

**UNIVERSIDADE FEDERAL DO RIO GRANDE DO SUL
INSTITUTO DE GEOCIÊNCIAS
CURSO DE GRADUAÇÃO EM GEOGRAFIA
DEPARTAMENTO DE GEOGRAFIA**

SARA SOARES VEECK

**O USO DA BICICLETA: MOBILIDADE URBANA E DISPUTA DE TERRITÓRIO EM
PORTO ALEGRE**

Porto Alegre
2013

SARA SOARES VEECK

**O USO DA BICICLETA: MOBILIDADE URBANA E DISPUTA DE TERRITÓRIO EM
PORTO ALEGRE**

Trabalho apresentado junto ao curso de Geografia da Universidade Federal do Rio Grande do Sul, como requisito para a obtenção do título de Bacharel

Orientadora: Prof. Dra. Cláudia Luísa Zeferino Pires

Porto Alegre
2013

AGRADECIMENTOS

À geografia, que me proporcionou conhecer muitas realidades, com as quais eu jamais teria contato se não tivesse feito essa excelente escolha.

Aos amigos que fiz durante a faculdade e que vou levar pra vida toda: Fabi, Pâmela e Pedro.

À minha mãe, por me ensinar a enfrentar qualquer problema com bom humor.

À Shá, amiga com quem eu posso contar a qualquer hora.

À minha bicicleta, parceira de todo dia.

À Massa Crítica, que me mostrou que existe muita gente querendo fazer da cidade um lugar mais simpático.

E um especial agradecimento a minha orientadora Cláudia, que se apaixonou pelo tema junto comigo.

RESUMO

Este trabalho propõe um estudo a respeito do uso da bicicleta na cidade. Buscamos compreender a relação territorial de conflito entre bicicletas, pedestres e motoristas que se dá na cidade de Porto Alegre. O uso da bicicleta aumentou consideravelmente nos últimos anos na capital, e esse crescimento é atribuído a um conjunto de fatores que estão intimamente relacionados, tais como a insatisfação das pessoas com a qualidade do transporte coletivo, os engarrafamentos e as vantagens que o uso da bicicleta proporciona. O referencial teórico metodológico do estudo abrange a lógica de produção da cidade, a cidade vista como um território e o território como um direito do cidadão, discussão sustentada com base em Lefévre, Gomes e Souza. A monografia se propõe a compreender a percepção dos ciclistas em relação à sua mobilidade pela cidade, analisar a percepção de motoristas e pedestres em relação à mobilidade dos ciclistas e discutir o papel do Movimento Massa Crítica (movimento social que busca, por meio de passeatas mensais, o direito ao uso do território através bicicleta) no planejamento e gestão da cidade. Uma pesquisa de campo foi realizada no método pesquisa-participante, por haver uma relação do entrevistador com o objeto pesquisado, a fim de compreender as concepções dos atores sociais envolvidos e, a partir da análise das respostas, discutir os diferentes pontos de vista dos entrevistados.

Palavras-chave: bicicleta. mobilidade urbana. disputa de território. massa crítica. direito à cidade

ABSTRACT

This thesis aims to study the use of bicycles within the city. We wanted to comprehend the territorial conflictual relationship between bikes, pedestrians and drivers that happens in Porto Alegre. Bike riders increased considerably in the last few years in the capitol which is due to a combination of factors that are intimately related as for example: the dissatisfaction with the quality of the public system; the terrible traffic and; the advantages that the use of a bike provides. The methodology used for this study includes the city's logical production, the city viewed as a territory and the latter as the citizens' right with the discussion based on Lefébvre, Gomes and Souza. This monograph has the purpose to understand how the bike riders perceive their mobility around the city, to analyze the drivers' and pedestrians' perception of the bike riders' mobility and, to discuss the role of the Critical Mass Movement (a social movement that quest, through monthly mass bicycle rides, the right to use the territory by bicycles) within the city's planning and management. A field research was done through the participative research method with the goal to comprehend the involved social actor's conceptions and, from the data analysis, discuss the different interviewers' viewpoints.

Key-words: bicycle; urban mobility; territorial dispute; critical mass; right to the city.

LISTA DE FIGURAS

Figura 1: Traçado cicloviário proposto pelo PDDU, 1981.....	25
Figura 2: Distribuição espacial do emprego	30
Figura 3: Elevações de Porto Alegre.....	33
Figura 4: Rede potencial preliminar.....	34
Figura 5: Acidentes envolvendo ciclistas por bairro	44
Figura 6: Origem e destino dos deslocamentos de bicicleta	45
Figura 7 Ciclovía da Avenida Ipiranga.....	46
Figura 8: Bicicletário instalado em frente ao Restaurante Chalé da Praça XV.....	47
Figura 9: Estrutura Cicloviária de Bogotá.....	51
Figura 10: Panfleto usado na Massa Crítica Porto Alegre.....	56
Figura 11: Ciclovía da Avenida Diário de Notícias – Bairro Cristal.....	62
Figura 12: Ciclovía da Estrada João Antônio da Silveira – Bairro Restinga	63
Figura 13: Ciclovía da Avenida Guaíba – Bairro Ipanema.....	64
Figura 14: Quadro síntese da pergunta: Onde a bicicleta deve circular?.....	66
Figura 15: Quadro síntese da pergunta:.....	67
Figura 16: Quadro síntese da pergunta:.....	68
Figura 17 Quadro síntese da pergunta:.....	70
Figura 18: Protesto em razão do atropelamento coletivo de ciclistas.....	71
Figura 19: Quadro síntese da pergunta:.....	72
Figura 20: Massa Crítica no Túnel da Conceição.....	74
Figura 21 Quadro síntese da pergunta:.....	75
Figura 22: O carro é seu, a rua é de todos.....	77

LISTA DE GRÁFICOS

Gráfico 1: Distribuição das distâncias de viagens de bicicleta	38
Gráfico 2: Classificação dos acidentes envolvendo ciclistas	41

LISTA DE TABELAS

Tabela 1: Viagens por faixa de renda.....	31
Tabela 2: Viagens por modo de transporte	36
Tabela 3: Viagens por meio de transporte agregado	37
Tabela 4: Tipos de deslocamento em que poderia ser usada a bicicleta pela população em geral.....	39
Tabela 5: Classificação dos acidentes envolvendo ciclistas.....	41

LISTA DE SIGLAS

BID	Banco Interamericano de Desenvolvimento
CTB	Código de Trânsito Brasileiro
DETRAN - RS	Departamento Estadual de Trânsito do Rio Grande do Sul
EDOM	Pesquisa de Entrevista Domiciliar
EPTC	Empresa Pública de Transporte e Circulação
IBGE	Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística
MC	Massa Crítica
PDCI	Plano Diretor Cicloviário Integrado de Porto Alegre
PDDU	Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano
PDDUA	Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano Ambiental
PDSTC	Plano Diretor Setorial de Transporte Coletivo
SMAM	Secretaria Municipal de Meio Ambiente
SMOV	Secretaria Municipal de Obras e Viação
SMT	Secretaria Municipal de Transportes
SPM	Secretaria do Planejamento Municipal
Trensurb	Empresa de Trens Urbanos de Porto Alegre
UTP	Unidades Territoriais de Planejamento

SUMÁRIO

1 INTRODUÇÃO	11
2 REFERENCIAL TEÓRICO METODOLÓGICO	15
2.1 LÓGICA DE PRODUÇÃO DA CIDADE	15
2.2 A CIDADE COMO UM TERRITÓRIO	17
2.3 O USO DO TERRITÓRIO COMO UM DIREITO DO CIDADÃO	18
3 PROCEDIMENTOS METODOLÓGICOS	21
4 PORTO ALEGRE: PLANEJAMENTO URBANO E CICLOVIAS	23
4.1 ASPECTOS SOCIAIS DO PDCI	28
4.2 ASPECTOS FÍSICOS DO PDCI	32
4.3 TRANSPORTE COLETIVO DE PORTO ALEGRE	35
4.4 GESTÃO E OPERAÇÃO DA MOBILIDADE DE PORTO ALEGRE	35
4.5 INDICADORES COMPORTAMENTAIS	38
4.6 ACIDENTES NO TRÂNSITO ENVOLVENDO CICLISTAS	40
4.7 AVALIAÇÃO DO PDCI	46
5. A MASSA CRÍTICA	52
5.1 ORIGEM DO MOVIMENTO	53
5.2 PRINCÍPIOS	54
5.3 PLANEJANDO A MASSA CRÍTICA	55
6 A BICICLETA NAS RUAS	61
6.1 ONDE A BICICLETA DEVE CIRCULAR?	62
6.2 OS MOTORISTAS CONHECEM AS LEIS DE TRÂNSITO EM RELAÇÃO À BICICLETA?	66
6.3 MOTORISTAS E CICLISTAS SE RESPEITAM NO TRÂNSITO?	67
6.4 HÁ UMA CATEGORIA MAIS AGRESSIVA NO TRÂNSITO?	69
6.5 HOVE MUDANÇA DEPOIS DO ATROPELAMENTO?	70
6.6 COMO AS PESSOAS PERCEBEM O MOVIMENTO MASSA CRÍTICA?	73
7 CONSIDERAÇÕES FINAIS	75
REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS	78
ANEXOS	80

1 INTRODUÇÃO

Existe uma lógica social de produção/reprodução do espaço que está se modificando, basicamente por ação direta da população; portanto, a sociedade e o espaço urbano estão em processo de transformação. Em Porto Alegre vivemos um momento de explosão social, onde a população têm se manifestado nas ruas em busca da retomada dos espaços públicos e do direito à cidade.

Nossa capital tem um território de aproximadamente 500 km² e conta com uma população de 1.410 000 habitantes segundo o censo 2010 do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE)¹. A frota de veículos está em 743.177 carros, segundo o Departamento Estadual de Trânsito do Rio Grande do Sul (DETRAN – RS) 2012. Isso corresponde a uma média de 1 carro para cada 2 habitantes. Além disso, diariamente são incorporados cerca de 90 automotores ao trânsito da cidade², e este número tende a continuar crescendo, tendo em vista as atuais políticas de incentivos fiscais à compra de automóveis por parte do governo federal e o descontentamento com o sistema de transporte público que é oferecido. O desejo pelo automóvel é dentro da sociedade atual um paradigma.

Aliado a isso, existe uma idealização construída pela mídia do carro como símbolo de status e poder. O modelo político adotado pelo país, iniciado no governo de Juscelino Kubitschek (1956 – 1961) atendia às expectativas capitalistas, que via no automóvel mais que um meio de transporte, um reflexo da posição social do indivíduo. A partir desse período, o sistema rodoviário passou a receber pesados investimentos em infraestrutura, e as cidades foram preparadas para a circulação deste tipo de veículo. Nesse sentido, segundo autor Roberto da Matta constata-se que:

(...) no Brasil, o transporte de massa mais comum é o automóvel (...) Com efeito, a violência nas ruas e no trânsito tornou-se mais palpável na medida em que elegemos formas individualizadas e pessoais de circulação motorizada (...) (MATTA, 2010, p. 17).

A capital, assim como a grande maioria das cidades brasileiras, prioriza o uso do automóvel em detrimento aos outros modais³, não viabilizando o uso dos outros

¹ Fonte: IBGE, 2010. Documento eletrônico disponível em:

<<http://www.ibge.gov.br/cidadesat/painel/painel.php?codmun=431490>>. Acesso em: 8 out. 2012.

² Índice obtido pela autora através da estatística de Frota por Tipo ao Ano e calculada a partir do saldo ao ano dividido pelo número de dias. Disponível em:

<<http://www.detran.rs.gov.br/index.php?action=estatistica&codItem=99>> Acesso em: 14 dez. 2012.

³ Termo utilizado para se referir aos meios de transporte.

meios de transporte. No entanto, a malha viária de Porto Alegre encontra-se esgotada. Segundo Capellari (2012), diretor-presidente da EPTC (Empresa Pública de Transporte e Circulação) “(...) a prefeitura trabalha com a estratégia de incentivar o uso da bicicleta para reduzir o gargalo no trânsito. A frota de veículos já ultrapassou os 740 mil, e não tem mais como ampliarmos o viário (...)”⁴. O uso da bicicleta vem sendo incentivado, e é nítido o crescimento de usuários desse modal na cidade. O prefeito de Porto Alegre, José Fortunati (2012) afirma: “Observamos um aumento no número de ciclistas na cidade, o que demonstra uma mudança cultural”⁵.

Acreditamos que esse aumento seja realmente devido a uma mudança cultural, onde uma parcela da população tem se mostrado insatisfeita com o uso das ruas, que prioriza os veículos, e tem buscado outro conceito de cidade, onde o interesse coletivo se sobrepõe ao privado.

Além dessa mudança de paradigma, alguns fatores impulsionaram o aumento do número de ciclistas em Porto Alegre. O movimento Massa Crítica⁶, que protesta em favor da bicicleta, cresceu consideravelmente nos últimos anos; o atropelamento coletivo de ciclistas, fato que será aprofundado mais adiante, ocorrido em fevereiro de 2011 durante uma Massa Crítica incitou o movimento; um maior destaque foi dado a esse meio de transporte na mídia, etc. Esses fatores estão intimamente relacionados e, em conjunto, deram maior visibilidade à bicicleta, meio de transporte que geralmente era visto e pensado apenas para o lazer.

Os movimentos sociais em defesa pelo uso da bicicleta estão pautando seus discursos nas questões como a democratização e humanização do trânsito e dos espaços públicos, da saúde pela prática de uma atividade física, da sustentabilidade ambiental e da mudança de posicionamento cultural.

Há um número crescente de usuários da bicicleta como transporte e de movimentos sociais, grupos informais e ONG's, de defesa da mobilidade por bicicleta no Brasil. A visibilidade desse segmento da sociedade, apesar de crescente, não tem sido suficiente para pressionar o poder público para

⁴ Fonte: Terra, 2012. EPTC: malha viária de Porto Alegre está esgotada e bicicleta é alternativa Documento eletrônico disponível em: <<http://noticias.terra.com.br/brasil/noticias/0,,OI6127438-EI8139,00-EPTC+malha+viaria+de+Porto+Alegre+esta+esgotada+e+bicicleta+e+alternativa.html>> Acesso em: 12 dez. 2012.

⁵ Fonte: Sul21, 2012. Aluguel de bicicletas em Porto Alegre deve começar no Dia Mundial Sem Carro. Documento eletrônico disponível em: <<http://www.sul21.com.br/jornal/2012/09/aluguel-de-bicicletas-em-porto-alegre-deve-comecar-no-dia-mundial-sem-carro/>> Acesso em: 14 dez. 2012.

⁶ Movimento social que tem por objetivo divulgar a bicicleta como meio de transporte.

mudanças mais significativas. Mas, entende-se que apesar de todos os problemas que os movimentos sociais enfrentam em suas lutas diárias, ainda são eles os responsáveis pelas mudanças sociais; e continuam a ser eles os fomentadores de uma consciência crítica. (XAVIER, 2011, p. 255)

Entretanto, o desconhecimento das leis de trânsito em relação à bicicleta influi na segurança dos ciclistas, o que os faz, muitas vezes, sentir-se vulneráveis no trânsito. Uma estrutura cicloviária concebida em malha, ou seja, interligando-se, seria um fator estimulante para novos usuários. É sabido que esta estrutura não é a solução de todos os problemas de trânsito dos ciclistas, pois a questão é muito mais complexa, passando pela convivência e pelo respeito nas ruas. Porém, contribuiria, e muito, para que mais pessoas pedalassem.

Entendendo a via pública como um território usado - altamente disputado, fica fácil perceber a necessidade de o poder público criar estruturas políticas e físicas que protejam os usuários vulneráveis da via pública, aqueles que se deslocam a pé e em bicicleta.

A falta de prioridade às pessoas que se deslocam a pé e em bicicleta na apropriação do espaço urbano "via pública", demonstra a relação de poderes na sociedade de consumo.

Dominando o território urbano destinado à circulação, os condutores dos veículos motorizados criam um ambiente inóspito para as pessoas que desejam mobilizar-se de uma forma simples, barata e eficiente para deslocamentos pequenos ou médios. De uma forma egoísta, invertem os valores sociais, negando o valor da vida. (XAVIER, 2011, p. 244)

O objetivo deste trabalho é discutir a disputa de território na cidade a partir da mobilidade urbana entre ciclistas, pedestres e motoristas. Para tanto, pretende-se explorar o Plano Diretor Cicloviário de Porto Alegre, compreender a percepção dos ciclistas em relação à sua mobilidade pela cidade, analisar a percepção de motoristas e pedestres em relação à mobilidade dos ciclistas e discutir o papel do Movimento Social Massa Crítica no planejamento e gestão da cidade.

Nessa perspectiva, a pesquisa apresentará como os ciclistas avaliam a percepção em relação à sua mobilidade pela cidade e como eles são percebidos pelos outros. Pretende-se apresentar nesta análise a importância que foi dada a esse modal em Porto Alegre, com as políticas públicas que colocam o tema em pauta desde a década de 80, quando começaram os planejamentos cicloviários da prefeitura, até os dias de hoje, onde contamos com um Plano Diretor Cicloviário Integrado elaborado, porém não implantado.

O episódio do atropelamento coletivo dos ciclistas, ocorrido em 2011, também será ressaltado como evento marcante, o qual impulsionou a divulgação da bicicleta na cidade e gerou o fortalecimento do Movimento Massa Crítica. Isso porque entendemos que, apesar do tempo se dar de maneira processual, existem alguns

momentos que servem como base a uma periodização, pois são pontos significativos na história.

A geografia, que articula em suas análises a sociedade-espaço nas diversas escalas, buscando suas relações e influências, é uma ferramenta fundamental para entender os processos contemporâneos. A partir dela, nos basearemos em alguns referenciais teóricos básicos, que entendemos ser uma linha mestra nas análises que se seguirão. Partimos de uma reflexão sobre a sociedade que produz e reproduz o espaço urbano. Em seguida, procuramos compreender a lógica espacial mais ampla que pauta a produção da cidade e seus usos, principalmente no par urbanização/industrialização, assim como a diversidade que nela deve haver. Posteriormente buscaremos compreender as relações socioespaciais em uma escala menor, no que tange o conflito territorial do uso das ruas para o deslocamento. No que se refere especificamente à Massa Crítica, procuramos um apontamento no que se refere ao uso que ela faz da cidade durante suas “passeatas” mensais e as possibilidades políticas que estão presentes no movimento. Por fim buscamos elucidar, nas entrevistas realizadas, a percepção dos atores sociais frente ao assunto da disputa de território na cidade.

Acreditamos ser pertinente a realização desse trabalho, pois ele busca avaliar a utilização da bicicleta e sua relação com os diferentes atores sociais numa visão geográfica.

O tema Mobilidade Urbana por Bicicleta e o recorte espacial Porto Alegre foram escolhidos por uma questão pessoal: pedalo diariamente na cidade há 15 anos e vejo a bicicleta não apenas como um veículo, mas como um fator de transformação do modelo socioeconômico e cultural atual.

2 REFERENCIAL TEÓRICO METODOLÓGICO

Como suporte teórico para o presente trabalho seguiremos uma linha de interpretação que considera a seguinte ideia: é na cidade que vivemos atualmente, portanto, é no espaço urbano que se concentram as pessoas e os encontros entre elas. Esse espaço está carregado de significações, práticas, identificações, símbolos e, principalmente, relações de poder. Portanto o entendemos como um território (e múltiplos territórios ao mesmo tempo). Da necessidade de uso desse território pelos mais diversos grupos e pessoas surge a necessidade de regras, de normas e da política.

Atualmente, as normas para o uso territorial privam alguns grupos do acesso e da possibilidade de uso do território da cidade como um todo, ou seja, em alguns espaços é vedada a ocorrência de certas práticas e certos usos, que são coagidos seja por força estatal “legítima” ou por uma força difusa que parte das pessoas afetadas pelo uso diferenciado daquele espaço. Associamos o uso das bicicletas nas vias de circulação e a coerção sofrida pelos ciclistas por parte dos motoristas a esse raciocínio. A partir disso, passa a haver um conflito territorial.

Aliado a isso, a privação de uso da cidade como um todo interfere diretamente em uma questão fundamental: a cidadania. Esse conceito nos remete à cidade, ao pensamento e à possibilidade de uso e gestão desse território. Nesse sentido, a Massa Crítica é entendida não somente como um movimento que busca a possibilidade de locomoção na cidade, mas também como um movimento que busca o direito do uso do território da cidade. Além disso, é um movimento que visa a discussão política das formas de uso e do acesso à cidade, portanto um movimento pela cidadania ou pela mudança dela.

2.1 LÓGICA DE PRODUÇÃO DA CIDADE

A cidade pode ser entendida como uma totalidade, constituída de diversas partes que se interrelacionam e se influenciam. A sociedade, a partir de determinadas concepções, produz a materialidade da cidade. Com isso pode-se afirmar que as estruturas espaciais trarão impregnadas em si as lógicas sociais de ocupação, de habitação, de produção, de circulação, de consumo...

A questão fundamental nas cidades é a multiplicidade de escolhas. É impossível aproveitar-se dessa multiplicidade sem ter condições de movimentar-se com facilidade. E a multiplicidade de escolhas nem existiria se não pudesse ser estimulada por usos combinados. (...) Mas a multiplicidade de escolhas e o intenso comércio urbano dependem também de uma grande concentração de pessoas, de uma combinação intrincada de usos e de um entrelaçamento complexo de caminhos. (JACOBS, 2001, p. 379)

Segundo Lefèbvre (2001) as cidades atuais são reflexo de um duplo processo, o de urbanização e o de industrialização, sendo que historicamente, o segundo acabou por subjugar o primeiro. Essa abordagem, no que diz respeito à urbanização, traz grandes conseqüências para a organização da cidade e da sociedade que nela vive, ainda mais se pensarmos como o autor, quando afirma que passamos a ser muito mais uma sociedade industrial do que uma sociedade urbana. A partir disso, podemos entender a cidade como o local para a reprodução do capital, ou seja, está disposta no espaço a serviço da produção e não mais para o uso e reunião de seus habitantes.

A cidade, portanto, perde o seu sentido original, de festa, de encontro e de política e assume outro, o de produção e reprodução do capital. Esse novo sentido traz novas significações para o uso que dela é feito. Com a industrialização a cidade deixa de apresentar um valor de uso para apresentar um valor de troca, ou seja, seus espaços não são mais usados pelos seus habitantes, mas sim consumidos. Tudo assume um caráter de troca, de valor de troca, ocasião / lugar para o lucro.

Nessa mesma obra, o autor afirma que a cidade

“se alinha pela empresa industrial; figura na planificação como engrenagem; torna-se dispositivo material próprio para se organizar a produção (...). Rebaixada para o nível de meio, ela se estende a programação para o lado dos consumidores e do consumo.” (LEFÈBVRE, 2001, p. 76)

Nesse sentido, aos habitantes/consumidores não importa mais a cidade como um todo, mas apenas os locais de interesse, geralmente a casa, o trabalho, o shopping, etc., o resto é desconhecido e amedrontador. Daí duas questões se impõe, a primeira diz respeito aos deslocamentos na cidade e a segunda é a forma como eles ocorrem.

Sobre os deslocamentos, devido a uma lógica de diferente valorização dos espaços da cidade e ao tamanho que elas assumem, as pessoas são obrigadas a se deslocar grandes distâncias cotidianamente. Existem bairros dormitórios enquanto outros são apenas para o trabalho. Os mais pobres se vêem compelidos a morar

longe dos centros (ou centralidades), pois a eles restam os espaços periféricos (desvalorizados).

