

UNIVERSIDADE FEDERAL DO RIO GRANDE DO SUL
INSTITUTO DE FILOSOFIA E CIÊNCIAS HUMANAS
DEPARTAMENTO DE ANTROPOLOGIA

DANIELLE SOARES PIRES DE OLIVEIRA

“DE BIKE EU VOU”:

Um estudo antropológico sobre o uso da bicicleta em Porto Alegre.



Porto Alegre

2013

DANIELLE SOARES PIRES DE OLIVEIRA

“DE BIKE EU VOU”:

Um estudo antropológico sobre o uso da bicicleta em Porto Alegre/RS.

Trabalho de Conclusão do Curso de Ciências Sociais apresentado ao Departamento de Antropologia de Instituto de Filosofia e Ciências Humanas da Universidade Federal do Rio Grande do Sul como requisito parcial para a obtenção do título de Bacharel em Ciências Sociais.

Orientadora: Prof^a. Dr^a. Ondina Fachel Leal

Porto Alegre

2013

DANIELLE SOARES PIRES DE OLIVEIRA

“DE BIKE EU VOU”:

Um estudo antropológico sobre o uso da bicicleta em Porto Alegre/RS.

Trabalho de Conclusão do Curso de Ciências Sociais apresentado ao Departamento de Antropologia de Instituto de Filosofia e Ciências Humanas da Universidade Federal do Rio Grande do Sul como requisito parcial para a obtenção do título de Bacharel em Ciências Sociais.

BANCA EXAMINADORA

Prof^a. Dr^a Ondina Fachel Leal – Dep. Antropologia/UFRGS – Orientadora

Prof. Dr. Arlei Sander Damo – Dep. Antropologia/UFRGS

Prof^a. Dr^a. Leticia Schabbach - Dep. Sociologia/UFRGS

AGRADECIMENTOS

Ao concluir esse trabalho, quero agradecer...

...à minha família, principalmente aos meus pais, por sempre me darem todo o apoio, carinho, atenção e paciência, por todos os valores e aprendizados que me passaram. Dedico este trabalho a eles, que nos momentos mais difíceis me ajudaram e me tranquilizaram, não me deixando desistir, fazendo com que eu conseguisse concluir todos os meus objetivos. Que desde a minha opção pelo curso no Vestibular assim como em todas as escolhas de minha vida, não só me apoiaram, mas também participaram, demonstrando interesse e envolvimento nos assuntos estudados durante todos os anos do curso;

...ao meu namorado, por sempre ter me ajudado, se interessando pelo tema deste estudo, e compartilhado comigo os momentos bons, mas também ter compreendido minhas angústias e menor tempo disponível para o lazer, devido à conclusão dos últimos semestres do curso;

...aos professores por todos os conhecimentos e aprendizados ao longo do curso, principalmente à paciência, apoio e enorme dedicação de minha orientadora Ondina, que desde o início da escolha do tema demonstrou muito interesse e expectativa em relação ao estudo, fazendo parte de uma colaboração mais do que essencial em todos os aspectos dessa pesquisa;

...aos meus amigos por todo o apoio e compreensão de minha ausência e menos contato nesses últimos semestres do curso devido à realização dos trabalhos finais;

...aos meus colegas de trabalho pela ajuda e por terem compreendido minhas angústias e compartilhado comigo, me ouvindo muitas vezes sobre minhas preocupações com a realização deste trabalho;

...a todos os que participaram de alguma forma desta pesquisa como entrevistados, em especial ao vereador Marcelo Sgarbossa pela sua atenção, disponibilidade e comprometimento com as políticas que incentivam o uso da bicicleta em nossa cidade, sendo todos essenciais para o resultado obtido na realização desta pesquisa e aos que me apoiaram na escolha do tema, colaborando com comentários ou demonstrando interesse em saber mais sobre este estudo.

Viver é como andar de bicicleta: É preciso estar em constante movimento para manter o equilíbrio.

(Albert Einstein)

RESUMO

Este estudo visa investigar o momento atual do processo de transformação da mobilidade urbana de Porto Alegre com a intensificação do uso da bicicleta pela população. Esta transformação ocorre através de várias iniciativas, de um lado, as pessoas passaram a usar mais a bicicleta e houve um crescimento na participação de indivíduos nos movimentos cicloativistas e grupos relacionados ao uso da bicicleta; por outro, houve a criação de algumas políticas públicas que visam contemplar esta demanda, como é o caso da construção de algumas ciclovias e a implantação de um serviço público de aluguel de bicicletas. Esta pesquisa busca compreender quais as motivações que levam as pessoas a fazer uso da bicicleta e como estas estão percebendo estas modificações na mobilidade urbana. Através de descrição etnográfica, com uso de observação participante, entrevistas, análise de documentos e de material da mídia, o presente trabalho relata algumas das ações, iniciativas e movimentos sociais que fomentam o uso da bicicleta em Porto Alegre. Percebe-se que, aos poucos, opera-se uma modificação na paisagem urbana e transforma-se também a percepção e o modo de conviver das pessoas com a própria cidade. Verificou-se que os cicloativistas e ativistas, em sua maioria, vinculam à bicicleta a ideia de transporte sustentável e assumem uma postura política de crítica a uma organização urbana *carrocêntrica*. No entanto, nem todos que estão utilizando a bicicleta atualmente são cicloativistas, ativistas, ou possuem uma preocupação com o meio ambiente. Há pessoas que fazem uso da bicicleta como lazer ou esporte, sem uma agenda política, mas, aos poucos, começam a perceber também vantagens na utilização desse transporte. No caso de Porto Alegre, observa-se que o crescimento do interesse pelo uso da bicicleta ocorre em sintonia com o esgotamento de outras formas de mobilidade urbana, como a baixa qualidade do transporte público e um excesso do uso de carros que provoca constantes congestionamentos no trânsito. Mostra-se neste estudo que a questão do uso da bicicleta relaciona-se com a reivindicação de melhoria da qualidade de vida na cidade e a produção de políticas públicas para tal fim, e este processo constrói novas percepções a respeito da paisagem urbana, bem como novas formas de organização social.

Palavras-chave: Bicicleta. Políticas Públicas. Mobilidade Urbana. Cicloativismo.

ABSTRACT

This study aims to investigate the current process of transformation of the urban mobility, with the intensification of the bicycle use in the city of Porto Alegre, Brazil. This transformation occurs through various initiatives, on one hand, people began to make more use of bikes and there was also an increased participation in group events and movements related to bicycle use; on the other, indeed, there was the creation of some public policies targeting that demand, such as the construction few bike lines and the creation of a public bike rental service. This research seeks to understand the motivations that lead people to make use of bicycles and how they perceive the urban mobility changes. Through ethnographic description, using participant observation, interviews, policy documents and media material, this study is a commentary of some of the actions, initiatives and social movements that promote the use of bicycles in Porto Alegre. It is noticed that a change in happening slowly in the urban landscape and in people's perceptions about it, notions of quality of life and their own way of living is also in process of transformation. It was found that the bike activism advocates the bike use as environmental friendly and as a sustainable mean of urban mobility and is also very critical of a city administration that prioritizes the use of cars. However, not everyone who is currently using bikes is a bike activist or has a political concern with the environment. There are people who only make a recreational use of bikes, with individual fitness goals or as a sport. Some are just starting to realize the advantages of using it as a mean of transportation. In the case of Porto Alegre, the increased interest in using a bike coincides with the exhaustion of other forms of urban mobility, such as low quality of public transportation and excessive use of cars, causing constant traffic jams. In short, the theme of bike mobility is related to demands for improving the quality of life in the city and the production of public policies and this process builds new perceptions about the urban landscape, as well as new forms of social organization.

Keywords: Bicycle. Public Policies. Urban Mobility. Bicycle Advocacy.

LISTA DE ILUSTRAÇÕES

Figura 1: Folders Programa BanriBike.....	42
Figura 2: Estação Bike PoA Parcão (Parque Moinhos de Vento).....	45
Figura 3: Tótem informativo do sistema Bike PoA.....	46
Figura 4: Pessoas aguardando para a retirada de bicicletas do Bike PoA	47
Figura 5: Mapa das Estações sistema Bike PoA.....	48
Figura 6: Usuário do Bike PoA saindo com a bicicleta da Estação Parcão.....	51
Figura 7: Cartaz de divulgação do evento Cicloatividade.....	55
Figura 8: Participantes aguardando início do 2º Passeio Cicloatividade.....	56
Figura 9: Estande para inscrições e as pessoas aguardando o início do passeio.	56
Figura 10: Paraciclo Cicloatividade na Avenida 24 de Outubro.	59
Figura 11: Trajeto 3º Passeio Cicloatividade.....	61
Figura 12: Movimento na edição realizada em Fevereiro de 2013 no Fórum Mundial da Bicicleta	62
Figura 13: Momento de concentração Massa Crítica 25 de outubro de 2013.	68
Quadro 1 - Número de acidentes com ciclistas em Porto Alegre de 2008 em diante.....	74
Figura 14: Folheto entregue na concentração do MC de setembro.	75
Figura 15: Folder do DETRAN-RS distribuído no evento Massa Crítica de setembro.	76
Figura 16: Movimento passando pela Av. Júlio de Castilhos no MC de setembro.	77
Figura 17: Ghost-Bike instalada no MC do dia 27 de setembro de 2013.....	78
Figura 18: Balões azuis foram entregues aos participantes antes.....	82
Figura 19: Participantes de ser dado início do Passeio SULGAS.	84
Figura 20: Folheto “Trânsito com gentileza e segurança”.....	86
Figura 21: Cartaz do evento UFRGS sobre rodas	87
Figura 22: Participantes aguardando o início do UFRGS sobre rodas.....	88
Figura 23: Expobici no Ginásio do Pão dos Pobres.	92
Figura 24: Bicicletas à venda no Expobici.	93
Figura 25: Bicicletas de bambu expostas no Expobici.....	94
Figura 26: Parte de folheto “A Cidade mais Humana (que queremos) é onde”... ..	96
Figura 27: Folheto “Todos somos pedestres”	98
Figura 28: Placa na ciclovia José do Patrocínio.	106
Figura 29: Rede Ciclovária Estrutural.....	108

Figura 30 e 31: Ciclovía da Av. Ipiranga.	114
Figura 32: Ciclovía da Avenida Diário de Notícias, no bairro Cristal.....	115
Figura 33: Ciclovía da Rua José do Patrocínio.	125

LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS UTILIZADAS

ACPA - Associação de Ciclistas de Porto Alegre

DETRAN-RS - Departamento de Trânsito do Rio Grande do Sul

ESEF - Escola Superior de Educação Física

EPTC - Empresa Pública de Transporte e Circulação

MC - Massa Crítica

UFRGS - Universidade Federal do Rio Grande do Sul

PDCI - Plano Diretor Cicloviário Integrado

PUCRS - Pontifícia Universidade Católica do Rio Grande do Sul

SULGAS - Companhia de Gás do Estado do Rio Grande do Sul

SUMÁRIO

1 INTRODUZINDO O USO DA BICICLETA: PEDALANDO NA CIDADE	11
1.1 O uso da bicicleta como tema antropológico	11
1.2 Em busca de quadro teórico relacionado ao uso da bicicleta	13
1.3 Questões metodológicas.....	18
2 O CONTEXTO DO USO DA BICICLETA NO MEIO URBANO	23
2.1 A bicicleta na mobilidade urbana.....	23
2.2 Transformações na paisagem de Porto Alegre e as diferentes apropriações do espaço urbano.....	29
2.3 A bicicleta como meio de transporte	32
2.4 O serviço de aluguel de bicicletas Bike PoA.....	44
3 INICIATIVAS DE FOMENTO AO USO DA BICICLETA EM PORTO ALEGRE ..	55
3.1 É pedalando que a cidade anda	55
3.2 Movimento cicloativista: Massa Crítica	61
3.3 Pedalando por uma cidade melhor	82
3.4 “UFRGS sobre rodas”	87
3.5 <i>Expobici</i> : Bikes da Capital reunidas no mesmo local	91
4 POLÍTICAS PÚBLICAS A RESPEITO DO USO DA BICICLETA	96
4.1 Como Porto Alegre pode melhorar para o uso desse modal?	96
4.2 Infraestrutura urbana de Porto Alegre: questões relativas às ciclovias	106
4.3 Etnografia de uma reunião: discutindo uma ciclovía.....	122
CONSIDERAÇÕES FINAIS: PEDALANDO E APRENDENDO	131
REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS	136
OUTRAS REFERÊNCIAS.....	138

1 INTRODUZINDO O USO DA BICICLETA: PEDALANDO NA CIDADE

1.1 O uso da bicicleta como tema antropológico

Meu interesse pela bicicleta surgiu ainda quando criança, já que desde os meus quatro anos utilizava a bicicleta como uma atividade de lazer, esporte e *hobby*, tanto no litoral quanto em Porto Alegre, nos parques e arredores de minha residência. Esse tema, o uso da bicicleta tanto como transporte ou como lazer e sua inserção e políticas públicas, começou a me chamar mais atenção quando me interessei por utilizar as bicicletas de aluguel através do serviço Bike PoA em dezembro de 2012, implantado em setembro do mesmo ano. Além disto, crescentes congestionamentos no trânsito, obrigando-me por vezes a ficar mais de uma hora nos transportes públicos para me deslocar de uma área à outra na cidade, geraram em mim profundo desconforto e comecei a pensar no uso da bicicleta como alternativa de transporte urbano, além de lazer.

Como sou moradora da Zona Norte de Porto Alegre, considerava que seria mais prático e fácil pedalar com as bicicletas de aluguel na Usina do Gasômetro, onde gosto de apreciar a vista e a brisa do Rio Guaíba nos finais de semana, e era um dos locais que haviam sido instaladas estações de bicicletas para aluguel. Quando comecei a utilizar o Bike PoA, andava nos finais de semana do verão e finais de tarde nas regiões próximas ao Centro e Menino Deus e, logo percebi a grande procura das pessoas por estas bicicletas de aluguel, disponibilizadas de forma pública em vários pontos da cidade – em várias ocasiões, quando eu chegava nas estações de aluguel, não havia mais bicicletas disponíveis, já havia pessoas esperando para retirada, tendo que ir em outras estações ou aguardar para conseguir uma bicicleta disponível.

Com isso, comecei a dar-me conta o quanto as pessoas estavam utilizando bicicletas – não somente as de aluguel – cada vez mais, tanto no lazer e esporte, como em seu dia a dia para compromissos e ir ao trabalho. Passeios ciclísticos estavam sendo realizados cada vez com maior frequência na Capital e com participação de muitas pessoas. A implantação de novas ciclovias, o trânsito cada vez mais congestionado e as obras em andamento para a Copa de 2014 também me chamaram a atenção e apontavam para a bicicleta como uma alternativa para locomoção. Comecei a me interessar cada vez mais por este tema, que até então era, de certo modo, novo para mim, desejando conhecer mais a respeito dos passeios ciclísticos, movimentos *cicloativistas* e grupos relacionados ao uso da bicicleta, tentando compreender como se dava a maior adesão das pessoas ao uso da bicicleta. *Cicloativismo* é o termo usado

para a atividade de militância política que se manifesta através de diversos movimentos sociais em defesa de melhores condições para o uso da bicicleta na cidade, assumindo caráter reivindicatório ou contestatório junto à sociedade e ao Estado. É conhecido na língua inglesa como *Bicycle Advocacy* (Xavier, 2007).

Nesse trabalho, na tradição etnográfica, busco apresentar descritivamente um panorama geral das iniciativas que vem ocorrendo na cidade de Porto Alegre desde março de 2013, data em que iniciei a presente pesquisa, e foco no estudo de alguns grupos existentes relacionados ao uso da bicicleta. Considero importante destacar o fato de não ter me aprofundado em um grupo específico de usuários de bicicletas ou de cicloativismo, pois o meu objetivo foi o de conhecer, participar, observar, entrevistar e descrever os mais variados tipos de eventos e de pessoas que utilizam a bicicleta, abordando desde aqueles que começaram a utilizá-la recentemente aos que a utilizam há bastante tempo; aqueles que a usam como forma de locomoção regular, os que a usam como lazer ou esporte e os que vinculam ao uso da bicicleta uma ação política.

Busco investigar as motivações das pessoas que fazem uso e incentivam o uso da bicicleta como meio de transporte ou opção de lazer e a relação destas com o fluxo de trânsito da cidade e aponto para o momento atual de processo de transformação da mobilidade urbana de Porto Alegre. Dentre os objetivos do presente estudo, desejo verificar como essas pessoas estão percebendo estas transformações na cidade, como a construção de novas ciclovias e a implantação do serviço de aluguel de bicicletas. Um trabalho antropológico (Vivanco 2013) a respeito do uso da bicicleta, recentemente publicado, foi central a presente pesquisa. O argumento principal deste autor é que a percepção e os significados cotidianos das pessoas nas cidades que criam políticas públicas para o uso da bicicleta são diferenciadas produzindo uma cultura específica em relação a meio ambiente, sociabilidades e formas de gestão urbana.

O presente trabalho foi dividido em quatro capítulos. Neste primeiro capítulo, à guisa de introdução, explico como se deu a escolha do tema, os objetivos, as justificativas, e abordo as questões investigativas e os procedimentos metodológicos utilizados na pesquisa. No capítulo 2, desenvolvo o tema da bicicleta na mobilidade urbana, as mudanças na paisagem urbana e social de Porto Alegre.

No terceiro capítulo, aponto as ações de fomento ao uso da bicicleta na cidade de Porto Alegre. Faço uma descrição etnográfica de passeios ciclísticos, eventos relacionados e movimentos cicloativistas, buscando conhecer um pouco dos participantes e as características próprias de cada tipo de ação ou evento. No capítulo 4, abordo como a cidade pode melhorar

em relação ao uso da bicicleta, tendo como fonte principal uma entrevista de um ator chave em termos de propostas de políticas públicas para a cidade de Porto Alegre e apontando as discussões e disputas em torno destas políticas.

Este estudo busca investigar as motivações que levam as pessoas a utilização da bicicleta, a relação dos que dela fazem uso e a ação dos movimentos cicloativistas com a preocupação do meio ambiente; identificar aqueles que vinculam à bicicleta a ideia de transporte sustentável em um contexto e postura em relação ao meio ambiente. Busco perceber se pessoas estão revendo seus hábitos de locomoção ou hábitos e perspectivas em relação à sustentabilidade do meio ambiente. Segundo Jacobi (1999):

A noção de sustentabilidade implica uma necessária interpelação entre justiça social, qualidade de vida, equilíbrio ambiental e a necessidade de desenvolvimento com capacidade de suporte. Mas também se associa a uma premissa da garantia de sustentação econômico-financeira e institucional. No nosso entender, a ênfase é na direção de práticas pautadas por um desenvolvimento de políticas sociais que se articulam com a necessidade de recuperação, conservação, melhoria do meio ambiente e da qualidade de vida. (Jacobi, 1999, p. 43 - 44).

Estariam as pessoas adquirindo uma consciência em relação ao uso desse transporte na cidade de Porto Alegre, como uma alternativa ao uso do carro? Quais os motivos para esta mudança: uma politização em relação ao uso do meio ambiente e qualidade de vida ou uma incapacidade e esgotamento da existência de outras formas de mobilidade urbana, como a falta ou a qualidade do transporte público?

1.2 Em busca de quadro teórico relacionado ao uso da bicicleta

Considero que este tema, o uso das bicicletas tenha relevância social, por se tratar de um problema atual e relativamente recente na maioria das áreas acadêmicas de estudo no Brasil, principalmente na Antropologia. A maioria dos estudos que encontrei sobre bicicletas são na área da Engenharia Civil, Administração, Educação Física e Arquitetura.

Na área de antropologia, como mencionei, o livro recente de Vivanco (2013), *Reconsidering the bicycle: An Anthropological Perspective on a New (Old) Thing*, foi central ao presente estudo. Vivanco (2013) busca contextualizar a relação do uso da bicicleta com as condições culturais, históricas, políticas e econômicas em uma abordagem antropológica.

Indica o papel da bicicleta na mobilidade urbana e a relação com a sustentabilidade, às mudanças sociais e problemas contemporâneos mundiais em uma perspectiva global. Também apresenta a história do uso social da bicicleta, seus diferentes significados e modos de utilização ao longo dos períodos, o uso cotidiano desse transporte interligado à mobilidade urbana, os movimentos relacionados à bicicleta e as relações políticas abrangentes. O autor também escolhe alguns casos para o seu estudo a respeito do uso da bicicleta, as cidades de Amsterdam, na Holanda, Bogotá, na Colômbia e Burlington, cidade em que reside nos Estados Unidos, e quais as transformações de mobilidade que ocorreram em tais cidades. Vivanco (2013) aponta uma possível razão para a existência de poucos estudos relacionados ao uso de bicicletas na área da Antropologia:

Acredito que uma possível razão para o fato da Antropologia estar ausente da pesquisa acadêmica na área de transporte – o que inclui o estudo do uso da bicicleta – pode ter alguma coisa a ver com a tendência mais recente de enquadrar as questões relativas a transporte em torno de questões práticas e de engenharia, em detrimento de questões socioculturais sobre as dimensões e significados tácitos das pessoas a respeito de suas experiências ao moverem-se em suas vidas cotidianas. (Vivanco, 2013, p. 10).

O argumento principal de Vivanco (2013) é de que a percepção e os significados cotidianos das pessoas em um determinado contexto, no caso o contexto urbano de cidades em que está presente uma política de uso de bicicletas, estas percepções de mundo e de ambiente se modificam a partir da vivência e prática do uso da bicicleta. A proposta antropológica, de uma construção de significados a partir de uma forma de apropriação espacial e uma forma de locomoção e a metodologia adotada por este autor em seu estudo, são centrais a minha pesquisa. Neste sentido, optei por fazer um reiterado uso da obra deste autor. Com o objetivo de facilitação da leitura, todas as citações diretas de Vivanco ao longo deste trabalho foram traduzidas. A tradução é minha.

Especificamente, em relação ao uso de bicicletas na cidade de Porto Alegre é preciso referir a dois estudos recentes, na área de Administração, de autoria de Daniele Eckert, realizado no início de 2013, intitulado *Identificação das políticas organizacionais de incentivo ao uso de bicicletas como meio de mobilidade urbana em Porto Alegre/RS* e o trabalho de Luiz Augusto Silveira Ritta *Motivos de uso e não-uso de bicicletas em Porto Alegre: um estudo descritivo com estudantes da UFRGS* (Ritta 2012) que visa identificar os

motivos de uso e não-uso de bicicletas pelos alunos da UFRGS e os fatores de estímulo ao uso da bicicleta.

Eckert (2013) realiza uma pesquisa em oito empresas de Porto Alegre para analisar as políticas desenvolvidas de incentivo ao uso de bicicleta como meio de transporte e a influência em relação aos seus funcionários e usuários. Foi identificado que de fato as políticas de incentivo das empresas ao uso de bicicletas têm obtido resultados positivos na escolha desse meio de locomoção urbana, entrevistados apontaram que estrutura fornecida pela instituição foi fator decisivo para ir trabalhar de bicicleta. O estudo verificou que a distância percorrida diariamente de casa até o local de trabalho varia de 1 km até 15 km por trecho, portanto, há ciclistas que percorrem uma distância diária total de 30 km. Questionados sobre quais ações a organização poderia realizar de forma a incentivar os demais funcionários a pedalar, os usuários consideraram a importância de bicicletários e chuveiros e sugeriram campanhas de incentivo e apoio aos ciclistas. Em relação aos que ainda não utilizam a bicicleta como transporte, a metade dos entrevistados considera que se novas ciclovias forem implantadas, aliado ao apoio que a empresa fornece, estariam dispostos a pedalar.

Ritta (2012) identifica em seu estudo realizado com estudantes da UFRGS dois grandes grupos de motivos de uso de bicicletas, que consiste em vê-las como uma opção sustentável e moderna em mobilidade, e as vantagens funcionais/utilitárias da bicicleta frente a outros modos de transporte. Como um terceiro motivo, surge o fato e, mesmo que para uma minoria, a bicicleta simbolizar o único meio de transporte individual. Sobre o não-uso de bicicletas, as principais razões encontradas são a insegurança no trânsito e a carência de infraestrutura cicloviária da cidade. O estudo conclui que apesar de a maioria ter uma percepção favorável ao uso de bicicletas, seria importante que, além de melhorias em segurança e infraestrutura, fosse desempenhado um trabalho de maior divulgação, conscientização e, principalmente, persuasão da população acerca do uso de bicicletas.

Outros trabalhos, todos bastante recentes neste tema, foram referências importantes para o presente estudo, como a tese de Doutorado de Xavier (2011), intitulada *O desenvolvimento e a inserção da bicicleta na política de mobilidade urbana brasileira*. Sobre movimentos cicloativistas em Porto Alegre, na área de antropologia, temos o trabalho de Renata Signoretti da Silva intitulado *Formas contemporâneas de ativismo político: etnografia do movimento Massa Crítica* (Silva 2011) e na área de Administração, o trabalho de Dalpian (2013), intitulado *Um carro a menos: a contra-hegemonia e a resistência ao consumo*, que busca compreender a atividade contra-hegemônica e sua ligação com resistência ao consumo

no evento Massa Crítica de Porto Alegre, contexto que segundo o autor, se caracteriza por pregar valores contrários à cultura vigente de consumo, uma maior ligação com a comunidade e sustentabilidade.

Xavier (2011) realiza uma pesquisa interdisciplinar apresentando um completo panorama do contexto da inserção da bicicleta em especial da política de mobilidade por bicicleta em nível nacional, iniciativas de pessoas, empresas, ONGs (Organizações Não Governamentais), movimentos e instituições referenciais na promoção do uso da bicicleta e no cicloativismo no país. A autora aborda ao longo de seu trabalho o Desenvolvimento da Sociedade, a Mobilidade Urbana na Agenda da Sustentabilidade Ambiental, a Mobilidade por Bicicleta nos Planos Governamentais Brasileiros e a Mudança do Paradigma: de Transporte para Mobilidade Urbana e Acessibilidade. Para Xavier, a mudança dos paradigmas da mobilidade urbana passa pela prioridade aos transportes coletivos, ao andar a pé e ao andar em bicicleta. A autora demonstra que há um número crescente de usuários da bicicleta como transporte e de movimentos sociais de defesa da mobilidade por bicicleta no Brasil. Seu estudo demonstra que a visibilidade desse segmento da sociedade, apesar de crescente, não tem sido suficiente para pressionar o poder público para mudanças mais significativas. Mas considera que apesar de todos os problemas que os movimentos sociais enfrentam, ainda são os responsáveis pelas mudanças sociais e continuam a serem os fomentadores de uma consciência crítica.

Silva (2011), em seu estudo realiza a pesquisa de abordagem etnográfica buscando compreender o movimento Massa Crítica ao tratar deste como uma forma contemporânea de ativismo político, descrevendo os eventos e situando as lógicas do movimento assim como as interações dos participantes. A autora considera o movimento Massa Crítica como uma grande manifestação popular espontânea que deixa de lado partidos políticos e rotinas que caracterizam a reunião de pessoas em agremiações, clubes, sociedades, tendo uma estrutura que funciona praticamente sozinha. Para Silva, celebrar a bicicleta é uma forma de chamar a atenção para a forma que conduzimos as nossas vidas no dia de hoje.

Como foi mencionado, optei por investigar esse tema devido minha própria percepção de um aumento visível no número de pessoas nas ruas se deslocando de bicicleta, o crescente número de pessoas na participação em passeios ciclísticos, nos movimentos cicloativistas e mobilizações a este respeito nas redes sociais e, além disto, o fato de Porto Alegre ter sido pela segunda vez a sede do Fórum Mundial da Bicicleta, o segundo Fórum que ocorreu em fevereiro de 2013. Acredito que a relevância social desse tema também se deva em função do

papel que o poder público pode desempenhar em relação ao uso da bicicleta e à mobilidade urbana. Exemplos disso são a implantação do serviço de aluguel de bicicletas em setembro de 2012 e a construção de novas ciclovias e ciclofaixas.

A partir destas preocupações, minha pesquisa teve como principais pressupostos as seguintes questões investigativas:

Muitas pessoas estão se conscientizando a respeito do meio ambiente devido a uma maior divulgação nos meios de comunicação e do papel das redes sociais, passando a ter maior preocupação com a poluição e com o trânsito, buscando assim transportes alternativos e soluções mais sustentáveis como o uso da bicicleta. Minha questão é se esta nova adesão ao uso da bicicleta como forma de transporte e de forma recreativa pode indicar que estaria havendo uma mudança de mentalidade e hábitos culturais das pessoas. Além disto, o poder público, respondendo a maior demanda da população, assume algumas políticas que facilitam e incentivam o uso da bicicleta, como a implantação do serviço de aluguel de bicicletas e a criação de algumas ciclovias. Isto, este tipo de política, por sua vez, passa a incentivar um número maior de usuários, uma vez que algumas condições básicas se estabelecem. Neste caso, a demanda por políticas públicas de uso da bicicleta e a formulação e implementação destas políticas se retro-alimentam.

Atualmente, pode-se dizer, em função do esgotamento da capacidade das cidades oferecerem infraestrutura para o uso ilimitado de automóvel e a preocupação com meio ambiente, está ocorrendo uma tendência mundial no uso de bicicletas, ou, pelo menos as pessoas estão interessando-se mais por esse transporte. As redes sociais desempenham papel fundamental no crescimento da utilização da bicicleta, pessoas começaram a interessar-se mais e passam a participar de grupos e páginas nas redes sociais que incentivam tal uso, e uma série de movimentos sociais como o dos cicloativistas. Percebe-se também as pessoas que começaram a utilizar a bicicleta como forma de lazer, esporte e hobby, por uma preocupação com a saúde e pelo bem-estar propiciado com tal uso. A bicicleta é tomada e passa a ser identificada como objeto saudável; e, como esporte, pode ser utilizada em competições e é considerada uma forma de diversão. No meu entender, e seguindo a proposta de Vivanco (2013) todas estas ações e a introdução crescente desta nova modalidade de locomoção, vai construindo uma nova forma de perceber o entorno e cria uma cultura urbana diferenciada.

1.3 Questões metodológicas

A presente pesquisa, apoiada na tradição etnográfica, buscou elaborar uma descrição densa de um momento atual da cidade de Porto Alegre que está passando por uma série de modificações, como espaço urbano, em relação ao uso da bicicleta. Para tal, além da observação direta e participante, o uso de entrevistas, foi feito também pesquisa bibliográfica e documental tomando como material de investigação: reportagens e notícias na mídia, sites na Internet, leis e/ou projetos de lei municipais referentes à mobilidade urbana. Como mencionado, para os dados empíricos coletados para fins deste trabalho empreguei técnicas de investigação a observação direta e participante nas estações das bicicletas de aluguel, nos passeios ciclísticos e eventos relacionados à bicicleta realizando uma descrição etnográfica de tais iniciativas. Além disso, foram feitas entrevistas pessoalmente e algumas por escrito, através das redes sociais da internet ou por e-mail. Foram feitas entrevistas semiestruturadas com usuários do serviço Bike PoA, pessoas que utilizam a bicicleta em geral, seja como meio de transporte, lazer ou esporte, com participantes dos passeios ciclísticos, dos movimentos cicloativistas e de eventos relacionados ao uso da bicicleta. Várias entrevistas foram feitas de forma informal, como um complemento à observação participante durante os eventos ciclísticos na cidade de Porto Alegre.

Foi informado a todas as pessoas entrevistadas, desde o contato inicial, de que eu estava realizando um trabalho de pesquisa para fins de conclusão de curso na área da Antropologia sobre o uso de bicicletas em Porto Alegre. Todas as pessoas a que me reporto aqui autorizaram conceder a entrevista, trechos das entrevistas estão expostas ao longo do trabalho. Para facilitar a leitura e construção do texto etnográfico, sempre que necessário, procurei identificar os entrevistados apenas com o primeiro nome e sempre que possível e relevante como informação identifiquei outros dados a respeito da pessoa entrevistada, mas preservando a confidência, exceto quando tratou-se de entrevistas com figuras públicas.

O meu objetivo foi o de observar como se dá o uso da bicicleta no meio urbano de Porto Alegre, e isto me levou a conhecer diferentes grupos de pessoas que se mobilizavam em função do uso da bicicleta e a participar de alguns eventos e reuniões relacionados a esse modal, realizados em Porto Alegre do mês de março ao final do mês de outubro. O termo *modal* apenas refere à modalidade, mas passou a ser empregado na literatura e legislação sobre mobilidade urbana, no sentido de modalidade de transporte, no caso bicicleta. Dentre os eventos observados para fim do presente trabalho, estão os passeios ciclísticos promovidos por diferentes instituições, como o 2º Passeio Ciclístico Cicloatividade e o 3º Passeio

Ciclístico Cicloatividade; Passeio Ciclístico SULGAS, 1º Passeio Ciclístico UFRGS sobre rodas. Particpei também de alguns eventos do movimento cicloativista Massa Crítica, de uma reunião da Empresa Pública de Transporte e Circulação (EPTC) aberta à comunidade sobre avaliação da ciclovia da rua José do Patrocínio, de uma aula na Escola da Bicicleta, de uma reunião da Frente Parlamentar que discute o Plano de Mobilidade Urbana de Porto Alegre e do evento solidário chamado *Expobici* em que lojistas e participantes expuseram suas bicicletas, acessórios e peças além da realização de um leilão e de um estande de divulgação do programa Banribike. Ao longo do presente trabalho, busco apresentar dados etnográficos desses eventos.

Busquei compreender a importância do que significava o comportamento das pessoas estudadas em relação ao uso da bicicleta. Referindo-se a esta perspectiva metodológica, para Magnani (1996, p. 38): “Se a observação direta é o instrumento para captar o cenário e também para obter um primeiro levantamento dos atores, uma classificação mais precisa e a obtenção de dados e informações mais completos fazem-se por meio de entrevistas, questionários e histórias de vida”. Também para este autor:

(...)identificar os movimentos, os fluxos e as diferentes formas de apropriação no universo de significado dos atores é o primeiro passo para chegar a padrões mais gerais, responsáveis pela compreensão dos comportamentos articulados a outras instâncias e domínios mais amplos da vida social. (Magnani, 1996, p. 38).

Metodologicamente, na tradição antropológica de trabalho de campo, o uso da entrevista semiestruturada foi fundamental, pois permitiu reunir perguntas específicas diretamente relacionadas com os objetivos de minha pesquisa, mas foi também possível ir muito mais além e estabelecer um diálogo com os entrevistados, e com fluidez buscar outras razões e o contexto de cada uma das informações recebidas na dinâmica do trabalho de campo. Busquei captar informações além das respostas padrões, neste sentido, a minha própria dinâmica de participação nos eventos, creio ter permitido um olhar qualificado *participativo* sobre o tema em estudo. Assim, foi possível verificar como se dá o interesse pelo uso da bicicleta entre as pessoas que participam desses eventos, se elas utilizam a bicicleta como transporte para o trabalho e compromissos ou se apenas como forma de lazer e esporte, há quanto tempo utilizam a bicicleta ou participam de passeios ciclísticos, como chegam até esses passeios e eventos e se participam dos grupos existentes nas redes sociais, especificamente o Facebook, relacionados ao uso da bicicleta.

O acompanhamento de tais páginas e grupos nas redes sociais, como o grupo Massa Crítica – Ciclistas (https://www.facebook.com/groups/massacriticapoa/?hc_location=stream), a página Cidade mais Humana (<https://www.facebook.com/marcelosgarbossa.rs?fref=ts>) e o grupo PoaBikers.com (<http://www.poabikers.com.br/>) assim como dos eventos criados para fomento à utilização da bicicleta em Porto Alegre, foi utilizado como um meio de informação através do qual eu podia ter conhecimento da realização de eventos, reuniões, questões importantes e obter contato com pessoas engajadas no uso da bicicleta na Capital.

Os participantes da pesquisa foram pessoas que fazem uso da bicicleta em Porto Alegre, seja como meio de deslocamento, para lazer ou exercício; participantes de passeios ciclísticos; participantes de grupos relacionados ao uso da bicicleta, cicloativistas e usuários do serviço de aluguel de bicicleta Bike PoA. Foram feitas também entrevistas com algumas pessoas-chaves, organizadores dos eventos e formuladores de políticas públicas a respeito do uso de bicicleta em Porto Alegre, como foi o caso do vereador Marcelo Sgarbossa, que foi eleito a partir de uma plataforma que defende questões a respeito da mobilidade urbana e do uso da bicicleta em Porto Alegre.

Além de uso de observação direta de eventos ciclísticos e entrevistas, também coletei documentos, reportagens junto à mídia. Ao longo do trabalho, busquei relacionar cada tema à forma como a mídia em geral tem apresentado as questões a respeito da difusão do uso da bicicleta como transporte e diversas questões relacionadas a este uso. Tomei estas informações como parte do contexto dos eventos e como parte constituinte da opinião pública a respeito deste tema, o uso da bicicleta na cidade de Porto Alegre. As matérias jornalísticas utilizadas neste trabalho foram coletadas a partir de 2012 até o presente momento, novembro de 2013.

Como parte de minha estratégia de entrada no *campo*, para conhecer mais sobre o assunto de mobilidade urbana e a situação atual do trânsito, participei no dia 15 de março de 2013 de uma palestra da aula inaugural do curso de Especialização em Gestão de Trânsito e Mobilidade Urbana, com o professor Luiz Antônio Lindau¹ do LASTRAN (Laboratório de Sistemas de Transportes da Universidade) que tratou o tema “Transporte e Sustentabilidade”. O professor abordou as consequências dos congestionamentos do trânsito nas grandes cidades e as opções de transporte para melhoria. Como possíveis soluções a questão dos

¹ É doutor em engenharia de transportes e uma das referências na área no país. É membro de comitês nacionais e internacionais sobre o tema, colaborador da Associação Nacional de Pesquisa e Ensino em Transportes, e presidente da Embarq Brasil, empresa que prestou assessoria para a implantação de linhas rápidas (BRT) no Rio de Janeiro, em Belo Horizonte e em Porto Alegre. Disponível em: <http://www.fdrh.rs.gov.br/conteudo.php?cod_conteudo=2221> Acesso em: 14 mar. 2013.

congestionamentos e excesso de carros na cidade foi sugerido várias opções, dentre elas, a melhor segundo o professor, seria a utilização do ônibus BRT (*Bus Rapid Transit*). Outra opção seria uma maior utilização da bicicleta como meio de transporte. Lindau afirmou que, com a utilização dos BRTs na Capital, seria possível transportar mais pessoas, melhorar a qualidade de vida dos usuários, reduzir a frota de veículos e ainda, com a redução das emissões de gases, beneficiar o meio ambiente.

A partir deste momento, já tendo sempre interesse pelo uso da bicicleta e utilizado esta como forma de lazer, fiquei sabendo que iria ocorrer o 2º Passeio Ciclístico do movimento Cicloatividade, através de um cartaz em local público. Era início de março e eu ainda estava definindo melhor meu tema de estudo para o meu Trabalho de Conclusão de Curso (TCC), mas a partir daquela chamada resolvi participar do passeio, sabia que seria fundamental eu comparecer, pois foi a forma de eu começar a conhecer um pouco melhor esse universo dos passeios ciclísticos, uma forma mais organizada de ciclismo e de mobilização, até então uma novidade para mim. O 2º Passeio Ciclístico foi minha entrada nesse campo até então um pouco desconhecido para mim, pois apesar de já ter andado com as bicicletas do serviço de aluguel Bike PoA entre Usina do Gasômetro e bairro Menino Deus e observado pessoas que utilizam esse serviço, foi minha iniciação em um evento ou passeio e uma forma de contato com outras pessoas que participavam de passeios ciclísticos.

