



V Jornada Brasileira de Sociologia

Desafios, dilemas e oportunidades nas sociedades democráticas

Novembro, 2017, Pelotas/RS

GT 03 – Cidade, tecnologia e controle.

O CICLOATIVISMO E SEUS DESAFIOS NAS CIDADES DOS CARROS



O cicloativismo e seus desafios nas cidades dos carros

Camila Teixeira Martins¹

RESUMO: A mobilidade urbana nas cidades brasileiras ainda apresenta-se problemática devido ao planejamento voltado aos veículos particulares, mesmo que já existam recursos legais baseados na tendência mundial da mobilidade sustentável. O cicloativismo, portanto, surge como uma manifestação social que busca reivindicar os direitos de deslocamento dos ciclistas, assim como seu direito à cidade. Os conflitos ocorrem no meio urbano e durante os horários de maior fluxo, exatamente quando motoristas tem que, obrigatoriamente, dividir o espaço viário com a bicicleta. Tal movimento luta pela conscientização sobre o uso demasiado dos automóveis e, principalmente, por respeito no trânsito. Apesar de seu caráter pacífico, slogans provocativos são usados durante o percurso, de modo a induzir uma transformação social, uma vez que o cicloativismo não é apenas um movimento de luta por pautas relacionadas à mobilidade, mas é também um movimento político que dialoga com a sociedade moderna e suas contradições, assim estabelecendo uma relação conflitante. Por meio de uma revisão bibliográfica, o trabalho visa investigar o potencial dessa forma de organização da sociedade civil na efetivação de políticas urbanas voltadas ao uso da bicicleta. Para isso, faz-se necessário descrever a forma de atuação dos grupos cicloativistas, suas conquistas e confrontos. Assim, verificando a indispensável transformação social e política da gestão urbana no país, assim como a essencial mudança da ordem vigente.

Palavras-chave: mobilidade urbana; ativismo social; cicloativismo; bicicleta.

¹ Engenheira Civil. Mestranda do PROGRAU – Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo, Faculdade de Arquitetura e Urbanismo/Universidade Federal de Pelotas. Email: camila.tex.martins@gmail.com.

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. 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.

A CONSTRUÇÃO DA CIDADE E SEUS AGENTES

A definição do que é espaço público nos remete a assuntos relacionados ao uso geral e uso comum a todos os cidadãos, onde ocorre a maioria das atividades coletivas. A rua, parte constituinte do que se entende por esse espaço e elemento substancial da nossa abordagem, é tratada como lugar de passagem pela sociedade contemporânea, vinculada as restritas funções de circulação e de mobilidade dos agentes urbanos que ocupam as cidades. Trata-se de um ambiente de extrema importância para a vida em sociedade, pois é através dela que pessoas, ciclistas e automóveis se relacionam e onde ocorre a vida cotidiana da população.

O espaço público é, em um conceito mais amplo, ligado à administração do Estado nas suas diversas estâncias, o qual tem por objetivo estabelecer marcos legais para controle e organização das cidades através do planejamento urbano. Entretanto, pode-se dizer que o termo deriva de espaço urbano e, dessa forma, torna-se produto da atividade humana. Conforme Carlos (2007, p. 11), “o espaço urbano apresenta um sentido profundo, pois se revela condição, meio e produto da ação humana”. Condição, porque é necessário ter um ambiente em que se desenvolve a vida humana. Meio, pois é onde ocorrem as atividades cotidianas, o campo de atuação dos indivíduos. E por fim, produto, já que a cidade é uma construção humana, resultado histórico e social de uma série de gerações.

Para alguns autores (SOUZA; RODRIGUES, 2004), mencionar que a cidade, juntamente com seu planejamento urbano, é responsabilidade do Estado mostra-se como uma visão conservadora, uma vez que também existem formas alternativas de planejamento oriundas da sociedade civil, das quais algumas estão incluídas em documentos como a lei do Estatuto da Cidade, de 2001, como indispensáveis para o desenvolvimento urbano brasileiro. Com a ajuda dessas ferramentas e, segundo Maricato (2012) afirma, nós nunca fomos tão participativos, no entanto, a oportunidade dada aos movimentos sociais – ou à sociedade civil em geral – é remota quanto à discussão de temas estruturais da nossa sociedade.

