

- 33 Apesar de ter contato com alguns clientes do serviço, não cheguei a conversar com eles, nem com *fariálimers*, uma vez que meu objetivo era estudar as empresas. Em uma delas, ouvi de um interlocutor, funcionário de lá, quando comentei sobre os preços do aluguel dos patinetes, com certa ironia, que “*não precisa ser um fariálimer para usar o veículo*”. Para ele, no entanto, para além do preço, muitas pessoas não se sentiam “*apropriadas*” para andar de patinete, pois era uma novidade associada às pessoas de classe alta. Em um momento anterior, expliquei que era antropóloga e que queria entender como funcionava o serviço nos escritórios e nas ruas, e buscava conhecer melhor a parte logística do serviço e suas conexões com o resto do transporte urbano. Ele, em vez de se aprofundar tanto no meu objetivo, sem pestanejar, me encaminhou para o Setor Comunidade, e me direcionou para o trabalho dos guardiões, que será apresentado em seguida.

### 3) Os guardiões

- 34 Durante aproximadamente dois anos, quando alguém chegava na estação de metrô Largo da Batata, caminhando pelo bairro ou saindo da estação, a primeira imagem seria de patinetes e bicicletas enfileirados no meio da praça. Os veículos não ficavam soltos, mas não tinham correntes nem vigias. Algumas vezes, os patinetes também estariam acompanhados de pessoas uniformizadas com o nome da empresa proprietária dos veículos, os chamados *guardiões*. Seu trabalho era de conversar com os curiosos sobre esse novo serviço e ensinar as pessoas como acessar o serviço a partir do aplicativo. Os guardiões também verificavam veículos danificados ou defeituosos, sinalizando para que fossem recolhidos pela empresa.
- 35 Os guardiões eram pessoas que, segundo um funcionário de escritório da empresa, “*procuravam disseminar a ideia do cuidado com os objetos*”. Um trabalho que “*não tinha preço*”, uma vez que a empresa nem funcionaria sem eles, pela alta depredação dos veículos. Muitos guardiões eram egressos do sistema prisional, contratados por um instituto de ressocialização laboral que, por sua vez, tinha um acordo com a empresa de patinetes. “*A responsabilidade social está no DNA da empresa*”, me contou uma funcionária do Setor Comunidade, que trabalhava com os guardiões.
- 36 Meu interlocutor principal aqui é Mano Lyee, cujo primeiro posto era o de reposicionar as bicicletas sem estação deixadas ali pela região do Largo da Batata, pois as pessoas as deixavam em lugares perigosos, muito perto da rua, ou em pontos pouco acessíveis. Depois passou para o Setor Comunidade, no qual sua função era a de articulador social,

e entre suas atribuições estava a orientação e acompanhamento dos guardiões. De forma geral, o trabalho dos guardiões era auxiliar no uso das bicicletas e patinetes e cuidar deles na rua também. Seu maior desafio, no entanto, era lidar com as depredações, muitas vezes causadas, segundo eles, por meninos pobres.