A partir disto, passei a participar de vários eventos e reuniões relacionados ao uso da bicicleta, também compareci à palestra do curso de Políticas Públicas da UFRGS (Universidade Federal do Rio Grande do Sul) chamada “Políticas Públicas de mobilidade urbana: Construindo a Cidade do Futuro” realizada no dia 22 de outubro de 2013 no Campus do Vale da universidade. Na mesa de debate, estavam presentes o professor Eber Mazzulo do curso de Arquitetura da UFRGS, a representante da EMBARQ Brasil², Nívea Oppermann, e um integrante do movimento Massa Crítica, engajado na Associação pela Mobilidade Urbana em Bicicleta (Mobicidade)³ e um dos colaboradores do Blog Vá de Bici. Também estava prevista a presença do gerente de projetos da EPTC, Antonio Vigna, mas este acabou não comparecendo. Foram tratados os temas do uso da bicicleta e do movimento Massa Crítica, da

2 A EMBARQ Brasil auxilia governos e empresas no desenvolvimento e implantação de soluções sustentáveis para os problemas de transporte e mobilidade nas cidades brasileiras. Ao promover o transporte sustentável, a EMBARQ Brasil está trabalhando para reduzir a poluição, melhorar a saúde pública, diminuir a emissão de gases de efeito estufa e criar espaços públicos urbanos seguros, acessíveis e agradáveis ao convívio. Criada em 2005, a EMBARQ Brasil integra a rede EMBARQ, que tem sede em Washington, nos EUA, dentro do WRI (World Resources Institute), o qual lhe deu origem em 2002. Disponível em: <<http://embarqbrasil.org/about>>. Acesso em: 22 out. 2013.

3 A Mobicidade foi fundada no dia 10 de junho de 2012, durante encontro no espaço Cidade da Bicicleta. Disponível em: <<http://vadebici.wordpress.com/tag/mobicidade/>>. Acesso em: 10 nov. 2013.

utilização do transporte público e as manifestações ocorridas em junho no país buscando melhorias na qualidade e menor custo além de um resgate da dimensão pública e reivindicações no direito de ir e vir e de mobilidade urbana que passa a ser considerado um direito social e fundamental. Outra questão abordada foi o uso excessivo do carro nas cidades, as obras de ampliação das vias na Capital, de que não adianta alargá-las, pois isso só faz o número de veículos nas ruas aumentarem e congestionar novamente.

2 O CONTEXTO DO USO DA BICICLETA NO MEIO URBANO

2.1 A bicicleta na mobilidade urbana

O objeto de pesquisa deste trabalho é a utilização da bicicleta como transporte urbano pelas pessoas na cidade de Porto Alegre. No entanto, a própria proposta do uso da bicicleta se dá no contexto de outras ações e movimentos relacionados à bicicleta que incentivam tal uso. Com isso, desejo analisar as motivações e influências para o uso desse meio de mobilidade urbana, bem como suas implicações em nossa sociedade. O objetivo é verificar a possibilidade de uma mudança de significado da utilização da bicicleta em nossa cultura e pensar que tipo de políticas públicas e de que forma o Estado ou o Poder Público poderia adaptar a estrutura e a gestão da mobilidade urbana na cidade, propiciando ou incentivando que esse transporte seja mais utilizado. Vivanco (2013) que, como mencionado no capítulo anterior, faz um compreensivo estudo histórico antropológico sobre o uso da bicicleta no mundo, tomando alguns casos de mobilizações e uso de bicicletas como paradigmáticos, propõe em seu estudo, como seu objetivo:

Uma das principais tarefas deste livro é mostrar as condições culturais, históricas e político-econômicas nas quais o uso das bicicletas fazem sentido. Bicicletas são objetos heterogêneos e contextuais e são usadas por várias razões, especialmente por esporte e recreação, mas o meu objetivo específico aqui é desenvolver uma perspectiva antropológica sobre bicicletas e o seu papel na mobilidade urbana, "mobilidade" aqui referindo a dimensões da bicicleta interligada com o movimento humano em suas dimensões físicas, tecnológicas, social e de vivência. (Vivanco, 2013, p. 8)

Tomando a referência deste autor, percebemos as relações sociais implicadas com os mais variados tipos de utilização da bicicleta. Dessa forma, pretendo abordar neste estudo tais usos em relação à mobilidade nas dimensões interligadas à sociedade de Porto Alegre. Claro está que estamos falando de sociedade no sentido de sociedade civil, conforme Scherer-Warren (2006, p. 110) como a representação, em vários níveis, de como os interesses e os valores da cidadania se organizam em cada sociedade em grupos de interesse, para encaminhar demandas e ações em prol de políticas sociais e públicas. A sociedade civil é a população mobilizada com um fim político, capaz de conformar demandas através de manifestações públicas, protestos sociais, manifestações simbólicas e pressões políticas. Para

a discussão de sociedade civil e suas mobilizações ver Scherer-Warren (2006), entre outros autores, que trabalham com o tema de movimentos sociais urbanos.

É também de fundamental importância remeter aqui ao conceito de mobilidade urbana definido no Caderno de Referência para a elaboração de Plano de Mobilidade Urbana:

Mobilidade urbana é um atributo das cidades, relativo ao deslocamento de pessoas e bens no espaço urbano, utilizando para isto veículos, vias e toda a infraestrutura urbana. Este é um conceito bem mais abrangente do que a forma antiga de tratar os elementos que atuam na circulação de forma fragmentada ou estanque e de administrar a circulação de veículos e não de pessoas. (Ministério das Cidades, 2007, p. 17)

Como vemos, o conceito de mobilidade urbana é mais abrangente atualmente por não considerar de forma isolada o trânsito e as infraestruturas urbanas, mas o mais importante, considerando que o deslocamento humano é realizado nas cidades das mais variadas formas possíveis e precisa ser voltado a uma inclusão social, tomando o direito de ir e vir como uma demanda de todos e para todos. Pois em relação à política nacional de Mobilidade Urbana, o Ministério das Cidades (2007) considera:

Trata-se de reverter o atual modelo de mobilidade, integrando-a aos instrumentos de gestão urbanística, subordinando-se aos princípios da sustentabilidade ambiental e voltando-se decisivamente para a inclusão social. O novo conceito (mobilidade urbana) é em si uma novidade, um avanço na maneira tradicional de tratar, isoladamente, o trânsito, o planejamento e a regulação do transporte coletivo, a logística de distribuição das mercadorias, a construção da infraestrutura viária, das calçadas e assim por diante. Em seu lugar, deve-se adotar uma visão sistêmica sobre toda a movimentação de bens e de pessoas, envolvendo todos os modos e todos os elementos que produzem as necessidades destes deslocamentos. Sob esta ótica, também para a elaboração dos Planos de Mobilidade, foram definidos dez princípios para o planejamento da mobilidade, considerando também sua relação com o planejamento urbano. (Ministério das Cidades, 2007, p. 23)

Ainda que tenha havido uma preocupação em termos de políticas públicas em relação à mobilidade urbana no Brasil, como indica o texto do Ministério das Cidades, isto no caso brasileiro é bastante recente. A Europa iniciou este processo muito antes e cidades europeias como Amsterdam, Barcelona, Bremen, Copenhague e Edimburgo aplicaram medidas que estimulam o uso da bicicleta, além das medidas que restringem o uso do automóvel individual em regiões centrais da cidade. Vemos como ocorreu na cidade

Amsterdan, considerada a capital mundial das bicicletas, por exemplo, Vivanco (2013, p. 70) afirma que as ruas estão cheias de pessoas de todas as idades e grupos de renda usando diariamente bicicletas. Com uma população de 780 mil habitantes, cerca de 38 por cento dos deslocamentos urbanos são realizados de bicicleta. No caso de Amsterdan, desde 2007 tem sido maior do que o percentual de deslocamentos de carros na cidade. A publicação da Abrapark (2012) também afirma como esse processo no caso holandês deu-se de forma massiva, demonstrando a importância de uma reivindicação por parte da sociedade em tal demanda:

Nos anos 60, a Holanda, referência mundial quando o assunto é uso de bicicletas no cotidiano, sofria com os inúmeros protestos da população, exigindo de volta o seu espaço, já que os ciclistas passaram a disputar as ruas com os carros. A partir disso, o país começou a construir sua hoje tão famosa infraestrutura para ciclistas. (Abrapark, 2012, p. 16)

Segundo a pesquisa realizada pela Comissão Europeia (2000), “73% dos europeus consideram que a bicicleta deveria beneficiar de um tratamento preferencial em relação ao automóvel [...] a redução da utilização do automóvel tornou-se uma condição necessária para a manutenção da mobilidade em automóvel”. Ou seja, ou reduzia-se drasticamente o uso do automóvel em algumas áreas urbanas nas cidades europeias, ou algum tipo de mobilidade tornava-se impossível. Vasconcellos (2000) afirma sobre os fatores de crise na mobilidade, que devido ao crescimento das cidades e consequente expansão para regiões mais distantes e periféricas, gerando maior dependência dos transportes motorizados:

Apesar das grandes diferenças entre os países, acredito que existam fatores comuns na determinação das condições atuais de transporte e trânsito. Assim, a crise pode ser entendida inicialmente como decorrência dos processos de desenvolvimento urbano e de mercantilização das relações sociais. Enquanto as cidades pré-automotivas permitiam um consumo fácil do espaço por todas as pessoas, as cidades modernas começaram a expandir-se em grandes áreas, tornando-se mais difícil deslocar-se por meios não motorizados. Mais recentemente, as cidades experimentaram um crescimento ainda mais intenso, gerando distâncias médias que não podem ser percorridas a pé ou de bicicleta. Assim, a dependência do transporte motorizado tornou-se inevitável em cidades médias e grandes, exigindo que alguma forma de transporte motorizado esteja disponível fisicamente (infraestrutura e veículos) e seja acessível economicamente. (Vasconcellos, 2000, p. 169)

É possível recordarmos também do caso da cidade de Bogotá, uma das cidades abordadas por Vivanco (2013) em seu trabalho, que acompanhado o processo que houve nesta cidade que com a administração municipal (a partir de 2010) houve um programa denominado “Consciência da Bicicleta” para a contenção da utilização do automóvel e de construção de opções de mobilidade alternativas como melhorias no transporte público, ciclovias, novas redes cicloviárias, sinalização específica para as bicicletas, a lei do capacete obrigatório e milhares de novos bicicletários e estacionamento em toda a cidade, legislação exigindo de prédios terem estacionamento de bicicletas. Também há postos em toda a cidade fornecendo gratuitamente reparação de bicicletas, em parques e praças públicas, e bicicletas estão disponíveis para uso livre. A *Cicloruta* (Ciclovía) é uma rede de 350 quilômetros de ciclovias ou caminhos transitáveis por bicicletas. Além disto, aos domingos e feriados, institui-se a Ciclovía recreativa (ciclovía de lazer), quando 121 quilômetros de avenidas e ruas são fechadas para automóveis, entre os horários de 07:00 e 02:00, tendo um tom festivo e descontraído, propício para a recreação e a sociabilidade das pessoas.

Nos Estados Unidos, também está havendo um crescente aumento no número de pessoas utilizando a bicicleta, inclusive isto acontece de forma mais rápida do que a taxa de crescimento da população. Entre 1977 e 2009, o número total de viagens de bicicleta triplicou, durante os últimos cinco anos, o ritmo desse aumento se intensificou, grande parte nas áreas urbanas, como Pucher afirma:

(...) o número de viagens de bicicletas feitos nos Estados Unidos tem aumentado mais rapidamente do que a taxa de crescimento da população. Entre 1977 e 2009, por exemplo, o total de viagens de bicicletas triplicou e o ritmo deste crescimento se intensificou nos últimos cinco anos. Muito deste crescimento ocorreu nas áreas urbanas onde as pessoas passaram a usar bicicletas como um veículo utilitário, e onde atualmente 52 por cento de todas as bicicletas são para propósitos práticos, o resto sendo para recreação ou exercício (Pucher et al. *apud* Vivanco, 2013, p. 2)

Apesar disso, Vivanco (2013, p. 84) chama a atenção que, em contraste com a Holanda, os governos federais e estaduais dos Estados Unidos tendem a ter relativamente pouca ação direta sobre como e porque uma cidade pode desenvolver no sentido de promoção do uso da bicicleta no cotidiano. Ou seja, a intervenção de políticas públicas para uso de bicicletas é menos pró-ativa do que no caso holandês. Vemos que no Brasil, nas principais cidades, apesar de ser considerado mais recente que nas cidades citadas acima, a bicicleta também passa a ser mais utilizada atualmente como um meio de transporte utilitário no cotidiano, além de forma de lazer ou exercício no meio urbano. Podemos questionar-nos aqui aos fatores aos quais se devem esse aumento. No caso brasileiro, podemos notar também

um interesse cada vez maior no uso de alternativas e opções de transportes em função de insatisfações com o transporte público, tanto em razão do alto custo do serviço quanto pela qualidade. Além disto, isto acontece também em consequência dos engarrafamentos causados por um trânsito urbano cada vez mais sobrecarregado pela utilização do automóvel. A bicicleta, diferente do carro, aparece assim como uma alternativa de transporte, que além de outras vantagens, é considerada sustentável por praticamente não prejudicar o meio ambiente, já que não emite gases poluentes e não congestiona o trânsito. Apesar de ainda ser um tema recente no país, Xavier (2007) aponta quando essa questão voltou a ter algum tipo de destaque:

Em novembro de 2003, o Governo Federal reassumiria o papel de fomento a uma política nacional favorável ao uso da Bicicleta. O Ministério das Cidades, por intermédio da Secretaria Nacional de Transporte e de Mobilidade Urbana – SeMOB, chamava os diversos atores para a primeira, de uma série de reuniões abertas à comunidade, tendo sido convidados técnicos, cicloativistas e pessoal de governo. A criação do programa Bicicleta Brasil, aconteceria no dia 22 de setembro de 2004, dia da campanha internacional Dia sem Carros, em uma solenidade que contou com a presença de Ministros das Cidades, Meio Ambiente, Educação, e Cultura e Esportes. (Xavier, 2007, p. 137)

Em publicação do Caderno de Referência para a elaboração de Plano de Mobilidade Urbana (Ministério das Cidades, 2007, p. 24), reconhece-se que “as cidades brasileiras vivem um momento de crise da mobilidade urbana, que exige uma mudança de paradigma, talvez de forma mais radical do que outras políticas setoriais”. É importante também analisarmos historicamente como e quando se deu a inserção dessa questão na política brasileira, demonstrando um maior interesse em viabilizar o uso da bicicleta. Segundo Xavier (2007, p. 124), “o anteprojeto de lei da Política Nacional de Mobilidade Urbana representa um importante marco para o movimento do cicloativismo que, junto com o movimento em favor dos pedestres e do transporte público, pretende fazer o lobby necessário para a aprovação da lei e sua efetiva execução”.

No caso da cidade de Porto Alegre, podemos perceber a presença significativa do uso de bicicletas nas regiões mais centrais e planas da cidade, entre os bairros Bom Fim, Menino Deus, Cidade Baixa, Avenida Ipiranga e arredores. Além disto, há um uso acentuado nos parques da cidade e nas vias às margens do Guaíba, sobretudo aos finais de semana, quando

algumas vias importantes são fechadas para o uso destas faixas como lazer. Em regiões não tão planas (ou que possuem relevo mais acentuado) e mais afastadas do centro da cidade, vemos que a utilização desse transporte é considerada por quem não está acostumado a utilizar a bicicleta, muitas vezes, como um dos fatores complicadores, tanto pela distância quanto pelas declividades, pois requer maior esforço e condicionamento físico da pessoa, além de uma bicicleta com mais recursos. Mas como é afirmado no Caderno de Referência para Elaboração de Plano de Mobilidade por Bicicleta nas Cidades (Ministério das Cidades, 2007):

O percurso do ciclista é particularmente afetado por ondulações fortes do terreno e, obviamente, uma topografia acidentada desestimula o uso da bicicleta. Sendo este veículo movido pelo esforço humano, as rampas suportáveis relacionam-se com o desnível a vencer e, segundo estudos realizados na Holanda, há algumas décadas, para um desnível de 4 m, por exemplo, 5% de inclinação seria o máximo indicado, ficando em 2,5% a rampa considerada normal. Assim, quanto maiores os desníveis, menores os valores correspondentes de rampas. É preciso considerar novos fatores que contribuíram para alterar estes parâmetros, como a evolução tecnológica da própria bicicleta nos últimos anos, que além de torná-la mais leve, aperfeiçoou o sistema de marchas. Além disso, a simples configuração topográfica de uma cidade não determina, automaticamente, a sua viabilidade para o ciclismo. A tendência natural é o desenvolvimento do sistema viário em direções que suavizem a declividade da rampa, adotando um traçado de “meia-encosta”. Dessa forma, somente sítios urbanos muito acidentados tornam o uso da bicicleta inviável. (Ministério das Cidades, 2007, p. 63)

Porto Alegre talvez não possua uma topografia totalmente favorável para os iniciantes ou os que não são ciclistas, mas como vemos acima, isso pode ser uma questão de adaptação e costume no início, pois para a maioria dos que são ciclistas com experiência, lombas, declividades e distâncias mais longas não são consideradas obstáculos. Como afirmam muitos deles, a lomba na subida na ida compensa a descida na volta.

Com tantas mudanças ocorrendo na infraestrutura de Porto Alegre em relação à mobilidade urbana, dentre elas novas obras de ampliação de avenidas que seriam em função da Copa do Mundo da FIFA de 2014, com a intensificação do trânsito, cada vez mais caótico, e a implantação de novos trechos de ciclovias e ciclofaixas e do serviço de aluguel de bicicletas Bike PoA (explico o funcionamento do sistema mais adiante nesse capítulo), muitas pessoas também estão começando a rever seus hábitos e seus conceitos em relação ao uso da

bicicleta. Esse meio de transporte está se tornando cada vez mais visível nas ruas da Capital, tanto no dia a dia quanto aos finais de semana.

Nas mídias tradicionais, jornais, revistas e televisão, cada vez mais vemos matérias que se referem ao uso da bicicleta, demonstrando claramente um maior interesse por parte das pessoas e da mídia no crescimento da utilização dessa modalidade e do serviço de aluguel de bicicletas. Ao longo do trabalho recorrerei a dados apresentados por algumas dessas matérias jornalísticas que vão indicando uma construção de uma opinião pública favorável ao uso da bicicleta.

2.2 Transformações na paisagem de Porto Alegre e as diferentes apropriações do espaço urbano

Ao estudar o uso de bicicletas em Porto Alegre, considero importante pensarmos também no modo que a paisagem da cidade está sendo transformada em função do uso da bicicleta, seja em relação à sua estrutura física ou ao modo como as ruas estão sendo preenchidas por um número maior de pessoas utilizando a bicicleta, trazendo novas características aos espaços e formas de apropriação de tais espaços. Há uma relação do social com a paisagem, esta não é só física, pois as relações humanas também afetam o que é visual: “a paisagem não é em sua essência, feita para se olhar, mas a inserção do homem no mundo, lugar de um combate pela vida, manifestação de seu ser com os outros, base de seu ser social” (Dardel, 2011, p. 32). Do ponto de vista antropológico, sempre que nos referimos à paisagem, estamos concebendo a paisagem natural ou física como já incorporando a ação humana, estamos, de fato, nos referindo à paisagem cultural.

Podemos perceber que os espaços públicos da cidade de Porto Alegre estão sofrendo muitas alterações nos últimos meses, principalmente devido às obras para a Copa do Mundo da FIFA de 2014 e as novas ciclovias ou ciclofaixas que estão sendo implantadas. Tais fatores geram mudanças para os motoristas, pedestres e ciclistas, tanto no modo de se locomover, que pode sofrer alterações de trajetos e tempo de duração de um percurso devido a algumas ruas ou corredores ficar bloqueados temporariamente até a conclusão dessa obra. Além disto, há uma transformação na forma de apropriação destes espaços pelas pessoas, que em seus percursos, caminhando, de bicicleta ou motorizados, fazem destes espaços, reconfigurando-os. Para Magnani (1996, p. 44 - 45), “a noção de trajeto que abre o pedaço (espaço intermediário entre a casa - o privado - e o público) para fora, para o espaço e âmbito do

público. Os trajetos levam de um ponto a outro através dos pórticos. Trata-se de espaços, marcos e vazios na paisagem urbana que configuram passagens.”

Um exemplo disto é a obra realizada no corredor da Avenida Osvaldo Aranha no início do ano de 2013. Durante a obra, muitas pessoas que utilizavam aquela via de carro ou ônibus, deixaram de utilizar e buscaram trajetos ou formas de locomoção alternativas como a bicicleta ou locomoverem-se a pé aos locais não tão distantes. O trânsito, que já era congestionado nessa avenida nos horários de pico, ficou mais ainda devido ao bloqueio para uso do corredor de ônibus até à conclusão da obra, com isto, passou-se a levar quase o dobro do tempo levado normalmente para percorrer o mesmo percurso. Retomando Magnani (1996, p. 43) quando este fala de trajetos: “a cidade, contudo, não é um aglomerado de pontos, pedaços ou manchas excludentes: as pessoas circulam entre eles, fazem suas escolhas entre as várias alternativas – este ou aquele, este e aquele e depois aquele outro – de acordo com determinada lógica”. Vemos assim que todas as escolhas, tanto de caminhos e trajetos a serem percorridos, quanto às formas de locomoção passam por uma determinada lógica exercida pelas pessoas que pode ser influenciada ou moldada de acordo com o contexto de cada momento.

Um autor importante para pensarmos estas diferentes apropriações sociais de espaço é De Certeau (1994) que nos fala dos “praticantes ordinários da cidade” que em seus trajetos cotidianos vão transformando o *espaço* em *lugares*. Podemos considerar que pedestres, ciclistas e motoristas se apropriam da cidade de forma diferenciada, como se fossem diferentes “modos de usar” a cidade. Não muito diferente do percurso percorrido pelo ciclista, para o pedestre:

A caminhada afirma, lança suspeita, arrisca, transgride, respeita... são trajetórias que falam. Todas as modalidades entram aí em jogo, mudando a cada passo, e repartidas em proporções, em sucessões, e com intensidades que variam conforme os momentos, os percursos, os caminhantes. (De Certeau, 1994, p. 179)

As paisagens urbanas e naturais também se alteram com a realização das obras. Foi preciso a remoção e a poda de inúmeras árvores, como por exemplo, a remoção das árvores da Avenida Edvaldo Pereira Paiva para obras de ampliação da via para o estádio de futebol para a Copa do Mundo de 2014; e as árvores que serão removidas da Rua Anita Garibaldi ou a poda de árvores da Avenida Osvaldo Aranha, em função da obra no Corredor de Ônibus. Retomando Dardel (2011, p. 30), “muito mais que uma justaposição de detalhes pitorescos, a paisagem é um conjunto, uma convergência, um momento vivido. Há uma ligação interna,

uma “impressão”, unindo todos os elementos”. A remoção de árvores mencionada, a modificação da paisagem urbana, gerou inclusive polêmicas e insatisfação de parte da população da Capital, principalmente entre pessoas e ativistas que se preocupam com o meio ambiente. Esses grupos de pessoas consideravam que essas paisagens, naquele formato, já faziam parte do patrimônio da cidade, pelo fato dessas árvores serem centenárias. Magnani (1996) que categoriza as noções de trajeto, mancha, pedaço e circuito, considera:

Todas essas categorias, que descrevem diferentes formas de uso e apropriação do espaço, constituem chaves para leitura, entendimento e orientação na cidade: ao circunscrever pontos socialmente reconhecidos como relevantes na dinâmica urbana, servem de referência para as atividades que compõem o cotidiano – seja de trabalho, do lazer, da devoção, da militância, da prática cultural. Fazem parte do patrimônio da cidade, configuram aquele repertório de significantes que possibilitam guardar histórias e personagens que estariam esquecidas não fosse pela permanência, na paisagem urbana, de tais suportes. (Magnani, 1996, p. 45)

Com o autor citado acima, é possível perceber que o modo como as diferentes noções de espaços da cidade são utilizados e apropriados, também podem ser analisados de acordo com a forma com que as pessoas os vivenciam e estes passam a fazer parte de seus cotidianos; de que forma lugares urbanos permanecem ou são alterados ao longo do tempo; construído-se tanto a percepção das pessoas quanto a paisagem própria urbana.

Em relação ao modo as pessoas percebem a cidade é, muitas vezes, diferente do modo de percepção quem anda a pé, de carro, de ônibus ou pedalando. Com a bicicleta, é possível valorizar mais os pequenos detalhes, vivenciar de modo mais intenso os espaços bem como as paisagens da cidade. Em uma de minhas entrevistas, a ciclista Kelly, engajada na ACPA – Associação de Ciclistas de Porto Alegre⁴, considera:

Andar de bicicleta me fez perceber a cidade de uma outra forma. Aprendi rotas novas e melhores. Descobri recantos que nem sonhava. Agora percebo que quando estamos no carro, nos preocupamos unicamente no destino a chegar. Observamos e vivemos pouco o

4 Fundada em Dezembro de 2011, a Associação dos Ciclistas de Porto Alegre – ACPA é uma entidade sem fins lucrativos, que tem como principal objetivo a busca por melhores condições para os usuários da bicicleta em suas mais diversas modalidades. Sua missão é contribuir para a construção de uma sociedade sustentável, difundindo a educação, a mobilidade, e todos os demais aspectos positivos ligados ao uso da bicicleta. Disponível em: < <http://www.acpa.org.br/> > Acesso em: 15 jun. 2013.

caminho. Tudo o que está entre nosso carro e o destino são "obstáculos". Mesmo que não seja assim que a gente queira pensar, é assim que automaticamente pensamos. Na bicicleta, a gente sente a brisa fresca no mês de maio e junho, o aroma da primavera no mês de setembro, o sol escaldante em janeiro. A gente valoriza muito mais os espaços de sombra. A gente percebe o buraco no asfalto que vai se abrindo, a raiz da planta tentando subir sob o concreto. (em entrevista em setembro de 2013)

2.3 A bicicleta como meio de transporte

Ao olharmos mais atentamente as ruas de Porto Alegre, podemos perceber o crescente número de pessoas que está se locomovendo em seu cotidiano através da bicicleta, não somente usando roupas esportivas ou em horários de lazer e finais de semana, como comumente se via, mas vestidos para ir ao trabalho, aulas e compromissos. Acredito que, com o uso da bicicleta, esteja surgindo uma nova perspectiva cultural na cidade onde algumas pessoas estão mudando seus hábitos passando a utilizá-la como transporte. A bicicleta, que para alguns era um meio para esporte e lazer, uma forma de exercício ou de diversão para as crianças, passa a ser considerada também como uma boa alternativa de transporte para muitos moradores da cidade, passa a existir uma ressignificação da bicicleta na vida dessas pessoas. Vemos que essa mudança de significado ocorreu também com os americanos e é apontada por Vivanco (2013):

Um dos mais marcantes aspectos do crescimento do uso da bicicleta é que isto envolveu o aparecimento de significados em torno das características do próprio objeto. Os Americanos estão acostumados a pensar as bicicletas como brinquedos de criança ou como uma máquina de performance para os competidores vestidos de lycra ou para entusiastas de recreação, mas com o atual aumento de seu uso, há uma nova sensibilidade em relação a bicicleta como um veículo funcional que circula na vida cotidiana. (Vivanco 2013, p. 3)

Segundo Magnani (1996, p. 38), “a primeira tarefa que se coloca para uma pesquisa antropológica cujo objeto é constituído por práticas que se desenvolvem em espaços de múltiplos usos, como é o caso do lazer no centro da cidade, é delimitar as unidades significativas para observação e análise”. No caso do uso da bicicleta, torna-se uma prática desenvolvida em variados espaços da cidade de múltiplos usos. No caso aqui em análise,

podemos observar o uso da bicicleta em parques, praças e na orla do Guaíba. Há uma gama de diversidade de espaços, grupos de pessoas e práticas relacionadas ao seu uso.

O que poderia depender do fato de haver mais infraestrutura adequada ou incentivos para o uso da bicicleta como para a locomoção diária até o local de trabalho, começa a se tornar viável, com apoio de algumas empresas. Tal fator também é abordado por Eckert (2013) que estuda as iniciativas de incentivo ao uso de bicicletas como meio de mobilidade urbana em algumas organizações de Porto Alegre. Para uma ciclista que entrevistei durante o passeio ciclístico da SULGAS, no mês de abril de 2013, que além de pedalar em grupos de ciclismo, passeios ciclísticos e de participar do movimento Massa Crítica, passou também a utilizar a bicicleta como meio de transporte. Ela mora no bairro Rio Branco e vai trabalhar todos os dias pedalando até o centro de Porto Alegre. Muitos de seus colegas de trabalho também vão da mesma forma e destaca que já utilizava a bicicleta para se deslocar ao local do trabalho, antes mesmo da empresa em que trabalha disponibilizar vestiário e vagas para as bicicletas em um estacionamento. Disse que as providências da empresa e de acordo com a demanda dos funcionários facilitou o uso da bicicleta. Para Vivanco (2013, p. 8):

Com base em pesquisa etnográfica na minha própria cidade e análises de cenários urbanos seletivos ao redor do mundo, vale a pena uma atenção especial para a bicicleta como um objeto material, e os mundos sociais e as experiências daqueles que fazem uso das bicicletas e demandam seu uso no cotidiano da mobilidade urbana, e o potencial analítico do uso de bicicletas como uma lente aos dilemas contemporâneos da vida urbana, sustentabilidade, mudança social e globalização. (Vivanco, 2013, p. 8)

Vemos com a fala deste autor a importância de considerar a bicicleta e sua demanda de uso no cotidiano urbano com a relação aos problemas e soluções ambientais para uma mudança social nas cidades no mundo inteiro. Pois esse transporte é considerado uma alternativa com benefícios em diversas áreas como apontados pela Comissão Europeia (2000):

- econômica (por exemplo, diminuição da parte do orçamento familiar consagrada ao automóvel, redução das horas de trabalho perdidas nos congestionamentos, redução das despesas médicas graças aos efeitos do exercício físico regular);
- política (por exemplo, redução da dependência energética, poupança de recursos não renováveis);
- social (por exemplo, democratização da mobilidade, melhor autonomia e acessibilidade de todos os equipamentos tanto para os jovens como para a terceira idade);

- ecológica (com uma distinção entre os efeitos locais a curto prazo — noção de ambiente — e os efeitos não localizados a longo prazo — noção de equilíbrio ecológico). (Comissão Europeia, 2000, p. 15)

A mudança de significado da bicicleta na vida de Kelly, uma minhas entrevistadas acima referida, fica clara quando ela conta que até uns três anos atrás, via a bicicleta como acha que a maioria das pessoas a vê: “legal para andar no parque, ou então coisa pra quem é esportista, mas andar de bicicleta em Porto Alegre? Coisa de louco!”. Kelly era casada e sempre teve uma preocupação com o meio ambiente – “não pra grandes mudanças”, segundo ela, “mas sempre fazendo aquelas pequenas coisas, que somadas fazem diferença, como separar o lixo, economizar água e luz, etc”. O casal compartilhava um carro, geralmente quem ia para o destino mais longe ficava com o carro e o outro ia de carona ou ônibus. Ao se separar, Kelly ficou sem o carro e achou que não valeria o custo de um carro só para uma pessoa. E explica um pouco como se deu sua história com a bicicleta:

Uns meses depois da separação, conheci um amigo novo e nas conversas ele me perguntou se eu tinha uma bike. Na verdade, tinha uma Caloi dos tempos de adolescência, que estava abandonada na garagem. Então fomos dar uma olhada nela com o plano de eu começar a frequentar um grupo de bike noturno. Ela tava acabada! Levei ela no Macedo e demos uma recauchutada e ela ficou bem legal, então comecei a fazer o pedal do Dudu (na zona sul), nas quintas à noite. Foi super legal, porque até então não sabia andar de bici na rua. Ninguém ensina a gente né? A gente aprende a dar umas pedaladas na pracinha, no parque ou na rua que a gente mora, se ela for calma, mas ninguém ensina a andar de bici na cidade. Com o grupo, fui pegando o gosto, aprendendo o jeito certo de pedalar. Fui conhecendo mais pessoas, fazendo novos amigos. O pedal de quinta passou a ser minha "religião". Nesse dia, eu não assumia nenhum compromisso que pudesse me atrasar. Era o dia do pedal. Daí fui descobrindo os outros grupos, o PoaBikers e o Pedalight e conhecendo mais pessoas legais. Comprei uma bici nova e melhor, e no início de 2012 descobri que o Leandro Leite, do PoaBikers era meu vizinho e também trabalhava no Centro, indo e vindo nos mesmos horários que eu. Estudei o trajeto, comecei a me motivar a ir de bike pro trabalho! (entrevista feita em setembro de 2013)

Kelly ainda conta que pedala 7 km para ir e 7 km para voltar, mas geralmente aproveita as noites boas para dar uma esticada e pedalar mais um pouco. No início, o edifício

onde fica o escritório onde trabalha, não tinha paraciclo⁵. E então, ela tinha que entrar pela garagem, subir de elevador de carga os três andares e "estacionava" sua bicicleta numa parede perto de sua mesa. Considerava um pouco trabalhoso, mas que valia a pena. Meses depois, fizeram uma reforma no edifício e uma pesquisa apontou que mais pessoas queriam um bicicletário⁶, conseguindo assim um local seguro dentro da garagem. Conta que seus colegas a apoiaram desde o início. Hoje, a bicicleta é seu principal meio de transporte. Ônibus vem em segundo lugar, táxi em terceiro. Antes, ir para o trabalho era sempre "complicado". De carro ou ônibus, conta que chegava meio "zumbi", só começando a funcionar mesmo lá pelas 10h, 11h, depois de umas boas xícaras de café. Agora, de bicicleta, chega bem mais disposta, rendendo melhor. Outra vantagem que percebeu, ao utilizar a bicicleta em seu cotidiano, foi uma melhora sensível na saúde, contando que saiu do sobrepeso para um peso adequado, se sentindo muito melhor. Conta que se preocupa em andar de bicicleta na cidade de forma exemplar e acredita que ainda há muito o que fazer para educar as pessoas sobre as condições para andar de bicicleta na cidade, que o bom exemplo sempre é uma forma de educar. Quando questionada sobre o cicloativismo, considera:

Antes achava que "ativistas" eram pessoas chatas que forçavam a barra com suas opiniões radicais. Acho que é natural, a gente usa a bicicleta para transporte e percebe mais a necessidade de investimentos, então acabei me engajando com a ACPA. Toda vez que falo que sou ciclista urbana, as pessoas comentam que sou corajosa por "enfrentar" o trânsito. Muitas, muitas mesmo, comentam que gostariam de poder ir de bicicleta para o trabalho, mas "com o trânsito do jeito que está, não dá pra encarar. Agora que percebi como a bicicleta mudou sensivelmente minha vida para melhor. Sou uma pessoa mais feliz! Desejo que mais pessoas possam viver isso. Por isso, tenho participado das reuniões e atividades onde possa contribuir de alguma forma. Mas meu cicloativismo é mais do tipo silencioso - com exemplos e histórias vou ativando mais pessoas. (entrevista com Kelly, em setembro de 2013)

Dentre os fatores que ajudam na escolha de pessoas por esse meio de transporte, alguns relacionam ao fato do trânsito na Capital estar cada dia mais congestionado, aliando uma preocupação com o meio ambiente. Muitas pessoas alegam optar pela bicicleta por gerar

5 Considera-se no Plano Diretor Cicloviário Integrado de Porto Alegre (PDCI, 2009) paraciclo: todo equipamento de mobiliário urbano, destinado ao estacionamento e guarda de bicicletas, instalado em espaços públicos ou privados, sem controle de acesso;

6 Considera-se no PDCI (2009) bicicletário: todo espaço destinado ao estacionamento de bicicletas com controle de acesso, coberto ou ao ar livre, podendo contar com banheiros, vestiários e instalações para pequenos comércios, serviços e outros equipamentos de apoio ao ciclista;

também uma economia de tempo. O caso de Taís é um exemplo. Em entrevista realizada no 2º Passeio Ciclístico Cicloatividade, ela me contou que utiliza a bicicleta ao trabalho por levar apenas 15 minutos a duração do trajeto de sua casa ao trabalho, embora não tenha ciclovia ou ciclofaixa próxima ao caminho que precisa fazer. Dentre seus motivos por optar por utilizar a bicicleta ao trabalho, destaca a facilidade, já que leva pouco tempo pedalando, e que com outras formas poderia levar mais, e uma preocupação com o meio ambiente.

A eficácia da bicicleta no fator tempo e duração de um trajeto é conhecida entre os ciclistas. Inclusive há um vídeo publicado no Youtube⁷ do *Thebicyclechannel* em 18 de março de 2013 do australiano Tim Goldby intitulado *How many cars did I pass today? - A simple solution for those stuck in traffic every day*, mostrando o trajeto deste ciclista de casa até o trabalho e quantos carros ele conseguiu ultrapassar de bicicleta, no caso, foram 589 carros.

Em Porto Alegre, também há locais para as pessoas que ainda não sabem pedalar aprenderem como a BiciEscola⁸ que ocorre desde janeiro de 2013, com aulas teóricas e práticas no velódromo do Parque Marinha aos domingos pela manhã e a Escola da Bicicleta, onde o vereador Marcelo Sgaborssa, com a ajuda de pessoas que se disponibilizam como voluntárias, ensinam pessoas que tem interesse em aprender a pedalar. As aulas da Escola da Bicicleta, ocorrem geralmente todo último domingo do mês no Corredor de ônibus da Avenida Érico Veríssimo, que fica fechado para lazer aos domingos. A aula é para pessoas de todas as idades.

Há locais na cidade que tornaram-se referência aos ciclistas e agregam grande número deles em seu entorno. É o caso como do estabelecimento especializado para atender o público ciclista, chamado de Vulp Bici Café, uma mistura de café, loja e mini-oficina, localizado na rua Miguel Tostes, no bairro Bom Fim. No café, os produtos oferecidos são feitos pelas proprietárias e há opções orgânicas e veganas. Na loja são vendidos variados acessórios, roupas e peças relacionadas à bicicleta, na mini-oficina são criadas bicicletas personalizadas e customização de partes de bicicletas já montadas, além de pequenos reparos. O espaço também divulga eventos relacionados ao uso da bicicleta e toda a sua decoração também é relacionada. As proprietárias do local também são ciclistas e engajadas na causa da bicicleta como opção de transporte, portanto possuem conhecimento dos interesses de seu público. Recém inaugurado, no mês de junho de 2013, já tornou-se o “point” dos ciclistas na Capital,

7 Disponível em: <<http://www.youtube.com/watch?v=tA0jax7qjE0>> Acesso em: 10 set. 2013.

8 Disponível em: <<http://urbsnova.wordpress.com/biciescola/>> Acesso em: 05 jun. 2013.

um espaço de ponto de encontro e de sociabilidade, pois a maioria dos frequentadores se conhecem e chegam de bicicleta.