Como forma para esses deslocamentos, o grande “ideal” é o automóvel. Em um primeiro momento essa foi uma escolha política do governo da época de Juscelino Kubitschek (1956 a 1961) para impulsionar a industrialização nacional. Posteriormente, o automóvel passou a ser o salvador da economia em momentos de crise tendo a sua venda estimulada a partir de incentivos fiscais e isenções de impostos. Aliado a isso, culturalmente os carros são tidos como uma extensão física da casa, pois dentro deles as pessoas se sentem protegidas do que lhes é desconhecido – o espaço da cidade e as outras pessoas. Lefèbvre afirma

“o uso maciço do automóvel (meio de transporte ‘privado’), a mobilidade (aliás, freada e insuficiente), a influência do *mass-media* separam do lugar e do território os indivíduos e os grupos (família, corpos organizados).” (LEFÈBVRE, 2001, p. 77).

Nesse contexto, as bicicletas andando nas ruas junto aos carros são elementos desorganizados/desorganizadores, que estão fora dos seus lugares e “atrapalham o fluxo”, ou seja, as ruas são tidas como território exclusivo dos automóveis; ao se inserirem nele, as bicicletas entram numa disputa com os carros, o que nos leva a entender o conflito entre ciclistas e motoristas como um conflito territorial.

2.2 A CIDADE COMO UM TERRITÓRIO

Ainda que atualmente a cidade esteja sendo pensada mais para a produção do que para o uso, ela continua sendo o espaço de vida dos habitantes, conseqüentemente, é nela que se dá a convivência e o encontro entre as pessoas. Como todas as relações humanas pressupõem relações de poder podemos pensar as cidades a partir do conceito de território, tendo em vista que é esse o conceito geográfico que dá conta dessas relações espacializadas.

Para Souza, 1995, o território é um espaço definido e delimitado por e a partir de relações de poder, sendo essencialmente um instrumento de exercício deste; são relações sociais projetadas no espaço, muito mais do que espaços concretos, os quais são substratos materiais das territorialidades. Entendemos assim o território como o espaço da produção social, sendo um elemento decisivo para o estabelecimento do poder.

Podemos, nesse contexto, afirmar que o espaço das ruas é um território dominado pelos carros e as bicicletas vêm buscando se apropriar deste espaço, que também lhes pertence, ao menos legalmente, segundo o Código de Trânsito Brasileiro (CTB).

Territorialidade, por sua vez, é o conjunto de estratégias, de ações, utilizadas para estabelecer este poder, mantê-lo e reforçá-lo (GOMES, 2006, p.12). A partir disso vemos as ruas e avenidas da cidade enquanto território de disputa entre carros e bicicletas, onde as bicicletas procuram, cada vez mais, se inserir.

Nessa disputa, os ciclistas têm buscado estratégias tais como o uso coletivo, os movimentos políticos, a conscientização dos motoristas, dentre outras. Os motoristas, por sua vez, se utilizam do tamanho e da proteção (lataria) dos veículos motorizados para intimidar os ciclistas “tocando por cima” e colocando em risco a vida de quem anda de bicicleta.

É importante salientar que quando falamos em território, a questão da identidade dos grupos envolvidos aparece, tendo em vista que as territorialidades são coletivas, visando a manutenção da exclusividade de uso do território.

Gomes, 2006, afirma que o discurso que funda a identidade é o da diferenciação, que se faz exagerando os traços distintivos daquele grupo de pessoas e diminuindo a importância de todas as outras características comuns compartilhadas com os outros grupos. Sublinhar um nível de diferença significa que, a despeito do infinito patamar de diferenciação teoricamente possível, um limite será privilegiado, aquele que distingue o grupo dos demais. Nesse contexto colocamos o movimento “Massa Crítica” (MC), que tem em comum a opção pela bicicleta para variados fins e se identifica através dessa prática, apesar de ser um movimento completamente heterogêneo no que tange outros costumes.

Portanto o uso territorial dado às ruas pelos ciclistas e as territorialidades nelas imbricadas estão intimamente relacionados ao direito à cidade (tanto clamado por Lefèbvre). É nas ruas e pelas ruas que os ciclistas se encontram e “celebram” usando a cidade de fato.

2.3 O USO DO TERRITÓRIO COMO UM DIREITO DO CIDADÃO

A partir do que discutimos acima, podemos perceber que a disputa pelo direito do uso territorial da cidade alcança um profundo caráter político que pretende

discutir as possibilidades de uso e as estratégias para garantir esse(s) uso(s). Nesse sentido, entendemos que um importante conceito para balizar a discussão é o de cidadania. Para Gomes, cidadania

“é um pacto social estabelecido simultaneamente como uma relação de pertencimento a um grupo e de pertencimento ao território. Esse pacto associativo é formal e pretende assegurar os direitos e deveres de cada indivíduo. A coabitação desses indivíduos ocorre assim sobre um espaço que é também objeto de um pacto formal, que instaura limites, indica usos, estabelece parâmetros e sinaliza as interdições. Esse tipo de espaço normatizado é a matriz do espaço público e o principal *locus* da reprodução da vida coletiva. (GOMES, 2006, p.174)

Portanto, para esse autor, cidadania é um pacto político que prevê direitos e deveres dos indivíduos para ter acesso ou não a determinado território.

Se pensarmos que o CTB⁷ é o referido pacto político, veremos que ele estabelece que a bicicleta é um veículo (Art. 96) e que os ciclistas tem o direito de utilizar as ruas para se locomover (Art. 58⁸) assim como têm por dever seguir certas regras, como não conduzir a bicicleta em passeios (calçada) onde não seja permitida a circulação desta (Art. 255). Ao mesmo tempo, o Código prevê o dever dos motoristas respeitarem e protegerem os ciclistas ao se deslocarem (Art. 29 § 2º). Contudo o que observamos cotidianamente nas ruas da cidade é que esse pacto não é respeitado pelos motoristas, portanto, os ciclistas não têm seus direitos respeitados, o que atinge diretamente sua cidadania.

É nesse contexto que vemos a importância da manifestação coletiva da Massa Crítica. Indivíduos distintos que tem como laço identitário a necessidade/opção de usar a bicicleta para se deslocar no território da cidade se unindo mensalmente com o propósito de mostrar, tanto para os motoristas quanto para o poder público, que os ciclistas têm o direito de ir e vir em segurança.

Aliado a isso, o autor também afirma que o espaço público é o lugar do discurso político, tendo uma relação direta com a vida pública. É neste espaço que os problemas, como engarrafamentos, por exemplo, se apresentam, tomam forma, ganham uma dimensão pública e, simultaneamente, são resolvidos (GOMES, 2006,

⁷ Fonte: Denatran, 2010. Ministério das Cidades. Código de Trânsito Brasileiro. Lei nº 9.503 (1997). Brasília, DF, 2008. Documento eletrônico disponível em: <<http://www.denatran.gov.br/publicacoes/download/ctb.pdf>> Acesso em: 5 dez. 2012.

⁸ Nas vias urbanas e nas rurais de pista dupla, a circulação de bicicletas deverá ocorrer, quando não houver ciclovia, ciclofaixa, ou acostamento, ou quando não for possível a utilização destes, nos bordos da pista de rolamento, no mesmo sentido de circulação regulamentado para a via, com preferência sobre os veículos automotores.

p. 160). Porém, o que temos observado, é que o capitalismo tem “parasitado” esse espaço, que é visto como “um instrumento político intencionalmente manipulado” (LEFÈBVRE, 2008, p.44) através do uso da propaganda, uma mídia criticamente dócil, usada para atingir a todas as camadas, acabando assim por tomar o espaço do discurso político.

“A dificuldade maior, teórica e prática, vem de que a urbanização da sociedade industrializada não acontece sem a explosão daquilo que ainda chamamos de “cidade” (*idem*, p. 75). Vivemos, portanto, um “ponto crítico”. O movimento dos ciclistas (Massa Crítica) protesta pelo direito de uso das vias e da cidade, ao mesmo tempo se sustenta em outras bases políticas, que não aquela oferecida dentro desse sistema em que vivemos. Esse movimento apresenta tendências anarquistas, porém não está sozinho. Outros tantos movimentos sociais buscam uma participação direta na tomada de decisões, sem intermediários ou representantes, ou seja, existe uma “radicalização” do entendimento de cidadania como uma forma de gerir o território de forma direta e autônoma.

Outra questão fundamental que interfere diretamente no caráter político do convívio na cidade, e no pacto territorial decorrente disso, é a tentativa de estabelecer “soluções técnicas” para a problemática do trânsito e da circulação das bicicletas. Ou seja, existe uma tentativa de superação da discussão política pela imposição de soluções técnicas, que nesse contexto, é como caracterizamos as ciclovias e ciclofaixas.

A ideia de dividir o território das ruas mediante o respeito às leis de trânsito e do direito do outro está sendo suplantada pela ideia de implantação de uma via específica para os ciclistas. Contudo, sabemos que isso é irreal na medida em que essa malha não tem como cobrir 100% da cidade, ficando restrita a algumas ruas e avenidas específicas.

É a partir desse entendimento que pretendemos fundamentar a discussão que segue, assim como interpretar os dados obtidos.

3 PROCEDIMENTOS METODOLÓGICOS

Para o presente trabalho acerca da disputa de território na cidade uma pesquisa bibliográfica foi realizada. Abordamos autores relacionados direta ou indiretamente à geografia, com foco no território, para sustentar teoricamente nossa discussão.

Para periodizarmos o que foi implementado em Porto Alegre relativo à circulação urbana, usamos como referência o histórico do planejamento da cidade. A partir de informações da prefeitura exploramos desde o Plano Geral de Melhoramentos e Orçamentos, passando pelo Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano até chegarmos ao Plano Diretor Cicloviário Integrado de Porto Alegre, o qual é detalhado em um capítulo. Nele, mapas foram utilizados para facilitar a visualização de informações, como o traçado viário, a distribuição espacial de dados, tanto sociais como físicos, e os principais trajetos percorridos de ônibus na cidade. Nas tabelas sintetizamos uma série de dados a respeito de acidentes de trânsito, distribuição de viagem por tipo de transporte, por faixa de renda, etc. e as fotos serviram para ilustrar a situação atual da cidade.

O movimento Massa Crítica foi descrito em detalhes, pois a observação participante fez parte da pesquisa por um período de 2 anos e meio. Buscamos elucidar o movimento a fim de facilitar o entendimento do protesto, assim como os motivos para que ele aconteça e as suas finalidades. Artigos de jornais e blogs também foram usados como fonte de pesquisa, por trazerem informações relevantes sobre o tema.

Uma pesquisa participante também foi realizada com pedestres, motoristas e ciclistas, acerca do tema mobilidade de bicicleta. Essa técnica de pesquisa foi escolhida por haver um envolvimento entre o pesquisador um dos objetos pesquisados, no caso a Massa Crítica, onde o pesquisador é um observador participante. Em relação às outras categorias entrevistadas não há um envolvimento maior, a participação se dá em relação a estar presente no trânsito. O propósito das perguntas foi o de compreender as diferentes percepções das pessoas frente ao assunto. As questões foram elaboradas de acordo com o quadro a seguir e as respostas foram agrupadas e analisadas conforme veremos no capítulo 6.

Dono de Bicicletaria

- 1) Onde você acha que a bicicleta deve andar?
- 2) Por quê?
- 3) Você percebe diferença no trânsito de ciclistas depois do atropelamento?
- 4) Aumentou a procura por bicicletas?
- 5) o que você acha do movimento Massa Crítica?

Para Pedestres:

- 1) Onde você acha que a bicicleta deve andar?
- 2) Por quê?
- 3) Você percebe diferença no trânsito de ciclistas depois do atropelamento?
- 4) O que você acha do movimento Massa Crítica?

Para Ciclistas que vão e não vão à Massa Crítica:

- 1) Onde você acha que a bicicleta deve andar?
- 2) Você se sente respeitado pelos motoristas?
- 3) Você acha que os motoristas conhecem as leis de trânsito em relação à bicicleta?
- 4) Você percebe alguma diferença no trânsito depois do atropelamento?
- 5) Existe uma categoria de motoristas que você considera mais agressiva em relação à bicicleta? (ônibus / táxi / passeio / moto)
- 6) O que você acha da Massa Crítica? (e vai ou não?)

Motoristas de carro de passeio / de táxi / de ônibus

- 1) Onde você acha que a bicicleta deve andar?
- 2) Você acha que há respeito dos motoristas em relação aos ciclistas?
- 3) Você conhece as leis de trânsito em relação à bicicleta?
- 4) Você percebe alguma diferença no trânsito depois do atropelamento?
- 5) O que você acha do movimento Massa Crítica?

4 PORTO ALEGRE: PLANEJAMENTO URBANO E CICLOVIAS

A cidade de Porto Alegre possui um histórico de planejamento e desenvolvimento de políticas públicas relacionadas à urbanização e melhoria da infraestrutura viária. Desde o início do século XX, foram adotadas medidas que visavam modernizar e ordenar a concepção da nova cidade.

A começar pelo empenho do Intendente Municipal José Montauray que contratou o "Plano Geral de Melhoramentos e Orçamentos", apresentado por João Moreira Maciel. O plano era essencialmente viário, pois apresentava, entre outras questões, a necessidade de se pensar, já naquela época, em uma alternativa para desafogar o tráfego do Centro da Cidade. Maciel foi o responsável pela construção das avenidas Júlio de Castilhos, Otávio Rocha e Borges de Medeiros. Embora tenha sido concluído em 1914, esse plano continuou a influenciar outros planos elaborados posteriormente.

A partir de 1935, uma série de estudos relacionados à circulação da cidade foi desenvolvida por urbanistas, dentre eles Edvaldo Pereira Paiva⁹. A partir dos estudos produzidos por Maciel, Paiva criou "As Linhas Gerais do Plano Diretor – Contribuição ao Estudo de urbanização de Porto Alegre" que resultou no planejamento do sistema de radiais e perimetrais da cidade.

Em 1939, foi criado o Conselho do Plano Diretor pelo prefeito José Loureiro da Silva. Tratava-se de uma comissão de caráter consultivo "para a qual apelarei nas horas difíceis de minha administração, no que concerne ao bem-estar da coletividade porto-alegrense"¹⁰, afirmava Loureiro, na época.

Esse conselho, composto de 16 membros e integrado por representantes da indústria, comércio, médicos sanitaristas e engenheiros, realizou dez sessões em forma de debate, durante um período de cinco anos. O intuito era debater e resolver os problemas de urbanização da crescente cidade na época, através da colaboração das pessoas que se interessavam pelo desenvolvimento urbano de forma pensada e organizada.

Antes disso, em 1938, José Loureiro da Silva contratou o urbanista Arnaldo Gladosch, cuja formação acadêmica havia se dado na Alemanha, para a elaboração

⁹ Posteriormente Edvaldo Pereira Paiva veio a dar nome a uma avenida da cidade, também conhecida como Beira Rio.

¹⁰ Fonte: PMPA, 2012 - Prefeitura Municipal de Porto Alegre. Documento eletrônico disponível em: <http://www2.portoalegre.rs.gov.br/spm/default.php?p_secao=168> Acesso em: 12 jan. 2013.

do Plano Diretor da Cidade. Gladosch tinha trabalhado com Alfred Agache, urbanista francês, no desenvolvimento do Plano Diretor da cidade do Rio de Janeiro. De lá, trouxe contribuições significativas para a elaboração do Plano porto-alegrense. No entanto, esse não foi implantado, mas Gladosch teve a oportunidade de deixar, bem claros, suas ideias e conceitos sobre urbanismo nas atas das reuniões do Conselho do Plano (SOUZA; ALMEIDA, 2010). Ainda segundo Souza e Almeida (2010), mais tarde, em 1943, essas considerações foram publicadas no volume “um plano de urbanização”, assinado pelo prefeito e pelo então colaborador técnico Edvaldo Pereira Paiva.

Em 1979 entrou em vigor o 1º PDDU (Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano). Tratava-se de um zoneamento que dividia toda a zona urbana em setores – as UTP (Unidades Territoriais de Planejamento) – classificados segundo o uso e a ocupação do solo. Esse plano introduziu (de forma restrita) a participação da comunidade no processo de planejamento.

Dois anos depois do 1º PDDU a SPM (Secretaria do Planejamento Municipal) passa a considerar a bicicleta como um meio de transporte viável, também influenciada pela Crise do Petróleo que ocorrera anos antes. Elaboram o “Programa para Implantação de Rede Ciclovária”, que contava com 162 km de ciclovia, dividido em 3 setores urbanos: norte (para os usuários das atividades industriais/estocagem de mercadorias), sul (para os usuários vinculados a atividades locais e/ou ao lazer) e ao longo da Avenida Ipiranga (visando os estudantes e a população que freqüentaria o Parque Marinha do Brasil). Esse plano passa a pensar a ciclovia¹¹ como complemento à circulação urbana, que deveria ser integrada ao transporte coletivo, porém não foi executado. O mapa a seguir mostra o traçado do Programa:

¹¹ Vias com características próprias ao uso de bicicletas, com separação física (mureta, meio fio, grade, blocos de concreto...) isolando os ciclistas dos demais veículos.

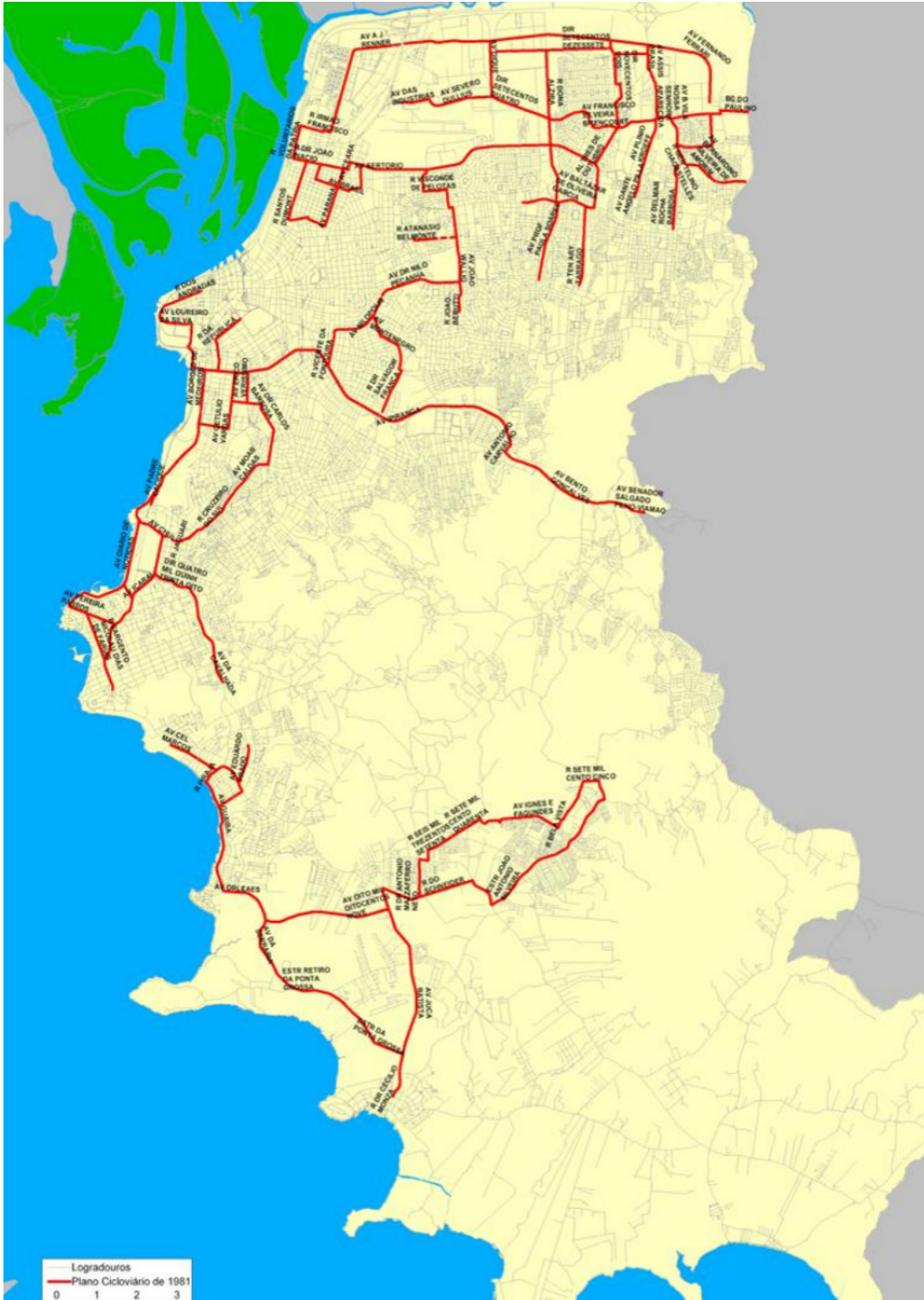


Figura 1: Traçado cicloviário proposto pelo PDDU, 1981

Fonte: Programa para Implantação de Rede Cicloviária, 1981 - PDCI, 2008, p. 36

Em 1991 foram promulgadas as Leis 6.781/91 e 6.987/91, que instituíam, respectivamente, o Sistema Municipal de Bicicletas e o Programa Municipal de Ciclovias. Em 1993, a ciclovia do Bairro Ipanema foi criada, na beira do Lago Guaíba, Zona Sul da cidade. O fechamento das vias e corredores de ônibus para

bicicletas aos finais de semana (Avenida Érico Veríssimo, Avenida Aureliano de Figueiredo Pinto e área do Gasômetro) também foi uma iniciativa adotada pela prefeitura na mesma época. Essas demarcações para a bicicleta têm como finalidade o lazer, pois não atuam durante a semana, exceto a de Ipanema, e nenhuma é concebida em “rede”, ou seja, interligando-se.

Três anos depois, em 1996, uma iniciativa dos cicloativistas levou a prefeitura a realizar novos estudos cicloviários. Durante a construção da III Perimetral (conjunto de avenidas já existentes, que foram unificadas para ligar a zona sul da capital à zona norte) houve uma grande mobilização para a inclusão de uma ciclovia no projeto, pois o pretexto usado para a não implantação sempre foi a dificuldade de mudar o ambiente urbano já consolidado. Um abaixo assinado com 3500 assinaturas foi entregue à prefeitura, mas a necessidade de fazer um corredor de ônibus, premissa para conseguir verbas de financiamento federais deixou novamente a reivindicação de fora. Porém, o BID (Banco Interamericano de Desenvolvimento) - financiador da III Perimetral - decidiu incluir no projeto um plano diretor cicloviário. Sob responsabilidade da SMAM (Secretaria Municipal de Meio Ambiente) as tentativas fracassaram¹².

No final de 1999, fiscais de trânsito da EPTC (Empresa Pública de Transporte e Circulação), os “azuizinhos”, passaram a realizar seu trabalho locomovendo-se de bicicleta pela cidade. Eles solicitaram o uso desse meio de transporte, pois afirmavam que era possível atender às ocorrências com mais presteza (PDCI, 2008, p.37).

Em 2001, foi inaugurado o Caminho dos Parques, e em 2006, a ciclovia da III Perimetral. O Caminho dos Parques é uma ciclofaixa¹³ de pouco mais de 4 km, que liga os parques Moinhos de Vento (Parcão), Farroupilha (Redenção), Mauricio Sirotsky Sobrinho e Marinha do Brasil. A ciclovia da III Perimetral utiliza o corredor de ônibus. As duas funcionavam somente aos domingos, quando é proibido estacionar (Caminho dos Parques) e a circulação dos ônibus é feita na via de carros (III Perimetral). Duas iniciativas, porém, voltadas ao lazer.

¹² Fonte: Ideias no Tinteiro, 2010. Ciclismo em Porto Alegre: uma alternativa possível. Documento eletrônico disponível em: <http://ideiasnotinteiro.blogspot.com.br/2010_09_01_archive.html> Acesso em: 12 jan. 2013.