- 37 Mano Lyee explica que essa função é importante porque nas zonas de muito movimento, todo dia chegam grupos de meninos, que vêm de várias regiões periféricas, quase sempre no começo da tarde, e quando saem da estação de metrô vão direto aos patinetes. Estamos no Largo da Batata enquanto ele me explica isso e, alguns minutos depois, um grupo de meninos começa a sair da estação. Ignorando umas seis ou sete pessoas uniformizadas com blusas da empresa, já começam a mexer em todos os patinetes e rapidamente encontram um desbloqueado. Mano Lyee me avisa que ali “começa a ação”, que o trabalho dos guardiões é conversar com os meninos, com muito jogo de cintura, para que eles não danifiquem os veículos. Pergunto por que era naquela hora, e ele me diz que essa juventude, que ora vai para casa, ora fica na rua, “*dorme tarde e acorda tarde*”. Essa é a hora que eles vêm para os centros correr atrás do seu sustento, vender balas ou ver o que conseguem, me conta. Segundo ele, aparecem meninos da cidade inteira, que alguns já são conhecidos. Um guardião experiente, que está ali coordenando a equipe nova, chama os meninos que estão circulando e trocando os patinetes entre eles. Seu tom de voz é afetuoso, mas também com autoridade, chamando o menino que está mexendo no patinete de “*nequinho*”, e pedindo para ele deixar o objeto. O menino anda em círculos amplos pela praça, ao nosso redor, com o patinete desligado, dando o impulso com o próprio pé. Alguns dos outros meninos do grupo se aproximam dos patinetes e de nós e pedem aos guardiões: “*tio, deixa eu andar, libera o patinete aí*”.
- 38 Mano Lyee fala com pesar da destruição dos patinetes e bicicletas, sobre como o sistema sem estação foi muito mal recebido no Brasil. Comenta que não é só na praça que acontece depredação, que fica indignado com o pessoal do campus da Universidade de São Paulo, do outro lado do rio Pinheiros, pois já recolheu muitos patinetes destruídos por lá. Já com os meninos, parece que tanto ele quanto os outros guardiões entendem melhor o motivo da relação com os patinetes. Sobre a dificuldade do trato com os meninos, enfatiza que o que fazem “*não é segurança*”, pois se relacionam bem com eles, criam vínculos quando possível e, sobretudo, “*os tratam como humanos*”. Em alguns casos, me relata, conseguem fazer um encaminhamento ou acompanhamento para outras instituições, que os ajudam a “*cicatrizam as feridas*” de vidas duras. Os meninos, segundo eles, quando vêm os patinetes no meio da praça, dão seu jeito de andar, mesmo se o veículo estiver descarregado. Às vezes cortam o fio da bateria, o que lhes permite usá-los mesmo sem o motor, com a tração feita pelos pés. Algumas vezes encontram patinetes desbloqueados, por descuido de algum usuário, ou alguma falha elétrica. Também há relatos de abordagens dos meninos em clientes em movimento, ou com o celular na mão para desbloquear o veículo.
- 39 Sobre as dificuldades dos guardiões, ouço situações variadas, tanto de guardiões muito tranquilos que mesmo agredidos pelos meninos, não largam o patinete, quanto de guardiões que tomam atitudes intimidadoras com os meninos – e sobre as conversas que são necessárias para que isso não aconteça mais. Alguns guardiões criam laços com os meninos, que aprendem a respeitar os patinetes: alguns meninos levam um veículo, mas depois deixam o equipamento nos galpões, ou os devolvem para os guardiões. Um guardião mais experiente conta, consternado, de um menino que era muito resistente e

agressivo, mas que com o tempo conseguiram criar uma conexão. Outro colega inclusive que já o havia acolhido em mais de uma situação, levando-o para a própria casa, mas que infelizmente agora estava cumprindo medidas socioeducativas na Fundação Casa<sup>12</sup>. Em alguma medida, dentro das suas possibilidades, os guardiões dos patinetes terminam sendo guardiões dos meninos, se identificam com eles e são mobilizados por histórias em comum, acionando seus próprios afetos e sentimentos no trabalho.

- 40 Em uma de nossas conversas, Mano Lyee me fala: “*Aqui a gente enxuga o gelo todo dia*”. Essa dinâmica, criada pela empresa para preservar seus bens, mesmo a partir de uma proibição, abre a possibilidade para outras interações entre as pessoas (que acontecem pela falta da ação do Estado ali) e possibilita colaborações que fazem com que alguma infraestrutura urbana funcione – remetendo à noção de “pessoa como infraestrutura” (Simone, 2004).
- 41 Fraya Frehse (2013), ao explorar as praças brasileiras, estabelece a oposição entre transeuntes e não transeuntes: ambos compartilham de técnicas corporais em “ritmos peculiares”, sendo os primeiros aqueles que estão apenas circulando pelo espaço, e os segundos os que, de diversas formas, permanecem pela praça. Os patinetes na praça, para além de se apresentarem como mais um meio de transporte para diversos transeuntes, também participam ativamente na vida de alguns não transeuntes, como esses meninos. Frehse caracteriza a rua no Brasil como um “espaço público de pessoalidade moral”, no sentido de que o caráter moral das relações entre quem fica na praça — ou seja, os não transeuntes—, revela como as regras do espaço da praça “interferem (ou não) na ‘exclusão’, na ‘viração’, na ‘malandragem’, na “cultura de rua’, nos ‘contra-usos’, entre outros, ali discerníveis empiricamente.” (Frehse, 2013:20).
- 42 Essa também parece ser uma ideia interessante para pensar a relação dos guardiões com os meninos. A habilidade de falar uma “linguagem da rua” para serem legitimados pelos meninos, mobilizada a partir de suas histórias pessoais, mostra como é necessária uma permanência em um espaço público, tal como expõe Frehse. Heitor Frúgoli Jr. também destaca, na “cultura informal das ruas” a importância da solidariedade combinada com o estabelecimento de hierarquias (Frúgoli Jr., 1995). Ele menciona também uma “apropriação privada” do espaço público por parte de quem ocupa a rua. Mas o cenário aqui se complexifica, uma vez que está em disputa também outra apropriação privada da praça, por parte da empresa. Cabe pensar então, segundo Rogério Proença Leite (2018), sobre os contra-usos que os meninos fazem dos patinetes. O contra-uso é derivado da noção de “tática” de Michel de Certeau, porém se difere ao estabelecer uma confrontação explícita que não existe na “tática”:
- 43 A ênfase dada por Certeau ao cotidiano como uma espécie de campo de batalha, cujas táticas precisam encontrar modos inventivos de escape e confrontação em cada situação, rompe com o caráter normativo das positivities da ação social cotidiana em direção às contingências fugidias. Embora o contra-uso seja derivado dessa noção astuta de tática, ele se refere a uma ação propositalmente mais direta e ofensiva: o contra-uso seria, nesse sentido, mais bélico do que tático. (Proença Leite, 2018:62).
- 44 Para além de uma oposição à ordem pública, o uso dos patinetes pelos meninos mostra um deboche quanto a uma forma de privatização da praça, neste caso pela empresa. Sua utilização é bélica e ao mesmo tempo lúdica: o patinete é também um brinquedo largado no meio da praça.