Pesquisas, consultas e pensar na visão da população são atitudes indispensáveis para um bom planejamento, porém estes são instrumentos que devem ser levados em consideração desde o processo de projeto, não somente nas audiências públicas quando esse já está concluído. Isto é, profissionais responsáveis pelo projeto da cidade não podem se limitar somente à produção e à gestão de saberes técnicos, mas se envolver

entre os atores sociais, para que, juntos, tenham a capacidade de formular e decidir as melhores soluções para os problemas urbanos. O objetivo é tornar as cidades mais justas e agradáveis, com inclusão de todas as classes sociais, a fim de reduzir as desigualdades no país. Dar oportunidade aos moradores e aos usuários dos espaços afetados de participar, verdadeiramente, na busca de soluções para melhorar a qualidade de vida e vivência nas cidades (SOUZA; RODRIGUES, 2004).

Com a criação do Ministério das Cidades, em 2003, o Brasil avançou na direção de uma governança mais participativa, a qual ainda permanece em construção, e que permitiu e incentivou a formação de novas políticas urbanas com o mesmo viés igualitário e sustentável, dentre elas a Política Nacional de Mobilidade Urbana (PNMU) aprovada em 2012. Tal legislação exige dos municípios com mais de 20 mil habitantes a elaboração de um Plano de Mobilidade Urbana, cujo conteúdo deve englobar princípios como a acessibilidade universal, equidade no acesso dos cidadãos ao transporte público coletivo, eficiência, eficácia e efetividade no oferecimento do serviço público coletivo e do sistema de circulação urbana; além da equidade no uso do espaço público de circulação, vias e logradouros (MINISTÉRIO DAS CIDADES, 2013).

Já no âmbito prático, os princípios, diretrizes e obrigações contidas na PNMU não são, entretanto, significativamente aplicados pelos planejadores municipais independente da justificativa que se encontre para o fato. O relevante a ser estudado é como a sociedade civil, representada pelo movimento cicloativista, pode contribuir para a construção de cidades mais justas, sustentáveis, simultaneamente à melhora na circulação. Para tanto, faz-se necessário elencar quem produz espaço urbano no Brasil e, desse modo, determinar qual o contexto físico e político do movimento social pesquisado.

Sabe-se que a cidade é o produto sócio espacial do comportamento humano, e que seu planejamento não é neutro, uma vez que é majoritariamente fruto dos desejos do Estado aliado aos grandes grupos capitalistas. Diversos exemplos podem ser citados para comprovar a afirmação, dentre eles a pressão que as empresas automobilísticas exerceram, no passado, sobre as empresas de bondes para liquidar com o transporte rígido em detrimento do transporte rodoviário (KLEIN; OLSON, 1996). Fato que, mais tarde, causaria a massificação dos veículos particulares e seus consequentes congestionamentos.

Devido à necessidade da população em adquirir um automóvel, criada pelo *marketing* da indústria, e a redução no seu custo originado pelo modo capitalista de

produção, este se tornou o meio de transporte balizador de todo o desenho urbano do século XX, já que o Estado cooptado por tais grupos capitalistas construía quantas vias o espaço permitia. Porém os problemas urbanos não se devem somente a esse modal de deslocamento, mas também ao projeto de cidade modernista dividida em zonas – o lugar para trabalhar, o de habitar, o de lazer, etc (JACOBS, 2000; GEHL, 2013). Por consequência, tais cidades projetadas e desenhadas para o automóvel, como temos hoje no Brasil, alterariam de forma dramática o espaço de circulação.

Além disso, tal planejamento irracional ainda destruiria a vivência dos centros urbanos transformando-os apenas em locais de circulação, uma vez que segregam a população e aumentam a desigualdade social no momento em que desprezam os meios de transporte público ou gratuitos como a bicicleta, a caminhada e os coletivos. Do mesmo modo, a indústria indiretamente ditaria o cotidiano da população tendo a hora de trabalhar, de descansar e de lazer, por conta do controle que a mesma tinha de seus trabalhadores a fim de conter revoltas trabalhistas.

Com o avançar dos anos, a indústria sofreria alterações técnicas e sociais, porém a cultura do automóvel permaneceria enraizada na sociedade brasileira até os dias de hoje. O automóvel simboliza luxo, status social mesmo que já se conheça sua insustentabilidade e se tenha exemplos de outros países, os quais aboliram esse planejamento irracional em detrimento de investimentos em infraestruturas cicloviárias.

É nesse contexto brasileiro, portanto, que atua o cicloativismo: nas cidades de vias largas e calçadas estreitas, com zonas para trabalhar e para habitar, as cidades de grandes distâncias percorridas e de infraestruturas cicloviárias escassas, dos conflitos com motoristas de veículos e de falta de respeito no trânsito. A cidade apenas de circular e não de habitar.