¹³ Via com características próprias ao uso de bicicletas, segregadas somente por diferença de piso ou pintura e delimitada por sinalização específica.

Na gestão do prefeito José Fogaça (2005-2010), as discussões sobre o Plano Diretor Cicloviário são retomadas e o encargo passa para a Secretaria de Mobilidade Urbana, através da EPTC. Em julho de 2009, através da Lei Complementar nº 626, o Plano Diretor Cicloviário Integrado de Porto Alegre (PDCI) é aprovado, como parte integrante do plano diretor maior da cidade. A proposta de 1981 serviu como ponto de partida para a sua elaboração, que iniciou em 2005. Um consórcio com três consultorias de trânsito especializadas em transporte foi realizado com a finalidade de ajudar na elaboração do plano. Junto a elas, trabalharam um grupo formado por dois representantes da EPTC, um da área de transporte e outro de trânsito, e membros das secretarias municipais de planejamento, de gestão, de obras e de meio ambiente.

No Art. 32. § 2º da Lei Complementar nº 626 é definido de onde virá a verba para execução do plano: anualmente, no mínimo 20% (vinte por cento) do montante financeiro arrecadado com multas de trânsito serão aplicados na construção de ciclovias e nos Programas Educativos descritos no § 1º deste artigo¹⁴. Com o propósito de ser “um importante instrumento executivo para a condução das ações de planejamento e implantação de soluções para o transporte cicloviário da região”, o PDCI apresenta um estudo para a elaboração de ciclovias e ciclofaixas na capital, prevendo a implantação 410 km de rede ciclável.

Tratar o transporte não motorizado deve ser uma preocupação fundamental das políticas públicas dos municípios. A crescente preocupação com as questões ambientais e o tratamento da mobilidade em um contexto mais abrangente faz do transporte por bicicleta não apenas um modo secundário, mas de importância crescente na formulação de políticas de transporte justamente por não ser poluente e pelo seu baixo custo, atendendo aos deslocamentos de curta e média distância de parcela da população de baixa renda.

No entanto, é notória a carência de infra-estrutura para atender aos usuários deste modo no país. O padrão encontrado nas cidades brasileiras ainda está longe dos apresentados por países desenvolvidos, em particular, os da Europa. (PDCI, 2008, p. 5)

Nesse contexto está a importância do Plano Diretor Cicloviário Integrado de Porto Alegre. Com a sua completa implantação, a capital passaria a ter a maior rede cicloviária do país “mudando o paradigma atual de partilha do espaço viário onde reinam em grande quantidade os modos motorizados” (PDCI, 2008, p. 6).

¹⁴ § 1º A Empresa Pública de Transportes e Circulação desenvolverá programas educativos dirigidos a orientar e a conscientizar motoristas, pedestres e ciclistas quanto ao uso adequado da bicicleta, do sistema cicloviário e das regras de circulação e de segurança a serem compartilhados entre eles, bem como sinalizará indicando como ciclo-rotas as vias constantes na Rede Cicloviária Estrutural sem infraestrutura adequada.

4.1 ASPECTOS SOCIAIS DO PDCI

Segundo o PDCI (2008) estima-se que 25 milhões de bicicletas circulem diariamente nas cidades e nas zonas rurais brasileira. Além disso, devemos considerar que existe uma demanda fortemente reprimida de potenciais usuários. Sendo assim, é indispensável que os ciclistas recebam uma maior atenção por parte do governo, no que diz respeito à infraestrutura, fiscalização e educação no trânsito.

Régulo Franquine Ferrari (2009), coordenador do Grupo Técnico de Acompanhamento do PDCI, afirma em um texto sobre a experiência de elaboração de um Plano Diretor Cicloviário para a cidade de Porto Alegre:

a elaboração de um Plano Diretor Cicloviário para uma cidade na qual o uso da bicicleta representa uma pequena parcela da divisão modal se reveste de uma característica especial: não se trata de resolver um problema de engenharia de tráfego, criando faixas e pistas especiais para o ciclista, mas de adotar medidas que promovam uma transformação cultural, colocando uma nova opção modal disponível à população. Dentro desta visão, a rede de ciclovias e demais equipamentos de infra-estrutura se torna apenas um componente de uma série de medidas de estímulo ao uso da bicicleta, que envolvem educação para o trânsito, fiscalização e educação ambiental. (PROCEMPA, 2009)¹⁵

O PDCI (2008) vem em busca de suprir uma demanda de infraestrutura deficitária em Porto Alegre. Para a sua elaboração foram considerados:

- os indicadores socioeconômicos (tamanho das famílias, o nível de renda, a taxa de motorização);
- a demanda atual do modo bicicleta baseada nas análises dos dados de planos e estudos existentes, complementados por contagens e dados levantados em pesquisas de campo;
- a demanda potencial de usuários, com uma projeção demográfica para os próximos 15 anos, a qual foi determinada através do crescimento vegetativo e da incorporação de uma demanda reprimida, considerando a população que declarou a possibilidade de alterar o meio de transporte usual com as melhorias na infraestrutura dos modos de transporte e custos de deslocamento;
- as condições físicas e da topografia;

¹⁵ Fonte: Procempa, 2009. Documento eletrônico disponível em: <http://proweb.procempa.com.br/pmpa/prefpoa/eptc/usu_doc/congresso_anpet_institucionalizacao_d_o_pdc.pdf> Acesso em: 19 jan. 2012.

- a quantidade de viagens atraídas por uma zona através do comportamento das variáveis renda e empregos, além de conhecer como evoluirá a ocupação comercial do solo.
- o sistema viário e os sistemas de transporte existentes;
- a segurança dos ciclistas;
- os aspectos institucionais e de gestão relacionados ao transporte ciclovitário também foram levados em conta.

Na modelagem do PDCI (2008) além de Porto Alegre, Eldorado do Sul, Canoas, Alvorada e Viamão também foram incluídas no estudo, devido aos deslocamentos da capital até esses municípios da região metropolitana.

Os aspectos socioeconômicos considerados foram obtidos pelo censo IBGE 2000 e os dados de projeção de crescimento populacional, renda e emprego, do PDSTC 1998 (Plano Diretor Setorial de Transporte Coletivo) e do Estudo de Demanda da Linha 2 do Trensurb (Empresa de Trens Urbanos de Porto Alegre) de 2002, que, apesar de serem dados de mais de 10 anos atrás, eles retratam a presente situação da cidade.

Quanto à população, o censo de 2000 apontava que a nossa capital tinha 1.360.590 habitantes. Naquela época apenas 3% viviam na zona rural, e o restante estava distribuído desigualmente, com maior concentração na área central, havendo um crescimento em direção à zona norte. De acordo com o PDSTC 98, quanto mais próximo ao centro do município, maior é o grau de escolaridade das pessoas. As zonas norte e sul têm a maior concentração de alunos, a sua maioria em escolas públicas, que vão à aula de bicicleta. Grande parte é proveniente de famílias de baixo poder aquisitivo. Entre os alunos de universidades o número não era tão grande quando da elaboração do PDCI, porém são esses que vem crescendo em número considerável, por serem pessoas que buscam na bicicleta uma mudança de “estilo de vida”. Muitos desses usuários provêm de famílias com um padrão de renda mais alto.

Através dos dados do PDSTC 98, a distribuição espacial do emprego mostra que as áreas que apresentam menor oferta de emprego são as de baixa densidade populacional, conforme a figura 2:

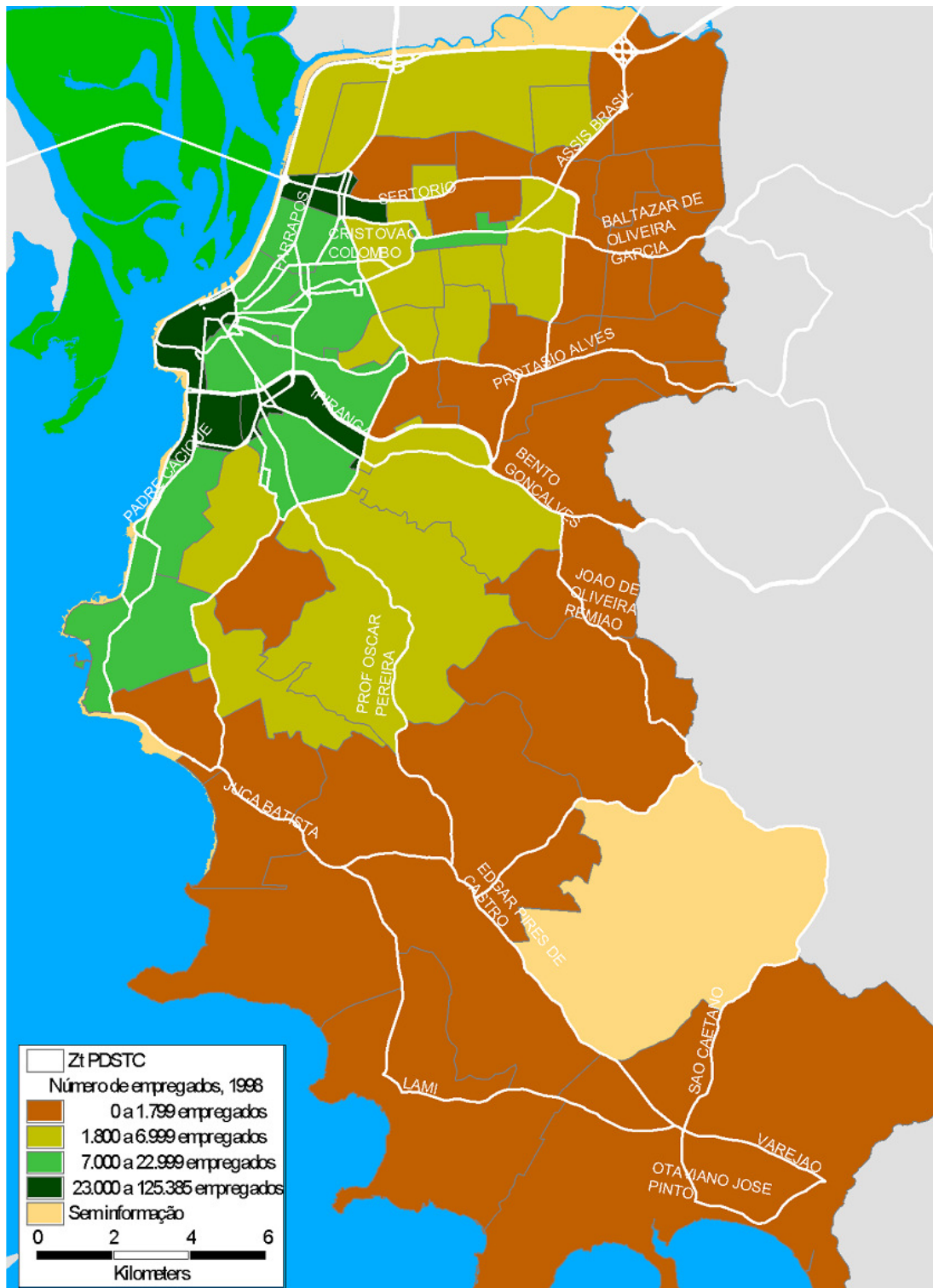


Figura 2: Distribuição espacial do emprego

Fonte: Base de dados do Plano Diretor Setorial de Transporte Coletivo de Porto Alegre de 1998 apud PDCI, 2008, p.16

O maior número de pessoas empregadas está localizado em quatro zonas centrais, que correspondem à cerca de 40% dos empregos da cidade. Os dados socioeconômicos da EDOM 2002 (Pesquisa de Entrevista Domiciliar, realizada pela

Prefeitura Municipal de Porto Alegre) revelam que famílias de rendas mais altas realizam, em média, 3,6 viagens ao dia, e famílias mais carentes realizam apenas 1,4 viagens ao dia. A bicicleta, por atender as necessidades de camadas mais pobres da população poderá contribuir para amenizar este desequilíbrio, atendendo a política de inclusão social do Ministério das Cidades.

Quanto à renda média (em salários mínimos) do chefe de família, observa-se uma concentração de renda nos bairros Bela Vista, Petrópolis e Moinhos de Vento, e em torno deles, que é uma região de alto grau de escolaridade. Observa-se também em parte da zona sul, nos bairros Ipanema, Vila Assunção e Tristeza. Os bairros de maior renda, com exceção do bairro Menino Deus, estão localizados nas regiões mais elevadas da cidade. Percebe-se também que a população que mora na zona central, onde ocorre a maior concentração de empregos, não possui alto poder aquisitivo. Os pólos de atividade econômica concentram-se na área central em direção ao Norte/Nordeste, em bairros com setor produtivo e ao longo das vias arteriais¹⁶ como as avenidas Ipiranga, Bento Gonçalves, Assis Brasil e Protásio Alves.

Segundo o PDCI (2008), 85% das pessoas que usam a bicicleta têm faixa de renda até R\$1.500,00, o que mostra que o fator renda está intimamente relacionado ao uso da bicicleta. Esses dados nos levam a crer que a bicicleta é a alternativa mais viável, economicamente, para parte dessa população. Esses dados são apresentados na tabela 1:

Faixa de Renda	A pé		Bicicleta		Outros		Transporte Coletivo		Transporte Individual	
Sem renda	26.274	4%	212	1%	2.672	2%	38.694	4%	41.240	4%
Até R\$ 500	180.917	29%	7.355	48%	11.952	11%	206.561	20%	56.914	6%
De R\$ 1501 até 3000	122.821	20%	1.846	12%	27.695	25%	236.898	23%	259.368	26%
De R\$ 3001 até 5000	51.932	8%	272	2%	17.782	16%	115.752	11%	248.972	25%
De R\$ 501 até R\$ 1500	211.304	34%	5.362	35%	36.966	34%	352.336	35%	196.838	20%
Acima de R\$ 5000	16.978	3%	244	2%	8.163	8%	41.013	4%	153.236	15%
Não declarado	15.109	2%		0%	3.458	3%	26.643	3%	47.796	5%
Total	625.335	100%	15.291	100%	108.688	100%	1.017.897	100%	1.004.365	100%

Tabela 1: Viagens por faixa de renda

Fonte: Pesquisa de Entrevista Domiciliar (EDOM), 2003 apud PDCI, 2008 p. 46

¹⁶ Avenidas responsáveis pelo deslocamento principal de uma ou mais regiões da cidade

4.2 ASPECTOS FÍSICOS DO PDCI

Em relação ao relevo, é importante destacar os domínios morfoestruturais de Porto Alegre¹⁷. Há o contraste entre terras baixas (planícies e terraços fluviais, delta, cordões arenosos e terraços lacustres) e altas (morros isolados, colinas e cristas¹⁸). A cidade é cortada pelo Arroio Dilúvio, que nasce na Lomba do Pinheiro, na zona leste da capital, e segue em direção à região central, recebendo vários afluentes dos outros arroios da região. Ao fim, deságua no limite entre os parques Marinha do Brasil e Maurício Sirotsky Sobrinho (Parque Harmonia).

O relevo do município é caracterizado por três cristas que são cortadas pelo arroio Dilúvio:

- a Crista de Porto Alegre (22 km de comprimento e 6 km de largura máxima), que possui terras baixas ao norte, terras altas na região central e terras baixas com morros isolados no sul. Seu ponto mais alto é localizado no Morro Santana (311m);
- a Crista da Matriz (13 km de comprimento e largura máxima de 4 km) que tem seu início na Ponta do Gasômetro e segue pelos bairros Independência e Petrópolis, convergindo para a Crista de Porto Alegre. Seu cume, com 134m de altitude, está no morro Alto Petrópolis;
- a Crista Primavera (7 km de extensão) com orientação paralela à Crista de Porto Alegre, e altitude de até 148m.

Essas 2 últimas dividem as três regiões planas da cidade: a zona norte (entre o Rio Gravataí e a Crista da Matriz), a região ao longo do Arroio Dilúvio (entre a Crista da Matriz e a Crista Primavera) e a região ao sul da Crista Primavera.

A região sul apresenta ondulações e morros isolados. As maiores declividades estão ao sul do arroio Dilúvio e ao redor do Morro Santana. O Lami é um bairro praticamente plano, assim como a zona norte da cidade.

Podemos observar na figura a seguir a geomorfologia da cidade:

¹⁷ Fonte: Atlas Ambiental de Porto Alegre, 1998.

¹⁸ Crista é a linha que resulta da ligação dos pontos mais elevados de uma dobra, que, por sua vez, são curvaturas causadas por esforços de natureza tectônicas, por intrusões magnéticas ou por efeitos atectônicos

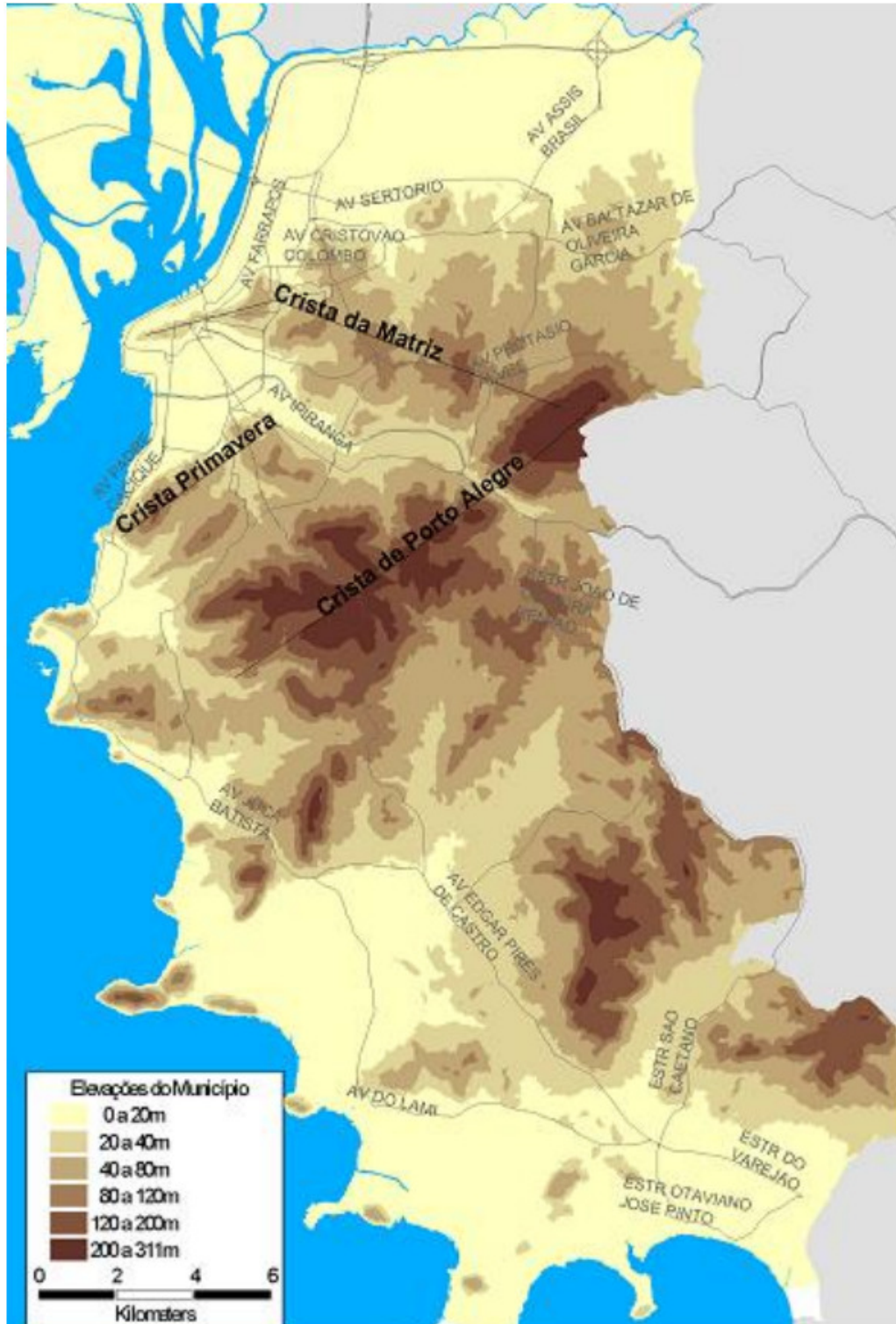


Figura 3: Elevações de Porto Alegre
 Fonte: Consórcio Oficina-Logit-Matricial apud PDCI, 2008, p.23¹⁹

A condição geomorfológica é um fator importante para alocar a “Rede Ciclovária Potencial” onde, a partir de uma análise do relevo e da declividade, foram

¹⁹ Mapa elaborado a partir do modelo digital do terreno e confeccionado com a localização dos pontos de instrumentos (elevações) da carta 1:1.000

4.3 TRANSPORTE COLETIVO DE PORTO ALEGRE

Porto Alegre possui o sistema de transporte coletivo estruturado sobre uma malha viária radial-monocêntrica. As principais linhas de deslocamento estendem-se ao longo de corredores que seguem para a região metropolitana. Na cidade, existem nove corredores exclusivos para o tráfego de ônibus, localizados em importantes vias como a Avenida João Pessoa, Avenida Bento Gonçalves e Avenida Protásio Alves.

Ao todo, o sistema conta com uma frota 1.500 veículos que transportam 950.000 passageiros em dias úteis, totalizando cerca de 23.500 viagens diárias. No entanto o sistema de transporte coletivo da cidade encontra-se em um momento crítico. No primeiro semestre de 2013 os usuários protestaram e acabaram por revogar o reajuste da tarifa. Uma das alegações era a precariedade do serviço, além de um número insuficiente de veículos para atender a demanda, o que obrigava as pessoas a realizarem longos percursos em pé.

O horário de maior aglomeração é entre às 7h e 8h horas da manhã, a maioria com o centro como destino. Assim, a proposta do traçado, circundando o centro da cidade, seria uma boa alternativa para muitas pessoas que estão insatisfeitas. Porém uma boa parte delas não trocaria o ônibus pela bicicleta, mas a usaria integrada a ele; para tanto a infraestrutura auxiliar, nesse caso bicicletários seguros, seria obrigatória.

4.4 GESTÃO E OPERAÇÃO DA MOBILIDADE DE PORTO ALEGRE

A gestão dos sistemas de transportes motorizados, em Porto Alegre, é realizada pela SMT (Secretaria Municipal de Transportes) responsável pelo planejamento, conforme o PDDUA (Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano Ambiental). A SMOV (Secretaria Municipal de Obras e Viação) é responsável pelo gerenciamento e fiscalização das calçadas e outros espaços abertos destinados à circulação de pedestres.

A EPTC se responsabiliza pela operação, controle e fiscalização dos sistemas de transportes, conforme o CTB. Nele fica evidente a competência da SMT/EPTC, no que diz respeito ao planejamento, projeto, regulamentação e fiscalização do

trânsito de veículos e pedestres, visando melhorar o desenvolvimento da circulação e da segurança dos ciclistas.