- 45 Frehse chama a atenção para algo que os seus interlocutores, não transeuntes, lhe contam: o fato de não serem “respeitados como as pessoas que são”, o que faz com que se surpreendam pela forma como a pesquisadora os trata. Isso pode ser pensado com ainda mais gravidade se pensarmos nos meninos que usam os patinetes: são inúmeros os motivos para não serem “respeitados como pessoas que são” — são não transeuntes, são negros, são pobres, e ainda por cima são crianças ou adolescentes.

#### 4) Enxugando o gelo

- 46 Quando inaugurada a operação de aluguel de patinetes elétricos em São Paulo, os veículos foram cuidadosamente inseridos em espaço renovado, moderno, político e cultural, de alto fluxo de pessoas, ainda popular, mas conectado com uma das partes mais ricas da cidade. Foram delimitados também usos corretos e incorretos, e traçadas estratégias para garantir que esses usos fossem respeitados. O brinquedo deixado na praça servia para *fariálimers* e para quem pudesse arcar com seu custo, mas não para os meninos que não podiam pagar o preço do serviço.
- 47 O local “onde tudo começou” passou décadas em um processo de transformação da paisagem urbana. Como aponta Paulo Peixoto (2010), as malhas urbanas são continuamente produzidas e atualizadas no contexto da “consolidação de um mercado urbano do lazer construído à volta da ideia de espaço público e do consumo visual” (Peixoto, 2010:44). Segundo ele, as obras urbanísticas são nomeadas de muitas formas<sup>13</sup> pelos poderes governamentais, de maneira retórica e indiferenciada, como forma de disfarçar uma carga política presente em termos como enobrecimento e higienização. A noção de gentrificação, definida por Rogério Proença Leite como intervenções urbanas que ocorrem em locais urbanos “depauperados” com valor patrimonial, históricos ou não, também é acionada em análises do Largo da Batata (Mascarenhas, 2014; Caldeira, 2015).
- 48 Pode-se pensar também nas dinâmicas da região a partir da noção de “classificação do espaço” (Patriota de Moura & Januzzi, 2019), ou seja, uma forma de identificar um lugar com “segmentos de classe específicos”. As décadas de obras e transformações do ambiente do Largo Batata procuravam aproximá-lo das classes médias e altas do bairro de Pinheiros e da Avenida Faria Lima. De forma vertical, em sentido de cima para baixo, do alto dos prédios, pela avenida até o Largo da Batata, se espalha a reivindicação por um espaço público para setores específicos de classe alta.
- 49 A construção de espaços de segregação é “um elemento central à experiência das elites” (Sklair, 2019:51), manifestando-se na cidade, muitas vezes, como “enclaves fortificados” (Caldeira, 1997), como condomínios murados. No caso dos deslocamentos, é possível ver que a fortificação que dá a sensação de segurança das elites é o uso do carro individual, que resguarda, relativamente, os corpos de seus usuários à chamada violência urbana. Aqui, porém, mais do que se esconder por trás dos muros dos condomínios ou dos carros, essa classe decide colocar seus corpos na cidade. Corpos que, no entanto, não são mais do que transeuntes no espaço público. É fácil notar como nunca ficam na praça como os guardiões e os meninos, que muitas vezes permanecem naquele local. Curiosamente, mesmo com tantos esforços para transformar o Largo da Batata e seus arredores em espaços próprios para esse grupo, a presença de *fariálimers* ou de outros usuários de patinetes ali ainda é sempre de passagem, em trânsito para outros lugares.

