



**Centro Universitário de Brasília
Instituto CEUB de Pesquisa e Desenvolvimento - ICPD**

GRACO MELO SANTOS

**O USO DA BICICLETA E O DIREITO À CIDADE
NO DISTRITO FEDERAL**

Brasília
2015

GRACO MELO SANTOS

**O USO DA BICICLETA E O DIREITO À CIDADE
NO DISTRITO FEDERAL**

Trabalho apresentado ao Centro Universitário de Brasília (UniCEUB/ICPD) como pré-requisito para obtenção de Certificado de Conclusão de Curso de Pós-graduação *Lato Sensu* em Direito Urbanístico e Regulação Ambiental.

Orientadora: Profa. Cibelle Dell'Armeline

Brasília
2015

GRACO MELO SANTOS

**O USO DA BICICLETA E O DIREITO À CIDADE
NO DISTRITO FEDERAL**

Trabalho apresentado ao Centro Universitário de Brasília (UniCEUB/ICPD) como pré-requisito para a obtenção de Certificado de Conclusão de Curso de Pós-graduação *Lato Sensu* em Direito Urbanístico e Regulação Ambiental.

Orientador: Profa. Cibelle Dell' Armelina.

Brasília, ____ de _____ de 2015.

Banca Examinadora

Prof. Especialista. Pedro Almeida Costa

Prof. Dr. Gilson Ciarallo

Dedico esse trabalho àqueles que se esforçam para que as cidades promovam a equidade entre os homens e sejam mais harmônicas com o meio ambiente. Àqueles que pensam as cidades para crianças, para os deficientes e para os idosos, com a confiança de que se as cidades forem boas para estes serão boas para os demais. Fundamentalmente dedico este àqueles nobres colegas, servidores do Estado, e que trabalham para além das diversas gestões do Governo do Distrito Federal, ali estão alguns dos que vêm além do alcance, sonham com os olhos abertos, mas com os pés na dura realidade brasileira.

AGRADECIMENTOS

Agradeço àqueles que contribuíram para a confecção deste trabalho acadêmico com incentivo e disposição em me ajudar.

Agradeço a professora Cibelle Dell' Armelina que abraçou a ideia se dispondo a me orientar e aos demais professores do Uniceub, nas pessoas dos professores Dra. Lilian Rocha, Dr. Paulo Leite e Dr. Paulo Carmona, sempre acessíveis e dispostos a dividir o que sabem.

Aos colegas da SEGETH, principalmente aos arquitetos Cristiano Portilho, Fernando Lopes e Rafael Martins Mendes que ao longo do curso foram muito parceiros, e à colega arquiteta Camila Lammers por sua ajuda.

E em particular à minha esposa, a especial Fabi Rech, pela força e disposição em me incentivar e principalmente pela compreensão quanto ao tempo transferido do nosso convívio para a conclusão deste.

“Todas as pessoas devem ter o direito a uma cidade sem discriminação de gênero, idade, raça, condições de saúde, renda, nacionalidade, etnia, condição migratória, orientação política, religiosa ou sexual, assim como preservar a memória e a identidade cultural em conformidade com os princípios e normas estabelecidos nessa carta.”

Carta Mundial pelo Direito à cidade.

RESUMO

Esta pesquisa teve por objetivo analisar a transformação que alguns dos principais centros urbanos vêm empreendendo em busca de novas formas de mobilidade, em especial do modal cicloviário. Estudando o contexto histórico da urbanização brasileira, as transformações que ocorreram e que exigiram a construção de normas legais que procuram trazer às pessoas a dignidade, a justiça social e o amplo direito às cidades, buscou-se compreender porque as políticas públicas não conseguem atender com eficácia as questões relativas à mobilidade urbana das cidades brasileiras e em especial à cidade de Brasília, desdobrando seus obstáculos e apontando algumas proposições. Para conseguir este intento, levantou-se bibliografia pertinente ao tema, artigos, reportagens e entrevistas publicadas com atores que estão envolvidos diretamente com a temática e empreendeu-se visitas técnicas a duas cidades brasileiras nas quais a infraestrutura para a bicicleta tem sido implantada obedecendo a necessária democratização viária prevista em leis e se torna elemento importante de combate à exclusão social. Concluiu-se que é necessário que o Estado coordene ações através de políticas públicas que, ao mesmo tempo que ofereçam infraestrutura adequada para o pedestre, para o ciclista e para o transporte coletivo, paulatinamente reduzam a estrutura para os automóveis induzindo um novo paradigma de circulação nas cidades.

Palavras-chave: Mobilidade. Bicicleta. Direito. Cidades. Brasília

ABSTRACT

The objective of this research was to analyze the transformation that some of the major urban centers have undertaken in search of new forms of mobility, especially the bicycle modal. Studying the historical context of Brazilian urbanization, the changes that have occurred and which required the construction of legal norms that seek to bring people the dignity, social justice and the full rights to the cities, we sought to understand why policies fail to meet with effectiveness issues related to urban mobility of Brazilian cities and in particular in the city of Brasilia, unfolding its obstacles and pointing some propositions. Therefore, to achieve this purpose, relevant bibliography was gathered articles, reports and interviews published with actors that are directly involved with the issue and undertook to technical visits to two brazilian cities where the infrastructure for bikes has been deployed obeying the necessary democratization road envisaged in laws and becomes important element of combating social exclusion. In conclusion, it is necessary for the State to coordinate actions through public policies, while providing adequate infrastructure for pedestrians, for cyclists and public transport, gradually reduce the structure for cars inducing a new circulation paradigm in the cities.

Key words: Mobility. Bicycle. Rights. Cities. Brasilia

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO	09
1 SUSTENTABILIDADE, URBANIZAÇÃO E A DIGNIDADE NAS CIDADES	12
1.1 O paradigma da sustentabilidade.....	12
1.2 A urbanização no Brasil.....	15
1.3 O Estatuto da Cidade e a dignidade das pessoas.....	17
2 A BICICLETA E O PLANEJAMENTO DAS CIDADES	24
2.1 Planejando boas cidades.....	24
2.2 As bicicletas e o direito às cidades.....	26
2.3 Ciclofaixas e ciclovias.....	36
3 A MOBILIDADE BRASILEIRA EM CRISE	43
3.1 O carro e a economia brasileira.....	43
3.2 A dependência do carro.....	44
4 AS CIDADES, AS BICICLETAS E A REQUALIFICAÇÃO DO ESPAÇO PÚBLICO	48
4.1 Em Paris.....	48
4.2 Em Nova York.....	52
4.3 Em São Paulo.....	57
4.3.1 <i>O caso do Minhocão</i>	59
4.4 No Distrito Federal.....	65
4.4.1 <i>A insegurança como obstáculo</i>	68
5 AS PROPOSIÇÕES PARA O DISTRITO FEDERAL	72
6 O PERTENCIMENTO – CONHECER, RECONHECER E IDENTIFICAR-SE	77
7 A IDENTIFICAÇÃO DO PATRIMÔNIO CULTURAL COM A BICICLETA	81
CONCLUSÃO	91
REFERÊNCIAS	94

INTRODUÇÃO

Os debates, cada vez mais frequentes, sobre inclusão e exclusão social, da diversidade, das diferenças, da identidade e da cidadania, demonstram o alto grau das tensões entre o indivíduo e a sociedade e a complexidade desta relação. São questões concretas traduzidas em práticas de movimentos sociais, de coletivos, de grupos políticos e culturais, indicando a descrença no *status quo*, e a rejeição dos processos de dominação.

As mobilizações de ciclistas buscando a ocupação das ruas por bicicletas nos principais centros urbanos do país, numa clara manifestação social por novas formas de mobilidade é um exemplo de uma transformação inquestionável – a democratização do espaço viário e a decorrente demanda por implantação de uma infraestrutura mais adequada. Os conflitos gerados pela busca desta transformação são manifestações práticas do cotidiano social, e sinalizam uma sociedade de exclusões crescentes com necessidade de pertencimento, e que ao mesmo tempo convive com processos políticos, econômicos e culturais da globalização.

O presente estudo pretende demonstrar o processo pelo qual o movimento por formas alternativas de mobilidade aconteceu exigindo espaço, infraestrutura, e gestão pública em algumas capitais do mundo e agora ganha envergadura no Brasil, onde o transporte individual motorizado historicamente prevaleceu. Pretende se debruçar sobre o problema da mobilidade urbana por bicicleta em Brasília e também apontar algumas proposições elementares na tentativa de ajudar a desconstruir a antiga lógica rodoviarista que nasceu junto com a capital do Brasil.

Os objetivos deste trabalho são: a) Analisar o paradigma do desenvolvimento com sustentabilidade, descrevendo o panorama histórico/econômico da urbanização brasileira a partir da segunda metade do século XX que culmina com a normativa legal do Estatuto da Cidade e as suas determinações para o atendimento das questões relativas à mobilidade das pessoas nas cidades brasileiras; b) Pretende mostrar como a bicicleta e a infraestrutura que ela demanda, está orientando o planejamento de algumas cidades no mundo, na requalificação mais humanizada de seus espaços, e facilita assim o acesso das

peças ao inequívoco direito às cidades; c) Especificamente pretende fazer o rebatimento destas questões no cenário brasileiro, buscando demonstrar o que acontece na capital paulista, onde o cicloativismo tem sido mais combativo e finalmente converge para a mesma temática no Distrito Federal, apontando indicadores que descrevem a condição atual da sua mobilidade urbana, seus obstáculos e descreve algumas proposições; d) Este trabalho pretende demonstrar também como as necessidades das pessoas, sob o ponto de vista da mobilidade e acessibilidade urbanas são tão importantes quanto saúde e educação, e que a bicicleta pode agir contra a exclusão social, já que a segregação prejudica a identificação das pessoas com a cultura a que pertencem.

Com a intenção de alcançar esses objetivos, analisou-se bibliografia pertinente ao tema, realizamos duas viagens específicas, uma a São Paulo e outra a Curitiba, compilamos entrevistas de programas de televisão e de portais da internet com alguns atores que, direta ou indiretamente, estão na cena urbana discutindo a temática da mobilidade por bicicleta.

Acreditamos que este estudo consiga demonstrar o quão relevante para uma cidade nos tempos atuais é a mudança de paradigma que a cultura da bicicleta pode propiciar aos seus moradores onde o transporte predominantemente é individual e automotivo.

O presente trabalho foi então estruturado em 7 capítulos. No primeiro capítulo os tópicos sobre o desenvolvimento e o seu paradigma da sustentabilidade, a urbanização do Brasil, o Estatuto da Cidade e a sua relação com a dignidade das pessoas; o segundo capítulo propõe uma visão sobre a contribuição das bicicletas como veículo de transporte para o planejamento de cidades mais humanas, facultando às pessoas o usufruto de seus direitos cidadãos, proporciona também uma análise sobre infraestrutura demandada pela bicicleta; o terceiro capítulo descreve a crise da mobilidade brasileira, faz algumas considerações sobre a política de crédito no Brasil e sobre o estímulo ao consumo do carro; no quarto capítulo apresentamos as mudanças que ocorrem em Paris, Nova York, São Paulo e o quadro atual da mobilidade no Distrito Federal; o quinto capítulo cita algumas sugestões de técnicos para o problema no Distrito Federal, e também como exercício de proposição, este autor indica a implantação de alguns trechos de ciclofaixas e ciclovias; no sexto capítulo este trabalho versa sobre a necessidade que as pessoas têm de participar

da vida em sociedade, para que se sintam incluídas e possam refletir e agir com autonomia por causas com as quais se identifiquem; no sétimo e último capítulo são apresentados alguns casos, onde a bicicleta ressurgiu junto com o cicloturismo e modifica a relação das pessoas com as cidades.

1 SUSTENTABILIDADE, URBANIZAÇÃO E A DIGNIDADE NAS CIDADES

1.1 O paradigma da sustentabilidade

A desenfreada transformação de áreas rurais em urbanas obriga a todos uma reflexão maior a respeito das cidades e sobre o que vem a ser desenvolvimento. A ideia de progresso nasceu na Renascença há quase 400 anos, e aquele progresso trazia a expectativa por um novo ideal de desenvolvimento, que só em meados do século XX sofreu uma expansão do seu conteúdo e deixou de denotar somente fenômenos e processos estritamente econômicos. Passou a ser denominado desenvolvimento moderno, integrador do desenvolvimento político, econômico, social, sustentável, humano e etc. Este novo conjunto de sistemas e operações contribuiu para ampliar o conceito e determinou o surgimento das chamadas políticas públicas¹

Desenvolver com sustentabilidade só passou a ser preocupação na década de 70. A primeira grande reunião internacional que versou sobre as questões relacionadas à degradação ambiental aconteceu em Estocolmo, na Suécia em 1972². Ao final daquela conferência foi publicado um Plano de Ação³ que definiu princípios de preservação e melhoria do ambiente natural e acenava para a necessidade de apoio financeiro e assistência técnica para os países mais pobres. A Declaração de Estocolmo alertava para danos irreversíveis ao ambiente terrestre e para a necessidade de defender e melhorar o ambiente humano para as futuras gerações, como uma meta a ser atingida em conjunto com os objetivos estabelecidos e fundamentais da paz e do desenvolvimento econômico e social em todo o mundo. Um novo paradigma fora lançado.

Em 1987 a Comissão Mundial sobre Meio Ambiente e Desenvolvimento, criada pela ONU para avaliar as questões críticas relativas ao meio ambiente e

¹ HEIDEMANN, Francisco G. Do sonho do progresso às políticas de desenvolvimento. In Heidemann, F.G.; Salm, J.F. (Org.). *Políticas públicas e desenvolvimento: bases epistemológicas e modelos de análise*. Brasília: Universidade de Brasília, 2010, p. 23.

² O conceito de que o desenvolvimento só deveria ser desejado se fosse aliado à sustentabilidade só começa a ser adotado pela ONU a partir da criação em 1972 da Comissão Mundial sobre Ambiente e Desenvolvimento (WCED), refletindo a preocupação com a finitude dos recursos naturais, alardeada principalmente com a crise do petróleo que então ocorre naquela década. As discussões a respeito do uso consciente e sustentável dos recursos passa então a ser o foco das atenções.

³ Stockholm 1972 – Report of the United Nations Conference on the Human Environment.

propor formas factíveis de abordá-las, construiu pela primeira vez o conceito de desenvolvimento sustentável⁴.

Cinco anos mais tarde aconteceu no Rio de Janeiro a ECO-92, Conferência sobre o Meio Ambiente e Desenvolvimento que consolidou o conceito:

“aquele que atende às necessidades do presente sem comprometer a possibilidade das futuras gerações de atenderem às suas próprias necessidades” (grifo nosso).

Tal definição foi resultado da conciliação das reivindicações pró-desenvolvimentistas com o apelo dos ambientalistas. Nesta conferência surgiu a Agenda 21⁵, assinado por 179 países, com um extenso programa de ações que estabeleceu a importância de cada nação, o seu comprometimento e responsabilidades recíprocas em nível global e local, visando à sustentabilidade do planeta no século XXI. A Agenda 21 abriu caminho para que se reformulasse o modelo industrial em todo o mundo.⁶

Em 2012 foi realizada no Brasil a Rio+20, Conferência das Nações Unidas para o Desenvolvimento Sustentável, que marcou os vinte anos de realização da Conferência Rio-92 e definiu a agenda do desenvolvimento sustentável para as próximas décadas. O processo de aceitação deste novo modelo econômico, ainda está em gestação, mas certamente surgirá intrínseco às exigências ambientais da sustentabilidade descrita por Gibberd⁷, que afirma que sustentabilidade **“é viver dentro da capacidade de suporte do planeta”**⁸ (grifo nosso).

As instituições democráticas que promovem o poder público no planeta como um todo estão se realinhando em concordância com a visão que cada sociedade tem do lugar que quer viver, com a devida preocupação com as minorias para que não sucumbam à margem do processo. As instituições e os governos estão gradativamente se reorganizando, modificando regras e construindo leis mais

⁴ Relatório *Brundtland*, cujo título era *“Our Common Future”*.

⁵ Conferência das Nações Unidas sobre o Meio Ambiente e Desenvolvimento: a Agenda 21 – Brasília: Câmara dos Deputados, 1995. 472p.

⁶Com a Agenda 21 começaram a ser politicamente construídas as bases de um plano de ação e de um planejamento participativo em âmbito global, nacional e local, de forma gradual e negociada, tendo como meta um novo paradigma econômico e civilizatório para o conceito de progresso.

⁷ Engenheiro civil e engenheiro agrônomo; PhD pela Universidade de Sheffield, Inglaterra. Professor associado, do Departamento de Engenharia civil, Universidade Federal do Rio Grande do Sul.

⁸ GIBBERD 2003 apud SATTTLER 2007, p.21.

atentas ao meio ambiente, envolvendo as comunidades nos processos democráticos, ampliando a participação popular e o controle social, dado o inconformismo com a insustentabilidade dos rumos que o atual modelo de desenvolvimento econômico.

Estima-se que em 2050 mais de 6 bilhões de pessoas viverão em cidades⁹ e que 70% da população mundial estará em zonas urbanas¹⁰. O número de brasileiros que viverão em centros urbanos deve aumentar 93,6%. Na metade deste século haverá mais de 230 milhões de brasileiros morando nas cidades. Neste mesmo período também se estima que a população rural terá diminuído de cerca de 29 milhões para 16 milhões¹¹.

Tais números nos informam que a sustentabilidade urbana, nos seus aspectos ambiental, econômico, social e cultural, precisa sofrer diversas abordagens que provoquem o debate mundial em busca, por exemplo, de inovações urbanas que alterem o paradigma do “desenvolvimento a qualquer custo”. O novo papel dos governos deve ir além de garantir infraestrutura e prestar serviços. O Estado terá que criar soluções que garantam emprego e renda, sem perder de vista a qualidade de vida das pessoas. Gestão urbana, planejamento estratégico e novos modelos de governança, todos associados à tecnologia, são os ferramentais para se buscar estes resultados. O relatório global de assentamentos humanos de 2013 da Agência Urbana das Nações Unidas¹², acerca do planejamento e modelo para mobilidade sustentável, expõe o iminente colapso urbano, haja vista que a urbanização se mostra insustentável, devido à falta de estrutura urbana para suportar o aumento populacional, bem como da frota veicular.

⁹ ONU-HABITAT, Agência Urbana das Nações Unidas 2013. Brochure *Time to Think Urban*. Disponível em: <http://unhabitat.org/time-to-think-urban-un-habitat-brochure-2013/>. Acessado em: 05/07/2015.

¹⁰ Estudo do autor Sangeeth Ram McKinsey no ano de 2014, *Tackling the world's affordable housing challenge*, informa que 180 famílias migram para cidades ao redor do mundo a cada dez minutos.

¹¹ MIRANDA, Ângelo Tiago de. Urbanização do Brasil: Consequências e característica das cidades. Disponível em: <http://educacao.uol.com.br/disciplinas/geografia/urbanizacao-do-brasil-consequencias-e-caracteristicas-das-cidades.htm>. Acesso 15 maio 2015.

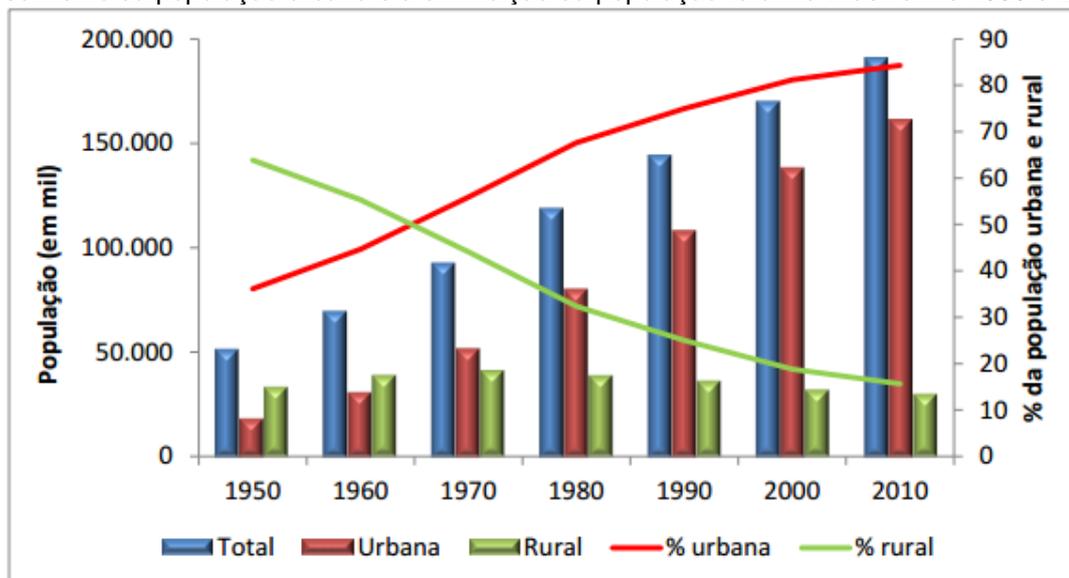
¹² ONU-HABITAT, Agência Urbana das Nações Unidas. Planning and design for sustainable urban mobility : global report on human settlements 2013 / United Nations Human Settlements Programme. Disponível em: <http://unhabitat.org/planning-and-design-for-sustainable-urban-mobility-global-report-on-human-settlements-2013/>. Acessado em 05/07/2015.

1.2 A urbanização no Brasil

No Brasil os processos de industrialização e de urbanização andaram sempre a par e passo. No pós-guerra os investimentos no setor industrial se tornaram maiores que os aplicados no setor agrícola. As principais indústrias eram a têxtil e a alimentícia, e difundiam-se nos estados do Sudeste, principalmente RJ e SP¹³. O Brasil passa a ser um país onde predomina a população urbana na metade do século XX:

O Brasil passou por um rápido processo de modernização, industrialização e urbanização na segunda metade do século XX. Dos 52 milhões de habitantes em 1950, 36% estavam no meio urbano e 64% no meio rural. O censo de 1970 já mostrou que a maioria da população estava concentrada nas cidades (56% contra 44%). Em 2010, dos quase 191 milhões de habitantes, 84% estavam no meio urbano e somente 16% no meio rural. Atualmente os municípios que apresentam as maiores taxas de crescimento demográfico são as cidades de tamanho médio, entre 100 mil e 1 milhão de habitantes.¹⁴

Imagem 01– Distribuição da população brasileira por situação de domicílio, demonstrando o crescimento da população urbana e a diminuição da população rural no Brasil entre 1950 e 2010.



Fonte: Censos demográficos do IBGE (apud ALVES, José; CAVENAGHI, Suzana, p.6)

¹³ MIRANDA, Ângelo Tiago de. Urbanização do Brasil: Consequências e características das cidades. Disponível em: <<http://educacao.uol.com.br/disciplinas/geografia/urbanizacao-do-brasil-consequencias-e-caracteristicas-das-cidades.htm>>. Acesso 15 maio 2015

¹⁴ ALVES, José; CAVENAGHI, Suzana

A rápida industrialização, modernização e urbanização brasileiras são fruto da visão iniciada no governo JK, que impulsionou o consumo de bens e levou o nome de “Milagre Brasileiro”:

A indústria automobilística e a de eletroeletrônicos - identificadas como indutoras do surto expansivo - bem como os requisitos de crédito pessoal (mercado paralelo de letras de câmbio), foram gestados nos tempos JK, dando início a uma estependa modernização do parque industrial¹⁵.