Outro exemplo de quem utiliza a bicicleta como transporte e aponta a economia de tempo no deslocamento e baixo índice de poluição como algumas das vantagens em tal uso, é Wladimir que conheci sendo voluntário quando fui à Escola da Bicicleta no mês de maio. A Escola da bicicleta será melhor descrita no próximo capítulo. Wladimir contou que sempre foi consciente sobre questões ecológicas, considerando que tanto por ser ecológico quanto vegano⁹, como também se define, são atitudes que dão muito trabalho. Para ele, que pedala sozinho na maioria das vezes, o melhor ativismo é usar a bicicleta como meio de transporte, demonstrando uma mudança de significado da bicicleta em sua vida:

Antes de 2011, bicicleta significava pura diversão para mim. Sempre que pedalei sentia prazer. Em 2011, eu a descobri também como terapêutica. Ela me salvou de uma depressão e da pressão alta. Em 2012, além de objeto de lazer e de ser terapêutica, ela tornou-se meu veículo de locomoção pela cidade e arredores, com custo baixíssimo (custo zero não existe) e com baixíssimo índice de poluição (também aqui o índice zero não se aplica, ao contrário do que muitos afirmam). A economia no deslocamento é significativa. Para comparar, antes eu ia ao centro de lotação para comprar ração e gastava de transporte mais de oito reais. Oito reais é o valor de um quilo de ração que alimenta meus oito gatos por dois dias ou mais. Lazer, terapia, saúde física, saúde mental e meio de transporte. Que outro veículo oferece isso? (Wladimir, em entrevista em setembro de 2013)

Este depoimento nos remete ao texto de Vivanco (2013), quando este se refere às motivações para o uso da bicicleta em comparação aos veículos motorizados:

Para além de argumentos econômicos, existe uma outra posição no debate renovado a respeito de valores. Dando ênfase ao impacto positivo sobre o bem-estar, alguns têm defendido que bicicletas representam uma qualidade de vida correta, em contraste com veículos a motor, gerando padrões positivos e distintivos de vida urbana nas ruas e um uso melhor do limitado espaço público. (Vivanco, 2013, p. 65)

9 Segundo a Sociedade Vegana: veganismo é o modo de vida que busca eliminar toda e qualquer forma de exploração animal, não apenas na alimentação, mas também no vestuário, em testes, na composição de produtos diversos, no trabalho, no entretenimento e no comércio. Veganos opõem-se, obviamente, à caça e à pesca, ao uso de animais em rituais religiosos, bem como a qualquer outro uso que se faça de animais. Veganos são, portanto, vegetarianos que excluem animais e derivados não apenas de sua dieta, mas também de outros aspectos de suas vidas. Disponível em: <www.sociedadevegana.org> Acesso em: 20 set. 2013.

Pois muitos dos ciclistas que conheci alegam o bem-estar propiciado com o uso da bicicleta e a qualidade de vida; que fazem um bem para si e para os outros ao utilizar esse modo de transporte. Demonstrando os fatores em relação a uma melhora na saúde e um bem-estar propiciado pelo uso da bicicleta como transporte no cotidiano abordados nas falas dos entrevistados acima, vemos que um estudo em Washington (Comissão Europeia, 2000), abrangendo 600 homens e mulheres de 18 a 56 anos que efetuam pelo menos quatro dias por semana um trajeto de ida e volta em bicicleta com uma extensão de 16 km ou mais, demonstrou que estes ciclistas apresentam uma melhor saúde física e psíquica do que os não ciclistas. O estudo mostra igualmente que a probabilidade dos ciclistas se considerarem como “felizes” ou “muito felizes” é quatro vezes mais elevada do que para os não ciclistas.

Mesmo reconhecendo complicações na infraestrutura de mobilidade urbana para o uso da bicicleta em Porto Alegre, Naian, outro informante nesta pesquisa, me contou que vai a praticamente todos os locais de bicicleta, pedalando cerca de 40 quilômetros por dia. Considera difícil, porém diz já ter se acostumado com o trânsito. O que mais lhe incomoda na infraestrutura na cidade, são os buracos na pista, pois já se machucou várias vezes, uma das vezes quebrou a frente de sua bicicleta em um buraco. Durante as obras no corredor de ônibus na Avenida Osvaldo Aranha, conta que tinha de andar pelo lado direito da pista, esmagado por um ônibus ou no meio da pista, entre um carro e um ônibus.

Vemos com isso que a infraestrutura das dimensões urbanas também afeta o modo como as pessoas movimentam-se e deslocam-se na cidade. Caiafa (2007, p. 89) afirma: “Nas ruas urbanas, quando elas se prestam à ocupação coletiva, experimentamos uma grande variedade de estímulos, incluindo uma diversidade humana que passa por nós e a que nos expomos. Na origem das cidades está um movimento, um deslocamento”.

João, um de meus entrevistados que conheci no passeio ciclístico UFRGS sobre rodas e depois o encontrei em outros locais, eventos e passeios relacionados ao uso da bicicleta e sendo voluntário na Escola da Bicicleta. Ele utiliza a bicicleta, primeiramente, para lazer, depois para esporte e alguma atividade que tenha que fazer e possa utilizá-la, acredita que seu uso facilita muito para andar em Porto Alegre. Conta que utiliza a bicicleta há muito tempo e que com a evolução do transporte, começou a trocar a sua bicicleta, que era de ferro, antiga, para uma de alumínio; começou a usar capacete e que, conforme as coisas foram evoluindo, começou a se equipar mais, colocar luzinhas, roupa colorida para ser visualizado no trânsito. Considera que foi acompanhando a modernidade. Sobre o possível momento de transformação de Porto Alegre em relação ao uso das bicicletas, considera:

Acredito que as pessoas estão se interessando mais atualmente, de cinco anos para cá, Porto Alegre mudou muito. As pessoas estão utilizando a bicicleta, tanto para o trabalho quanto para o passeio, muitas pessoas estão utilizando agora também as bicicletas de aluguel, isso é muito bom, para nós que somos ciclistas, foi excelente. Como o trânsito está muito congestionado, as pessoas que podem utilizar a bicicleta e tem local para deixar, vão começar a utilizar mais a bicicleta, unindo assim o útil ao agradável. A pessoa vai ao trabalho, faz um exercício e é menos um para poluir. (entrevista no passeio ciclístico UFRGS sobre rodas, em maio de 2013)

As mudanças de significados nos hábitos e na cultura das pessoas em relação à mobilidade de bicicleta, bem como a opção por outras formas de transporte estão ocorrendo não somente em Porto Alegre, mas em outras Capitais do país, como é demonstrado em notícias divulgadas na mídia. Por exemplo, em matéria publicada na Revista Bicicleta¹⁰, ao mostrar dados de uma pesquisa, realizada pelo Instituto de Pesquisas Sociais, Políticas e Econômicas (Ipespe) no mês de maio de 2013, que entrevistou 600 pessoas, com idade acima de 16 anos, demonstra que 57% dos paulistanos deixaram de usar o automóvel como principal forma de locomoção, ao longo dos últimos dois anos: 19% abandonaram totalmente o carro e 38% restringiram seu uso aos fins de semana. Tal estudo foi encomendado pela segunda série do livro “Como viver em São Paulo sem carro” para descobrir a mudança do hábito do paulistano em relação a dirigir no trânsito paulistano. A pesquisa mostra que a mudança tem um motivo simples. Mais da metade dos paulistanos entrevistados (58%) consideram o trânsito a maior causa de infelicidade em sua vida na cidade. Além desses, 27% veem o trânsito como “uma das principais causas de infelicidade” na vida da cidade. A grande maioria dos entrevistados que abandonaram o carro optaram por andar a pé e de ônibus: são 78% e 70% (os pontos se somam porque as pessoas adotam várias opções), respectivamente. Há também os que adotaram a bicicleta que, apesar de serem poucos, são os que se dizem mais satisfeitos com a opção tomada: deram nota 8,1 ao meio de transporte, enquanto que usuários do metrô e ônibus classificaram seus meios como 6,9 e 5,5 respectivamente. A matéria ainda afirma que essa adoção de outros modais, como toda mudança de paradigma, é mais praticada prioritariamente pelos jovens. Observa-se, por exemplo, que no caso de Porto Alegre, no movimento Massa Crítica, é visível que a maioria de seus participantes são jovens.

10 Disponível em:

<http://www.revistabicicleta.com.br/bicicleta_noticia.php?57%_dos_jovens_paulistanos_deixaram_de_usar_carr os_em_sp&id=20491> Reportagem datada de 14 de agosto de 2013, e autoria de Adriano Ortolani. Acesso em: 11 set. 2013.

Apesar de a bicicleta estar tomando maior destaque atualmente em Porto Alegre e passar a ter novos significados na vida de muitas pessoas, vemos também casos de quem utiliza há bastante tempo. Por exemplo, Everton, que utiliza a bicicleta desde criança, vai ao trabalho todos os dias, realizou viagens de bicicleta, como uma viagem realizada ao Uruguai em fevereiro deste ano, com um trajeto no total de 1684 quilômetros. Ele que vende, monta e conserta bicicletas, mora no bairro Ipanema, onde afirma ter somente uma ciclovia na beira do rio Guaíba, mas que esta ciclovia não chega a levar a outros lugares. Pedala sete quilômetros para chegar ao trabalho, mas durante o dia chega a pedalar o total de 44 quilômetros e afirma: “Já tentei andar de carro, mas ele fica abandonado na garagem, minha vida é no pedal, trabalho com bicicletas, minha grana vem do pedal, fico apavorado nesta cidade violenta, que usam os carros como armas, mas a bicicleta é minha vida”. Para ele, falta educação para o motorista, acredita que o pedestre e os ciclistas teriam que ter a preferência, “mas na verdade quem tem é o mais forte, o motorista de um caminhão”, por exemplo.

Há também iniciativas de incentivo ao uso da bicicleta para se locomover ao trabalho como o site debikeaotrabalho.org¹¹, inspirado no evento que começou nos Estados Unidos com o nome *Bike to work day*, em 1956, pela organização *League of American Bicyclists*. No Brasil não há uma data oficial de início, porém 2013 está sendo o primeiro ano de ação em âmbito nacional, onde o De Bike ao Trabalho foi adotado para toda segunda sexta-feira do mês. Em 2013, a mobilização anual ocorreu no dia 10 de maio. Essa campanha está sendo promovida pelo Bike Anjo¹², porém qualquer um pode organizar o De Bike ao Trabalho em sua cidade. O dia é uma oportunidade para realizar inúmeras atividades para promoção do uso da bicicleta ao trabalho, mostrando à população que a bicicleta é um veículo prático, rápido, seguro além de saudável e econômico. Esse dia é destinado tanto para as pessoas que queiram começar a pedalar, quanto para organizações, empresas ou governos que queiram promover ações para seus funcionários ou cidadãos.

Outro exemplo é a empresa do ramo da moda Luigi Bertolli, que iniciou com a ajuda do Bike Anjo de São Paulo um trabalho para promover o uso da bicicleta para seus funcionários. A empresa publicou um vídeo no site Youtube¹³ mostrando como a bicicleta transforma a visão das pessoas sobre a cidade e as estimula a querer mudar o mundo.

11 Disponível em: <<http://debikeaotrabalho.org>> Acesso em: 01 set. 2013.

12 O Bikeanjo é uma rede de ciclistas experientes que ensinam gratuitamente as pessoas que querem aprender a pedalar nas ruas além de dicas de manutenção e trajetos com maior segurança. Disponível em: <<http://bikeanjo.com.br/>> Acesso em: 01 de set. 2013. Em Porto Alegre, também há um grupo de voluntários. Disponível em: <<http://bicianjo.wordpress.com/>> Acesso em: 01 set. 2013.

13 Disponível em: <<http://youtu.be/Np1OLGudc-U>> Acesso em: 15 ago. 2013.

Em Porto Alegre, há um programa de mobilidade do Banco do Estado do Rio Grande do Sul (Banrisul) chamado Banribike. Considero importante lembrar mobilidade no sentido em que Vivanco (2013, p. 13) considera: “Mobilidade não é apenas um movimento através do espaço geográfico. É um movimento culturalmente significativo e organizado social, econômica e politicamente envolvendo mudanças na condição social ou de status”.

Conversei com Leandro, atual coordenador do Programa Banribike, que estava expondo o programa em um estande no *Expobici*, evento no qual abordo no capítulo seguinte. O programa oferece aos funcionários que trabalham no edifício sede do centro de Porto Alegre, condições para quem deseja utilizar a bicicleta como meio de transporte. Este programa também fez uma parceria para os funcionários da Fundação Banrisul de Seguridade Social e da Caixa de Assistência dos Empregados do Banrisul. Dentre algumas das condições oferecidas, há um estacionamento para bicicletas, orientações de segurança e uma parceria com uma academia, que permite que essas pessoas utilizem a ducha do local.

Segundo Leandro, o programa existe há quase três anos, desde o final de 2010. Quando ele começou a trabalhar neste banco, recém havia sido criado. Atualmente, conta com o total de em torno 30 inscritos e 23 vagas para as bicicletas, porém se mais de 23 pessoas quiserem utilizar no mesmo dia, a empresa assegura novas vagas. Atualmente, ao se inscrever, é livre ao funcionário os horários e dias de utilização de sua vaga no estacionamento, antes era preciso definir previamente quais os dias que seriam utilizados.


O projeto faz parte da política de responsabilidade ambiental e de saúde deste banco, que possui um setor específico, com funcionários trabalhando nessa área. Empregados de outros setores do banco envolvidos no programa, atuam como voluntários, como é o caso do Leandro, que já era voluntário antes de entrar na coordenação, em janeiro de 2013. Considera que a visão e a função do Banribike não é chamar novos integrantes, pedindo para trocar de transporte, explica que os funcionários sabem da existência do programa, buscando-o, caso haja interesse.


As recomendações dadas aos participantes do programa BanriBike como obrigatórias são a utilização do capacete e não andar na contramão, além de um pedido para as pessoas cuidarem nos cruzamentos. Vemos nos folders abaixo distribuídos no estande do programa no *Expobici* os benefícios da bicicleta ao trânsito como o fato de ela ser silenciosa, não poluir, gerar uma melhor qualidade de vida às pessoas e ainda contribuir com menores congestionamentos no trânsito por diminuir o número de veículos às ruas. Outras informações são referentes aos deveres dos ciclistas como os equipamentos e sinalizações que precisam ser


utilizadas na bicicleta, o previsto no Código de Trânsito Brasileiro (CTB) e as orientações que fornecem maior segurança aos ciclistas.


Figura 1: Folders Programa BanriBike.


Nunca pedale na contramão! Andar na contramão apenas dá uma falsa sensação de segurança.


 Não é mais rápido. Você chegará mais rápido se pedalar no mesmo sentido dos carros.


 Não é mais seguro. É tremendamente inseguro pedalar na contramão.


 Não há tempo de reação. A velocidade da bicicleta e dos carros se somam.

 Os danos serão bem maiores em caso de colisão. Impactos frontais são muito mais letais para o ciclista que impactos por trás.

 Você surpreende os carros. Os motoristas não esperam ver alguém de bicicleta na contramão.

 Os motoristas não te enchem nos cruzamentos.

 Os motoristas só olham na direção de onde vem os carros.

 Os pedestres não te enchem.

Código de Trânsito Brasileiro: Art. 58. A circulação de bicicletas deverá ocorrer no mesmo sentido de circulação regulamentado para a via, com preferência sobre os veículos automotores.

Regras de Convivência:

- A bicicleta também é um veículo regulamentado pelo Código de Trânsito Brasileiro – Art. 96 CTB
- É proibido trânsito de bicicletas nas calçadas. Os ciclistas devem trafegar na via junto aos demais veículos, preferencialmente à direita – Art. 58 CTB.
- Os condutores de veículos motorizados são responsáveis pela segurança dos ciclistas e pedestres – Art. 29 CTB.
- Por serem mais frágeis, **pedestres e ciclistas tem a preferência no trânsito** – Art. 58 CTB.
- Ao ultrapassar um ciclista, **reduza a velocidade e mantenha uma distância mínima de 1,5 m** – Art. 201 e 220 CTB.
- Antes de abrir a porta de seu veículo, **tenha certeza de que nenhuma bicicleta se aproxima** – Art. 49 CTB.
- **Não ultrapasse um ciclista se você for parar ou diminuir a velocidade** de seu veículo logo em seguida.
- **Nunca corte a frente do ciclista ao converter**, ingressar em uma via, parar o veículo ou em qualquer outra situação que possa causar riscos – Art. 36 e 38 CTB.
- **Só buzine para o ciclista quando for necessário** evitar um acidente – Art. 41 CTB

Benefícios para o trânsito:


A bicicleta é silenciosa e não polui, contribuindo para a qualidade de vida de todos.

O uso de bicicletas como meio de transporte reduz a quantidade de carros no trânsito, diminuindo os engarrafamentos e facilitando a circulação para os próprios motoristas.

O aumento do uso da bicicleta como meio de transporte só ocorrerá se os ciclistas forem respeitados

Deveres dos ciclistas:

- **As bicicletas também são veículos**, devem obedecer à sinalização e ao Código de Trânsito Brasileiro – Art. 96 CTB.
- **Toda bicicleta deve estar equipada** com refletor dianteiro e traseiro, espelho retrovisor no lado esquerdo e campainha – Art 105 CTB.
- **É proibido o tráfego de bicicletas na contramão** – Art. 58.
- **O ciclista tem o dever de manter sua bicicleta em boas condições de uso**, reduzindo o risco de acidentes.
- Assim como os motoristas, todos os ciclistas devem **respeitar os pedestres**.



Bicicleta é um veículo, pedale pela rua.. O ciclista devem circular pelas ruas e estradas assim como os carros e motos.

Evite pedalar muito próximo ao meio-fio. Assim fica mais visível aos motoristas.

Deixe 1 metro de distância dos carros-estacionados. Assim se protege da abertura das portas dos veículos.


Sinalize com as mãos. Antecipe seus movimentos e deixe bem claro o que vai fazer.

Atravesse como pedestre os cruzamentos. Caso esteja na calçada, desmonte da bicicleta e atravesse caminhando.


Nunca passe no sinal vermelho na ciclovia. Você não tem controle sobre os carros. Atravesse caminhando quando estiver vermelho apenas para bicicleta.

Utilize pisca-pisca e farol. Fique bem visível.

Utilize capacete e óculos de proteção. Os motoristas irão te respeitar mais



Banri Bike
banribike@banrisul.com.br



Banri Bike
banribike@banrisul.com.br

Fonte: Estande Banribike no Expobici.

O coordenador deste programa considera que o Banrisul já percebeu que não se “cria” ciclista, que há regiões de Porto Alegre que sabendo andar, sabendo os caminhos, não precisa ser ciclista. Acredita que quanto mais longe da Zona Norte, melhor, pois o acesso pode ser mais facilitado; da Zona Sul, por exemplo, a pessoa pode vir pedalando pela orla. Outra região que considera o acesso mais facilitado para os que desejam andar de bicicleta é a área próxima à Avenida Ipiranga. Desde a implantação deste programa, só houve dois acidentes menores. Para Leandro, quem passou um mês indo de bicicleta, não vai voltar para o transporte coletivo e acredita que a pessoa que utiliza o carro, mesmo com o trânsito muito congestionado, dificilmente vai trocar pela bicicleta. Conta que também há pessoas no Banco que vão com as bicicletas de aluguel: “é uma coisa que revolucionou, todo o pessoal das regiões do Menino Deus, Praia de Belas, vão com as de aluguel”. Só aponta que um problema relatado por essas pessoas é o fato de depois das 17 horas ser mais difícil de conseguir bicicletas disponíveis.

Leandro vendeu seu carro antes de começar a trabalhar no Banco, sempre foi usuário de transporte público e andava bem de bicicleta. Ao ser chamado para trabalhar no banco, depois de ter prestado concurso, pensou “vou ficar aqui, vou mudar a minha vida, eu andava de ônibus, aí comprei a bicicleta, logo na semana que lançaram o programa”. Como as vagas já tinham sido todas preenchidas, tentou cerca de três vezes ir de bicicleta e afirma ter cometido o seguinte erro: deixá-la em um condomínio próximo e tomar banho na casa de seu irmão, o que não era prático e perdia muito tempo. Afirmou que se não é prático, a pessoa depois de uma semana acaba desistindo, vendo assim que deixar a bicicleta de favor e tomar banho em local distante, não funcionou. O coordenador do programa perdeu entre 5 e 10 kg desde que começou a ir de bicicleta ao trabalho, pedalando o total de cerca de 18 a 20 km entre o trajeto de ida e volta de sua casa ao Centro, considerando que esse já é o limite para a pessoa que não é ciclista, mesmo para quem já é, depende de melhor condicionamento físico.

O ciclista incentiva as pessoas a começarem primeiro a pedalar no lazer em grupos de pedal noturno nos dias de semana, que normalmente são na mesma hora, mesmo local e mais ou menos o mesmo trajeto porque acredita que é mais fácil andar no grupo e que só depois que ele vai decidir começar a utilizar a bicicleta como transporte ou ir ao trabalho, por exemplo. Leandro também possui engajamento na ACPA – Associação de Ciclistas de Porto Alegre. Em relação ao papel do uso da bicicleta em sua vida, conta que ao se envolver mais com as questões do uso da bicicleta e com o programa Banribike, as suas relações sociais foram ampliadas. Afirmou que no setor onde trabalha, mesmo um funcionário novo, que não

está nem há um mês lá, se chega de capacete, já está falando com todos sobre algo de bicicleta, desde o cargo mais simples ao de Superintendente. Leandro considera que a bicicleta é *social*. Também comenta que há os grupos de passeios noturnos, onde geralmente são as mesmas pessoas que participam, criando-se assim um vínculo entre estas pessoas. Em Porto Alegre, há variados grupos que realizam passeios e pedaladas noturnas como, por exemplo, que realiza nas terças e quintas à noite e nos finais de semana à tardinha, ambos saindo do Gasômetro. Outro grupo sai do EcoPosto na Avenida Ipiranga, esquina com a Erico Verissimo às segundas e sextas. Nas terças e quintas ocorrem as pedaladas de um Grupo de Treino. Também às quintas à noite, há um grupo de pedal noturno realizado na Zona Norte e outro na Zona Sul. Alguns são voltados mais para iniciantes, outros para o público que já é ciclista há mais tempo.¹⁴

Em relação aos ciclistas e usuários da bicicleta, Leandro considera que:

Esse público da bicicleta é social, é voluntário, já está no DNA, acho que a maioria das pessoas sabe que quanto mais gente estiver pedalando, mais seguro é. Tu não precisa saber tecnicamente, tu nota, é da pessoa. E tu quer mostrar para as outras pessoas o bem que está fazendo para ti, tu vê uma outra pessoa com alguma dificuldade, tu já quer ajudar, é do ser humano... (entrevista setembro de 2013)

No meu entender, parece ser fundamental as empresas criarem programas desse tipo, pois propiciam a possibilidade de o funcionário optar por essa opção de transporte, se sentindo mais seguro devido ao incentivo e condições dadas pela instituição em que trabalha. Inúmeras empresas estão começando a se dar conta do quanto é importante pensar na mobilidade e do papel que podem exercer em relação a isso.

2.4 O serviço de aluguel de bicicletas Bike PoA

Outra alteração nos espaços públicos, que trouxe mais qualidade de vida e bem-estar à população, ocorreu em vários pontos da cidade com a implantação do serviço de aluguel e compartilhamento de bicicletas que visa facilitar o deslocamento das pessoas na cidade. No caso de Porto Alegre, o serviço é denominado Bike PoA e foi implantado em setembro de 2012. Segundo informações do próprio site do serviço¹⁵, através do qual as bicicletas são

14 Informações disponíveis em: <http://www.poabikers.com.br/?page_id=10> Acesso em: 07 out. 2013.

15 Disponível em: <<http://www.mobilicidade.com.br/bikepoa.asp>> ou <<http://www.movesamba.com/bikepoa/>> Último acesso em: 20 out. 2013.

alugadas com um preço praticamente simbólico, este é um projeto de sustentabilidade da Prefeitura de Porto Alegre e o Sistema de Bicicletas SAMBA. O serviço público realizou neste ano, 2013, uma parceria com o Banco Itaú que passou a ser o atual patrocinador do sistema. As bicicletas estão disponíveis em estações distribuídas em pontos estratégicos da cidade, caracterizando-se como uma solução de meio de transporte de pequeno percurso para facilitar o deslocamento das pessoas e como alternativa de lazer.

Figura 2: Estação Bike PoA Parcão (Parque Moinhos de Vento).



Fonte: foto da autora.

Para utilizar o sistema em Porto Alegre, o usuário deve adquirir um passe mensal ou diário no valor de R\$ 10 e R\$ 5, respectivamente, através do informe do número de seu cartão de crédito via celular convencional, por aplicativos de smartphone ou pelo site do serviço. Assim que realizado esse cadastro, o usuário poderá retirar as bicicletas com as mesmas ferramentas. As estações funcionam durante todo o dia, das 6 às 22 horas, porém cada usuário pode utilizar a bicicleta no máximo uma hora, após esse tempo, precisa devolvê-la e aguardar 15 minutos para retirar nova bicicleta ou pagar a taxa de R\$ 5 por cada hora extra utilizada. O objetivo é que as bicicletas sejam usadas por várias pessoas, sem que apenas uma pessoa monopolize o uso de uma bicicleta.

Devido a uma grande demanda por parte das pessoas, aos poucos, estão sendo disponibilizadas mais bicicletas e foram criados novos pontos de estações. Atualmente, até o mês de outubro desse ano, o serviço em Porto Alegre conta com 38 estações e 380 bicicletas

disponíveis, distribuídas em locais de maior circulação na cidade como nas regiões mais centrais e arredores de parques e praças. A previsão da Prefeitura de Porto Alegre é que ainda sejam instaladas mais duas estações e 20 bicicletas até o final desse ano, totalizando 40 estações e 400 bicicletas.

Figura 3: Tótem informativo do sistema BikePoA.



Fonte: foto da autora.

Nos meses de janeiro a abril de 2013 utilizei o serviço em alguns dias de semana e finais de semana. Fui às estações da Usina do Gasômetro, do Shopping Praia de Belas, Menino Deus e Parobé, por volta das 17 horas e alguns dias de semana por volta das 18 horas para utilizar e verificar se haviam bicicletas disponíveis. Na maioria das vezes ao chegar às estações, além não haver nenhuma bicicleta disponível, já havia pessoas aguardando a chegada de uma bicicleta, o que até conseguir uma para retirada, poderia levar em torno de 40 minutos à uma hora de espera. Percebi assim o quanto a maioria dos moradores de Porto Alegre aceitou bem tal sistema, aderindo rapidamente, tornando-se um novo hábito para muitos.

Figura 4: Pessoas aguardando para a retirada de bicicletas do Bike PoA (Estação Redenção).



Fonte: foto da autora.

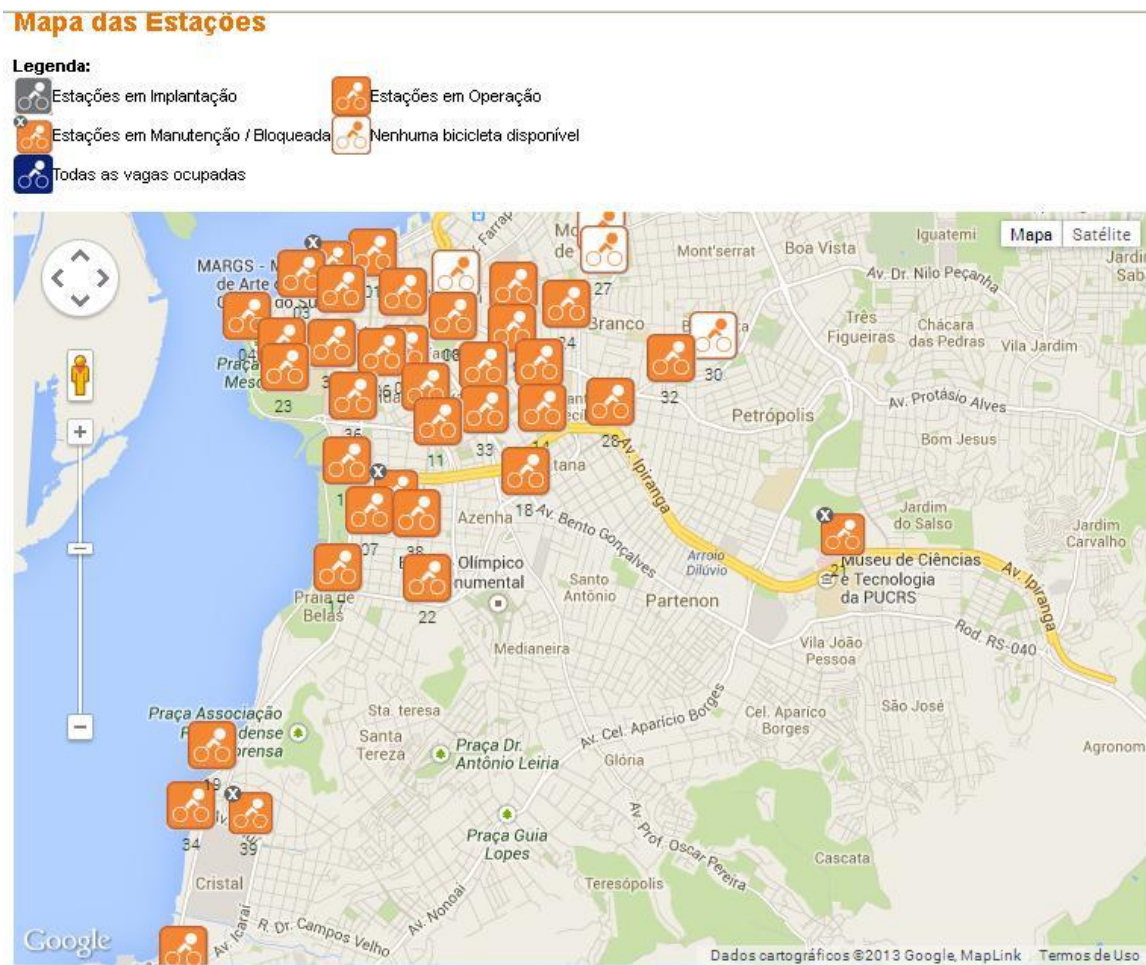
Empresas como o Banco Itaú, patrocinador deste serviço de disponibilização de bicicletas em parceria com a prefeitura, também estão percebendo a importância de desempenhar um papel para a melhora da mobilidade urbana e incentivo às formas alternativas de transporte como a bicicleta, tornando-se um objetivo institucional da empresa. Os patrocínios às bicicletas de aluguel em Porto Alegre, e em inúmeras capitais do país, assim como as mensagens de anúncio divulgadas na mídia como rádio, televisão e outdoors em bancas de revistas incentivam o uso da bicicleta e fornecem dicas às pessoas que usam a bicicleta no dia a dia, bem como anunciam os benefícios de optar por esse meio de transporte. Um dos outdoors que visualizei dizia “Bike também é veículo. Dê preferência ao pedestre. Vá de bike. #issomudaomundo”. Com o #issomudaomundo, acredito que possamos perceber a tentativa de buscar mudanças, transformações e conscientização na mentalidade das pessoas. A este respeito, é possível refletir sobre a importância do setor privado em contribuir com o setor público para que o sistema de aluguel de bicicletas seja mantido, como dispõe na Comissão Europeia (2000):

O aluguel de bicicletas constitui um bom meio para permitir a um número importante de pessoas experimentar a bicicleta antes de passar à sua aquisição. Tais serviços podem, de um modo geral, ser organizados pelo setor privado, mas é raro que sejam rentáveis numa

cidade onde a bicicleta não se tornou ainda um meio de deslocamento cotidiano: uma colaboração entre poderes públicos e privados é, por conseguinte, necessária. (Comissão Europeia, 2000, p. 60)

Nesse caso, a parceria com o privado tem sua importância, pois o setor público poderia não ter interesse ou não possuir condições de manter o sistema, que inclui o custo a manutenção diária das bicicletas além de toda a logística do serviço de aluguel.

Figura 5: Mapa das Estações sistema Bike PoA.



Fonte: Site Mobilidade Bike PoA

Outra questão levantada por algumas pessoas e foi abordada no debate promovido na palestra “Políticas públicas de mobilidade urbana: construindo a cidade do futuro” que assisti na UFRGS no dia 22 de outubro. Apontou-se para o fato de o sistema ainda ser restritivo, pois requer que as pessoas tenham cartão de crédito, e celular e condições de uso para efetuar as ligações ou acessar o aplicativo para a retirada das bicicletas nas estações. Outra crítica é destas bicicletas de uso público concentrarem-se ainda apenas nas regiões mais centrais e

bairros de classe média, não sendo instaladas nas regiões mais periféricas (como é possível vermos no mapa acima). Apesar disso, precisamos pensar que é um início e seguiu a lógica de priorizar os locais com maior acesso de pessoas como próximas aos principais pontos da cidade e algumas universidades, mas todos os sistemas evoluem e são aprimorados ao longo do tempo. O que podemos perceber é que o serviço está sendo bem recebido pelos moradores da cidade, transformando muitas mentalidades e gerando novos hábitos. Certamente que neste momento a demanda em finais de semana e alguns horários é muito maior que a oferta, o que indica a aceitação do serviço.

Pensando em algumas dessas questões e popularização do sistema, há um projeto de lei relacionado ao uso das bicicletas de aluguel que visa facilitar e, conseqüentemente, ampliar o acesso à utilização das bicicletas, propiciando que as pessoas que não possuem cartão de crédito possam se beneficiar desta alternativa de transporte assim como a disponibilização de atendimento gratuito aos usuários, por meio de uma linha 0800.¹⁶ Tramita na Câmara de Vereadores desde o dia 16 de agosto de 2013, o projeto de lei de autoria do vereador Paulinho Motorista, que prevê a utilização de créditos do Cartão TRI - Transporte Integrado, na modalidade Passagem Antecipada, no Sistema SAMBA. Um dos argumentos da proposta é de que possibilitará às pessoas que utilizam o transporte público optar por dar continuidade ao seu percurso utilizando a bicicleta, ampliando assim a ligação destes modais de transporte, que são fundamentais para um trânsito melhor em nossa cidade e considerando que os benefícios do aumento da utilização das bicicletas são muitos, tanto para a saúde dos usuários quanto para a mobilidade urbana.

No 2º Passeio Ciclístico Cicloatividade, que abordo no capítulo 3, entrevistei um casal que estava utilizando pela primeira vez o serviço Bike PoA bem como participando de um primeiro passeio ciclístico. Como não tinham bicicleta, resolveram se cadastrar no sistema para participar do evento, retirando duas bicicletas de aluguel na Estação próxima a casa deles - localizada em frente ao Planetário, da Avenida Ipiranga. O casal contou que utiliza a bicicleta apenas como lazer e por ser benéfico à saúde, não tendo a intenção de utilizar como meio de transporte para ir ao trabalho. Como o uso é eventual, usar o sistema é bastante apropriado.

Assim como eles, não é difícil vermos outros casos de pessoas que começaram a utilizar o Bike PoA recentemente, que antes não utilizavam muito a bicicleta, não participavam de passeios ciclísticos ou de eventos relacionados à bicicleta, e que não possuem

16 Disponível em: <<http://projetos.camarapoa.rs.gov.br/projetos/119753>> Acesso em: 20 set. 2013.

ainda conhecimento das regras previstas no Código de Trânsito Brasileiro (CTB) para os ciclistas. Alguns têm receio de utilizar a bicicleta no trânsito, pedalam na calçada (segundo o CTB, o local adequado, se não há ciclovia ou ciclofaixa, é na mesma pista que os veículos), e, muitas vezes, não utilizam capacete, um item que garante maior segurança às pessoas, apesar de não ser considerado obrigatório pelo CTB. Segundo constata estudo pela Comissão Europeia (2000, p. 33): “os jovens ciclistas (e, sobretudo os rapazes) são os mais vulneráveis, por falta de uma boa aprendizagem das regras de condução, essencial para temperar o ardor dos adolescentes”. Tal fator caracteriza a importância de a pessoa que utiliza a bicicleta, principalmente os que estão começando agora, de estarem atentos às normas de utilização.

Em relação à segurança dos usuários do Bike PoA, foi protocolado no dia 7 de maio de 2013 pela vereadora Sofia Cavedon, um projeto de lei onde as empresas que operam o sistema de locação de bicicletas devem disponibilizar capacetes para os usuários de seus serviços no momento da entrega da bicicleta¹⁷. No projeto consta também a adequação das bicicletas de aluguel às normas do Código de Trânsito Brasileiro, que estabelece o uso de campainha, sinalização noturna dianteira, traseira, lateral e nos pedais, e espelho retrovisor do lado esquerdo.

A estudante universitária, Laura, é uma das usuárias que não utilizava a bicicleta antes e, logo que o sistema foi implantado no bairro Menino Deus, onde mora, passou a utilizar a bicicleta todo dia ao sair de seu trabalho, passou a pedalar por cerca de uma hora na orla do Guaíba e arredores do Parque Marinha. Com o uso da bicicleta, esta pessoa que não praticava nenhuma atividade física, foi impulsionada a correr e fazer musculação também. Porém, seu maior objetivo era usar a bicicleta como meio de transporte, apontando a falta de segurança e um medo natural do trânsito que sente o que a impede de começar: “eu queria ir para o trabalho de bike, mas tenho muito medo por não ter ciclovia em grande parte do trajeto”.

A usuária também aponta um descontentamento, indignação e constante estresse com andar de ônibus, de esperar muito tempo para o ônibus chegar, andar com este lotado, demorar mais de uma hora pra fazer um percurso simples. Diz que a única alternativa para esse seu descontentamento seria a bicicleta. Acredita que é preciso que mude a mentalidade das pessoas e dos motoristas, com o fato de os motoristas ficarem irritados com os ciclistas andando na mesma pista ou irritado com as ciclovias por perderem espaços para estacionar, gerando assim, uma rivalidade entre ciclista e motoristas. Para ela, essa mentalidade precisa, primeiro, ser desconstruída.

17 Disponível em: <<http://projetos.camarapoa.rs.gov.br/projetos/118844>>. Acesso em: 20 set. 2013.

Um dos pontos em que duas estações de bicicletas recentemente foram instaladas é localizado no Parcão, no Moinhos de Vento. Fiquei observando cerca de uma hora uma das estações, no sábado do dia 14 de setembro, pela manhã. Observava as pessoas que chegavam para entregar ou retirar e conversei um pouco com essas pessoas, mesmo ciente de que sábado é um dia que poucas pessoas utilizariam o serviço para transporte ou para ida ao trabalho. Alguns chegavam para ver como funcionava o serviço, curiosos e interessados, pois não conheciam bem, perguntando assim para outros usuários no local. A maioria dos que retiraram a bicicleta, ficaram pedalandando no próprio parque como lazer e esporte, exceto uma pessoa, que iria utilizar a bicicleta para locomoção até devolvê-la em outra estação.

Entrevistei um usuário chamado Tarcio, que retirou uma bicicleta e uma moça chegou com sua bicicleta própria para pedalar com ele. O usuário estava utilizando o serviço há uma semana e gostando bastante. Apesar de possuir uma bicicleta, considera: “Tenho minha própria bicicleta, mas utilizar essas é mais prático, não preciso ficar me preocupando aonde deixá-la, sair com correntes para amarrá-la, posso sair sem carregar nada”. Ele utiliza essa bicicleta como transporte, se locomovendo de uma estação a outra, foi a primeira vez que utilizou o serviço no Parcão e ia de lá até a Avenida João Pessoa. Acredita que se instalarem mais estações e maior número de bicicletas, vai ser ótimo.

Figura 6: Usuário do Bike PoA saindo com a bicicleta da Estação Parcão.



Fonte: foto da autora.

Em relação aos locais apropriados para deixar as bicicletas na Capital, ainda é apontado por Tarcio, e pela maioria dos ciclistas, como um dos maiores dificultadores para o

uso do transporte em Porto Alegre. Na falta destes locais, os que a utilizam bicicletas acabam tendo de deixá-las amarradas em algum poste, gradil, em alguma placa, árvore ou até mesmo nas lixeiras.