- 50 Nesse sentido, é interessante contextualizar a chegada dos patinetes também no universo da mobilidade urbana brasileira. Paulo Santarém (2013; 2021) nos mostra como o transporte urbano nacional nos moldes como é organizado atua e historicamente serve para o controle da circulação na cidade, em especial para a manutenção de uma lógica de segregação racial. A escolha do Largo da Batata para posicionar os patinetes, na tentativa de “classificar” o nível da rua, parece buscar também estabilizá-lo como espaço branco, mesmo que não seja totalmente bem sucedido. Nessa disputa, os meninos e os usuários atravessam diferentes espaços, e de formas diferentes. Os clientes das empresas de aluguel de patinetes circulam sem constrangimento por parte do poder público, da polícia, dos guardiões, ou de qualquer outro ali a não ser os meninos. Esses últimos circulam e permanecem apesar de todas as tentativas de tirá-los daquele espaço, algumas vezes em confronto com os clientes, ou com a polícia, ou com os guardiões.
- 51 Pelo preço do seu aluguel, o patinete é usado sobretudo por pessoas de elite, mas do lado de fora dos muros ou dos carros seguros. Seu uso pressupõe algum grau de exposição na rua, mas para que isso aconteça, para que os patinetes e seus clientes transitem pela rua, os guardiões precisam expor não só seus corpos como também seus afetos. Os guardiões com quem conversei me explicaram como dialogar com as semelhanças entre eles e os meninos. Para cumprir sua função, precisam mobilizar seus próprios sentimentos e traumas, suas experiências e histórias de vida. A infraestrutura do serviço de aluguel de patinetes depende também do “trabalho emocional” dos guardiões.
- 52 Ainda em relação ao seu papel enquanto infraestrutura, os guardiões parecem cumprir uma dupla função: tanto o das catracas, afastando do veículo quem não pode pagar, e cuidando para que sejam usados por quem pode (mantendo assim a segregação entre os meninos e os clientes dos patinetes); quanto são alvos do investimento social da empresa, que cumpre uma obrigação moral, ao tratar a pobreza a partir do viés da responsabilidade social. Eles, por sua vez, tornaram-se guardiões dos meninos. Neles, foi possível notar a identificação e resignação pela situação dos meninos, entendendo que, sobretudo na praça, a possibilidade de agência é pontual. Vários parecem ter, por fora do emprego, espaços nos quais podem atuar de forma mais incisiva, como Mano Lyee, que é produtor cultural, articulador social e rapper. Essa é uma questão importante para não evitar fixá-los em um lugar passivo, ou sem agência. Não tive a oportunidade de conhecer profundamente suas elaborações em relação ao trabalho ou à empresa, mas, de forma geral, todos que conheci se mostraram tranquilos e agradecidos pelas oportunidades de trabalho, sobretudo os ex-detentos, que me relataram ter pouquíssimas opções. A mobilização desses afetos na manutenção de uma empresa que recebe aportes financeiros milionários gera desconforto, mas os processos dos guardiões parecem ser diversos: ora são mobilizados emocionalmente, ora são pragmáticos sobre o que de fato podem fazer para os meninos enquanto “enxugam o gelo”.
- 53 Após os dois anos de operação, aproximadamente, das empresas de aluguel de patinete, resta questionar o que foi produzido pela chegada desse serviço. Quais possibilidades urbanas se desenvolveram e quais nunca aconteceram? O patinete foi um elemento central para determinadas composições urbanas, que geraram sociabilidades, conflitos, contradições, discursos e alguns deslocamentos pela cidade. Se por um lado, esse modo de se deslocar não se estabilizou nas grandes cidades brasileiras, nem mesmo nas

classes mais altas, uma grande quantidade de dados sobre circulação foi produzida, dados sobre os quais existe pouco conhecimento público. Tampouco se sabe como esses dados ainda poderão ser usados. O serviço de aluguel de patinetes contribuiu, entre várias outras, por uma experiência de como os modos de transporte poderão funcionar a partir das plataformas virtuais, tendência que aparentemente permanecerá por mais tempo nas cidades contemporâneas.