O êxodo rural contribuiu fortemente para o processo de urbanização brasileiro até o início dos anos 70¹⁶. A migração rural-urbana tem múltiplas causas. As principais são a perda de postos de trabalho no setor agropecuário e a questão fundiária, consequências respectivamente do aparelhamento tecnológico do trabalho rural, e da falta de terras para a grande maioria dos trabalhadores rurais. Na essência, o êxodo se deu pela busca por uma melhor qualidade de vida - empregos, escolas, hospitais e moradia. O paradoxo foi que as cidades incharam e a urbanização aconteceu de forma desordenada¹⁷. As cidades não estavam prontas para satisfazer as necessidades que os migrantes demandavam. Ainda hoje a dignidade e as liberdades elementares de muitas pessoas que vivem nas cidades, geralmente nas periferias, continuam sendo violadas. Muitos não conhecem plenamente os instrumentos jurídico-processuais e as garantias constitucionais à disposição para a sua proteção¹⁸. Vale lembrar o que preconiza a Carta Mundial pelo Direito à Cidade:

O Direito à Cidade é definido como o usufruto equitativo das cidades dentro dos princípios de sustentabilidade, democracia, equidade e justiça social. É um direito coletivo dos habitantes das cidades, **em especial dos grupos vulneráveis e desfavorecidos**, que lhes confere legitimidade de ação e organização, baseado em seus usos e costumes, com o objetivo de alcançar o pleno exercício do direito à livre autodeterminação e a um padrão

¹⁵ Miranda, Paulo Roberto Moura de. De JK ao “milagre” – o financiamento do crescimento econômico brasileiro em dois tempos. São Paulo: EESP/FGV, 1999, p.8

¹⁶ Alves, Eliseu; Souza, Geraldo; Marra, Renner. *Êxodo e sua contribuição à urbanização de 1950 a 2010*. Revista de Política Agrícola, Ano XX – nº2, 2011, p.81.

¹⁷ A ocupação das cidades sem diretrizes e planejamento, contribuiu para o agravamento de uma série de problemas sociais e ambientais - o desemprego, a criminalidade, a favelização e a poluição do ar e da água.

¹⁸ Relatório do Programa Habitat, órgão ligado à ONU, revela que 52,3 milhões de brasileiros (cerca de 28% da população) vivem nas 16.433 favelas cadastradas no país, contingente que chegará a 55 milhões de pessoas em 2020.

de vida adequado. (Carta Mundial pelo Direito à Cidade, 2006 – grifos nossos).

1.3 O Estatuto da Cidade e a dignidade das pessoas

Como nos ensina Bassul¹⁹ as privações levaram ao surgimento dos diversos grupos sociais urbanos que pautaram o debate sobre as metrópoles. Em 1963 o Instituto de Arquitetos do Brasil (IAB) realizou o Seminário de Habitação e Reforma Urbana que produziu um documento que apelava ao Poder Executivo que enviasse um projeto de lei ao Congresso Nacional instituindo os princípios do que foi chamado de Política Habitacional e de Reforma Urbana.

Em 1983 o Poder Executivo enfim enviou ao Congresso Nacional o Projeto de Lei nº 775, elaborado no Conselho Nacional de Desenvolvimento Urbano - CNDU, que buscava dar materialidade jurídica ao princípio da função social da propriedade e estabelecia, pela primeira vez, diretrizes e instrumentos para a política urbana. Este projeto apresentava de maneira inédita vários institutos de direito urbanístico como o solo criado e o direito de superfície, já presentes no ordenamento contemporâneo de vários países.

A constituição vigente era a de 1967/69 e desconsiderava que já havia maior número de pessoas nas cidades do que no campo. A reação negativa ao Projeto foi grande. Uma parcela dos setores produtivos julgava que acabaria com o direito de propriedade no país. O Executivo se acovardou e o retirou da pauta do Congresso.

Em 1986 surgiu a Assembleia Nacional Constituinte e várias entidades sociais e profissionais participantes do Fórum Nacional de Reforma Urbana formularam uma Emenda Popular sobre o tema do direito urbanístico e as políticas de desenvolvimento urbano. A proposta foi promulgada na Constituição de 1988 e a partir daí vários projetos de lei foram apresentados com o objetivo de regulamentar os mandamentos da Constituição.

¹⁹ BASSUL, José Roberto. O Estatuto da Cidade dez anos depois. In: *Estatuto da Cidade 10 anos: avançar no planejamento e na gestão urbana*. Brasília. Senado Federal, gabinete do Senador Inácio Arruda, 2011. 66p.

Em 1989 o Projeto de Lei de autoria do Senador Pompeu de Souza, apelidado de “Estatuto da Cidade” ganhou evidência. Como lembra Bassul, depois de 12 anos de tramitação a proposta foi se apresentando extremamente útil ao capital e à livre iniciativa, com o viés também de servir ao interesse público, pois ia de encontro à retenção ociosa de terrenos urbanos e instituía a adoção de instrumentos jurídicos inovadores com vistas à regularização fundiária e à transferência do direito de construir. Propiciava, por exemplo, compensações adequadas aos proprietários de terrenos ilegalmente ocupados e operava em proveito de comunidades de baixa renda. Apesar da longa espera a Lei nº10.257, de julho de 2001²⁰, foi aprovada por unanimidade. Nasceram desta forma, com o Estatuto da Cidade, os instrumentos da gestão urbana.

O objetivo constitucional da nova Política Urbana, ao ordenar o pleno desenvolvimento das funções sociais da cidade foi expresso em quatro grupos de propósitos:

- promover a gestão democrática das cidades;
- oferecer mecanismos para a regularização fundiária;
- combater a especulação imobiliária; e
- assegurar a sustentabilidade ambiental, social e econômica dos núcleos urbanos.

As principais diretrizes da Política Urbana estabelecidas pela Lei foram:

- a garantia do direito a cidades sustentáveis;
- a participação popular;
- a cooperação entre agentes públicos e privados;
- o planejamento do desenvolvimento das cidades;
- a proteção do meio ambiente natural e do patrimônio cultural;
- a produção de bens e serviços nos limites da sustentabilidade ambiental, entre outras.

²⁰ A Lei nº10.257 regulamenta os artigos 182 e 183 da Constituição, estabelecendo diretrizes gerais da política urbana e dando outras providências.

O planejamento e a gestão urbana podem fazer uso de diversos instrumentos de diferentes naturezas, como tributários e urbanísticos, a exemplo do zoneamento e dos parâmetros urbanísticos, entre outros²¹. Tais instrumentos de intervenção urbanística podem ser informativos, indutores, inibidores ou coercitivos na ordenação das cidades, visando garantir o bem-estar de todos e a sadia qualidade de vida dos cidadãos.

A Constituição impõe nos seus dispositivos²² que a competência material sobre questões urbanísticas pertence a todos os níveis governamentais federativos: União, Estados, Distrito Federal e Municípios. Quanto à competência legislativa, a União estabelece normas gerais e os Estados e Distrito Federal definem as normas específicas. Aos Municípios cabe competência suplementar à legislação federal e estadual na forma do art. 30, II; ressalvadas as situações de competência exclusiva, dos incisos VIII e I²³

Especificamente aos Municípios cabe por determinação do artigo 182 da Carta Magna a competência sobre Política Urbana, temática que engloba planejamento urbano, ordenamento do solo, ordenamento urbanístico de áreas de interesse especial, ordenamento de atividade edilícia e instrumentos de intervenção urbanística. Sobre isso, Carmona esclarece:

Desse modo, **o ordenamento jurídico pátrio instrumentaliza os Municípios para interferir** diretamente na reversão de padrões prejudiciais ao exercício das funções da cidade, entre eles aqueles gerados por mercados imobiliários formal, informal e especulativo, **podendo e devendo estrategicamente intervir e combater processos de exclusão social e de segregação territorial nas cidades brasileiras, pois, é nos municípios que a atividade urbanística se manifesta de forma mais concreta e dinâmica.**²⁴ (grifos nossos).

O instrumento orientador das **ações de intervenção** (grifo nosso) sobre o território, disposto no Estatuto da Cidade é o Plano Diretor²⁵. Segundo texto do acadêmico Saboya²⁶:

²¹ CARMONA, Paulo. (Org.). Sistema Ciclovitário no Plano Piloto de Brasília: Considerações sobre Eficácia Jurídica. In: VIII Congresso Brasileiro de Direito Urbanístico, Fortaleza, 2014. 20p.

²² Artigo 21, incisos IX, XX, XXI; art. 22, inciso IX; art. 23, incisos III, IV, VI e IX; art. 24, incisos I, VI, VII, VIII, e §§; art. 25, § 3º; art. 30, incisos II, VIII e IX; art. 174, § 1º, e art. 182 e §§.

²³ DOMINGUES, 2011, p. 91, apud CARMONA et al., 2014

²⁴ CARMONA et al., 2014.

²⁵ O plano diretor é um plano urbanístico, resulta do planejamento participativo conduzido pelo Poder Executivo. É, em síntese, um projeto para dirigir o crescimento de qualquer cidade com mais de 20 mil habitantes e precisa ser aprovado pela Câmara Municipal e deve ser revisto a cada dez anos

Plano diretor é um documento que sintetiza e torna explícitos os objetivos consensuados para o Município e estabelece princípios, diretrizes e normas a serem utilizadas como base para que as decisões dos atores envolvidos no processo de desenvolvimento urbano convirjam, tanto quanto possível, na direção desses objetivos.

Desta forma o Distrito Federal e os Municípios têm papel principal no que diz respeito à gestão urbana dos seus territórios, pois pertence a estes a responsabilidade pela elaboração dos seus Planos Diretores. No Distrito Federal a Lei Orgânica²⁷ definiu instrumentos de uso e ocupação territorial: o Plano Diretor de Ordenamento Territorial²⁸ (PDOT), a Lei de Uso e Ocupação do Solo (LUOS), e no que concerne especificamente ao instrumento da política de preservação da área do Conjunto Urbanístico Tombado de Brasília, o PPCUB²⁹.

A Constituição de 88 e o Estatuto da Cidade de 2001, cada um a seu tempo, versou sobre o direito de deslocamento de pessoas e cargas no espaço urbano. A Política Nacional de Mobilidade Urbana (PNMU), aprovada em 2012, já estava arraçada no artigos 21 e 182 da Constituição Federal e teria que atender ao disposto no arts. 2º e 40 da Lei do Estatuto da Cidade³⁰. As demandas dos movimentos que à época pregavam a reforma urbana foram levadas ao debate técnico e culminou com a construção da PNMU³¹. A chamada Lei da Mobilidade Urbana exige a elaboração de Planos Municipais de Mobilidade integrados aos Planos Diretores para todos os municípios com mais de 20 mil habitantes, e deve se desenvolver sob os princípios da acessibilidade, eficácia e segurança na prestação dos serviços de transporte. A PNMU tem por objetivo:

[...] contribuir para o **acesso universal à cidade**, o fomento e a concretização das condições que contribuam para a efetivação dos princípios, objetivos e diretrizes da política de desenvolvimento urbano, por

²⁶ SABOYA, Renato. *Concepção de um sistema de suporte à elaboração de planos diretores participativos*. Tese de Doutorado apresentada ao Curso de Pós-Graduação em Engenharia Civil – Universidade Federal de Santa Catarina. 2007. 231p.

²⁷ A Lei Orgânica Municipal é norma elaborada pela Câmara Municipal pela qual se rege o município, respeitados os princípios da Constituição Federal.

²⁸ Lei Complementar nº 803/2009.

²⁹ O PPCUB, quando aprovado, será o instrumento central da política de preservação, de planejamento e de gestão do Conjunto Urbanístico de Brasília, cujos programas, projetos e ações serão incorporados ao Plano Plurianual Anual – PPA, à Lei de Diretrizes Orçamentárias – LDO e à Lei Orçamentária Anual – LOA do Distrito Federal.

³⁰ O inciso VII do art. 2º preconiza a integração e complementaridade entre as atividades urbanas e rurais. E o § 2º do art. 40 do Estatuto da Cidade diz que o plano diretor deverá englobar o território do Município como um todo.

³¹ A Lei que criou a Política Nacional de Mobilidade Urbana é a Lei nº. 12.857/2012.

meio do planejamento e da gestão democrática do Sistema Nacional de Mobilidade Urbana. (Lei 12.857, Art. 2º - grifos nossos).

A Lei da Mobilidade Urbana se refere, no seu Art. 3º, ao Sistema Nacional de Mobilidade Urbana (SNMU), e se nota que o faz, especialmente quando quer se referir ao direito dos usuários. O SNMU ficou assim definido:

[...] é o conjunto organizado e coordenado dos **modos de transporte**, de **serviços** e de **infraestruturas** que garante os deslocamentos de pessoas e cargas no território do Município. (Lei 12.857, Art. 3º - grifos nossos)

O SNMU baseia-se então em três conjuntos de questões: modos de transporte, serviços e infraestruturas. Para a eficácia deste sistema ele deve estar organizado e ser coordenado a ponto de assegurar os deslocamentos de pessoas e cargas no âmbito dos municípios. A instalação da infraestrutura para **mobilidade e acessibilidade** urbanas e a inclusão social estão intimamente ligadas e são as principais responsáveis por essa garantia (grifos nossos). Os modos de transporte urbano³² são:

- motorizados - qualquer meio de transporte que utilize motor como meio de propulsão; e
- não motorizados - deslocamentos a pé, por bicicleta, veículos com tração animal etc.

Esta diferenciação se faz importante pois no art. 6º da PMNU, que versa sobre a orientação das suas diretrizes, **o transporte não motorizado tem prioridade em relação ao motorizado** (grifos nossos). Quanto aos serviços³³ de transporte urbano, estes são classificados:

Quanto ao objeto:

- de passageiros; ou
- de cargas.

Quanto à característica do serviço:

- coletivo; ou
- individual.

Quanto à natureza do serviço:

- público; ou

³² Lei nº. 12.857, Art. 3º, § 1o.

³³ Ibid Art. 3º, § 2o.

- privado.

Por essa classificação se distingue e regula mais apropriadamente cada tipo de serviço, fazendo a devida diferenciação, por exemplo, entre um ônibus e um taxi.

As infraestruturas de mobilidade descritas na Lei são os meios físicos, equipamentos, e instrumentos que viabilizam os deslocamentos das pessoas e cargas. São consideradas infraestruturas³⁴ de mobilidade urbana:

- vias e demais logradouros públicos, (inclusive metrô, ferrovias, hidrovias e ciclovias);
- estacionamentos;
- terminais, estações e demais conexões;
- pontos para embarque e desembarque de passageiros e cargas;
- sinalização viária e de trânsito;
- equipamentos e instalações; e
- instrumentos de controle, fiscalização, arrecadação de taxas e tarifas e difusão de informações.

No DF outras leis tangenciam a temática da mobilidade e complementam a Constituição. Carmona nos dá a lista:

Lei n. 4.800/2012 (Bicicletários); Lei n. 4.423/2009 (estacionamento de bicicletas); Lei n. 4.397/2009 (Sistema Cicloviário do Distrito Federal); Lei n. 4.216/2008 (transporte de bicicletas no metrô), Lei n. 4.030/2007 (dia do ciclista); Lei n. 3.885/2006 (Política de Mobilidade Urbana Cicloviária); Lei n. 3.721/2005 (jornada na cidade sem carro); Lei n. 3.639/2005 (implantação de ciclovias nas rodovias do Distrito Federal), além da Lei n. 9.503/97 (Código de Trânsito Brasileiro). (CARMONA et al., 2014).

O Estatuto da Cidade exige que toda cidade brasileira com mais de 500 mil habitantes possua um plano diretor de transportes. No DF, a lei que deu corpo à este preceito foi a Lei nº 4.566/2011, que dispõe sobre o Plano Diretor de Transporte Urbano e Mobilidade do Distrito Federal (PDTU) e que conceitua mobilidade urbana sustentável da seguinte forma:

[...] resultado de um conjunto de políticas de transporte e circulação que proporciona acesso amplo e democrático do espaço urbano e rural, **priorizando os modos de transporte coletivo e não motorizado de**

³⁴ Lei nº. 12.857, Art. 3º, § 3o.

forma efetiva, socialmente inclusiva e ecologicamente sustentável³⁵. (grifos nossos).

Quase 15 anos se passaram da instituição do Estatuto da Cidade e é fácil notar que a letra da lei, ao menos no que tange à mobilidade, ainda não possui políticas públicas que concorram eficazmente para o acesso universal às cidades brasileiras.

³⁵ Lei nº 4.566/2011, Inciso I, § único, Art. 2º.

2 A BICICLETA E O PLANEJAMENTO DAS CIDADES

2.1 Planejando boas cidades

“O que atrai a maioria das pessoas, ao que parece, são outras pessoas”.
William H. Whyte³⁶

O que seriam boas cidades? O que faz com que uma cidade seja considerada uma boa cidade para se viver? O arquiteto e urbanista dinamarquês Jan Gehl nos ensina que uma boa cidade é aquela onde as pessoas desejam estar nas ruas usufruindo dos espaços públicos. Nestas cidades as pessoas têm muita vontade de estar em parques, praças e calçadas para encontrar outras pessoas:

Em cidades vivas, seguras, sustentáveis e saudáveis, o pré-requisito para a existência da vida urbana é oferecer boas **oportunidades de caminhar**. Contudo, a perspectiva mais ampla é que uma infinidade de valiosas oportunidades sociais e recreativas apareça quando se reforça **a vida a pé**.³⁷ (grifos nosso).

Nas cidades onde as condições para o tráfego de pedestres foram melhoradas, mais atividades sociais e recreacionais surgiram, e respondem bem às questões elencadas acima. São cidades criadas para as pessoas, para o convívio ao nível dos olhos, em busca de qualidade de vida ao alcance ergonômico e sensorial do ser humano, a chamada escala humana:

O natural ponto de partida do trabalho de projetar cidades para pessoas é a mobilidade e os sentidos humanos, já que estes fornecem a base biológica das atividades, do comportamento e da comunicação no espaço urbano.³⁸

Aristóteles dizia que o ser humano é um animal social, um ser gregário por natureza [que precisa conviver com outros de sua espécie], e que a cidade [pólis em grego] é uma criação natural:

A partir de tudo isto, pois, torna-se evidente que **a pólis é conforme a natureza** [a cidade é uma criação natural] e que **o homem é por natureza um animal político** [social] [...] E o porquê de o homem ser um animal

³⁶ William H. Whyte foi um sociólogo e jornalista americano.

³⁷ GEHL, Jan. Cidades para Pessoas. Perspectiva, São Paulo, 2013, p.19

³⁸ Ibid., p.33

político em maior medida que qualquer abelha ou animal gregário, é evidente. Pois como dizemos, a natureza não produz nada sem propósito; **apenas o homem, dentre os animais, possui o logos** [palavra, em grego]. É assim que a voz pode configurar dor ou prazer e, deste modo, outros animais inferiores também a possuem (já que a sua natureza própria foi levada até o ponto de perceberem o que é doloroso ou prazeroso e transmitirem isto uns aos outros), enquanto **o logos existe para tornar manifesto o vantajoso e o ruim**, assim como **o justo e o injusto**; pois isto é o que faz o que **é próprio ao homem e o diferencia dos outros animais**: que ele sozinho tenha a percepção do bem e do mal, do justo e do injusto, etc. E é a comunidade dessas percepções que produz a família e a pólis³⁹.

Também respondendo às perguntas elaboradas acima, o ex-prefeito de Bogotá Enrique Peñalosa⁴⁰, conhecido por suas proposições de igualdade democrática por meio da mobilidade urbana, diz que cidades boas são cidades que perseguem a finalidade de proporcionar encontros entre as pessoas, ao mesmo tempo que as coloca em contato com elementos da natureza como gramados, árvores e água corrente. Segundo ele, se uma cidade oferecer todas essas condições para os seus vulneráveis (como crianças, idosos, portadores de necessidades especiais) e também para os menos abonados, elas serão boas para todos os demais. Numa cidade democrática, todos os cidadãos são realmente iguais perante a lei – pobres, ricos e pessoas com alguma deficiência física, se encontram em igualdade de condições em espaços públicos de uma cidade verdadeiramente democrática.

A mobilidade urbana é junto com a acessibilidade, uma das principais responsáveis pela conquista do Direito à Cidade, na medida em que assegura o acesso de todas as pessoas aos recursos disponíveis na estrutura urbana, bem

³⁹Aristóteles, *Política*, I, 1253b, 15. Disponível em:

<https://labeca.mae.usp.br/media/filer_public/2013/07/05/aristoteles_politica_i-11252a_etc.pdf>.

Acesso em 27 Julho 2015.

⁴⁰ Peñalosa é economista de formação, foi prefeito de Bogotá entre 1998 e 2001. Trabalha como consultor em urbanismo e possui vários vídeos na internet. Para efeito deste trabalho assistimos “Por que os ônibus representam a democracia em ação”, disponível em https://www.ted.com/talks/enrique_penalosa_why_buses_represent_democracy_in_action?language=pt-br#t-52532 e “Planning Cities for People: Na International Perspective”, apresentado por Portland State University Urban Planning Club, em maio de 2012. Disponível em: <<https://www.youtube.com/watch?v=W03qBlwtRJI&index=12&list=PLnzB9HQ8pZsqQ4Qh88q8jXIYNhjHjy9st>>. Acessos em 18 Junho 2015.

como à infraestrutura básica estatal⁴¹. A mobilidade urbana é o ator principal na dinâmica da urbanização de uma cidade, em virtude de que a expansão urbana depende da constante integração entre as pessoas, e entre estas e os espaços urbanos.

2.2 As bicicletas e o direito às cidades

*“A bicicleta não é apenas um meio de transporte. É muito mais.
É a possibilidade de fazer a cidade mais humana e mais bela. Uma cidade que
promove a bicicleta é uma cidade feliz.”
Alfredo Bellini⁴²*

Os ciclistas são um dos principais agentes da dinâmica urbana. São a representação de uma forma diversa e mais rápida de trafegar a pé, de usufruir e ter acesso às cidades e aos serviços e a tudo o mais que ela oferece. O tráfego de bicicletas, assim como o de pedestres, recupera e economiza muito espaço urbano⁴³. Cidades que fizeram maior investimento em infraestrutura e na cultura *bike-friendly*, respeitando a bicicleta como um veículo⁴⁴ de transporte diário, certamente possuem mais ciclistas, são mais dinâmicas, seguras⁴⁵ e oferecem mais experiências sensoriais relacionadas ao deslocamento. De bicicleta, o ciclista compreende o espaço urbano sobre uma nova perspectiva. Bicicletas são importantes para a dimensão humana das cidades, já **o carro espreme a vida urbana para fora do espaço público**⁴⁶ (grifos nossos).

⁴¹ saúde, educação, segurança, saneamento e moradia entre outros são exemplos de provimentos de infraestrutura básica do estado.

⁴² BELLINI, A. *Happy Bike*. Marotta e Cafiero, 2014.

⁴³ As ciclofaixas têm espaço para cinco vezes mais tráfego do que as faixas de automóveis (GEHL, 2013, p. 104).

⁴⁴ O já citado código brasileiro de trânsito (CBT), aprovado em 1997 (lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997), legisla claramente sobre a matéria e afirma: [...] bicicleta é um veículo e responde ao CTB.