O CICLOATIVISMO NO CONTEXTO DOS CARROS

O movimento cicloativista não consiste somente em um ativismo social em busca de melhores condições de circulação para a bicicleta, ou de revolta quanto ao planejamento urbano motorizado, nem mesmo deseja somente a solução para os problemas de transporte, o interesse deste movimento é discutir principalmente os problemas da cidade como um todo, assim como aqueles “da divisão social do trabalho e da compartimentalização que ela introduz nas diversas dimensões da existência” (APOCALIPSE MOTORIZADO, p. 88).

Um dos grupos mais difundidos no debate do cicloativismo chama-se Massa Crítica (ou *Critical Mass*), surgido no final do século XX na cidade norte-americana de São Francisco. O movimento inicia-se pela possibilidade de melhorar a qualidade nos espaços para bicicleta na cidade em questão (CARLSSON et. al., 1993). Entretanto, além dessa pauta, o grupo ainda fazia referência à vida corrida imposta pela sociedade moderna e a falta de contato social que existia entre a comunidade em geral. No Brasil o mesmo movimento tem o nome de Bicicletada e é inspirado no Massa Crítica. Além deste, existem outros grupos de ciclistas espalhados por todo o território nacional com a intenção de divulgar a bicicleta como meio de transporte e criar condições favoráveis de deslocamento.

Faz-se também uma crítica à cultura material expressa pelo culto ao automóvel, entretanto, segundo o site da própria organização (www.bicicletada.org), não há um objetivo central para a atuação da Bicicletada, apenas a intenção descrita anteriormente e a necessidade de reunir o maior número possível de ciclistas. A luta por espaço viário nas cidades dos automóveis é bastante preocupante, pois o número de mortes por atropelamento de ciclistas é significativo, resultado da falta de infraestruturas adequadas e de educação no trânsito. Por isso, os slogans como “Nós não atrapalhamos o trânsito – nós somos o trânsito” ou “um carro a menos” são comumente utilizados. A ideia é retomar de forma pacífica o espaço da bicicleta nos centros urbanos (XAVIER, 2007; CARLSSON et. al., 1993).

O evento ocorre mensalmente, normalmente, na última sexta-feira do mês quando reúne diversos ciclistas para pedalar pela cidade. Consiste em um movimento sem líderes, portanto, os trajetos são definidos ora ao longo do percurso, ora por sugestão de algum participante. Desse modo, apresenta-se como um movimento democrático, em que todos têm as mesmas oportunidades de contribuir para seu crescimento e visibilidade, convidam amigos, familiares, interessados para lutar pelo espaço da bicicleta nas cidades dos carros. A continuidade do movimento depende dos seus participantes, de forma de estes permaneçam selecionando trajetos, promovendo o evento, contando aos amigos, distribuindo panfletos, isto é, divulgando o movimento para que este não perca sua excitação.

Conforme depoimento do fundador do Massa Crítica em comemoração ao primeiro ano de existência (CARLSSON et. al., 1993), o movimento possui diferentes experiências, algumas positivas e outras nem tanto, bem como causa divergências de opinião sobre algumas de suas características como, por exemplo, há dúvidas se esse é

um movimento organizado ou político. Todavia, o interesse maior do grupo não é rotulá-lo, mas promover a visualização da bicicleta como um transporte alternativo o qual rompe com o cotidiano acelerado dos grandes centros urbanos.

Os conflitos com motoristas de veículos existem, principalmente, devido ao movimento se realizar em horários de pico, justamente quando mais condutores estão no trânsito voltando para suas casas após um dia de trabalho. Entretanto, é um ativismo pacífico que realiza seu protesto por meio do deslocamento, de forma a fazer com que a população apenas reflita a fim de incitar uma transformação social.

Uma pesquisa nacional (TRANSPORTE ATIVO, 2015) demonstra a necessidade que o Brasil tem de investir em educação no trânsito, especialmente em transporte por bicicleta. Tal afirmação pode ser comprovada pelo fato ocorrido em Porto Alegre em 25 de fevereiro de 2011, quando um condutor hesitou em esperar a passagem do grupo ativista e acabou por atropelar dezenas de ciclistas. A notícia ganhou destaque nas mídias e noticiários de tv, divulgando, de certa forma, o movimento Massa Crítica de Porto Alegre e o dever de se priorizar o transporte por bicicleta.