- 54 David Harvey (1992), no livro *Condição pós-moderna*, localiza uma mudança entre o que diferencia como planejamento “modernista” e “pós-modernista” das cidades. Enquanto o primeiro buscava um domínio da metrópole como “totalidade” ao projetar formas fechadas, os pós-modernistas veem o processo urbano “como algo incontrollável e ‘caótico’, no qual a ‘anarquia’ e o ‘acaso’ podem ‘jogar em situações inteiramente abertas’.” (Harvey, 1992). Nesse sentido, vale pensar nas novas possibilidades urbanas que se abrem como a experimentação do planejamento contemporâneo, facilitada pelo fluxo das rodadas de investimento do capital internacional.
- 55 Sem esperar o que foi prometido pela retórica do marketing empresarial, é pertinente refletir sobre as limitações dos deslocamentos proporcionados pelos patinetes na cidade, e qual foi o custo dessa empreitada. Tanto econômica quanto ambientalmente, levando em consideração também seu potencial poluente, por conta das baterias de lítio. O serviço de aluguel de patinetes possibilitou uma mobilidade diferenciada para alguns clientes, em uma aposta que se enxugou, finalizou seu ciclo com a debandada das empresas multinacionais que atuavam no país e com o processo de quebra e falência da empresa nacional mais expressiva.

---

## BIBLIOGRAFIA

ARCIDIACONO, Davide; DUGGAN, Mike. *Sharing mobilities. Questioning our right to the city in the collaborative economy*. Londres: Routledge, 2019.

CALDEIRA, Daniel. *Ávila. Largo da Batata: transformações e resistências*. Dissertação (Mestrado) – Faculdade de Urbanismo e Arquitetura, Universidade de São Paulo, São Paulo. 2015.

CALDEIRA, Teresa Pires do Rio. *Enclaves Fortificados: a nova segregação urbana*. *Novos Estudos Cebrap*, n. 47, 1997.

CAIAFA, Janice. *Jornadas Urbanas: exclusão, trabalho e subjetividade nas viagens de ônibus na cidade do Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro: Editora FGV, 2002.

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

DELGADO, Manuel. *Sociedades Movedizas. Pasos hacia una antropología de las calles*. Barcelona: Editorial Anagrama S.A, 2007.

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

FREHSE, Fraya. *A rua no Brasil em questão (etnográfica)*. *Anuário Antropológico*, n. 2, p. 99-129, 2013.

- FRÚGOLI JR., Heitor. São Paulo. Espaços públicos e interação social. São Paulo: Marco Zero, 1995.
- ..... A questão da centralidade em São Paulo: o papel das associações de caráter empresarial. *Revista de Sociologia e Política*, n. 16, 2001.
- HARVEY, David. *Condição pós-moderna*. São Paulo: Loyola, 1992.
- JIRÓN, Paola; GÓMEZ, Javiera. Interdependencia, cuidado y género desde las estrategias de movilidad en la ciudad de Santiago. *Tempo Social*, v. 30, n. 2. 2018.
- LATOURETTE, Bruno. *Reagregando o social: uma introdução à teoria do ator-rede*. Salvador: EDUFBA-Edusc, 2012.
- LEITE, Rogério Proença. Modos insubmissos de viver: Barcelona aos passos de Michel de Certeau. *Revista de Antropologia*, vol. 61, n. 2, 2018.
- MACHADO, Giancarlo. Os skatistas e a cidade: considerações sobre uma prática cidadã. In: FRÚGOLI JR., H.; SPAGGIARI, E.; ADERALDO, G. (eds). *Práticas, conflitos, espaços: pesquisas em Antropologia da Cidade*. 1ª.ed. Rio de Janeiro: Gramma Editora, 2019.
- MASCARENHAS, Luisa. *Reconversão urbana do Largo da Batata: revalorização e novos conteúdos da centralidade de Pinheiros*. Dissertação (Mestrado em Geografia Humana), Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo. 2014.
- MENDES, Elisa Rosas. *Do BRT ao patinete: os corredores de transporte e o problema da última milha*. Dissertação (Mestrado em Antropologia). Departamento de Antropologia, Universidade de Brasília, 2020.
- PATRIOTA DE MOURA, Cristina Patriota de. *Condomínios e Gated Communities: por uma antropologia das novas composições urbanas*. *Anuário Antropológico*, n. 2, 2010.
- ..... *O urbano e suas múltiplas dimensões*. *Anuário Antropológico*, n. 2, 2013.
- PATRIOTA DE MOURA, Cristina; VASCONCELOS, Larissa. *Trajetórias, trajetos e "motilidade" na Universidade de Brasília*. *Antropolítica*, n. 32. 2012.
- PATRIOTA DE MOURA, Cristina; JANUZZI, Vinícius P. *Brasília classificada: novos espaços de classe média na capital federal*. *Tempo social*, vol. 31, n. 1, 2019.
- PIRES, Lenin. *Esculhamba, mas não esculacha! Uma etnografia dos usos urbanos dos trens da Central do Brasil*. Niterói: Editora da UFF, 2011.
- PEIXOTO, Paulo. *Requalificação urbana*. In: FORTUNA, C.; LEITE, R. (orgs.). *Plural de cidade: novos léxicos urbanos*. Coimbra: Almedina, 2010.
- RAPOSO, Fernanda Menezes. *Informalidade em trânsito: um olhar sobre os vendedores ambulantes dos ônibus do DF*. Monografia (Graduação em Antropologia). Departamento de Antropologia, Universidade de Brasília, Brasília. 2015.
- RODRIGUES, Laura Sobral. *Isso não é um evento. Uma análise sobre a dinâmica de uso dos espaços públicos contemporâneos: estudo de caso - o Largo da Batata*. Dissertação (Mestrado em História e Fundamentos da Arquitetura e do Urbanismo). Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, São Paulo. 2018.
- SANTARÉM, Paulo Henrique da Silva. *A Cidade Brasília (DFE): conflitos sociais e espaciais significados na raça*. Dissertação (Mestrado em Antropologia). Departamento de Antropologia, Universidade de Brasília, 2013.