⁴⁵ Segundo André Paschoalini, diretor do CicloBR, em São Paulo os motoristas estão mais acostumados com a presença dos ciclistas, pois apesar do aumento do número de bicicletas circulando, houve uma redução de mais de 20% no número de acidentes fatais.

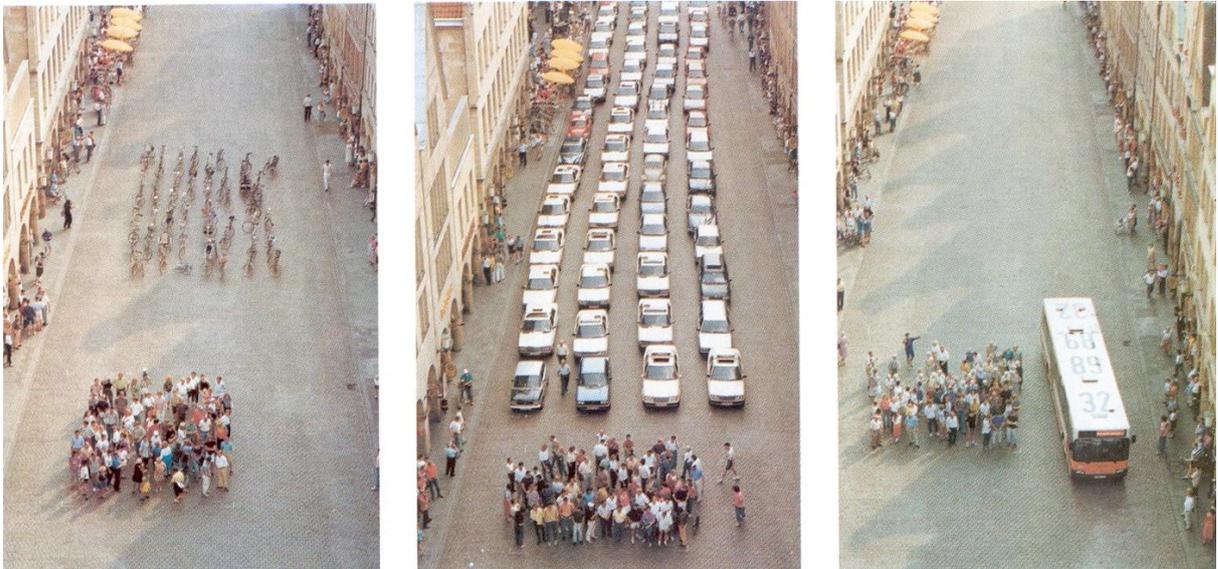
⁴⁶ GEHL, Jan – Entrevista para o site da revista Arquitetura e Urbanismo: dez/2011. Disponível em: < <http://au.pini.com.br/arquitetura-urbanismo/215/jan-gehl-fala-sobre-cidades-e-escala-humana-250160-1.aspx> >. Acesso em 29 maio 2015.

Imagem 02– Tráfego de Bicicletas em Copenhague, na Dinamarca.



<http://caianomundo.ci.virgula.uol.com.br/wp-content/uploads/2014/10/Imagem-35.jpg>

Imagem 03 – Imagem de uma campanha na Alemanha que compara o espaço ocupado por vários modos de transporte⁴⁷.



Poster da cidade de Münster. (2001)

⁴⁷ A campanha comparou o espaço necessário para transportar 72 pessoas: de bicicleta 72 pessoas são transportadas em 72 bicicletas, ocupando no total 90m²; com base na média de ocupação de 1,2 pessoas por carro, 60 carros transportam 72 pessoas, ocupando 1000m²; 72 pessoas podem ser transportadas em 1 (um) ônibus, que ocupa 30m². Vale notar que o ônibus dispensa a necessidade de estacionamento nas vias públicas.

Há cidades em que andar de bicicleta não é uma proposição realista - ou por conta da topografia ou por conta do clima, mas em boa parte das cidades do mundo há condições climáticas satisfatórias e topografia acessível para pedalar. Deixar de usar o carro e usar a bicicleta é um problema relacionado à **infraestrutura** e à **insegurança** do sistema cicloviário (grifos nossos). O arquiteto Jan Gehl diz que se as cidades desenvolverem um sistema de ciclovias e de transporte público eficiente e, se aliado a isso, reduzirem a ênfase do transporte privado, conseguirão reduzir o trânsito. Segundo ele, ao longo dos anos muitas cidades fizeram o contrário - adotaram políticas de circulação que priorizaram o tráfego dos automóveis e, naquelas cidades, andar de bicicleta passou a ser perigoso ou totalmente impossível⁴⁸. Segundo ele, em alguns lugares o tráfego de carros até mesmo impede o surgimento de um fluxo de ciclistas:

Em geral, nessas cidades, somente de 1 a 2% das viagens diárias são feitas em bicicletas, e esse tráfego é dominado por jovens atléticos em *bikes* de corrida. Existe um vazio entre essa situação e a de uma cidade dedicada às bicicletas, como Copenhague onde 37% do tráfego para o trabalho ou escola é feito em bicicletas. Aqui (em Copenhague), o tráfego de bicicletas é mais calmo, as bicicletas são mais confortáveis, **a maior parte dos ciclistas são mulheres e esse tráfego inclui todas as faixas etárias, de jovens estudantes a idosos**.⁴⁹ (grifos nossos).

No Brasil, muitas administrações públicas insistem em ver o uso da bicicleta como lazer e não como transporte. Em São Paulo, por exemplo, até pouco tempo atrás, a elaboração de qualquer projeto voltado à bicicleta, ficava a cargo da Secretaria do Verde e do Meio Ambiente, que possuía o estreito entendimento apenas do uso recreacional das bicicletas aos domingos⁵⁰, quando deveria ficar sob a competência da Secretaria de Transportes para integrá-la com outros modais de transporte. Este autor pedalou em Recife-PE, em dezembro de 2014, como parte da pesquisa para este trabalho, e constatou que, com exceção da ciclovia da Praia de Boa Viagem, as ciclofaixas são montadas com cones na madrugada de Sábado para

⁴⁸ Segundo Gehl, parece ser mais conveniente para o governo transferir os custos para o cidadão, do que investir em transporte público de qualidade, ciclofaixas, e campanhas de trânsito educativas.

⁴⁹ GEHL, 2013, p. 182.

⁵⁰ Apenas para programas aos domingos e dentro de alguns parques conforme o portal Urbanidades. Disponível em: <http://urbanidades.arq.br/2011/03/planejamento-desigualdade-e-o-uso-de-bicicletas-nas-cidades-brasileiras/>>. Acesso em 25 Julho 2015.

que apenas no Domingo a população possa se locomover de bicicleta com o uso de lazer.

Imagem 04 – imagem de uma ciclofaixa em SP que funcionava apenas para lazer aos domingos.



Fonte – <http://vadebike.org/2013/03/ciclofaixa-de-lazer-sp-sabados-domingos-feriados/>
Foto: Carlos Aranha - Março/2013

Imagem 05 – Ciclofaixa de lazer em SP. Uso permitido apenas aos domingos.



Fonte- <http://www.bicicleteiros.com.br/2011/10/ciclofaixa-de-lazer-em-curitiba-se-chamara-circuito-ciclistico/>

Imagem 06 – post do site Eu Vou de Bike informa que a Secretaria do Verde e do Meio Ambiente era a responsável pela construção de ciclovias em 2010

Postado em 26 de novembro por Eu Vou de Bike

Tags: [bicicleta](#), [bicicletas](#), [ciclofaixa](#), [Ciclovias](#)

Pouca verba para bicicleta em São Paulo



Depois da eleição, das promessas e dos discursos, recebemos a notícia que dos R\$ 34,6 bilhões previstos no orçamento de 2011 para São Paulo, apenas uma rubrica de R\$ 1 milhão e outra de R\$ 1 mil são destinadas para a infraestrutura cicloviária da cidade.

Por um lado, a notícia é boa, uma vez que esta é a primeira vez na história da cidade que existem rubricas específicas para as bicicletas no planejamento municipal. O problema, segundo [reportagem do O Estado de S. Paulo](#), é que o valor destino às bikes corresponde apenas a 0,09% do total a ser gasto pela Secretaria de Transportes (R\$ 1.152.192.088,00) em 2011.

E apesar de a bicicleta ser um meio de transporte muito eficiente e capaz de aliviar o trânsito das grandes metrópoles, a maior parte da verba destinada ao ciclismo estará alocada na Secretaria do Verde e do Meio Ambiente, responsável pela construção de [ciclovias em parques](#) e em [áreas de lazer](#). A Secretaria dos Transportes ficou com a rubrica de R\$ 1 mil, valor simbólico e que não servirá para nada.

– Leia a [reportagem na íntegra](#) no site do Estadão

[Nenhum Comentário](#)

[Envie seu Comentário](#)

Compartilhar

Imagem 07– Imagem de texto retirada do site da prefeitura demonstrando a mudança da gestão do programa Cicloviário, agora pela Secretaria Municipal de Transportes.

Bicicleta

Pela primeira vez a bicicleta foi colocada no horizonte das políticas públicas da cidade. Ciclovias, ciclofaixas e cicloredes estão em implantação em São Paulo. Redes de bicicletários estão se formando, facilitando o transporte via bicicleta. Ao instituir o grupo PróCiclista em 2006, com representantes de vários órgãos da Prefeitura, a cidade partia de uma realidade de 19 km de ciclovias existentes em parques municipais e resquícios de ciclovias nas avenidas Sumaré e Faria Lima para cerca de 300 mil pessoas que já utilizavam a bicicleta como meio de transporte na época, mesmo sem que houvesse infra-estrutura para isso. Desde a criação do Pró-Ciclista, promoveu-se articulação junto ao Metrô, à CPTM e aos órgãos municipais, e como resultado disso os ciclistas já contam com bicicletários em estações de metrô e trem, empréstimo de bicicletas (parceria entre SVMA, Instituto Parada Vital e Porto Seguro) e com a possibilidade de transportar sua bicicleta em vagões de metrô e trem aos finais de semana e feriados. Foram implantados paraciclos em escolas, bibliotecas, parques e órgãos públicos. Foram confeccionadas cartilhas, usadas em ações educativas junto a motoristas de ônibus da capital. O serviço de entregas da SVMA atualmente é realizado por ciclistas.

A Prefeitura de São Paulo investe, por meio da Secretaria Municipal de Transportes (SMT), em vários programas para tornar o trânsito mais seguro para bicicletas nas vias da Capital. Enquanto trabalha a convivência compartilhada entre ciclistas e motoristas, a SMT amplia a infraestrutura exclusiva para os ciclistas.

http://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/meio_ambiente/programas_e_projetos/

Imagem 08– imagem mostra resquícios de uma ciclovias mal improvisada que o portal da Internet Vá de Bike, denominou de “ciclocoisa” e que ligava os parques do Ibirapuera e o das Bicicletas em São Paulo.



<http://vadebike.org/2009/08/ciclofaixas-aos-domingos-juntando-as-pecas/>
Foto- Apocalipse Motorizado

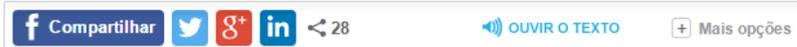
Imagem 09 – site da Folha anunciando a implantação das novas ciclovias paulistanas em 2009.

cotidiano

Prefeitura inicia construção de ciclovias em São Paulo

ALENCAR IZIDORO
da Folha de S.Paulo

11/08/2009 @ 09h00



Três regiões da periferia de São Paulo, no extremo das zonas leste, norte e sul, foram escolhidas para estreitar a implantação de novas ciclovias, promessa do plano de metas de Gilberto Kassab (DEM). O centro expandido ficou de fora, pelo menos nessa etapa.

A construção dos primeiros 45 km de novas pistas para bicicletas --com a alegada finalidade de aumentar esse tipo de deslocamento no dia-a-dia do paulistano, e não só para lazer-- deverá começar em até dois meses para ser entregue no segundo semestre de 2010.

Os bairros escolhidos foram Jardim Helena (leste), Jardim Brasil (norte) e Grajaú/Cocaia (sul), sob a justificativa de que eles já têm hoje a maior quantidade de viagens por bicicletas.

Áreas do centro expandido, que concentram vias mais congestionadas, não vão receber novas ciclovias nessa fase. Mas essa área nobre ganhará uma faixa de lazer para as bicicletas nas manhãs de domingo, a partir do dia 30 deste mês, num percurso de 5 km entre os parques do Povo e do Ibirapuera.

A **Folha** teve acesso à primeira fase do plano de ciclovias de Kassab, que é confirmado pelo secretário dos Transportes Alexandre de Moraes



<http://www1.folha.uol.com.br/cotidiano/2009/08/607954-prefeitura-inicia-construcao-de-ciclovias-em-sao-paulo.shtml>

Imagem 10 – com a inauguração da ciclovia da Avenida Paulista, São Paulo já conta com 334,9km de malha cicloviária⁵¹



<http://www.cetsp.com.br/noticias/2015/06/25/secretaria-municipal-de-transportes-entrega-as-ciclovias-da-avenida-paulista-e-da-rua-itapolis.aspx>

Facilitar o uso das bicicletas nas vias é vital para que o uso da bicicleta passe a ser encarado seriamente como modal viável, principalmente para a população de menor renda, nos bairros de periferia, onde grande parte dos trabalhadores sofre para arcar com o custo do transporte público. A Conjugação entre os modais é fórmula de sucesso. A permissão do transporte de bicicletas nos vagões do metrô, trens, ônibus e barcas é fundamental para interlocução entre os modais de transporte. A conjugação da bicicleta com os diversos modais alavanca o seu uso. No Brasil, segundo o site Catraca Livre, as bicicletas já ganharam espaço

⁵¹Disponível em: <<http://www.cetsp.com.br/noticias/2015/06/25/secretaria-municipal-de-transportes-entrega-as-ciclovias-da-avenida-paulista-e-da-rua-itapolis.aspx>>. Acesso em 27 Julho 2015.

por meio de leis nos transportes públicos de Recife, São Paulo, Florianópolis, Salvador (nas embarcações), e em Belo Horizonte (aos sábados, domingos e feriados).⁵²

Imagem 11 – *Bikebus* em Canberra, Austrália



<https://catracalivre.com.br/brasil/mobilidade/indicacao/onibus-do-df-devem-ganhar-suporte-para-bicicleta/>

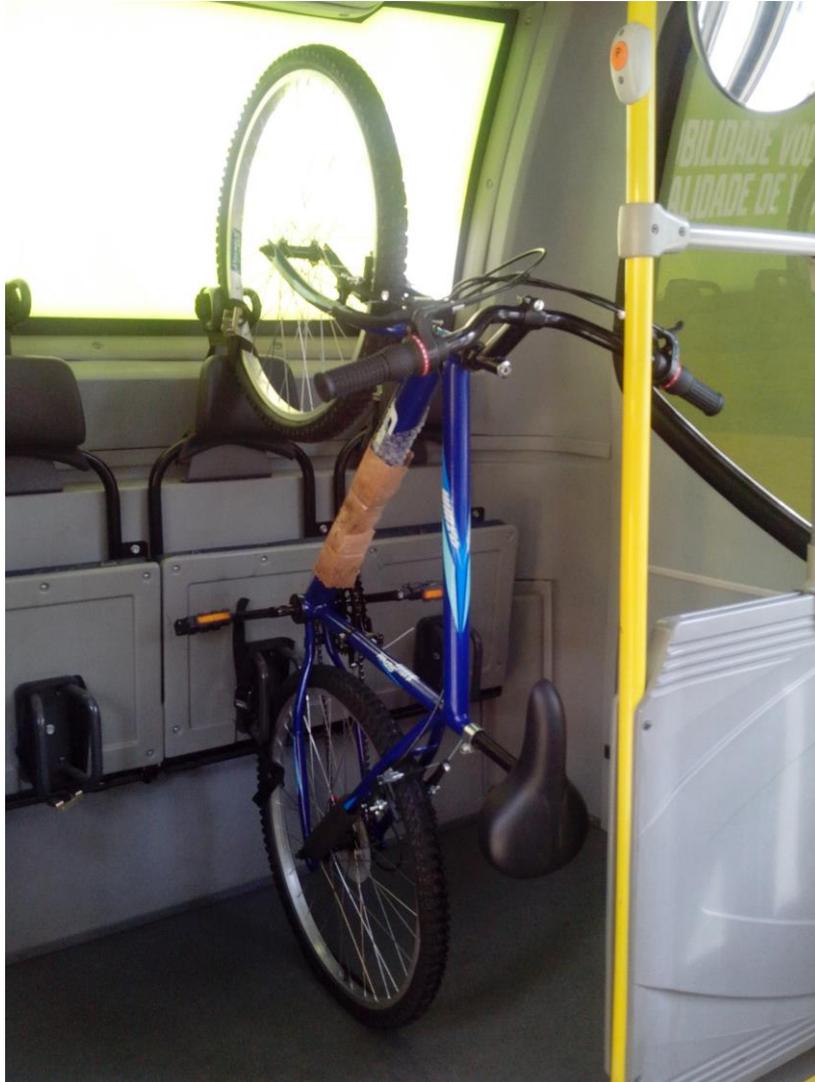
Imagem 12 – em Recife-PE a Câmara aprovou o projeto de lei que propõe a instalação de suporte externo ou a destinação de espaço específico para o transporte de bicicletas nos ônibus.



http://espn.uol.com.br/noticia/409994_suporte-para-bicicletas-em-onibus-e-aprovado-no-recife-bike-e-legal

⁵²Disponível em: <<https://catracalivre.com.br/brasil/mobilidade/indicacao/onibus-do-df-devem-ganhar-suporte-para-bicicleta/>>. Acesso em 28 julho 2015.

Imagem 13 – ônibus com espaço para bicicletas em Florianópolis



<http://g1.globo.com/sc/santa-catarina/noticia/2013/10/onibus-com-espaco-para-bicicletas-e-testado-em-florianopolis.html>.

A mobilidade sustentável no Brasil, tem sido discutida em âmbito federal e municipal – diversos grupos organizados de cicloativistas fazem pressão para que os gestores apresentem planos de mobilidade em bicicleta. Planejadores, técnicos e especialistas debatem e estudam a questão, mesmo assim, há ainda muita falta de informação gerando conflitos nas cidades brasileiras. Apesar da evolução nos últimos anos, a mobilidade por bicicleta ainda sofre com o preconceito social ligado ao seu uso. O descumprimento da legislação pelos os gestores das cidades, adia a adaptação cultural necessária da população, quando preferem direcionar verba para o aumento da estrutura que serve aos automóveis em detrimento de planejar uma

estrutura ciclística sincera, coesa, urbanamente inclusiva, segura e muito menos dispendiosa.

Entretanto em algumas localidades brasileiras a cultura da bicicleta já se instalou e a mudança parece ser inevitável. Uma matéria publicada na Revista São Paulo, da Folha, indica que alguns hábitos dos paulistanos têm se modificado nos últimos anos - os moradores da capital têm adiado a decisão de obter a habilitação:

O número de pessoas que tiram a carta depois dos 30 anos aumentou 77% em dez anos e dobrou desde 2002, segundo o Detran-SP.⁵³

A matéria informa que muitos daqueles que adiam a decisão de tirar a habilitação, o fazem por achar mais prático e barato usar o transporte público, a bicicleta ou o taxi, e alguns começam a desenvolver uma consciência sobre a mobilidade. A reportagem ainda afirma que em alguns grupos "pega bem" não ter automóvel.

2.3 Ciclofaixas e ciclovias

De maneira geral existem dois modelos de sistemas cicloviários: um integrador onde as bicicletas compartilham a faixa de rolagem com os demais modais nas chamadas ciclofaixas; e outro segregador, individualizando o tráfego de ciclistas nas ciclovias. Ambos os conceitos são passíveis de análise⁵⁴, diferem muito e têm reflexos diversos na política de transporte.

A estrutura cicloviária norte americana adotou a integração da bicicleta no trânsito, o sucesso deste sistema está tanto na educação e respeito de motoristas e ciclistas, como na cultura de que todo o sistema viário existente deve abrigar os diferentes modais de transporte.

De acordo com o Código de Trânsito Brasileiro, Lei nº 9.503/97, a circulação de bicicletas é permitida em ciclovias, ciclofaixas e acostamentos. Quando os mesmos não existirem, a circulação deverá ocorrer nos bordos da pista de rolamento, respeitando o sentido da circulação regulamentado para a via e com

⁵³ Disponível em: <<http://www1.folha.uol.com.br/saopaulo/2015/04/1614871-mudanca-de-habitos-faz-paulistano-adiar-habilitacao-para-depois-dos-30.shtml>>. Publicada em 12/04/2015. Acesso em 27 maio 2015.

⁵⁴ John Forester (1977), engenheiro americano especialista em construção de sistemas cicloviários, critica a idéia da estrutura segregada, argumentando que ao tratar os ciclistas de maneira diferente dos outros condutores, e colocá-los em faixas segregadas e "pseudo" protegidas, cria-se uma categoria de condutor inferior ao motorista de veículos motorizados, que ao contrário dos ciclistas, podem utilizar toda a rede viária.

preferência sobre os veículos automotores. Fundamentalmente ao igualar o ciclista ao motorista, obrigando que ambos obedeçam rigorosamente às leis e o primeiro se comporte como um condutor de veículo, para além de aumentar a sua segurança, lhe dá maior possibilidade de deslocamento – uma vez que toda a infraestrutura de circulação já está funcionando, e permite que desenvolva maior velocidade com uma grande economia de recursos.

Imagem 14 – imagem de ciclovia em Brasília – modelo segregador.



Foto - Graco Santos

Imagem 15 – imagem de uma ciclofaixa em SP, modelo integrador.



<http://viatrolebus.com.br/wp-content/uploads/2014/07/413494-970x600-1.jpeg> - Foto: Vinicius Pereira

O Ministério das Cidades (BRASIL, 2007b) definiu os espaços destinados à circulação de bicicletas de acordo com o grau de segregação ou interação destes com os demais espaços de circulação urbana:

- Ciclovía: Espaço com segregação absoluta;
- Ciclofaixa: Espaço próximo à pista de rolamento de veículos motorizados, sendo dela separada por pintura e/ou por dispositivos delimitadores;
- Rotas Cicláveis: São caminhos formados por segmentos viários ou espaços e trilhas naturais no campo ou na cidade, podem ser divididas em rotas naturais ou rotas especiais;
- Ciclorotas: Caminhos mais seguros para os ciclistas percorrerem, como vias com baixo volume de tráfego;
- Rede Cicloviária: Possibilidades de harmonizar o uso da bicicleta com outros modos de transporte.

Também existem dois tipos de compartilhamento para ciclistas, pedestres e veículos:

- Faixa compartilhada – via onde podem circular dois ou mais modos de transporte. Podem ser segregadas por obstáculo físico ou não. Seu uso é destinado tanto a bicicletas quanto pedestres, e veículos. Podem ser ainda, faixas da rede viária, em geral mais largas, destinadas ao tráfego de veículos motorizados e bicicletas, sem que haja nenhuma delimitação no piso.
- Ruas ou zonas de tráfego compartilhado – Nas também chamadas “vias calmas” ou “zonas 30” o tráfego compartilhado induz a uma mudança de comportamento. Impõe-se a redução de velocidade para 30km/h, uma velocidade compatível entre carros e bicicletas, tornando possível a coexistência de outros modos de transporte, em particular os modos não motorizados. Neste tipo de rua ou espaço urbano os pedestres têm prioridade e geralmente não existe espaço formal dedicado ao ciclista.