Pensando em relação a essas questões de que a falta de bicicletários e paraciclos tem sido um obstáculo para que a circulação de bicicletas se intensifique mais em Porto Alegre, o vereador Marcelo Sgarbossa protocolou um projeto de lei, no dia 31 de julho de 2013¹⁸. A proposta prevê a destinação de, no mínimo, 5% do espaço reservado aos automóveis na Área Azul para a implementação de estacionamentos de bicicletas, que deverão ser acessíveis a todos, ficando vedada a utilização deles com fins lucrativos. Segundo afirma o vereador, o fato de a prefeitura não ter regulamentado a Lei 11.417, que permite aos proprietários de estabelecimentos comerciais a instalação de bicicletários, tem gerado inúmeras reclamações e denúncias por parte da população.

Porém vemos que no PCDI (2009), está previsto no Art. 22:

Na construção de todo e qualquer empreendimento público ou privado que gere tráfego de pessoas e veículos será obrigatória a destinação de local reservado para o estacionamento de bicicletas de acordo com as especificações contidas no Anexo 4 da presente Lei Complementar.

§ 1º - Na instalação de bicicletários, os custos para a sua operação e manutenção, inclusive de seguro das bicicletas, deverão ser assumidos pelos gestores do empreendimento, vedada a cobrança de tarifa de utilização dos ciclistas.

§ 2º - Fica facultada aos estabelecimentos a adoção de procedimentos operacionais que limitem aos seus clientes e empregados o acesso gratuito aos bicicletários.

Por enquanto, há alguns exemplos como no shopping Moinhos de Vento, que instalou um paraciclo em homenagem póstuma ao professor Antônio Carlos Guimarães, ex-pró-reitor de Extensão, docente da ESEF – Escola Superior de Educação Física da UFRGS, triatleta e ciclista, que faleceu em um acidente de bicicleta em 2005. Podemos encontrar também no Shopping Praia de Belas, no Bourbon Country, no Barra Shopping, em frente a alguns estabelecimentos, farmácias, e já há locais com uma placa escrito “Bikes são bem vindas” como em uma galeria no bairro Moinhos de Vento. Para os ciclistas que desejam saber alguns

18 Disponível em: <http://www2.camarapoa.rs.gov.br/default.php?reg=20219&p_secao=56&di=2013-09-05>. Acesso em: 20 set. 2013.

dos locais em que podem deixar suas bicicletas na cidade, há um mapa de bicicletários que pode ser consultado no Blog Vá de Bici¹⁹.

Com o crescimento no uso de bicicletas em Porto Alegre e maior demanda por estas, criminosos também se aproveitam deste mercado recente, furtando-as. Como vemos nos dados da matéria publicada no dia 14 de setembro de 2013 no Jornal *Zero Hora*²⁰, até o mês de agosto de 2013, nas 23 delegacias da Capital, foram registrados 47 furtos de bicicletas, um aumento de 15% em relação ao mesmo período do ano passado. O titular da Delegacia de Polícia Regional de Porto Alegre, Cleber Ferreira, afirma na reportagem que a bicicleta é usada pelos ladrões como moeda de troca, principalmente por drogas. Inclusive, há uma mobilização dos ciclistas na rede social Facebook em que são postadas fotos de suas bicicletas furtadas para os demais ajudarem a recuperá-las, mostrando detalhes como cor e equipamentos acoplados. A rede de comunicação RBS também criou, visando contribuir para a diminuição e maior divulgação de tais furtos, um mapa colaborativo em que o ciclista furtado pode colocar as informações da bicicleta e o local do roubo²¹.

As outras duas pessoas que entrevistei usuárias do Bike PoA utilizam o serviço desde o início, setembro do ano passado. Sinara utiliza o serviço mais frequentemente no Centro e na estação da Usina do Gasômetro para esporte e lazer, pois têm medo de utilizar a bicicleta no trânsito, mesmo se houvesse mais ciclovias, tendo receio, pois acredita que os motoristas não respeitam. Já William, que estava junto com Sinara, não tem tanto receio do trânsito, contando que utilizaria a bicicleta como transporte se houvesse uma estação na PUC (Pontifícia Universidade Católica do Rio Grande do Sul), por exemplo.

A maioria dos usuários do Bike PoA que realizei entrevistas, passaram a utilizar bicicletas com muito mais frequência após a implantação desse serviço, começaram a se interessar mais pelo uso tanto para lazer, esporte ou até mesmo como meio de transporte. Um dos motivos mais alegados por quem não utilizava antes era o fato de não ter bicicleta, pois não tinham onde guardá-la ou achavam complicado deixar na rua. A praticidade e facilidade desse serviço é o que a maioria dos usuários alega. Em relação às queixas mais frequentes, alega-se a dificuldade em encontrar bicicletas nos horários em que as estações são mais procuradas, assim como nos finais de semana. Mas para isso, já foi criado um aplicativo no

19 Disponível em: <<http://vadebici.wordpress.com/mapa-de-bicicletarios-em-porto-alegre/>> Acesso em: 10 nov. 2013.

20 Reportagem de autoria de Carlos Wagner, disponível em: <<http://zerohora.clicrbs.com.br/rs/noticia/2013/09/em-um-ano-furto-de-bicicletas-cresce-15-em-porto-alegre-4268995.html>>. Acesso em: 14 set. 2013.

21 Disponível em: <<http://zerohora.clicrbs.com.br/rs/geral/pagina/mapa-roubos-bicicletas-poa.html#>> Acesso em: 02 nov. 2013.

celular em que as pessoas podem visualizar em quais estações mais próximas há bicicletas e quantas estão disponíveis.

3 INICIATIVAS DE FOMENTO AO USO DA BICICLETA EM PORTO ALEGRE

3.1 É pedalando que a cidade anda

Figura 7: Cartaz de divulgação do evento Cicloatividade.



Fonte: página do Movimento Cicloatividade no Facebook.

O 2º Passeio Ciclístico na cidade de Porto Alegre em março deste ano, 2013, foi minha entrada nesse *campo* de ciclistas até então um pouco desconhecido para mim, pois eu nunca tinha participado de algum evento ou passeios ciclísticos e nem tido contato com pessoas que participavam de tais passeios ou de algum movimento cicloativista, embora o meu uso eventual e pessoal de bicicletas já existisse.

Este dia do Passeio Ciclístico estava bem nublado, um pouco mais frio do que o esperado, considerando que estávamos em março e parecendo que iria chover. Cheguei ao Parcão (Parque Moinhos de Vento), no local do passeio por volta das 15 horas, imaginando que não iria conseguir participar efetivamente do passeio, já que ao checar minha bicicleta no dia anterior, percebi que o pneu estava furado e não consegui consertá-la a tempo. Pensei que mesmo que não conseguisse participar, me serviria como um início de situação de pesquisa, teria oportunidade de conversar com participantes do passeio, pessoas que estavam

trabalhando na organização, descrever e explorar o máximo de questões até o momento do início do passeio.

Figura 8: Participantes aguardando início do 2º Passeio Cicloatividade.



Fonte: foto da autora.

A inscrição do passeio era gratuita e aberta a todo tipo de público. Meu primeiro contato foi com as pessoas que estavam trabalhando na parte das inscrições. Ao conversar sobre minha participação no passeio, informei que estava fazendo um trabalho de conclusão do curso na UFRGS e que gostaria de saber como poderia entrevistar alguém responsável pela organização do evento. Havia em torno de 25 a 30 pessoas ajudando na organização.

Figura 9: Estande para inscrições e as pessoas aguardando o início do passeio.



Fonte: foto da autora.

Realizei nesse Passeio cinco entrevistas curtas com participantes deste evento, que utilizo ao longo deste trabalho. As entrevistas iniciaram como conversas informais, com a finalidade de eu conhecer exploratóriamente esse campo. Queria saber como as pessoas ficam sabendo dos passeios, se participam frequentemente dos passeios que são realizados em Porto Alegre bem como se utilizam a bicicleta para lazer, esporte ou como meio de transporte.

Uma das entrevistas realizadas foi com o aposentado Aldo, que participa de vários grupos e páginas no Facebook, através dos quais ficou sabendo do passeio, já tendo participado do anterior, o primeiro realizado pelo Cicloatividade. Para ele, a bicicleta é um meio de transporte desde 1971. Morador da Zona Sul, pedala pela orla até o Gasômetro, todos os dias e vai até os seus compromissos usando a bicicleta. Além de utilizar em seu dia a dia, Aldo participa de grupos de ciclismo e passeios ciclísticos que fazem percursos longos de bicicleta até cidades como Taquara, Sapiranga, Itapuã e Barra do Ribeiro. Ele acredita que através desses grupos sente-se mais seguro do que se deslocando distâncias maiores e em estradas, sozinho e destaca que se algo acontecer, um ajuda o outro, apontando o caráter de solidariedade e incentivo do grupo.

Após a realização das entrevistas, o Passeio já estava quase saindo quando ouvi o pessoal da organização oferecendo que quem não tivesse como participar do passeio de bicicleta, poderia ir acompanhando a organização em cima de um caminhão de trio elétrico. Pensei que essa seria a minha oportunidade para ter um maior contato com a organização e que facilitaria para a minha observação do Passeio e decidi subir. Nesse caminhão, havia um cartaz do passeio, do movimento Cicloatividade e logotipo de seus apoiadores. Em cima do caminhão, fui junto com pessoas da organização, familiares dessas pessoas, com jornalistas e fotógrafos que estavam cobrindo o Passeio.

Durante todo o Passeio, que saiu do Parcão (Parque Moinhos de Vento), foi pela av. Goethe até a av. Ipiranga e da av. Ipiranga até o Parque Marinha do Brasil, tocavam músicas no caminhão de trio elétrico e um dos organizadores falava no microfone os objetivos do passeio e do movimento Cicloatividade. O locutor incentivava as pessoas a utilizarem mais a bicicleta, falando que acreditam que colocando as bicicletas na rua, vamos ter “uma cidade mais bacana para se conviver” e anunciando o lema do movimento: “É pedalandando que a cidade anda”.

No encerramento do passeio, foram sorteados brindes como garrafinhas, camisetas e uma bicicleta. Outra ação realizada pelo movimento de cunho mais político e prático foi a de

levarem no caminhão de trio elétrico, vassouras e sacos de lixo para os ciclistas limparem a pista de ciclismo do Parque Marinha, reivindicando uma revitalização da pista.

Nesse Passeio me chamou a atenção o fato que havia algumas pessoas em seu primeiro passeio ciclístico, recém começando a aderir mais à utilização da bicicleta, as que utilizavam apenas para lazer, esporte ou passeio, enquanto outros já eram ciclistas mais antigos, acostumados a fazer longos passeios. Isso se deve ao fato do passeio ter também um caráter institucional e algumas pessoas que não estão ligadas a rede e ao universo da bicicleta, ficam sabendo do passeio através de empresas - apoiadoras, mobilizando a participação de seus funcionários, da sociedade em geral e incentivando novas pessoas a utilizarem bicicletas. Havia também muitas famílias que levaram seus filhos menores nas bicicletas, casais, grupos de amigos e pessoas sozinhas. Os participantes do passeio eram das mais variadas idades, indo dos sete aos 65 anos.

Enquanto estava no caminhão, havia explicado ao locutor que estava falando no microfone durante o percurso, que eu estava fazendo o meu trabalho de pesquisa e que gostaria de saber com quem poderia falar para fazer uma entrevista sobre o Passeio e o movimento. Ele disse que era com ele mesmo, pois era um dos organizadores e que se chamava Denis, pedindo para ao final do evento procurá-lo que conversaria comigo. Esperei o término do passeio, mas como começou a chover bastante após o encerramento, achamos melhor marcar outra hora, me entregou um cartão seu para eu entrar em contato.

Na mesma semana, entrei em contato com Denis Pizzato, um dos organizadores do passeio para entrevistá-lo. O movimento Cicloatividade promoveu o 2º Passeio Ciclístico Cicloatividade. Segundo Denis, o Cicloatividade não é um movimento político, nem possui fins lucrativos, é um movimento cultural e agregador da sociedade, que se destina a todos os públicos, sendo um movimento de ação do Sindiatacadistas (Sindicato do Comércio Atacadista do RS), com apoio de outras empresas. Ele explica que esse movimento começou a ser pensado nas diretrizes do planejamento estratégico no ano de 2010 do Sindicato e foi criado para incentivar a adoção de atitudes e hábitos sustentáveis. O movimento também tem uma página no Facebook de divulgação (<https://www.facebook.com/Cicloatividade>).

Um dos objetivos do movimento é expandir o uso de bicicletas em Porto Alegre, não só como lazer, mas como meio de transporte, proporcionando condições para sua circulação nas ruas e visando conscientizar a população para uma melhor convivência de bicicletas e carros no trânsito. Há uma preocupação com a poluição causada pelos congestionamentos do

trânsito e com a questão da mobilidade urbana, por isso visa criar práticas de sustentabilidade, agindo diretamente na atitude das pessoas.

Denis destaca também o apoio que tiveram no início do movimento do vereador Marcelo Sgarbossa, que inclusive participou dos passeios ciclísticos promovidos e os ajudou a terem contato com o Massa Crítica. De acordo com Denis, a principal ação do movimento tem sido a organização de passeios sistemáticos, com o objetivo de ver a bicicleta ocupar seu espaço na rua. O objetivo principal do passeio é desenvolver hábitos da sociedade para melhorar a qualidade de vida, para que a cidade possa conviver melhor com os ciclistas, pedestres e carros em um mesmo ambiente. As pessoas que participaram da organização do evento eram voluntários, funcionários das empresas que fazem parte do Sindiatacadistas.

Em 2011, havia sido promovido o 1º Passeio, com participação de cerca de 190 pessoas, neste evento uma das ações foi a doação de um código nacional de trânsito, pensando na educação dos ciclistas. Nesse último passeio, participaram 367 pessoas, apesar de a organização acreditar que mais pessoas teriam participado se o tempo não estivesse nublado, quase chovendo, considerando, portanto que o Passeio foi um sucesso em termos de público.

Figura 10: Paraciclo Cicloatividade na Avenida 24 de Outubro.



Fonte: foto da autora.

Denis acredita que as pessoas estão tendo mais interesse, se conscientizando mais, que aos poucos a bicicleta está tendo mais espaço, como com a construção de novas ciclovias. O Cicloatividade se reuniu no mês de abril com a EPTC e com a Secretaria de Turismo para verificar a viabilidade de instalação de bicicletários e paraciclos na Capital. Meses depois, em setembro, passeando de bicicleta pelo bairro Moinhos de Vento e procurando um local para

deixá-la enquanto almoçava, encontrei um paraciclo (vemos em foto acima), em frente a uma farmácia, instalado pelo Movimento, estava escrito Cicloatividade e uma placa com o patrocínio de uma loja, o que demonstra novamente, como já comentado anteriormente, que as empresas também estão se dando conta do papel de contribuir para a mobilidade urbana da cidade e para a qualidade de vida e bem-estar da população no incentivo do uso da bicicleta.

Após minha entrada no *campo* com esse passeio ciclístico, o que proporcionou maior aproximação e conhecimento sobre os grupos existentes e que são referências nas redes sociais como o Facebook, consegui contatos fundamentais para continuar adentrando mais nesse meio e ficar sabendo das questões importantes relacionadas ao tema. Visualizei inúmeras páginas relacionadas ao uso da bicicleta na rede social e um dos grupos que solicitei a entrada foi o do Massa Crítica - Ciclistas, tomando assim conhecimento de como funcionavam os eventos, que ocorriam todas as últimas sextas-feiras de cada mês no final da tarde.

Assim, também comecei a perceber que a forma mais comum das pessoas ficarem sabendo de passeios desse tipo é através das redes sociais na internet, forma mais eficaz de divulgação dentro dos grupos e páginas existentes que tratam sobre o uso da bicicleta, grupos de ciclismo ou movimentos que fomentam a utilização desse transporte. Os próprios participantes dos grupos e páginas das redes sociais divulgam em seu próprio perfil sobre os passeios, notícias e questões relativas ao uso do transporte, tornando a rede ainda maior.

O movimento Cicloatividade também realizou outro Passeio, o 3º Passeio Cicloatividade – Volta Ciclística, o qual participei no sábado a tarde, do dia 19 de outubro com saída do Parque Marinha e podemos ver o trajeto realizado no cartaz abaixo divulgado pelo movimento nas redes sociais. Nesse dia, havia outras empresas e instituições apoiando e colaborando na organização, inclusive havia várias tendas, dentre elas de uma loja especializada na venda de bicicletas expondo bicicletas, artigos e acessórios e também era apoiadora do passeio e havia realizado a doação de uma bicicleta que foi sorteada o final do passeio juntamente com outros brindes. No final do passeio, também foi informado que o Cicloatividade iria colocar em funcionamento uma plataforma colaborativa online para a instalação de bicicletários em 100 locais da cidade que podem ser sugeridos pelas pessoas, que poderão também realizar doações para colaborar com essas instalações. Com isso, lembramos do fato de as empresas também estarem se dando conta de seu papel em relação à mobilidade e ao incentivo do uso da bicicleta, promovendo ações e passeios, fomentando

também o crescimento do mercado das bicicletas e intensificando realizações de eventos na Capital relacionados ao uso da bicicleta.

Figura 11: Trajeto 3º Passeio Cicloatividade.



Fonte: Página Cicloatividade Facebook.

3.2 Movimento cicloativista: Massa Crítica

Um dos movimentos sociais que reúne cicloativistas mais conhecidos mundialmente é o *Critical Mass* (Massa Crítica). Seu início foi em São Francisco, na Califórnia, em 1992, com Chris Carlsson, um ativista que defende a ocupação do espaço público da cidade. Atualmente, milhares de pessoas reúnem-se em mais de 300 cidades do mundo para uma pedalada conjunta pela cidade e para celebrar a ocupação do espaço urbano, como uma forma discursiva de enfrentamento com o trânsito dos carros. Em algumas cidades do Brasil, é conhecido como Bicicletada. Atualmente, em Porto Alegre, este movimento é chamado de Massa Crítica e ocorre todas as últimas sextas-feiras de cada mês.

É um grupo de ciclistas que pedalam lentamente durante a “hora do *rush*” sem trajeto específico para mostrar sua presença em massa de bicicletas nas ruas (Vivanco, 2013, p. 99).

Como o dia e a hora escolhidos para esse passeio são em uma sexta-feira em horário de pico, por volta das 19 horas, sua visibilidade se torna ainda maior do que outros passeios comumente realizados no final de semana, demarcando assim politicamente a ocupação dos espaços nas ruas. Um dos objetivos do movimento é de mostrar a presença em massa das bicicletas nas ruas das cidades, como uma forma de conscientização para as pessoas, buscando mais respeito e uma melhor convivência entre os motoristas e os ciclistas, não sendo apenas um passeio ciclístico como os demais. A respeito do Massa Crítica, vemos com Silva (2011):

O principal aspecto de como o movimento se apresenta está no discurso de que ele é um evento para celebrar o uso da bicicleta como meio de transporte. Utilizado frequentemente, esse slogan justifica, entre os participantes do movimento, o motivo de estar na hora e local estabelecido para pedalar em conjunto. Essa celebração é uma atividade coletiva que expressa o sentimento de pertencimento ao grupo. (Silva, 2011, p. 12)

Figura 12: Movimento na edição realizada em Fevereiro de 2013 no Fórum Mundial da Bicicleta.



Fonte: Ramiro Furquim/Site Sul 21

Segundo Scherer-Warren (2006, p. 113) define, “movimento social, em sentido mais amplo, se constitui em torno de uma identidade ou identificação, da definição de adversários ou opositores e de um projeto ou utopia, num contínuo processo em construção e resulta das múltiplas articulações da sociedade civil”. Neste sentido, movimentos como Massa Crítica, têm claramente as características de um movimento social.

O cicloativismo começou a tomar mais força, assim como a maioria dos movimentos sociais atuais, a partir da possibilidade de maior divulgação nas redes sociais virtuais, tornando possível alcançar maiores número de pessoas, diversidade de grupos e sendo capaz de unir interesses e valores em comum. Para Castells (2013), é um novo contexto, no cerne da sociedade em rede, como uma nova estrutura social, em que os movimentos sociais do século XXI se constituem:

Nos últimos anos, a comunicação em ampla escala tem passado por profunda transformação tecnológica e organizacional, com a emergência do que denominei autocomunicação de massa, baseada em redes horizontais de comunicação multidirecional, interativa, na internet; e mais ainda, nas redes de comunicação sem fio, atualmente a principal plataforma de comunicação em toda parte. Esse é o novo contexto, no cerne da sociedade em rede como nova estrutura social, em que os movimentos sociais do século XXI se constituem. (Castells, 2013, p. 158)

O uso da bicicleta toma visibilidade também em crescentes campanhas nos movimentos presentes nas redes sociais da internet em grupos, blogs, páginas e sites incentivando seu uso. Além disto, um elevado número de pessoas procuram tais redes para a troca de informações sobre passeios ciclísticos, competições e eventos que promovem o uso do transporte, bem como discussões acerca do trânsito, trajetos, construção de ciclovias e serviços oferecidos. Como bem aponta Caiafa (2007, p. 19), “a nova organização da comunicação vem ensejando, planetariamente e a partir do ocidente capitalista, grandes mudanças nos padrões perceptivos, na produção artística e subjetiva, nas formas de ocupação espacial e temporal e na relação com os diversos domínios do meio urbano”.

Eckert (2013, p. 11) também considera que nos últimos anos alguns grupos de ciclismo e de cicloativismo se formaram e vêm se fortalecendo em Porto Alegre e que os sites de relacionamentos sociais contribuíram para isso, pois facilitaram a comunicação e a interação entre indivíduos com mesmos objetivos.

Xavier (2007) em seu artigo sobre o desenvolvimento e a inserção da bicicleta na política de mobilidade urbana brasileira também aborda a questão do crescimento do movimento cicloativista:

A preocupação com a sustentabilidade do planeta está fazendo com que o cicloativismo cresça. Desde a chegada da Internet, não só em nível local o movimento se desenvolveu e deu agilidade à organização de

pedaladas e manifestações, mas trouxe uma sensação de triunfo pessoal a cada cicloativista, que sabe estar fazendo parte de um movimento global de luta pela sustentabilidade, pela redução de poluentes, por cidades mais humanas, menos ruidosas, com maior equidade no uso do espaço da via pública, com mais praças etc. (Xavier, 2007, p. 123)

Podemos perceber com as autoras acima o papel da Internet e das redes sociais na contribuição ao crescimento do movimento cicloativista. Xavier aponta o fator da relação do movimento com a sustentabilidade e a preocupação com o meio ambiente, visando cidades que considerem mais as pessoas e uma maior igualdade na utilização dos espaços públicos.

O cicloativismo, assim como os demais movimentos sociais que apoiam ou formulam reivindicações de interesse da população ou de parte dela, são ações coletivas de grupos que defendem demandas específicas. Trata-se de tomar para si uma iniciativa que organiza uma reivindicação dirigida ao Poder Público, por vezes desacreditado, que busca melhorias e tem um ou mais de um grupo de apoio e de interesses representando a sociedade civil. Para Castells (2013, p. 166), “os movimentos sociais surgem da contradição e dos conflitos de sociedades específicas, e expressam as revoltas e os projetos das pessoas resultantes, de sua experiência multidimensional”. Em relação aos movimentos sociais ao longo da história, Castells aponta:

Ao longo da história, os movimentos sociais foram e continuam a ser as alavancas da mudança social. Geralmente se originam de uma crise nas condições de vida que torna insustentável a existência cotidiana para a maioria das pessoas. São induzidos por uma profunda desconfiança nas instituições políticas que administram a sociedade. A conjunção de degradação das condições materiais de vida e crise de legitimidade dos governantes encarregados de conduzir os assuntos públicos leva as pessoas a tomar as coisas em suas próprias mãos, envolvendo-se na ação coletiva fora dos canais institucionais prescritos para defender suas demandas e, no final, mudar os governantes e até as regras que moldam suas vidas. (Castells, 2013, p. 157)

Assim como muitos dos movimentos sociais organizado em rede, o movimento Massa Crítica possui característica de horizontalidade, por não haver lideranças formais. Segundo Silva (2011, p. 17) “uma das características do movimento é se manter dentro de um processo de horizontalidade no qual as hierarquias não são bem-vindas. Por esse motivo, o movimento não apresenta nenhuma liderança”. Como Dalpian explica:

Não há possibilidade de categorizar ou estruturar uma rede hierárquica por conta da fluidez de participação na Massa Crítica. O líder natural de uma Massa pode ser o “participante passivo” de outra. Dito isso, percebe-se sim uma tendência de organização maior por parte de um núcleo de participantes que, também, é o de participantes mais antigos ou com maior aparência de comportamento ativista. (Dalpian, 2013, p. 91)

O movimento Massa Crítica não tem liderança porque, no discurso de seus participantes, pretende se afastar das lógicas estruturais do capitalismo e de qualquer outro sistema econômico ou político no qual a lógica da exclusão é fomentada (Silva, 2011, p. 18). Os encontros em Porto Alegre se dão em um espaço público, sendo o ponto de encontro para a saída do evento no Largo Zumbi dos Palmares (mais conhecido como Largo da Epatur), no bairro Cidade Baixa, mas sua expansão e maior troca de informações a respeito, cada vez mais crescente, ocorre por meio da internet. A respeito de sua organização, podemos relacionar com a análise de Castells a respeito de movimentos urbanos contemporâneos:

Embora os movimentos tenham em geral sua base no espaço urbano, mediante ocupações e manifestações de rua, sua existência contínua tem lugar no espaço livre da internet. Por serem uma rede de redes, eles podem dar-se ao luxo de não ter um centro identificável, mas ainda assim garantir as funções de coordenação, e também de deliberação, pelo inter-relacionamento de múltiplos núcleos. Desse modo, não precisam de uma liderança formal, de um centro de comando ou de controle, nem de uma organização formal, de um centro de comando ou de controle, nem de uma organização vertical, para passar informações ou instruções. (Castells, 2013, p. 160)

Pois como vemos com o autor que a internet, bem como as redes sociais, também cumprem o papel que anteriormente precisava ser desempenhado por lideranças e organizações formais, já que o acesso e a divulgação de informações tornam-se mais facilitado através de tais redes. Ao contrário do que pode se pensar a respeito da organização – ou desorganização – que essa estrutura acarreta, na verdade, com um papel de liderança distribuído, onde todos são responsáveis pela ocorrência do evento, se faz possível a vigilância de cada um nesse processo (Silva, 2011, p. 17). O movimento não possui estruturas de poder bem claras.

Scherer-Warren (2006) questiona em relação aos movimentos sob a forma de redes:

Pode-se, enfim, indagar: Nos movimentos sob a forma de redes, as estruturas de poder se dissolvem? Pressupõe-se, frequentemente, que, numa organização em rede há uma distribuição do poder, os centros de poder se democratizam, ou, como há muitos centros (nós/elos), o poder se redistribui. Isso é parcialmente verdadeiro, porém, mesmo em uma rede há elos mais fortes (lideranças, mediadores, agentes estratégicos, organizações de referência, etc.), que detêm maior poder de influência, de direcionamento nas ações, do que outros elos de conexão da rede. Tais elos são, pois, circuitos relevantes para o emponderamento das redes de movimento. As redes, assim como qualquer relação social, estão sempre impregnadas pelo poder, pelo conflito, bem como pelas possibilidades de solidariedade, de reciprocidade e de compartilhamento. (Scherer-Warren, 2006, p. 121– 122)

Como vemos com a autora acima, acredito que tais questionamentos se relacionem de alguma forma com a questão da ausência de liderança formal no movimento. Um dos integrantes que conversei afirma que pela sua experiência, não tem alguém que possa afirmar: aquele lidera, fale com ele, explicando que numa edição pode ter alguém que vai ser mais participativo, considerando serem lideranças informais. Este entrevistado explica que quem vem há mais tempo olha fulano e sabe que ele é uma referência, mas ele pode vir numa edição e não vir na outra, lembrando do termo utilizado por Dalpian (2013, p. 72) em seu trabalho: “pessoas de referência” são membros mais antigos ou bem conhecidos na Massa Crítica, que organizam ou participam constantemente os eventos paralelos²².

Toda última sexta-feira do mês à tardinha, o Largo Zumbi dos Palmares, local em que são realizadas várias manifestações públicas, bem como feiras livres e comícios na época das eleições, transforma-se em um ponto de encontro de centenas de bicicletas. É possível vê-las de todas as cores, tamanhos, modelos e tipos. Participam grupos de pessoas, em sua maioria, jovens de 18 a 35 anos, vemos algumas que chegam sozinhas ou em grupos, algumas vezes pais levam seus filhos menores. Atualmente, o número de pessoas que participa varia, em torno de 500 e 600 ciclistas e em alguns eventos, chega a passar de mil ciclistas. Alguns integrantes me contaram de que em algumas datas e épocas do ano mais pessoas participam como, por exemplo, no verão e em outros períodos, como nos dias mais frios ou chuvosos, o número de pessoas diminui.

Assim, esse espaço, bem como as ruas que são escolhidas para o trajeto, também podem ser dotados de várias significações em suas apropriações, como aborda Magnani

²² São considerados eventos paralelos corridas, festas, biques, feiras, em que algumas pessoas do movimento Massa Crítica organizam ou também participam. Ver Dalpian (2013).

(1996, p. 39), referindo-se ao espaço público: “Na realidade são as práticas sociais que dão significado ou ressignificam tais espaços, através de uma lógica que opera com muitos eixos de significação: casa/rua; masculino/feminino; sagrado/profano; público/privado; trabalho/lazer e assim por diante”. Para Silva (2011, p. 13), se as relações humanas são questionadas e criticadas por serem cada vez mais individualistas, a proposta de mostrar que a “cidade para as pessoas” - e por isso é preciso viver o espaço público – evidencia o resgate das relações das relações pessoais, e destas com o aparato governamental. Vemos assim que este movimento, assim como outros movimentos sociais, eventos e o caso de manifestações de rua organizados a partir das redes sociais e que ocorreram com maior proporção em junho de 2013 em Porto Alegre e em todo o Brasil, possuem uma forte relação com a forma com que os espaços públicos são utilizados na cidade. Estes movimentos buscaram apropriarem-se de espaços públicos, a *rua*, possibilitando a maior visibilidade de demonstração de descontentamento e de demandas dirigidas ao governo.

O movimento cicloativista também visa ser ouvido e considerado pelo poder público, tanto é que muitos integrantes participam de audiências públicas e reuniões promovidas pela Prefeitura de Porto Alegre ou pela EPTC a respeito da implantação das ciclovias, além do possível envio de cartas ou abaixo-assinados à Prefeitura ou ao governo estadual. Vemos com a fala de Vivanco (2013) abaixo, em relação ao movimento social que promove a causa do uso da bicicleta, traduzindo o caráter comentado anteriormente em relação às pressões que o movimento pode realizar ao governo na demanda por melhor infraestrutura aos ciclistas, influenciar a política de transporte e colaborar na elaboração e implementação de programas e projetos:

[...] durante os últimos anos, alguns defensores do uso da bicicleta começaram a se referir a seus esforços para promover a bicicleta, com um claro senso de auto-consciência e ao mesmo tempo, com maior confiança, como um "movimento social". Esta identificação, como um movimento social em si deve ser entendida como uma manifestação de flexibilidade da bicicleta como símbolo político. Este discurso conota uma luta popular para fazer mudanças sociais de baixo para cima, enfatizando a autonomia e coerência da causa da bicicleta sobre a própria bicicleta, servindo então a causas de outros movimentos sociais, como o de ambientalistas ou de culturas urbanas de resistência ao automóvel. (Vivanco, 2013, p. 110)

O momento inicial de concentração antes de um evento do Massa Critica, tornando-se também um ponto de encontro, um momento para rever os conhecidos e amigos, um

momento e um espaço de sociabilidade importante. É um momento para conversar sobre diversos assuntos que pode acabar repercutindo e sendo discutido mais tarde nas redes sociais. Porém algumas pessoas chegam sozinhas e não chegam a interagir com as demais, indo apenas para pedalar com o grupo. Destaco aqui que apesar de o uso da bicicleta e do movimento propiciar um momento importante de sociabilidade e potencial a expansão das relações interpessoais de cada participante, se a pessoa não conhece ninguém no Movimento e é um novo participante no grupo, não há também algum tipo de informação ou recepção específica individualizada. Como diz o nome, trata-se de uma *massa*, mais do que um grupo único. De fato, podemos ver vários grupos, que possuem características próprias, e que muitos deles ficam conversando apenas entre si. Muitos dos participantes se conhecem por serem também envolvidos com a bicicleta como modo de trabalho e sustento: consertam, personalizam ou comercializam bicicletas, peças e acessórios relacionados.

Figura 13: Momento de concentração Massa Crítica 25 de outubro de 2013.



Fonte: foto da autora.

Depois de saber como funcionavam os passeios do Massa Crítica e entrar em alguns grupos na rede social Facebook, fui convidada através dessa rede para o evento chamado Massa Crítica que incluía um piquenique na orla do Guaíba que iria ocorrer no dia 28 de março de 2013, feriado de sexta-feira santa. O texto do evento explicava a respeito da situação da obra de duplicação da av. Edvaldo Pereira Paiva, junto ao Gasômetro, que a Prefeitura prometia retomar os trabalhos a qualquer momento. Considerava que: “além da derrubada de centenas de árvores, esse ideal de (i)mobilidade urbana passa a construir uma cidade cada vez

menos humana, cada vez menos pública”. A ideia de alguns integrantes do movimento era propor que seguissem em direção ao Gasômetro, para a Praça Júlio Mesquita (Praça do Aeromóvel), onde foram derrubadas as primeiras árvores e após realizar um piquenique. Convidava as pessoas a levarem amor, indignação, cartaz e voz, além de arte, comidas e bebidas para o piquenique na praça. Vemos com Silva (2011, p. 13):

Atrelada a sua característica descentralizada e de autogestão, vem uma das principais bandeiras do movimento: a retomada do espaço público pelos cidadãos e a criação de uma consciência crítica sobre a situação caótica do desenvolvimento urbano, acompanhado do alerta para a necessidade de alternativas sustentáveis e ecológicas. Antes de pertencerem a um grupo de ciclistas, essas pessoas pertencem à cidade em que vivem; a responsabilidade para com o funcionamento do movimento tem, em sua extensão, a busca pela transformação social. (Silva, 2011, p. 13)

A autora indica, assim, a relação do movimento Massa Crítica com os aspectos de preservação ambiental e a busca por mudanças na sociedade. Os eventos do Massa Crítica tomam uma forma de reivindicação política, visando conscientizar para maior utilização da bicicleta e para os motoristas se acostumarem com a presença desta nas vias públicas, buscando mais respeito ao ciclista. Assim, para que uma mudança realmente possa ocorrer na percepção das pessoas, no caso dos movimentos sociais e do cicloativismo, vemos com Castells (2013, p. 173): “O verdadeiro objetivo desses movimentos é aumentar a consciência dos cidadãos em geral, qualificá-los pela participação nos próprios movimentos e num amplo processo de deliberação sobre suas vidas e seu país, e confiar em sua capacidade de tomar suas próprias decisões em relação à classe política”.

O Massa Crítica reúne ativistas que possuem este objetivo maior: repensar o uso da rua e o transporte urbano. Repensar a dependência do indivíduo para com seu automóvel, repensar uma cultura – na palavra de alguns participantes – carrocêntrica (Dalpian, 2013, p. 14). Pois, muitas vezes eu ouvi integrantes do movimento falarem que vivemos em uma cidade de cultura “carrocêntrica”, que privilegia apenas o carro e que os ciclistas e pedestres são desconsiderados, e em condições desfavoráveis em relação a circulação de veículos motorizados. Vivanco (2013), em seu estudo, considera as diversas perspectivas dos movimentos sociais relativos ao uso da bicicleta:

No “movimento das bicicletas” existem diferentes visões sobre o que “é bom para a causa” – os significados simbólicos e as ações sociais

práticas necessárias para atingir estas coisas, bem como os resultados desejados que estas ações possam vir a produzir – que pode gerar diferentes visões sobre questões críticas, tais como, o que significa colaborar com instituições poderosas, o papel do cidadão individual nos processos políticos, ou o papel das bicicletas na criação de mudanças nos padrões de mobilidade urbana. A visão do movimento das bicicletas que emerge de tais considerações é uma arena social e institucional emergente, em transformação, flexível. (Vivanco, 2013, p. 103)

Em relação ao comentário do autor citado acima, podemos pensar que a visão dos integrantes do movimento Massa Crítica pode também nem sempre ser homogênea, estando assim em constante transformação. No interior do próprio grupo, há variadas opiniões em relação ao uso do carro e a relação com os motoristas.

Uma das pessoas que entrevistei no passeio ciclístico UFRGS sobre rodas e que também participa do Massa Crítica considera: “Aqui é primeiro o carro, depois as pessoas e o ciclista. Quando olhamos os vídeos de outros países de pessoas utilizando a bicicleta, ficamos encantados, pensando porque aqui não pode ser igual”. A pessoa que a acompanhava, também integrante do grupo, acredita que houve um pouco de melhora em relação ao uso da bicicleta, em função das campanhas dos movimentos cicloativistas e de pedido para os motoristas respeitarem o 1,5 m de distância em relação aos ciclistas. De fato, o artigo 220 do Código de Trânsito Brasileiro (CTB) obriga o motorista a manter a distância de 1,5 m do ciclista nas ultrapassagens. Porém, a maioria dos ciclistas e cicloativistas que conversei, acredita que os motoristas ainda não respeitam essa distância. Silva (2011) também aborda, em relação à visão que o movimento possui acerca do carro:

O MC é caracterizado por focalizar sua crítica na questão do trânsito e, sobretudo, na proliferação do uso e do culto ao automóvel. Para o movimento, o automóvel é uma espécie de micróbio, cuja proliferação denuncia as mazelas de uma sociedade assentada em valores egoístas, materialistas, impessoais e agressivos. O automóvel é o santuário do eu, daí porque, para o MC, a cultura contemporânea é carrocêntrica. Todavia, o MC não se destaca apenas pela denúncia e muito menos por críticas discursivas: ele propõe que, em lugar dos carros, sejam usadas as bicicletas. Trata-se de um movimento propositivo, portanto. Reside aí uma das formas inusitadas pelas quais se caracteriza: o que ele busca é a sensibilização das consciências. Por esse motivo, seus métodos de abordagem não são convencionais; trata-se antes de um convite, muito simples, inclusive: “venha de bicicleta celebrar o meio de transporte mais democrático, ágil, saudável e sustentável!”. (Silva, 2011, p. 6)

Com a autora, vemos presente novamente a relação do movimento e do uso da bicicleta com a preocupação com o meio ambiente, o conceito de sustentabilidade, a busca pela conscientização das pessoas. Outra relação presente caracteriza o contraponto entre o carro, com valores individualistas e materialistas, enquanto a bicicleta como meio de transporte democrático, saudável e sustentável, devido ao acesso possibilitado a maior parte de pessoas, às relações sociais propiciadas e as vantagens em relação à poluição e ao trânsito.

Normalmente, os eventos da MC ou o *movimento* não tem roteiro específico e costuma ter duração de cerca de duas a três horas e trajetos em torno de 25 a 35 km. A escolha das ruas do trajeto do passeio normalmente ocorre pouco antes do início do passeio, pouco antes das 19 horas. Nesse momento, utilizam o que chamam de “megafone ou microfone humano”, onde os participantes repetem o que é falado ao centro para garantir que os que estão mais distantes também ouçam. As pessoas presentes podem votar ou sugerir outros trajetos, possibilitando aos integrantes maior participação no movimento. Definido o trajeto, o grupo sai para pedalar. Castells (2013, p. 160) afirma em relação à estrutura descentralizada: “Essa estrutura descentralizada maximiza as chances de participação no movimento, já que ele é constituído de redes abertas, sem fronteiras definidas, sempre se reconfigurando segundo o nível de envolvimento da população em geral”.