- SANTARÉM, Paulo Henrique da Silva. Ensaio sobre a mobilidade racista. In: SANTINI, ALBERGARIA, SANTARÉM (eds.). Mobilidade antirracista. São Paulo, SP: Autonomia Literária. p. 56–p.79, 2021.
- SARAIVA, Leila. Nem vítima, nem algoz: mulheres de bicicleta em Brasília. Monografia (Graduação em Antropologia). Departamento de Antropologia, Universidade de Brasília, Brasília. 2014.
- SCHOR, Tatiana. O automóvel e o desgaste social. São Paulo em perspectiva 13, p.107-116. 1999.
- SCHOLZ, Trebor. Cooperativismo de plataforma. São Paulo: Elefante, 2017.
- SIMONE, AbdouMaliq M. People as infrastructure: intersecting fragments in Johannesburg. In: NUTTALL, S.; MBEMBE, A. (eds.). Johannesburg: the elusive metropolis. Durham: Duke University Press, 2008.
- SKLAIR, Jessica. Direitos e responsabilidades: Filantropia e a provisão de serviços de saúde em uma favela paulistana. In: FRÚGOLI JR., H.; SPAGGIARI, E.; ADERALDO, G. (eds.). Práticas, Conflitos, Espaços: Pesquisas em Antropologia da Cidade. Rio de Janeiro: Gramma, 2019.
- SOUZA, Candice Vidal. A vida móvel das mulheres entre os bairros e as cidades: explorações antropológicas em fronteiras urbanas da Região Metropolitana de Belo Horizonte (Minas Gerais/Brasil). Universitas Humanística, 85. 2018.
- Artigos de jornal
- JOHNSON, J. Patinetes elétricas são boas para o planeta? Revista Galileu, 11 ago. 2019. Meio ambiente. Disponível em: <<https://revistagalileu.globo.com/Ciencia/Meio-Ambiente/noticia/2019/08/patinetes-eletricas-sao-boas-para-o-planeta.html>>. Acesso em: 4 fev. 2020.
- BERGEN, M.; BRUSTEIN, J. Almost every electric scooter in the world comes from this chinese company. Bloomberg, 5 dez. 2018. Hyperdrive. Disponível em: <<https://www.bloomberg.com/news/features/2018-12-05/almost-every-electric-scooter-comes-from-this-chinese-company>>. Acesso em: 4 fev. 2020.
- MANSKY, J. The motorized scooter boom that hit a century before dockless scooters. Smithsonian Magazine, 18 abr. 2019. Disponível em: <<https://www.smithsonianmag.com/history/motorized-scooter-boom-hit-century-dockless-scooters-180971989/>>. Acesso em: 4 fev. 2020.
- MURPHY. Rebranded Chinese scooters are taking over San Francisco: Yahoo Finance, 19 abr. 2018. Disponível em: <[https://finance.yahoo.com/news/rebranded-chinese-scooters-taking-over-211801957.html?soc\\_src=social-sh&soc\\_trk=tw&tsrc=twtr](https://finance.yahoo.com/news/rebranded-chinese-scooters-taking-over-211801957.html?soc_src=social-sh&soc_trk=tw&tsrc=twtr)>
- GUTIERREZ, F. Conheça expressões do 'corporativês'. São Paulo: Folha de São Paulo, 24 mar. 2013. Empregos e Carreiras. Disponível em: <[classificados.folha.uol.com.br/empregos/1251171-conheca-expressoes-do-corporatives.shtml](http://classificados.folha.uol.com.br/empregos/1251171-conheca-expressoes-do-corporatives.shtml)>
- DORIA, P. Patinetes para brigar com Ubers. São Paulo: O Estado de São Paulo, 29 jun. 2018. Link. Disponível em: <<https://link.estadao.com.br/noticias/geral,patinetes-para-brigar-com-ubers,70002375183>>. Acesso em: 4 fev. 2020.
- BOTTARI, E. Venda de patinetes roubados é o novo mercado de negócios de traficantes da Maré. Extra, 17 out. 2019. Disponível em: <<https://extra.globo.com/casos-de-policia/venda-de-patinetes-roubados-o-novo-mercado-de-negocios-de-trafficantes-da-mare-24024665.html>> Acesso em: 9 fev. 2020.
- UNIVERSA. Faria Limers? Reportagem sobre região de SP fez a web sextar mais cedo. UOL, 13 dez. 2019. Universa, Stalkeadas. Disponível em: <<https://www.uol.com.br/universa/noticias/redacao/>>