O PDCI considera a distribuição das viagens por tipo de transporte utilizado, baseado na EDOM 2003, conforme podemos observar na tabela abaixo:

Modo	Viagens	%
A pé	623.785	23%
Bicicleta	15.291	1%
Caminhão	2.359	0%
Condutor de automóvel	706.868	26%
Lotação	47.502	2%
Misto	27.650	1%
Moto	40.682	1%
Ônibus	936.217	34%
Outros	2.825	0%
Passageiro de automóvel	296.927	11%
Táxi	13.815	0%
Transporte escolar	33.712	1%
Transporte fretado	15.295	1%
Trem/Metrô	5.704	0%
Total	2.768.630	

Tabela 2: Viagens por modo de transporte

Fonte: Pesquisa de Entrevista Domiciliar (EDOM) – 2003 apud PDCI, 2008 p. 43

A partir da tabela número 2, é possível observar que as viagens de bicicleta representam 1% do total. É um número bastante baixo, porém, se considerarmos que existe uma demanda reprimida de ciclistas que passarão a utilizar esse meio de transporte quando houver um maior investimento na infraestrutura que envolve esse modal, acreditamos que o número de usuários venha a crescer. O Plano também faz uma análise em cima do motivo das viagens, como podemos observar na tabela 3:

Motivo	A pé		Bicicleta		Outros		Transporte Coletivo		Transporte Individual	
	Quantidade	Porcentagem	Quantidade	Porcentagem	Quantidade	Porcentagem	Quantidade	Porcentagem	Quantidade	Porcentagem
Assuntos pessoais	30.653	5%	719	5%	3.487	3%	74.771	7%	67.192	7%
Compras	28.616	5%	367	2%	1.934	2%	26.332	3%	38.392	4%
Escola/Educação	147.806	24%	832	5%	22.656	21%	118.942	12%	77.810	8%
Levar outra pessoa	23.791	4%	446	3%	1.980	2%	11.382	1%	69.251	7%
Outros	9.000	1%	400	3%	589	1%	6.283	1%	17.061	2%
Recreação	13.245	2%	492	3%	1.413	1%	14.236	1%	33.018	3%
Saúde	4.687	1%	27	0%	1.323	1%	24.722	2%	15.861	2%
Trabalho	72.736	12%	4.799	31%	22.438	21%	269.672	26%	248.399	25%
Voltar residência	294.800	47%	7.208	47%	52.868	49%	471.556	46%	437.382	44%
Total	625.335	100%	15.291	100%	108.688	100%	1.017.897	100%	1.004.365	100%

Tabela 3: Viagens por meio de transporte agregado
Fonte: Pesquisa de Entrevista Domiciliar (EDOM) – 2003 apud PDCI, 2008 p. 45

Percebemos que o motivo trabalho compreende 31% dos ciclistas, enquanto recreação apenas 3%. Entretanto, a maioria das ciclovias da cidade são voltadas para fins de lazer.

A distância percorrida é também um fator levado em consideração no plano. Pouco mais de 10% das viagens de bicicleta têm extensões inferiores a 1 km. Cerca de 50% têm extensões inferiores a 2 km, 70% inferiores a 4 km e 90% inferiores a 7 km, mas há viagens de até 13 km. Percebe-se que, para curtas distâncias, a bicicleta é muito utilizada, como verificamos no próximo gráfico:

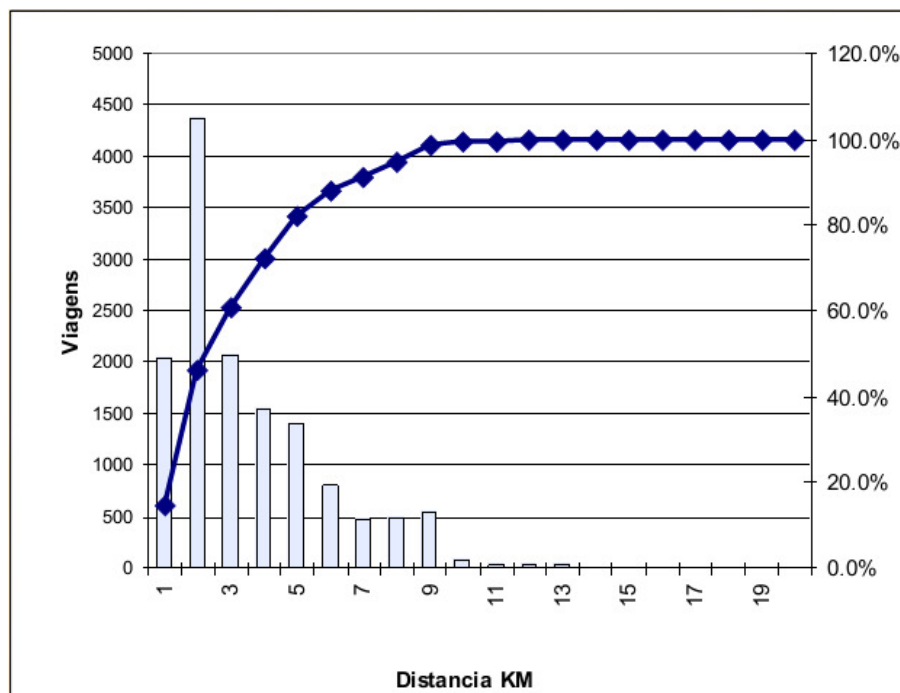


Gráfico 1: Distribuição das distâncias de viagens de bicicleta
 Fonte: Pesquisa de Entrevista Domiciliar (EDOM) – 2003 apud PDCI, 2008 p. 47

Considerando a faixa de renda, a EDOM 2003 (apud PDCI, 2008, p.48) mostra que mais de 70% dos ciclistas é de renda baixa e média, entretanto o PDCI não aprofunda a discussão em relação aos usos diferenciados da bicicleta por diferentes classes sociais. O Observatório das Metrópoles, 2005, também elaborou uma pesquisa, onde conclui que, naquele ano, 13% das pessoas que ganhavam até R\$ 500,00 trocaram o ônibus pela bicicleta. (Observatório das Metrópoles, 2005 apud ALVES, 2011, p.120)

4.5 INDICADORES COMPORTAMENTAIS

Através da Pesquisa de Demanda²⁰, 988 pessoas foram entrevistadas (959 ciclistas) a fim de saber sobre as questões que as levaria ou não a pedalar, considerando o que os atrapalharia, o que os estimularia, e os tipos de deslocamentos para os quais eles poderiam usar a bicicleta.

²⁰ Prognóstico elaborado a partir do estudo realizado em 2002 pelo TRENURB para a revisão do estudo de demanda da Linha 2 - a Linha 2 do TRENURB é um traçado de metrô subterrâneo localizado inteiramente no município de Porto Alegre, ligando a zona norte à zona sul da cidade, passando pelo centro). O estudo se relaciona indiretamente também com a projeção da demanda dos modos complementares, sendo eles a pé, de ônibus ou transporte privado, que representam o potencial da demanda do sistema cicloviário.

A primeira pesquisa apresentada no PDCI foi em relação às causas que atrapalhariam o uso da bicicleta. Três opções poderiam ser escolhidas, por ordem de relevância.

O medo de acidentes foi o principal motivo apontado por 30% do total dos entrevistados; nesse caso, as ciclovias seriam uma das soluções para o problema, pois com um lugar delimitado ao uso, os acidentes envolvendo outros veículos diminuiriam consideravelmente. Em relação à segurança para pedalar, a Base de dados das EDOMs 86-97-2003 mostra que 72% dos usuários da bicicleta temem o tráfego dos outros veículos.

Para a categoria geral (ciclistas e não ciclistas), a falta de lugar seguro para deixar a bicicleta foi a segunda maior causa apontada pelas pessoas, com 24%. O medo de assalto ficou em 3º lugar, com 22% e o relevo e o clima foram votados com 11% e 9%, respectivamente. O último motivo apontado foi o tempo de viagem elevado, com apenas 2% para quem pedala e 4% na categoria geral. Esses dados nos levam a crer que as pessoas estariam dispostas a usar a bicicleta se houvesse investimento nessa área.

Quanto aos fatores de estímulo ao uso da bicicleta, 762 pessoas foram entrevistadas (749 são ciclistas) e questionadas a respeito do que as estimularia a pedalar?

Motivo	Geral		Usuários	
	Quantidade	Porcentagem	Quantidade	Porcentagem
Ciclovias	360	47%	384	51%
Bicicletário	239	31%	273	36%
Integração com outros modos	89	12%	55	7%
Chuveiros e Vestiários	52	7%	37	5%
Nenhum deles me faria utilizar a bicicleta	22	3%	N/A	N/A
Total	762	100%	749	100%

Tabela 4: Tipos de deslocamento em que poderia ser usada a bicicleta pela população em geral.

Fonte: Pesquisa de Demanda Manifesta, 2006 apud PDCI, 2008 p. 57

O principal estímulo à bicicleta, conforme a pesquisa Demanda Manifesta, são as ciclovias. Uma percentagem expressiva dos entrevistados as colocou como 1ª

opção, afirmando que se houver pista exclusiva para a bicicleta, eles se sentirão motivados a pedalar. Os bicicletários novamente estão em segundo lugar, mostrando ser um fator indispensável.

Em nenhum momento o PDCI aborda uma medida muito discutida, e considerada pelos ciclistas como extremamente eficiente, tanto como fator de estímulo quanto como empecilho para pedalar, que é a adoção de medidas para a diminuição da velocidade dos automotores. A sinalização a respeito do trânsito de bicicletas e a colocação de redutores e controladores de velocidade, além de radares, seriam medidas eficazes para determinar o nível de segurança no trânsito, pois um dos maiores medos dos ciclistas em relação à segurança é o de circular junto aos veículos que transitam em alta velocidade.

A pesquisa também procurou saber sobre o tipo de deslocamentos que a população em geral utilizaria a bicicleta, caso passasse a fazer uso desta. No total, 51% dos entrevistados responderam que utilizariam para recreação, e 31% responderam que usariam a bicicleta para ir ao trabalho, o que novamente mostra a necessidade de um maior investimento em medidas de controle de tráfego/ infraestrutura para esse fim.

4.6 ACIDENTES NO TRÂNSITO ENVOLVENDO CICLISTAS

Os dados estatísticos de acidentes de trânsito da EPTC envolvendo bicicletas, de 1998 até outubro de 2006, estão dispostos no gráfico e na tabela que seguem:

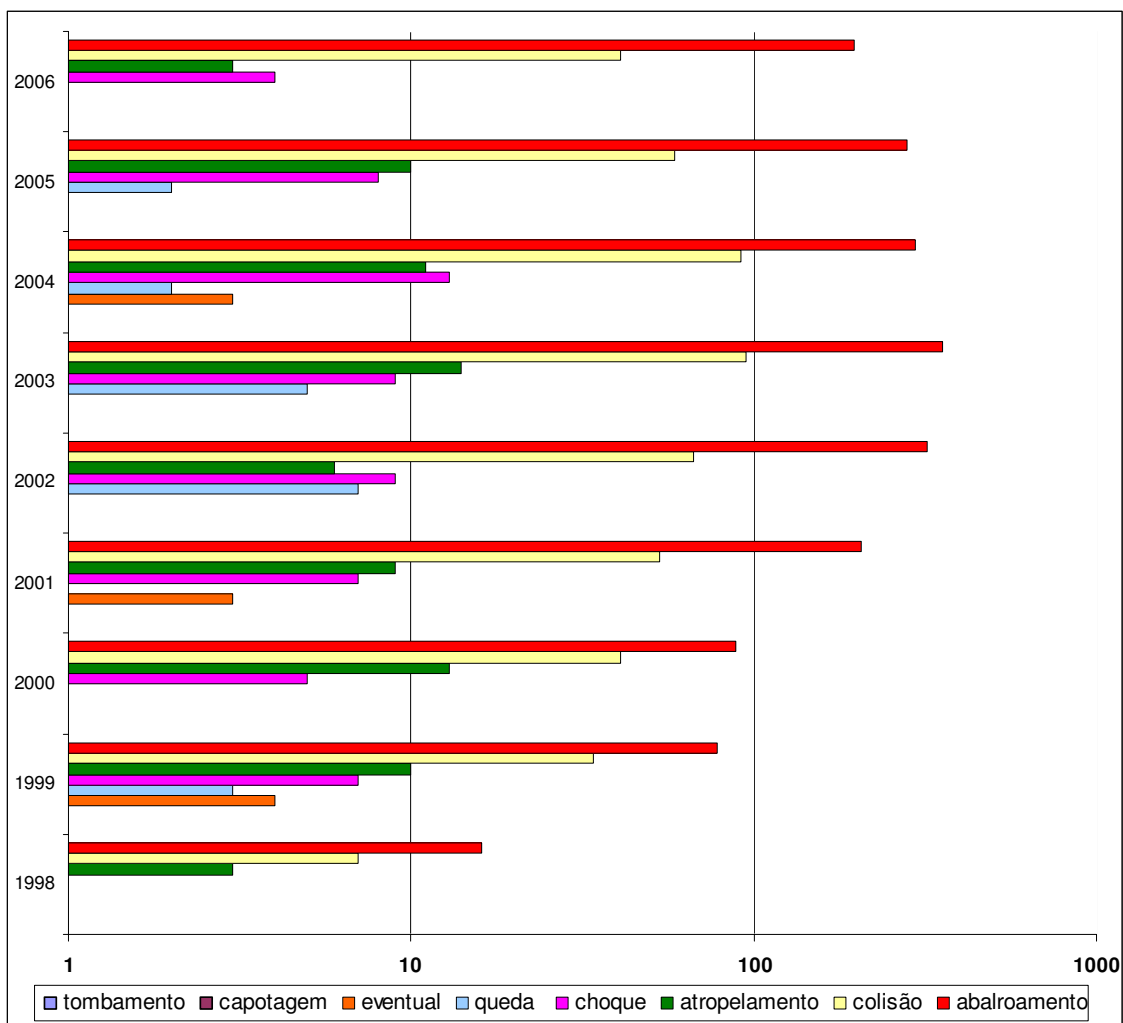


Gráfico 2: Classificação dos acidentes envolvendo ciclistas

Fonte: Gráfico gerado pela autora (set/2013)

Tipo / Ano	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
TOMBAMENTO	0	0	0	1	0	0	0	0	0
CAPOTAGEM	0	0	0	0	0	0	1	1	1
EVENTUAL	1	4	0	3	1	1	3	0	0
QUEDA	0	3	1	0	7	5	2	2	0
CHOQUE	0	7	5	7	9	9	13	8	4
ATROPELAMENTO	3	10	13	9	6	14	11	10	3
COLISAO	7	34	41	53	67	95	92	59	41
ABALROAMENTO	16	78	89	206	320	355	297	280	197
Total	27	136	149	279	410	479	419	360	246

Tabela 5: Classificação dos acidentes envolvendo ciclistas

Fonte: Base de dados de acidentes da EPTC 1998 – 2006 apud PDCI, 2008 p. 60

Conforme o DETRAN – RS (apud PDCI, p. 59) os tipos de acidente estão classificados da seguinte forma:

Capotagem: ocorre quando um veículo em movimento gira em qualquer sentido, ficando com as rodas para cima, mesmo que momentaneamente, ocupando depois a posição lateral;

Abalroamento: ocorre quando um veículo em movimento é colhido lateral ou transversalmente por outro veículo, também em movimento;

Tombamento: ocorre quando um veículo tomba, lateral ou frontalmente;

Colisão: é o impacto de 2 veículos em movimento frente a frente ou pela traseira. No 1º caso os veículos transitam em sentido oposto;

Choque: é o impacto de um veículo contra qualquer obstáculo (poste, árvore, muro, etc.), inclusive contra outro veículo parado;

Atropelamento: acidente em que um veículo colhe uma ou mais pessoas;

Queda: ocorre quando passageiros caem do interior de um ônibus, de um caminhão, de uma moto, etc. Também quando um veículo precipita-se de um plano inferior, como no caso de um barranco;

Eventual: qualquer acidente que não se enquadre nas definições acima.

A maior parte dos acidentes ocorridos com ciclistas é o abalroamento. Esse tipo de acidente é comum quando o ciclista está seguindo reto em uma via com cruzamento, e o motorista do carro, que está na outra pista, vai dobrar.

O correto é o condutor que estiver na faixa da esquerda e for dobrar a direita, ou o contrário, não cortar a frente do outro veículo, no caso a bicicleta. Segundo o CTB, essa é uma infração média com penalidade de multa (Art. 197²¹). Também é comum que os abalroamentos aconteçam nas ultrapassagens, e nessa o motorista do veículo “joga” o ciclista para o lado. No entanto o artigo 201 do CTB determina que deixar de guardar a distância lateral de um metro e cinquenta centímetros ao passar ou ultrapassar bicicleta é considerado infração média. Como grande parte das faixas de circulação da cidade possui cerca de 3 metros, fica claro que os motoristas devem trocar de faixa ao ultrapassar os ciclistas, e não “espremê-los” junto ao meio-

²¹ Deixar de deslocar, com antecedência, o veículo para a faixa mais à esquerda ou mais à direita, dentro da respectiva mão de direção, quando for manobrar para um desses lados.

fi. Se essa distância segura fosse respeitada os acidentes diminuiriam consideravelmente.

Percebe-se também que houve um aumento significativo no número de acidentes a partir de 1999, mas acreditamos que esse crescimento deve estar relacionado ao aumento do número de ciclistas nas ruas da cidade nos últimos anos.

Apesar dos acidentes serem numerosos, em relação ao total eles são uma parcela pequena. Devemos considerar que o número de bicicletas nas ruas também é pouco expressivo se comparado aos veículos motorizados. Segundo a Base de dados de acidentes da EPTC (1998 – 2006) o percentual de acidentes envolvendo ciclistas atingiu seu máximo em 2003, com 2,08%. Os acidentes que envolvem vítimas fatais têm um percentual ainda menor em relação ao total, onde atingiu a máxima de 1,03%, no ano de 1998.

Esses acidentes ocorreram nos bairros da cidade, conforme a disposição na figura a seguir:

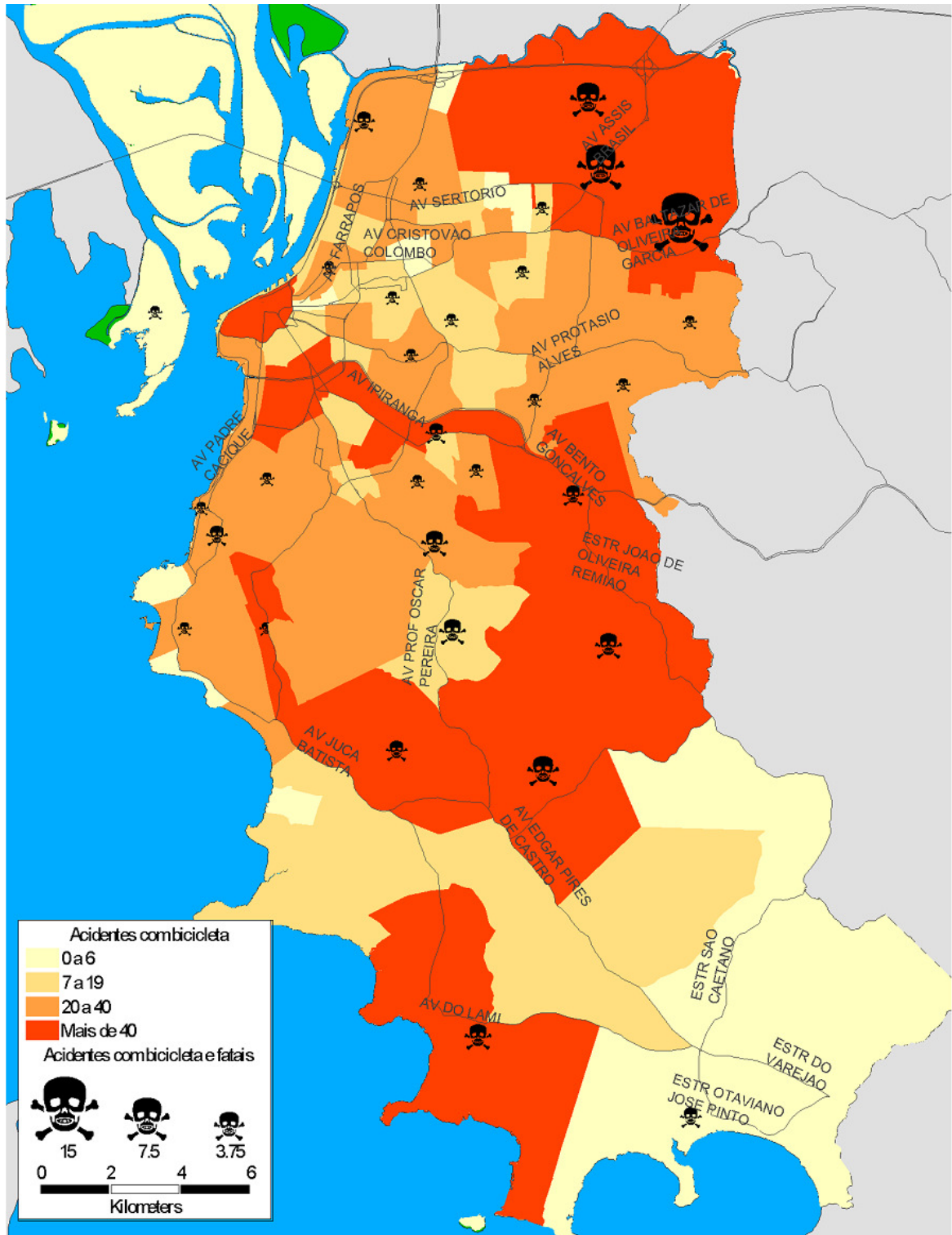


Figura 5: Acidentes envolvendo ciclistas por bairro

Fonte: Base de dados de acidentes da EPTC (1998-2003) apud PDCI, 2008 p. 64

Os bairros com maior ocorrência de acidente estão na região norte, leste, e central. A Avenida Ipiranga é um local com grande índice. Os bairros Agronomia e Lomba do Pinheiro, assim como a região sul, os bairros Restinga, Belém Novo, Aberta Morros e Cavalhada apresentam um número considerável de acidentes. Os

bairros Sarandi e Rubem Berta, destacam-se também por terem o maior índice de acidentes de bicicleta envolvendo vítimas fatais.

No entanto, esses números não demonstram que os bairros ou avenidas citados sejam mais perigosos, e sim que por ali trafegam um maior número de ciclistas, conforme podemos comparar com a figura 6 abaixo, onde foram contabilizadas 27.914 viagens diárias de bicicleta.