Tornar o tráfego de carros mais lento tem reflexos positivos na relação de segurança do ciclista. Este autor, como parte da pesquisa para este trabalho, viajou até Curitiba em outubro de 2014. O autor deste trabalho pedalou em 4 dias por 90km de ciclovias, ciclofaixas e zonas 30 daquela cidade. Com relação a pedalar nas zonas 30, deixa registradas aqui as suas impressões sobre o fato – a tentação de pedalar nas vias acalmadas de Curitiba era grande, percebi a configuração diferente de algumas ruas logo no primeiro dia em que me dispus a pedalar por aquela cidade. Não tive coragem de fazê-lo sem antes observar atentamente o seus fluxos, a velocidade e o comportamento dos carros e das pessoas nas bicicletas. Só no terceiro dia em Curitiba é que me arrisquei a pedalar por cerca de 1,5 km. No último dia eu já havia perdido o medo e sentia falta de mais vias calmas em áreas da cidade onde ainda não tinham sido implantadas.

Imagem 16 – vias calmas ladeando um corredor de ônibus na cidade de Curitiba



<http://multimidia.curitiba.pr.gov.br/2014/capa/00157569.jpg>

Imagem 17 – bicicletas convivendo com veículos automotores em Curitiba - PR



<http://multimidia.curitiba.pr.gov.br/2014/capa/00148293.jpg>

Imagem 18 – bicicletas na zona 30 de Curitiba



<http://radiorb2.com.br/wp-content/uploads/2014/10/via-calma.jpg>

Imagem 19 – ciclista na via calma, em Curitiba, onde os carros desenvolvem velocidade máxima de 30km/h



<http://www.bandab.com.br/jornalismo/curitiba-estuda-implantar-velocidade-maxima-de-30-kmh-na-area-central/>

Imagem 20 – Pedal em via acalmada, em Curitiba. Destaque para o bolsão de acomodação dos ciclistas em frente ao semáforo.



Foto – Graco Santos

3 A MOBILIDADE BRASILEIRA EM CRISE

3.1 O carro e a economia brasileira

É perceptível o incremento no número de automóveis particulares nas cidades. Muito se imagina que tal fato é devido ao poder de compra dos Brasileiros que teria crescido na última década em todas as regiões do país e promovido a expansão das vendas.

A modificação na política de concessão de créditos facilitando o financiamento de veículos como no caso do IPI⁵⁵ parece, na verdade, ser um dos grandes responsáveis pelo aumento de carros nas ruas brasileiras - o fomento à aquisição de produtos da indústria de eletrodomésticos e da indústria automobilística, através da política de redução de alíquotas, estimulou consideravelmente o consumo⁵⁶. O crédito fartamente oferecido foi utilizado como estratégia para a manutenção do equilíbrio econômico nacional, e também para garantir que não houvesse desemprego no setor automobilístico, que em função da sua cadeia produtiva, oferece muitos postos de trabalho e impõe um grande impacto sobre a economia brasileira.

Sobre o aspecto econômico, vale notar a interessante pesquisa encomendada pela Federação de Ciclistas Europeus (ECF – European Cyclists Federation 2014) que demonstra que na Europa a bicicleta gera mais empregos do que a siderurgia, mineração e pedreiras⁵⁷. São 655 mil pessoas trabalhando na economia ciclística, que inclui produção de bicicletas, turismo, varejo, infraestrutura e serviços, contra 615 mil pessoas nas áreas de mineração e pedreiras, e apenas 350 mil trabalhadores empregados no setor siderúrgico. De acordo com a pesquisa “Trabalhos e geração de emprego no setor ciclístico europeu” (ECF 2013) esse

⁵⁵ IPI é o Imposto sobre Produtos Industrializados. O tributo incide em tudo que é produzido pela indústria, mas principalmente nos segmentos automotivo e de produtos nocivos à saúde, como bebidas alcoólicas e cigarros.

⁵⁶ Conforme publicado em 29/01/2010, no Portal R7 [<http://noticias.r7.com/economia/noticias/industria-comemora-desempenho-das-vendas-da-linha-branca-20100129.html>] a medida salvou a indústria de eletrodomésticos, e o Jornal A Tarde do dia 02/04/2010, registrou recorde de vendas de automóveis no primeiro semestre daquele ano, destacando ainda a importância dos financiamentos na obtenção daquele resultado.

⁵⁷ ECF – European Cyclists Federation – *Cycling Works, Jobs and Job Creation in the Cycling Economy*. Disponível: < <http://www.ecf.com/wp-content/uploads/141125-Cycling-Works-Jobs-and-Job-Creation-in-the-Cycling-Economy.pdf> >. Acesso 28 Junho 2015.

número pode chegar a 1 milhão em 2020, se os 3% de deslocamentos feitos de bicicleta forem duplicados. Em resumo: Investir em bicicleta na Europa proporciona um melhor retorno econômico do que qualquer outra opção de transporte⁵⁸.

As políticas intervencionistas do Estado têm sido utilizadas para estimular o consumo e salvaguardar empregos, mas há uma conta a ser paga que não apareceu nos cálculos que direcionaram a dinâmica sócio-econômica ditada pelos dirigentes do Estado, para além da questão arrecadatória ou tributária - o trânsito nas cidades está apresentando várias faturas ambientais, urbanas e econômicas:

[...]do ponto de vista da economia houve resultados, mas a contrapartida do ponto de vista urbano, foi a crise dos transportes, o apagão dos transportes, nas grandes, pequenas e até médias cidades.⁵⁹

Há vários desequilíbrios no sistema, mas talvez o mais absurdo seja o que aponta a recente pesquisa da Associação Nacional das Empresas de Transporte Urbano que mostra que no Brasil apenas 20% dos passageiros são transportados por automóveis, e 60% do espaço em vias públicas são ocupados por estes mesmos automóveis. Os ônibus, que transportam 70% da população ficam com apenas 25% do espaço⁶⁰. É incontestável a desigualdade de investimentos em infraestrutura rodoviária para a fração minoritária da população, enquanto que os sistemas de transporte coletivo não atendem satisfatoriamente bem a 70% das pessoas que precisam se locomover.

3.2 A dependência do carro

A dependência do automóvel, principal modal de transporte nas áreas urbanas brasileiras, implica pesados encargos para o Estado, como despesas com estradas, diminuição de espaços públicos para o tráfego, criação de espaços para estacionamentos (alguns estabelecimentos comerciais como shoppings têm mais

⁵⁸ Para a ECF esses números podem crescer ainda mais se houver incentivo para bicicletas elétricas, campanhas de segurança rodoviária e projetos de infraestrutura. A entidade quer que 10% do orçamento de transportes da Europa seja reservado para o ciclismo.

⁵⁹ SCHVARSBURG, Benny – Entrevista na TV Câmara: Programa Participação Popular do dia 17/01/2013. Disponível em: <<http://www2.camara.leg.br/camaranoticias/tv/materias/participacao-popular/434167-o-problema-do-excesso-de-carros-nas-cidades.-qual-a-solucao.html>>. Acesso em 06 Maio 2015.

⁶⁰ Segundo notícia do site do Correio Braziliense Disponível em: <http://www.correiobraziliense.com.br/app/noticia/brasil/2015/09/13/internas_polbraeco,498399/pesquisa-mostra-que-espaco-ocupado-pelo-carro-tem-que-ser-reduzido.shtml>. Acesso em 14 setembro 2015.

área dedicada a estacionamentos do que ao seu público), congestionamentos, acidentes com vítimas, fora os sabidos impactos ambientais como o consumo de combustível fóssil, a emissão de dióxido de carbono e a impermeabilização do solo:

A cidade de São Paulo gasta mais investindo em infraestrutura de transporte, como construção de pontes, túneis e manutenção viária, que em transporte coletivo - embora essa tendência esteja se revertendo nos últimos anos. Mas ainda existe uma visão rodoviarista baseada no transporte individual [...] ⁶¹

A despeito da política de concessão de crédito para compra de veículos, o custo de possuir um automóvel está na verdade aumentando para o consumidor. Nas famílias de baixa renda o transporte foi o terceiro item na despesa das famílias na década de 70, hoje é o segundo mais alto. O transporte compete em magnitude com os custos de habitação ⁶².

A competitividade do transporte coletivo precisa aumentar para além de buscar a migração para o transporte particular, mas principalmente para atrair novos usuários como a população com faixa de rendas mais elevadas:

[...] é preciso melhorar muito a infraestrutura de transporte coletivo, e principalmente do transporte coletivo de baixa emissão [...]. A qualidade, o conforto, a eficiência e baixo preço têm que fazer parte dos argumentos para que o indivíduo deixe o carro em casa e vá de transporte coletivo. Uma cidade como Berlin, onde as pessoas andam de bicicleta, trem, metrô e ônibus, tem uma taxa de motorização maior que São Paulo, ou seja, tem mais veículo por habitante, mas é muito mais cômodo e rápido ir de transporte coletivo. ⁶³

A Lei federal nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, instituiu diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana e orienta em seu Art. 6º que deve haver prioridade dos modos de transporte não motorizados sobre os motorizados e dos serviços de transporte público coletivo sobre o transporte individual motorizado. Dentro desta diretriz, Brasília precisa estimular a participação dos outros modais alternativos de transporte em detrimento do carro, fazendo uso mais eficaz da infraestrutura de transporte:

⁶¹ SALDIVA, Paulo – ABCR – *Entrevista*.

Disponível: <<http://www.abcr.org.br/Conteudo/Noticia/2265/paulo+saldiva++medico+especialista+em+poluicao+atmosferica+e+professor+da+usp.aspx>>. Acesso em 28 Junho 2015.

⁶² BROADDUS, A.; LITMAN, T.; MENON, G. *Transportation Demand Management*. GTZ Transport and Mobility Group. 2009.

⁶³ (SALDIVA, Paulo).

Em Brasília, a disponibilidade de mais opções de mobilidade que não o automóvel e a melhoria da qualidade e infraestrutura dos modos de transporte alternativos são medidas fundamentais para desestimular a circulação excessiva do carro. Dessa forma, avanços nas condições do transporte coletivo a serem implementados em decorrência do Plano Diretor de Transporte Urbano e Mobilidade do Distrito Federal – PDTU/DF, assim como a implementação da infraestrutura para a mobilidade por bicicleta em decorrência do programa cicloviário, devem ser reforçados com medidas específicas que desencorajem o uso do automóvel particular.⁶⁴

Segundo Broaddus⁶⁵ “programas de mobilidade urbana sustentável com vistas ao uso equilibrado dos vários modos de transporte e da infraestrutura urbana devem prever não só medidas de estímulo ao uso dos transportes alternativos, mas medidas diretas de desestímulo ao automóvel individual”. Ao contrário do que tem sido feito pelos que ditam as regras do consumo, é preciso criar uma nova cultura associada às bicicletas, e desmistificar seu uso como veículo de transporte. A cicloativista e repórter Renata Falzoni⁶⁶, diz que o trânsito reflete o preconceito que permeia todas as classes. Ela afirma que a elite que utiliza o carro está cega, escondida em escudos protegidos por *airbags* e vidros fumê e não tem noção do que é andar de bicicleta. Salta aos olhos, um comercial de automóvel de uma montadora francesa no Brasil. Ele ilustra o mau exemplo descrito por Falzoni⁶⁷:

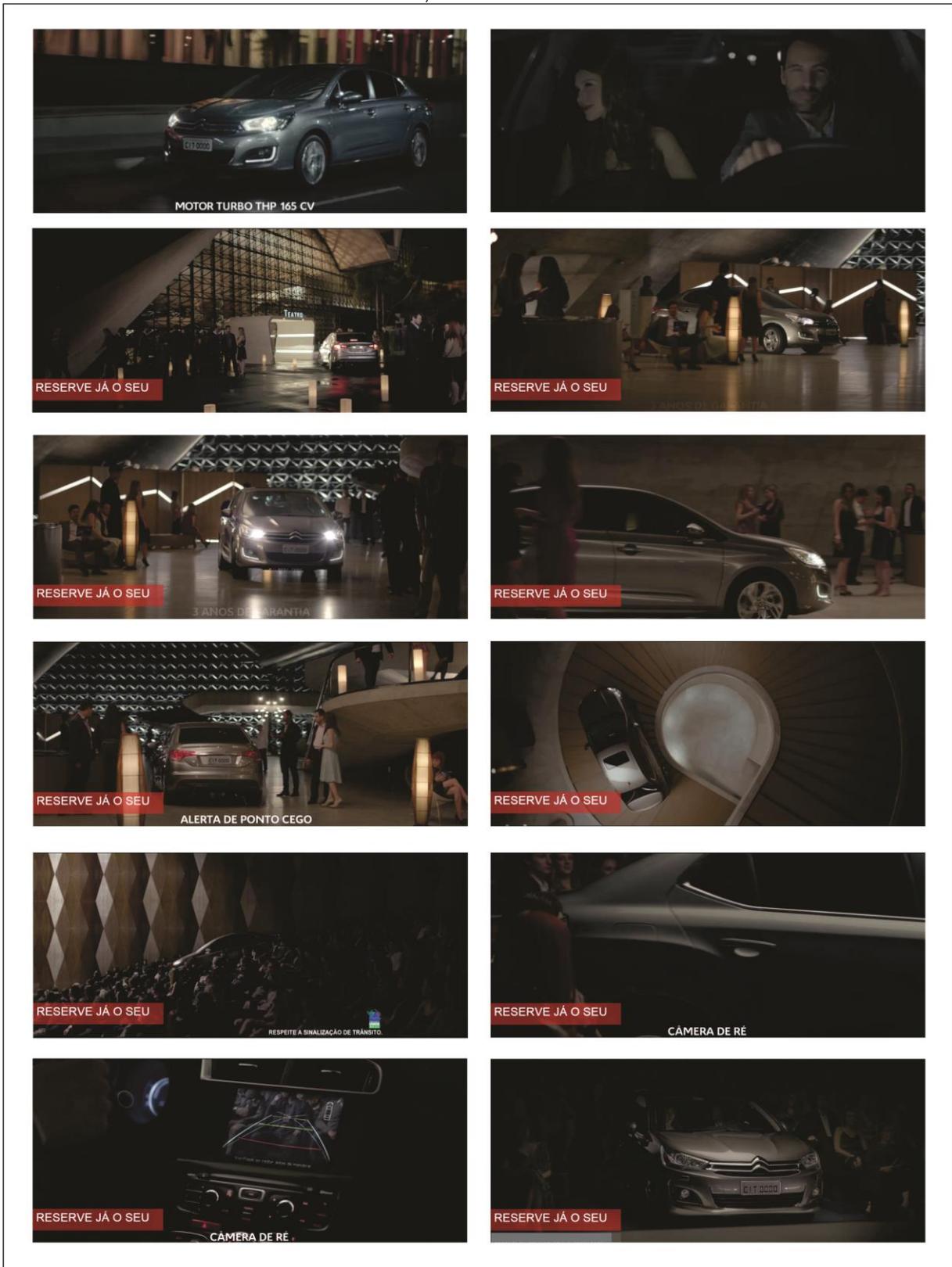
⁶⁴ LAMMERS, C. *Mobilidade na Área Tombada – Brasília*. Trabalho desenvolvido para Secretaria de Estado de Desenvolvimento Urbano e Habitação – Sedhab/Suplan. 2012

⁶⁵ BROADDUS 2009 apud LAMMERS, 2011

⁶⁶ Arquiteta, vídeo repórter, bike reporter e cicloativista. *Publisher* do portal www.bikeelegal.com.br e vídeo reporter especial na TV Gazeta.

⁶⁷ A Citroën lançou em setembro de 2013 um comercial onde um casal em seu carro, entra em um teatro, dirige pelo hall, desce pela sala de espetáculo que está lotada, faz todas as manobras muito próximo das outras pessoas e estaciona no melhor lugar da plateia. A campanha teve filmes para a TV aberta e fechada, anúncios impressos e spots de rádio que foram veiculados até o fim daquele ano. Segundo informação no site Meio e Mensagem a montadora tinha o objetivo de destacar a tecnologia e o espaço interno do veículo.

Imagem 21 – E o carro vai ao teatro - estímulo do automóvel com uso ambiental e socialmente incorreto, na mídia brasileira.



Fonte das imagens disponível em: <<http://www.meioemensagem.com.br/home/comunicacao/noticias/2013/09/25/Citroen-leva-carro-para-dentro-de-teatro.html>>. Disponível em 15 Março 2015.

Serão necessárias soluções integradas para questões relacionadas ao fim da dependência dos automóveis. A priorização dos modais de transporte coletivo, a inter-relação destes com os veículos não motorizados, e uso da tecnologia, tudo isso associado a medidas coercitivas como, por exemplo, a redução/eliminação de estacionamentos gratuitos para carros nos centros urbanos são caminhos que apontam simultaneamente para a dissolução desta relação tão próxima e tão visceral que temos com nossos carros.

4 AS CIDADES, AS BICICLETAS E A REQUALIFICAÇÃO DO ESPAÇO PÚBLICO

4.1 Em Paris

Paris anunciou que até 2020 pretende reduzir os índices de poluição e para tal intento quer modificar o paradigma do urbanismo e da mobilidade. Paris tem atualmente quase 700km entre ciclovias e ciclofaixas, possui um dos mais importantes sistemas de compartilhamento de bicicleta⁶⁸ e foi também uma das cidades precursoras de *car sharing*⁶⁹, um sistema semelhante ao de aluguel temporário de bicicletas, só que veículos.

Com o seu novo plano de mobilidade cujos investimentos do governo municipal serão da ordem de € 150 milhões⁷⁰ em cinco anos, Paris pretende dobrar a extensão das suas ciclofaixas e ciclovias e, como uma das medidas mais radicais, fechar o acesso à sua região central para carros particulares. Há a previsão da passagem de três *véloroutes*⁷¹ europeias por Paris. A circulação nos quatro distritos centrais se daria somente a pé e também ficaria a cargo do transporte público e da bicicleta. As únicas exceções seriam para veículos de moradores, emergência,

⁶⁸ *Velib* é o nome do programa de bicicletas compartilhadas, uma mistura em francês das palavras bicicleta e liberdade. O alto investimento não veio da prefeitura da cidade, todo o aporte na concessão do serviço foi feito por empresa particular que também gere o sistema.

⁶⁹ O *car sharing* promete reduzir o número de proprietários de automóveis. O modelo promete economia ao consumidor já que não há o ônus da manutenção de um carro próprio. O serviço inclui combustível, estacionamento e seguro. Entretanto críticas têm sido feitas ao sistema acusando-o de estimular viagens motorizadas e retirar o usuário do transporte público.

⁷⁰ Disponível em: <<http://www.brasil.rfi.fr/geral/20150409-paris-lanca-plano-para-se-tornar-capital-da-bicicleta>> E também disponível em: <http://bikeelegal.com/noticia/2956/plano-de-mobilidade-urbana-por-bicicletas-de-paris_-a-terra-dos-magicos>. Acessos em 27 Julho de 2015.

⁷¹ *Véloroutes* são como rodovias expressas para bicicletas que ligam cidades, regiões e ou países.

serviços de entrega e táxis. A cidade quer para si o título de capital mundial da bicicleta.

Na Europa do ano 2000, não eram muitas as cidades que promoviam a bicicleta, hoje cidades como Paris tem a maioria de suas ruas adaptadas com “vias calmas”. Em julho de 2007 Paris lançou o seu sistema de empréstimo de bicicletas, o sistema começou disponibilizando 7 mil bicicletas, adequadas a ambos os sexos, em 750 estações automatizadas, hoje disponibiliza à população, inclusive turistas, cerca de 20 mil bicicletas em 1800 estações distribuídas, em média a cada 300 metros, 24 horas por dia durante todo o ano. É o terceiro maior sistema de bicicletas compartilhadas do mundo⁷² e possui uma média de 85 mil viagens diárias.

Imagem 22 – Imagem de uma estação do sistema *Velib* em Paris

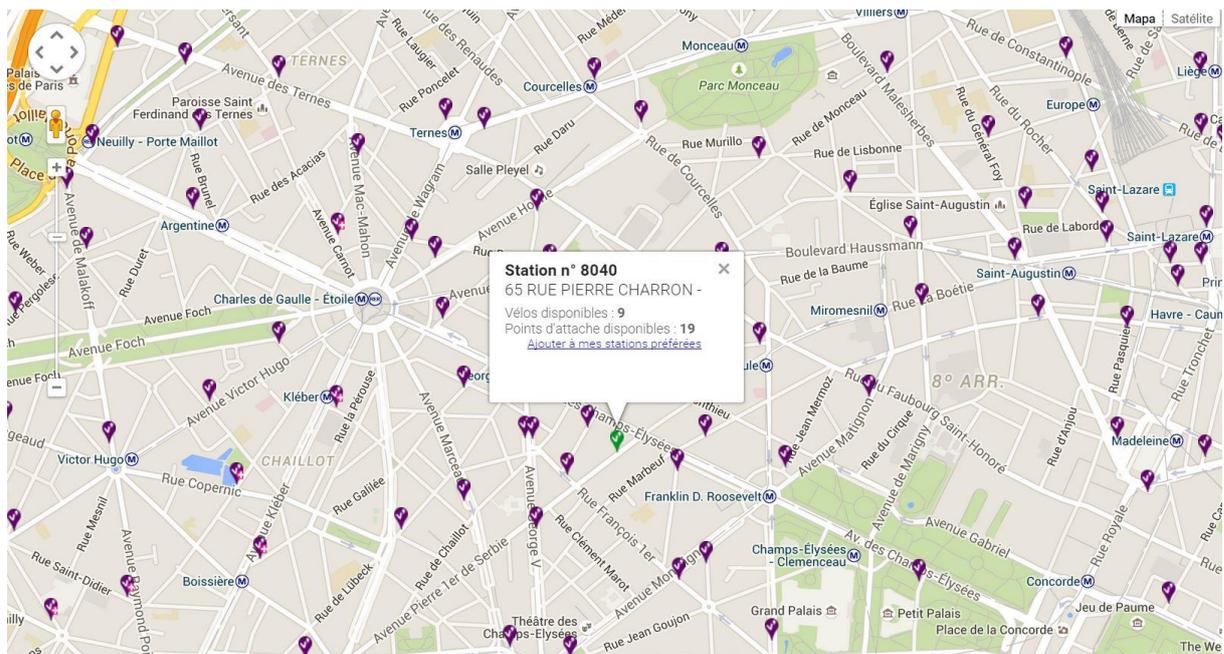


Fonte – <http://parisfootwalks.com/wp-content/uploads/Vélib.jpg> – Junho/2015

⁷² O maior sistema de *bike sharing* do mundo está na China. O sistema, que serve a cidade de Hangzhou, oferece desde 2013 mais de 66 mil bicicletas operando a partir de 2.700 estações e pretende expandir para 175 mil bicicletas até 2020 (Shaheen, Guzman 2011).