2019/12/13/faria-limers-capade-revista-sobre-o-bairro-paulistano-diverte-a-web.htm>. Acesso em: 4 fev. 2020.

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

## NOTAS

1. Uma série de termos tem surgido no campo da mobilidade urbana, como as noções de micromobilidade, mobilidade compartilhada, e “mobilidade como um serviço” (*mobility as a service - MaaS*). São conceitos em construção e em disputa no mercado dos transportes, que são incorporados e reproduzidos pela divulgação jornalística e por organizações da sociedade civil de forma acrítica.

2. O modelo de aluguel de patinetes é inspirado nos sistemas de bicicletas públicas, também chamadas de “compartilhadas”, cuja história pode ser traçada desde o Plano das Bicicletas Brancas, ação direta do coletivo anarquista holandês Provos em 1965. A proposta era que várias bicicletas ficassem soltas na cidade para serem usadas de forma gratuita, mas que nunca foi concretizada. Inspirados nessa ideia, a partir dos anos 90, surgem os serviços de aluguel, nos quais as bicicletas eram retiradas e devolvidas em estações mediante cadastro e pagamento. As experiências se replicaram e a maioria desses serviços passaram a ser empreendidos por prefeituras em associação com algum operador privado, que usufrui de publicidade nos veículos e estações. Há algumas experiências com bicicletas do uso do sistema *dockless*, ou seja, sem estação, que são a inspiração para o sistema de patinetes.

3. Jargão do mercado para novas empresas que valem mais de 1 bilhão de dólares.

4. O criador da Bird apresentou sua empresa como “a solução de mobilidade mais segura, focada na comunidade, amigável e que reduz a quantidade de carros, ou a maior revolução nos sistemas de transportes desde o começo da Era do Jato.” (MURPHY, 2018)

5. Existe um debate teórico que foge do escopo deste artigo, no campo da administração e dos negócios, relativo ao mau uso do termo e sobre quais empresas poderiam realmente ser consideradas “disruptivas”, a partir da perspectiva da inovação tecnológica. Na área da mobilidade seu uso parece vago e pouco preciso. A Uber o utiliza para falar de um serviço fora da regulamentação estatal, um serviço de táxi atualizado. Em relação aos patinetes, o termo é usado, porém, sem que ninguém entre nos meandros do que o patinete estaria “rompendo” ou “perturbando”, ainda que a questão regulatória seja vista como um entrave, em cidades de diversos países, pelos donos dessas empresas.