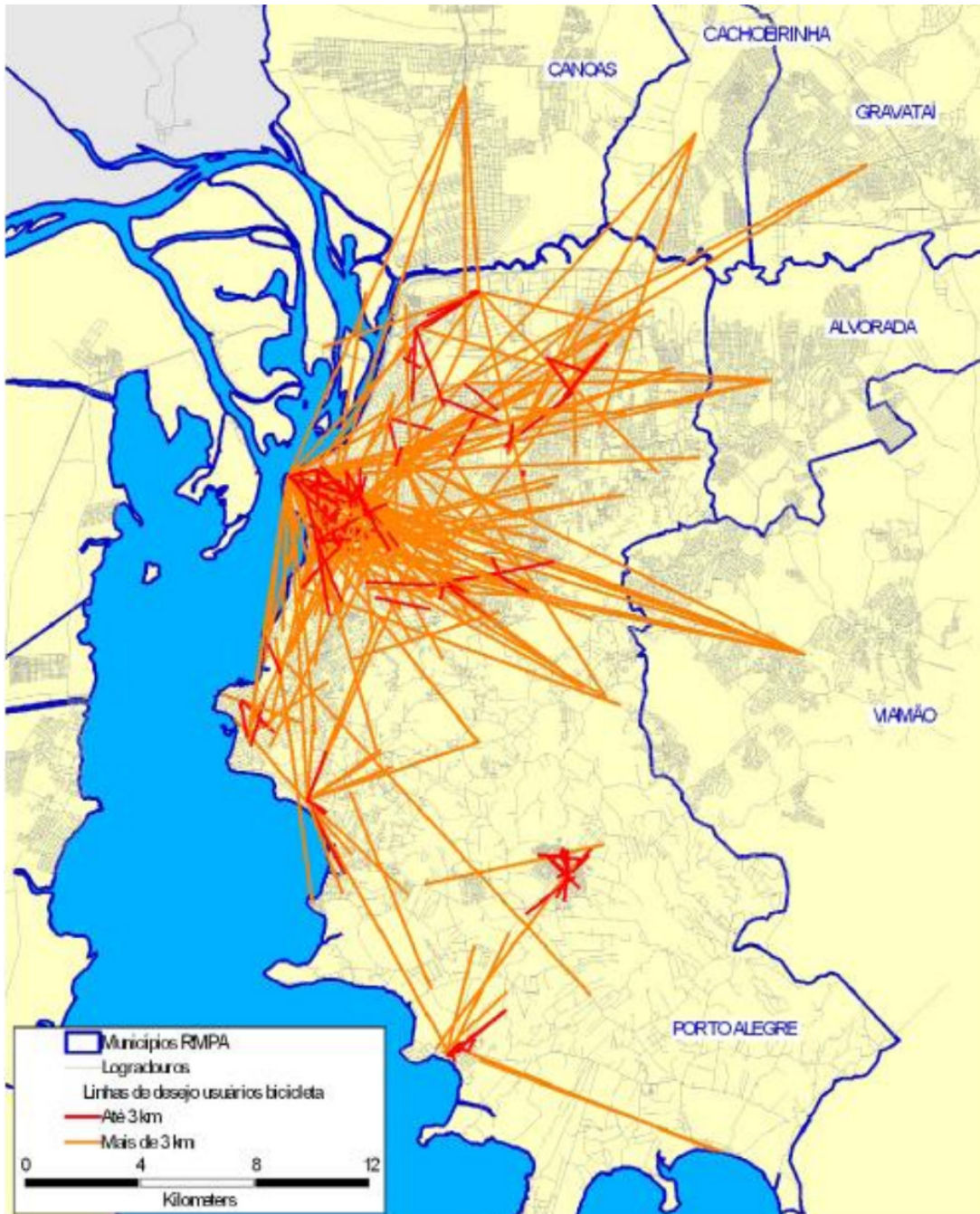


Figura 6: Origem e destino dos deslocamentos de bicicleta
Fonte: consórcio OFICINA – LOGIT – MATRICIAL. apud PDCI, 2008 p. 54

4.7 AVALIAÇÃO DO PDCI

Apesar de todo esse estudo detalhado para a implementação de ciclovias/ciclofaixas interligadas, o que propiciaria uma boa alternativa de deslocamento dos trabalhadores, apenas algumas iniciativas voltadas para o lazer foram implantadas nesses anos e, mais recentemente, em 2012, foram inaugurados 1,8 km de ciclovia na Avenida Ipiranga. Mesmo com de inúmeras ressalvas em seu projeto, essa pista, que está aquém das expectativas, quando finalizada, totalizando 9,4 km, será uma boa alternativa para a mobilidade da capital. Ela é fruto de uma parceria da prefeitura com a iniciativa privada - o PDCI prevê a instalação de 200 metros de ciclovia para cada 100 vagas de estacionamento em empreendimento da iniciativa privada.



Figura 7 Ciclovia da Avenida Ipiranga
Fonte: Banco de dados da autora (nov/2013)

Também em 2012, na Avenida Icaraí, zona sul da cidade, foi pintada uma ciclofaixa com 1,7 km, entretanto esta não atende ao mínimo proposto pelo próprio PDCI, no que diz respeito à largura ciclável (não é possível realizar ultrapassagens).

A demanda por estacionamentos para bicicleta também vem aumentando. Algumas das infraestruturas de apoio estão sendo adotadas pela iniciativa privada e, recentemente (2011) a prefeitura inaugurou um bicicletário próximo ao Mercado Público da cidade como podemos observar na figura 8:



Figura 8: Bicicletário instalado em frente ao Restaurante Chalé da Praça XV Centro Histórico

Fonte: Banco de dados da autora (nov/2013)

Esse bicicletário possibilita às pessoas irem ao centro da cidade de bicicleta, no entanto a questão da segurança acaba por inibir muitos ciclistas, pois furtos são comuns neste local. Isso nos leva ao entendimento de que apenas a construção das infraestruturas não é suficiente, uma boa gestão se faz necessária, nesse caso voltada à segurança do local.

Quando se fala do enfrentamento das dificuldades enfrentadas nas cidades, é comum que se pense no *planejamento* como solução. A todo momento, nos diversos veículos de comunicação, como rádios, jornais e revistas, lemos e ouvimos especialistas, leitores, políticos e jornalistas dizerem que um dos grandes problemas das cidades brasileiras – ou até mesmo *o grande* problema – seria a “falta de planejamento”. Portanto, a grande mensagem implícita é que, se houvesse planejamento, todos os problemas estariam resolvidos: do trânsito, do meio ambiente, até mesmo

da multiplicação das favelas e de loteamento, entre muitos outros. Mas... seria assim tão simples?... (SOUZA, 2004, p. 9)

Como podemos perceber, não é tão simples implementar as medidas planejadas. Mesmo com todo o histórico de planejamento da cidade, desde a década de 80, a dificuldade em colocar os planos em prática permanece.

A verba maior prevista para financiar o PDCI não vem sendo aplicada. A lei sancionada pelo prefeito da época (outubro de 2009) prevê que no mínimo 20% do total arrecadado em multas de trânsito devem ser aplicados em ciclovias e programas de educação relacionados à bicicleta. De acordo com informação do Ministério Público do Rio Grande do Sul, 2011, pouco foi aplicado desde a ratificação da lei. A EPTC informou que, em 2009, foram aplicados R\$ 206 mil (5,71% das multas de trânsito), em 2010 foram R\$ 2.123 mil (8,71%), e em 2011 R\$ 2.364 mil reais (8.98%).

Em abril de 2012, a Promotoria de Justiça de Habitação e Defesa da Ordem Urbanística ingressou na 1ª Vara da Fazenda Pública com uma ação civil pública contra a Prefeitura de Porto Alegre e a EPTC, a fim de que o Plano Diretor Cicloviário seja cumprido. O pedido de liminar prevê que sejam bloqueados mais de 6 milhões de reais do orçamento municipal, valor correspondente aos 20% das multas de trânsito, que deveriam ter sido investidos no programa.

Seis meses depois, a Prefeitura Municipal, através da EPTC, entrou com uma ação na justiça alegando que o "dispositivo do Plano Diretor Cicloviário" que determinava a reserva de valores é inconstitucional²², visto que não há previsão orçamentária para a realização destes investimentos. O poder executivo perdeu a ação, pois a justiça entende que a lei que instituiu o PDCI, criada pela prefeitura e aprovada sem vetos, é constitucional. Atualmente (novembro de 2013) o executivo municipal busca novamente revogar tal dispositivo: quer alterar o texto da lei para futuramente utilizar o dinheiro das multas em outras finalidades.

Tais atitudes nos levam a concluir que o PDCI não é executado por falta de interesse, e por não ser politicamente vantajoso, uma vez que tirará espaço dos carros e, em um primeiro momento, trará descontentamento a todos aqueles que utilizam automóveis particulares. Souza, 2004 afirma:

²² Fonte: Vá de Bici, 2012. EPTC diz que Plano Diretor Cicloviário é inconstitucional. Documento eletrônico disponível em: <<http://vadebici.wordpress.com/2012/10/04/eptc-diz-que-plano-diretor-cicloviario-e-inconstitucional/>> Acesso em: 14 fev. 2013.

em uma sociedade capitalista o planejamento e a gestão *tendem* a ser conservadores – isto é, a conservar a ordem econômica e política atual -, uma vez que o Estado tende a ser controlado pelas classes dominantes. (p. 24)

O Plano Diretor Ciclovitário Integrado é uma lei que trará benefícios para todas as classes sociais, porém, a longo prazo. De imediato, o impacto político de reduzir ou dificultar a utilização de automóveis (diminuindo as vias para acomodar as ciclovias/ciclofaixas) se mostra muito ousado, pois existe uma visão atrelada ao carro como símbolo de posição social. É necessário, em um primeiro momento, coragem por parte dos governantes, pois é possível uma rejeição inicial a partir daqueles que já utilizam automóveis particulares ou dos que sonham em um dia utilizar.

Apesar de acreditarmos que as ciclovias servirão como um grande estímulo para as pessoas que ainda não pedalam e para as que temem o tráfego de veículos, no ponto de vista de quem pedala diariamente há anos, o ideal seria que os motoristas respeitassem o CTB em relação à preferência do ciclista na via e em manter a distância regulamentar de 1,5m nas ultrapassagens. Essa conduta já garantiria uma maior segurança. Como anteriormente afirmamos, é praticamente impossível que as ciclovias cubram a malha de trânsito da cidade por completo, por isso defendemos as campanhas de educação de trânsito como uma solução.

A exemplo de ousadia/coragem política citamos o caso de Bogotá²³, que durante o governo de Enrique Peñalosa (1998 – 2001) inovou nas questões de gestão²⁴ urbana. Peñalosa retirou vagas de estacionamento no centro da capital, alargou calçadas - para ele “calçadas são um direito do cidadão, ter carros estacionados é uma decisão política. Não há nada técnico, nem legal que obrigue a ter vagas; estacionar não é um direito constitucional”²⁵. Ele criou 180 novos parques na cidade, implantou o Transmilenio (corredores de ônibus rápidos) e uma rede cicloviária de 366 quilômetros, como podemos observar na figura a seguir. Em

²³ Capital da Colômbia

²⁴ Atividade que remete ao presente. Segundo Souza, 2004, p.15 é a administração de determinadas situações dentro de uma conjuntura, com recursos disponíveis no presente, tendo em vista necessidades imediatas.

²⁵ Fonte: Sul21, 2012. “Ter carros estacionados na rua é uma decisão política”, diz ex-prefeito de Bogotá. Documento eletrônico disponível em: <<http://www.sul21.com.br/jornal/2012/06/ter-carros-estacionados-na-rua-e-uma-decisao-politica-diz-ex-prefeito-de-bogota/>> Acesso em: 16 fev. 2013.

entrevista²⁶ Peñalosa responde: qual é a importância da bicicleta como meio de locomoção para as cidades e para a população?

A bicicleta é uma máquina mágica: multiplica nossa capacidade de transformar energia em movimento. (...) Cada pessoa que utiliza a bicicleta para a sua mobilidade contribui para que haja menos trânsito, menos poluição e, além disso, melhora a sua saúde. Uma cidade na qual a maior parte das pessoas utiliza bicicleta é mais humana, mais alegre, mais sensual e mais igualitária.

O mais importante para se conseguir que a bicicleta seja mais utilizada, é que haja ciclovias fisicamente protegidas, nas quais até uma criança possa se deslocar com segurança. A ciclovia de alta qualidade não somente protege, mas também eleva o status social do ciclista. O ideal é chegar a uma situação, na qual ter ciclovias em todas as vias seja considerado um direito e não simplesmente um detalhe arquitetônico simpático.

Peñalosa promoveu uma mudança cultural em Bogotá, tornando a cidade mais acessível a todos e trazendo qualidade de vida para a população. A partir da sua gestão o uso de bicicletas como transporte cresceu de 0,2% para 4,1% na cidade.

²⁶ Fonte: Governo do Rio de Janeiro, 2012. Rio+20: Entrevista Com Enrique Peñalosa. Documento eletrônico disponível em: <<http://www.rj.gov.br/web/setrans/exibeconteudo?article-id=971166>> Acesso em: 12 fev. 2013.

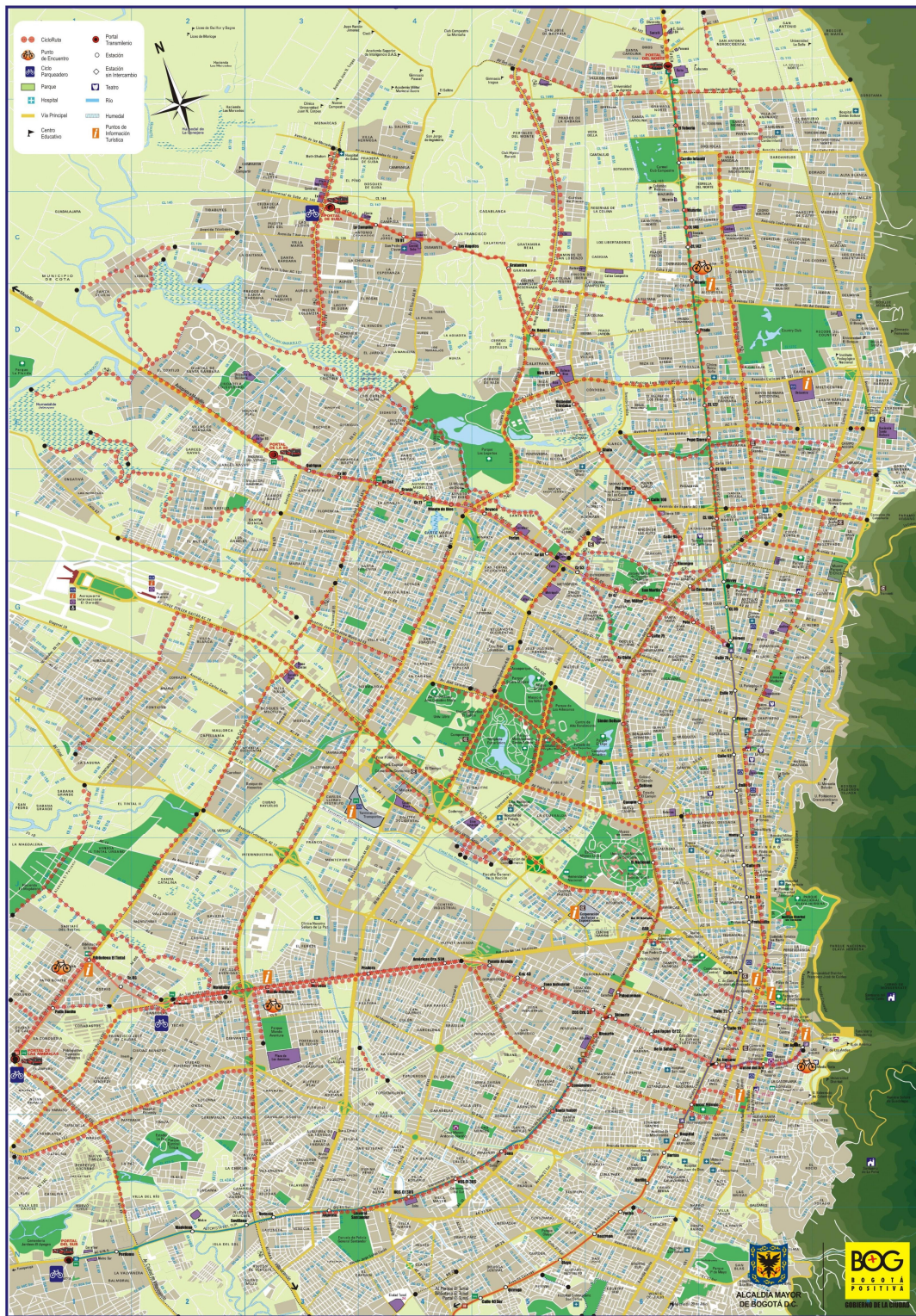


Figura 9: Estrutura Cicloviária de Bogotá
 Fonte: Movilidad Bogotá²⁷

²⁷ Movilidad Bogotá, 2010. Mapa de ciclorutas en Bogotá. Documento eletrônico disponível em: <movilidadbogota.gov.co/?pag=318> Acesso em: 12 nov. 2013.

Em Porto Alegre a prefeitura ainda se mostra pouco ousada no que tange inovação na gestão da cidade. Porém o movimento cicloativista tem se organizado de forma a pressionar os Órgãos Públicos, a fim de que a bicicleta seja respeitada e reconhecida. Associações formais, visando um reconhecimento da Esfera Pública, foram formadas. A Associação de Ciclistas de Porto Alegre (ACPA) é um exemplo, trata-se de “uma entidade sem fins lucrativos, que tem como principal objetivo a busca por melhores condições para os usuários da bicicleta em suas mais diversas modalidades”²⁸.

Entretanto, um movimento informal e heterogêneo, que tem em comum o uso da bicicleta, vem ganhando visibilidade na cidade. Trata-se da “Massa Crítica”, que será detalhada no próximo capítulo.

5. A MASSA CRÍTICA

A Massa Crítica, ou bicicletada, é um protesto que reúne centenas de ciclistas, em diversas cidades do mundo, na última sexta-feira do mês. Será abordada no presente trabalho como um movimento social, no entanto optou-se por utilizar o artigo “a” para preceder “Massa Crítica”, pois é a maneira usual de chamá-la em Porto Alegre. Segundo Souza,

Os movimentos sociais representam um grau razoavelmente elevado (ou até bastante elevado) de organização e de contestação da ordem social vigente (capitalismo, racismo ou qualquer forma de opressão). Estão voltados para as transformações mais ou menos profundas da sociedade, têm o horizonte de luta ampliado, ou seja, não fazem reivindicações puramente pontuais; pelo contrário, atuam em diversos níveis (e não apenas localmente), com preocupações de alcance maior como o aumento da justiça social, o combate à desigualdade, as críticas à segregação residencial, e a luta contra o racismo, entre outras. (SOUZA, 2004, p. 84)

Optamos por classificá-la desta forma por acreditarmos no seu caráter de reivindicação de uso das ruas da cidade. Porém é polêmica uma definição para o movimento, pois há pessoas que a vem como “uma celebração da bicicleta”, “um

²⁸ Fonte: ACPA, 2012 - Associação dos Ciclistas de Porto Alegre. Documento eletrônico disponível em: <<http://www.acpa.org.br/>> Acesso em: 19 fev. 2013.

passaio coletivo de ciclistas”, “uma coincidência organizada”, etc. Conforme um *site* do movimento²⁹:

Cada pessoa é livre para inventar as suas próprias razões para participar, e também é livre para compartilhar essas idéias com outros e outras. Algumas pessoas estão lá para promover o transporte com propulsão humana como uma alternativa viável, outros buscam o respeito dos motoristas e dos planejadores da cidade, e alguns participam somente porque gostam de andar de bicicleta e do sentimento de comunidade com todos os outros ciclistas nas pedaladas da Massa Crítica.

O ponto mais convergente entre essas diferentes visões é o de “fazer se sentir presente”. Na MC os integrantes pedalam em grupo na cidade, ocupando completamente as vias, pois a finalidade do movimento é se mostrar como parte integrante do trânsito, o qual na maioria das vezes é tido como somente para os veículos motorizados. Entretanto é sabido que circular na rua é um direito do ciclista, que, na prática, vem sendo cerceado pelo grande número de carros que ocupam as vias. Muitas pessoas se sentem inibidas a pedalar na cidade, pois não se sentem respeitadas, e também é comum não saberem onde a bicicleta deve andar (como veremos nas entrevistas realizadas). Então a MC vem em busca do direito ao exercício da cidadania, tendo a bicicleta como veículo de retomada do uso das ruas.

Também está presente na MC o sentimento de reivindicação por mais ciclovias e ciclofaixas, embora o movimento não tenha como objetivo específico protestar em favor disso. E há os que defendam uma cidade sem ciclovias, onde a educação e o respeito preponderam, ou simplesmente onde a lei seja cumprida e fiscalizada.

5.1 ORIGEM DO MOVIMENTO

O início do movimento se deu em 1992, nos Estados Unidos. Um dos idealizadores, o ciclista Chris Carlsson, em entrevista a um jornal brasileiro³⁰, conta como o movimento começou:

²⁹ Fonte: Massa Crítica Porto Alegre, 2010. Como fazer uma Massa Crítica. Documento eletrônico disponível em: <<http://massacriticapoa.wordpress.com/como-fazer-uma-massa-critica/>> Acesso em: 19 fev. 2013.

³⁰ Fonte: Gazeta do Povo, 2012. Entrevista - Chris Carlsson: "A bicicleta deixa os seres humanos mais humanos". Documento eletrônico disponível em: <<http://www.gazetadopovo.com.br/blog/irevirdebike/?id=1227697&tit=entrevista--chris-carlsson:-%22a-bicicleta-deixa-os-seres-humanos-mais-humanos%22>> Acesso em: 16 nov. 2012.

Em 1992, tínhamos um grupo de amigos que se encontrava no meu escritório (...) para trocar ideias sobre política. Em comum tínhamos o fato de que todos usavam a bicicleta como meio de transporte e iam pedalando para os encontros. Começamos a nos perguntar: o que podemos fazer para mudar as coisas? De repente surgiu a ideia de formar grupos e promover encontros nas principais avenidas da cidade. Simples assim.

A partir dessa ideia, a proposta era se reunirem uma vez por mês e fazer as suas presenças serem sentidas pelos próprios ciclistas e pelo resto da cidade. O primeiro evento contou com 60 participantes³¹.

O nome do movimento vem a partir dos ciclistas chineses, onde esses não podiam atravessar os cruzamentos devido ao trânsito de automóveis e à inexistência de semáforos. Aos poucos, os ciclistas se amontoavam esperando para atravessar a rua, e quando estavam em um número suficiente, uma “massa crítica” – da física, é a quantidade mínima necessária para formar e manter uma reação em cadeia – todos se moviam juntos, com a força de seu número, para parar o trânsito enquanto atravessam a via.

5.2 PRINCÍPIOS

A Massa Crítica é um acontecimento descentralizado, ou seja, não tem líderes e nem vinculação política, e esses são princípios fundamentais. O intuito do movimento é ganhar visibilidade perante a sociedade, a partir da ocupação das ruas, por isso ela normalmente acontece no horário do *Rush*³². Em Porto Alegre ela acontece toda a última sexta-feira do mês, por volta das 19 horas. O ponto de partida é o Largo Zumbi dos Palmares, local de fácil acesso e centralizado.

Mesmo ocorrendo mensalmente, no mesmo dia e horário, podemos considerar que a MC é um movimento temporário e que vem em contraponto ao modelo convencional, da rua ocupada por carros. Apesar do seu caráter efêmero, a Massa acaba por ter um sentido e uma atuação permanente. O seu propósito, de fazer as pessoas pensarem/sentirem a inserção da bicicleta no trânsito, tem se mostrado eficiente.

³¹ Fonte: Massa Crítica Porto Alegre, 2010. Como fazer uma Massa Crítica. Documento eletrônico disponível em: <<http://massacriticapoa.wordpress.com/como-fazer-uma-massa-critica/>> Acesso em: 19 fev. 2013.

³² Parte do dia em que o tráfego é intenso, com congestionamentos nas ruas e estradas.

A pesquisa de campo realizada em Porto Alegre nos mostra que, mesmo não sabendo do que se trata o movimento, ao vê-la, as pessoas acabam por pensar sobre a sua presença.

5.3 PLANEJANDO A MASSA CRÍTICA

A MC define o seu trajeto levando em consideração que vários níveis de ciclistas irão participar. Normalmente evita lombas e ruas muito estreitas. A velocidade é moderada para que a massa não fique “furada”, com participantes muito distantes do grande grupo.

O percurso é escolhido no ponto de partida, antes da Massa sair, no entanto a Massa Crítica possui peculiaridades diferentes em diferentes cidades nas quais ela acontece. De qualquer modo, uma organização prévia é importante para que todos saibam para onde estão indo e tenham a possibilidade de se manifestar e/ou sugerir outro caminho. A prática dos panfletos com sugestão de trajeto é bastante comum, ao menos em Porto Alegre. Também é usado o “megafone humano”, onde as pessoas se organizam em círculos concêntricos, uma pessoa dita o percurso e os demais repetem, para que todos ouçam. Se houver alguma oposição ela é discutida na hora.

Durante o passeio é comum que as pessoas nas ruas, esperando nas paradas de ônibus, ou nos carros, queiram saber o que está acontecendo, então a prática dos panfletos explicativos é muito usada. Em Porto Alegre é comum a distribuição do material apresentado a seguir.

