

O CICLOATIVISMO E SUAS CONTRIBUIÇÕES PARA A MOBILIDADE URBANA NO SUL DO BRASIL: O caso de Rio Grande e Pelotas, RS

CAMILA TEIXEIRA MARTINS¹; MAURÍCIO COUTO POLIDORI²

¹Universidade Federal de Pelotas – camila.tex.martins@gmail.com

²Universidade Federal de Pelotas – mauricio.polidori@gmail.com

1. INTRODUÇÃO

Um assunto emergente na sociedade atual para resolver os problemas de circulação e prover a requalificação urbana é a mobilidade urbana sustentável. Tal assunto está presente em diversas áreas do conhecimento, como arquitetura, urbanismo, engenharia de tráfego e civil, as quais vêm adotando o novo paradigma a fim de construir cidades mais humanizadas e ambientalmente conscientes. Adicionalmente, uma das principais possibilidades da mobilidade sustentável é o aumento do uso da bicicleta, de modo associado ao transporte público, cujo modal deveria apresentar a maior porcentagem de viagens realizadas diariamente pela população, isto é, a bicicleta como meio de transporte principal das cidades.

O Brasil, por sua vez, vem adotando de maneira crescente a tendência internacional para implementação da mobilidade por bicicleta, sendo possível encontrar conhecimento técnico e legislações qualificadas compatíveis com os princípios já concretizados em cidades de primeiro mundo sobre essa forma de mobilidade. No entanto, a perspectiva real das cidades brasileiras ainda apresenta sérios dilemas quando à circulação, uma vez que a aplicabilidade do conhecimento técnico e teórico sobre o assunto situa-se, até esse momento, distante do planejamento urbano e da administração pública. Tal distanciamento, fez com que alguns estudiosos buscassem compreender formas alternativas de planejamento, onde entre elas encontra-se o cicloativismo.

O cicloativismo consiste, resumidamente, em uma militância que luta pelo espaço da bicicleta nas cidades, cujas pautas envolvem desde temas como infraestrutura urbana e segurança viária, até a busca por mais respeito no trânsito por parte dos motoristas de veículos motorizados. O cicloativismo na região sul do Brasil, temática deste trabalho, é um assunto que vem sendo discutido atualmente, sobretudo no campo das ciências políticas e sociais (XAVIER, 2007; BARCELLOS, 2015; TRINDADE, 2016), cujas pesquisas visam compreender o movimento, seu histórico, suas formas de atuação e de apropriação na cidade, assim como as transformações que esta prática provocou no espaço construído por meio de pressão política. Entretanto, apesar do consenso da literatura sobre a relevância do tema, ainda não existem estudos que relacionem o cicloativismo e sua prática com a morfologia da cidade.

Visto isso, a presente pesquisa tem como problematização basilar a compreensão da relação do cicloativismo com a estrutura intraurbana e a infraestrutura voltada à bicicleta, por meio da captura da prática ativista e a identificação de seus trajetos cotidianos, de modo a viabilizar a definição da perspectiva do movimento sobre a cidade, citando as principais dificuldades e os aspectos positivos. Esse enfoque pode ainda apresentar os grupos cicloativistas como produtores de espaço urbano, uma vez que esses têm a possibilidade de transformar, por meio da apropriação, a morfologia da cidade e, mais precisamente, dos espaços os quais se apropriam.

Nesse contexto, o cicloativismo se apresenta como um agente produtor indireto de formas alternativas de planejamento e construção de cidades, de maneira a torna-las mais cicláveis, confortáveis para a mobilidade por bicicleta, seguras e, portanto, mais sustentáveis - conforme as diretrizes da mobilidade urbana sustentável, tanto na visão brasileira (BRASIL 2007) quanto internacional (GTZ, SUTP and I-CE, 2009). Consequentemente, a pesquisa tem como objetivo investigar esse papel do cicloativismo na construção de cidades mais favoráveis ao uso da bicicleta como meio de transporte, fazendo associações com a estrutura intraurbana e com as infraestruturas pró-ciclismo. Para isso tem por objeto de estudo os grupos cicloativistas nas cidades médias de Rio Grande e Pelotas, onde serão identificados os movimentos, descritas suas práticas, histórico e a ótica dos participantes sobre a cidade, para enfim relacioná-los com a morfologia urbana.

2. METODOLOGIA

Conforme Yin (2005), o estudo de caso é um estudo empírico que investiga um fenômeno atual dentro de seu contexto real. A ideia é apoiar a investigação sobre fundamentos da teoria da complexidade, da auto-organização e da emergência, a fim de utilizar-se do método social empírico e de uma abordagem quali-quantitativa. Como exemplo, a análise qualitativa das vias como critério de diagnóstico da mobilidade local e entrevistas semiestruturadas com gestores municipais e com integrantes dos grupos cicloativistas; enquanto que a análise quantitativa se destina ao agrupamento de tais diagnósticos das vias incluídas no trajeto do movimento social e demais relações entre a prática do ativismo e a realidade das cidades em estudo sobre infraestruturas favoráveis ao uso da bicicleta. Tais informações unidas e sistematizadas podem apresentar um panorama da realidade do cicloativismo sobre a morfologia da cidade.