Porém, essa prática acabou gerando alguns tipos de “conflitos” na edição do mês de agosto de 2013 devido à EPTC, segundo alguns participantes afirmaram, acabar envolvendo-se na decisão ou alteração do trajeto, perdendo em parte o caráter de decisão autônoma e horizontal que o movimento possui mundialmente e gostaria de manter. Após minha saída deste evento naquele dia, no Massa Crítica de agosto, pela metade do trajeto programado pelo grupo, pois estava passando próximo à minha casa, fiquei sabendo com alguns integrantes posteriormente, que o grupo havia se dividido, alguns seguiram a EPTC e outros continuaram no trajeto que havia sido definido pelo grupo. Isso também pode estar relacionado ao que Dalpian (2013, p. 93) afirma em relação à “frente da massa”: local onde ocorrem a maioria das discussões durante os trajetos, é também o local no qual mais transparece a briga por influência direta na Massa Crítica. Mesmo com roteiros preestabelecidos, mudanças de última hora ocorrem pelo caráter fluído do evento e do próprio movimento, mas não sem discussões e desentendimentos.

Em relação ao acompanhamento pela EPTC ao grupo, os integrantes que conversei me informaram que começou a ocorrer após o atropelamento de Ricardo Neis que avançou com o

veículo atingindo os integrantes do movimento enquanto estes pedalavam no dia 25 fevereiro de 2011. Outro caso semelhante ocorreu no dia 28 de março de 2013, em que um taxista atropelou um grupo de ciclistas do movimento Massa Crítica de Buenos Aires. O evento de atropelamento ocorrido ao movimento de Porto Alegre, também deu mais visibilidade ao grupo e fez com que aumentasse o número de participantes, tanto que a maioria dos integrantes com que conversei, tomaram conhecimento do movimento através ou após o atropelamento.

Nas vezes em que pedalei com o grupo, achei muito tranquilo e seguro, pois normalmente o trajeto é realizado em uma velocidade não tão rápida que permite que os mais novos acompanhem, possibilitando algumas conversas entre as pessoas e um caráter de confraternização. Atualmente, a EPTC acompanha o trajeto com um carro atrás do grupo (nos meses que participei antes da edição de agosto, membros da EPTC também realizavam o acompanhamento de bicicleta), sendo tudo bem organizado pelos participantes, pois nas ruas transversais em que o movimento passa, sempre fica algum ciclista (chamado pelo grupo de Rolha) evitando que os carros entrem em meio à massa. Eles pedem aos carros que esperem o grupo passar, agradecem e alguns ciclistas após agradecem dizendo “Valeu, rolha!”. As pessoas que exercem o papel de “rolhas” nem sempre são as mesmas o tempo todo do trajeto, pode alterar a cada rua, normalmente essas pessoas participam há mais tempo no movimento, em cada rua fica em torno de duas a cinco pessoas, dependendo de quantos se propõe a esse papel em cada via, da largura desta ou da necessidade.

Na sexta-feira do dia 30 de agosto, na concentração no Largo Zumbi dos Palmares, aguardando a saída do Massa Crítica, recebi um folheto de um integrante que eu já havia visto em uma reunião da Frente Parlamentar que discute o Plano de Mobilidade Urbana de Porto Alegre e em outros passeios ciclísticos e eventos relacionados ao uso da bicicleta. Ele estava divulgando um movimento em defesa dos pedestres que está sendo criado, buscando assim o apoio dos ciclistas da Massa Crítica e convidando-os para uma reunião. Na ocasião, ele me explicou que a criação do movimento foi sugerida por um participante da primeira reunião da Frente Parlamentar da qual participei realizada na Câmara Municipal, em 9 de julho desse ano, lançando a ideia de juntar os diferentes ativistas em um movimento para pedir mais respeito para quem caminha e também cobrar, das autoridades, melhorias nas calçadas e passeios públicos.

Antes do início do Passeio desse dia, recebi outro folheto de um participante do evento com caráter de indignação em relação à descoberta de um fato novo o qual me aprofundo

mais no capítulo 4: o fato de a Prefeitura Municipal de Porto Alegre ter submetido à Câmara Municipal de Porto Alegre um projeto de lei visando à anulação do dispositivo do Plano Diretor Cicloviário Integrado (PDCI) que prevê aplicação de 20% do valor arrecado das multas da Empresa Pública de Transporte e Circulação (EPTC) à construção de ciclovias e campanhas educativas. O participante que entregou o folheto demonstrava visível revolta, explicando um pouco sobre a questão e pedindo que o movimento e as pessoas lutassem contra esse projeto de lei.

Sáímos para pedalar e durante o percurso achei a Massa silenciosa, com poucos gritos e buzinas. Quando parei em um momento do trajeto, um motorista me parou e disse bravo: Há algum motivo específico para estar ocorrendo essa manifestação hoje? Eu respondi que era o Massa Crítica e que ocorria toda última sexta-feira de cada mês, ele gritou “Pô, podiam deixar ao menos uma via para o carro, né?!” e seguiu em frente, não deixando tempo para eu responder.

Ao pedalar com o grupo, também percebi que alguns dos motoristas que ficam atrás ou nas ruas transversais, aguardando todos os que estão pedalando passar, parecem ficar irritados e desconfortáveis com a espera. Enquanto o grupo pedala, alguns carros buzina, outros tentam interromper a barreira dos “rolhas” e entrar em meio ao grupo ou gritam indignados, parecendo não compreender do que se trata, mas esses casos são exceções. Pois muitos também demonstram satisfação enquanto o movimento passa, alguns pedestres e moradores das ruas ficam olhando, curiosos, uns chegam a gritar “Bicicleta” ou gritos de apoio ao grupo, filmam ou tiram fotos.

O movimento é solidário às causas de interesse de todos os ciclistas. Independente de participar do movimento ou não, se algum ciclista morre atropelado na Capital, por exemplo, eles têm a consciência de que poderia ter acontecido com qualquer um deles, realizando assim um ato em homenagem ao ciclista e reivindicando mais respeito ao ciclista. Nestes casos, o movimento pedala até o local em que o acidente ocorreu para instalar a chamada *Ghost-Bike* (no Brasil, bicicleta-fantasma), uma bicicleta toda pintada de branco. Esse foi o motivo do encontro marcado para o dia 27 de setembro de 2013 em homenagem a João Laurentino de Oliveira da Rosa, 55 anos, morto no dia 14 de setembro, quando se deslocava de bicicleta ao seu trabalho, na Avenida Baltazar de Oliveira Garcia.

Segundo dados demonstrados na matéria publicada no Site *ClicRBS*, no dia 27 de setembro de 2013, de autoria de Evelin Argenta e Álvaro Andrade, o número de mortes de

ciclistas em Porto Alegre caiu quase pela metade nos últimos seis anos²³. Um levantamento feito pela EPTC a pedido da Rádio Gaúcha mostra que no ano de 2008 foram nove mortos em acidentes envolvendo ciclistas. Em 2012, cinco. A ocorrência das mortes se concentra nos extremos da cidade. Dos 42 acidentes fatais do ano de 2008 ao mês de setembro de 2013 envolvendo ciclistas, 33 aconteceram nas zonas norte e sul. O ano de 2013 até agora registra seis acidentes fatais. Todos nos eixos norte e sul. O levantamento apresentado nesta reportagem também traz o horário de maior morte de ciclistas. Quase um quarto das ocorrências acontece entre as 12 e 14 horas. O período da noite, entre as 20 e 22 horas é o segundo mais violento. Vemos abaixo quadro demonstrado na matéria com os números dos acidentes:

Quadro 1: Número de acidentes com ciclistas em Porto Alegre de 2008 em diante.

	2008	2009	2010	2011	2012	2013*
Acidentes	296	296	303	254	289	147
Acidentes Vítimas Fatais	9	9	6	7	5	6
Feridos	294	298	325	268	286	142

* Período de 01/Jan a 27/Set

Fonte: Rádio Gaúcha

Foi criado um evento na rede social Facebook através do qual foi discutido previamente entre os participantes sugestões de trajeto até o local do acidente em que seria instalada a *Ghost-Bike*. Nesse dia, cheguei ao Largo do Zumbi dos Palmares por volta das 18hs e conheci um integrante que usa a bicicleta há 20 anos e de cinco anos para cá, usa praticamente só esse transporte, raramente pega um ônibus e mora na Zona Sul, a 20 km daquele local. Para ele, a bicicleta é o seu transporte, lazer e gosta de usar como esporte também. Ao conversar com ele e outro participante do evento foi comentado que a Massa Crítica é mais centralizada, pois como a maioria das pessoas mora próximo às regiões mais centrais da cidade, normalmente deseja fazer o trajeto no entorno do ponto de encontro, pensando que as pessoas poderiam achar muito longe o local do acidente.

Em conversa com alguns participantes foi explicado que como muitas pessoas no movimento são ciclistas de trânsito, mas há os que não são (depois de ter havido um aumento no número de pessoas no movimento) o fato da EPTC acompanhá-los faz essas pessoas

23 Disponível em: <<http://gaucha.clicrbs.com.br/rs/noticia-aberta/zonas-norte-e-sul-registram-quase-80-das-mortes-de-ciclistas-em-porto-alegre-19844.html>>. Acesso em: 27 set. 2013.

sentirem-se de certa forma mais seguras. Pois consideram que os encontros do MC acabam sendo atualmente também uma forma de iniciação para alguns, que vão e pedalam na rua pela primeira vez. Como nunca pedalararam no trânsito, é uma forma de encorajarem-se pelo fato de sozinhas terem medo.

Os integrantes do movimento haviam me informado de que a EPTC não acompanharia o grupo na edição de setembro, sendo distribuído durante a concentração o folheto abaixo. A EPTC acabou acompanhando, mas de qualquer forma o trajeto seria realizado pelos integrantes e pouco antes da saída, ainda pairava a dúvida. Alguns integrantes me afirmaram de que uma das queixas da EPTC era de que o trajeto não era definido previamente.

Figura 14: Folheto entregue na concentração do MC de setembro.

MASSA DE LUTO

MASSA DE LUTA

Hoje é a última sexta-feira do mês - dia de Massa Crítica, uma manifestação pacífica em busca de mais respeito, melhor convivência e paz no trânsito entre motoristas e ciclistas.

Como alguns já devem ter sido informados, tivemos mais um "acidente", que levou a óbito o fiscal de lotação e ciclista João Laurentino de Oliveira da Rosa, de 55 anos.

Em virtude disso, hoje propomos a colocação de uma Ghost Bike no local do atropelamento e, contamos com a presença e compreensão de todos, pois o órgão responsável por nossa "segurança" durante o trajeto negou-se a nos acompanhar no percurso de hoje. Eles sem nós continuam sendo eles, mas nós precisamos com urgência continuarmos sendo nós, por isso, nos apoiemos. Indiferente da afinação a banda continua a tocar.

Fonte: Massa Crítica de 27 de setembro de 2013.

Outro folder (figura abaixo) que recebi durante a concentração ao chegar ao evento por duas jovens que estavam distribuindo era referente a uma campanha do Detran/RS (Departamento de Trânsito do Rio Grande do Sul) de design e formato de disco muito criativos, pois há dois discos com orientações importantes aos motoristas como o fato de o

ciclista ter prioridade no trânsito e outros dois aos ciclistas com dicas de segurança, entre elas sinalizar com os braços as conversões. Destaco a importância do envolvimento desse órgão público com os cicloativistas com a distribuição desse folheto durante o Massa Crítica também aos ciclistas, pelo fato de demonstrar o quanto o movimento é considerado representativo e um de seus objetivos ser justamente o de conscientizar os motoristas e buscar mais respeito e uma melhor convivência entre ciclistas e motoristas.

Figura 15: Folder do DETRAN-RS distribuído no evento Massa Crítica de setembro.



Fonte: Massa Crítica.

Em relação à utilização da bicicleta no trânsito, um dos integrantes que entrevistei, afirma que prefere andar em horário de pico do trânsito porque assim vai passando pelos carros, mas domingo, por exemplo, conta que o motorista nem o vê e normalmente está em alta velocidade. Este e outro integrante discorreram comigo a respeito de como tem crescido o número de carros no final de semana, que a pessoa considera ser um dia para pegar sua bicicleta e passear, mas na verdade há muitos carros. Acreditam que o maior impeditivo de as pessoas de utilizarem a bicicleta é o medo, destacando a questão cultural também, de a pessoa beber em um churrasco de domingo e no final da tarde dirigir o carro. Outro problema que ambos participantes consideram é a consulta dos locais de blitz na rede social Twitter. Consideram ainda que “a nossa legislação até responde bem, mas legislação sem fiscalização constante é a mesma coisa que nada, na nossa cultura de impunidade, o pessoal bebe então

mesmo que a lei não permita, se acha no direito de dirigir”, destacando que a *Ghost-Bike* de setembro é um exemplo de tais fatores, pois o motorista que atropelou o ciclista estava alcoolizado.

A respeito do movimento, manifestação que ocorre uma vez por mês, um participante comentou durante a concentração do MC de setembro, que acredita que o objetivo do movimento de ocupar as ruas no horário do pico, seja válido no sentido de conscientizar o trânsito, no direito de ocupar. Sobre o fato de muitos motoristas considerarem que o movimento tranca o trânsito, ele explicou que não considera trancar porque o grupo está circulando, citando como exemplo que os engarrafamentos dos veículos que ocorrem normalmente não são chamados de manifestação. Outro integrante do movimento me comentou durante a edição de outubro sobre o tempo de espera de um carro nas ruas transversais ou no caso de o sinal ficar verde para ele e o grupo ainda estar circulando, que acredita que normalmente não passa mais de 3 minutos.

Pouco antes do grupo sair pedalando nesse dia algum dos integrantes comentou não querer que o próximo Massa fosse mais um *Ghost-Bike*, pedindo cuidado a todos e para irmos devagar. Desde que o movimento existe na Capital, os integrantes acreditam já ter ocorrido cerca de oito homenagens *Ghost-Bikes*.

Figura 16: Movimento passando pela Av. Júlio de Castilhos no MC de setembro.



Fonte: Naian Meneghetti.

Um dos integrantes levou um “carrinho” de metal (como um carrinho de mão, mas maior) para carregar a bicicleta pintada de branco e avisou ao grupo no evento criado no

Facebook que faltava apenas uma corrente para prenderem a *Ghost-Bike* no local, que caso alguém tivesse, levasse. Um dos integrantes acabou comprando uma nova e aceitando contribuições dos participantes que quisessem contribuir com a compra.

Nesse dia no trajeto de ida ao local do acidente, passamos na av. Farrapos por um restaurante, local em que uma família estava ao lado de fora, e ao verem o grupo passar pedalando gritaram e acenaram demonstrando que conheciam o movimento ou que fossem participantes. Em outro local, próximo à av. Assis Brasil na Zona Norte, alguns moradores de um prédio acenaram e gritaram “Bicicleta” e o grupo, empolgado e feliz com o apoio respondeu, alto: “um carro a menos”. Ao chegarmos ao local do acidente, foi realizada uma homenagem e levou cerca de 30 minutos a instalação da bicicleta em um poste, o irmão da vítima estava presente no local durante a homenagem. Após a instalação, todos os ciclistas aplaudiram e alguns tiraram fotos, postando horas depois em seus perfis e no evento que havia sido criado para esse dia no Facebook.

Figura 17: Ghost-Bike instalada no MC do dia 27 de setembro de 2013.



Fonte: Naian Meneghetti.

Alguns participantes acreditam ter sido um dos trajetos mais longos realizados pelo movimento desde o início, chegando ao total de em torno de 35 a 40 quilômetros percorridos. O trajeto de ida durou cerca de duas horas. Nesse dia, não vi praticamente nenhuma criança menor durante o percurso e viam-se mais homens presentes do que mulheres. Um casal pedalou em uma bicicleta dupla com seu filho no meio, mas pararam após cerca de meia hora de percurso. No evento MC de agosto foi o que vi a maior presença de crianças e pais pedalando com seus filhos.

Acredito que esses fatores em relação ao público mais masculino e ausência de crianças, tenham se devido pela distância mais longa ao local em que seria instalada a *Ghost-Bike*, ao clima que estava ventando bastante no horário da concentração e aparentando que poderia chover ou também à informação divulgada de que a EPTC poderia não acompanhar o grupo naquele dia. Vi pessoas comentando terem se cansado ou queixando-se da longa distância do trajeto, alguns inclusive brincaram com o fato de voltar com um guincho quando um veículo desse tipo passou por eles.

Segundo informações dos participantes, antes de 2010, início do evento em Porto Alegre com o nome Massa Crítica, em torno de 20 e poucas pessoas haviam começado com as chamadas “Bicicletadas”, o que acabou não indo adiante e tornando-se Massa Crítica em 2010. Nesse ano, quando o Massa Crítica teve início em Porto Alegre, o número de pessoas que participavam era menor do que atualmente. Um dos integrantes que conheci participou praticamente desde os primeiros encontros realizados, antes de ocorrer o atropelamento ao grupo²⁴, em 2011. Conta que antes o número de participantes era em torno de 100, 150 pessoas. Ao longo desse período acredita que o movimento mudou bastante, aumentando o número de pessoas e até mesmo diminuindo os “gritos de ordem” (como chamado atualmente por alguns integrantes) citados abaixo.

Precisamos pensar que como o número de pessoas antes era menor, havia maior interação entre as pessoas, era mais fácil de conhecerem-se os membros e haver maior participação e engajamento em relação às causas de defesa do uso da bicicleta. Na edição de outubro, um dos integrantes me comentou também que antigamente eram distribuídos mais panfletos sobre o movimento e temas específicos para algumas edições como no Dia das Bruxas. Atualmente, é mais difícil todos conhecerem-se e haver engajamentos de todos os participantes por ser um número variável e crescente de pessoas. Como vemos o que Dalpian também afirma em relação ao aumento no número de participantes e ao engajamento:

A noção de ativismo, aqui, é de quão engajados os participantes estão para com o movimento. Enquanto o grito é engajamento, o silêncio é o não-engajamento; enquanto o uso rotineiro da bicicleta é o engajamento, o uso exclusivo para passeio ou participação na Massa Crítica é o não-engajamento. A primeira divisão entre os grupos é o de classificação geral de interesse e engajamento dos participantes. O atropelamento em Fevereiro de 2011 é o ponto inicial desta divisão. A

24 Como comentado anteriormente, o atropelamento de Ricardo Neis que avançou com o veículo atingindo os integrantes do movimento Massa Crítica de Porto Alegre enquanto estes pedalavam no dia 25 fevereiro de 2011, também deu mais visibilidade ao grupo, causando um aumento no número de participantes.

explosão em número de participantes trouxe consigo a participação sem *engajamento*. (Dalpian, 2013, p. 103)

Durante as vezes que eu tinha pedalado com o grupo, grande parte do trajeto havia sido realizada de forma mais silenciosa, ao contrário do que imaginava antes de participar, ouvindo algumas vezes alguns dos “gritos de ordem”: “Bicicleta, um carro a menos”, “Massa, Critica”, “Mais amor, menos motor”, “Mais adrenalina, Menos Gasolina!”. Em relação a esses “gritos de ordem” Silva (2011, p. 17) considera que sejam versos, e que mais amor, menos motor fazem referência indireta à necessidade de mais políticas públicas e investimento nesse setor. No trajeto do dia 27 de setembro de 2013, percebi que estes slogans e palavras de ordem apareceram mais presente, como se demonstrasse maior indignação por parte dos ciclistas em relação ao motivo do encontro ter sido uma *Ghost-Bike*. Porém no momento de instalação desta, houve um tom mais reflexivo e triste, condizente com a situação de luto e pela morte do ciclista.

O movimento cicloativista deseja que possa haver um compartilhamento do espaço público, uma convivência de respeito com os motoristas, enquanto não houver uma boa estrutura cicloviária em Porto Alegre. Muitos dos integrantes do movimento utilizam a bicicleta como transporte ao invés do carro em seu cotidiano. Não é por acaso que os gritos de ordem mais utilizados atualmente nos encontros são: “Bicicleta, um carro e menos” e “Mais amor, menos motor”, significando, no meu entender, de que mais amor refere-se a um contato mais próximo, agregador, que o uso da bicicleta propicia nas relações sociais, também pode referir-se a uma preocupação com o meio ambiente e o motor refere-se ao uso dos veículos motorizados, por serem no geral utilizados individualmente e de forma mais isolada, além de poluir o meio ambiente.

Esses “versos ou gritos”, palavras de ordem, variam conforme o dia do evento, as localidades que o grupo passa ou de cidades para cidades como os versos como na Bicletada do Rio de Janeiro²⁵: “Ah, A- Há eu não pago IPVA!”, “Bicicleta todo dia, eu não pago academia!”, “Olha a ciclovia!!! É mentira!” Em relação aos slogans utilizados nas diferentes cidades e ao engajamento, Vivanco (2013, p. 100) menciona: "We aren't blocking traffic. We are traffic!" or "Get out of your car. Get on your bike". Como também chama atenção este autor, vemos que o caráter de celebração pode assumir diversas características em cada cidade, variando conforme a criatividade dos integrantes, tornando tais participações mais ou

25 Como relatado em participação do site “Respeite, um carro a menos” na Bicletada do Rio de Janeiro <<http://www.respeiteumcarroamenos.com.br/mobilidade/index.php>> Acesso em: 30 de set. 2013.

menos politicamente engajadas. O slogan “Nós não trancamos o trânsito. Nós somos o trânsito” também é conhecido mundialmente.

Em entrevista que realizei com o vereador Marcelo Sgarbossa no dia 4 de junho de 2013 e aprofundo-me no capítulo 4, questionei-o se ele acreditava que os movimentos cicloativistas podem colaborar para o Poder Público se dar conta de todas as questões relativas a melhorias na mobilidade urbana e sobre trânsito congestionado, considera:

O movimento levanta um novo estilo de vida, o estilo das pessoas vivendo melhor, o encontro entre as pessoas, não é só um meio de transporte, é uma forma de ver a cidade diferente, de ver as outras pessoas, eu chego de bicicleta aqui (na Câmara Municipal), as pessoas me param para comentar alguma coisa, ou tu tá andando e vê alguém de bicicleta e pergunta: tu quer alguma ajuda? Criando, assim, uma teia de relações mais humanas, enquanto o carro cria mais um isolamento, sem o contato com as outras pessoas. A bicicleta é um instrumento da mudança, não é o fim em si mesma, ela é um instrumento para tu transformar a sociedade, e aí claro isso vai criando uma massa crítica que vai pressionando os governos e os governos tinham que ter sensibilidade para isso. Claro, eles estão muito burocratizados, por exemplo, ficam às vezes um dia inteiro em reuniões conversando com técnicos e acabam perdendo a oxigenação com a sociedade. (Marcelo Sgarbossa, entrevista em junho de 2013)

Além de os cicloativistas defenderem a utilização da bicicleta como transporte e desejarem estar presentes nas ruas para mobilizar a sociedade e o Poder Público, alguns destes tem um sentimento de altruísmo, de estarem fazendo um bem pela sociedade, pois na maioria das vezes são, de fato, um carro a menos nas ruas ou uma pessoa a menos no transporte coletivo. O movimento MC demanda melhores estruturas de mobilidade urbana e mais segurança dos ciclistas no trânsito de Porto Alegre. O formato de reivindicação do movimento, em que uma massa de ciclistas ocupa o espaço público em um momento de muito trânsito de carros, é como se toda última sexta-feira de cada mês fosse o “dia da bike” na Capital. Como cada passeio, movimento ou grupo possui um discurso e ações próprias, mas com causas e objetivos, no geral, em comum, com o Massa Crítica vemos um caráter mais ativo e político, que envolvem também a participação em reuniões para melhorias relacionadas ao uso da bicicleta no que depende do Poder Público ou da sociedade no geral. O movimento e seus encontros são, de forma geral, também locais propícios para uma ampliação de relações sociais de pessoas que se unem, confraternizam-se, criam sociabilidades, em função de uma causa em comum e uma certa cultura na priorização e

celebração do uso da bicicleta. Mas considero que dentro do movimento, assim como afirmado por alguns integrantes, há variados tipos de grupos e participantes, cada um com um ponto de vista, não sendo possível mostrar nesse trabalho todas as vertentes, de qualquer maneira, todas elas fluídas e em transformação constante.

3.3 Pedalando por uma cidade melhor

Figura 18: Balões azuis foram entregues aos participantes antes do Passeio Ciclístico SULGAS.



Fonte: foto da autora.

Outro passeio ciclístico de que participei foi realizado no domingo, dia 28 de abril, às 10 horas da manhã. Fiquei sabendo através de alguns grupos como o Poabikers.com na rede social Facebook dos quais participo e do compartilhamento do cartaz do evento no mural de algumas pessoas nesta rede social. Era um passeio promovido pela Companhia de Gás do Estado (Sulgas), em parceria com a Rede Record e com o apoio de outras empresas, chamado “Pedalando por uma cidade melhor”, integrando as comemorações dos 20 anos da empresa Sulgas. Podemos aqui pensar a mobilização e o interesse dessas empresas em apoiar o uso de bicicletas na Capital assim como vimos com o do Movimento Cicloatividade, do Sindiatacadista.

É possível analisarmos tal fator, assim como ocorre com o patrocínio de um banco privado ao serviço de aluguel de bicicletas ou com a instalação de infraestruturas como bicicletários e paraciclos nas empresas que para o fomento e incentivo ao uso de bicicletas é

fundamental a participação de vários setores da sociedade além do poder público, considerando:

A aplicação de uma política de promoção da bicicleta implicará a colaboração de diversos setores da administração (urbanismo, obras públicas, transportes públicos, ensino, saúde, polícia) e idealmente a colaboração do setor privado (comerciantes, empresas, oficinas de reparação de bicicletas). (Comissão Europeia, 2000, p. 44)

O objetivo do passeio era reunir a comunidade que pratica atividades físicas e mobilizar os ciclistas a pedalar, visando à sustentabilidade e a preservação do meio ambiente. Destaco que devido ao apoio dessas empresas e nas características de organização, este apresenta um caráter bem diferente do evento realizado pelo movimento cicloativista Massa Crítica. Enquanto nesse tipo de evento, o Passeio promovido por empresas, há um caráter institucional, fazendo uma ação de apoio ao uso da bicicleta e organizando o próprio evento, a diferença também está no perfil de pessoas que participam, na maioria das vezes não é o mesmo tipo de público encontrado nos eventos do Massa Crítica. Pois eventos desse tipo, com o patrocínio de empresas, mobilizam a sociedade no geral, onde participam pessoas que usam a bicicleta para lazer, mas que não são tão ligadas às causas referentes ao uso da bicicleta ou a algum movimento cicloativista.

As pessoas que não participam de grupos ligados à bicicleta nas redes sociais ficam sabendo dos eventos através da mídia ou são pessoas ligadas às empresas que organizam os eventos, o que atrai nesse tipo de passeio um perfil mais amplo de público. No entanto, ainda é possível encontrarmos nesse tipo de evento, alguns participantes de movimentos cicloativistas, apesar da maioria deles não participar desse tipo de passeio. Acredito que o que ocorra com mais dificuldade seja o contrário, pessoas não tão ligadas às causas referentes ao uso da bicicleta ou que só a utilizem como esporte ou lazer participarem de um evento como o Massa Crítica que tem uma agenda política explícita.

Nesse tipo de evento mais institucional, pode levar à conscientização por parte das pessoas e chamar algum tipo de atenção, mas são fundamentalmente eventos de lazer que promovem o uso da bicicleta. Porém, devido ao fato de haver um aviso anterior do trajeto à EPTC, de ocorrer em um domingo pela manhã em um corredor de ônibus que nesta data está previamente disponibilizado como área de lazer e, onde não há um enfrentamento com o trânsito de carros, a visibilidade do evento vai depender da mídia. Destaco aqui uma das inúmeras diferenças em relação ao do Massa Crítica, por exemplo, que no horário em que

ocorre o evento, com o objetivo de dar visibilidade as bicicletas, a maioria das pessoas estão saindo de seu trabalho, podendo estas participar ou visualizar a passagem da massa pedalandando, chamando assim a atenção de maior número de pessoas ou causando maior impacto ao trânsito.

Logo que cheguei ao ponto de largada do Passeio da Sulgas, percebi pontos semelhantes ao passeio do Cicloatividade que havia participado em março, pois haviam muitas placas do passeio escrito em verde. Havia também serviços que ainda não havia visto nos passeios anteriores como um pórtico de largada, uma grande tenda branca com um DJ tocando músicas, pufes brancos, uma mesa com várias frutas, caixas de isopor com gelo e copinhos de água. Outra tenda era de uma das empresas que davam apoio ao Passeio auxiliando nos consertos e revisão das bicicletas e distribuindo adesivos com a inscrição “Respeite o ciclista”, produzido por eles.

O evento da Sulgas estava previsto para sair às 10 horas, mas acabou saindo às 11 horas devido a ter mais pessoas que o esperado aguardando a distribuição dos kits de camisetas em sacolas ecológicas. O local de largada foi na rótula das avenidas Carlos Gomes e Plínio Brasil Milano. O percurso era de cinco quilômetros até a Avenida Salvador França, em frente ao Jardim Botânico, indo pelo corredor de ônibus da Terceira Perimetral, com a opção de voltar os mesmos cinco quilômetros. A EPTC também acompanhou durante todo o percurso além de um carro com uma oficina móvel para conserto e ajustes das bicicletas para caso ocorresse algum problema durante o passeio.

Figura 19: Participantes de ser dado início do Passeio SULGAS.



Fonte: foto da autora.

As inscrições eram feitas na hora, aberto a todo tipo de público, e foram distribuídos kits com camiseta e sacola para os 300 primeiros participantes. Os participantes eram também um público bem variado, dentre jovens, famílias, crianças pequenas e até mesmo um pequeno cachorro na cestinha da bicicleta de uma menina. Algumas pessoas eu já havia visto participando em outros passeios anteriores.












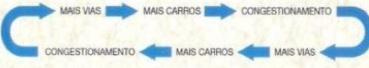
Até o passeio iniciar, realizei duas entrevistas com participantes do Passeio que utilizo trechos ao longo deste trabalho. A primeira pessoa que entrevistei nesse dia foi Suzane, que estava participando do passeio com o seu filho de 12 anos de idade. Participa dos passeios ciclísticos e grupos de pedal realizados em Porto Alegre sempre que consegue. Esse é o segundo evento em que leva seu filho para pedalar junto. Fica sabendo desses passeios através das redes sociais, de grupos como o PoaBikers e páginas como da ACPA, realizou passeios mais longos como a ida até Guaíba, mas devido à sua preocupação com o filho, prefere passeios com trajetos mais curtos.

Outra pessoa que entrevistei foi Denise, que estava participando pela primeira vez de um passeio ciclístico. Ela ficou sabendo do Passeio ao acaso, já que estava andando de bicicleta, passou pelo local, viu que iria ocorrer o evento, gostou e resolveu ficar para participar. Conta que pretende participar dos próximos passeios ciclísticos que ficar sabendo. Ela anda bastante de bicicleta, aos finais de semana, como lazer, mas considera que os motoristas não respeitam muito as pessoas de bicicleta no trânsito, gostaria que houvesse mais ciclovias na cidade.

Outro contato fundamental que realizei nesse passeio foi com o vereador Marcelo Sgarbossa, que também participou do passeio. Apresentei-me e disse que teria interesse em entrevistá-lo, ele se mostrou disponível, interessando-se pelo meu trabalho, perguntando qual era o meu foco. Expliquei que era sobre o maior interesse e o crescimento na utilização da bicicleta em Porto Alegre abordando a relação disso com a infraestrutura urbana como a construção das novas ciclovias. Então ele contou-me que acreditava que as ciclovias não estavam evoluindo no mesmo ritmo que as pessoas estavam se interessando mais no uso da bicicleta. O vereador informou-me que no dia seguinte ao Passeio iria ter o julgamento pelo Tribunal de Justiça do dispositivo do Plano Diretor Ciclovitário Integrado (PDCI) e a utilização de 20% das multas da EPTC para a construção de ciclovias. Em seguida, me convidou para ir à tarde à Escola da Bicicleta, que abordo no tópico seguinte nesse capítulo. Pois poderia me conceder a entrevista lá mesmo, me entregou um folheto (mostrado abaixo) com orientações e dicas de trânsito que às vezes são entregues nos passeios para os ciclistas,

informando que nele havia seus contatos e que poderíamos combinar uma entrevista na Câmara de Vereadores também.

Figura 20: Folheto “Trânsito com gentileza e segurança”.

 MOTORISTAS	 CICLISTAS	GESTOS INDICATIVOS NO USO DA BICICLETA
<p>Ao ultrapassar ciclista, reduza a velocidade do veículo e passe a uma distância lateral mínima de 1,5 metro (CTB, Art. 201). Dê preferência e troque de pista para realizar a ultrapassagem.</p> 	<p>A calçada é para o uso de pedestres. Ciclista empurrando a bicicleta equipara-se ao pedestre em direitos e deveres (CTB, Art. 68).</p> <p>Respeite a sinalização de trânsito. A bicicleta também é um veículo!</p>	 <p>Dobrar à esquerda</p>
<p>É nos cruzamentos que ocorrem a maior parte de acidentes envolvendo bicicletas. Caso algum ciclista já tenha iniciado a passagem em cruzamento ou rotatória, dê a preferência e ceda espaço para que ele conclua a travessia.</p>	<p>Pedalar na contramão é uma das situações mais perigosas para o ciclista. Ande sempre no mesmo sentido dos outros veículos, preferencialmente no bordo direito da pista.</p>	 <p>Dobrar à direita</p>
 <p>Ao fazer conversões (à direita ou à esquerda), verifique se não vai “fechar” um ciclista recém ultrapassado, pois as velocidades aí são muito parecidas e a bicicleta pode estar muito próxima. Se vai converter, posicione-se atrás da bicicleta e deixe que ela passe na frente.</p>	<p>Evite andar muito perto do meio-fio, pois além de diminuir a área de manobra, os veículos automotores tendem a tentar ultrapassá-lo sem trocar de pista.</p> <p>Redobre a atenção em cruzamentos e rotatórias. Praticamente todos os acidentes envolvendo ciclistas acontecem em cruzamentos e esquinas.</p> <p>Ao cruzar por automóveis estacionados, garanta uma distância segura para o caso de uma porta abrir inesperadamente.</p>	 <p>Atenção: parando!</p>
 <p>Quando estacionar, tenha muito cuidado ao abrir a porta para descer do veículo. Sempre olhe no retrovisor, pois algum ciclista pode estar vindo. Também alerte o carona sobre isso!</p>	<p>Evite andar em ziguezague, mantendo trajetórias previsíveis e manobras bem indicadas aos demais condutores.</p> <p>Aprenda a sinalizar com os braços. Comunicar-se com os demais veículos, informando sua intenção, contribui para maior segurança e gentileza no trânsito.</p>	 <p>Atenção: obstáculo/problema à frente</p>
<p>Um carro possui diversos “pontos cegos”, tanto pelas colunas do veículo quanto pelos retrovisores. Então tome cuidado, pois eles podem ocultar a visão de um ciclista e até de uma motocicleta.</p>	<p>Vestir roupas claras ou chamativas e sinalizar suas intenções diminui sensivelmente a possibilidade de acidentes. Não use fones de ouvido quando pedalar.</p> <p>Capacete e luvas são muito recomendáveis. Retrovisor, campainha e sinalizadores dianteiros, traseiros, laterais e nos pedais são equipamentos obrigatórios.</p>	 <p>Seguindo em frente no cruzamento</p>
 <p>Não buzine para ciclistas. Isto pode causar um susto inesperado, levando-o ao desequilíbrio e à queda.</p> <p><small>Cleber Ricci Andersen Guia Bike na Rua (1997)</small></p>	<p>Deixe sua bicicleta sempre em dia, tomando todos os cuidados com a manutenção.</p> <p>Mantenha uma alimentação saudável e boa hidratação.</p>	<p>Fonte: Rogério Leite - http://pedalandoeolhando.blogspot.com.br</p> <p>CICLO DOS CONGESTIONAMENTOS</p>  <p><small>E-book “A bicicleta e as cidades: como inserir a bicicleta na política de mobilidade urbana”, (2ª Ed. p.12, 2010) do Instituto de Energia e Meio Ambiente.</small></p>

Fonte: vereador Marcelo Sgarbossa.

Neste passeio, também chamou atenção a presença do prefeito José Fortunati participando, que pedalou o percurso de cinco quilômetros ao lado de sua esposa. Normalmente, ele participa dos passeios promovidos pela Prefeitura ou algum órgão do governo, como, por exemplo, no dia do aniversário de Porto Alegre, nas inaugurações das ciclovias ou no Dia Mundial Sem Carro que é realizado todo dia 22 de setembro, nos demais passeios nunca o havia visto. A emissora Rede Record, que filmou todo o evento, fez entrevistas com participantes do passeio e após noticiou em seu canal e mostrou imagens do prefeito pedalando ao lado da primeira dama. Com isso, poderíamos pensar que ele gostaria de demonstrar que apoia iniciativas como esta e que deseja que as bicicletas sejam mais utilizadas na Capital.

3.4 “UFRGS sobre rodas”

Figura 21: cartaz do evento UFRGS sobre rodas divulgado nas redes sociais.



Fonte: Facebook

Particpei também do I Passeio Ciclístico realizado pela Universidade Federal do Rio Grande do Sul chamado “UFRGS sobre rodas”, no dia 26 de maio de 2013 pela manhã. Fiquei sabendo desse evento através de um e-mail do site Difusão Cultural da Universidade e de um cartaz divulgado nas páginas de pessoas que conheço na rede social Facebook, pois o Passeio era aberto também a toda a comunidade.

O ponto de encontro era em frente à rádio da Universidade, na Rua Sarmiento Leite, no horário previsto havia ainda poucas pessoas no local, a manhã estava um pouco fria e nublada, aproveitei para conversar com as pessoas que estavam distribuindo as camisetas e um kit com garrafinhas para quem havia se inscrito. Como eu não tinha enviado o e-mail solicitando inscrição, perguntei como poderia participar e expliquei que estava fazendo meu trabalho de conclusão na Universidade sobre o uso de bicicletas e que gostaria de entrevistar quem estava organizando o evento. Informaram-me que poderia participar, mesmo não tendo

se inscrito e que se sobrasse camisetas e kits eu as receberia. Também me indicaram duas pessoas para eu conversar sobre a organização do evento. Em seguida, viram que sobriam algumas camisetas e kits e me entregaram um kit com uma garrafa de água e uma camiseta com os dizeres: UFRGS SOBRE RODAS com uma figura de uma pessoa pedalando na parte da frente, nas mangas: UFRGS – PROEXT e UFRGS – PRAE, na parte de trás: I PASSEIO CICLÍSTICO Maio/2013 com a mesma figura.

Figura 22: Participantes aguardando o início do UFRGS sobre rodas.



Fonte: foto da autora.

Fui até uma das pessoas para entrevistar sobre o evento e ele me falou para eu procurá-lo no final do passeio, que ele me daria uma entrevista. Aos poucos, foi chegando mais pessoas ao local, a maioria eram jovens, estudantes, entre 17 e 30 anos. Comecei a observar e chegar para conversar com alguns participantes do passeio, utilizo estes depoimentos ao longo do presente trabalho.