Olá, amigo motorista, tudo bem?

Todos queremos um trânsito mais fluido e mais seguro, menos poluição, enfim, uma cidade mais agradável para vivermos. É por isso que a bicicleta é um veículo tão importante, pois não polui, é silenciosa, ocupa pouco espaço e é bem menos perigosa para os pedestres do que os veículos motorizados. Além disso é o transporte mais democrático de todos, por ser extremamente barato.



E para termos mais bicicletas circulando por aí, precisamos da sua ajuda, motorista! Respeite o ciclista, siga essas regras básicas que irão garantir que tenhamos um trânsito mais seguro para todos:

Ao ultrapassar uma bicicleta, por favor, diminua a velocidade, não buzine e passe a 1,5 metros de distância. Tudo isso é lei, mas não é por ser lei: é para não nos assustar, ou pior, nos machucar ou até matar. É, acima de tudo, para mostrar que você é um cidadão.

Nós, ciclistas, queremos nos transportar como todos, e estamos tentando melhorar a cidade com nossa presença amigável e divertida.

Obrigado!

P.S.: Se você também gostaria de andar de bicicleta pela cidade mas tem medo do trânsito, participe da Massa Crítica, uma celebração à bicicleta como meio de transporte. Toda última sexta feira do mês com saída no Largo do Zumbi dos Palmares às 18:45 em ponto.

Figura 10: Panfleto usado na Massa Crítica Porto Alegre
Fonte: Escreva Lola Escreva³³

Esse método é muito importante, principalmente nos semáforos. Segundo o *site* do movimento:

Aqueles que distribuem panfletos durante o trajeto são os verdadeiros diplomatas da Massa Crítica. Geralmente o contato cara-a-cara feito por estes ciclistas têm ajudado a controlar situações tensas criadas por motoristas de carro furiosos que tiveram que esperar. Um ciclista vai até essas pessoas frustradas e explica a bicicletada, enquanto lhes dá um panfleto. Isso mostra às pessoas que você pensou um pouco nelas, e ganha algum tempo para a pedalada continuar, enquanto eles digerem a mensagem.

³³ Escreva Lola Escreva, 2011. Ciclistas Atropelados e Motoristas Covardes. Documento eletrônico disponível em: <<http://escrevalolaescreva.blogspot.com.br/2011/03/guest-post-ciclistas-atropelados-e.html>> Acesso em: 19 nov. 2012.

O “coro” gritado: “*Bicicleta: um carro a menos!*” está presente durante toda a manifestação. O “espírito coeso e o caráter de unidade do grupo são manifestados e reforçados continuamente” (GOMES, 2006, p.60), os quais qualificam a bicicleta em contraponto aos congestionamentos.

Bloquear o trânsito é um tema também polêmico entre os participantes e não participantes do protesto. Nas entrevistas realizadas ficou claro que muitos motoristas criam antipatia ao movimento, pois alegam que ele se torna provocativo ao impedir o fluxo dos carros durante o protesto, e acusam o movimento de ilegítimo por esse motivo e também por passar o sinal fechado (a MC para quando o sinal está fechado para os primeiros participantes. Se ela começou a passar e o semáforo fecha, ela não se fragmenta, e passa o sinal, por considerar mais seguro o grupo andar unido). Entretanto o CTB resguarda o direito dos manifestantes, no Art 213³⁴, com penalidade de multa e infração gravíssima para aquele que deixar de parar o veículo sempre que a respectiva marcha for interceptada por agrupamento de pessoas, como préstitos, passeatas, desfiles e outros.

Em Porto Alegre, desde o início de 2012, ciclistas da EPTC (os “azuizinhos”) têm acompanhado a MC, e também ajudam na *rolhagem*³⁵. Inicialmente os fiscais compareciam de moto, o que gerou antipatia aos frequentadores do movimento, mas, após algumas reuniões com a EPTC em busca de uma situação mais favorável para ambas as partes, o pedido dos ciclistas para que os fiscais viessem de bicicleta foi aceito, e então eles ganharam a aceitação da maioria. Em outras cidades a relação dos ciclistas com a ordem pública pode ser diferente. Manifestações tendem a prejudicar a imagem do governo, uma vez que elas demonstram claramente a sua ineficiência, então é comum que a polícia/fiscais de trânsito tente ou reprimir ou proteger o movimento, escoltando-o.

Em nossa cidade os protestos têm ganhado cada vez mais adeptos. Até o início de 2011 a média de ciclistas por passeio era de 100 pessoas; atualmente o evento tem contado com uma média de 700 participantes, segundo contagem feita pelos próprios ciclistas que participam do passeio. Eventos temáticos são criados, como a “Massa Crítica Elegante”, a “Massa Crítica das Bruxas”, e a “Massa Crítica

³⁴ Fonte: Denatran, 2010. Ministério das Cidades. Código de Trânsito Brasileiro. Lei nº 9.503 (1997). Brasília, DF, 2008. Documento eletrônico disponível em: <<http://www.denatran.gov.br/publicacoes/download/ctb.pdf>> Acesso em: 5 dez. 2012.

³⁵ Rolhas são as pessoas que ajudam a conter o trânsito durante a Massa Crítica.

dos Pelados”, esse último em alusão ao sentimento de vulnerabilidade perante o trânsito agressivo da cidade.

Protestos em datas significativas também são realizados, e contam não só com a participação dos integrantes da Massa Crítica, como de toda a sociedade. Um exemplo marcante, o qual teve um protesto que reuniu mais de 2 mil pessoas, foi logo após o atropelamento coletivo de ciclistas ocorrido em fevereiro de 2011, em uma Massa Crítica.

Este fato aconteceu dia 25 de fevereiro de 2011, quando cerca de 150 ciclistas participavam da Massa Crítica. A 300 metros do ponto de partida, um motorista, que vinha logo atrás da passeata, ao ver-se obrigado a esperar, acelerou seu carro e atropelou cerca de vinte pessoas que participavam do evento. Em declaração a um jornal, afirma: “Eu agi de forma instintiva, a minha intenção era sair dali. Eu estava em pânico, eu estava com medo³⁶.”

Dezenas de bicicletas foram quebradas, quinze pessoas ficaram feridas e oito foram levadas ao Hospital de Pronto Socorro da cidade e liberadas sem ferimentos graves. O atropelador fugiu do local logo após o delito sem prestar socorro, mas na madrugada do mesmo dia, seu carro foi encontrado na zona leste da cidade³⁷.

Os manifestantes permaneceram na via protestando e exigindo a prisão do atropelador. De início, a Polícia Civil afirmou que trataria do caso como lesão corporal culposa. Três dias depois o acusado se apresentou à Delegacia de Crimes de Trânsito, e, em entrevista à imprensa no local³⁸, disse:

“Estou tremendamente transtornado. Lamento muito, mas não tive alternativa. Eles fizeram várias agressões. Não eram todos, mas o pessoal que estava mais atrás. Era uma espécie de milícia”.

Tal acusação foi negada por participantes da bicicletada, que reforçaram o caráter pacífico do evento. Em depoimento, porém, ele relatou que os vidros de seu carro não foram quebrados, ao contrário do que havia relatado inicialmente, mas sim

³⁶ Fonte: G1, 2011. “Agi de forma instintiva”, diz motorista que atropelou ciclistas no RS. Documento eletrônico disponível em : <<http://g1.globo.com/brasil/noticia/2011/04/agi-de-forma-instintiva-diz-motorista-que-atropelou-ciclistas-no-rs.html>> Acesso em: 6 dez. 2012.

³⁷ Fonte: Sul21, 2011. Grupo de ciclistas é atropelado na região central de Porto Alegre. Documento eletrônico disponível em: <<http://www.sul21.com.br/jornal/2011/02/grupo-de-ciclistas-e-atropelado-na-regiao-central-de-porto-alegre/>> Acesso em: 7 dez. 2012.

³⁸ Fonte: Ig, 2012. Fugiu para não ser linchado, diz motorista que atropelou ciclistas. Documento eletrônico disponível em: <<http://ultimosegundo.ig.com.br/brasil/fugi+para+nao+ser+linchado+diz+motorista+que+atropelou+ciclistas/n1238122593955.html>> Acesso em: 19 fev. 2013.

um espelho retrovisor. O seu advogado alegou que o motorista havia agido em legítima defesa.

No mesmo dia, o Ministério Público do Rio Grande do Sul pediu a prisão preventiva acusado. Os promotores argumentaram que a atitude do motorista foi múltipla tentativa de homicídio doloso. Outra motivação citada para o pedido de prisão foi o histórico violento do réu - que incluía ameaças, agressão física e infrações de trânsito, como excesso de velocidade, transitar pela calçada e na contramão. Na seqüência dos acontecimentos o delegado responsável pelo caso, anunciou que o atropelador seria indiciado por tentativa de homicídio doloso duplamente qualificado, por motivo fútil e redução de defesa das vítimas, já que as atropelou pelas costas.

Uma semana após o atropelamento foi decretada a prisão preventiva de réu, o qual foi internado alegando problemas psicológicos. Segundo o MP, o motorista teria mostrado não ter insanidade mental porque obteve habilitação para dirigir, tinha porte de arma e passou em concursos públicos concorridos. Ele permaneceu cerca de uma semana internado até que foi transferido para o presídio, com base em laudo médico do Instituto Psiquiátrico Forense. O motorista foi denunciado pelo Ministério Público à Justiça, por dezessete tentativas de homicídio triplamente qualificadas - motivo fútil, mediante meio que resultou em perigo comum e mediante recurso que dificultou a defesa das vítimas³⁹.

No início de abril a Câmara Criminal do Tribunal de Justiça do RS concedeu habeas corpus ao atropelador, sob argumentação de que não haveria indicação concreta que ele ameaçaria testemunhas ou vítimas, ou destruísse provas. Ele foi libertado no dia seguinte. O caso deve ir a júri popular.

Esse acontecimento é uma prova de que as movimentações individuais ignoram regras em nome da singularidade, contexto ou circunstância pessoal.

Para MATTA, 2010, p. 46, na rua

há o movimento, a imprevisibilidade, o anonimato e a invisibilidade (...). Somos, ao mesmo tempo e ao contrário da visão que temos da liberdade, obrigados a verificar que tê-la não é sinônimo de poder fazer o que se quer, mas muito pelo contrário, ser obrigado a prestar obediência a sinais e a normas impessoais (...). Neste sentido, a rua (como um espaço público

³⁹ Fonte: Uol, 2011. Atropelador de ciclistas é denunciado e pode responder por 17 tentativas de homicídio. Documento eletrônico disponível em: <<http://noticias.uol.com.br/cotidiano/ultimas-noticias/2011/03/21/atropelador-de-ciclistas-e-denunciado-e-pode-responder-por-17-tentativas-de-homicidio.htm>> Acesso em: 7 dez. 2012.

baseado na igualdade e na liberdade do velho *flanêur*⁴⁰) é uma configuração complexa em certas sociedades, pois acentua tanto uma indefinível e perturbadora individualidade (...) quanto um mundo surpreendentemente balizado por sinais aos quais se deve uma assustadora obediência compulsória e automática.

O atropelamento teve repercussão mundial. Bicletadas em solidariedade às vítimas foram organizadas em diversas cidades, como Rio Grande, Pelotas, São Paulo, Maceió, Aracaju, Belo Horizonte, Salvador, Rio de Janeiro, Curitiba, Natal, Brasília, Buenos Aires, Santiago e Bogotá.

⁴⁰ Para Charles Baudelaire, o *flanêur* é o ser que vê o mundo de uma maneira particular, sem a pretensão de explicar, mas com a intenção de mostrar, levando a vida para cada lugar que vê. Sua paixão é a exterioridade, na rua encontra o seu refúgio, desvincula-se da esfera privada, buscando sua identificação com a sociedade na qual convive.

6 A BICICLETA NAS RUAS

Neste capítulo utilizaremos as entrevistas para discutir como os usuários das vias sentem a “intervenção” dos ciclistas nela. A intenção das perguntas foi a de saber como as pessoas vêem a presença da bicicleta e do movimento Massa Crítica nas ruas de Porto Alegre.

Foram ouvidos motoristas de veículo de passeio (que usam o automóvel para sua locomoção), motoristas profissionais (taxistas e motoristas de ônibus), ciclistas (freqüentadores e não freqüentadores da Massa Crítica) e pedestres, além de um dono de bicicletaria.

As entrevistas foram realizadas nos meses de outubro, novembro e dezembro de 2012. Os motoristas de táxi foram entrevistados nos pontos⁴¹ da Rua Fernando Machado, em frente ao supermercado Zaffari, na Av. Borges de Medeiros, no Viaduto Otávio Rocha e também no cruzamento com a Rua Demétrio Ribeiro. Os motoristas de ônibus responderam às perguntas no terminal da linha T1 (Transversal 1), na Avenida Loureiro da Silva, onde é o fim da linha desses ônibus. O dono da bicicletaria foi entrevistado na própria loja. Os ciclistas foram entrevistados no encontro da Massa Crítica e na UFRGS (Universidade Federal do Rio Grande do Sul), e os pedestres e motoristas de carros de passeio responderam às questões em locais aleatórios, alguns em cafeterias e outros em encontros informais com amigos.

Por se tratar de um questionário curto não houve dificuldades para a sua aplicação. Apenas um taxista se negou a respondê-lo, pois seria o próximo a realizar uma corrida. Os demais entrevistados se mostraram interessados e prestativos, e isso pode ser atribuído ao fato da bicicleta estar muito presente no cotidiano da cidade, o que motiva as pessoas a expor a sua opinião sobre o assunto.

Trata-se de uma pesquisa participante, com foco na mobilidade do meio urbano. Buscamos discutir a percepção e o conhecimento dos atores/usuários da cidade frente ao tema mobilidade por bicicleta. Os entrevistados foram perguntados sobre onde eles acham que a bicicleta deve andar e se acreditam haver respeito entre motoristas e ciclistas. Também foram questionados sobre o conhecimento das leis de trânsito em relação à bicicleta e, por último, perguntamos sobre o que acham

⁴¹ Os pontos de táxi são os locais de onde os veículos partem. São organizados conforme a ordem de chegada, o que determina a ordem de saída.

do movimento Massa Crítica e se percebem diferença no trânsito depois do atropelamento ocorrido em 2011.

Destacando as categorias pesquisadas, reuniremos opiniões e percepções desses sujeitos, a fim de facilitar as análises e reflexões sobre o material de estudo reunido.

6.1 ONDE A BICICLETA DEVE CIRCULAR?

Quando questionados sobre onde acham que a bicicleta deve andar, os ciclistas consideram que a rua é o local adequado quando não houver ciclovia ou ciclofaixa. Mencionam, porém, que algumas não oferecem condições necessárias para um deslocamento mais rápido.

Temos alguns exemplos na cidade de ciclovias inadequadas, como a da Avenida Diário de Notícias, onde o piso é irregular, feito de pequenos tijolos e com muitos bueiros no meio do trajeto, como podemos observar na figura 11:



Figura 11: Ciclovia da Avenida Diário de Notícias – Bairro Cristal
Fonte: Banco de dados da autora (out/2011)

As ciclovias que estão sendo pintadas recentemente, na Avenida Ipiranga e na Rua José do Patrocínio também não apresentam qualidade satisfatória, devido ao piso que, por conta da tinta vermelha, se torna extremamente escorregadio quando molhado.

É comum os ciclistas reclamarem acerca do uso indevido das faixas exclusivas para bicicletas por pedestres. Em alguns casos isso é causado pelas péssimas condições das calçadas ou até mesmo por não haver calçadas, como podemos observar na figura 11 já mencionada e na figura 12.



Figura 12: Ciclovia da Estrada João Antônio da Silveira – Bairro Restinga
Fonte: Banco de dados da autora (out/2011)

Em outros casos, é comum ver pedestres utilizando a ciclovia para caminhar, por hábito ou por não haver sinalização informando que a faixa é exclusiva para bicicletas. Nesse sentido, a sinalização mostra-se precária, pois não orienta aos pedestres quanto a não utilização das ciclovias para outros fins senão para a bicicleta. Porém placas indicando que ciclistas não devem circular na calçada quando há ciclovia são encontradas em Porto Alegre, como podemos ver na figura a seguir:



Figura 13: Ciclovia da Avenida Guaíba – Bairro Ipanema
Fonte: Banco de dados da autora (out/2011)

Em relação ao local onde devem circular, os ciclistas também acreditam que a bicicleta faz parte do trânsito e então o espaço deve ser compartilhado. Alguns entendem que a calçada pode ser usada quando não houver faixa exclusiva, por ser mais segura, ou quando estiverem na contramão, entretanto os pedestres têm a preferência.

Para os pedestres foi feita a mesma pergunta e na seqüência foram questionados sobre o motivo da sua resposta. A maioria afirma que, não havendo ciclovia, a bicicleta deve circular na rua, pois na calçada coloca em risco a segurança dos transeuntes. No entanto, quando perguntados por que achavam que a bicicleta deveria andar naquele espaço, parte dos pedestres acabou por considerar a calçada uma opção (contanto que com muita cautela).

Os motoristas de carro de passeio, em sua maioria, acreditam que a bicicleta deve andar na faixa, mas há os que digam que nela não é possível, pois na cidade não há lugar, e acabam por ignorar o fato de que a rua não é espaço para os carros e sim para o deslocamento das pessoas. Crêem que os ciclistas devem andar ou no parque (para chegarem até lá devem colocar a bicicleta no carro) ou na calçada. Alguns afirmam que deveria ter ciclovia por tudo, mas infelizmente isso é uma utopia nas metrópoles, onde o planejamento da infraestrutura viária tem como prioridade os carros. Todavia é sabido que o investimento nessa área acaba por gerar a chamada demanda induzida, que é quando as pessoas optam por fazer mais viagens de carro ou morar mais longe devido a uma melhora de fluxo no trânsito. Esse aumento de viagens acaba superando a capacidade da nova via, gerando novos congestionamentos.

Entre os profissionais de trânsito (motoristas de táxi e ônibus) a opinião fica dividida. Alguns acreditam que a bicicleta deve andar na rua, com equipamentos de sinalização (luzes e colete), mas a maioria se mostra incomodada ao ter que compartilhar a via. Em geral, os motoristas de ônibus e de táxi se mostraram contrários ao uso das ruas pelos ciclistas. Grande parte deixou claro que a bicicleta é lazer, então deve circular nos parques ou na calçada, e a ciclovia também é uma alternativa. Alegam que na via não tem espaço, e se andarem nela deve ser na contramão, mas a bicicleta atrapalha muito o trânsito. Essas respostas dos profissionais nos induzem a pensar que muitos deles não reconhecem a bicicleta como um meio de transporte, ou desconhecem as leis que a consideram um veículo, apesar de a maioria ter declarado conhecimento da legislação relacionada, como mostraremos posteriormente. Pelo CTB, artigo 255, o ciclista não pode andar na calçada, a não ser desmontado.






	<p>Na rua/faixa. Quando questionados, consideram a possibilidade de dividir a calçada.</p>
	<p>Na rua quando não houver ciclovía ou ciclofaixa. Consideram que as ciclovias de POA não apresentam boas condições.</p>
	<p>Na rua. Porém alguns crêem que as bicicletas devem ficar restritas aos parques e calçada.</p>
	<p>Opiniões divididas entre os que acham que na rua/faixa e os que acham que deve andar apenas na ciclovía.</p>
	<p>Na ciclovía ou uso restrito aos parques.</p>

Figura 14: Quadro síntese da pergunta: Onde a bicicleta deve circular?

6.2 OS MOTORISTAS CONHECEM AS LEIS DE TRÂNSITO EM RELAÇÃO À BICICLETA?

Quando questionados a respeito desse tema a maioria dos motoristas profissionais declarou que sim, conhecem a legislação de trânsito envolvendo as bicicletas, porém não disseram quais as leis. Os que discorrem mais nesta resposta declaram conhecimento do artigo 201, o qual estabelece a distância mínima para ultrapassagem de ciclistas (1,5 metros), citam o artigo 29, que define que os pedestres têm prioridade sobre ciclistas e ciclistas têm prioridade sobre outros veículos. E também há os profissionais que declaram ter conhecimento apenas da legislação básica ou algumas de trânsito, mas de bicicleta não.

A maioria dos motoristas de carro de passeio afirma não conhecer as leis relacionadas. Alguns dizem que conhecem um pouco e apenas um entrevistado cita o artigo 201. Os ciclistas quando questionados acerca do tema - se acreditam que os motoristas conhecem as leis em relação às bicicletas - são unânimes em afirmar que não. Alguns acreditam que talvez os que tiraram a carteira de motorista⁴²

⁴² Carteira Nacional de Habilitação – CNH

recentemente conheçam, mas a grande maioria desconhece. Uma entrevistada que recém tirou sua CNH nos relata que no curso preparatório lhes é falado sobre o artigo 201, artigo 29 e também sobre não cortar a frente dos ciclistas ao converter à direita em uma rua.






	_____
	Os ciclistas acham que há um desconhecimento por parte dos motoristas.
	A maioria afirma não conhecer as leis relacionadas à bicicleta.
	Mostram-se inseguros em relação ao conhecimento das leis.
	Afirmam conhecer tais leis. Parte dos entrevistados cita o Art. 201 – Lei do 1,5m.

Figura 15: Quadro síntese da pergunta:
Os motoristas conhecem as leis de trânsito em relação à bicicleta?

6.3 MOTORISTAS E CICLISTAS SE RESPEITAM NO TRÂNSITO?

A pergunta foi feita para ciclistas e motoristas. Para os primeiros foi perguntado se eles se sentem respeitados pelos motoristas e para os segundos se acreditam haver respeito entre as duas categorias. Quanto aos ciclistas, a resposta ficou bem dividida. Metade deles disse que há respeito e a outra metade disse que não, e que falta instrução apropriada na auto-escola. A partir das respostas, podemos concluir que no trânsito existem bons motoristas e motoristas que não sabem lidar com a presença da bicicleta nas ruas.

Quanto aos motoristas de carro de passeio, todos disseram não haver respeito entre as categorias. Para eles o espaço de cada modalidade não está claro e então um acaba por ocupar o espaço do outro. Essa afirmação nos leva a pensar

que a agressividade no trânsito pode ser gerada a partir dessa disputa. Segundo GOMES,

A ausência de normas que regulamentem o direito de cada um, a tendência natural é o uso de todos os artifícios, entre os mais comuns a força ou a intimidação, para maximizar os interesses particulares daquele que os mobiliza. (2008, p. 177)

Nesse sentido o contexto é um pouco diferente, pois as normas existem, mas não são de conhecimento geral. No entanto, as regras de intimidação são aplicadas comumente no cotidiano dos usuários das vias públicas.

Os taxistas se mostraram divididos quanto às respostas. Uma parte acha que há respeito e outra acredita não haver de nenhum dos dois lados, e, além disso, acham que os ciclistas deveriam ter aulas de trânsito. Há motorista que afirma tentar respeitar o ciclista, contudo há muita provocação.

Os motoristas de ônibus acreditam não haver respeito, principalmente por parte dos ciclistas. Apesar de concordarem que pela legislação o ciclista tem prioridade no trânsito, eles parecem incomodados com a presença da bicicleta nas ruas, acham que os ciclistas não facilitam a passagem e são desrespeitosos. Mas afirmam que também há os que respeitam.






	_____
	Metade dos entrevistados se sentem respeitados pelos motoristas, enquanto a outra metade declarou que não.
	Não há respeito.
	Opiniões divididas, sugerindo uma educação de trânsito para os ciclistas.
	Não há respeito, apesar de concordarem com a prioridade da bicicleta.