A pesquisa, assumida como exploratória, ainda se encontra em etapa inicial, sendo que o mapeamento de trajetos dos movimentos em cada uma das cidades de Rio Grande e Pelotas ainda não foi concluído. O resultado final desse levantamento servirá para desenvolvimento de um mapa com as principais vias utilizadas nos trajetos dos grupos, de modo a identificar a compatibilização destes com a estrutura intraurbana real das cidades – com a hierarquia urbana e infraestruturas para bicicleta.

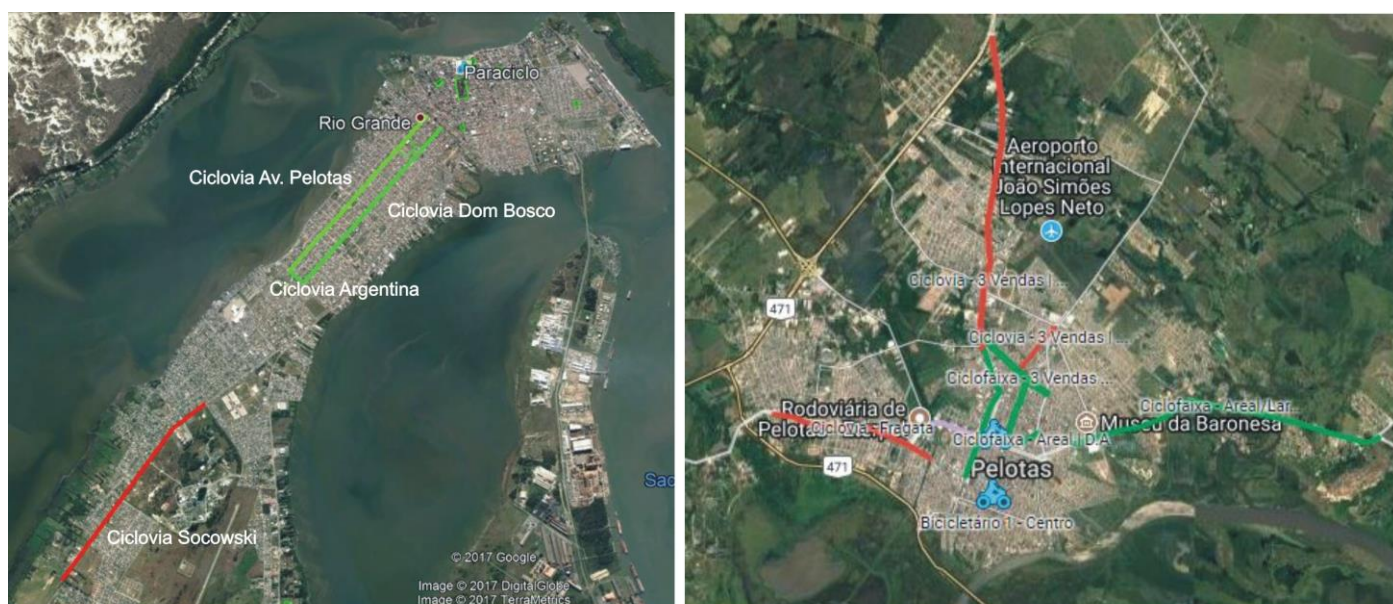
Como fundamentação metodológica, busca-se nos campos das ciências humanas, do urbanismo e da engenharia de tráfego conhecimentos relacionados à prática social de grupos de indivíduos, à morfologia urbana e à mobilidade urbana sustentável, respectivamente. Para tanto, utilizou-se como procedimento a revisão bibliográfica, realizada ao longo de toda a pesquisa, a fim de esclarecer quanto a conceitos principais inseridos dentro do contexto a ser pesquisado. As fontes a serem consultadas são manuais, livros, dissertações, teses, artigos, cadernos técnicos e sites vinculados ao movimento social.

3. RESULTADOS E DISCUSSÃO

Em razão de a pesquisa estar em andamento, não se têm ainda resultados acurados para responder ao objetivo geral. Entretanto, sabe-se que o cicloativismo é uma organização da sociedade civil que pode colaborar para a construção de cidades mais sustentáveis. É a partir desta prática que se fomentam as reflexões críticas sobre a mobilidade urbana atual voltada aos veículos individuais, a qual, apesar da consciência de sua irracionalidade, ainda

permanece em contínua progressão no contexto brasileiro, justificado pelo acréscimo anual de veículos em circulação nas cidades analisadas (DETRAN, 2017).

Tanto Pelotas quanto Rio Grande romperam com a totalidade desta forma insustentável de planejamento ao construir infraestruturas cicloviárias nas suas diversas modalidades: ciclovia, ciclofaixa e via compartilhada. A Figura (1) expõe de maneira espacial tais estruturas sobre o ambiente urbano de ambas as cidades. Nota-se que houve um esforço para se construir uma cidade ciclável, porém há muitos desafios a serem superados, uma vez que o panorama existente para ciclistas é, hoje, desconexo e sem interações com outros modais de transporte como o caminhar e o transporte público.