6. Desafio da área da logística, no transporte urbano se refere ao primeiro ou último trecho de determinado deslocamento, que muitas vezes não é coberto pelo sistema de transportes públicos, por exemplo, o caminho de casa até uma parada de ônibus meio distante.

7. Passaram a ser registrados acidentes de trânsito por parte de usuários, tanto no Brasil quanto em outras cidades do mundo, inclusive alguns fatais. No Rio de Janeiro, há um debate sobre a necessidade do uso de capacetes e, ainda, a possibilidade do usuário precisar tirar uma habilitação do tipo carteira de motorista para poder usar o veículo.

8. As empresas de patinete, por meio do aplicativo, delimitavam áreas habilitadas no mapa das cidades, nas quais o patinete deveria ser usado e devolvido - geralmente áreas centrais e em bairros de classe média e alta. O não cumprimento desta cláusula previa a cobrança de multas de alto valor.
  9. Criado por um grupo de amigos, o evento mobilizou mais de 500 pessoas em um grupo na internet para uma “corrida maluca” que, caracterizada como um “vale-tudo” com patinetes: “*Vale tudo! Chutar, furar sinal, pegar rabeta do busão, spray de pimenta, rota própria, dirigir embriagado, uso de entorpecentes, etc.*”. O evento foi cancelado quando a polícia local foi avisada.
  10. Alimentada por colaboradores, são postadas fotos de patinetes na chuva, caídos no chão, em córregos ou em cima de árvores, ao lado de montes de sucata, ou amontoados em cima ou dentro de latas de lixo, normalmente acompanhadas de algum comentário bem-humorado do administrador da conta. A conta, no entanto, se posiciona contra a depredação dos patinetes.
  11. Aqui cabe a reflexão sobre o papel de uma ocupação da praça por parte das classes média artística e universitária, uma vez que podem contribuir para um processo de gentrificação ou classificação do espaço, como abordarei mais adiante. Os elementos contestatórios destes grupos facilmente são traduzidos na linguagem do *marketing* para a ideia de “viver a cidade” e de “disrupção”, assim como conectados a uma estética alternativa utilizada por um setor de classe alta menos formal. Ironicamente, a reivindicação política pela manutenção de espaço público popular parece estar relacionada com a escolha do Largo da Batata como um lugar atraente para empresas de aluguel de patinetes e bicicletas.
  12. A Fundação Casa é a instituição paulista na qual “jovens autores de ato infracional” cumprem penas e medidas socioeducativas.
  13. “Seguidas do adjetivo urbana, reabilitação, renovação, regeneração, revivificação, revitalização, conservação, preservação, são, a par da requalificação, outros tantos termos utilizados na prática e na análise das intervenções nos centros históricos e nas áreas urbanas reconvertidas para novos usos” (PEIXOTO, 2010:42).
- 

## RESUMOS

Este trabalho tem como tema o serviço de aluguel de patinetes elétricos disponibilizado em algumas grandes cidades brasileiras entre 2018 e 2020. A partir da proposta de seguir o patinete em uma área central urbana, são apresentados no artigo a história recente do veículo e sua chegada no Brasil, e um breve recorrido pela região na qual ele é inserido primeiramente, o Largo da Batata, em São Paulo. Os patinetes passam a ser parte de composições urbanas com diferentes atores, como pessoas de classe alta, trabalhadores das empresas e meninos de classe baixa. Nesse encontro, são gerados sociabilidades, conflitos, contradições, discursos, e alguns deslocamentos pela cidade.

This article analyzes the shared electric scooter rent service that worked in certain Brazilian metropolises between 2018 and 2020. By following the scooters in a central urban area, this

article presents the history of its development, its arrival in Brazil and a panorama of the region where it was first installed (the Largo da Batata square in São Paulo). The scooters began to act as part of urban assemblages with other actors, such as wealthy passengers, company workers, and impoverished boys. In the encounter of these actors, this assemblage generates sociabilities, conflicts, contradictions, discourses, and commutes through the city.

## ÍNDICE

**Mots-clés:** patinete, patinete elétrico, mobilidade urbana, mobilidade compartilhada, smart city

**Keywords:** scooter, electric scooter, urban mobility, shared mobility, smart city

## AUTOR

### ELISA ROSAS

Doutoranda em Antropologia Social pelo Programa de Pós-Graduação em Antropologia Social da Universidade de Brasília

Brasília, Distrito Federal, Brasil

[elisarosasm@gmail.com](mailto:elisarosasm@gmail.com)

<https://orcid.org/0000-0002-3205-667X>