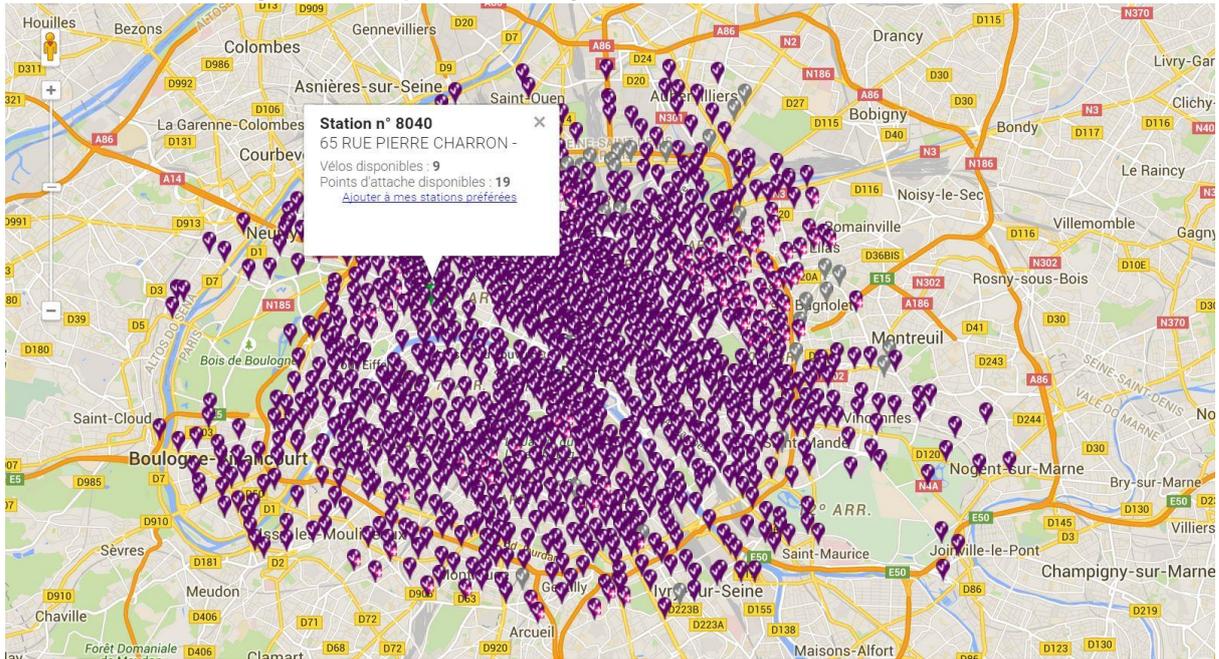
Imagem 23 – Localização de estação *Velib* próxima à avenida Champs Élysée

Fonte – <http://www.velib.paris/Plan-stations>– Junho/2015

Imagem 24 – Estações do sistema *Velib* na área central de Paris

Fonte – <http://www.velib.paris/Plan-stations>– Junho/2015

Imagem 25 - Mapa de localização de todo o sistema Velib em Paris



Fonte – <http://www.velib.paris/Plan-stations>– Junho/2015

A capital francesa tem muitas ciclovias, porém poucas são exclusivas para bicicletas, como boa parte da cidade tem a determinação de ser preservada ficava difícil alargar avenidas e diminuir calçadas. A solução foi atribuir aos ciclistas pistas reservadas aos táxis e aos ônibus.

No enfrentamento da questão da mobilidade, a cidade de Paris sai na frente agigantando a experiência dos calçadões, implantados muito comumente nas regiões centrais de algumas cidades, mas fundamentalmente qualificando os espaços públicos, repensando a inserção do transporte público e promovendo formas mais saudáveis inteligentes que promovam, por exemplo, a circulação de bicicletas:

Para enfrentar os picos de poluição em Paris a prefeitura da capital da França anunciou um projeto de €150 milhões (R\$490 milhões) [R\$519 milhões atualmente] para duplicar⁷³, até 2020, a extensão das ciclovias. A administração pública vai instalar garagens para bicicletas em grandes estações de metrô e de trem, generalizar a limitação da velocidade dos automóveis a 30 km/h e transformar a cidade na “capital mundial das bicicletas”. O objetivo é fazer das duas rodas um modal de transporte

⁷³ A prefeitura de Paris pretende aumentar a rede cicloviária, passando dos quase 700 km para 1.400 km até 2020.

complementar das redes de metrô, de tramway e de ônibus e reduzir o espaço dos veículos particulares⁷⁴

4.2 Em Nova York

Nova York, é outra cidade onde houve avanços importantes para os ciclistas. Por lá desde a década de 70 já aconteciam mobilizações para ocupação das ruas por bicicletas como parte do movimento ambientalista. Em 1980 uma greve do transporte público perdurou por 11 dias e custou aos cofres públicos cerca de 1 bilhão de dólares⁷⁵, na ocasião cicloativistas estabeleceram rotas cicláveis emergenciais para facilitar o deslocamento, e após resolvido o conflito, a ideia de manter o uso como alternativas de transporte ganhou corpo e as primeiras ciclofaixas foram implantadas. Algum tempo depois, após contestação de comerciantes e pedestres, a gestão da prefeitura que havia implantado voltou atrás, e decidiu eliminá-las.

Imagem 26 – A ciclofaixa pintada no chão da Broadway abriu espaço para as bikes



Fonte – <http://www.criaticidades.com.br/sampacriativa/wp-content/uploads/2013/09/Brodway-entre-Columbus-Circle-e-Times-Square.jpg>

⁷⁴ ESTADÃO – *Paris vai investir R\$490mi para triplicar vias exclusivas em 5 anos.*

Disponível: <<http://www.estadao.com.br/noticias/geral,paris-vai-investir-r-490-mi-para-triplicar-vias-exclusivas-em-5-anos,1667862>>. Acesso em 15 Maio 2015.

⁷⁵ <http://noticias.uol.com.br/ultnot/afp/2005/12/20/ult34u143315.jhtm>. Acesso em 01 Julho 2015.

As manifestações pró-mobilidade urbana só diminuíram quando, entre 2006 e 2010 a prefeitura de Nova York abriu 450 km de ciclofaixas⁷⁶, 50 km de corredores de ônibus e fechou várias praças aos carros⁷⁷, retirou carros estacionados em faixas de rolamento em frente às calçadas, reduziu faixas de rolamento, tratou e aumentou calçadas proporcionando espaço para cadeiras e mesas:

De lá para cá, o número de ciclistas mais do que dobrou. [...]a integração da bicicleta como meio de transporte, juntamente com um programa de apoio à circulação de pedestre, é um dos eixos do departamento de trânsito da cidade.⁷⁸

Imagem 27 – Prospect Park West - NY, antes da qualificação urbana



Fonte – Janette Sadik-Khan, Ted Talks Conference⁷⁹

⁷⁶ 64% dos nova-iorquinos aprovaram a implementação das ciclofaixas

⁷⁷ Mais de 50 praças foram criadas. A Times Square, por exemplo, se tornou um grande calçadão para pedestres.

⁷⁸ <https://raquelrolnik.wordpress.com/2015/04/06/cidades-bicicletas-e-protestos>. Acesso em 27 Maio 2015.

⁷⁹ <https://www.youtube.com/watch?v=LujWrkYsl64> – Ted Talks Conference. Acesso em 27 Maio 2015

Imagem 28 – Prospect Park West - NY, depois da implantação da ciclofaixa protegida.



Fonte – Janette Sadik-Khan, Ted Talks Conference⁸⁰

O plano das gestões anteriores na cidade de Nova York, no que diz respeito à mobilidade, buscava tão somente aumentar a velocidade dos automóveis. As grandes e inovadoras mudanças que priorizaram o pedestre, o ciclista e o transporte coletivo foram elaboradas pela então secretária de transportes Janette Sadik-Khan⁸¹:

[...] diziam que os lojistas da Times Square perderiam muito dinheiro quando fechássemos a praça ao trânsito, e o contrário aconteceu. A renda do varejo duplicou em três anos, a frequência triplicou. Os pedestres, quando podem circular em paz, acabam gastando mais.

[...] o espaço para carros e pedestres estava distribuído de forma desigual. Havia 70 pedestres para cada dez carros.

[...] as ciclofaixas reduziram em 40% o número de acidentes com ciclistas na cidade. Quando o ciclista precisa se aventurar no meio dos carros, sem proteção, ele é muito vulnerável, como acontece com os pedestres.

[...] os ônibus precisam ser competitivos com o carro e o metrô.

⁸⁰ <https://www.youtube.com/watch?v=LujWrkYsl64> – Ted Talks Conference. Acesso em 27 Maio 2015

⁸¹ Ibid – Ted Talks Conference.

Imagem 29 – A Times Square trocou os carros por mesinhas e bancos



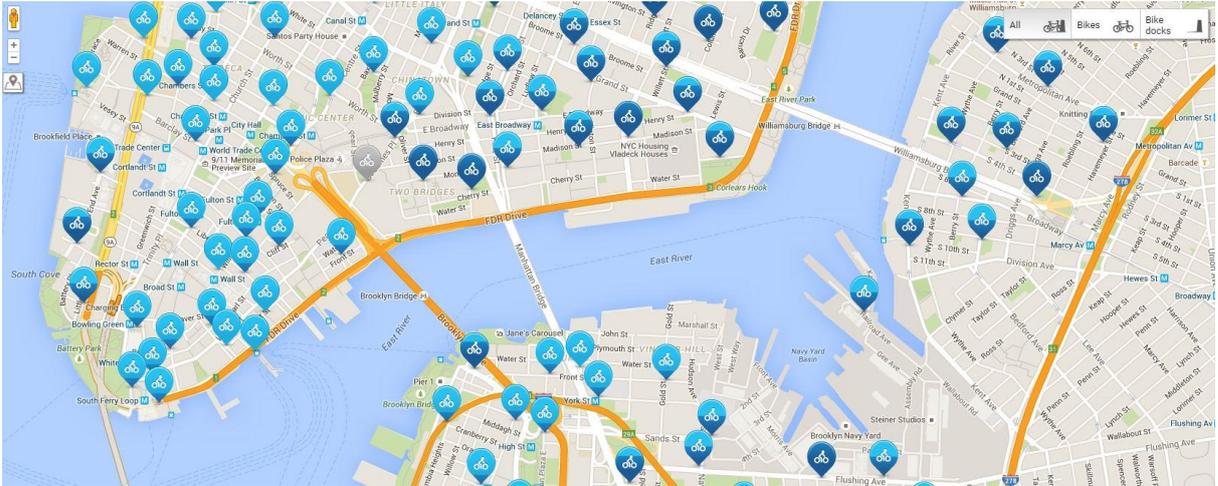
Fonte – <http://www.criaticidades.com.br/sampacriativa/wp-content/uploads/2013/09/times-square.jpg>

No verão de 2013 a cidade inaugurou o Citi Bike, um sistema de compartilhamento de bicicletas 24 horas, semelhante ao de Paris, sem custos para os cofres públicos, totalmente financiado por um banco privado que investiu US\$41 milhões para ser patrocinador por 6 anos⁸². O sistema possuía à época de sua inauguração 6 mil bicicletas distribuídas em 332 estações entre Manhattan e Brooklyn. Dados do relatório⁸³ mensal da companhia informam que em agosto de 2014 o sistema acusava uma média de 34 mil viagens por dia, com uma média de 2,9 km por viagem, o relatório informa ainda que cada bicicleta do sistema é usada 7 vezes por dia.

⁸² Flegenheimer, Matt (publicada em 7 de Maio de 2012). *Citibank Pays to Put Name on Shared Bikes*. The New York Times. Disponível em: <<http://www.nytimes.com/2012/05/08/nyregion/new-york-cycle-sharing-gets-a-name-citi-bike.html>>. Acesso em Maio 2015.

⁸³ NYC Bike Share, Relatório Mensal (Agosto 2014). Disponível em: <https://www.citibikenyc.com/assets/pdf/august_2014_citi_bike_monthly_report.pdf>. Acesso em Maio 2015.

Imagem 30 – Detalhe do mapa de estações do sistema Citi Bike em Manhattan e Brooklyn



Fonte – <https://member.citibikenyc.com/map> - Junho 2015

Imagem 31 – Imagem de uma estação do sistema Citi Bike em Manhattan



Fonte – Google Earth – Junho 2015

4.3 Em São Paulo

Em São Paulo a bicicleta está assumindo cada vez mais, a sua função como **modal de transporte**. A Companhia do Metropolitano, responsável pelo metrô, divulgou pesquisa⁸⁴ que revela a transformação que o modo de deslocamento dos moradores da Região Metropolitana sofreu nos últimos anos. Curiosamente a pesquisa aponta que a população de renda mais baixa está usando mais o automóvel, enquanto que a população de renda mais alta está vem utilizando cada vez mais o transporte coletivo⁸⁵, e que nesta faixa de renda está havendo um aumento de **viagens a pé e de bicicleta** (grifos nossos).

De acordo com a pesquisa, em 2007, dos 304 mil usuários de bicicleta em São Paulo, 61,5% possuíam renda familiar de até R\$1.520,00. O motivo de 22% das viagens de bicicleta era o custo elevado do transporte, e 57% alegaram que as curtas distâncias a percorrer era o motivo principal⁸⁶. A pesquisa mostrou um crescimento de 15% em relação a 2007 no que diz respeito ao número de viagens diárias, em todos os modais na RMSP⁸⁷. Das quase 44 milhões de viagens diárias, cerca de 30 milhões são viagens realizadas por modo motorizado e 14 milhões por modo não motorizado. As viagens exclusivamente por modal coletivo cresceram 16% e as por modal individual 21%. Vale notar que a população no período cresceu apenas 2%.

A explicação para essa mudança no modo de locomoção das faixas mais pobres da população estaria na já citada política de incentivos do governo federal e nas facilidades no financiamento de motos e carros nos últimos anos. Já a opção dos mais ricos pelo transporte coletivo e não motorizado teria relação com uma tendência comportamental no mundo todo, em que o carro se mostra incompatível

⁸⁴ Os dados constam da "Pesquisa de Mobilidade da Região Metropolitana de São Paulo (2012)", que realizou entrevistas em 8.115 domicílios, no período de agosto-dezembro de 2012, e março-abril de 2013. Atualizada a cada cinco anos, a pesquisa faz um comparativo da mobilidade urbana de São Paulo entre 2007 e 2012.

⁸⁵ A explicação para a mudança no modo de locomoção das faixas mais pobres da população estaria na política de incentivos do governo federal e nas facilidades no financiamento de motos e carros nos últimos anos. Em relação da nova opção dos mais ricos que migraram do transporte coletivo para o não motorizado, seria relacionado à incompatibilidade do carro com a qualidade de vida urbana, desperdício de tempo, associado à poluição ambiental, acidentes e a mortes no trânsito.

⁸⁶ Muito provavelmente percursos de bicicleta relacionados a trajetos de casa/estação de trem ou metrô, e estação/trabalho em várias regiões do município ou em cidades da sua região metropolitana.

⁸⁷ Região Metropolitana de São Paulo.

com a qualidade de vida urbana e associado à poluição ambiental, acidentes, mortes no trânsito e perda de tempo.

Como já mostramos a prefeitura decidiu finalmente investir na construção de ciclovias, entretanto a Instalação da sua infraestrutura tem sido motivo de muita polemica na capital paulista. Dos 400km de ciclovias prometidos pelo projeto original da prefeitura, 200km já foram inaugurados. Há quem não tenha gostado do modelo de implantação e o assunto foi judicializado pelo Ministério Público e parte das obras ficou embargada. Em março de 2015 cerca de 7mil ciclistas foram protestar na Avenida Paulista e exigiram a continuidade das obras. A suspensão foi derrubada em segunda instância pelo TJ-SP. As obras voltaram e a ciclovia da Avenida Paulista foi inaugurada no domingo, dia 28 de Junho de 2015.

Imagem 32 – imagem das obras da ciclovia na Avenida Paulista em Abril de 2015



Foto: Graco Santos

Imagem 33 – imagem do dia da inauguração da ciclovía da Avenida Paulista.



http://www.tribuna.com.br/fileadmin/_processed_/csm_ciclovía_SaoPaulo_avenidapaulista_FP_64002d5df6.jpg

4.3.1 O caso do Minhocão

Os viadutos em São Paulo são a prova de que o desenvolvimento rodoviário deixou marcas, são 142 sob a responsabilidade da prefeitura e outros 50 sob a guarda dos governos Federal e Estadual⁸⁸. É o caso do Elevado Costa e Silva, também conhecido como Minhocão que, inaugurado na administração do prefeito Paulo Maluf em 1971, liga as zonas Oeste, Leste e o Centro da capital Paulista com 3,4km de extensão:

O Minhocão é o símbolo de uma era, a era do desenvolvimentismo com o rodoviário, em que a cidade crescia por conta do carro. Ter um carro era símbolo de status e a cidade ainda suportava o seu uso porque nem todos tinham carro. A medida que o uso do automóvel foi se tornando obsoleto e colapsado na cidade o Minhocão também foi se tornando ultrapassado. Ele ainda é útil, porque a infraestrutura instalada ainda é útil para quem tem

⁸⁸ Informação colhida em programa da Globo News. Disponível em: <https://www.youtube.com/watch?v=SKpUOBZ_NCA>. Acesso em Julho 2015.

carro, mas ele trouxe uma poluição violenta e o impacto ambiental para quem mora nas suas imediações absolutamente drástico.⁸⁹

Agora de acordo com o que prevê o novo Plano Diretor Estratégico do Município de São Paulo, Lei nº16.050, de 31 de Julho de 2014, o viaduto será desativado paulatinamente para o transporte individual motorizado⁹⁰. Seu uso poderá ser substituído parcial ou integralmente por um parque nos moldes do High Line⁹¹ em Nova York ou até mesmo poderá ser demolido, no todo ou em parte⁹². A implantação do parque seria gradativa, com o progressivo aumento da restrição do tráfego de veículos até a completa desativação como via de trânsito, no prazo máximo de 15 anos⁹³. O Minhocão já está tendo seu uso modificado quando aos domingos o espaço é impedido aos carros e aberto para **ciclistas e outras atividades de lazer e cultura** (grifos nossos). Talvez a solução seja a demolição em alguns lugares para trazer conforto também ao nível do térreo da cidade e a construção de parques e edificações de cunho cultural sobre a estrutura de concreto armado.

⁸⁹ Depoimento de João Whitaker, professor de Arquitetura – FAU/USP. Disponível em: <https://www.youtube.com/watch?v=SKpUOBZ_NCA>. Acesso em Julho 2015.

⁹⁰ O artigo 375 da lei diz que “uma Lei específica deverá ser elaborada determinando a gradual restrição ao transporte individual motorizado no Elevado Costa e Silva, definindo prazos até sua completa desativação como via de tráfego, sua demolição ou transformação, parcial ou integral, em parque.”

⁹¹ A High Line como linha férrea elevada, foi construída em 1934 e interligava empresas relacionadas à indústria de alimentos. Hoje o High Line é um parque linear com aproximadamente 2,5km de extensão, construído em 2009 e recebe 6 milhões de visitantes por ano. Em dois anos os investimentos privados em volta High Line deram um salto de 2 bilhões de dólares, 17 vezes mais do que o custo de criar o próprio parque. Dados retirados da entrevista do Diretor de engajamento comunitário da High Line Gonzalo Casals, disponível em <https://www.youtube.com/watch?v=SKpUOBZ_NCA&spfreload=1>. Acesso em Maio 2015.

⁹² Pesquisa Datafolha divulgada em 23 de setembro de 2014 ouviu os paulistanos a respeito da demolição do Elevado Costa e Silva: 76% dos entrevistados são contrários à demolição da obra; 53% querem que ela continue voltada para os veículos e 23% defendem a criação de um parque no local. Sete por cento defendem sua total demolição. Disponível em: <<http://jornalestacao.com.br/portal/se-depender-dos-paulistanos-minhocao-nao-sera-demolido/>>. Acesso em Julho 2015.

⁹³ Caso não aconteça no tempo disposto, a prefeitura seria obrigada a transferir R\$100mil, por mês, da verba de publicidade para outros parques

Imagem 34 – Imagem Praça Marechal Deodoro, São Paulo, antes do Elevado Costa e Silva. Acervo: Casa da Imagem.



Fonte – <http://viatrolebus.com.br/2014/08/novo-plano-diretor-preve-desativacao-do-elevado-costa-e-silva-o-minhocao/>

Imagem 35 – Imagem sobre o elevado na Praça Marechal Deodoro, São Paulo - SP



Fonte – Google Earth – Julho 2015

Imagem 36 – Imagem sob o elevado na Praça Marechal Deodoro, São Paulo - SP



Fonte – Google Earth – Junho 2015

Imagem 37 – Montagem propositiva de parque e ciclovia sobre o Minhocão em São Paulo - SP

<http://www.revistapublicitta.com.br/wp-content/uploads/2015/01/revistapublicitta.minhocao.jpg>

Imagem 38 – Montagem propositiva da implantação de parque e ciclovia sobre o Minhocão em SP



<http://saopauloviva.blogspot.com.br/2012/04/do-minhocao-ao-ceagesp-um-novo.html>

Imagem 39 – Projeto do escritório de arquitetura FGMF, prevê o aproveitamento de parte do Minhocão para serviços públicos, como biblioteca e posto de saúde e a recuperação da Praça Marechal Deodoro em São Paulo - SP



<http://planetasustentavel.abril.com.br/blog/urbanidades/afinal-o-que-sera-do-minhocao/>

Imagem 40 – Imagem do Minhocão durante um final de semana, quando é fechado para carros e se transforma em rua de lazer e ciclovia. Foto: Ricardo Matsukawa/Terra



<http://terramagazine.terra.com.br/interna/0,,OI4418254-EI6586,00-Trocar+Minhocao+por+outra+via+seria+desastre+diz+urbanista.html>

Imagem 41 – Imagem do High Line de NY. Foto: Ahtos Comolatti



<http://revistagalileu.globo.com/Revista/Common/0,,EMI341269-17770,00-ASSOCIACAO+QUER+TRANSFORMAR+O+MINHOCAO+EM+UM+PARQUE.html>

Imagem 42 – Imagem do High Line de NY. Foto: Ricardo Freire



<http://www.viajenaviagem.com/2012/06/high-line-nova-york>

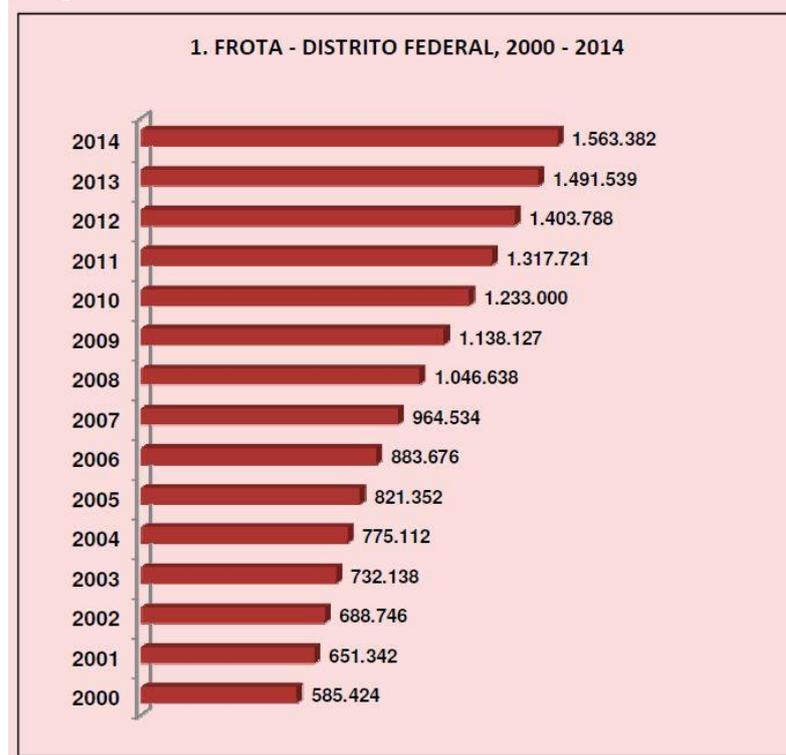
4.4 No Distrito Federal

A taxa de crescimento da população metropolitana no Brasil, entre 2001 e 2010 foi em média 10,7%, já a taxa de aumento do número de veículos automotores, na maioria das mesmas cidades e no mesmo período, foi de 66%⁹⁴. No Distrito federal os números apresentados por sua região metropolitana não são diferentes – o número de carros aumentou 86,6% na última década, enquanto a população cresceu 20,4%⁹⁵. O Detran-DF divulga no seu “Boletim de frota – Maio/2015” que a frota de carros no DF em 2010 era de 1.233.000 veículos e que em 2014 já eram 1.563.382 veículos.