Cidade de Rio Grande/RS

Cidade de Pelotas/RS

Figura 1: Infraestruturas cicloviárias construídas nas cidades em estudo até o ano de 2017.

Fonte: Google Earth. Elaborado por Camila Teixeira Martins.
(Legenda: Em verde as ciclofaixas e em vermelho as ciclovias)

Outro fator que inibe a mobilidade por bicicleta nas cidades em estudo é o diálogo insuficiente entre o setor público e a sociedade civil, aspecto que fortifica ainda mais o distanciamento entre o planejamento da mobilidade e a construção de cidades mais cicláveis. Exige-se da administração pública projetos completos e eficientes, conectados com os principais pontos de origem e destino da população, porém sem a devida instrução sobre os aparatos legais existentes relacionados à questões técnicas e de qualidade dos projetos.

No contexto atual das cidades, como apresentado anteriormente, é onde atua o cicloativismo, sendo um elemento intermediário entre o planejamento estatal e os conhecimentos técnicos formulados pela academia e importados de outras cidades desenvolvidas no assunto. Assim, o movimento social tem como um de seus objetivos a necessidade de difundir os conteúdos legais referentes à mobilidade por bicicleta, bem como suas carências quanto a infraestruturas seguras, com o intuito de serem cumpridos e construídos de maneira correta, tanto pela administração pública, quanto pela própria sociedade em geral. A cidade de Pelotas, em comparação com Rio Grande, parece ter maior massa de

ciclistas pertencentes ao movimento, por isso cria uma prevalência perante a conquista de infraestrutura cicloviária, já que a visibilidade do movimento é maior.

Conforme Lefebvre (2001), a prática social não pode ser imposta pelo projeto da cidade, mas este último pode auxiliar na efervescência desse processo. Portanto, mesmo com todas as dificuldades enfrentadas pelo movimento social nas suas lutas diárias, eles podem ser um dos responsáveis pela mudança social que se deseja, instigando uma consciência crítica nos diversos atores sociais.

Uma hipótese a ser verificada é de que os percursos realizados nas cidades, pelos cicloativistas, normalmente incluem as vias estruturantes da cidade, uma vez que essas também são as com melhor infraestrutura (pavimentação, largura e sinalização). Além disso, a proposta do cicloativismo é pedalar em meio aos veículos a fim de prover um ambiente reflexivo e de protesto contra a massificação do automóvel. É possível, portanto, supor que os trajetos realizados pelos ciclistas podem estar associados às vias principais das cidades, o que pode ajudar na posterior implantação de projetos cicloviários nas cidades de Rio Grande e de Pelotas, argumento que poderá ser verificado ao longo do desenvolvimento da pesquisa.

4. CONCLUSÕES

O cicloativismo, movimento representativo da sociedade civil, torna-se então substancial para determinar o local da bicicleta nas cidades de Rio Grande e de Pelotas, uma vez que são importantes frequentadores de tais infraestruturas. Assim como, podem colaborar com a aproximação entre o planejamento da mobilidade municipal e a realidade do ciclista local.

Assim, espera-se que ao final desta pesquisa seja possível identificar a contribuição dos grupos cicloativistas na construção de cidades mais amigáveis à bicicleta, por meio da prática social e da apropriação destes sobre a estrutura intraurbana.

5. REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

BARCELLOS, Fernando. O Cicloativismo Brasileiro e o Forum Mundial da Bicicleta. In: **Congresso Internacional Interdisciplinar em Sociais e Humanidades**, 4. Anais. Foz do Iguaçu: UNIOESTE, 2015.

BRASIL. Ministério das cidades. **PlanMob: Construindo a cidade sustentável**. Caderno de Referência. Caderno 1. Secretaria Nacional de Transporte e da Mobilidade Urbana. Brasília, 2007.

DETRAN. Departamento Estadual de Trânsito – RS. **Frota do Rio Grande do Sul**. 2017. Acesso em 16 de set. de 2017. Online. Disponível em: <<http://www.detrans.rs.gov.br/conteudo/27453/frota-do-rs>>.

LEFEBVRE, H. **O Direito à Cidade**. São Paulo: Centauro, 2001.

GTZ, SUTP and I-CE. **Cycling-Inclusive Policy Development: A Handbook**. Tom Goderfrooij (editor). Utrecht - Nederland, 2009.

YIN, R. K. **Estudo de caso: planejamento e métodos**. 3 ed. Porto Alegre: Bookman, 2005.

TRINDADE, A. O. **“Vale a pena acreditar na cidade”: O movimento ativista em Curitiba e suas práticas**. 2016. Dissertação (Mestrado em Antropologia) – Curso de Ciências Humanas. Universidade Federal do Paraná

XAVIER, Giselle. O Cicloativismo no Brasil e a lei de política nacional de mobilidade urbana. **Revista dos Pós-Graduandos em Sociologia Política da UFSC**, v. 3, n. 2 (2), janeiro-junho, 2007. p. 122-145.