Figura 16: Quadro síntese da pergunta:
Motoristas e ciclistas se respeitam no trânsito?

6.4 HÁ UMA CATEGORIA MAIS AGRESSIVA NO TRÂNSITO?

Em relação à mobilidade pela cidade, mais uma pergunta foi feita aos ciclistas, buscando saber qual a categoria de motoristas que eles consideram mais agressiva no trânsito. Os motoristas de carro de passeio não foram apontados como hostis por nenhum dos entrevistados, no entanto os motoristas profissionais foram os que mais sofreram críticas a partir dos ciclistas. Os taxistas são considerados os mais agressivos; é muito comum levar “finos⁴³” deles, porém uma entrevistada salienta o fato de táxis existirem em maior número nas ruas. Os ônibus foram considerados violentos (o tamanho também assusta), assim como as lotações, que, apesar de não terem sido mencionadas na pergunta, foram lembradas pelos entrevistados. Os carros de empresas também foram lembrados.

A partir das respostas, fica claro que os maiores problemas de agressividade, pelo menos relacionados às bicicletas, são causados pelos profissionais do trânsito. JACOBS, 2001 afirma que

(...) o trânsito nas cidades exerce uma pressão sobre si mesmo. Os veículos brigam entre si por espaço e pela conveniência das soluções. Eles também brigam com outros usos por espaço e conveniência. (p.389)

Essas declarações nos levam a considerar que há uma forte relação entre trabalho no trânsito e estresse.

⁴³ Levar um fino ou tirar um fino é quando um veículo passa muito perto do ciclista.






	_____
	Motoristas profissionais, principalmente os taxistas, são considerados os mais hostis.
	_____
	_____
	_____

Figura 17 Quadro síntese da pergunta:
Há uma categoria mais agressiva no trânsito?

6.5 HOUVE MUDANÇA DEPOIS DO ATROPELAMENTO?

Para essa penúltima questão da entrevista, primeiramente é perguntado às pessoas se elas lembram do atropelamento de ciclistas, ocorrido em fevereiro de 2011, durante uma Massa Crítica. Em seguida elas respondem se percebem diferença no trânsito de ciclistas depois do incidente. Todas as categorias respondem a esta questão, e todas lembram o acontecido.

Dos pedestres, apenas um entrevistado não nota diferença no trânsito, e outro percebeu, mas não sabe se necessariamente foi depois do atropelamento. Os demais percebem mudanças nítidas, vêem mais gente pedalando e sinalizando as intenções no trânsito. Há os que declaram perceber que os motoristas estão mais cuidadosos, mas também os que defendam que, se tratando de respeito em relação à bicicleta, nada mudou. Mais azuizinhos (fiscais de trânsito) e policiais trabalhando de bicicleta também são uma novidade percebida pelos pedestres, e acreditam que esse aumento acaba por gerar o respeito aos ciclistas. Segundo as respostas, o aumento da bicicleta nas ruas se deve ao fato de ela estar na moda, e o respeito também têm aumentado por uma “pressão social”, pois a sociedade vem adquirindo uma nova cara, onde os motoristas se vêem obrigados a ceder espaço.

Uma entrevistada acredita que o aumento das manifestações nas ruas, sendo elas em relação à bicicleta ou não, vêm aumentando a partir do atropelamento. Em repercussão ao incidente, quatro dias depois, houve um grande protesto que reuniu um grupo bastante heterogêneo, cerca de duas mil pessoas. Há tempos não se via tamanha manifestação na cidade, como podemos observar na figura 14:



Figura 18: Protesto em razão do atropelamento coletivo de ciclistas
Fonte: Sul21⁴⁴ – Foto: Ramiro Furquim (fev/2011)

Dos que pedalam, boa parte concorda que o atropelamento chamou a atenção para a bicicleta, seja no aumento do número de ciclistas nas ruas seja no medo da punição a partir de uma infração contra eles (seus direitos passaram a ter destaque na mídia). Acreditam que está melhor para pedalar, porém isto não quer dizer que esteja bom. Há também aqueles que não perceberam mudança alguma.

Quanto aos motoristas de carro de passeio, os que perceberam alteração no trânsito afirmam que os ciclistas estão mais audaciosos, se achando com mais

⁴⁴ Sul21, 2011. Protesto contra atropelamento em massa reúne 2 mil pessoas em Porto Alegre. Documento eletrônico disponível em: <<http://www.sul21.com.br/jornal/destaques/protesto-contra-atropelamento-em-massa-reune-2-mil-pessoas-em-porto-alegre/>> Acesso em: 19 out. 2013.

direitos, além de estarem usando o atropelamento como uma causa em benefício próprio. A maioria não percebeu nenhuma mudança, e uma entrevistada não sabe se o aumento percebido está relacionado ao incidente.

Os taxistas acreditam que aumentou, também por ser um modismo, mas afirmam que os ciclistas estão com mais consciência e respeito. Alguns não perceberam mudança, e há os que crêem que tem muito ciclista com medo de sair pra rua depois do ocorrido.

Motoristas de ônibus também percebem o aumento e atentam para o fato de que têm visto mais ciclistas andando em grupo. Um entrevistado acredita que o atropelamento tenha propiciado um sentimento de superioridade por parte dos ciclistas, e dois afirmam que o incidente possibilitou um fortalecimento do movimento ciclístico na cidade, em especial a Massa Crítica.

O dono da bicicletaria acredita que o impacto maior foi logo após o atropelamento, mesmo assim a procura por bicicletas aumentou muito. O foco da sua loja são pessoas que estão começando a pedalar (cerca de 80% das montagens são para essas pessoas).






	<p>Mudanças nítidas. Sinalização de trânsito por parte dos ciclistas, além do incremento no número de pessoas pedalando. Percebem também maior cuidado por parte dos motoristas.</p>
	<p>Apontam acréscimo no número de ciclistas. Parte diz que está melhor para pedalar, parte diz que não percebe mudança alguma.</p>
	<p>Alguns percebem os ciclistas mais audaciosos, alguns não apontam mudanças.</p>
	<p>Apontam acréscimo no número de ciclistas. Observam também aumento na consciência por parte das bicicletas e um temor em função da segurança.</p>
	<p>Apontam acréscimo no número de ciclista. Além disso destacam as pedaladas em grupo e a força do Movimento Massa Crítica.</p>

Figura 19: Quadro síntese da pergunta: Houve mudança depois do atropelamento?

6.6 COMO AS PESSOAS PERCEBEM O MOVIMENTO MASSA CRÍTICA?

Nessa última pergunta do questionário todos os entrevistados são interrogados a respeito do Movimento Massa Crítica, e respondem o que eles acham do protesto.

Para o dono da bicicletaria, o movimento serve como uma vitrine: mostra para a sociedade que a bicicleta existe. Dos pedestres, todos reconhecem a importância do evento, que divulga a bicicleta na cidade e quer provar que ela também pode usar a rua. Para eles, a questão ambiental é levada em consideração: vêem a Massa como uma mobilização da sociedade civil frente à onda de incentivo à compra de carros, que são movidos a petróleo. Pedestres vêem a bicicleta como alternativa aos problemas de trânsito das grandes cidades e mostra que existem pessoas preocupadas com uma convivência mais harmoniosa no trânsito. Acreditam também que ela deu início a uma série de reivindicações políticas que tem como base a luta por cidadania, que GOMES, 2006 define por

um pacto social estabelecido simultaneamente como uma relação de pertencimento a um grupo e de pertencimento ao território. Esse pacto associativo é formal e pretende assegurar os direitos e deveres de cada indivíduo. A coabitação desses indivíduos ocorre assim sobre um espaço que é também objeto de um pacto formal, que instaura limites, indica usos, estabelece parâmetros e sinaliza as interdições. Esse tipo de espaço normatizado é a matriz do espaço público e o principal *locus* da reprodução da vida coletiva. (p. 174)

A partir disso podemos afirmar que a Massa Crítica é um movimento em busca da retomada dos espaços coletivos, da democracia, das possibilidades, dos encontros, e da imprevisibilidade, o que o autor denomina genoespço. E há quem acredite que a Massa acaba por gerar raiva nos motoristas ao trancar as ruas, e que então ela poderia liberar uma pista, se tornando assim mais simpática.

Os ciclistas que não vão a Massa Crítica acreditam que existe uma parcela de freqüentadores com uma conduta agressiva e que não sabem a real importância do movimento. Uma entrevistada reconhece a Massa como propulsora da consolidação do uso das bicicletas na cidade, porém admite que a horizontalidade do grupo, no sentido de não haver liderança, compromete o alcance e a manutenção dos objetivos a longo prazo.

Uma parcela dos freqüentadores do movimento concorda com os pedestres que condenam a postura agressiva de alguns participantes, e também o fanatismo

contra os carros. E a maioria dos que vão à Massa a vêem como uma “manifestação necessária” ou “um evento divertido”, que agrega pessoas com estilos de vida e direcionamentos políticos completamente diferentes, com o propósito de viver bem na cidade. A Massa é responsável pelo encontro de pessoas que acabam por compartilhar experiências em relação ao ciclismo esportivo, à mobilidade pela cidade, etc. e mostra para a população como é uma rua tomada por veículos não motorizados. A figura a seguir nos dá uma ideia da dimensão do passeio em Porto Alegre:



Figura 20: Massa Crítica no Túnel da Conceição
Fonte: Blog Macedo Bike⁴⁵ – Foto: Alexandre Cigaran (out/2012)

Alguns motoristas de carro de passeio não conheciam o movimento, mas os que pelo menos já tinham ouvido a respeito acreditam que a intenção seja boa, pois é a maneira dos ciclistas buscarem o seu espaço e incentiva o uso da bicicleta. Os que conhecem pouco a descrevem como um movimento que está virando uma organização não dirigida, com objetivos não muito claros, e por conta disso não vai

⁴⁵ Macedo Bike Blogspot, 2012. A verdade do Massa Crítica: “O estelionato das bicicletas.” Documento eletrônico disponível em: <http://macedobike.blogspot.com.br/2012/04/nao-vamos-esperar-pela-prefeitura-pq_01.html> Acesso em: 19 out. 2013.

conseguir um apoio público. E os que a conhecem acreditam ser um bloco que toma conta do espaço e faz as pessoas pensarem, além de ser um momento de confraternização e celebração de uma proposta de cidadania. Os taxistas, na sua maioria, acham um movimento muito bom, mas alguns não entendem o seu propósito: não sabem se estão protestando por mais espaço ou pelas causas ambientais. Um entrevistado declarou que acha o movimento agressivo. Dos motoristas de ônibus, alguns acham importante e muito legal, e outros não concordam com o horário escolhido e com o fato de ela atrapalhar o trânsito.






	<p>Reconhecem a importância do evento. Destaque para as questões ambientais, apesar do incentivo ao uso do carro. Consideram um fator que motiva uma nova visão</p>
	<p>Não participantes: apontam para uma postura agressiva por parte dos participantes além de não identificarem uma real motivação para participar das manifestações. Participantes: também apontam manifestações pontuais agressivas. Justificam sua participação pela relevância política e social do movimento, agregando pessoas com o propósito de viver bem na cidade.</p>
	<p>Parte desconhece. Os que já ouviram falar acreditam ser um movimento não dirigido com objetivos não muito claros, apesar da boa intenção. E os que conhecem acreditam no momento de se pensar uma nova proposta de cidadania.</p>
	<p>Também apontam o desconhecimento do real propósito, questionando se o movimento gira em torno das causas ambientais ou na disputa por mais espaço.</p>
	<p>Apesar do apoio ao movimento questionam o horário escolhido, em função dos transtornos gerados no trânsito.</p>

Figura 21 Quadro síntese da pergunta:
Como as pessoas percebem o movimento massa crítica?

7 CONSIDERAÇÕES FINAIS

O presente trabalho nos evidencia que para compreender o uso do território de uma cidade precisamos admitir que ele é composto pela combinação de usos, onde a bicicleta é um elemento tão relevante quanto o carro. A partir da bicicleta promovemos a discussão do direito à cidade, pois ela provoca um contato nas ruas que, por mais irrelevante e casual que possa parecer, acaba por constituir uma mudança que aproxima as pessoas e estabelece a vida pública.

Em Porto Alegre a bicicleta se tornou assunto nos mais variados grupos, todos têm uma opinião formada sobre o tema e, como a dualidade é comum na capital, as pessoas ou apoiam ou desaprovam essa prática, principalmente quando se trata de dividir o espaço das ruas.

Buscamos nesta pesquisa compreender como os ciclistas se reconhecem em relação à sua mobilidade pela cidade e, através das entrevistas, constatamos que eles sabem do seu direito de usar as vias, ou seja, estão cientes de que o lugar da bicicleta é dividindo o espaço com os veículos, e a maioria dos entrevistados se sente respeitada em relação a isso. Essa perspectiva nos levaria a crer que a convivência no trânsito é tranqüila, porém alguns entrevistados não se sentem tão seguros, além do que, diariamente nas redes sociais são narrados episódios de desrespeito contra ciclistas. No entanto, o que mais nos chamou a atenção a respeito da percepção dos ciclistas foi o descontentamento perante a infra-estrutura viária que lhes é oferecida, pois é nítido que o planejamento da cidade é direcionado para os carros, deixando as outras opções em segundo plano. Porto Alegre é uma das poucas cidades brasileiras que conta com um plano diretor específico para o modal e, apesar de todo esse estudo detalhado no capítulo 3 a teoria exposta anteriormente se confirma nas entrevistas: a cidade é organizada de forma a contribuir para a reprodução do capital. Os responsáveis por isso são os gestores públicos, que tem em mãos todo o aparato necessário pra colocar em prática esse plano, instituído por uma lei, porém lhes falta “vontade política” para tanto. A partir dessas considerações podemos afirmar que quem pedala na cidade está ciente dos seus direitos e insatisfeito com a prioridade que as políticas públicas dão para os automóveis.

Outro objetivo da presente pesquisa foi analisar a concepção dos não ciclistas em relação à bicicleta, e, como resposta a essa questão temos que ela é um empecilho para eles, seja na rua ou na calçada. Os entrevistados usam das mais diversas alegações para justificar que os ciclistas não devem estar no território que consideram como seu, onde as relações de poder já estão delimitadas. Isso comprova a nossa teoria de que há um grande conflito territorial acerca do espaço urbano.

No entanto temos na Massa Crítica uma forte evidência de insatisfação e tentativa de mudança do modelo de uso da cidade, onde cada um defende apenas os seus interesses. O movimento tem conseguido reunir um número cada vez maior

de participantes, e suas demandas tem sido amplamente divulgadas na mídia, o que acaba por despertar um interesse da população em geral, que repercute na opinião pública, mas os governantes, por sua vez, não têm tomado atitudes que demonstrem apoio à causa.

Para muitos participantes do movimento o status gerado pelo carro não interessa e a qualidade de vida é prioridade. Como participante dos protestos consideramos que a sua pauta seja mais que apenas a inserção da bicicleta como meio de transporte, mas a possibilidade de escolher o modelo de cidade em que queremos viver, paradigma que abrange uma gama maior de reivindicações, envolvendo desde o planejamento urbanístico (pois a configuração do espaço não é determinante, mas induz às práticas sociais) até a discussão do interesse privado se sobrepondo ao coletivo.



Figura 22: O carro é seu, a rua é de todos
Fonte: Blog Bikelando⁴⁶

⁴⁶ Bikelando Blogspot, 2010. Fotos da Bicletada do Dia Mundial sem Carros. Documento eletrônico disponível em: <<http://www.bikelando.org/fotos-da-bicicletada-dmsc/>> Acesso em 27 nov. 2013.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ALVES, Glória da Anunciação. A mobilidade/imobilidade na produção do espaço metropolitano. In: CARLOS, A. F. A.; SOUZA, M. L.; SPOSITO, M. E. B. (orgs.). **A produção do espaço urbano: agentes e processos, escalas e desafios**. São Paulo: Contexto, 2011

MENEGAT, Rualdo (Coord.). **Atlas Ambiental de Porto Alegre**. Porto Alegre: Ed. Universidade/UFRGS, 1998

GOMES, Paulo Cesar da Costa. **A Condição Urbana: ensaio de geopolítica da cidade**. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2006

LEFÈBVRE, Henry. **O direito à cidade**. São Paulo: Editora Centauro, 2001

LEFÈBVRE, Henry. **Espaço e política**. Belo Horizonte: Editora UFMG, 2008.

JACOBS, Jane. **Morte e vida de grandes cidades**. (2. tiragem). São Paulo: Martins Fontes, 2001

MATTA, Roberto da; VASCONCELLOS, João Gualberto Moreira e PANDOLFI, Ricardo. **Fé em Deus e Pé na Tábua, ou como e por que o trânsito enlouquece no Brasil**. Rio de Janeiro: Rocco, 2010

SANTOS, Milton. **O retorno do Território**. Buenos Aires: CLACSO, 2005

SOUZA, Marcelo Lopes de. **Fobópole: o medo generalizado e a militarização da questão urbana**. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2008

SOUZA, Marcelo Lopes de. **Planejamento Urbano e ativismos sociais**. São Paulo: UNESP, 2004

SOUZA, Marcelo Lopes de. **Território do Outro, problemática do Mesmo? O princípio da autonomia e a superação da dicotomia universalismo ético versus relativismo cultural.** In: ROSENDAHL, Zeny e CORRÊA, Roberto Lobato (orgs.): *Religião, identidade e território.* Rio de Janeiro: EdUERJ, 2001

SOUZA, Marcelo Lopes de. **O território: Sobre espaço e poder, autonomia e desenvolvimento.** In: CASTRO, Iná E. et al. (orgs.): *Geografia: conceitos e temas.* Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1995

SOUZA, Marcelo Lopes de; SPOSITO, Maria Encarnação Beltrão; CARLOS, Ana Fani Alessandri (orgs.). **A produção do espaço urbano. Agentes e processos, escalas e desafios.** São Paulo: Contexto, 2011

XAVIER, Giselle Noceti Ammon. **O desenvolvimento e a inserção da bicicleta na política de mobilidade urbana brasileira.** Tese (Doutorado em Ciências Humanas) - Centro de Filosofia e Ciências Humanas, Programa de Pós-Graduação Interdisciplinar em Ciências Humanas, Universidade Federal de Santa Catarina, Florianópolis, 2011

ANEXOS

Dono de Bicicletaria

- 1) Onde você acha que a bicicleta deve andar?
- 2) Você percebe diferença no trânsito de ciclistas depois do atropelamento?
- 3) Aumentou a procura por bicicletas?
- 4) O que você acha do movimento Massa Crítica?

Marcus, 48 anos - dono de bicicletaria há 20 anos

- 1) O certo é nas ciclovias, e na ausência delas na rua. Mas com o trânsito do jeito que é, também devem andar na calçada.
- 2) Logo no início teve um impacto maior. A bicicleta se tornou mais visível, tanto para aquele que xinga como para os que respeitam.
- 3) Sim, muito. Até porque o foco da bicicletaria são pessoas que estão começando a pedalar. 80% das montagens são essas para pessoas.
- 4) É um movimento legal, um despertar. Uma vitrine pra mostrar pra sociedade que a bicicleta existe.

Pedestres

- 1) Onde você acha que a bicicleta deve andar?
- 2) Por quê?
- 3) Você percebe diferença no trânsito de ciclistas depois do atropelamento?
- 4) O que você acha do movimento Massa Crítica?

Cristina, 34 anos - caminha para o trabalho diariamente.

- 1) Na ciclovia, se tiver ou então na rua, sempre na direita do cordão.
- 2) Na ciclovia: porque os ciclista devem ter um lugar definido assim como os carros e os pedestres tem, pois é um meio de transporte e não pode se encaixar em uma via existente sendo que o mesmo necessita de um meio próprio. E se não existir ciclovia o lugar mais adequado no meu ponto de vista é na rua, à direita para evitar (se precaver de) acidentes.
- 3) Sim em vários sentidos, tanto nas manifestações das pessoas sendo elas ciclistas ou não que vem crescendo a cada dia; como também vem crescendo o respeito ao ciclista a partir dos motoristas e pedestres. Os motoristas vêm cedendo um lugar significativo para os ciclistas mesmo q não por vontade própria ou gentileza, mas sim para se incluir em uma sociedade que vem adquirindo uma nova cara.
- 4) No meu ponto de vista, embora pouco leia sobre o assunto ou pesquise o movimento da massa critica, creio que o objetivo principal vem se perdendo com o passar do tempo pois , antes podia se dizer que era um simples grupo de pessoas que se reuniam para socializarem momentos de prazer através do esporte e hoje vejo que a massa adquiriu um caráter revolucionário onde muitos exigem direitos através de manifestos e “passeatas”.

Adélia, 67 anos - caminha e eventualmente dirige.

- 1) Na ciclovia, ou então na rua, mas eles tem que ter segurança.
- 2) Se não tem ciclovia, melhor pedalar na rua do que na calçada, mas hoje não tem garantia de segurança pra pedalar na rua. Teria que ter. Por exemplo, se eu to de carro, acho difícil dar um metro e meio de distância quando passo por um ciclista porque as ruas são estreitas e eu corro o risco também de bater no carro do lado. Do jeito que é hoje, não é nada seguro. E também acho que pedalar na calçada não dá.
- 3) acho diferença nos ciclistas, não nos motoristas. Tem mais gente pedalando, mais segurança dos direitos dos ciclistas, mais capacidade de reivindicação de espaço e respeito para as bicis. Mas os motoristas continuam atropelando, minha amiga foi jogada longe e o motorista veio reclamar dela aos gritos. Quero dizer: há mais consciência dos direitos dos ciclistas.
- 4) O Massa Crítica é importante pra difundir a ideia do transporte alternativo, do abuso anti-social dos carros particulares. É importante para mostrar que existe uma parte grande da sociedade que não quer as ruas entupidas por carros que ainda por cima são movidos a petróleo. E que tem muita gente que se preocupa com a convivência mais harmoniosa entre todos e se preocupa com o planeta.

Daniel, 25 anos - caminha e pedalava

- 1) Na rua. Com certeza, na calçada não.
- 2) Cada veículo tem um lugar apropriado pra se deslocar, a calçada além da bicicleta oferecer riscos ao pedestre não é uniforme, e dificulta a locomoção (do ciclista).
- 3) Eu vejo maior número de ciclistas na rua. Muito mais, é bem visível, mas se falando em respeito a eles...nenhuma diferença. Respeito não existe, não há como atravessar uma faixa de segurança sem ficar preocupado
- 4) Acho que foi super importante por ter divulgado a bicicleta aqui na cidade

Eduardo, 26 anos

- 1) Na rua, mas dependendo da rua... às vezes é melhor na calçada.
- 2) Depende da situação. Porque oferece risco pro pedestre. Mas em ruas menores, mais vazias, é melhor andar na calçada.
- 3) Até que sim. não sei se necessariamente depois do atropelamento, mas que ta rolando um aumento da quantidade de ciclistas e também percebi um aumento de ciclistas fazendo sinalizações, e seguindo as normas de segurança, tipo capacete, luzinha..
- 4) Acho que a Massa Crítica é um movimento que simboliza a mobilização da sociedade civil diante da intensa onda de incentivo ao consumo de carros. É a mostra de que um meio de transporte barato, limpo e saudável é, sim, uma alternativa de solução para problemas de transporte, existentes nas grandes cidades.

Pedro, 26 anos

- 1) Na rua.
- 2) Porque a calçada é para o pedestre, e na rua é onde ela se desloca com mais velocidade e fluidez. Mas em alguns momentos ela pode andar na calçada, desde que devagar, com cuidado com os pedestres.
- 3) Sim. Aumentou bastante, o que é muito bom. Contudo, apenas uma parcela dos ciclistas apresenta uma consciência crítica e faz algo para mudar o estado das coisas, a maioria está andando de bicicleta, pois está na moda. Atualmente está na moda ser "alternativo".
- 4) A Massa Crítica é um movimento importante que deu início a uma serie de reivindicações políticas e tem como base a luta por cidadania, direito de ir e vir com segurança.