⁹⁴ IPEA - Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada. 2010. *Infraestrutura Social e Urbana no Brasil: subsídios para uma agenda de pesquisa e formulação de políticas públicas*. IPEA, Brasília.

⁹⁵ RIBEIRO, L.C. & Rodrigues, J.M. 2011. INTC - Observatório das Metrôpoles: *Da crise da mobilidade ao apagão urbano*. Disponível em: <http://web.observatoriodasmetropoles.net/index.php?option=com_content&view=article&id=1686%3Ada-crise-da-mobilidade-ao-apagao-urbano&catid=34%3Aartigos&Itemid=138&lang=pt>. Acesso em: 04 Abril 2015.

Imagem 43 - Frota de veículos no Distrito Federal de 2000 a 2014



Fonte – Boletim de frota – Maio/2015

Brasília foi planejada setorizada seguindo o que preconizava a arquitetura modernista e obedecendo a lógica rodoviarista/desenvolvimentista que surgiu nos anos 50. Possui um sistema viário responsável por integrar toda a região metropolitana e a sua configuração é a principal dificuldade a ser transposta para os modais não motorizados. Brasília por natureza é horizontalizada em sua expansão e possui sua malha urbana fragmentada e descontínua, com baixa acessibilidade⁹⁶, o que reforça a ineficiência do transporte coletivo e induz a dependência do automóvel.

A dispersão urbana “se tornou um vírus mortal para a essência social da cidade”⁹⁷, com elevados custos econômicos, ambientais, e principalmente sociais, ocasionados pelos fluxos de circulação, principalmente de transporte público e pela implantação de infraestruturas e serviços urbanos, que por sua vez, como num ciclo, induzem ainda mais a suburbanização esparsa. Neste sistema de transporte que se tornou dependente do automóvel particular, as viagens de carros tornam-se

⁹⁶ HOLANDA, F. 2010. Brasília – cidade moderna, cidade eterna, FAU UnB, Brasília

⁹⁷ BOHIGAS 2008 apud JATOBÁ, Sérgio. *Dispersão Urbana I*. In Cidade e Meio Ambiente. 2008.

Disponível em: <<http://cidademeioambiente.blogspot.com.br/2008/07/disperso-urbana-i.html>>. Acesso em Maio 2015.

"obrigatórias" a ponto de se esperar que em todas as famílias qualquer adulto possua um automóvel particular.

Alguns dados sobre Brasília afetos à mobilidade urbana: a região central de Brasília concentra 74% dos empregos e 8,24% dos moradores; 43% das viagens relacionadas a trabalho são realizadas por automóvel e 39% por transporte coletivo; 80% das viagens com motivo de trabalho ou estudo são realizadas por automóvel na área tombada e sua área de influência (Plano Piloto, Lagos Sul e Norte, Sudoeste e Jardim Botânico) (pesquisa origem destino 2009, Relatório Técnico nº 3, ALTRAN/TCBR 2009); 60% dos estudantes de escolas privadas de ensino médio se locomovem por automóvel, enquanto 70% dos estudantes da rede pública usam transporte coletivo⁹⁸; O Plano Piloto é a Região Administrativa [RA] que recebe maior número de estudantes, 19,08%, seguida pela RA de Ceilândia, 14,23% e Taguatinga, 13,97% (Pesquisa Distrital por amostra de Domicílios – PDAD/DF-CODEPLAN 2013), do total de 477.125 postos de trabalho, 477.125 (42,57%) estão localizados no Plano Piloto, 7,89% em Taguatinga e 7,62% em vários locais; Águas Claras possui 2,2% dos empregos e 4,4% dos moradores, já Ceilândia também possui 2,2% dos empregos e 16% dos moradores⁹⁹. Um estudo do Tribunal de Contas do DF¹⁰⁰ indica que 51,7% dos usuários do sistema público de transportes considera ruim ou péssimo o aspecto limpeza e conservação dos ônibus no Distrito Federal e 74% consideram que os ônibus trafegam muito cheios.

Neste cenário o trânsito e os seus congestionamentos ao longo da extensa malha viária, acabam por decretar a ineficiência dos modais diversos do automóvel particular. O transporte coletivo e o não motorizado, não conseguem ser eficientes e perdem espaço. O modelo das cidades difusas, com ocupação extensiva e fragmentada do solo suburbano, com baixas densidades, vem sendo reproduzido há cerca de 50 anos e, ao contrário do que acontece nas cidades compactadas, impõe uma dinâmica social onde se perdem os valores sociais da urbanidade e se eliminam as bases coletivas coesionadoras das cidades. Em Brasília não é diferente, a densidade populacional do Distrito Federal, que cresce na direção oposta ao

⁹⁸ BERTAZZO, JACQUES 2010 apud LAMMERS 2011.

⁹⁹ CODEPLAN – Companhia de Planejamento do Distrito Federal, *Pesquisa Distrital por Amostra de Domicílios – Distrito Federal – PDAD/DF - 2013*. SEPLAN/GDF, 2014, 215p.

¹⁰⁰ (TCDF 2009 apud LAMMERS 2011)

centro, contribui para longas distâncias percorridas em viagens, principalmente às relacionadas a trabalho¹⁰¹.

4.4.1 A insegurança como obstáculo

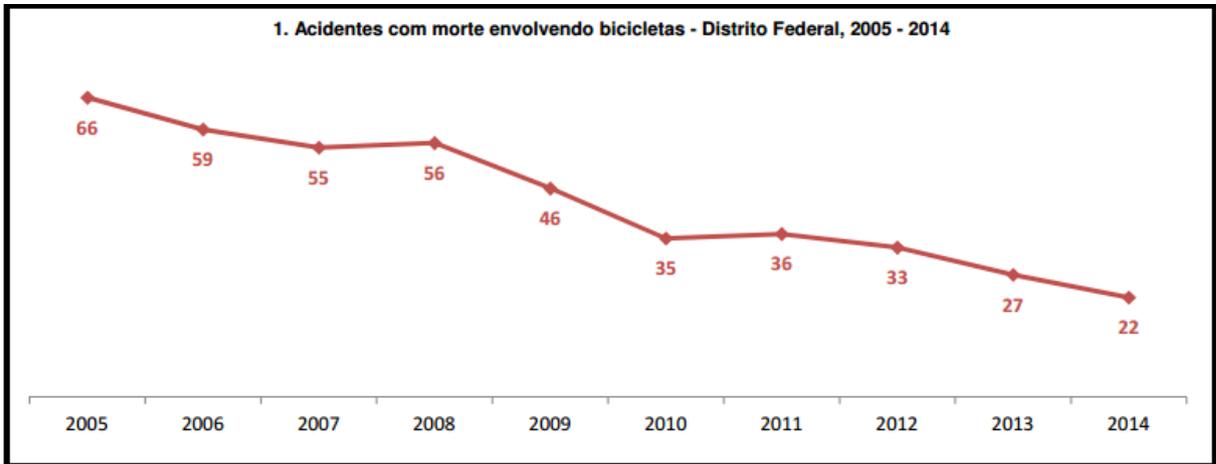
Conforme já assinalamos neste trabalho, o Código de trânsito possui um preceito básico: veículos menores têm prioridade sobre os veículos maiores. Desta forma as bicicletas têm prioridade em relação aos carros, e os pedestres têm prioridade em relação às bicicletas. A regra é que o maior se responsabilize pelo mais fraco. A insegurança no trânsito é um dos grandes problemas que inibem o aumento do número de ciclistas, as ruas ainda são muito perigosas porque a cultura da rua compartilhada com a bicicleta ainda não foi recepcionada pela maioria dos motoristas que não aprenderam a respeitá-la como veículo de transporte e as próprias vias que não estão preparadas para este compartilhamento. Aos ciclistas, além de sinalizar com as mãos, para aumentar a segurança, também cabem tanto o cumprimento da legislação de trânsito, quanto bicicletas equipadas com itens obrigatórios.

Em 2014 segundo dados do Detran-DF¹⁰², ocorreram 22 acidentes envolvendo bicicletas no DF. Desses, 45,5% ocorreram nas vias urbanas, 40,9% nas Rodovias Distritais (DFs) e 13,6% nas Rodovias Federais (BRs). Ceilândia foi a cidade com o maior número de ocorrências: 4 acidentes. As colisões representaram 86,4% dos casos. O período noturno [de 18h às 23h59], apresentou 9 casos (40,9%). E o dia da semana com mais acidentes fatais envolvendo bicicletas foi o sábado, com 5 casos (22,7%). Numa colisão com um veículo motorizado o ciclista normalmente morre. O número de acidentes fatais e acidentes com feridos envolvendo bicicletas no Distrito Federal, embora ainda em patamar alto, indica tendência de redução. Em 2014, o total de acidentes com morte envolvendo bicicletas reduziu 18,5% com relação a 2013, e foi o menor valor desde 2005, muito provavelmente por conta da infraestrutura de ciclovias recém instaladas.

¹⁰¹ BERTAUD 2010 apud LAMMERS, 2011.

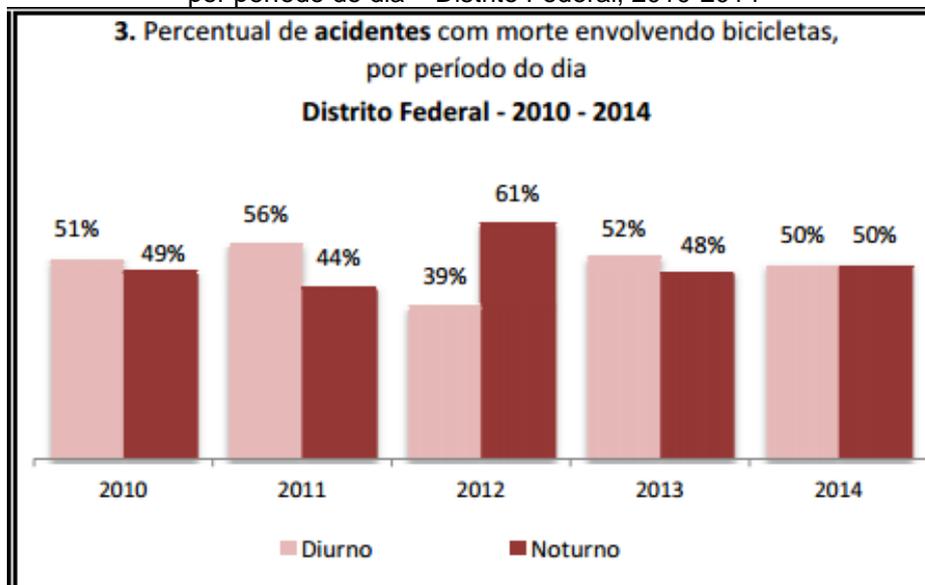
¹⁰² DETRAN-DF. Departamento de Trânsito do Distrito Federal/GEREST – Boletim anual de acidentes com Bicicleta. Disponível em: <<http://www.detran.df.gov.br/o-detran/estatisticas-do-transito/acidentes.html>>. Acesso em 21 Junho 2015.

Imagem 44 – Acidentes com morte envolvendo bicicletas – Distrito Federal



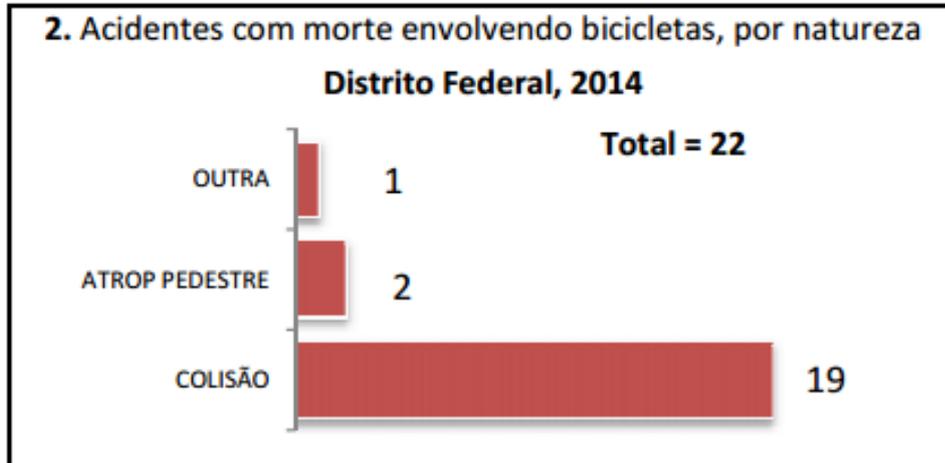
Fonte - Boletim anual de acidentes – Detran-DF - data de referencia 11/03/2015

Imagem 45 – Percentual de acidentes com morte envolvendo bicicletas, por período do dia – Distrito Federal, 2010-2014



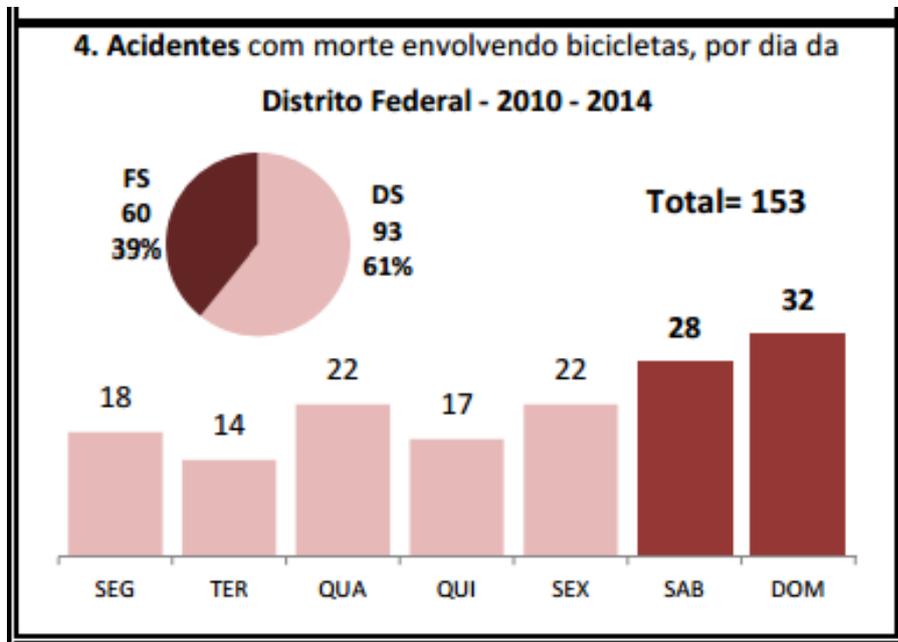
Fonte - Boletim anual de acidentes – Detran-DF - data de referencia 11/03/2015

Imagem 46 – Acidentes com morte envolvendo bicicletas, por natureza



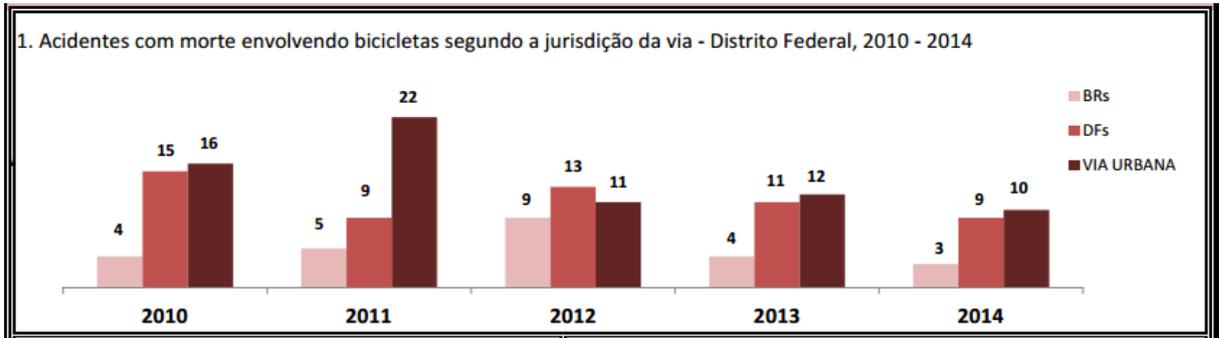
Fonte - Boletim anual de acidentes – Detran-DF - data de referencia 11/03/2015

Imagem 47 – Acidentes com mortes envolvendo bicicletas, por dia semana



Fonte - Boletim anual de acidentes – Detran-DF - data de referencia 11/03/2015

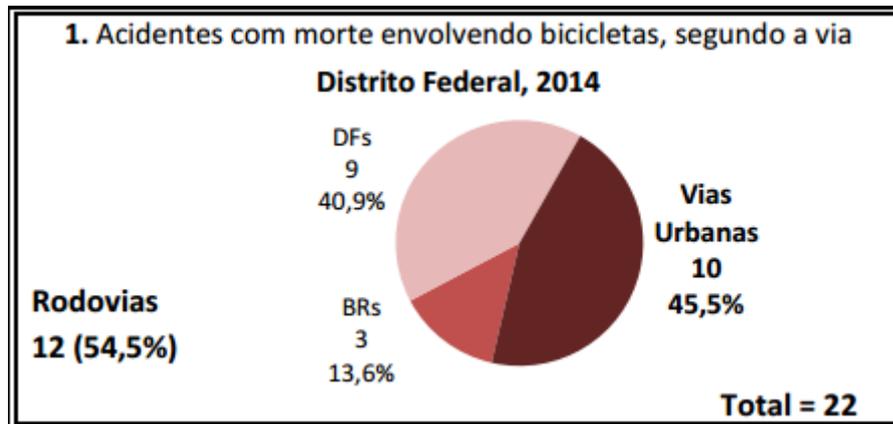
Imagem 48 – Acidentes com mortes envolvendo bicicletas segundo a jurisdição da via – DF



2010/2014

http://www.detran.df.gov.br/images/Informativo_n2_Bicicleta_2014_geral1.pdf

Imagem 49 – Acidentes com mortes envolvendo bicicletas, segundo a via no ano de 2014



http://www.detran.df.gov.br/images/Informativo_n2_Bicicleta_2014_geral1.pdf

Imagem 51 – ONG de Brasília, Rodas da Paz, reúne 10 mil pessoas em pedalada de 17 km

www.correio braziliense.com.br

SINDICEL S&B, HIPÓLITO JOSÉ DA COSTA, BRASÍLIA, DF, AGO OHTAUSURONG

CORREIO BRAZILIENSE

DIENPLARICE ADONANTE • VENDA PROIBIDA

BRASÍLIA, DISTRITO FEDERAL, SEGUNDA-FEIRA, 27 DE JULHO DE 2015

NÚMERO 18.024 • 46 PÁGINAS • R\$ 2,50

Ciclistas cobram lei que amplia ciclovias no DF



Milhares de pessoas ocuparam a cidade para exigir o cumprimento de norma distrital, aprovada há 10 anos, mas ainda inócua. Nenhuma autoridade manifestou apoio



André Valente/Ep/Correio Braziliense

André Valente/Ep/Correio Braziliense



André Valente/Ep/Correio Braziliense



André Valente/Ep/Correio Braziliense



Na escola da manhã de domingo, brasileiros se uniram em defesa das pedaladas do bem — e não das aquelas que tanto abalam o cenário político nacional. O 13º Passeio Ciclístico Rodas da Paz atraiu cerca de 10 mil participantes, segundo os organizadores, e proporcionou cenas marcantes de cidadania. Além de pedir a regulamentação da Lei Distrital nº 3.639, de 2005, o ato lembrou que o trânsito da cidade continua muito violento para quem faz da bike um esporte ou um meio de locomoção. **PÁGINA 11**

Fonte - Capa do Correio Braziliense de 27 de Julho de 2015

Em Brasília e em sua região metropolitana, é mister que se modifique o paradigma no que diz respeito a análise de implantação de novos empreendimentos que induzam ao aumento do tráfego de veículos ou que provoquem a implantação de infraestrutura para o automóvel. É reconhecida a importância dos empreendimentos na promoção de melhorias na qualidade do espaço urbano da cidade, e na inter-relação econômica entre o espaço construído e o desenvolvimento do tecido da cidade. Por este justo motivo é que devem previamente ser realizados estudos de demanda de mobilidade e que se esgotem as soluções e medidas que favoreçam os modos alternativos de transporte¹⁰³. Para além de proteger o bem cultural tombado e garantir a continuidade dos postulados fundamentais do Plano Piloto de Brasília, medidas assim afiançarão a promoção de uma cidade mais viva, segura, sustentável e saudável. Lammers elenca ainda outras medidas específicas no intuito de deter o crescente tráfego de veículos de usuários da região central de Brasília:

[...] recomenda-se:

- Vinculação de informação e campanhas publicitárias acerca dos modos alternativos;
- Integração de bicicleta e transporte coletivo;
- Implantação de estacionamentos remotos, fora da ZUCT, integrados ao transporte coletivo;
- Desenho universal, requalificação e ampliação do espaço do pedestre;
- Estímulo aos ônibus fretados – escolares e funcionais;
- Horários alternativos de trabalho;
- Carona solidária;
- Elaboração de planos de viagem para locais específicos;
- Subsídios para o uso da bicicleta e do transporte coletivo;
- Gestão do transporte de cargas;
- Gestão da mobilidade em eventos especiais;
- Gestão e regulação de estacionamentos com implantação gradual de vagas pagas cuja renda seja revertida para melhoria dos outros modais.