Em entrevista com o chefe da Divisão de Esportes, Claudio Roberto Escovar Paiva, um dos organizadores da atividade, ele afirmou que o passeio superou as expectativas. A iniciativa de decidirem fazer o 1º passeio surgiu após iniciarem os eventos de 2013 em março, com a corrida Allan Touring, realizada na ESEF. Naquele momento começaram a discutir as ações que poderiam acontecer na Universidade e um colega sugeriu o “UFRGS sobre rodas”, mas com a intenção de envolver patins, *rollers* e skate também. Pensaram que a questão ainda não seria apropriada no momento, então surgiu o 1º passeio ciclístico da UFRGS, buscando

estimular a prática de exercícios físicos e promover a integração entre a comunidade universitária e os demais ciclistas da cidade.

Segundo Paiva, acreditam que estão em um momento propício para este tipo de atividade, que envolva a comunidade de Porto Alegre, em uma época em que se discute a utilização de bicicleta para mobilidade urbana, não somente no Brasil, mas no mundo inteiro. Tanto é que o passeio também promoveu uma inauguração extraoficial da nova ciclovia da Rua José do Patrocínio, no bairro Cidade Baixa, percorrendo-a durante o percurso.

Depois a Divisão de Esportes, órgão vinculado à Pró-Reitoria de Assuntos Estudantis (PRAE) buscou parceiros, como a Pró-Reitoria de Extensão (PROEXT), o Gabinete do Reitor, vereadores como o Marcelo Sgarbossa e Cidade Baixa em Alta²⁶. Tiveram apoio financeiro principalmente do Gabinete do Reitor, o que ajudou para a confecção de camisetas. Também tiveram apoio logístico do setor de Difusão Cultural da UFRGS. Segundo Paiva, pretendem continuar com essas atividades participativas e competitivas, onde as ações desejam envolver a participação da comunidade, pretendem tornar amplo a todos.

No encerramento, foi realizada uma homenagem ao professor Antônio Carlos Strinnghini Guimarães, ex-pró-reitor de Extensão, docente da ESEF, triatleta e ciclista que morreu atropelado na Avenida Beira-Rio, em 2005, quando realizava o seu treinamento. Estava presente na homenagem além dos organizadores a esposa do professor, seu filho e professores que o conheciam. O vereador Marcelo Sgarbossa também foi chamado para a homenagem.

Este passeio, também apresentou um caráter mais institucional, foi muito bem organizado e o número de participantes foi em torno de 150 pessoas. A divulgação do passeio havia sido realizada através de folders, do site da Universidade e do site da Difusão Cultural da UFRGS. Nas redes sociais como o Facebook, pessoas e grupos também compartilharam o cartaz de divulgação. O passeio saiu da Rádio da Universidade, na rua Sarmiento Leite, passou pela ciclovia da rua José do Patrocínio, pela rua Érico Veríssimo, pela Avenida Ipiranga e Avenida Salvador França e dobrando na rua Felizardo, até chegar na ESEF.

Nesse dia, também retomei meu contato com o vereador Marcelo Sgarbossa. No final do evento conversei novamente com ele perguntando se haveria a Escola da Bicicleta naquele domingo e que horas seria. À tarde fui conhecer.

26 Grupo formado por comerciantes locais com o objetivo de trazer de volta ao bairro Cidade Baixa toda cultura, entretenimento, música e diversão. <<http://www.cidadebaixaemalta.com.br/sobre.php#sobre>> Acesso em: 9 out. 2013.

Como não sabia exatamente o local, acabei parando antes na Cidade da Bicicleta, outro local muito conhecido entre o público ciclista e que foi possível eu conhecer pouco antes do anúncio de seu fechamento, devido ao proprietário que cedia de forma gratuita o local, ter decidido vender o imóvel. Visitei no dia 25 de maio de 2013 e estava ocorrendo um brique com a venda de bicicletas, acessórios e peças usadas, pôsteres e adesivos relacionados, assim como roupas e artigos que não eram relacionados ao uso da bicicleta. Nessa casa, localizada na Marcílio Dias, no Menino Deus, eram realizadas oficinas de consertos como a Oficina Comunitária realizada nas segundas à tarde, briques de peças e acessórios, sede de encontros e reuniões do grupo de estudos LAPPUS²⁷ (Laboratório de Políticas Públicas e Sociais), discussão de temas ligados às políticas públicas e eventos relacionados ao uso da bicicleta. Os ciclistas e cicloativistas estão à procura por uma nova sede desde junho, inclusive realizaram um pedido junto ao Governo solicitando que algum local fosse cedido, mas ainda não obtiveram sucesso.

Após, fui ao Corredor da Erico Verissimo e já estava sendo iniciada a aula da Escola da Bicicleta. Segundo o vereador, esta escola é uma demanda da sociedade, que as pessoas perguntavam e comentavam que gostariam de aprender, pois não sabiam pedalar. Pesquisaram e viram que já existia em São Paulo. A Escola teve início em setembro de 2011. Explica que não elaboraram uma escola com aulas e programação, fazem algo voluntário. Conta que depois eles encontram as pessoas nos passeios ciclísticos, eu mesma presenciei antigos alunos no passeio da UFRGS comentando com ele a respeito. Os encontros são normalmente mensais, com uma média de sete pessoas em cada encontro.

O encontro do mês de maio que eu assisti tinha 25 pessoas, um dos maiores desde o início da escola, dias antes havia sido publicada uma nota em um jornal da Capital mencionando a Escola. Demonstrando assim que o número de pessoas que têm interesse em aprender a pedalar e utilizar a bicicleta também é crescente. Normalmente, os encontros são divulgados apenas nas redes sociais.

No encontro que presenciei, as pessoas que estavam aprendendo a andar de bicicleta pareciam cheias de expectativas, emoção. Uma pessoa manifestou a ideia da realização de um

27 É uma organização da sociedade civil de direito privado sem fins lucrativos, que tem por objetivo estudar e difundir o estudo das políticas públicas. A partir de 2009, passou a atuar em mobilidade urbana por bicicleta e no monitoramento de políticas públicas e sociais. Em Porto Alegre, têm contribuído no monitoramento e acompanhado a implementação do Plano Diretor Cicloviário Integrado, participado da organização do 1º Fórum Mundial da Bicicleta, além de manter e/ou apoiar várias iniciativas: Escola da Bicicleta; campanha adote um ciclista; campanha de conscientização no trânsito, Cidade da Bicicleta, Bici Anjo, As Cíclicas, Passeios Noturnos, Campanha Respeite o Ciclista, Brique da Bike, Selo Cidade Amiga da Bicicleta, Selo Empresa Amiga da Bicicleta, a Oficina Comunitária da Bicicleta (em parceria com cicloativistas), dentre outras. Disponível em: <http://www.lappus.org/site/?page_id=2> Acesso em: 20 jun. 2013.

sonho antigo e um leve receio de queda ao tirar os pés do chão. Notava-se nas faces e nos sorrisos, além da vontade em ser chamada logo por algum voluntário para conseguir tentar aprender e muitas perguntas de quando ocorreriam as próximas aulas. Em função de ter superado as expectativas no número de pessoas, havia poucas bicicletas disponíveis. Cerca de quatro voluntários, além do vereador, estavam presentes ajudando. Havia uma senhora que gostaria de aprender a pedalar, pois iria viajar para o exterior, explicando que no local que ia era comum a maioria andar de bicicleta e que gostaria de conseguir aprender antes de sua viagem. Nesse dia, havia apenas um senhor mais idoso, o restante eram mulheres. Pela metade do encontro, começou a ser passada uma folha para as pessoas preencherem seus contatos para serem avisadas do próximo encontro.

De acordo com o vereador, a maioria das pessoas que procuram a escola são mulheres acima de 40 anos, que não aprenderam quando criança. Marcelo sugere, durante a aula que presenciei, que antigamente, era mais comum apenas os homens aprenderem e utilizar a bicicleta, em função de considerarem algo mais masculino.

Outro fator que considerei interessante foi ter encontrado um dos meus entrevistados no passeio, João, ajudando como voluntário a ensinar as pessoas, o que permitiu retomar assim meu contato. Outros dois voluntários que estavam ensinando às pessoas nesse dia, encontrei-os em outros eventos relacionados ao uso da bicicleta como em reuniões e passeios.

Percebemos assim que tais iniciativas também propiciam um aumento de pessoas que desejam poder se deslocar ou utilizar mais a bicicleta, uma demanda em crescente expansão em nossa cidade e que está relacionada às redes criadas no âmbito do ciclismo, fica claro que uma pessoa convida outra, um amigo, para outros passeios, pedaladas, reuniões ou aulas para aprender a utilizar a bicicleta, também gera fatores de sociabilidade.

3.5 *Expobici*: Bikes da Capital reunidas no mesmo local

Fui convidada através de vários grupos que estou na rede social Facebook para o evento *Expobici*, realizado pelo PoaBikers e Sociedade Audax, que ocorreu no domingo dia 15 de setembro das 10 horas da manhã às 18h30 no Ginásio do Pão dos Pobres (Rua da República, 801 - Cidade Baixa). É a primeira vez que acontece em Porto Alegre um evento desse tipo. Mais comumente ocorriam biques de trocas, por exemplo, sem a participação de lojistas. O evento atraiu o público ciclista da Capital, os que utilizam a bicicleta como meio de transporte, esporte ou lazer.

Figura 23: Expobici no Ginásio do Pão dos Pobres.



Fonte: foto da autora.

Outro caráter diferenciado do evento é o fato de ser beneficente, cuja entrada era um kilo de alimento não perecível. Quem adquirisse seu ingresso antecipadamente em alguns dos pontos de troca, tinha direito a um cupom para concorrer a duas bicicletas e vários kits com artigos e acessórios. Havia uma grande variedade de lojistas da Capital expondo seus produtos assim como os ciclistas participantes do evento podiam levar artigos, peças e acessórios relacionados à bicicleta para venda, troca ou doação. Outra atividade realizada foi um leilão de uma bicicleta e de peças doadas pelos próprios ciclistas ou lojistas, com lances iniciais a partir de R\$ 1,00, R\$ 5,00 e R\$ 10,00. A renda revertida no leilão ia para a compra de alimentos que juntamente com os alimentos arrecadados na entrada iriam ser doados à Fundação Pão dos Pobres.

Logo que cheguei, vi muitas bicicletas dos participantes do evento estacionadas na área externa. Nesse evento, vi algumas pessoas que já havia entrevistado anteriormente em alguns passeios ciclísticos. Também encontrei novamente o vereador Marcelo Sgarbossa. Conversamos rapidamente sobre o Fórum Mundial da Bicicleta no ano de 2014, ocorrerá em Curitiba (PR), grupos de Porto Alegre também participarão. Em relação ao Fórum²⁸, no site oficial do evento foi divulgado que para pagar as passagens de sete convidados internacionais (entre eles, Mona Caron e Chris Carlsson), a organização busca doações por meio do sistema de financiamento coletivo Catarse.

²⁸ Disponível em: <<http://www.forummundialdabici.org/>> Acesso em: 03 out. 2013.

Ao observar esse evento, tive a percepção de que todos os lojistas e expositores conviviam bem, sem haver um caráter tão competitivo, inclusive com visível sociabilidade entre eles, uma boa convivência entre os diferentes grupos. Acredito que não haja necessidade de rivalidade e disputa de clientes, pois o mercado no setor de bicicletas tem crescido muito.

Figura 24: Bicicletas à venda no Expobici.



Fonte: foto da autora.

Enquanto entrevistei o Leandro do programa Banribike, comentado no capítulo anterior, várias pessoas vinham cumprimentá-lo, percebendo que ele conhecia muitas pessoas nesse meio e foi fundamental o fato de ele me apresentar a algumas pessoas que ele conhecia ou que iam conversar com ele, pois me possibilitou realizar mais contatos nesse evento. Uma das pessoas que ele me apresentou foi o Sergio da Fellini Recycles, que estava expondo suas bicicletas cheias de estilo. Antes de conversar com ele, Sergio me apresentou ao Klaus, do Art Bike Bamboo, que estava expondo suas famosas bikes de Bamboo.

Klaus utiliza a bicicleta há 14 anos e tem muitas histórias para contar em relação à isso, conheceu vários países de bicicleta, dentre eles o Chile, o Peru e a Bolívia, além de ela ser seu meio de transporte diariamente atualmente. Nessas viagens, que realizou sozinho e tiveram a duração de um mês cada uma, demonstra o fator de a bicicleta propiciar relações sociais, como já comentado anteriormente por alguns outros entrevistados. Contou que ao viajar sozinho, é normal a pessoa se sentir meio desamparada, mas ao viajar de bicicleta, foi recebido na casa de várias pessoas, possuindo muitas histórias para contar e conhecido “muita gente boa por aí”. Acredita que a bicicleta dá mais liberdade às pessoas por permitir sair da porta de sua casa e ir até a porta da casa da outra pessoa. Quando o questionei se ele achava

que as pessoas estavam se interessando mais pela bicicleta e o porquê, ele respondeu: “as pessoas estão percebendo que demora a mesma quantidade de tempo de bike do que de carro e pela própria qualidade de vida, porque faz bem para ti e ao mesmo tempo para os outros”. Outro fator que destaca é o fato de as pessoas começaram a ver que o caminho é mais importante que os objetivos. Em relação às bicicletas que produz, explica:

Comecei há seis anos atrás, aí eu fui desenvolvendo a tecnologia ao longo desse tempo, hoje cheguei às bicicletas que são profissionais. A pessoa pode usar como a bicicleta tradicional, só que ela é única, de bamboo, as junções também são feitas em vidro natural hoje em dia. Ela também é completamente impermeável, tem uma camada de resina dentro, em que ela pode ficar mais clara ou mais escura, é bem gradual. Eu acho, assim, que é como vestir uma roupa bonita uma bike bonita, é um estilo, uma coisa única. Hoje em dia, normalmente tem 10 mil bikes iguais, essa aqui não, só tu tem. Ela é bem leve e confortável porque o bamboo absorve a vibração no asfalto, daí ele vibra e tu não, daí tu flui. Antes eu fazia elas só para mim, vai fazer dois anos que eu estou fazendo para a venda também. Acredito que estas bicicletas são uma expressão de arte que conquista a cidade e espalha sorrisos. (entrevista com Klaus, em setembro de 2013)

Figura 25: bicicletas de bamboo expostas no Expobici.



Fonte: foto da autora.

Ao entrevistar o estudante Eduardo, que estava trabalhando com Klaus, foi comentado em relação ao maior interesse pela bicicleta por parte das pessoas, acredita que isso também se deva a mídia e que está muito melhor agora, pois está havendo um pouco mais de respeito por parte dos motoristas. Ele morou em Pequim, na China, e lá utilizava a bicicleta para tudo,

faculdade, supermercado. Quando voltou, há cerca de um mês, adotou a bicicleta como meio de locomoção em Porto Alegre. Acredita que o carro é útil ainda em certos casos, mas afirma que a bicicleta é muito mais rápida que ir de carro além do fato de não gastar quase com manutenção, não poluir, ser saudável e ainda relaxar ao invés de estressar. Em relação aos problemas no uso desse transporte, afirma o fato do asfalto das ruas ser de má qualidade e a falta de local para deixar a bicicleta.

Entrevistei outro expositor do evento, o jornalista e fotógrafo Sergio, da Fellini Recycles, ele e seu amigo que é arquiteto, transformam e reciclam bicicletas com quadros antigos, agregando novo estilo a elas. Conta que normalmente a única coisa que dá para recuperar das bicicletas mais antigas é o quadro. Dão nome para as bicicletas de musas do cinema em função de seu estilo como, por exemplo, Bibi Ferreira, Tonia Carreiro, Zezé Motta... Há pouco tempo, Sérgio diz ter adotado a bicicleta também como um meio de transporte alternativo, além do carro que precisa utilizar às vezes em função de seu trabalho, pois atende clientes em outras cidades e para transportar seus equipamentos de fotografia. Explica que fez duas mudanças radicais, fechou o escritório que tinha, passando a trabalhar em casa e começou a usar a bicicleta como transporte, antes gastava quatro tanques de gasolina por mês, agora gasta um tanque e meio. Quando questionei por que ele acha que as pessoas estão se interessando e utilizando mais a bicicleta, ele afirmou que “primeiro, pela questão da mobilidade, que as cidades estão começando a ficar impraticáveis. Eu sou o próprio exemplo, tinha dias que eu levava 1 hora e 15 min. de casa ao trabalho”. Vemos com as falas de Sergio, o que Vivanco (2013, p. 91) também chama atenção que para pessoas enquanto estão dirigindo um carro, podem vir a perceber aquela que está pedalando uma bicicleta, como tendo feito uma opção, uma escolha e como um exercício individual de agência e autonomia e independência do carro.

Os organizadores do evento se surpreenderam positivamente com o resultado deste evento. Acreditam que o número de visitantes desta feira, contabilizando os expositores e colaboradores que ajudaram na realização da feira tenha alcançado cerca de mil pessoas. O leilão beneficente do evento arrecadou R\$ 1945,00 para a compra de mais alimentos a serem doados à Fundação Pão dos Pobres, ultrapassando mais de uma tonelada e meia de alimentos doados.

4 POLÍTICAS PÚBLICAS A RESPEITO DO USO DA BICICLETA

4.1 Como Porto Alegre pode melhorar para o uso desse modal?

Figura 26: Parte de folheto “A Cidade mais Humana (que queremos) é onde...”



Fonte: Gabinete Vereador Marcelo Sgarbossa

Meu contato inicial com o Vereador Marcelo Sgarbossa, se deu no segundo passeio ciclístico que participei, realizado pela empresa SULGAS no dia 28 de abril de 2013. O vereador foi eleito no ano de 2012 com um programa preocupado com a sustentabilidade social e ambiental, propondo melhorias sobre o uso da bicicleta e da mobilidade urbana em Porto Alegre. Sua campanha foi baseada nessas questões, inclusive adotando a imagem da bicicleta como “símbolo”, como uma “bandeira” de sua campanha e visando uma cidade mais humana, de respeito às pessoas. Algo que chamou a atenção, mesmo de quem não utilizava a bicicleta.

Marcamos uma entrevista na Câmara Municipal no dia 4 de junho de 2013. Ele conta que desde criança, morando no interior do estado, já utilizava a bicicleta, se deslocando na cidade em que morava. Ainda jovem começou a competir, é um ex-ciclista profissional, que foi campeão gaúcho e brasileiro, passou cinco anos competindo na Europa, após parou de correr, conforme seu depoimento, porque não queria entrar no sistema do *dopping*. O vereador como formação acadêmica, é advogado, professor universitário, Mestre em Análise de Políticas Públicas pela Universidade de Turin, na Itália e foi fundador do LAPPUS (Laboratório de Políticas Públicas e Sociais) em Porto Alegre. Atualmente, além de ser vereador, cursa doutorado em Direito na Universidade Federal do Rio Grande do Sul.

Quando o questionei se há alguma relação de sua história, tendo sido ciclista profissional, com o ativismo a respeito do uso de bicicletas no espaço urbano, ele considera que hoje o seu envolvimento com a bicicleta em relação ao seu passado não tenha muito a ver.

Exceto pela bicicleta em si, explicando que o sujeito que pratica o esporte, normalmente não é tão preocupado com questões sociais. Pois a bicicleta é um instrumento de trabalho para o ciclista profissional, ele quer um espaço adequado para treinar: treina, volta para casa e, muitas vezes, vai de carro trabalhar. Considera que começou a se envolver com o ativismo a respeito do uso de bicicleta há cerca de quatro, cinco anos atrás:

Fui candidato em 2008 com as mesmas bandeiras: bicicletas, ciclovias, as mesmas coisas. A eleição foi boa, com 2.300 votos, mas bem longe dessa última (que teve 5.700). Então, o que aconteceu, eu mudei? Não, eu não mudei, o tempo mudou, as pessoas começaram a ver na bicicleta uma alternativa, um estilo de vida, isso em quatro anos praticamente. Eu comecei a ser mais ativista por começar a ver que era melhor andar de bicicleta. Até 2006, eu ia às reuniões quando tinha, sobre ciclovias, mas não havia uma agenda, não se sabia aonde ir. Por exemplo, fiquei sabendo que uma consultoria apresentaria o Plano Diretor Ciclovitário lendo o jornal, e aí fui entrando no circuito. Em 2010, surge a Massa Crítica [...] (Entrevista Marcelo Sgarbossa, em junho de 2013)

Considera que há vários grupos relacionados ao uso da bicicleta e explica que as pessoas que participam dos passeios ciclísticos que ocorrem aos finais de semana normalmente possuem a bicicleta, mas participam mais pela sensação de encontrar outras pessoas e fazer uma atividade física, diferente do ativista que vai às reuniões, participa das manifestações e quer uma mudança. Segundo o vereador, todos querem uma mudança, mas o ativista se dispõe a ficar duas horas numa reunião da EPTC, por exemplo, para exigir que as ciclovias sejam melhores, tira o tempo dele para se doar ao coletivo. Muitos defendem a ciclovia, mesmo que para eles pessoalmente não seja o melhor, e comenta:

Eu sou um que defendo a ciclovia, mas se tu me perguntar o que seria o melhor para mim, o que eu prefiro: a ciclovia ou a pista compartilhada que o motorista respeite, etc? Eu prefiro a pista compartilhada, pois me daria mais liberdade. Agora eu sei que mais pessoas só vão começar a utilizar a bicicleta no dia a dia quando tiver a ciclovia. Tu chegas para uma pessoa: fulano vai para o trânsito, só de um fininho que ele leva, ou mesmo só o barulho [do trânsito], já fica meio assim. A ciclovia é um remédio amargo, não é 100% só coisa boa, é ruim porque deixa ali num canto, segregado. Acho que tem uma função importante também a construção da ciclovia na pista porque ela traz a seguinte mensagem “está injusta a ocupação do espaço público da rua”, então reservar um espaço tirando o de outro, é uma política redistributiva. Não é porque tu tens um carro que tu tem que ocupar todo o espaço. A lógica, a perspectiva das políticas é toda na perspectiva do automóvel, tu pode notar, por exemplo, ao apertar a sinaleira de pedestre, se não está no

começo do ciclo, tu tem que esperar todo o ciclo terminar para depois voltar. Mas deveria ser o contrário, se a lógica é do pedestre, eu aperto o botão e interrompe o ciclo de carros para o pedestre passar, abrindo a sinaleira para mim, daí vão dizer: ah, mas aí vai romper o ciclo do fluxo do carro. Bom, mas de quem é a prioridade? E o que tu vê na cidade é: as pessoas apertam e como leva muito tempo para abertura do sinal, se agora não vem ninguém, elas aproveitam para passar, criando assim uma política do desrespeito por não priorizar a escala humana, a pessoa. (Entrevista com Marcelo Sgarbossa, em junho de 2013)

Neste sentido, o vereador aponta que uma das suas propostas existentes é o projeto de lei dos 30 segundos, que concede mais tempo para atravessar a rua e menos tempo de espera para o pedestre após acionar a botoeira (onde são localizados os botões de pedestre) traduz no folheto abaixo.

Figura 27: folheto “Todos somos pedestres”.



Fonte: Gabinete vereador Marcelo Sgarbossa.

Quando o questionei em relação a uma mudança e os motivos de as pessoas estarem se interessando mais pela bicicleta, se há relação com o meio ambiente, ele responde:

Acho que tem um pouco assim de a bicicleta estar na “moda” atualmente, ter uma tendência, mas não uma moda no sentido efêmera, de que vai passar e entrar outra. Pois acredito que essa é uma moda boa, no sentido de quem começa a utilizar a bicicleta, dificilmente volta para o automóvel, porque tu encontras os caminhos melhores, os detalhezinhos... Isso vai deixando a vida melhor, não precisa ter o estresse do estacionamento, já faz uma atividade física, a

questão de tu transpirar, tu começa a naturalizar tu chegar nos lugares e ver que isso não é um crime, lava o rosto, passa um paninho, começa a criar uma nova cultura, uma nova estética, a ver as pessoas de bicicleta, dispensa aquela coisa de ter que fazer uma atividade física porque já faz nos teus deslocamentos diários. É uma mudança, é um estilo de vida diferente, não é só a bicicleta, e a questão do meio ambiente, acho que tem aquela coisa de consciência ambiental, mas no dia a dia acho que ninguém consegue ser militante o dia todo: “ah eu gostaria muito de ir de carro, mas vou de bicicleta pelo bem do planeta, acho que não acontece isso”. Acho que acontece assim: vou para o centro, ah lá não tem aonde estacionar, vou chegar um pouco atrasado, mas não importa, vou me sentir bem, apesar de que a bicicleta chega até antes, já aconteceu isso comigo, saí daqui (da Câmara) para dar uma fala na UFRGS (no Campus do Vale às 18h30), cronometrei o tempo e no início da palestra comentei que cheguei em 40 minutos. As pessoas me responderam: “não é possível, eu venho de carro e levo uma hora e meia”. Então ela é mais eficiente em determinados horários e essa comodidade de tu chegar, saber que vai amarrar em um poste ou em um bicicletário, paraciclo, se tiver. (Entrevista a Marcelo Sgarbossa, em junho de 2013)

Para o vereador, que vai pedalando diariamente à Câmara Municipal e à maioria de seus compromissos, são essas questões que movem a mudança no hábito de as pessoas trocarem seus modos de locomoção, que as pessoas não vão simplesmente deixar de usar o carro, citando como exemplo de que poderiam deixar de utilizar quando houver um transporte público melhor:

Por exemplo, se um dia ela vai de ônibus, ela vai sentada, com ar condicionado, um sonzinho, ela vai podendo ler, o ônibus para perto do lugar, ela dá uma caminhadinha, tudo de bom... daí no outro dia ela vai de carro, fica em congestionamento, paga 30 reais de estacionamento. Chega uma hora que a pessoa pensa: acho que vou para o melhor, ir de ônibus. É o cálculo de um ser racional, no momento que tu vê o que é melhor entre um e outro, tu opta. Só que hoje o que acontece é que as políticas estão voltadas ainda nessa lógica de querer dizer que abrindo mais ruas, fazendo mais estacionamentos no Centro, liberando para carros no Centro da cidade, a Prefeitura tem transmitido a mensagem: compre o seu carro, tá ruim, mas nós vamos melhorar, pode ir comprando... E eu acho que não é ruim a pessoa ter um carro porque é um bem, se ela sempre sonhou e agora está ganhando um pouco melhor, tem financiamento, tu não vai chegar e dizer que ela não pode comprar. Pode comprar, só seguinte, calcula na tua compra aonde deixar, seguro, valor da gasolina e se a pessoa tiver o ônibus que passa próximo à sua residência, que é confortável, seguro e tranquilo, aí ele vai dizer: vou comprar, mas já entendi, vou usar só no final de semana, para viajar ou quando for ao mercado em dias de chuva, por exemplo. Então tu fazes

do uso do carro uma exceção e não uma regra. (Entrevista a Marcelo Sgarbossa, em junho de 2013)

Percebemos que este fator já foi abordado no estudo da Comissão Europeia, ao mostrar que combinando medidas a favor das bicicletas e dos transportes públicos resulta em uma redução da taxa de utilização do automóvel, demonstrando que as ações precisam ser planejadas. Pois neste caso, com uma política governamental destinada a priorizar o transporte público e as bicicletas efetivamente afastam muitas pessoas da utilização diária do automóvel: “Combinando as medidas a favor da bicicleta e dos transportes públicos, certas cidades atingem uma redução da taxa de utilização do automóvel. Para taxas de motorização geralmente semelhantes, a taxa de utilização do automóvel particular torna-se inferior à de outras cidades”. (Comissão Europeia, 2000, p. 10)

Em relação aos fatores indicados acima, é possível verificar também como a mídia está relacionando o maior interesse por parte das pessoas à utilização da bicicleta com o transporte coletivo e o trânsito congestionado, a notícia publicada pelo *Jornal do Comércio*, no dia 27 de junho de 2013, também reconhece o crescimento no uso da bicicleta e a relação com as insatisfações da sociedade a respeito do transporte público. Intitulada de “Bicicleta cresce como solução em duas rodas”, a matéria de Jefferson Klein mostra que em um momento em que as manifestações quanto ao preço das passagens e à qualidade dos ônibus abrangem todo o Brasil, em que as vias não acompanham o crescimento da frota de automóveis, outras opções são avaliadas para melhorar a mobilidade urbana das grandes cidades. Dentre elas, a alternativa que cada vez ganha mais força no País e é sugerida por especialistas em trânsito em todo o mundo é o uso de bicicletas.

Um de meus entrevistados, que é cicloativista e participante do Massa Crítica, quando questionado em entrevista realizada no mês de março de 2013, se acredita que as pessoas estejam se interessando mais pelo uso da bicicleta atualmente, responde que nota que a cada dia o número de ciclistas aumenta. Em relação aos motivos relacionados a esse crescimento e interesse, ele acredita que uma boa parte se devia ao valor de aumento na passagem do transporte coletivo e a fuga do trânsito caótico também, pois seu pai leva 10 minutos para ir ao trabalho de bicicleta e meia hora de moto. Demonstrando a relação do uso da bicicleta com o transporte público e reivindicações em torno deste, numa das edições do Massa Crítica que participei, vi um integrante do movimento com um cartaz pendurado atrás de sua bicicleta escrito: “De bici, a tarifa já é zero”.

Sobre o cicloativismo, Sgarbossa acredita que este passa por políticas de restrição do uso de carros, restrição dos espaços, estacionamentos, por exemplo, na maioria das ruas pode estacionar dos dois lados, afirmando que esse carro fica ocupando um espaço público, que seria para fruição de pessoas. Em relação ao espaço público ocupado como estacionamentos para os carros, Xavier (2011, p. 247) também considera em sua tese de que esta seria uma forma de democratizar e conscientizar tal utilização, podendo ser transformados em calçadas ampliadas, ciclovias, ciclofaixas ou até mesmo em vias expressas para o transporte coletivo: “A reversão da utilidade de infraestruturas utilizadas para outros fins, para ciclovias e ciclofaixas, pode ser realidade e um instrumento de democratização e conscientização do uso do espaço público”. O vereador acredita que vamos viver essa discussão sobre a restrição dos espaços nos próximos anos. Preocupa-se de que infelizmente ainda é possível piorar muito o trânsito, como foi o caso de São Paulo, onde as pessoas se acostumaram levar horas para se deslocar na cidade. Também considera que o trânsito tenha muito a ver com o estilo de vida que as pessoas vivem e que acaba sendo o espaço onde elas descarregam sua pressa, um aspecto de uma vida acelerada.

Quando o questionei a respeito da implantação do aluguel de bicicletas, se ele acreditava que isso estava colaborando para despertar o interesse em mais pessoas a utilizarem a bicicleta, responde que esta experiência já tinha dado muito certo nas regiões em que implantaram, como no Rio de Janeiro, de que não havia muita dúvida. Acredita no avanço em relação à implementação desse sistema na Capital, considerando que ainda é mais procurado para o lazer, mas que está começando a ver as pessoas se deslocando no dia a dia e para ele, isso é fantástico. Ajuda as pessoas, porque é uma facilidade a pessoa ir ali e retirar a bicicleta. Para ele, o bom era que se implementasse este serviço em regiões mais periféricas da cidade. Diz que gostaria que estes serviços não ficassem somente próximos das praças e parques, para não dar a impressão de que é só para o lazer.

O vereador afirma que as políticas são assim, tem que ser feitas para irem sendo avaliadas, cita como exemplo as ciclovias que estão sendo feitas, mas poucos estão utilizando, entende o fato de elas ainda não serem interligadas, serem insuficientes, de que não é só construir a ciclovia, mas que construir também dá certo, sugerindo exemplos de políticas de incentivo:

Vamos dizer que a PUC, por exemplo, entre na jogada informando que vão fazer um bicicletário e uma parceria com um banco que vai fazer uma linha de financiamento para a compra de bicicletas e os alunos que

vierem de bicicleta vão ganhar uma redução simbólica na mensalidade, sei que parece uma bobagem, mas só a notícia disso já seria um alívio. Ou mapear isso, fazer um estudo dentro da universidade para verificar de que bairros vêm a maioria dos alunos e fazer uma demanda de ciclovias que as pessoas vão precisar para ir para a universidade. (entrevista a Marcelo Sgarbossa, em junho de 2013)

Sgarbossa faz a comparação com a esteira que as pessoas compram, de que se elas nunca caminharam na vida, não é comprando a esteira que vão começar a caminhar. Na sua opinião, com as ciclovias é diferente porque as pessoas que querem usar a bicicleta e não usam pelo receio de serem atropeladas, de que para essas pessoas, se é feito um caminho seguro, ela vai, está numa outra esfera, acreditando que a ciclovia é fundamental, de que sem ela, só com campanhas educativas, por exemplo, não é possível dar credibilidade, essas pessoas vão dizer que não iriam arriscar as suas vidas ou a do seu filho.

Ainda quanto à implantação das ciclovias na Capital, ele acredita que agora que elas estão começando a se ligar como a da Ipiranga com a da rua José do Patrocínio, que o ritmo da construção não precisava ser tão lento: “fizeram a da José do Patrocínio, por mais uns meses, não se fala mais na ciclovia, agora vamos começar a pensar na da Sertório, nós vamos assim ao ritmo de conta-gotas. Comenta também - não precisaria colocar esta cor vermelha que está sendo colocada, que poderia ser só o tracejado e as pedras”. Afirma que como a ciclovia da José do Patrocínio foi construída na pista da esquerda, por isso há sinalizas que ficam no meio da rua e, assim em algum momento, o ciclista vai precisar passar para a direita. Acredita que se a ciclovia fosse construída onde tem que ser, que o ideal seria fazer na pista junto ao meio fio no lado direito, separado do fluxo dos carros pelo tracejado, não precisaria fazer outras coisas para consertar, para não gerar risco para o ciclista. Mas nesse caso, precisaria retirar as vagas de estacionamento, acreditando que no geral pode ser percebida uma lógica de quase que um medo do motorista individual. Pois muitos motoristas ficariam insatisfeitos caso as vagas de estacionamento fossem retiradas.

Uma de minhas perguntas nesta entrevista com Marcelo Sgarbossa foi em relação às pessoas que não estão acostumadas e querem começar a andar de bicicleta no trânsito, como podem iniciar. Ele aconselha andar em grupo, podendo ser em duas ou três pessoas, porque já forma um volume maior e se torna mais visível. Considera o uso do capacete outra coisa interessante, pois conta que se a pessoa está de capacete os outros olham e pensam: ele é um ciclista. Acredita que ele dê um tom de profissionalismo, mas considera que é uma pena ter

que usar alguma coisa para as pessoas respeitarem, afirmando que tem muita gente contrária também, que acha que o capacete aprisiona.

Em seu site e página Cidade mais Humana²⁹, são mostrados os vários projetos de lei protocolados em andamento relacionados às melhorias da mobilidade urbana, ao uso da bicicleta e às condições para os pedestres na Capital. No Dia Nacional do Ciclista, 19 de agosto deste ano, protocolou um projeto de lei na Câmara que determina o fechamento de toda a Avenida Edvaldo Pereira Paiva (Beira-Rio) para a circulação de veículos aos sábados, domingos e feriados das 6 às 20 horas, sendo estendido até às 21 horas durante o horário brasileiro de verão. Além de ampliar as áreas de lazer para a população da Capital, a intenção é garantir mais espaço e segurança aos atletas que habitualmente utilizam a orla do Guaíba para a prática de treinamento. O vereador protocolou também, no mesmo dia, um pedido de providência para que seja criada uma Área de Proteção ao Ciclismo de Competição na Avenida Beira-Rio. A delimitação deverá ser feita por meio da instalação de placas de sinalização alertando os condutores para a presença de ciclistas em treinamento, bem como com o reforço da fiscalização por parte da EPTC, inclusive com a implantação de um controlador eletrônico de velocidade (*pardal*).

Outra medida que acredita ter potencial para reduzir a morte nos atropelamentos de ciclistas e pedestres é o projeto de sua autoria propondo que o limite de velocidade máxima permitida nas vias urbanas seja reduzido de 60 para 50 km/h. Segundo o vereador, estudos mostram que esses 10 km/h a menos podem salvar a vida de metade das pessoas atropeladas, lembrando que, neste ano, a morte de pedestres por atropelamento aumentou mais de 80% em Porto Alegre. Tal fator também é abordado em publicação da Comissão Europeia (2000, p. 35 - 36):

Uma velocidade de 30 km/h é compatível com as múltiplas funções que se sobrepõem na cidade. A esta velocidade, os trajetos em automóvel são apenas ligeiramente mais longos do que o que seriam se fossem atingidos picos de velocidade ocasionais. O nível do ruído baixa consideravelmente. Os motoristas têm uma melhor percepção do seu ambiente, podem reagir melhor aos imprevistos, os acidentes de circulação são menos graves, a circulação é mais calma. A limitação das velocidades exerce um efeito bastante sensível sobre a percepção do espaço urbano pelos pedestres e pelos ciclistas (o tráfego lento provoca menos stress do que o tráfego rápido). (Comissão Europeia, 2000, p. 35 – 36)

29 Disponível em: <<http://www.cidademaishumana.com.br>> Acesso em: 20 set. 2013.

Como vemos acima, a velocidade de 30 km/h já seria compatível com o meio urbano, portanto uma redução para 50 km/h poderia ser considerada no mínimo razoável e facilmente aplicada, minimizando assim os riscos dos ciclistas ao compartilharem a via com os veículos motorizados.

Há ciclistas e cicloativistas que têm perspectivas de defesa em relação à diminuição da velocidade semelhantes. Para o ciclista Pedro, a rua ainda é vista como território do carro, não sabe ao certo se melhorou, mas considera que atualmente se fala bastante do compartilhamento. Afirma que quem já leu um pouco mais sobre o assunto, sabe que é impossível construir uma malha cicloviária em toda a cidade, por isso precisa compartilhar, mas a forma de compartilhar, segundo ele, é acalmando o trânsito, diminuindo a velocidade, pois considera: “É muito difícil compartilhar a via com carros a 60, 80 km por hora. A maioria das pessoas não está disposta a isso, então tem que ter um conjunto de medidas. Uma medida mais imediata seria a redução da velocidade”.

No dia 19 de setembro de 2013, foi divulgado o projeto que estabelece uma área de restrição ao trânsito de veículos automotores na região central de Porto Alegre. A intenção é facilitar a mobilidade das pessoas, de modo a garantir melhores condições de deslocamento e acesso ao Centro Histórico tanto a pé e de bicicleta quanto por transporte coletivo ou outros meios com baixíssima emissão de ruídos e poluentes. De acordo com o projeto, o perímetro que ficará restrito aos automóveis terá cerca de 30 quarteirões. Entretanto, a restrição não se aplicará a veículos de moradores residentes na área, ao transporte coletivo e de lotação, ao transporte escolar, a táxis, a viaturas da polícia, de bombeiros e ambulâncias de serviços de emergência e de atendimento médico, guinchos, serviços de correios e outros serviços essenciais. A proposta também determina a implantação de campanhas educativas para ampliar a divulgação, a conscientização e o respeito a esta restrição de acesso a área central, em benefício da mobilidade de pedestres, ciclistas e da população em geral. Condutores que desrespeitarem a norma ficarão sujeitos às penalidades definidas no Código de Trânsito.

Outros projetos relacionados ao uso da bicicleta na Capital também tramitam na Câmara Municipal de Porto Alegre. Um deles é o projeto de lei da vereadora Fernanda Melchionna e do vereador Pedro Ruas, que obriga a instalação de *bike racks* (suporte para colocação de bicicletas) nos veículos do sistema de transporte coletivo por ônibus do Município, visando promover o uso da bicicleta e incentivar a integração entre os meios de

transporte³⁰. O *bike rack*, que é instalado na parte dianteira dos coletivos, funciona de maneira semelhante aos suportes usados em automóveis e permite que cada ônibus possa carregar até três bicicletas por vez.