Após o ocorrido, realizaram-se algumas reuniões entre o grupo cicloativista e a Prefeitura da cidade, a fim de concretizar projetos de infraestrutura destinados à ciclistas em razão de evitar outros atropelamentos. Os pedidos que antes não eram ouvidos pela administração pública, ganhavam forma, havendo um diálogo maior com o grupo Massa Crítica. Outro ponto destacável do acontecido foi uma manifestação realizada alguns dias depois, em primeiro de março, quando familiares, amigos e vítimas do atropelamento se uniram em uma bicicletada que faria o mesmo trajeto da noite do dia 25, e onde mais de duas mil pessoas compareceram. Juntamente com os manifestantes do grupo e pessoas sensibilizadas pela causa, estavam ciclistas do Massa Crítica de Florianópolis que vieram dar apoio e lutar por uma sociedade mais justa, onde condutores irresponsáveis que utilizam o carro como arma devem ser condenados por extrapolar o direito à vida.

Desse modo foi como o cicloativismo se legitimaria no estado do Rio Grande do Sul, com referência àquilo que a cidade de Porto Alegre não deveria possuir. A visibilidade e o acompanhamento jornalístico que foi dado ao grupo, após o atentado, faria com que as propostas e projetos dos cicloativistas fossem aceitas e implementadas. Assim, construindo uma sociedade mais inclusiva e com participação da sociedade civil como produtores de espaço urbano.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

À vista disso, evidencia-se que o cicloativismo tem potencial para efetivar, mesmo que parcialmente, alguns dos princípios da PNMU de modo a oferecer segurança no deslocamento de pessoas em bicicletas por meio de infraestruturas cicloviárias; acessibilidade universal, visto que a bicicleta é um transporte gratuito; permite o acesso dos cidadãos ao transporte público quando instalados paraciclos ou bicicletários próximos às estações do coletivo; gestão democrática, pois existia a participação da sociedade civil na tomada de decisão; equidade no uso do espaço público de circulação e eficiência na circulação urbana, já que ciclistas não são influenciados por congestionamentos. Já em contrapartida, apresentam-se algumas condições para que de fato exista tal implementação de estruturas para ciclistas, como a visibilidade do movimento, a representatividade no número de ciclistas e, principalmente, a periodicidade, visto que será essa última a responsável pela permanente discussão e reflexão sobre a circulação nas cidades.

Assim, o movimento cicloativista se mostra engajado com o ideário planejar a cidade de forma humana, através de intervenções como as anteriormente citadas, porém é sabido que é no âmbito político que a produção do espaço se concretiza e, a posteriori, se materializa espacialmente. Sendo assim, se faz necessário que o Estado integre esses grupos no momento da concepção dos projetos urbanísticos, a fim de que, ao criar um planejamento urbano adequado, não se negligencie a perspectiva do usuário desse modal de transporte.

Para alcançar um planejamento mais justo é preciso que os ativismos sociais tornem-se também produtores de espaço urbano, assim como a administração pública e os proprietários dos meios de produção. Adicionalmente, pensar na sociedade civil apenas como mero colaborador é abrir mão de uma poderosa ferramenta quanto ao planejamento urbano, é preciso uma participação direta no que tange a criação dos projetos. Todavia, o que se observa atualmente no cenário nacional é uma forma de produção do espaço urbano ainda muito arraigada na visão conservadora do Estado centralizador, como planejador e gestor urbano, minimizando novamente o potencial da população como formuladores de propostas alternativas.

REFERÊNCIAS

CARLOS, Ana Fani. **O Espaço Urbano**: Novos escritos sobre a cidade. São Paulo: Labur Edições, 2007.

CARLSSON, Chris. **Critical Mass in São Francisco: One Year Old**. 1993. Disponível em < <http://www.scorcher.org/cmhistory/>>. Acesso em 20 agosto de 2017.

GEHL, Jan. **Cidade para Pessoas**. São Paulo: Editora Perspectiva, 2013.

JACOBS, Jane. **Morte e Vida de Grandes Cidades**. São Paulo: Martins Fontes, 2000.

MARICATO, Erminia. *O impasse da política urbana no Brasil*. Petrópolis-RJ: Vozes, 2012.

MINISTÉRIO DAS CIDADES. **Política Nacional de Mobilidade Urbana**: Cartilha Lei 12.587. Brasília, 2013.

SOUZA, Marcelo Lopes de; RODRIGUES, Glaucio Bruce. **Planejamento Urbano e Ativismos Sociais**. São Paulo: UNESP, 2004.

TRANSPORTE ATIVO (2015). **Perfil do Ciclista Brasileiro**. Parceria Nacional Pela Mobilidade por Bicicleta (Livreto). Disponível em <<http://transporteativo.org.br/wp/2015/11/27/conheca-quem-usa-a-bicicleta-no-brasil/>>. Acesso em 20 maio de 2017.

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.