Helena, 24 anos - caminha diariamente

- 1) Na rua, entre os carros e a calçada
- 2) Porque as calçadas são estreitas, e são para pedestres
- 3) Percebo, os motoristas estão um pouco mais cuidadosos com os ciclistas. Tenho visto mais azuizinhos e policiais de *bike*, o que acaba por gerar um respeito por parte dos outros.

4) Acho muito importante, fundamental para o pessoal aceitar e aprender a conviver com essa nova realidade.

Elaine, 33 anos - caminha diariamente e pega ônibus

- 1) Na ciclovia, e se não tiver, na rua. A calçada não tem *mão*, fica complicado.
- 2) A bici é um veículo, tem que ter o mesmo espaço. Os carros têm que respeitar a distância mínima.
- 3) Não.
- 4) Legal. Quer provar que os dois (carros e bicicletas) podem dividir o trânsito; porém trancam a rua, o que gera raiva nos motoristas. Podia ser mais simpática se liberasse uma pista.

Roberto, 27 anos - caminha diariamente e pega ônibus

- 1) Na rua.
- 2) Na calçada não, porque atropelam pedestres. Se usarem a calçada tem que ser muito cuidadosos.
- 3) Sim, tem mais ciclistas nas ruas.
- 4) Legal, importante.

Ciclistas que **NÃO** vão à Massa Crítica

- 1) Onde você acha que a bicicleta deve andar?
- 2) Você se sente respeitado pelos motoristas?
- 3) Você acha que os motoristas conhecem as leis de trânsito em relação à bicicleta?
- 4) Você percebe alguma diferença no trânsito depois do atropelamento?
- 5) Existe uma categoria de motoristas que você considera mais agressiva em relação à bicicleta? (ônibus / táxi / passeio / moto)
- 6) O que você acha da Massa Crítica?

Marga, 50 anos - ciclista – pedala diariamente desde 2009

- 1) Na rua, compartilhando espaço, pois fazemos parte do trânsito.
- 2) Na maioria das vezes sim, raramente sou desrespeitada.
- 3) Não, acho que a maioria desconhece. Acho que eles, na maioria, respeitam por se tratar de uma vida ali, não porque a lei exige cuidados, atenção com o ciclista.
- 4) Sim, percebi que muitos motoristas mostram um pouco de medo, não sei se este é o sentimento, mas percebi claramente a diferença comigo. Também atribuo à minha atitude no trânsito, porque depois do atropelamento passei a me sentir mais segura. Já vi muito motorista rindo de mim por eu fazer sinal que vou pra direita ou esquerda, e também muitos fazendo sinal de positivo, como se estivesse elogiando a postura.
- 5) Motorista de ônibus e de lotação.
- 6) Fui uma das incentivadoras e ativista. Hoje não sei mais, perdi o fio... Mas tenho certeza que se aparecer lá na concentração, vou ficar toda arrepiada. A "massa" pra mim era a maior manifestação de liberdade e alegria.

Diana, 34 anos - pedala freqüentemente há 10 anos

- 1) Na rua, mas também pode usar a calçada (se estiver na contramão).
- 2) Tenho experiências positivas e negativas, existem motoristas muito bem educados e muito mal educados também.
- 3) Acho que não conhecem. Os novos motoristas tendem a conhecer mais. (Diana nos conta que acabou de tirar a CNH, e no curso falaram sobre a preferência dos ciclistas nas vias, sobre a lei do 1,5m e sobre a preferência na conversão, quando um ciclista segue reto e o motorista quer dobrar).
- 4) Muita. Impressionante, foi um marco. Primeiro que, sobre a maior pressão que a pessoa possa estar, um carro na mão é uma arma. Segundo que, como ele foi responsabilizado e duramente criticado, os motoristas passaram a temer. Acho que em seguida os ciclistas ficaram revoltados no trânsito, mas hoje em dia acho que está havendo um equilíbrio entre essas relações de motoristas e ciclistas. O número de ciclistas aumentou muito.
- 5) Táxi e lotação
- 6) A Massa é massa, embora eu seja contra a conduta do posicionamento por ataque, no caso a veículos automotores e seus condutores, praticada por alguns freqüentadores. Além de não acreditar em modelos de governança instaurados sob

negação à governabilidade (um dos valores do Movimento), considero a Massa Crítica a grande mola propulsora da consolidação do uso de bicicletas na cidade de Porto Alegre. Ainda que meu conceito de integração política numa sociedade se baseie em concessões para convívio mútuo (ao contrário da disputa, no caso dos veículos) e minha leitura de que organização de grupo sem representatividade compromete o alcance e manutenção dos objetivos a longo prazo (com relação à governança), reconheço o sucesso e parablenizo a Massa Crítica pelo protagonismo na mudança positiva de comportamento da comunidade.

Alessandro, 28 anos - pedala diariamente há 15 anos

- 1) Na mesma via dos carros.
- 2) Não.
- 3) Não.
- 4) Sim, mais muito pequena. Observo que quando se utiliza o capacete e as luzes os motoristas te dão mais crédito.
- 5) Motorista de ônibus e de táxi, justamente os que mais utilizam as ruas.
- 6) Acho o movimento interessante, pena que parte das pessoas que comparecem são baderneiros, e só uma pequena parte utiliza a bicicleta como meio de transporte. Fui duas vezes, mas não me sinto muito à vontade por conta de certos que só vão pra "pedalar" e não sabem da real importância do movimento.

Ciclistas que vão à Massa Crítica

- 1) Onde você acha que a bicicleta deve andar?
- 2) Você se sente respeitado pelos motoristas?
- 3) Você acha que os motoristas conhecem as leis de trânsito em relação à bicicleta?
- 4) Você percebe alguma diferença no trânsito depois do atropelamento?
- 5) Existe uma categoria de motoristas que você considera mais agressiva em relação à bicicleta? (ônibus / táxi / passeio / moto)
- 6) O que você acha da Massa Crítica? (e vai ou não?)

Olavo, 42 anos - pedala diariamente há 5 anos - mas sempre utilizou bicicleta. Foi idealizador do movimento em Porto Alegre

- 1) Na pista e ocupando a pista.
- 2) Em geral sim.
- 3) Não.
- 4) Notei no início, logo após, depois não notei mais.
- 5) Sim, ônibus, até pelo tamanho.
- 6) Eu adoro, acho importante e divertida. É importante para mostrar para as pessoas que muita gente tem bicicleta, e ela deve ser respeitada como um meio de transporte, e é divertida pois se encontra os amigos.

Declaração do Olavo: Em outubro de 2008 eu senti a necessidade de ter uma em Porto Alegre, e comecei a convidar as pessoas, mas nunca passou de 14. Até que em 2010, o Marcelo, a Marga, a Naza e o João resolveram trocar (a saída) para o Largo⁴⁷ e aí foi só alegria. Eu até fui o primeiro a convidar as pessoas para a Massa Crítica, mas antes disso eu sei que lá por 2003 e tiveram algumas bicicletadas. Acho que a Ninki pode de informar melhor, inclusive eu participei de uma no início de 2008, organizada por ela num sábado pela manhã.

Charles, 31 anos - pedala desde sempre

- 1) Na rua, e as crianças na calçada.
- 2) Na maioria das vezes.
- 3) Não. No interior o desconhecimento é ainda maior. Mas atualmente os jovens (que tiraram carteira mais recentemente) estão mais a par das leis.
- 4) Sim, até pelo medo das conseqüências. O número de ciclistas na cidade também aumentou, e eles estão usando mais equipamentos de segurança do que antes (capacete, pisca-pisca...).
- 5) Sim, em primeiro lugar as lotações, em segundo os taxis. Muitos idosos também não respeitam, talvez porque na época em que tiraram a habilitação a realidade era outra, a circulação não era tão delimitada. Os carros de empresas também respeitam pouco, talvez porque o carro não seja deles.

⁴⁷ Refere-se ao Largo Zumbi dos Palmares, local de onde sai a Massa Crítica em Porto Alegre.

6) uma celebração da bicicleta (pedale todos os dias, celebre uma vez por mês – é um dos “lemas” da MC). É um ponto de encontro dos ciclistas.

Melissa, 23 anos - pedala desde sempre

- 1) Na pista.
- 2) Parcialmente, uns sim, outros não.
- 3) A maioria não. Acho que de uma forma geral não conhecem. Felizmente é mais conhecido ultimamente que a bicicleta tem o direito de estar na pista, o que já fez uma boa diferença. Mas as leis mais específicas pro ciclista ainda são desconhecidas, como o não-uso obrigatório do capacete.
- 4) Sim, pelo fato de ter sido noticiado na mídia sobre os direitos do ciclista, bem mais motoristas sabem de que modo deve-se lidar com o ciclista mas isso não quer dizer que está bom, apenas melhorou com alguma significância
- 5) 1º táxis, 2º lotação, 3º ônibus, os motoristas "profissionais". Os táxis existem em maior número, então é mais freqüente levar fino deles. Só que o ônibus assusta mais, então fica complicado dizer qual é pior. Mas, pensando bem, eu colocaria os taxistas em primeiro lugar.

Diego, 34 anos - pedala há 5 anos

- 1) Eu prefiro sempre andar pela rua pois ando rápido e nossas ciclovias são utilizadas indevidamente e não permitem locomoção mais veloz. Tanto por serem incorretas como utilizadas por pedestres.
Calçada nunca. Calçada deve ser destinada ao pedestre. Quando necessário utilizá-la, fazer desmontado. Tá no CTB e acho corretíssimo.
- 2) Não.
- 3) No decorrer de meus percursos no trânsito entre discussões, afrontas e brigas, percebo claramente que poucos conhecem as leis. Falam asneiras absurdas ao ciclista que estão especificadas no CTB. Ex: Um motorista grita: Vai pra calçada.
- 4) O número de ciclistas aumentou muito depois do incidente.
- 5) Taxistas e lotação, depois motoristas de ônibus.
- 6) A Massa Crítica é um evento ainda muito incógnito, mal entendido e também mal divulgado, por culpa até da própria Massa. É um protesto por espaço e educação, comparável a qualquer passeata ou carreata grevista. Eu não a condeno, pois sou ciclista e compartilho muitos dos mesmos pensamentos. Confesso também que muitas atitudes não são sensatas.

Pablo, 32 anos - pedala quase que diariamente

- 1) Nas ciclovias e ciclofaixas, quando não existirem, no bordo da pista de rolamento, com os demais veículos.
- 2) Por alguns, menos da metade.
- 3) Não, a grande maioria desconhece.
- 4) Sim, os motoristas respeitam, mas só fazem isto com medo da possibilidade de uma punição.

- 5) ônibus e taxi, mas muitos motoristas de ônibus dão ótimos exemplos de respeito ao ciclista.
- 6) Acho legal! É uma manifestação necessária.

Daniel, 36 anos - pedala de 2 a 3 vezes por semana, há 7 anos

- 1) Na rua, ao lado direito ou entre os carros.
- 2) Sim.
- 3) Não.
- 4) Não.
- 5) Táxi
- 6) A Massa Crítica é um movimento que consegue unir pessoas de diferentes direcionamentos políticos, linhas de raciocínio, estilos de vida, esquisitices, etc. e tal, através de um motivo bem simples: viver bem na cidade. Ela é a celebração do que a bicicleta pode fazer para tornar a nossa vida mais divertida!

Declaração do Daniel: A bicicleta é o símbolo de que podemos conviver bem nas cidades empacotadas de tanta gente e ainda assim aproveitar o tempo, dar uma escapadinha pra beira do rio, tomar um picolé na redenção. De bicicleta dá prazer muita coisa, inclusive ir trabalhar, levar os filhos pra passear, ir ao jogo do Imortal⁴⁸...

Romi, 43 anos - pedala praticamente todos os dias, há 7 anos

- 1) Onde for mais seguro, dependendo da velocidade. Quando estou devagar ando na calçada, quando estou rápido vou pela rua.
- 2) Acho que metade dos motoristas respeitam os ciclistas, a outra metade comprou carteira.
- 3) Os mais antigos com certeza não conhecem, e os mais novos estão sendo 'educados' por gente que não conhece estas leis (estes dias passou um auto-escola grudadinho em mim, ou seja, o INSTRUTOR não instruiu direito, e esse aluno vai seguir andando pra sempre assim)
- 4) Continua a mesma coisa, os péssimos motoristas estão todos soltos.
- 5) Em todas as categorias tem uma grande parcela de agressivos. Todos eles devem ter aula de respeito ao trânsito. Acho que dá pra considerar todos iguais.
- 6) Gosto do 'passeio', de pedalar com bastante gente. Não gosto dos 'gritos de guerra'. Não gosto dos fanáticos contra carro. O carro não é o problema, o problema são os péssimos motoristas que estão atrás do volante. Eu ia quando saiam na prefeitura, quando tinha pouca gente. Quando mudaram o ponto de encontro não fui mais. Agora eu só vou porque tem o acompanhamento da EPTC.

Helton, 34 anos - pedala no trânsito diariamente há 15 anos - mas sempre usou a bicicleta.

- 1) Acho que a bicicleta deve andar principalmente na rua, se possível em faixa própria, e também na calçada mas sem preferência sobre os pedestres.

⁴⁸ Refere-se ao seu time de futebol.

- 2) Me sinto desrespeitado por uma significativa parcela de motoristas, especialmente taxistas, e percebo que muitos motoristas simplesmente não sabem como se comportar ao encontrar um ciclista trafegando, por falta de instrução apropriada na auto-escola.
- 3) Acho um número excessivo de motoristas não conhece essas leis. A experiência pessoal tem sugerido isso.
- 4) Percebo que começou a se falar mais sobre isso, e que há uma proporção maior de motoristas atualmente que têm consciência da relação ciclista-motorista, e que essa relação é potencialmente problemática devido à desproporção entre automóvel (grande, veloz, potente) e bicicleta (pequena, frágil, mas também ágil).
- 5) Sem dúvida os piores são taxistas, alguns motoristas de ônibus e alguns de lotação.
- 6) Acho a Massa fundamental como ponto de encontro regular que oportuniza compartilhar experiências entre ciclistas de todos os tipos, bem como oferecer à população em geral a visão de uma rua tomada por veículos não-motorizados (silêncio, menor velocidade, maior segurança, maior beleza).

Motoristas de carro de passeio

- 1) Onde você acha que a bicicleta deve andar?
- 2) Você acha que há respeito dos motoristas em relação aos ciclistas e vice-versa?
- 3) Você conhece as leis de trânsito em relação à bicicleta?
- 4) Você percebe alguma diferença no trânsito depois do atropelamento?
- 5) O que você acha do movimento Massa crítica?

Fabiana, 23 anos - dirige veículo de passeio há 5 anos

- 1) Na faixa, junto com os carros.
- 2) Parcialmente. Existem ciclistas que "passam por cima" dos carros.
- 3) Não.
- 4) Percebo um aumento no número de ciclistas, e de capacete. mas não sei dizer se isso está associado ao atropelamento.
- 5) O movimento Massa Crítica um movimento que tem como finalidade mostrar a dimensão e a importância da bicicleta como meio de transporte, e acima de tudo, um momento de confraternização e celebração de uma proposta de cidadania.

Sharlene, 36 anos - dirige veículo de passeio há 5 anos e caminha diariamente

- 1) Nem na calçada e nem na rua. Fica tumultuado, as pessoas não respeitam. Deveria ter ciclovia por tudo.
- 2) Falta educação para todos.
- 3) Não.
- 4) Não.
- 5) Bacana, é legal fazer isso na cidade, eu não me importo. É um bloco que toma conta do espaço, para fazer as pessoas pensarem.

Janaina, 36 anos - dirige veículo de passeio há 15 anos

- 1) Na ciclovia. Quando não tiver, na rua.
- 2) Não está claro o espaço de cada um.
- 3) Mais ou menos.
- 4) Não.
- 5) Não conheço, mas acho muito válida e importante que haja um movimento para pensar a respeito disso. O nome induz a um processo político e não de construção de alguma coisa.

Wagner, 36 anos - dirige veículo de passeio há 22 anos

- 1) Na ciclovia. Nas ruas não. Devem andar só onde houver ciclovia. Para chegar até lá devem colocar no carro.
- 2) Não, de nenhum dos lados, um quer ocupar o espaço do outro. O ciclista quer usar o espaço dos carros.
- 3) Em parte.
- 4) Nenhuma.
- 5) Não conheço.

Carlos, 42 anos - dirige veículo de passeio há 26 anos

- 1) Na rua.
- 2) Não.
- 3) Não.
- 4) Sim, a galera anda mais alerta às *bikes*. A *bike* ta cada vez mais inserida no meio, e existem mais ciclistas mal educados. Usam o atropelamento como uma causa em benefício próprio.
- 5) Conheço pouco. Acho um movimento que ta virando uma organização não dirigida, com objetivos não muito claros. É mal direcionada e não vai conseguir um apoio público.

Alessandra, 32 anos - dirige veículo de passeio há 14 anos

- 1) Na ciclovia.
- 2) Não, nem um e nem outro.
- 3) Não.
- 4) Estão mais audaciosos, se achando com mais direitos.
- 5) Não conheço. A intenção é boa, é a maneira dos ciclistas buscarem o seu espaço.

Vitor, 44 anos - dirige veículo de passeio há 25 anos

- 1) No parque. Na cidade não tem lugar. No trânsito é muito complicado. A calçada é uma opção.
- 2) Não.
- 3) Conheço a do 1,5m.
- 4) Acho que os ciclistas ficaram mais arrogantes, e disputam o espaço.
- 5) Não tenho uma opinião formada. De ver é legal, incentiva o uso da *bike*.

Motoristas de táxi

- 1) Onde você acha que a bicicleta deve andar?
- 2) Você acha que há respeito dos motoristas em relação aos ciclistas e vice-versa?
- 3) Você conhece as leis de trânsito em relação à bicicleta?
- 4) Você percebe alguma diferença no trânsito depois do atropelamento?
- 5) O que você acha do movimento Massa Crítica?

Gladimir, 36 anos - dirige táxi há 4 anos

- 1) Do lado direito da rua. Mas eles tem que andar com segurança, equipamentos (luzinha, colete).
- 2) Não muito, de nenhum dos dois lados.
- 3) Conheço.
- 4) Aumentou bastante, virou moda.
- 5) Eu não entendi o que eles querem, se é mais espaço ou se é pra incentivar o uso, pelas causas ambientais.

João, 50 anos - dirige táxi há 18 anos

- 1) Na rua, sempre do lado direito.
- 2) Sim, existe, mas acho que os ciclistas deveriam ter aulas de trânsito.
- 3) Todas não. E a da distância de 1,5m eu acho muito pouco, tem que manter uma maior distância para ultrapassar.
- 4) Acho que eles estão com mais consciência, e andam com mais proteção (capacete...)
- 5) Muito bom.

Jorge, 52 anos - dirige táxi há 25 anos

- 1) Tinha que ter uma 2ª calçada só pra eles.
- 2) Tem.
- 3) Conheço.
- 4) Não.
- 5) Legal.

Fernando, 35 anos - dirige táxi há 12 anos

- 1) Na via.
- 2) Não.
- 3) Sei que tem que manter uma certa distância.
- 4) Igual.
- 5) Foi bom.

Plauto, 66 anos - dirige táxi há 40 anos

- 1) Na ciclovia, sempre. Eles atrapalham muito o trânsito e é perigoso. Na calçada também não dá.
- 2) Tem sim.

- 3) Algumas de trânsito, de bicicleta não.
- 4) Aumentou.
- 5) Acho que tem muita gente que só vai ali pra aparecer.

Paulo César, 51 anos - dirige táxi há 30 anos

- 1) Nos corredores que tão abrindo, se não devem andar na calçada. E se andarem na rua tem que ser na contramão.
- 2) Não, de nenhum dos dois lados.
- 3) Um pouco.
- 4) Deu pra notar. Acho que tem mais respeito e acho também que tem muito ciclista com medo de sair pra rua depois daquilo.
- 5) Ajuda, é muito bom. Uma confraternização.

Nadal, 42 anos - dirige táxi há 20 anos

- 1) Acho que a bicicleta é pra lazer, eles devem andar na calçada. Na via não tem espaço.
- 2) Eu tento, mas tem muita provocação.
- 3) Sei a do 1,5m, mas é difícil manter essa distância.
- 4) Aumentou bastante, e virou uma moda.
- 5) Conheço pouco, mas acho muito agressivo.

Motoristas de ônibus

- 1) Onde você acha que a bicicleta deve andar?
- 2) Você acha que há respeito dos motoristas em relação aos ciclistas e vice-versa?
- 3) Você conhece as leis de trânsito em relação à bicicleta?
- 4) Você percebe alguma diferença no trânsito depois do atropelamento?
- 5) O que você acha do movimento Massa Crítica?

Isac, 56 anos - dirige ônibus há 32 anos

- 1) Na via, é o que manda o CTB. Devem usar sinalização e ter respeito
- 2) Não, de nenhuma das partes. Os ciclistas se vêem como um veículo com mais prioridade, e na verdade tá certo, pela lei é isso...
- 3) Sim . A de manter a distância de 1,5m ao ultrapassar, pois se o ciclista por acaso cai, o carro que ta do lado não o atinge. Tem também a pirâmide de quem é mais sensível, que vai do pedestre ao maior veículo.
- 4) Sim, desencadeou o movimento e fez o ciclista se sentir superior.
- 5) Acho importante pra bicicleta chamar a atenção.

Luciano, 46 anos - dirige ônibus há 13 anos

- 1) Se tem ciclovia, obrigatoriamente nela, se não tem, na rua.
- 2) Não. As bicicletas respeitam pouco e os motoristas menos ainda.
- 3) Conheço a lei do um metro e meio.
- 4) Não, mas acho que o atropelamento chamou a atenção pra Massa Crítica. Antes eu nunca tinha ouvido falar...
- 5) Não me importo desde que não atrapalhe, e ela atrapalha o trânsito.

Jones, 38 anos - dirige ônibus há 4 anos

- 1) Na ciclovia ou então nos parques. Bicicleta é lazer, no movimento é muito complicado.
- 2) Não respeitam, os ciclistas andam em fila dupla. Os motoristas cuidam sim.
- 3) Sim.
- 4) Bastante, aumentou muito o número de ciclistas.
- 5) Não conheço. Mas os protestos, dependendo do horário, não são viáveis. O de bicicleta é um divertimento, tem muita gente voltando do trabalho naquela hora, e os ciclistas tão se divertindo.

Reinaldo, 43 anos - dirige ônibus há 4 anos

- 1) Bicicleta não tem que andar na rua, no meio dos carros. Se a via só tem 2 pistas, eu tenho que manter o 1,5m, não tem como... Tinha que ter ciclovia por tudo. Mas como não tem, acho que tem que andar na calçada.
- 2) Não. Vejo muito ciclista usando fone, isso é um desrespeito. Eu não uso no trânsito, eles não podem fazer isso.
- 3) Conheço um pouco.

- 4) Sim, muito.
- 5) Muito legal, mesmo.

Maicon, 27 anos - dirige ônibus há 2 anos

- 1) Tem que ter ciclovia. Ou então eles têm que andar nas calçadas largas.
- 2) Os motoristas respeitam, até porque são cobrados. Os ciclistas abusam e não facilitam. Mas tem os que respeitam.
- 3) Conheço a básica
- 4) Sim, depois daquilo comecei a ver mais ciclista andando em grupo, antes eles andavam sozinhos. Agora todo dia vejo grupos pedalando.
- 5) É legal, mas o horário que escolhem...