De acordo com o vereador Ruas, em matéria publicada no site da Câmara Municipal, é preciso que o Poder Público tenha iniciativa e se adiante à demanda crescente que a popularização da bicicleta proporciona³¹. Para ele, além disso, do ponto de vista de um trânsito mais saudável e sustentável, é fundamental fomentar o crescimento da utilização de meios de transporte não poluentes, e a colocação dos *bike racks* nos ônibus favoreceria esse propósito. E ainda ressalta que cidades como Paris, na França, e Houston e Los Angeles, nos Estados Unidos, contam com ônibus urbanos adaptados para o transporte de bicicletas. Nesta perspectiva, seria de suma importância que Porto Alegre fizesse parte desse movimento mundial em defesa do meio ambiente. A Comissão Europeia (2000, p. 20) também considera a importância de tal complementaridade:

Por outro lado, é necessário não esquecer que a bicicleta constitui um aliado dos transportes públicos na procura de uma minimização do impacto do automóvel na cidade. Deveria ser reforçada não só a competitividade de cada um dos dois meios de transporte como deveria ser procurada também a complementaridade entre a bicicleta e os transportes públicos. Isto significa, em particular, a possibilidade de estacionar em segurança nas paragens dos transportes públicos e a possibilidade de transportar a bicicleta nos veículos dos transportes públicos. (Comissão Europeia, 2000, p. 20).

Acredito que como vemos nos exemplos acima, esse serviço seja fundamental haver a integração com o transporte coletivo para fomentar ainda mais o uso da bicicleta na Capital. Vemos que em Florianópolis (SC), começou a ser testado recentemente um ônibus com capacidade para 150 pessoas e três bicicletas³². A bicicleta é transportada em pé, com as rodas coladas na traseira do ônibus, em uma posição parecida com os dos bicicletários de prédios. A empresa que opera a linha informou que os testes têm mostrado que o embarque nos terminais é mais ágil e seguro que nas paradas ao longo do caminho porque, em média, são necessários quatro minutos para prender a bicicleta. Em Porto Alegre e na região metropolitana há

30 Disponível em: <http://projetos.camarapoa.rs.gov.br/projetos/show_documentos?id=117665#>. Acesso em: 27 set. 2013.

31 Disponível em: <http://www2.camarapoa.rs.gov.br/impresao.php?reg=20049&p_secao=56&di=2013-08-26>. Acesso em: 27 set. 2013.

32 Disponível em: <<http://www1.folha.uol.com.br/cotidiano/2013/10/1354565-florianopolis-testa-onibus-em-que-passageiro-pode-carregar-bicicletas.shtml>> Acesso em: 10 out. 2013.

pequenos avanços em outros sistemas de transporte. Pois desde janeiro de 2008, a Empresa de Trens Urbanos de Porto Alegre (Trensurb)³³ disponibiliza o transporte para as bicicletas com o Programa Ciclista Trensurb. Porém, há horários específicos para o ingresso de usuários com bicicletas durante os dias úteis, de segunda-feira a sábado, fora da faixa de movimento dos picos da manhã e tarde e não há bicicletários em todas as estações. Durante os domingos e feriados, não há restrição de horários. Outra opção é o Catamarã, que realiza as viagens entre Porto Alegre e Guaíba, onde também é possível aos usuários transportarem suas bicicletas.

Outro projeto proposto pelos vereadores Pedro Ruas e Fernanda Melchionna, relacionado ao uso da bicicleta e que começou a ser discutido na Câmara de Vereadores de Porto Alegre em 23 de setembro de 2013, prevê a instalação de estações comunitárias de reparo para bicicletas em parques, praças, ruas e avenidas da capital. A proposta visa facilitar o acesso às ferramentas por parte dos ciclistas que usam a bicicleta como meio de transporte na capital.³⁴

4.2 Infraestrutura urbana de Porto Alegre: questões relativas às ciclovias

Figura 28: placa na ciclovia José do Patrocínio.



Fonte: foto da autora.

33 Disponível em:

<http://www.trensurb.gov.br/paginas/galeria_projetos_detalhes.php?codigo_sitemap=42#sthash.eX2vNLRq.dpuf> Acesso em: 10 out. 2013

34 Disponível em: <<http://gaucha.clicrbs.com.br/rs/noticia-aberta/projeto-preve-a-instalacao-de-estacoes-de-reparo-para-bicicleta-em-porto-alegre-18341.html>> Acesso em: 25 set. 2013.

Entendendo a via pública como parte de um território urbano - altamente disputado - onde a ocupação de espaço pela bicicleta depende de um ambiente favorável ao seu uso, surge a necessidade de compreensão dos fatores que interferem no processo de criação, regulamentação e implementação da política de mobilidade urbana. (Xavier, 2011, p. 107)

Conforme vemos com a autora acima, é preciso, então, pensar como se dá as disputas políticas por este espaço urbano. Em 2009, foi aprovado pela Lei Complementar 626/2009³⁵ o Plano Diretor Cicloviário Integrado (PDCI) de Porto Alegre. Dentre seus princípios dispostos, visa garantir a promoção da qualidade de vida e do ambiente por meio do desenvolvimento da mobilidade urbana sustentável e da acessibilidade universal. Buscando oferecer a bicicleta como uma opção de transporte à população e garantir a prioridade aos meios de transporte coletivos e aos meios não motorizados. Dispõe no Art. 3º sobre seus objetivos:

- I. estimular a utilização da bicicleta em substituição ao transporte motorizado individual e as viagens a pé ou como complemento ao transporte público de passageiros;
- II. constituir um espaço viário adequado e seguro para a circulação de bicicletas;
- III. promover infraestrutura adequada e segura para o estacionamento e a guarda de bicicletas nos polos geradores de viagens e nos equipamentos urbanos dos sistemas de transporte coletivos;
- IV. priorizar os meios de transporte coletivo e não motorizados na gestão dos conflitos da circulação urbana, com ênfase na segurança e na defesa da vida;
- V. organizar a circulação cicloviária de maneira eficiente, com ênfase na segurança e na defesa na vida;
- VI. reduzir a poluição atmosférica e sonora e o congestionamento das vias públicas causado pelos veículos automotores; e
- VII. promover a melhoria da qualidade de vida.

Segundo vemos no site da EPTC³⁶, tal objetivo se alinha às diretrizes estabelecidas em nível municipal pelo PDDUA – Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano e Ambiental e, em nível nacional, pelo Ministério das Cidades, que priorizam os meios de transporte não motorizados, por suas características de maior sustentabilidade social, urbanística e ambiental.

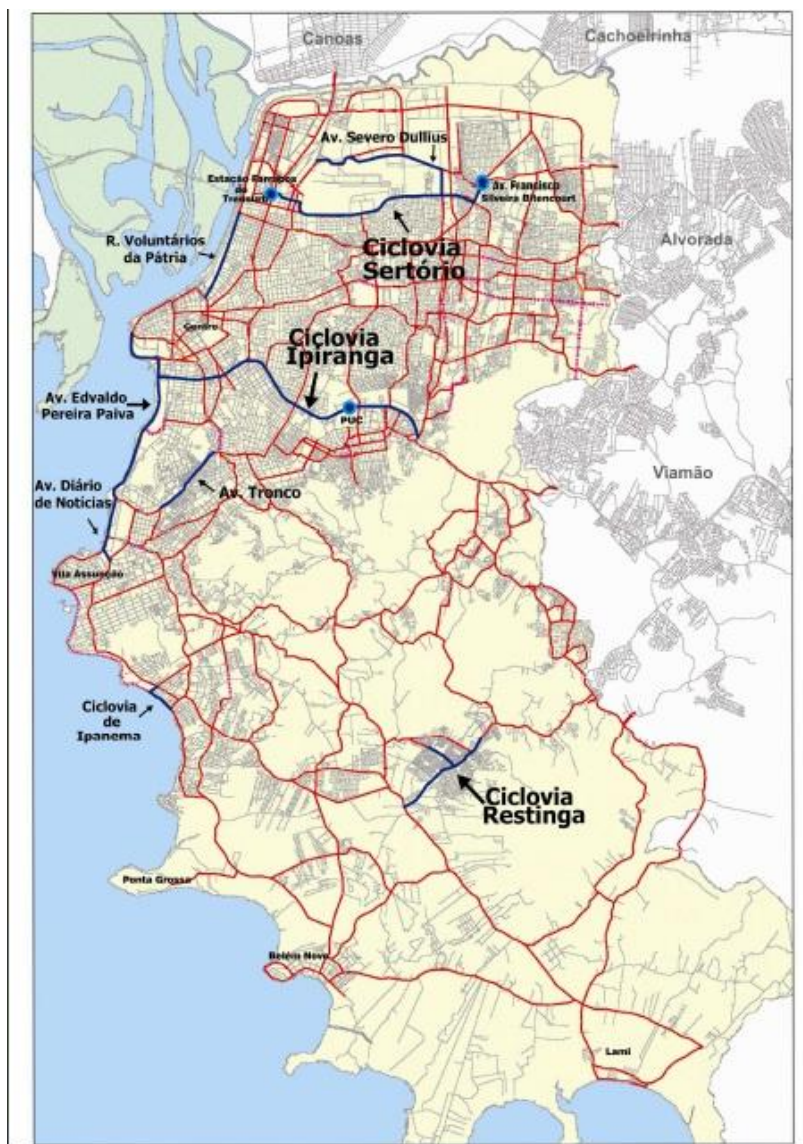
35 Disponível em:

<http://lproweb.procempa.com.br/pmpa/prefpoa/eptc/usu_doc/lei_complementar_626_alterada_pela_lc_710_pdc_i.pdf> Acesso em: 20 set. 2013.

36 Disponível em: <http://www2.portoalegre.rs.gov.br/eptc/default.php?p_secao=227> Último acesso em: 05 out. 2013.

Entre os instrumentos previstos está uma Rede Ciclovária Estrutural³⁷ (que vemos abaixo) que cobre todo o território do Município e se compõe de 495 km de vias que deverão, necessariamente, receber ciclovias ou ciclofaixas.

Figura 29: Rede Ciclovária Estrutural.



Fonte: Site EPTC - Prefeitura Municipal de Porto Alegre

Em relação aos conceitos de ciclovía e ciclofaixa considerados pelo PDCI (2009), para melhor entendimento, o Art. 8º dispõe que se consideram ciclovía toda pista destinada ao trânsito exclusivo de bicicletas, aberta ao uso público, separada da via pública de tráfego

³⁷ Disponível em:

<http://proweb.procempa.com.br/pmpa/prefpoa/eptc/usu_doc/mapa_rede_ciclovitaria_estrutural.pdf> Acesso em: 30 set. 2013.

motorizado e da área destinada aos pedestres. Ciclofaixa é toda faixa destinada ao trânsito exclusivo de bicicletas, aberta ao uso público, demarcada na pista de rolamento ou nas calçadas por sinalização específica.

Uma emenda do Art. 32 à Lei Complementar 626/2009 determinou que anualmente, no mínimo 20% do montante financeiro arrecadado com multas de trânsito serão aplicados na construção de ciclovias e em Programas Educativos dirigidos a orientar e a conscientizar motoristas, pedestres e ciclistas quanto ao uso adequado da bicicleta, do sistema cicloviário e das regras de circulação e de segurança a serem compartilhados entre eles. A emenda havia sido sancionada pelo então prefeito José Fogaça, mas estava sendo descumprida. Em janeiro de 2012, o Laboratório de Políticas Públicas e Sociais (LAPPUS) ingressou com uma representação no Ministério Público para cobrar o cumprimento da lei. O Ministério Público pediu no mês de abril desse ano, em caráter liminar, que a Justiça obrigasse a prefeitura a aplicar 20% do valor arrecadado em multas na construção de ciclovias, mas obteve derrota em primeira instância, recorrendo, após, ao Tribunal de Justiça do Rio Grande do Sul (TJ-RS).

No dia 26 de agosto de 2013, o Tribunal de Justiça julgou que a lei era constitucional, garantindo a obrigação do cumprimento do dispositivo e ordenando-se a inserção na Lei Orçamentária do Município de Porto Alegre, nos anos vindouros, da previsão de destinar concretamente no mínimo 20% do montante arrecadado com as multas de trânsito para as finalidades previstas; determinou de que no prazo de dois anos, o Executivo municipal investisse tudo o que deixou de ser aplicado *desde o início da vigência da Lei (14/10/2009) além de publicar os resultados da aplicação dos recursos relativos ao exercício orçamentário em andamento e aos períodos orçamentários já vencidos. No caso do não cumprimento, a Justiça fixou multa diária de R\$ 2.000,00, sujeita a correção monetária, destinada a recolhimento ao Fundo Estadual de Habitação e Interesse Social – FEHIS, criado pela Lei Estadual 13.017/08.*³⁸ (grifo meu)

A Prefeitura de Porto Alegre argumentava de que o dispositivo seria inconstitucional, por ser necessário ter previsão orçamentária para fazer esses investimentos, algo que somente o prefeito pode determinar, limitando assim o poder do prefeito em gerenciar orçamento público. Porém o Ministério Público considerava que a arrecadação de multas da EPTC não possui caráter orçamentário por não haver previsão no orçamento para isso. Por isso, no dia 21 de agosto de 2013, a Prefeitura Municipal de Porto Alegre protocolou o Projeto de Lei

38 Disponível em: <<http://www.tjrs.jus.br/busca/?tb=proc>> Acesso em: 30. Ago. 2013.

Complementar do Executivo 010/13³⁹ visando revogar o inciso § 2º do art. 32 da Lei Complementar nº 626, de 2009 (PDCI) que trata sobre a aplicação na construção de ciclovias e nos Programas Educativos alegando além de sua inconstitucionalidade, a impossibilidade de aplicação imediata e automática de recursos em investimentos que demandam projetos complexos e tempo para a elaboração destes. Segundo o texto do projeto, os valores correspondentes às multas não ingressam de imediato no orçamento do órgão executivo de trânsito municipal, sendo, em grande parte, arrecadados pelo Departamento de Trânsito do Rio Grande do Sul (DETRAN-RS), que repassa as quantias ao Município de Porto Alegre, o qual, então, por fim, as repassa à EPTC.

No projeto, o prefeito destaca que o Município e o órgão executivo de trânsito municipal (pois cabe à EPTC, órgão vinculado à Prefeitura Municipal, implantar o plano cicloviário) têm se esforçado no intuito de não apenas cumprir a regra legal no período de sua vigência, mas de implantar em Porto Alegre um plano cicloviário que atenda às necessidades dos cidadãos. Mas que não foi possível se chegar ao percentual estabelecido no PDCI, em virtude da não imediatidade do repasse das multas e considerando o necessário lapso para elaboração de projetos e a sua implantação, bem como o comprometimento orçamentário do Município.

Outro fato alegado pela Prefeitura é de que o PDCI não estabelece prazos para que o Poder Executivo implemente as ciclovias, tendo como objetivo projetar o caminho para as tomadas de decisões do Executivo, além de estabelecer as regras para balizar as aprovações de projetos de empreendimentos de impacto urbano (contrapartidas), padrões de dimensionamento dos estacionamentos de bicicletas e os padrões técnicos a serem adotados no Município de Porto Alegre. Pois o PDCI também prevê a construção de ciclovias proporcionais ao número de vagas de estacionamento de automóveis, como contrapartida para grandes empreendimentos.

O projeto também pretende a criação do Fundo Municipal de Apoio à Implantação do Sistema Cicloviário (FMASC) e que o montante financeiro não investido na construção de ciclovias e programas educativos, na forma da redação anterior do art. 32 do PDCI, deverá ser depositado no fundo, à razão de 10% ao ano, até a integralização. Outro objetivo do projeto é alterar o art. 24 do PDCI que dispõe a respeito de tais contrapartidas calculadas a partir do número de vagas de estacionamento de automóveis do empreendimento, possibilitando a

39 Disponível em: <http://projetos.camarapoa.rs.gov.br/projetos/show_documentos?id=119813> Acesso em: 25 set. 2013.

conversão da contrapartida em valores monetários, a serem depositados nesse fundo, tendo assim o aporte de recursos de contrapartidas para intervenções realizadas pelo setor privado.

A criação de um fundo específico também já havia sido proposto pelo Vereador Marcelo Sgarbossa no mês de janeiro de 2013 em um projeto de lei que previa a criação do Fundo Municipal de Gestão do Plano Diretor Cicloviário Integrado, um fundo paritário entre as entidades governamentais e não governamentais, de modo a gerir e destinar os recursos para a execução da rede cicloviária na Cidade⁴⁰. Visando acompanhar a destinação dos recursos para a implementação do PDCI, o vereador me explicou em entrevista realizada no dia 4 de junho de 2013, que esse projeto previa também a criação de um Conselho Gestor – instituição de caráter deliberativo composto por órgãos e entidades da Administração Municipal e representantes da sociedade civil para gerenciar as prioridades e o que fazer com os recursos adivindos das multas. Conforme o Art. 3º desse projeto, as receitas do fundo deverão ser constituídas do valor correspondente a, no mínimo, 20% do montante financeiro total arrecadado com multas de trânsito, com base no disposto no § 2º do art. 32 da Lei Complementar nº 626; doações provenientes da iniciativa privada ou de entidades governamentais; rendimentos e juros provenientes de aplicações financeiras de seus recursos; recursos provenientes de decisões judiciais; e contrapartidas previstas no art. 24 da Lei Complementar nº 626, de 2009.

Segundo vemos no site da Associação dos Ciclistas de Porto Alegre – ACPA⁴¹, esta em conjunto com a Associação pela Mobilidade Urbana em Bicicleta – Mobicidade protocolaram, no dia 15 de outubro na Câmara de Vereadores, um requerimento para realização de uma Audiência Pública com o objetivo de discutir esse projeto de lei. Também foi realizada uma petição online⁴² a ser entregue ao órgão executivo e à Câmara Municipal de Porto Alegre, demonstrando a importância de garantir recursos para a implantação de uma infraestrutura cicloviária abrangente e eficiente em Porto Alegre e a realização de campanhas educativas. Enquanto estava participando do Massa Crítica de 25 de outubro, recebi a informação e um folheto de que a audiência pública seria realizada no dia 18 de novembro na Câmara Municipal. No dia 12 de novembro de 2013, foi realizada uma Bicletada para a entrega da petição à Prefeitura e à Câmara Municipal com as mais de 2.700 assinaturas

40 Disponível em:

<http://200.169.19.94/processo_eletronico/001082013PLCL/001082013PLCL_PROJETO_54784584_472.pdf>

Acesso em: 19 nov. 2013.

41 Disponível em: <<http://www.acpa.org.br/?p=726>> Acesso em: 15 out. 2013.

42 Disponível em:

<https://secure.avaaz.org/po/petition/Nao_mutilem_o_Plano_Cicloviario_de_Porto_Alegre/?fbdm> Acesso em: 15. out. 2013.

coletadas, solicitando ao executivo que retire o Projeto de Lei Complementar do Executivo 010/13 de votação e aos vereadores que não apoiem o projeto.

Segundo matéria publicada no Jornal Zero Hora, no dia 30 de agosto de 2013, de autoria de Cristiano Goulart, somente entre 2009 e 2011, isso representa um montante da ordem de R\$ 6,17 milhões⁴³. Nesse período, o percentual aplicado pelo Executivo municipal ficou abaixo do previsto pela legislação: em 2009 foram apenas 5,7% do valor arrecadado aplicados em ciclovias; em 2010, 8,71%; e 2011, 8,98%. Ou seja, nos três primeiros anos da vigência da Lei, a Prefeitura investiu menos da metade do que está previsto para a construção de ciclovias e campanhas educativas.

Em relação a um desenvolvimento espacial e social que priorize um maior uso da bicicleta como transporte, vemos com Vivanco (2013):

O que essas distintas dinâmicas do espaço e da mobilidade urbana significa para as bicicletas? Embora as bicicletas tenham estado presentes na maioria, se não em todas, cidades do mundo, a maioria delas (fora de um punhado de cidades asiáticas e europeias) não se desenvolveram espacial ou socialmente em torno da priorização do uso massivo de bicicletas nas suas redes de transporte. Além disso, as tendências globais ao aumento da motorização na mobilidade urbana e a reorganização dos espaços urbanos para facilitar isto, tenderam a uma marginalização da bicicleta, bem como outras formas não-motorizadas de mobilidade urbana. (Vivanco, 2013, p. 63 e 64)

Em relação ao que autor afirma, vemos que em Porto Alegre até pouco tempo não havia um planejamento para desenvolver-se espacial ou socialmente priorizando o uso de bicicletas nas redes de transportes. Porém apesar de leis existirem para tal planejamento, há dificuldades em sua aplicação/efetivação. Também vemos que sua aplicação está tendo início aos poucos de forma em que há uma dificuldade de adaptação em nossa sociedade para uma mudança às formas motorizadas de mobilidade urbana que se relacionam à nossa cultura. Em relação ao poder público federal, Xavier (2011, p. 107) considera que:

A política de mobilidade vigente nas cidades brasileiras foi orientada pelo e para o transporte individual motorizado (o carro). Mas o poder público federal, pelo menos em termos de discurso, tem a consciência de que se deva promover a mobilidade urbana baseada no transporte coletivo, no andar a pé e no andar de bicicleta, e não no carro. (Xavier, 2011, p. 107).

43 Disponível em: <<http://gaucha.clicrbs.com.br/rs/noticia-aberta/justica-determina-que-prefeitura-invista-20-das-multas-de-transito-em-ciclovias-de-porto-alegre-10065.html>> Acesso em: 30 ago. 2013.

É possível vermos tal fator em publicação do Caderno de Referência para elaboração de Plano de Mobilidade por Bicicleta nas Cidades (Ministério das Cidades, 2007) que considera que é possível haver uma mudança em relação às prioridades na cultura do planejador urbano, reestabelecendo o equilíbrio no uso dos espaços públicos:

Infelizmente, as ações políticas realizadas ao longo de 30 anos pouco contribuíram para aumentar a eficiência dos transportes coletivos e diminuir as distâncias entre os equipamentos urbanos. Os investimentos em sistema viário, na maioria das vezes, priorizaram a infraestrutura para o automóvel. No Brasil, de maneira geral, a cultura do planejador urbano ainda procura garantir a prioridade para o automóvel e assim a ideia do direito de ir e vir, muitas vezes, é utilizada para justificar o direito dos automobilistas, esquecendo-se de que o direito de ir e vir é da pessoa e não do veículo. Caso se queira realmente produzir mudanças, as autoridades públicas terão de começar a devolver aos pedestres e aos ciclistas espaços urbanos apropriados pelos automóveis [...] No exterior e no Brasil, existem bons exemplos que contribuem para a mobilidade de pedestres e ciclistas. É possível promover mudanças, desde que haja vontade política, planejamento, distribuição equitativa dos espaços de circulação e educação para o trânsito. É necessário restabelecer o equilíbrio no uso dos espaços públicos, redemocratizando as oportunidades. (Ministério das Cidades, 2007, p. 71)

Em relação às ciclovias e ciclofaixas existentes na Capital, uma matéria publicada no dia 18 de setembro de 2013 pelo *Jornal Correio do Povo* indica que a última ciclovia inaugurada neste mesmo dia foi na Avenida Juscelino Kubitschek de Oliveira no bairro Rubem Berta – entre a Avenida Manoel Elias e a Dr. Vargas Neto com 1,1 quilômetro de extensão⁴⁴. Segundo afirma a matéria, Porto Alegre conta com 17,5 quilômetros de ciclovias. Optei por utilizar dados da matéria por ter atualizações mais recentes que o site da Prefeitura Municipal referentes às últimas ciclovias implantadas.

Na Zona Norte, também há a ciclovia da Avenida Adda Mascarenhas (bairro Jardim Itu Sabará, Zona Norte) com 1,2 quilômetros. Na Zona Sul, há a ciclovia da Restinga com 4,6 quilômetros de extensão, na Avenida Diário de Notícias com 2,1 quilômetros de extensão, a ciclovia de Ipanema, que possui 1,25 quilômetros de extensão e na Avenida Icaraí, com 1,7 quilômetros, na Estrada das Três Meninas com 1,650 quilômetros de extensão, ao longo da via, nas proximidades do condomínio Alphaville e a da Avenida Chuí (Cristal), com 650

44 Disponível em: <<http://www.correiodopovo.com.br/Noticias/?Noticia=507854>>. Acesso em: 30 set. 2013.

metros. Nas demais regiões, há a da Rua Sete de Setembro, com 585 metros e a da José do Patrocínio (bairro Cidade Baixa) com 880 metros de extensão. A da Avenida Ipiranga (ainda com trechos em construção) está previsto 9,4 quilômetros, entre a Edvaldo e a Antônio de Carvalho. O primeiro trecho concluído (cerca de 1,8 quilômetros) é localizado entre as avenidas Azenha e Edvaldo Pereira Paiva, o restante está em fase de construção.

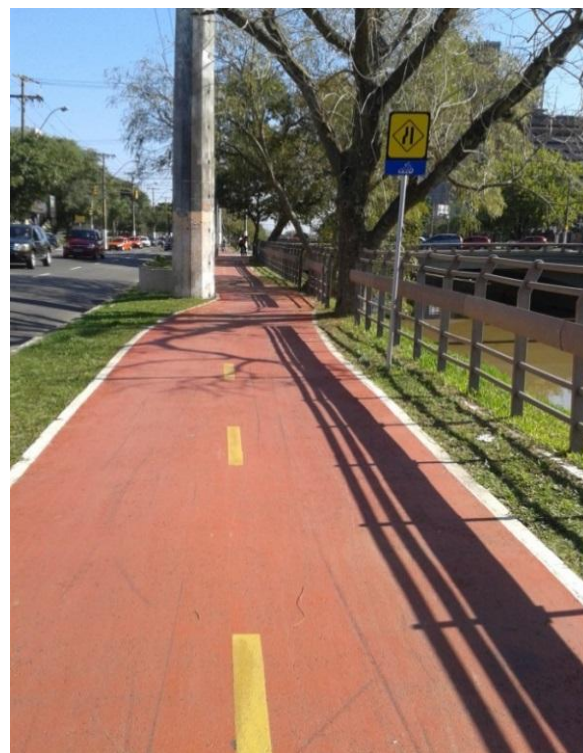
A ciclovia da Avenida Ipiranga é uma contrapartida dos estabelecimentos como o Shopping Praia de Belas e o Zaffari Bourbon. Pois o PDCI também prevê a construção de ciclovias proporcionais ao número de vagas de estacionamento de automóveis, como contrapartida para grandes empreendimentos.

Figura 30: Ciclovia da Av. Ipiranga.



Fonte: foto da autora.

Figura 31: Ciclovia da Av. Ipiranga.

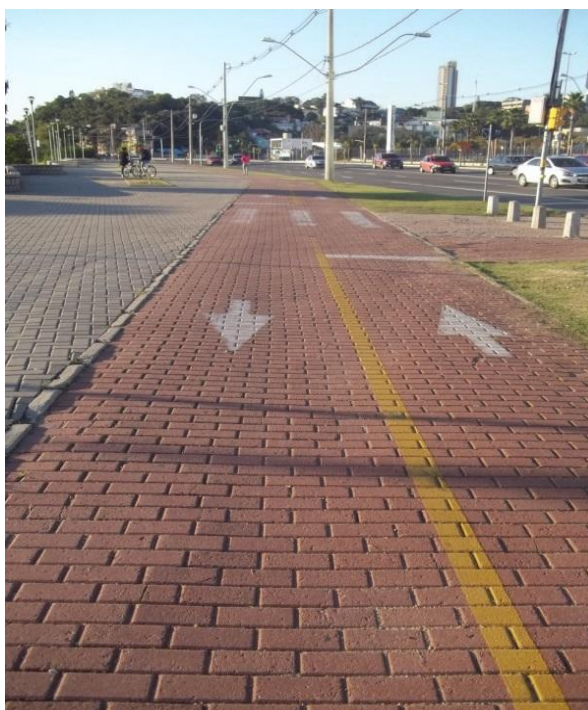


Fonte: foto da autora.

Como vemos e é alegado por muitas pessoas e ciclistas com quem conversei, ainda há pequenos trechos de ciclovias na Cidade, fator que ainda complica na conexão de pontos e realização de trajetos mais longos e distantes. Alguns questionam que as ciclovias poderiam ser melhor planejadas e não compreendem os motivos de escolha de local para a construção destas. Vemos que o PDCI dispõe no Art. 27 que a Rede Ciclovária Estrutural é definida de acordo com os seguintes aspectos:

- I. melhoria da segurança nos locais de maior ocorrência de acidentes envolvendo ciclistas;
- II. atendimento aos eixos com maior demanda prevista para o ano de 2022;
- III. atendimento aos principais deslocamentos entre origens e destinos – geradores de demandas;
- IV. geração de benefício social, visando a melhoria da mobilidade e acessibilidade em locais em que a população faz poucas viagens;
- V. integração do modal bicicleta com os demais modais de transporte público; e
- VI. formação de uma rede cicloviária que abrange as principais regiões do Município de Porto Alegre.

Figura 32: Ciclovía da Avenida Diário de Notícias, no bairro Cristal.



Fonte: foto da autora.

Outro fator de queixa de pedestres e ciclistas é a implantação de ciclovias ou ciclofaixas no local em que seria destinado ao passeio dos pedestres, como, por exemplo, ocorre em grande parte da Ciclovía da Restinga, dificultando a passagem de pessoas e as sinalizações nos cruzamentos, podendo ocasionar acidentes entre pedestres e ciclistas. Outro fator problemático é o desrespeito dos veículos, pois em um cruzamento nessa ciclovía no mês de fevereiro desse ano, um jovem de 14 anos foi atropelado por um caminhão de lixo. Vemos que no Art. 15 do PDCI: “As ciclofaixas poderão ser implantadas no passeio ou na via,

constituindo uma solução preferível às cicloviárias e devendo ser adotadas, a critério do Executivo Municipal, somente quando as características da via e do tráfego possibilitarem ou indicarem tal solução”. Outro exemplo é a da Avenida Diário de Notícias, que muitos ciclistas alegam não ter espaço adequado para entrar na ciclovia, como vemos em foto acima, esta foi realizada em cima do passeio destinado a pedestres.

Em relação à estrutura cicloviária na Capital, de forma geral, vemos que as insatisfações por parte dos ciclistas e das pessoas que gostariam de utilizar mais a bicicleta em seu cotidiano referem-se à falta de planejamento na implantação de cicloviárias e ciclofaixas por ainda não haver continuidade entre trechos, o que dificulta a utilização da bicicleta em trajetos mais longos ou de pessoas que não moram próximo às regiões com trechos implantados. Outro argumento deve-se ao modo como estão sendo construídas como, por exemplo, muitos ciclistas que conversei ao longo deste trabalho, consideram que ao invés de oferecer maior segurança, como deveria, as cicloviárias poderiam incorrer em mais riscos, fornecendo uma falsa sensação de segurança. Alguns chegam, às vezes, a preferir compartilhar a pista com os veículos ao invés de utilizá-las.

No entanto, isso acaba gerando outro tipo de problema e de incompreensão na convivência de ciclistas com motoristas devido ao fato de prever no PDCI no Art. 18: nas vias em que não houver infraestrutura cicloviária representada por cicloviárias e ciclofaixas, os ciclistas deverão deslocar-se de acordo com as normas do Código de Trânsito Brasileiro (CTB). Ou seja, na via dos veículos motorizados, pelo fato de a bicicleta também ser considerada um veículo. Porém no caso em que há cicloviárias ou ciclofaixas, dispõe no Parágrafo único do Art. 31 de que não será permitido aos ciclistas o tráfego de bicicletas fora das cicloviárias ou ciclofaixas nas vias que dispuserem desses equipamentos, com exceção aos ciclistas amadores. Em relação a alguns desses fatores, quando questionado em relação à mobilidade urbana de Porto Alegre, o ciclista Wladimir, responde:

Eu até diria o que acho da estrutura, se existisse alguma. A prefeitura adora fazer calçadovia ao invés de ciclovia. E quando não faz em cima da calçada, faz no lado esquerdo da pista. Além disso, começam no nada e chegam a lugar nenhum. E por que piorou? O pedestre vê um ciclista em cima da calçada e fica com nojo de ciclistas. O motorista vê o ciclista usando a pista onde, supostamente, existe uma ciclovia e fica com ódio dos ciclistas. Bem, nesse caso, fica com mais ódio ainda. Porque motorista odeia ciclista, skatista, patinador, carroceiro. Ninguém pode dividir a pista com o rei, digo, com o motorista. Acredito que com esse governo atual vai piorar, pois quanto mais calçadovias ele

construir, mais vai aumentar o ódio entre os diferentes modais.
(entrevista com Wladimir, em setembro de 2013)

Sobre a questão dita acima na fala do entrevistado em relação aos ciclistas que pedalam nas calçadas e os conflitos gerados entre pedestres, podemos lembrar também que isso ocorre não só em nossa cidade ou no Brasil, como vemos com Vivanco (2013, p. 94): que aponta que dirigir a bicicleta na calçada cria conflito com os pedestres e cria risco e perigo para aquele que dirige a bicicleta, ora usando a calçada, ora usando a rua. Pois muitos que possuem a vontade de utilizar a bicicleta em seu cotidiano, mas têm medo do enfrentamento em certos momentos do trânsito, acabam recorrendo às calçadas alegando ser uma opção mais segura e saída para não deixar de utilizar esse modo de transporte, mesmo sabendo que o CTB prevê a utilização da bicicleta na mesma via que os veículos motorizados.

Em relação a como a estrutura de mobilidade urbana de Porto Alegre pode melhorar, Wladimir considera:

Esquecendo as calçadovias e dando ao ciclista o direito de usar o bordo direito da pista (assegurado no CTB) sem ser espremido por nenhum psicopata do acelerador. Colocando a eptcinha (em minúsculo mesmo) para fiscalizar, de bike, e multando os afobadinhos. Com fiscais na rua, a população vai se sentir segura e vai começar a sair de casa com a bike. Mas, isso é pura utopia. Eu sempre me achei um cara valente, mas, depois que comecei a pedalar durante o dia, tive certeza disso. E entendo porque tanta gente tem medo. Um carro de tonelada e meia passando a 10 cm do teu braço é assustador. Dá pra dizer que usar a bike como meio de transporte é para quem curte adrenalina. É, de fato, um esporte radical. Radical como eu. (Entrevista com Wladimir, em setembro de 2013)

Em entrevista a Sergio, em relação à mobilidade urbana e ao uso da bicicleta na Capital, ele considera que está bom, mas que vai e pode melhorar, desde que tenha um planejamento muito sério em infraestrutura, afirmando “hoje o que nós temos de governo, as opiniões são muito díspares, a ideia é uma coisa e a execução é outra. Esse governo municipal é muito voltado para o carro”. Quanto às ciclovias, responde:

Assim como as coisas começam de um jeito e terminam de outro, as ciclovias são um bom começo, elas têm problemas de engenharia, umas são muito inclinadas, com o piso muito escorregadio em dia de chuva, mas a gente vai evoluir, pois elas são um bom começo para que a cidade seja uma cidade ciclística. (Sergio, em entrevista em setembro de 2013)

Podemos refletir aqui, como vemos na fala de Sergio acima, que mesmo que haja alguns pontos levantados por muitos ciclistas de como tais construções poderiam ser melhores, merece destaque que, de certo modo, ao menos as bicicletas estão tornando-se mais visíveis na cidade, está havendo uma demanda que está sendo demonstrada diariamente em nossa sociedade. Seja com os passeios ciclísticos, reuniões, seminários, movimentos e ações do cicloativismo ou com o fato de vermos cada dia mais pessoas pedalando nas vias urbanas. Acredito que cada uma dessas ações possa contribuir de alguma forma para uma transformação da mentalidade tanto dos motoristas quanto aos líderes dos governos. Pode ainda estar longe do ideal de que todos os ciclistas e cicloativistas da cidade desejam, sim, mas as transformações que afetam a cultura nem sempre são rápidas de serem absorvidas tanto na sociedade quanto no poder público, pois ainda estamos no início. Pois como Vivanco afirma em relação às mudanças políticas e a formação da vontade nas pessoas de utilizar a bicicleta na cidade, Vivanco (2013, p. 69):

Pode-se facilmente ficar com a falsa impressão de que mudanças materiais e políticas moldam por si só o desejo e a experiência de andar de bicicleta em uma cidade, ou que as bicicletas são elas próprias objetos tecnologicamente e simbolicamente neutros. É possível esquecer que o ciclismo é uma atividade humana que envolve pessoas reais que têm diversas e histórias localmente situadas e relações com o andar de bicicleta e com os espaços urbanos, e que as bicicletas em si são objetos heterogêneos e contextuais. (Vivanco, 2013, p. 69)

Assim, é possível considerar também que o maior interesse pelo uso de bicicletas em Porto Alegre não é formado apenas pelas mudanças de estruturas nos locais de trabalho, nos estabelecimentos ou na mobilidade urbana por parte do poder público, apesar destas ações colaborarem para uma maior credibilidade, segurança e serem um fator de incentivo aos que desejam iniciar tal utilização da bicicleta, de fato, trata-se de um conjunto de ações e fatores que formam um amplo interesse, que acabam por mudarem a cultura e a paisagem urbana. Andar de bicicleta ou optar pelo uso da bicicleta na mobilidade urbana tem a ver com a consciência e desejo das pessoas, e com este contexto mais amplo, da forma como os usuários de bicicletas se relacionam com os espaços da cidade e com os demais moradores. Conforme Xavier (2011):

Está se falando em mudança de hábitos e de crenças e de valores de toda a população e isso interfere diretamente no cotidiano das pessoas e, por conseguinte, na prioridade que é dada ao assunto quando das decisões sobre os investimentos que os administradores têm que fazer, portanto, se o assunto ainda não é de aceitação geral como sendo algo prioritário, gera resistência, ou simplesmente desatenção. (Xavier, 2011, p. 183)

Com a autora, vemos que tanto a demanda da sociedade e a vontade gerada nas pessoas para as mudanças em relação ao uso da bicicleta está interligada ao tratamento dado pelo governo para tais investimentos, precisando haver uma aceitação por maior parte das pessoas ao invés da resistência da população. Uma estudante, Zuleica, que entrevistei no passeio ciclístico UFRGS sobre Rodas, conta que vai de duas ou três vezes por semana de bicicleta até a aula de um dos campus da Universidade há cerca de dois meses. Porém acha complicado, pois vai em um horário com grande fluxo de veículos, entre seis e meia e sete horas da noite. Aponta que já sofreu algumas dificuldades, como ter sido “fechada” por um ônibus uma vez, dizendo: “Como não tem ciclovias no percurso que faço, tenho que contar com o respeito e com o bom humor dos motoristas”.

Quanto questionei o ciclista João, se ele se sentia mais seguro em relação às novas ciclovias que estão sendo implantadas, ele diz que melhorou um pouco, mas não muito, pois para ele não adianta só ter ciclovias, elas têm de ser interligadas, se são em pontos separados, não adianta, “pois as pessoas saem da ciclovias e vão para aonde?” Segundo João, para utilizar a bicicleta no trânsito, tem que tomar muito cuidado, estar sempre na defensiva, às vezes os motoristas podem passar muito próximo, acredita que precisa haver respeito tanto dos ciclistas quanto dos motoristas, que os dois têm que trabalhar juntos.