Ela ainda, no que diz respeito às vias e espaços existentes, aconselha:

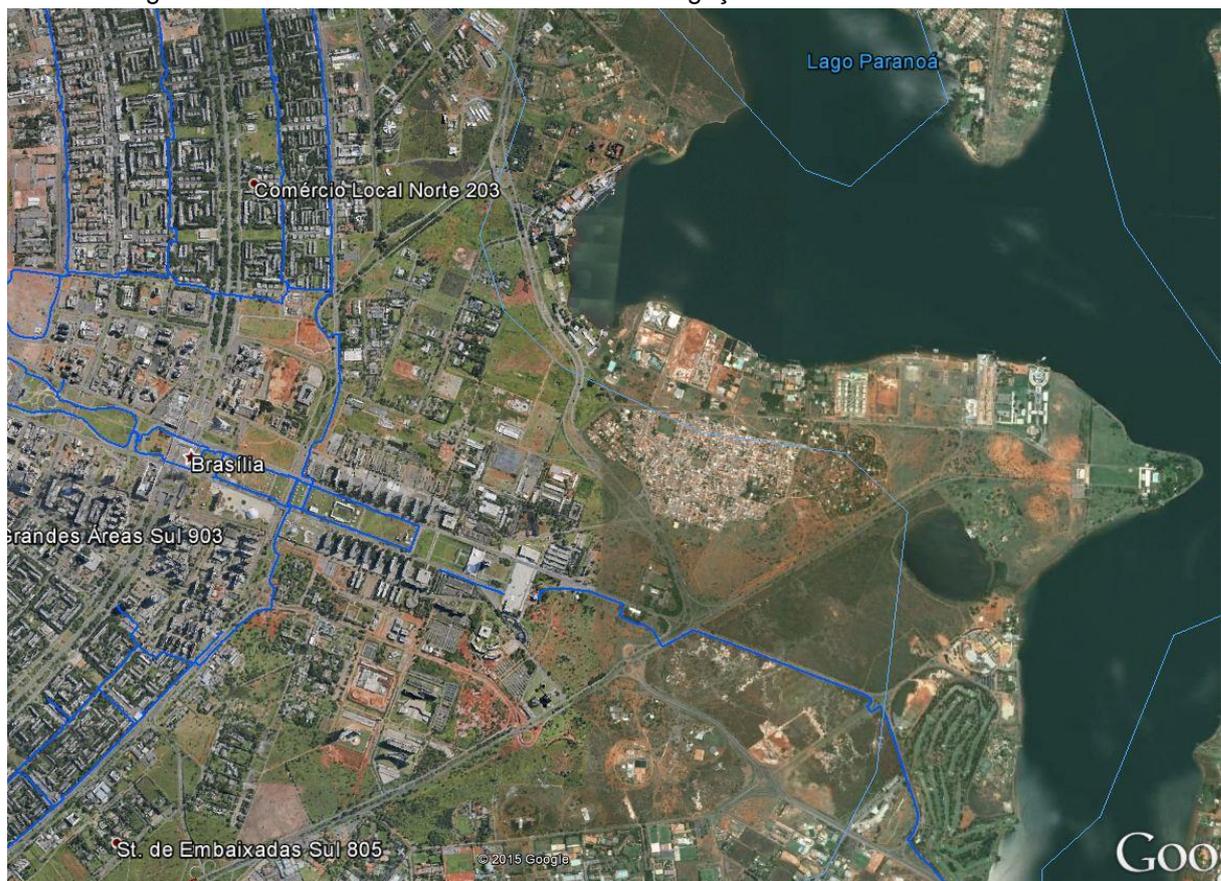
- Rota de pedestres contínua e desimpedida, sem interrupção por mobiliários tais como cercas, plantas, toldos, etc., especialmente sob marquises e área comum dos comércios locais e da W3, pilotis dos edifícios residenciais, e estacionamentos em superfície;
- Diminuição da velocidade permitida no eixo rodoviário - “Eixão”;
- Não alargamento da via W4;
- Manutenção do canteiro central arborizado da W3 e implantação do transporte coletivo nas faixas laterais;

¹⁰³ LAMMERS 2012.

- Amortecimento do acesso da futura via interbairros na junção com o Plano Piloto;
- Estudos prévios e obrigatoriedade de licenciamento da Sedhab em qualquer obra de alteração viária, incluindo alargamento de vias, implantação de interseções e de estacionamentos.

Salta aos olhos, especificamente em relação à área do Conjunto Urbano Tombado, que a malha cicloviária implantada, quase toda em ciclovias segregadas, não tem contempladas as ligações entre a malha da Asa Norte e a da Asa Sul. Apesar de existir uma ciclovia em toda a extensão do Eixo Monumental, tanto na sua porção Leste (Esplanada dos Ministérios) quanto na porção Oeste, próximo à antiga rododiferroviária, há uma deficiência grave na interligação das duas porções norte e sul da cidade. A malha cicloviária, em ambas as Asas, quando se dirige à Rodoviária de Brasília resta interrompida.

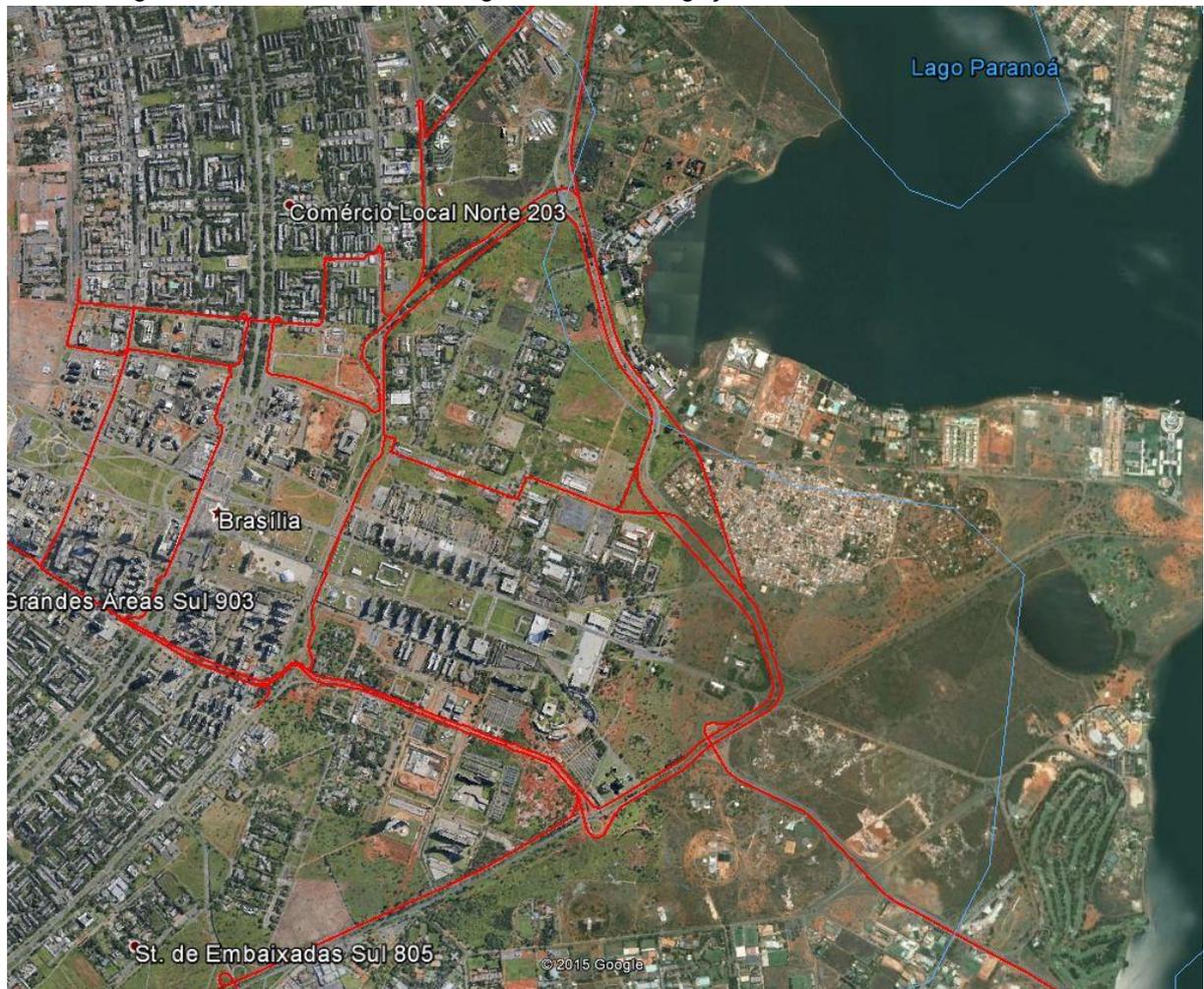
Imagem 52 – malha cicloviária sem francas interligações entre a Asa Norte e a Asa Sul



Fonte – Goolge 2015

A título de sugestão este trabalho, baseado nas experiências de vias acalmadas conjugadas com ciclovias segregadas, e pelo fato de que para as primeiras a infraestrutura já está executada, propõe a implementação desta tipologia ciclovária para a maior parte do centro de Brasília. As modificações seriam graduais e abarcariam da seguinte forma: ciclovias na avenida W3, ciclofaixa em vias acalmadas na plataforma superior da rodoviária, e ciclovias em quase toda a extensão do canteiro central da Estrada Parque das Nações (a DF004 que corta o Setor de Embaixadas sul e norte), e ciclofaixas com vias acalmadas nas vias dos setores comerciais sul e norte e setores de autarquias sul e norte.

Imagem 53 – malha ciclovária sugerida com interligações entre a Asa Norte e a Asa Sul



Proposta – Graco Santos - Imagem – Goolge 2015

6 O PERTENCIMENTO – CONHECER, RECONHECER E IDENTIFICAR-SE

Segundo TAVARES¹⁰⁴ alguns autores como Doyal e Gough propuseram uma compreensão mais objetiva e universal das necessidades do homem e estas, segundo aqueles, incluem necessidades que devem ser providas pelo Estado¹⁰⁵. Elas estão no âmbito do Direito Social e extrapolam as necessidades materiais. Segundo aquele entendimento, quando se inclui fatores psicossociais nas necessidades do ser humano, o básico passa a ser muito maior do que o mínimo comumente estabelecido. Necessidades básicas e universais não são apenas o alimento, o abrigo ou a segurança, mas principalmente, a **necessidade** (grifo nosso) de participar de alguma forma da vida em sociedade. O essencial é que as pessoas participem da vida comunitária com posicionamento e reflexão crítica e autônoma:

A provisão do básico à população deve superar os mínimos sociais e garantir o essencial para o exercício da cidadania (pensamento crítico e reflexivo, saúde física e mental). Na Psicologia Social Crítica, o básico para o ser humano compõe a oferta de quantas experiências ele necessitar para desenvolver as suas potencialidades, para ampliar a sua compreensão de mundo e a possibilidade de harmonizar os sentimentos, o afeto, os desejos, a cognição e a ação, de forma a dar um sentido para a própria vivência e a decidir fazer escolhas.¹⁰⁶

Segundo PEREIRA, o básico é direito indisponível, inegociável e incondicional de todas as pessoas¹⁰⁷.

A inclusão social, ao ser inserida no rol das necessidades básicas com o viés da Psicologia Social Crítica, concebe que as necessidades humanas estão além do vínculo biológico ou das questões relacionadas ao desenvolvimento humano. A Psicologia Social Crítica¹⁰⁸ reconhece como condição básica dos sujeitos a sua

¹⁰⁴ TAVARES, Rosana Carneiro. O sentimento de pertencimento social como um direito universal. *Cadernos de pesquisa interdisciplinar em ciências humanas*, Florianópolis, v.15, n.107, p. 179-201 – V. 15, n.107, jul/dez.2014.

¹⁰⁵ DOYAL, L.; GUOGH, 2000 apud TAVARES, 2014, p.180

¹⁰⁶ Ibid., p.180.

¹⁰⁷ PEREIRA apud TAVARES Ibid., p197.

¹⁰⁸ A Psicologia Social Crítica concebe os direitos sociais como sendo principalmente garantia de participação em sociedade, de possibilidades de transformação da realidade, de ser sujeito, de sentir-se capaz, de ser feliz, de fazer escolhas. Essa compreensão coloca no campo da desigualdade social

inclusão em um grupo, a sua valorização, os desejos que cada um traz ao ficar impossibilitado de participar na sociedade¹⁰⁹. A falta de autonomia do indivíduo resulta da exclusão nas cidades brasileiras, provocada por exemplo pela ausência de malhas cicloviárias que promovam a já descrita equidade da mobilidade urbana, e o franco e democrático acesso a todo espaço público. Tal fato revela a face dissimulada da construção de políticas que se reconhecem como inclusivas, mas que, na realidade, só reforçam a desigualdade social, uma vez que estão a serviço de interesses hegemônicos e não universais, como a indústria automobilística e o seu cartel político sustentador.

Assim, compreender a necessidade das pessoas numa perspectiva histórico-social em relação à mobilidade e acessibilidade urbanas, ao acesso à diversidade de recursos oferecidos pela estrutura urbana das cidades, e da mesma forma frente às outras prerrogativas básicas como saúde, educação, segurança, saneamento e moradia, implica entender os debates sobre a desigualdade social e instituir critérios que combatam e que efetivamente a diminuam:

Inclui-se, nessa tarefa, o reconhecimento da dimensão subjetiva de sofrimento pela impossibilidade de se sentir fazendo parte da sociedade, o que traz para os grupos e indivíduos, como condição universal, um sentimento de incapacidade e fracasso. Essa condição deve estar incluída na concepção das necessidades humanas para as políticas públicas, pois é necessário que o sujeito supere a dimensão afetiva da culpabilização individual e compreenda as próprias necessidades no campo do direito e da cidadania [autonomia individual] (grifo nosso), uma vez que no Brasil, a partir da Constituição Federal de 1988, o provimento das necessidades básicas deve ser garantido pelo Estado e deve ser acompanhado pela sociedade civil, por meio dos mecanismos de controle social.¹¹⁰

A mesma autora, afirma que dotar a população do básico seria então prover a otimização da saúde e da autonomia das pessoas. O combate à exclusão então será eficaz, segundo ela, se os níveis de proteção aos indivíduos forem insuficientes para garantir o exercício de sua cidadania e autonomia de vida, o que se faz possível com a **democracia** (grifo nosso), construindo estratégias associadas, ao conhecimento, à promoção de reflexão crítica, de acesso a informações e de liberdade de ação. A democracia, o reconhecimento dos direitos sociais e a

as diversas dimensões do sofrimento humano e impõe às políticas de direitos sociais a inclusão de elementos psicológicos e cognitivos, na definição daquilo que é básico para a sociedade. e que extrapolam a ideia de que o básico é não deixar morrer, é prover a sobrevivência (TAVARES, 2014).

¹⁰⁹ TAVARES, op. cit., p. 181.

¹¹⁰ Ibid., p.183.

oportunidade de reflexão e ação, são pré-requisitos para que o indivíduo se sinta participe da sociedade. É da condição humana a necessidade elementar de pertencimento:

para esse pertencimento, estão implícitas condições fundamentais como saúde física e mental, autonomia, direito à informação, conhecimento de si e da sua cultura, auto-aceitação, oportunidade de conhecimento de outras culturas, enfim, uma gama de condições que são requisitos para que o indivíduo se sinta sujeito e capaz de participar voluntariamente dos processos de interação social¹¹¹.

O sentimento de pertencimento social assim como a saúde física¹¹², e a autonomia do indivíduo¹¹³, é, desta forma, também uma necessidade universal que se coaduna com as ideias da Psicologia Social Crítica.

A pressão exercida pelos movimentos sociais, facilmente perceptível na expressão dos diversos coletivos de comunidades que reivindicam a cidadania pela inclusão e justiça social, ao mesmo tempo que expõe o desconforto social, demonstra que uma grande parte da população não tolera mais o *status quo*, ela também quer usufruir e deseja ser atendida nos seus direitos. A população se reconheceu, se identificou, se uniu, tem orgulho de si e rejeita os processos subjugação e dominação.

Os movimentos sociais vêm há cerca de uma década tomando forma e se contrapondo, nas principais cidades brasileiras, à soberania do transporte motorizado individual. O movimento a favor da tarifa zero no transporte público, iniciou timidamente com estudantes em Florianópolis, tomou corpo em Salvador, e, por meio das redes sociais, explodiu em 2013 como o Movimento do Passe Livre [MPL], ganhando força nacional e muita repercussão internacional quando passou a reivindicar o fim da corrupção e mais investimentos em saúde e educação. Acendeu a chama reivindicatória do próprio direito de reivindicar, de participar da vida da sociedade em todas as suas dimensões: social, política e de tomadas de decisão.

¹¹¹ TAVARES, op. cit., p. 198.

¹¹² A saúde física é necessidade básica e universal. Sua satisfação é prioritária e essencial para o bom desenvolvimento da vida humana e deve ser provida pelo Estado.

¹¹³ TAVARES apoia a corrente que afirma que há três variáveis que afetam os níveis de autonomia do indivíduo: o grau de compreensão que uma pessoa tem de si mesma e de sua cultura; a sua capacidade psicológica de definir prioridades para si; e as suas oportunidades objetivas de empreender ações. Segundo ela, em toda sociedade, todos os sujeitos carecem de autonomia para a compreensão de si e da sua cultura.

A origem da preocupação com a exclusão social surgiu no período entre as duas guerras, com a ascensão do nazismo e do fascismo. Em seguida surgiram, nos Estados Unidos, os conflitos raciais e as questões relacionadas às imigrações. É interessante notar que apesar da distância temporal, a diversidade, a diferença, o desigual, e, no caso específico do nosso estudo, o direito igualitário à cidade, ainda não são tolerados em sociedades que cultuam valores supostamente democráticos e ideais de igualdade social. Nelas as pessoas são levadas a aceitar as injustiças ou a adotar práticas de discriminação que excluem aqueles que não são seus pares ou não se parecem com elas.

É necessário respeitosamente conviver com o contraditório já que estamos numa República Democrática, e que como dita a Constituição¹¹⁴ logo na abertura, o Estado está destinado a assegurar o exercício inclusive da igualdade como um dos valores supremos de uma sociedade fraterna, pluralista e sem preconceitos. É esse direito que garante que a vontade individual de um não seja invadida pela de outrem, e que o force a aderir integralmente ao que o segundo considera bom para o primeiro. O princípio da igualdade, se bem observado, tem um viés ambíguo e por isso arriscado - existem as minorias que podem não guardar identidade com o “mando” da hegemonia. Infelizmente, o melhor do pior exemplo sempre será o holocausto judeu na Alemanha. Igualdade, sim; mas como ficam por exemplo os deficientes físicos? É preciso refletir - quem será por nós, se por ventura virarmos parcela da minoria? O princípio da igualdade tem sido evocado para anular movimentos sociais, via de regra, das minorias.

¹¹⁴ BRASIL. Constituição (1988). Constituição da República Federativa do Brasil. Brasília, DF, Senado, 1998.

7 A IDENTIFICAÇÃO DO PATRIMÔNIO CULTURAL COM A BICICLETA

A identificação das pessoas com as cidades através da necessária democratização do espaço viário, ou seja, com a implantação de uma infraestrutura mais adequada para os ciclistas, respeitando o direito básico à mobilidade urbana da população, é um dos caminhos para o próprio reconhecimento enquanto grupo social, comunidade ou população. O florescer desta identidade local enquanto grupo, o pertencimento já descrito, está diretamente ligado à apropriação das coisas que são de todos [públicas] pelo público. A apropriação dos espaços públicos pela população cria um forte vínculo de identidade de grupo e, por conseguinte, de pertencimento. O lugar, a praça, o bairro, ou a cidade passam a ter importância afetiva, passam a ter **história** (grifo nosso), cultura a ser transmitida e perpetuada.

Segundo Margarita Barreto, em seu livro *Turismo e legado cultural*¹¹⁵, patrimônio pode ser classificado em duas grandes áreas: **natureza e cultura** (grifos nossos). Ainda segundo a autora, Patrimônio cultural esteve sempre, até a primeira metade do século passado, ligado de uma forma ou de outra às classes dominantes, pertenciam a estes as obras monumentais, as grandes propriedades de luxo, as obras de arte consagradas. As edificações merecedoras de cuidados especiais e exibição eram, geralmente, residência da nobreza. **O Patrimônio**, desta maneira percebido, passou a ser um marco que **separava o passado do presente**, passou a ser percebido **como ponte entre estes dois tempos**, virou marco, referencial e instrumento que **permitiu a identificação de uma nação num espaço e tempo determinados**. De acordo com AGUIRRE, et al. (apud MARTINS, 2003, p. 44), assim como o espaço, o tempo constitui um elemento fundamental na constituição de um grupo. **Desta forma, a história é um elemento básico na construção da identidade do grupo:**

¹¹⁵ BARRETO, Margarita. *Turismo e legado cultural: As possibilidades do planejamento*. 3.ed. Campinas, SP: Papirus, 2000. p 9.

A história tem lugar no território. O território é o espaço onde o imaginário utópico tem seu cenário, onde se observa a manifestação do sagrado – montanhas, pedras, árvores, rios, histórias próprias do lugar. É o cenário também das narrações heróicas do povo onde através dos feitos (...) se consagra a história. A história faz remissão “ao que fomos” para chegar “ao que somos”. A história se refere à realidade que foi e à realidade a ser. Desta forma, o passado histórico é definido a partir do que foi (história) e também do que deveria ser (lenda)¹¹⁶.

De outra forma, a história e cultura de um povo não se constitui só dos aspectos físicos tangíveis. Edifícios, monumentos e obras de arte, imprimem claramente a expressão de uma época, faz parte do Patrimônio material. Já o domínio de determinados materiais ou de certa técnica construtiva possui valores do saber intrínsecos, assim como as tradições, manifestações, folclore e festas que também são transmitidos a cada geração, pois também tem sua importância, mas são intangíveis. É o patrimônio cultural imaterial, cultura a ser também preservada, legado a ser transmitido enquanto conhecimento, para que a nação no futuro, também tenha a chance de conhecer.

Diversas cidades no mundo contam suas histórias e expõem seu legado cultural em cima da bicicleta. Os biketours são citytours de bicicleta que surgiram dentro da estratégia do turismo, e que estimulam a reflexão sobre a importância de uma determinada localidade, abrindo a oportunidade para que a própria comunidade também participe e se reconheça. O ciclista, numa atividade como esta, consegue de uma maneira divertida e agregadora, alcançar lugares impossíveis para um carro, van ou ônibus. Além de ter uma interação sensorial com o espaço urbano totalmente diferente do habitual, estes serviços contam a história da localidade no exato local aonde os fatos aconteceram. A experiência pessoal geralmente é única e singular:

Sem dúvida o melhor jeito de conhecer Brasília e reconhecer essa cidade linda cheia de belezas e mistérios! Seja para quem está vindo pela primeira vez ou até para quem nasceu aqui, é um passeio revelador, uma nova e divertida forma de ver e sentir a cidade. Super recomendo! :) Parabéns pela grande e sustentável ideia. (Tereza Pires – avaliação Facebook da Camelo Bike Tour)¹¹⁷.

Sou brasileiro, tenho 44 anos, ver e ouvir Brasília com a paixão com que o guia explicou, me fez redescobrir uma cidade que eu ingenuamente achava que conhecia. Brasileiros ou não, esse tour de

¹¹⁶ AGUIRRE, et al. apud MARTINS, Clerton. (org.) *Turismo, cultura e identidade*. São Paulo: Roca, 2003. p 44.

¹¹⁷ Avaliação do serviço no Facebook. Disponível em <<https://www.facebook.com/camelobiketour/reviews>>. Acesso em 12 Maio 2015.

bicicleta é uma atividade obrigatória pra qualquer cidadão. (Patrícia Jacome de Medeiros - avaliação Facebook da Camelo Bike Tour)¹¹⁸.

A Camelo Bike Tour me proporcionou a alegria indescritível de descobrir que após 39 anos morando na cidade, ela ainda me surpreende... Descobri detalhes que não sabia e revi locais de uma perspectiva tão diferente, que me pareceram paisagens novas. Além de explorar de forma guiada e segura as ciclovias que a cidade começa a nos oferecer. Imperdível! (Luciana Reis – avaliação Facebook da Camelo Bike Tour)¹¹⁹.

Sensacional o passeio guiado pelo Eixo Monumental. O guia nos levou a lugares da cidade que jamais conheceríamos sozinhos, com um misto de informações históricas/políticas/urbanas muito interessantes. (Patricia Garcia – avaliação Camelo Bike Tour)¹²⁰.

Fiz o passeio com a Kuritbike em 2011 com uma amiga, o roteiro Opera de Arame e confesso que no começo que estava com preguiça, mas depois que fomos conhecendo os parques e fazendo várias paradas, eu vi como era delicioso conhecer Curitiba de um jeito diferente. Tem muita arborização, o caminho entre os parques são demais, o guia vai explicando tudo sobre os parques, conta sobre a cidade coisas interessantes e curiosas. O passeio é tranquilo e por fim deixou um gostinho de quero mais. Parabéns Kuritbike pela iniciativa, porque antes do passeio eu era totalmente sedentária e hoje sou apaixonada por bikes! Então fica a dica - conhecer Curitiba pedalando é muito mais divertido! (Helen Brancaglione – avaliação Trip Advisor – Kuritbike)¹²¹.

Foi uma experiência única. Eu e minha namorada adoramos o passeio e a atenção do pessoal. Optamos pelo biketur da Ópera de Arame, por ser um trajeto mais tranquilo com apenas uma subida, afinal não temos o hábito de pedalar. É um programa excelente para todos que passarem por Curitiba, não precisam ter medo quanto a preparo físico. O pessoal da Kuritbike vai ditar o ritmo de acordo com o grupo, pois é um passeio e não uma competição. Recomendo de olhos fechados! (Samuel A. Ruzzarin – avaliação Trip Advisor – Kuritbike)¹²².

Excelente, amazing, incredible!
Não costumo avaliar em outras línguas, mas fiz questão de escrever (...) pois é um produto diferenciado, não somente para brasileiro aproveitar (...) passear por Curitiba e arredores, de Bicicleta é algo imperdível, conhecer a

¹¹⁸Avaliação do serviço no sitio do Facebook. Disponível em <<https://www.facebook.com/camelobiketour/reviews>>. Acesso em 12 Maio 2015.

¹¹⁹ Ibid., avaliação FB.

¹²⁰ Ibid., avaliação FB.

¹²¹Avaliação do serviço no sitio do Trip Advisor. Disponível em <http://www.tripadvisor.com.br/ShowUserReviews-g303441-d2510757-r308975679-KuritBike-Curitiba_State_of_Parana.html>. Acesso em 12 de Maio 2015.

¹²² Ibid., avaliação Trip.

capital ecológica de bike, é fantástico, seja com tour guiado pela cidade com os belíssimos parques e praças e o verde que dão o título de capital ecológica, ainda mais com a estrutura e conhecimento da equipe da Kuritbike, grande produto para Curitibanos, Brasileiros e todos que queiram conhecer uma linda cidade de uma maneira diferenciada e saudável, recomendo ! (Flávio Pereira – avaliação Trip Advisor – Kuritbike)¹²³.

Great way to see Curitiba

I recently went to Curitiba to visit a friend, and found this tour online, so I decided to book it. We did the art Curitiba bike tour and it was awesome! The guide Gustavo was very well informed and did a great job. I would highly recommend this tour! Wish I could have stayed and taken other bike tours, next trip for sure! Visitou em outubro de 2013 (Natasha PDX – avaliação Trip Advisor – Kuritbike)¹²⁴.

Gostaria de agradecer a toda equipe que atendeu a mim e a minha família, inclusive meu irmão com mobilidade reduzida, na data de hoje, prestando toda a assistência e dando toda a atenção durante o tour, fazendo com que a inauguração da av. paulista se tornasse ainda mais especial: inesquecível! Um grande abraço a todos, parabens pela iniciativa e muito obrigada pela dedicação! (Kelem Lemes Beirigo – avaliação Bike Tour SP)¹²⁵

Simplesmente fantástico o passeio da rota histórica! Sou do Mato Grosso e, graças a Bike Tour SP, conheço parte da história de São Paulo. Passeio recomendado, nota dez! (Wiviane L. Deconto – avaliação Bike tour SP)¹²⁶

Um passeio divertido, com ótimas instrutoras e totalmente dinâmico. Fiz a rota da Faria Lima e o curioso é que trabalho por lá e nunca tinha parado para perceber o quanto de história se faz presente por entre as ruas e estruturas do bairro. Recomendo demais! Tão melhor quanto conhecer São Paulo e conhecer pedalando! Parabéns a todos que trabalham para fazer o BikeTourSP acontecer. (Wandy Lippi – avaliação Bike Tour SP)¹²⁷

¹²³Avaliação do serviço no sitio do Trip Advisor. Disponível em <http://www.tripadvisor.com.br/ShowUserReviews-g303441-d2510757-r308975679-KuritBike-Curitiba_State_of_Parana.html>. Acesso em 12 de Maio 2015.

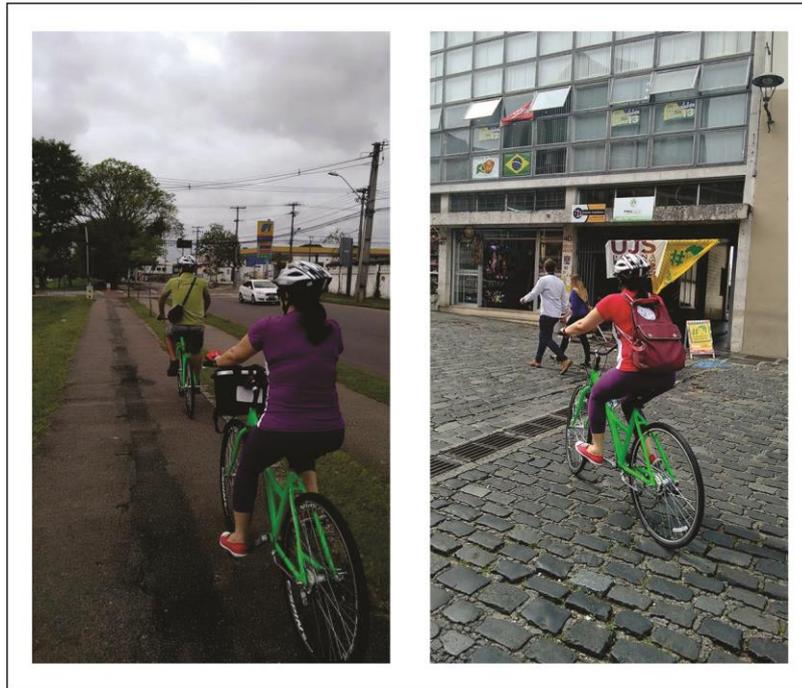
¹²⁴ Ibid., avaliação Trip.

¹²⁵Avaliação do serviço no sitio do Facebook. Disponível em <<https://www.facebook.com/BikeTourSp/reviews>>. Acesso em 12 Maio 2015.

¹²⁶ Ibid., avaliação FB.

¹²⁷ Ibid., avaliação FB.

Imagem 54 – Biketour com Kuritibike



Fotos – Graco Santos, Curitiba – out. 2014

Imagem 55 – Biketour com a Kuritibike, a 1ª agência de Cicloturismo Urbano do Brasil



Fotos – Graco Santos, Curitiba – out. 2014

Imagem 56 – Biketour circuito “Street Art” com a Kuritibike



Fotos – Graco Santos, Curitiba – out. 2014

Imagem 57 – Biketour “Street Art” - Kuritibike



Fotos – Graco Santos, Curitiba – out. 2014

Imagem 58 – Biketour na Avenida Paulista com a Bike Tour SP



Fotos – Graco Santos – abril 2015

Imagem 59 – Biketour em Québec no Canadá, com a Ciclo Services



Fotos – Graco Santos – agosto 2014

Imagem 60 – Cicloturismo em Old Québec - Ciclo Services



Fotos – Graco Santos – agosto 2014

Imagem 61 – Biketour em Old Québec - Ciclo Services



Fotos – Graco Santos – agosto 2014

Imagem 62 – Cicloturismo em Old Québec - Ciclo Services



Fotos – Graco Santos – agosto 2014

Imagem 63 – Biketour em Old Québec - Ciclo Services



Fotos – Graco Santos – agosto 2014

Imagem 64 – Biketour com a Camelo Bike Tour 1ª agência de cicloturismo de Brasília



Fotos – Graco Santos – 2014/2015

Imagem 65 – Cicloturismo urbano em Brasília - Camelo Bike Tour



Fotos – Graco Santos – 2014/2015

Imagem 66 – Península dos Ministros e Palácio do Itamaraty - Camelo Bike Tour



Fotos – Graco Santos – 2014/2015

Imagem 67 – Museu dos povos indígenas e Torre de TV



Fotos – Graco Santos – 2014

Imagem 68 – Circuito escala gregária e Eixo Monumental – Cicloturismo urbano.



Fotos – Graco Santos – 2014

CONCLUSÃO

Há ainda um longo caminho a ser percorrido para que as cidades brasileiras induzam efetivamente o desenvolvimento urbano ao mesmo tempo que promovam a urbanidade desejada, aquela cujos aspectos amparem a todos com equidade, dignidade e sustentabilidade ambiental e social.

A bicicleta pode contribuir na humanização das nossas cidades. A perspectiva factível de uma cidade acessível e com farta e abundante mobilidade, como os modelos já implantados em outros países como França e Estados Unidos, nos obriga a perseguir soluções que facilitem o acesso das pessoas às cidades. Para tanto, consoante a delimitação do tema abordado, demonstrou-se que aspectos culturais e políticos ainda fazem sombra no que tange à igualdade de acesso às cidades e ao direito de usufruir plenamente das cidades, já que o estímulo aos veículos automotores ainda é muito forte.

Soa muito estranho o estado não discutir a necessidade de diminuir o consumo destes veículos em detrimento da qualidade de vida da maioria da população quando se confrontam dados como o da pesquisa da Associação

Nacional das Empresas de Transporte Urbano que mostra que no Brasil a infraestrutura viária e o espaço dedicado aos automóveis não atende a grande maioria da população. Está claro que o espaço destinado ao carro não deve aumentar, a Lei da Mobilidade prevê que devem ser privilegiados os deslocamentos não motorizados sobre os motorizados, assim como o transporte coletivo deve ser ter primazia. Legislação específica já existe. O que será necessário fazer para que se cumpra a determinação legal? Talvez a resposta esteja na implantação de uma ampla e nova cultura a respeito de transporte no Brasil, com a utilização de recursos e investimentos no setor para induzir a mudança. A implantação da cultura da bicicleta passa por uma política cicloviária consistente com a efetiva e transparente participação popular que, por exemplo, **poderá promover o planejamento participativo dinamizando e aperfeiçoando as ações e institucionalizando métodos de respostas rápidas às demandas de infraestrutura e apoio para ciclovias, ciclofaixas e vias acalmadas.** Este trabalho aponta para esta vertente, a bicicleta como indutor do direito às cidades, minimamente o direito de ir e vir. Será necessário que o Estado promova com conselhos, fóruns e sistemas de informação sobre a mobilidade, a integração dos agentes governamentais e não governamentais que tratem da mobilidade e coordenem ações que incrementem políticas públicas que ofereçam infraestrutura adequada para o transporte coletivo e também o faça para os pedestres e ciclistas, ao mesmo tempo que paulatinamente não aumentem a infraestrutura para os automóveis induzindo um novo paradigma de circulação nas cidades.

Será necessário aumentar a percepção e o sentimento coletivo dos efeitos nocivos para as cidades da utilização indiscriminada dos carros particulares, reduzindo por exemplo seu uso em curtas distâncias, criando uma predisposição aos deslocamentos não motorizados, promovendo o caminhar e o pedalar, incentivando a integração dos modais de transporte. Em Brasília, a exemplo do que já acontece no Metrô, urge que se crie condições para se transportar bicicletas nos ônibus urbanos, assim como é importante também promover a possibilidade de estacionar as bicicletas com segurança em estações de Metrô e terminais de ônibus.

Em Brasília, com a malha cicloviária implantada, o tráfego de bicicletas tem gradualmente ganhado corpo e cada vez mais bicicletas aparecem nas ruas. Conforme o trânsito de bicicletas aumenta, como um sistema alternativo, mais

espaço se fará necessário, as ciclovias e vias acalmadas é a melhor solução pois a infraestrutura viária já existe e seria compartilhada. Por ser a capital do país com uma identidade especial e diferenciada, com amplas áreas verdes e com um sítio plano, pode facilmente, se houver vontade política, fazer nascer um vínculo forte de identidade com a cultura da bicicleta.

REFERÊNCIAS

ALVES, E.; SOUZA, G.; MARRA, R. *Êxodo e sua contribuição à urbanização de 1950 a 2010*. Revista de Política Agrícola, Ano XX – nº2, 2011, p.81.

Disponível em

<<http://www.alice.cnptia.embrapa.br/alice/bitstream/doc/910778/1/Exodoesuacontribuicao.pdf>>. Acesso em 26 Junho 2015.

ALVES, José; CAVENAGHI, Suzana. *Tendências demográficas, dos domicílios e das famílias no Brasil*. Rio de Janeiro 2012. Disponível em

<http://www.ie.ufrj.br/aparte/pdfs/tendencias_demograficas_e_de_familia_24ago12.pdf>. Acesso em 26 Julho 2015.

ALTRAN/TCBR. 2009. Anexo IV PDTU – *Relatório Técnico nº 3 - Pesquisa domiciliar origem destino 2009, Plano Diretor de Transporte Urbano e Mobilidade do Distrito Federal e Entorno* – PDTU/DF. Secretaria de Transportes do DF, Brasília.

Aristóteles, *Política*, I, 1253b, 15. Disponível em :

<https://labeca.mae.usp.br/media/filer_public/2013/07/05/aristoteles_politica_i-11252a_etc.pdf>. Acesso em 27 Julho 2015.

BARRETO, Margarita. *Turismo e legado cultural: As possibilidades do planejamento*. 3.ed. Campinas, SP: Papyrus, 2000. 96p.

BASSUL, José R. O Estatuto da Cidade dez anos depois. In: *Estatuto da Cidade 10 anos: avançar no planejamento e na gestão urbana*. Brasília. Senado Federal, gabinete do Senador Inácio Arruda, 2011. 66p.

BELLINI, A. *Happy Bike*. Marotta e Cafiero, 2014.

BERTAUD, A. 2010. *Brasilia spatial structure: Between the Cult of Design and Markets*. Disponível em: <http://alainbertaud.com/AB_Files/AB_Brasilia_2010_20_August_1.pdf>. Acesso em: 04 Abril 2015.

BRASIL. Constituição (1988). Constituição da República Federativa do Brasil: promulgada em 5 de outubro de 1988. 39. ed. São Paulo: Saraiva, 2007. 440 p.

BRASIL. Ministério das Cidades. Secretaria Nacional de Transporte e da Mobilidade Urbana *Caderno de referência para elaboração de Plano de Mobilidade por Bicicleta nas Cidades*. Brasília, 2007.

BROADDUS, A.; LITMAN, T.; MENON, G. *Transportation Demand Management*. GTZ Transport and Mobility Group. 2009.

CARMONA, Paulo. (Org.). Sistema Cicloviário no Plano Piloto de Brasília: Considerações sobre Eficácia Jurídica. VIII Congresso Brasileiro de Direito Urbanístico.

CODEPLAN – Companhia de Planejamento do Distrito Federal, *Pesquisa Distrital por Amostra de Domicílios – Distrito Federal – PDAD/DF - 2013*. SEPLAN/GDF, 2014, 215p.

Companhia do Metropolitano de São Paulo – Metrô 2012 – *Pesquisa de Mobilidade da Região Metropolitana de São Paulo – Pesquisa domiciliar origem destino*. Disponível: <<http://www.metro.sp.gov.br/pdf/mobilidade/pesquisa-mobilidade-2012.pdf>>. Acesso 14 Abril 2015.

CORREIO BRAZILIENSE – *Pesquisa mostra que espaço ocupado pelo carro tem que ser reduzido*. Disponível em: <http://www.correiobraziliense.com.br/app/noticia/brasil/2015/09/13/internas_polbraeco,498399/pesquisa-mostra-que-espaco-ocupado-pelo-carro-tem-que-ser-reduzido.shtml>. Acesso 14 setembro 2015.

DETRAN-DF. Departamento de Transito do Distrito Federal/GEREST – Boletim de Frota. Disponível em: <http://www.detran.df.gov.br/images/gerest_maio_frota.pdf>. Acesso em 21 Junho 2015.

DETRAN-DF. Departamento de Transito do Distrito Federal/GEREST – Boletim anual de acidentes com Bicicleta. Disponível em: <<http://www.http://www.detran.df.gov.br/o-detran/estatisticas-do-transito/acidentes.html>>. Acesso em 21 Junho 2015.

ECF – European Cyclists Federation 2013 – *Calculating the economic benefits of cyclin in EU-27*. Disponível:<http://www.ecf.com/wp-content/uploads/ECF_Economic-benefits-of-cycling-in-EU-27.pdf>. Acesso em 28 Junho 2015.

ECF – European Cyclists Federation. 2014 – *Cycling Works, Jobs and Job Creation in the Cycling Economy*. Disponível:< <http://www.ecf.com/wp-content/uploads/141125-Cycling-Works-Jobs-and-Job-Creation-in-the-Cycling-Economy.pdf>>. Acesso em 28 Junho 2015.

ESTADÃO – *Paris vai investir R\$490mi para triplicar vias exclusivas em 5 anos*. Disponível:<<http://www.estadao.com.br/noticias/geral,paris-vai-investir-r-490-mi-para-triplicar-vias-exclusivas-em-5-anos,1667862>>. Acesso em 15 Maio 2015.

GEHL, Jan. *Cidades para Pessoas*. Perspectiva, São Paulo, 2013, 280p.

HEIDEMANN, Francisco G. Do sonho do progresso às políticas de desenvolvimento. In Heidemann, F.G.; Salm, J.F. (Org.). *Políticas públicas e desenvolvimento: bases epistemológicas e modelos de análise*. Brasília: Universidade de Brasília, 2010, p. 23-40.

HOLANDA, F. 2010. Brasília – cidade moderna, cidade eterna, FAU UnB, Brasília

IPEA - Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada. 2010. *Infraestrutura Social e Urbana no Brasil: subsídios para uma agenda de pesquisa e formulação de políticas públicas*. IPEA, Brasília.

JATOBÁ, Sérgio. *Dispersão Urbana I*. In Cidade e Meio Ambiente. 2008. Disponível em: <<http://cidademeioambiente.blogspot.com.br/2008/07/disperso-urbana-i.html>>. Acesso em Maio 2015.

LAMMERS, C. *Mobilidade na Área Tombada – Brasília*. Trabalho desenvolvido para Secretaria de Estado de Desenvolvimento Urbano e Habitação – Sedhab/Suplan. 2012.

LOPES, F.; SANTOS, G. *A importância do Estatuto da Cidade para desenvolvimento do Direito Urbanístico Brasileiro*. Brasília 2014 Trabalho acadêmico do Curso de Pós-Graduação em Direito Urbanístico e Regulação Ambiental – Centro Universitário de Brasília. 2014. 6p.

MARTINS, Clerton. (org.) *Turismo, cultura e identidade*. São Paulo: Roca, 2003. 158p.

NETTO, Andrei. Reportagem Estadão 2015 – *Para triplicar ciclovias em 5 anos, Paris vai investir R\$490 milhões*. Disponível: <<http://brasil.estadao.com.br/noticias/geral,para-triplicar-ciclovias-em-5-anos-paris-vai-investir-r-490-milhoes,1667643>>. Acesso em 29 Abril 2015.

MIRANDA, Paulo Roberto Moura de. *De JK ao “milagre” – o financiamento do crescimento econômico brasileiro em dois tempos*. São Paulo: EESP/FGV, 1999

PEÑALOSA, E. Vídeo: *Por que os ônibus representam a democracia em ação*. Disponível em: <https://www.ted.com/talks/enrique_penalosa_why_buses_represent_democracy_in_action?language=pt-br#t-52532>. Acesso em 18 junho 2015.

PEÑALOSA, E. Vídeo: *Planning Cities for People: Na International Perspective*. Portland State University Urban Planning Club, em maio de 2012. Disponível em: <<https://www.youtube.com/watch?v=W03qBlwtRJI&index=12&list=PLnzB9HQ8pZsqQ4Qh88q8jXIYNhjHjy9st>>. Acesso em 18 Junho 2015.

RIBEIRO, L.C. & Rodrigues, J.M. 2011. INTC - Observatório das Metrôpoles: *Da crise da mobilidade ao apagão urbano*. Disponível em: <http://web.observatoriodasmetrolopes.net/index.php?option=com_content&view=arti>

cle&id=1686%3Ada-crise-da-mobilidade-ao-apagao-urbano&catid=34%3Aartigos&Itemid=138&lang=pt>. Acesso em: 04 Abril 2015.

SABOYA, Renato. *Concepção de um sistema de suporte à elaboração de planos diretores participativos*. Tese de Doutorado apresentada ao Curso de Pós-Graduação em Engenharia Civil – Universidade Federal de Santa Catarina. 2007. 231p.

SALDIVA, Paulo – ABCR – *Entrevista*.

Disponível: <<http://www.abcr.org.br/Conteudo/Noticia/2265/paulo+saldiva++medico+e+specialista+em+poluicao+atmosferica+e+professor+da+usp.aspx>>. Acesso em 28 Junho 2015.

SATTLER, Miguel Aloysio. *Habitações de baixo custo mais sustentáveis*. Porto Alegre: ANTAC, 2007. 488p.

SCHVARSBERG, Benny – Entrevista na TV Câmara: Programa Participação Popular do dia 17/01/2013. Disponível em: <<http://www2.camara.leg.br/camaranoticias/tv/materias/participacao-popular/434167-o-problema-do-excesso-de-carros-nas-cidades.-qual-a-solucao.html>>. Acesso em 06 Maio 2015.

SHAHEEN, G. California University of Transportation Center - Access Magazine nº39 - *Worldwide Bikesharing*. 2011. Disponível em: <<http://www.accessmagazine.org/articles/fall-2011/worldwide-bikesharing>>. Acesso em 20 Abril 2015.

TAVARES, Rosana Carneiro. O sentimento de pertencimento social como um direito universal. *Cadernos de pesquisa interdisciplinar em ciências humanas*, Florianópolis, v.15, n.107, p. 179-201 – V. 15, n.107, jul/dez.2014.

VÁRIOS. *Carta Mundial Pelo Direito à Cidade*. 2006. Disponível em: <<http://normativos.confea.org.br/downloads/anexo/1108-10.pdf>>. Acesso em 28 Junho 2015.

Velib – Disponível em: <<http://en.velib.paris>>. Acesso 20 Abril 2015.

VTPI - Victoria Transport Policy Institute. 2014. *Automobile Dependency - Transportation and Land Use Patterns That Cause High Levels of Automobile Use and Reduced Transport Options*. Disponível em: <<http://www.vtpi.org/tm/tm100.htm>>. Acesso em: 12 Abril 2015.

WHYTE, W. In: Project for Public Spaces. Disponível em: <<http://www.pps.org/reference/wwhyte/>>. Acesso em 27 Julho 2015.