Também questionei um cicloativista participante do Massa Crítica a respeito da construção das ciclovias na Capital: “Em parte acho legal, mas o modo com que elas estão sendo feitas parece que é algo do tipo “eu tenho que gastar dinheiro pra fazer isso”, ou seja, o que sair, vai sair... e ferre-se o usuário. Na da Av. Ipiranga tem pessoas que já se machucaram por queda”. A respeito de melhorias e soluções para os ciclistas conseguirem pedalar com mais segurança nas ruas, acredita em: “um apoio do poder público para ser possível fazer uma campanha de respeito mútuo do ciclista com o motorista e do motorista com o ciclista para que possam ter pistas compartilhadas”.

No caso de Paula, que entrevistei no passeio ciclístico UFRGS sobre Rodas, ainda falta mais estrutura na mobilidade urbana para se sentir segura em começar a utilizar a bicicleta como transporte:

Uso a bicicleta, mas como transporte ainda tenho medo, acho perigoso, me preocupo com os motoristas que podem não respeitar, acredito que se houvesse mais ciclovias na cidade, me sentiria mais segura. Se tivesse toda uma estrutura como ciclovias e no local de trabalho, acho que utilizaria mais. Moro no bairro Floresta e lá ainda não tem ciclovias até chegar aqui no Centro. (entrevista com Paula, em maio de 2013)

O que traduz na fala de Kelly também em relação à percepção de segurança de pessoas que desejam começar a utilizar a bicicleta no dia a dia. Sobre a infraestrutura de mobilidade urbana em Porto Alegre e questões relacionadas ao uso da bicicleta na Capital, Kelly, ciclista engajada na ACPA, considera:

Na última greve de ônibus que teve em agosto, um amigo teve carona para ir ao trabalho, mas não tinha como voltar. Ele mora nos altos da Cavalhada (12 km). Por acaso, eu estava com minhas duas bicicletas no bicicletário da empresa. Emprestei uma para ele e fui acompanhando-o pelo trânsito, ao estilo bike-anjo. Ele gostou, e agora está tentando convencer a esposa que seria uma boa - mas ela tem medo por ele. É por esses casos que acho que as ciclovias são importantes. Mas que enquanto não houver trânsito com educação para o compartilhamento de pistas, as ciclofaixas e ciclovias fazem papel importante nesta mudança, fornecendo a sensação de segurança necessária para que mais pessoas possam optar por este modal. Elas fornecem a percepção de segurança que as pessoas precisam para começar. Fiquei muito feliz com a inclusão do sistema de bikes de aluguel. Excelente passo. Conheço pessoas que agora fazem uma parte do trajeto com as bikes de aluguel até um ponto de ônibus que possa seguir seu caminho. E fiquei extremamente decepcionada com a movimentação da Prefeitura de Porto Alegre para mudar o Plano Cicloviário e remover a obrigatoriedade do uso de 20% da arrecadação em multas na aplicação do PDCI. A estratégia da Prefeitura na construção das primeiras ciclovias/ciclofaixas inicialmente foi de aproveitar os espaços com menor impacto. Regiões sem vizinhança, em que pouco mudou o espaço dos carros, moradores e comércio. A da José do Patrocínio foi um passo importante, mas requer um acompanhamento cuidadoso da EPTC. Tem um estudo realizado em NY no qual uma rua que antes tinha movimentação de carros e na qual foi construído um calçadão com espaço mais reduzido para carros, teve um impacto comercial negativo nos primeiros meses, mas em um ano apresentou crescimento dos pequenos negócios em 49% - em uma época de recessão econômica! Ciclistas são os melhores amigos do comércio de rua -

basta que esses negócios se mostrem de portas abertas para eles! A prefeitura precisa fazer um trabalho para engajar o comércio, com paraciclos. (entrevista com Kelly em setembro de 2013)

Em entrevista realizada no passeio ciclístico UFRGS sobre rodas de um casal que utiliza a bicicleta há cerca de dois anos, uma estudante da Universidade me contou que de vez em quando utiliza a bicicleta para ir à aula, pois mora próximo do Campus Saúde, quando sua aula é nesse local, vai de bicicleta por dentro do bairro. Porém quando sua aula é mais longe como no Campus do Vale, prefere não ir de bicicleta, afirmando que iria caso houvesse uma ciclovia em todo o trajeto ao local. Já seu namorado, que é advogado, utiliza a bicicleta mais para o lazer e o esporte, pois devido a sua profissão exigir que vá a compromissos com roupa mais formal, acredita ser mais complicado. Afirma que utilizaria se pudesse. O casal acredita que assim como os ciclistas precisam saber usar a bicicleta, por exemplo, utilizar itens para segurança como as faixas sinalizadoras e o capacete, pois consideram que o ciclista tem de ser visto pelo motorista e este tem que respeitá-lo, sendo uma via de mão dupla entre o ciclista e o motorista.

Os depoimentos de alguns entrevistados acima deixam claro que há uma relação de influência nítida entre quem deseja optar pela bicicleta como transporte, mas não o faz ainda por receio do trânsito ou da falta de locais para deixar a bicicleta, ou seja, há uma necessidade de melhores estruturas para estas pessoas sentirem-se mais seguras. Xavier (2011, p. 186) também aborda tais aspectos: “A escolha dos indivíduos, no que se refere a realizar deslocamentos motorizados ou ativos (andar a pé ou de bicicleta), sofre influência do desenho urbano, do tipo de ocupação do solo e da presença de infraestrutura adequada ou não (por exemplo, calçadas, ciclovias e estacionamentos seguros para as bicicletas”.

As pesquisas de Eckert (2013) e Ritta (2013) também chegam à conclusão de aspectos semelhantes. Pois para Eckert (2013, p. 97), os principais motivos que levam os não usuários a não utilizar a bicicleta para ir ao trabalho são a falta de segurança/medo do trânsito, distância e questões de higiene. O estudo de Ritta (2013) verifica que sobre o não-uso de bicicletas entre os estudantes da UFRGS, há motivações basicamente por razões de não atendimento de necessidades de segurança, considerando que os participantes não se sentem seguros para trafegar de bicicleta nas vias de rolamento, assim como pela carência de infraestrutura cicloviária da cidade – ainda muito aquém de outras capitais do país

Podemos também lembrar o que Vivanco (2013, p. 95) conclui sobre a relação da motivação das pessoas com as infraestruturas urbanas e políticas voltadas aos ciclistas ao

comparar os exemplos das cidades que analisa em Bogotá e Amsterdam, onde a experiência de transitar nestas cidades, respectivamente, a presença de vias específicas para bicicletas é diferente daquela em que a população se educa para dividir as ruas com as bicicletas. As percepções de espaço e de meio ambiente em um e outro caso, diferem.

Com o autor, ao comparar os diferentes casos de mudança de estrutura urbana e de como as cidades se transformaram para acomodar as bicicletas, apontamos a importância do governo oferecer estruturas adequadas aos ciclistas, sendo possível a mudança de percepção das pessoas a tornarem-se abertos a novos modos de locomoção como o uso da bicicleta.

4.3 Etnografia de uma reunião: discutindo uma ciclovia

Buscando dados para presente pesquisa sobre estrutura de mobilidade urbana de Porto Alegre, participei de uma reunião convocada pela EPTC e aberta à comunidade para avaliação da ciclovia da José do Patrocínio. Fiquei sabendo que essa reunião iria ocorrer no dia 26 de junho às 19 horas através de grupos e páginas nas redes sociais relacionados ao uso de bicicleta. Percebi que seria uma boa oportunidade para verificar as percepções da comunidade em relação à ciclovia, quais os contrapontos envolvidos. Cheguei ao local da reunião, no salão paroquial da Igreja Sagrada Família, um pouco antes das 19 horas e já havia em torno de 40 pessoas. Informei a algumas pessoas da organização que estava coletando dados para um trabalho de conclusão de curso sobre o uso de bicicletas e perguntei se poderia acompanhar a reunião. Informaram-me que não havia problema, pois a reunião era aberta e que o objetivo era justamente divulgar as informações que seriam tratadas na reunião.

Em relação à reunião promovida pela EPTC, podemos relacionar ao que vemos na publicação da Comissão Europeia (2000, p. 39): “Tomar uma decisão política de redução do espaço atribuído ao automóvel (tanto no que diz respeito à circulação como ao estacionamento) para criar pistas para ciclistas exige uma certa habilidade, explicações à população e uma aplicação progressiva”. Tal consideração traduz bem o desafio proposto ao construir uma estrutura cicloviária nas cidades, pois requer, além de construções e alterações físicas na mobilidade, um trabalho junto à comunidade de explicações e orientações para melhor compreensão de todos.

Na reunião, mediada pelo Vereador Garcia, estava presente o diretor-presidente da EPTC, Vanderlei Capellari, o gerente de projetos da EPTC, Antonio Vigna e o Padre Egon, da Paróquia Sagrada Família, que estava cedendo o espaço para a reunião. Estava previsto que o

vice-prefeito Sebastião Melo representaria a Prefeitura de Porto Alegre, mas informaram que devido a um compromisso oficial, não conseguiria chegar a tempo. O microfone era aberto mediante inscrição para todos que desejassem expor sua opinião sobre a ciclovia. Em torno de 15 pessoas expuseram sua opinião. As pessoas da comunidade presentes que se manifestaram eram, em sua maioria, comerciantes, moradores da Rua José do Patrocínio e proximidades e ciclistas usuários da ciclovia.

O vereador inicia agradecendo a presença de todos e explica que o motivo da reunião é devido a algumas reclamações a respeito dos moradores e comerciantes da rua em relação à construção da ciclovia e que o objetivo seria reunir os moradores para uma avaliação da comunidade a respeito da ciclovia. Inicialmente, o mediador queria fixar no número máximo de dez pessoas e de dez minutos para cada um falar, explicando que se fosse mais do que isso, viraria debate, porém as pessoas pediram que fosse livre o tempo de cada um, bem como o número de pessoas a se inscreverem.

O Padre Egon iniciou falando que a Igreja sempre deve ser um espaço de acolhida, para o bem-estar de todos, para o entendimento, para debates e diálogos, para o interesse coletivo e social, que o espaço que se cede é o físico, mas muito mais que o físico, diz que a Igreja quer a comunidade solucionando as suas dificuldades, pedindo para que as pessoas saibam escutar e pensar o que é interesse pessoal e o que é coletivo. O pároco também aproveitou o espaço para explicar a dificuldade de quando vêm os carros e as lotações para entregar as crianças na Creche Sagrada Família (que fica junto à Paróquia), a porta dos carros abre a porta para dentro da ciclovia, gerando muitas angústias e preocupações entre os pais das crianças e os funcionários da Creche. Devido a isso, conta que definiram encerrar as atividades da Creche, mais cedo que o usual, em um horário com menor fluxo de veículos, pedestres e ciclistas para evitar acontecimentos desagradáveis como um acidente.

Depois outras pessoas presentes se manifestaram, algumas se queixaram da falta de diálogo com a comunidade, de o poder público não ter ouvido as sugestões e opiniões anteriormente, alegando que nas outras reuniões, apenas havia sido apresentado o projeto. Os comerciantes, que em sua maioria ficaram insatisfeitos com a implantação da ciclovia, creditam um menor faturamento e lucro de seus comércios à ciclovia, devido à construção da obra de implantação e menor frequência de clientes em função da falta ou diminuição de vagas para estacionamento na rua. Outro fator comum de queixa dos comerciantes foi a eliminação de vagas para carga e descarga de produtos, dificultando o transporte de produtos pesados e caixas grandes à porta do comércio.

A maioria dos moradores e comerciantes, também alegou que quase nenhum ciclista estava utilizando a ciclovia e que ela não a ligava outros pontos. Alguns deles questionaram o fato de não ser na Rua João Alfredo, alegando que o comércio e fluxo de pessoas era menor na outra rua e que o impacto da implantação seria menor. Outros pontos apontados por moradores que ficaram insatisfeitos com a ciclovia foi a questão da redução do espaço para estacionamento na rua, devido à eliminação de 50 vagas no lado esquerdo para dar lugar à ciclovia, a maior dificuldade para entrar ou sair de suas garagens, principalmente as que não possuem controle automático, pois o carro acaba tendo de ficar parado mais tempo sobre parte da ciclovia para o portão ser aberto e o veículo entrar na garagem, sendo os moradores passíveis de multa. Também foi apontado que a redução da velocidade máxima da rua, que traria maior segurança aos pedestres e ciclistas, e havia sido prometida como uma das ações que viria em conjunto com a implantação da ciclovia, não ocorreu.

Alguns ciclistas queixaram-se dos parâmetros da construção realizada, por não se encaixar nos parâmetros nem de ciclofaixa nem de ciclovia, do espaço ser muito estreito para duas faixas na ciclovia, dificultando o cruzamento ou a ultrapassagem de bicicletas. Outras insatisfações referiam-se às imperfeições do asfalto com a existência de depressões de bueiros, bocas de lobo e buracos no asfalto que poderiam ter sido consertados para a implantação da ciclovia. Há uma queixa que o uso da tinta vermelha, assim como na ciclovia da Av. Ipiranga, torna a faixa escorregadia nos dias com umidade ou chuva, dificultando a frenagem e podendo ocorrer quedas. Além disto, apontam como problemas, a desconexão e falta de condições de cruzamento adequadas nos pontos de início na Av. Loureiro da Silva e no fim, na Av. Venâncio Aires, dificultado ao ciclista a saída da ciclovia e a existência de placas de sinalização, que dão a entender que se pode estacionar no local em alguns horários. Uma ciclista disse ser contrária ao fato de ser do lado direito e não no esquerdo, explicando que a ciclofaixa tem de ser no sentido do carro, que ela não precisava ser duas mãos e uma ser na contramão, que os ciclistas não precisariam de uma ciclovia, de que precisavam que fosse realizada uma reeducação no trânsito, defendendo ser a favor do compartilhamento das vias.

Dentre os ciclistas que opinaram, a maioria defendeu que é preciso mais ciclovias para as pessoas que não são ciclistas ainda, que se sentem inseguras ao compartilhar a via, começarem a utilizar a bicicleta. Porém, levantaram questões referentes à segurança dos ciclistas, como as sinalizações erradas ou dificultadoras que podem causar acidentes devido a um carro passar nos cruzamentos, ao invés de parar. Alguns cicloativistas que participam do movimento Massa Critica comentaram também do PDCI, de que nenhuma ciclovia liga a

“nada”, que o pedestre não é prioridade, sendo a mobilidade urbana de Porto Alegre individual, com a cultura “carrocêntrica”, como já mencionado anteriormente, de modelo de organização da dinâmica da mobilidade da cidade tendo o carro como a prioridade.

Figura 33: Ciclovía da Rua José do Patrocínio.



Fonte: foto da autora.

Um fator de queixa comum entre moradores e ciclistas foi o fato da ciclovía ser muito próxima à vaga de estacionamento e junto à calçada, o que poderia causar acidentes entre o ciclista e motorista ao abrir a porta do veículo à direita da ciclovía (como vemos em foto acima) sendo assim obrigado a sair passando pela ciclovía para ir até a calçada. Ou o fato de o pedestre, para atravessar a rua, ter que passar por cima da ciclovía, dificultando para o ciclista que têm de estar mais atento e para o pedestre ao ter de cuidar os dois lados antes de atravessar, devido ao fato de além de cuidar os veículos que vêm em uma mão, precisar olhar para o outro lado garantindo que não está vindo algum ciclista na mão contrária.

Foi sugerido por um ciclista em relação à falta de vagas de estacionamento para os clientes que os comerciantes solicitassem que fossem disponibilizadas vagas de estacionamento rotativo por meio de pagamento, que a EPTC tem que seguir trabalhando com

novos paradigmas na questão da mobilidade como aumento no número de ônibus, que mobilidade é uma questão de cidadania.

O vereador Marcelo Sgarbossa também esteve presente na reunião e parabenizou as pessoas presentes na Mesa de Debate pela iniciativa de propiciarem o diálogo. Dentre os pontos que comentou sobre a ciclovia da José do Patrocínio fala das sinaleiras colocadas para os ciclistas tornaram-se como uma espécie de punição, pois eles precisam apertar o botão e ficar esperando algum tempo para a sinalização de passagem, sugere a retirada delas e que fosse feito um redutor de velocidade. Outro ponto comentado é que os ônibus passam na rua que é uma via de passagem em velocidades altas e de que poderia ser feito como foi em algumas zonas como no Rio de Janeiro de que nessa região poderia ter a velocidade máxima de 30 quilômetros por hora, que torna a zona mais agradável, que as pessoas caminham e acredita que essa seja a vocação do bairro. Também alerta à comunidade de que Porto Alegre emplaca 100 carros por dia e de que não há alargamento de rua que chegue para tantos carros, de que não é contra as pessoas terem carro, mas a questão para ele é quando esse meio de transporte é utilizado em 1º lugar, muitas vezes devido ao fato de o transporte coletivo não ser suficiente, não haver ciclovias ou a utilização do carro às vezes acabar tendo menor custo. Marcelo fala que há uma tendência mundial atual nesse modelo de cidades com ciclovias, voltadas mais para as pessoas e na restrição dos espaços para o uso dos carros, cita que Londres, por exemplo, já fez o pedágio urbano cobrando uma taxa para a circulação de veículos no Centro da cidade. E ainda recorda que no PDCI estão previstos 495 km de ciclovias e ciclofaixas, que haviam sido implantados até aquele momento (26 de junho de 2013) apenas 12 km, sendo assim um começo. Pois as implantações de ciclovias também iriam afetar o comércio e que as pessoas deveriam pensar que seus filhos ou eles mesmos podem tornar-se ciclistas, mais para frente, poderão usar as ciclovias. Sugere que os comerciantes realizassem um programa de incentivo para seus clientes irem de bicicleta aos estabelecimentos como foi realizado em locais de São Paulo.

Alguns ciclistas defenderam o fato de esta ser a primeira intervenção da Prefeitura em retirar uma faixa de veículo para implantação de uma ciclovia. Outro fato argumentado é que os pedestres também se beneficiariam com mais sinaleiras, com a pintura da ciclovia nos cruzamentos além da faixa de segurança. Em relação a algumas queixas dos comerciantes a respeito da diminuição no número de clientes, ciclistas lembraram-se do fato de também serem consumidores, podendo ser potenciais clientes para o comércio local.

Uma ciclista comenta que a EPTC tem que trabalhar mais na questão educacional porque para os pedestres e eles que são ciclistas mais experientes estão tentando ajudar os que estão entrando nas ruas a pedalam da forma certa, na direção certa, respeitando o trânsito, mas que eles têm um problema muito sério que é a falta de respeito e que acredita que os motoristas profissionais são os que a EPTC consegue gerir, sugerindo que os profissionais de ônibus e de lotação passem por uma reciclagem. Foi sugerido também mais ações de comunicação, educação e conscientização à comunidade acerca da ciclovia.

Após o vereador Garcia comentar ter havido 1h52 minutos de questionamentos, passa a palavra ao diretor-presidente da EPTC, Vanderlei Cappelari, que explica que gostaria de ter todas as respostas para as pessoas, que tentam de todas as formas planejar a cidade da melhor maneira possível. Cita as dificuldades, mas também as realizações que estão conseguindo implementar na cidade através do esforço de uma equipe que considera muito qualificada, que trabalha para planejar projetos de ciclovias aonde o arquiteto Antonio Vigna lidera uma equipe com 6 técnicos, que desde 2010 essa equipe foi constituída para elaborar e expedir projetos, que possuem uma equipe gigantesca na área de trânsito para fazer a cidade andar todo dia, uma equipe que está planejando o metrô de Porto Alegre e o sistema BRT (*Bus Rapid Transit*).

Cappelari considera que hoje estão promovendo uma mudança para melhor em relação à qualificação do transporte coletivo buscando alternativas para cada vez mais construir um espaço exclusivo para o transporte coletivo, para todas as demandas que o governo tem realizado, um esforço que considera que o prefeito José Fortunatti tem feito principalmente junto com o governo federal buscando recursos para investir em transporte. Comenta que as grandes obras que estão sendo realizadas em Porto Alegre são para o transporte coletivo, que há um direcionamento, uma prioridade muito clara da administração na questão do transporte coletivo.

O diretor-presidente da EPTC explica que foram realizadas duas grandes reuniões para discutir o projeto da ciclovia da José do Patrocínio no mesmo local, e na EPTC também ocorreram várias reuniões para discutir o projeto dessa e de outras ciclovias. Segundo Cappelari, não é eles que definem esse modelo de ciclovias, que este foi herdado e que estão tentando discutir com a cidade para avaliar, ter uma evolução no modelo do carro como um modelo onde a prioridade passa a ser o transporte coletivo, que o pedestre tenha passeios qualificados, locais bem sinalizados. Considera que o PDCI projetou a possibilidade de construir na cidade 495 quilômetros de ciclovia, dando a fonte desses recursos. Para ele,

atualmente há recursos para fazer muitos projetos em termos de ciclovias, mas a grande dificuldade é colocar de pé cada projeto, cada local que é definido.

Cappelari responde para quem questionou que está previsto também uma ciclovia na Rua João Alfredo, que em pouco tempo será implantado lá também, que estão concluindo a ciclovia da Avenida Chuí, que depois passarão para a Rua Vasco da Gama e farão a ligação da ciclovia da José do Patrocínio com a da Ipiranga através da Erico Veríssimo. Informa que estão discutindo o projeto da ciclovia da Rua Loureiro da Silva, que eles já têm o projeto entregue para os 12 quilômetros de ciclovia na Avenida Sertório.

Uma das pessoas presentes explica que gostaria de saber como contribuinte da cidade o valor que foi gasto para a construção da ciclovia, os representantes da EPTC afirmaram que o custo total foi de R\$ 278 mil com mão de obra incluída. Podemos relacionar aqui ao que é afirmado na Comissão Europeia (2000, p. 45) a respeito dos investimentos serem menores para a realização de obras para utilização de bicicletas em comparação a outros meios de transporte:

De qualquer modo, as obras especificamente realizadas a favor da bicicleta são infinitamente menos caras do que as que se realizam para os outros meios de transporte. Além disso, em numerosas situações, os reduzidos custos adicionais que a bicicleta ocasiona são ainda reduzidos se se pensar nos ciclistas desde a fase de concepção dos ordenamentos ou das estradas. Os ordenamentos dispendiosos são raros (são sobretudo as pistas para ciclistas e os sinais luminosos com comandos especiais). (Comissão Europeia, 2000, p. 45).

A respeito dos questionamentos sobre o estacionamento, explica que foram retiradas 50 vagas de estacionamento ao longo dos 880 metros de ciclovia da José do Patrocínio, mas que eles têm procurado discutir com os comerciantes e que vão tentar encontrar uma solução para carga e descarga, que considera produto básico para os comerciantes. Acredita que eles possuam condição de colocar uma vaga para carga e descarga, se não o dia todo, em algum horário específico. Sobre uma sugestão apontada por uma das pessoas que expôs sua opinião de utilizar estacionamento rotativo, ele explica que a EPTC tem trabalhado muito com o estacionamento rotativo por ser mais democrático e possibilitar acesso a mais pessoas. Explica que eles já possuem definições de prioridades, que atualmente em torno de 55% da população se desloca através do transporte coletivo e que foi constituída uma equipe para analisar o corredor da Sertório. Considera que precisa ser revitalizado e ampliado o espaço deste corredor, já que em horário de pico 7.200 pessoas são transportadas nos ônibus em duas

faixas de circulação e nas outras quatro faixas são em média 4.200 pessoas nos veículos em horário de pico tanto no sentido centro-bairro, bairro-centro.

O diretor-presidente da EPTC também trouxe os dados de que há uma taxa de ocupação com uma média de 1,2 pessoas transportadas em cada veículo, que está ultrapassando o volume de 800 mil veículos registrados em Porto Alegre. Comenta a respeito da dificuldade de administrar todo esse volume de veículos que circulam, que precisam trabalhar com prioridades, que é preciso fazer a gestão do espaço público, pois Porto Alegre possui espaços limitados, possui uma população que precisa utilizar esses espaços no seu direito de ir e vir. Considera que todos precisam conseguir conviver na via pública, que a EPTC tenta de todas as formas limitar a agressividade do trânsito da cidade, mas que é muito difícil, pois continuam tendo em média 24.500 acidentes registrados na Capital por ano, número que segundo ele vem caindo gradativamente, pois houve até 29 mil, esperando que possa ter uma redução da violência, não só através da coerção, mas pelo processo educativo.

Após, passa a palavra ao gerente de projetos Antonio Vigna, que comenta que a colocação da ciclovia na José do Patrocínio foi prevista desde 2009 no PDCI e que estão abertos para buscarem solução junto aos comerciantes mais impactados no momento. Acredita que a maioria das questões seja possível solucionar, que há questões políticas e acredita que a prova de que podem chegar numa solução é ter essa mobilização da comunidade, ter esse retorno de um projeto colocado, que se reúna e dê um retorno a eles. Para ele, é importante essa construção porque há toda uma cidade pela frente, que esse feedback permite que eles possam evoluir soluções. A questão do automóvel, para o arquiteto, é uma política federal de jogar veículos para baixo. Explica que de jeito nenhum querem a perda do comércio local, que esse é o valor do bairro Cidade Baixa, que em um primeiro momento o comerciante tem essa impressão negativa, mas que isso será discutido, que eles não querem o projeto de cima para baixo e fechar os olhos. Informa que estão preparando uma pesquisa com os comerciantes para ver a percepção atual que eles têm do projeto, o que é possível fazer e na continuação agregar usuários, que acreditam nisso.

Também explica que a ideia não é ir matando o comércio de rua e sim ir melhorando-o, dando mais acessibilidade às pessoas, fala a respeito da questão dos estacionamentos para bicicletas e paraciclos, que cada comércio de rua também tem que se preparar para esse novo usuário porque essa questão da bicicleta é um fenômeno mundial, sugerindo que eles usufruam disso também. Outra explicação em relação a alguns questionamentos é que tentaram buscar o menor impacto possível com esse projeto, apesar de terem sido perdidas 50

vagas daquele lugar em que foi colocado. Informa que quanto à questão do estacionamento, os cicloativistas, por exemplo, os cobram para que tirem, mas explica que eles não têm o poder de retirar, que só retiraram vagas aonde foi necessário porque ela não é uma via que tem a largura semelhante ao longo de toda ela, tendo variações.

Podemos aqui questionar se a implantação de novas ciclovias está realmente relacionada diretamente com a uma maior segurança dos ciclistas. A questão é se apenas oferecendo mais ciclovias, que recém estão começando a serem interligadas e com problemas como os apontados pelos ciclistas, o Poder Público poderá oferecer um trânsito mais seguro aos ciclistas. Um ponto que poderia ser mais desenvolvido e que é defendido por muitos ciclistas é se mais campanhas de conscientização e educação no trânsito aos motoristas e ciclistas colaborariam para um melhor compartilhamento de vias, enquanto não houver uma ampla estrutura cicloviária. Assim como Eckert (2013, p. 97), percebe em seu estudo que a opinião das pessoas que ainda não utilizam a bicicleta, assim como entre os ciclistas, acerca das atuais ciclovias em Porto Alegre, foi unânime a resposta de que estas são insuficientes e de que há necessidade de ampliação das atuais ciclovias. Mas de certa forma, aos poucos está havendo pequenos avanços, apesar de as estruturas ainda não serem significativas e os ciclistas e moradores da cidade perceberem uma série de questões que poderiam ser melhoradas, as bicicletas ao menos estão sendo mais percebidas na Capital em função de estarem tomando maior visibilidade com ações de movimentos cicloativistas, eventos, passeios ciclísticos e políticas de incentivos realizadas por grupos e empresas.

CONSIDERAÇÕES FINAIS: PEDALANDO E APRENDENDO

Nesse trabalho, busquei traçar um panorama geral de algumas iniciativas que vem ocorrendo em Porto Alegre a respeito do crescente uso de bicicletas, tomando como referência o ano de 2013, período da pesquisa. Minha opção foi estudar vários grupos de usuários de bicicletas, não me aprofundando em um grupo específico, abarcando uma gama de pessoas, desde daqueles que começaram a utilizar a bicicleta recentemente a ciclistas mais experientes e cicloativistas. Este caminho, de uma abordagem mais geral sobre o uso da bicicleta foi uma opção metodológica tomada em função da necessidade de limitar o escopo da presente pesquisa, um Trabalho de Conclusão de Curso (TCC). Além disto, ao buscar relatar o momento atual do processo de transformação da mobilidade urbana de Porto Alegre, se fazia necessário mencionar o contexto e principais atores deste processo.

Busquei demonstrar que esta transformação ocorre através de várias iniciativas, de um lado, as pessoas passaram a usar mais a bicicleta e houve um crescimento na participação de indivíduos nos movimentos cicloativistas e grupos relacionados ao uso da bicicleta; por outro, houve a criação de algumas políticas públicas que visam contemplar esta demanda, como é o caso da construção de algumas ciclovias e a implantação de um serviço público de aluguel de bicicletas. O meu objetivo foi buscar compreender quais as motivações que levam as pessoas a fazer uso da bicicleta e como estas estão percebendo estas modificações na mobilidade urbana.

Através de descrição etnográfica, com uso de observação participante, entrevistas, análise de documentos e de material da mídia, o presente trabalho relata algumas das ações, iniciativas e movimentos sociais que fomentam o uso da bicicleta em Porto Alegre. Percebeu-se que, aos poucos, uma modificação na paisagem urbana está sendo operada e, concomitantemente, vai transformando-se a percepção e o modo de conviver das pessoas com a própria cidade.

Destaco também que realizei grande parte deste trabalho pedalando nos passeios e eventos ciclísticos, normalmente utilizando a bicicleta aos finais de semana como modo de transporte, lazer ou esporte. Como mencionei, a minha experiência de etnografar pedalando, o meu próprio envolvimento maior com o uso da bicicleta e com atividades ciclísticas, em função da presente pesquisa, operou também uma transformação em mim e fiquei com vontade de começar a utilizar a bicicleta cotidianamente, ainda que o local onde moro não ofereça facilidades para isto.

Diferente de algumas de minhas hipóteses iniciais, concluí que o maior uso da bicicleta na Capital não está unicamente relacionado ao incentivo de políticas públicas, pois as ciclovias e ciclofaixas existentes são ainda trechos pequenos, e se concentram na região da Orla do Guaíba e na Avenida Ipiranga, não chegando ainda, portanto, a ser uma alternativa efetiva de mobilidade na cidade, no sentido de substituir outro meio de transporte. Ainda assim, estas políticas voltadas para a ampliação do uso da bicicleta têm produzido excelentes alternativas de lazer para a população.

No entanto, a iniciativa da prefeitura de implementar o serviço público de aluguel de bicicletas teve visível impacto e tornou a cidade mais “bike friendly”, para usar um termo de Vivanco (2013). A partir da disponibilidade destes serviços, muitas pessoas que não utilizavam a bicicleta, começaram a utilizá-la e ao gostarem da experiência, considerando o serviço fácil e cômodo, passaram fazer uso deste com frequência ou, a partir, desta oferta de bicicletas, se reconciliaram com este modo de mobilidade e investem em uma bicicleta própria.

Em relação aos meus questionamentos iniciais que guiaram a presente pesquisa: Estariam as pessoas adquirindo uma consciência em relação ao uso desse transporte como uma alternativa ao uso do carro? Estaria havendo uma mudança cultural e uma maior politização em relação ao meio ambiente e qualidade de vida na cidade; ou, o que estaria ocorrendo seria uma incapacidade e esgotamento da existência de outras formas de mobilidade urbana, como a falta ou a qualidade do transporte público? Percebo, em conclusão, que se trata de um conjunto de fatores. Os dados apresentados indicam que as pessoas que utilizam a bicicleta, no geral, são mais conscientes, se preocupam com o meio ambiente, algumas conciliam esta escolha com outras, como ser vegetariano. Cicloativistas e ativistas em sua maioria vinculam à bicicleta a ideia de transporte sustentável e expressam preocupações com sustentabilidade e qualidade de vida, o que tem ligação com o estilo de vida da pessoa, fazendo opções que consideram ser mais saudáveis, incluindo o uso da bicicleta. Muitas destas pessoas, ainda que de forma individual e desorganizada, consideram que estão fazendo “a sua parte” em relação à preservação do meio ambiente, o seu uso de uma bicicleta corresponde a um carro a menos no espaço urbano, e percebem isto como uma *colaboração* no sentido de proporcionar uma cidade com um trânsito menos congestionado, menos poluente e com menos ruídos.

Com a realização deste estudo, também percebi que as pessoas que atualmente utilizam a bicicleta como transporte de forma regular são pessoas que possuem condições

econômicas para a posse de um veículo, algumas delas possuem o carro para o uso eventual. Também há os estudantes e trabalhadores, que preferem a bicicleta ao invés do transporte coletivo, pelo fato de muitas vezes ser mais eficiente na rapidez, ter menor custo, propiciar maior liberdade ou gerar bem-estar e qualidade de vida. Essas pessoas estão mais acostumadas a lidar com o trânsito, pois tiveram coragem em começar a enfrentá-lo e esse preparo é um processo que ocorre com a experiência, no dia a dia, ao pedalar pelas ruas e avenidas. Alguns também são ciclistas, como modalidade esportiva, há mais tempo, o que facilita um pouco, tanto em relação ao condicionamento físico quanto o fato de saber utilizar a bicicleta de forma adequada no trânsito.

Foi interessante perceber que nem todos que estão utilizando a bicicleta atualmente são ativistas ou cicloativistas ou começaram a utilizar apenas por uma preocupação com o meio ambiente. Tem os cidadãos comuns que começaram a ver a bicicleta como uma alternativa, por sentirem-se bem, por não precisarem depender dos horários dos transportes coletivos ou ficarem horas presos em engarrafamentos. Ou seja, o crescimento do uso de bicicletas em Porto Alegre tem também relação direta com um momento em que a cidade está apresentando de uma incapacidade e esgotamento das outras formas de mobilidade urbana, como a falta, o alto custo ou a baixa qualidade do transporte público. Isto se vê agravado por várias obras em execução para a Copa do Mundo de 2014, o que deixou crítica a situação de congestionamentos do trânsito, e revela que o número excessivo do carro na cidade a médio e longo prazo está tornando o deslocar-se na cidade como algo muito difícil.

Percebemos assim que as pessoas que estão utilizando mais a bicicleta estão influenciando e mobilizando de alguma forma a sociedade, e demandando do Poder Público mais ações em relação às questões relacionadas ao uso da bicicleta. Muitas pessoas também têm vontade de utilizar mais esse transporte, mas acabam utilizando pouco no dia a dia e apenas usam a bicicleta como lazer em locais que consideram mais seguros como ciclovias, parques e praças. Nas minhas entrevistas, encontrei por parte de algumas pessoas um receio em utilizar a bicicleta devido ao medo do trânsito, alegando os casos de atropelamentos de ciclistas e a falta de estrutura, tanto na mobilidade urbana quanto no fato de não ter local para deixar a bicicleta. Pois, apesar da construção de novas ciclovias, pelo fato de elas ainda não interligarem pontos ou entre si e terem sido implantadas em poucas regiões, muitas pessoas consideram difícil usá-las de forma rotineira para ir ao trabalho, por exemplo.

A partir da minha participação em diferentes eventos ciclísticos, como Massa Crítica, “Pedalando que a Cidade Anda”, “Pedalando por uma cidade melhor”, “UFRGS sobre

Rodas”, EXPOBICI foi possível observar que pessoas que utilizam com mais regularidade a bicicleta, seja como lazer e esporte, os ciclistas e os cicloativistas, cada um possui uma forma de reivindicar mais espaço para a bicicleta e melhorias para permitir o seu uso. Uns, pode-se dizer, reivindicam de forma mais silenciosa, mostrando sua presença nas ruas, utilizando a bicicleta como meio de locomoção; outros, além disto, participando destes passeios ciclísticos coletivos, reuniões, eventos e movimentos a respeito do uso da bicicleta e da mobilidade urbana. De uma forma ou de outra, todos desejam uma mudança, a diferença está no nível e tipo de engajamento de cada um, e o modo em que tais reivindicações e iniciativas são realizadas.

Os ciclistas, cicloativistas e pessoas relacionadas ao uso da bicicleta desejam uma melhor convivência com os motoristas. Há os que buscam mais diálogo, conscientização de todos; e há os que buscam apoio de empresas e colaboram como voluntários nas iniciativas; tem também aqueles que dispõem de seu tempo para participar de reuniões com órgãos públicos na busca de melhorias na infraestrutura urbana ou em eventos de fomento do uso da bicicleta. Mas acredito que mesmo para aqueles que no momento empregam a bicicleta apenas como com lazer e esporte, a bicicleta pode acabar tornando-se um meio de transporte, caso melhores estruturas sejam oferecidas, seja por parte da administração da cidade, seja pelas empresas aos seus funcionários, porque como todos apontam, a bicicleta proporciona um bem-estar que acaba transformando a vida dos que a utilizam.

Mostra-se neste estudo que a questão do uso da bicicleta relaciona-se com a reivindicação de melhoria da qualidade de vida na cidade e a produção de políticas públicas para tal fim, e este processo constrói novas percepções a respeito da paisagem urbana, bem como novas formas de organização social. Todos os grupos relacionados ao uso da bicicleta e os movimentos cicloativistas funcionam como uma rede, em que um vai levando outra pessoa, incluindo um novo ponto em uma vasta rede, uma rede social que vai se adensando. Além disto, fica claro que estas redes parcialmente se sobrepõem. Algumas pessoas, por exemplo, participam do Massa Crítica, da mesma forma que participam de um Passeio Ciclístico e também circulam em outros eventos como feiras e tomam parte em decisões a respeito de políticas públicas. São estas muitas participações em diferentes redes que vão compondo aquilo que chamamos de cicloativismo ou um ativismo político para que a cidade passe a ter uma estrutura melhor de mobilidade urbana para os usuários de bicicletas. Tomo aqui as palavras de Vivanco (2013) a guisa de conclusão deste trabalho:

Dizer que andar de bicicleta é uma performance individualizada é apenas uma parte da equação toda aqui. Andar de bicicleta também é uma experiência coletiva, expressiva e culturalmente modelada, no sentido de que é organizada e ordenada por processos sociais e por processos econômico-políticos, por significados sociais e por habilidades reais, por práticas e normas que estão envolvidas no andar de bicicleta através de uma cidade, cada uma destas coisas transcende o que um indivíduo faz ou acredita. Desse ponto de vista, é possível ver que os processos urbanos de utilização de bicicletas são construídos, isto é, ativamente criados, não apenas por decisões momentâneas de atores e instituições políticas e econômicas que afetam a forma e a estrutura de um sistema de mobilidade urbana, mas também pelas decisões do dia a dia mundano e significados compartilhados daquelas pessoas envolvidas e de fato se movendo pelas ruas. (Vivanco, 2013, p. 95)

Pois com este estudo e minha observação participante neste universo de bicicletas, ciclistas e eventos foi possível perceber que a bicicleta, apesar de ser um objeto no qual seu uso é individual no sentido físico, ela é muito mais do que isso, propiciando o estabelecimento de relações sociais, grupos de interesse, demandas sociais, reivindicações e engajamentos coletivos em torno dela, a bicicleta, e de seu uso. As pessoas que utilizam a bicicleta, em sua maioria, criam muitos laços entre si, e observa-se uma solidariedade grande na disponibilidade em ajudar os demais usuários e incentivar tal uso. Poder-se-ia dizer que não se trata mais de pensar a bicicleta, mas de reivindicar que o espaço urbano se reorganize para acolher o seu uso.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

CAIAFA, Janice. *Aventura das cidades: ensaios e etnografias*. Rio de Janeiro: Editora FGV, 2007.

CASTELLS, Manuel. *Redes de indignação e esperança: movimentos sociais na era da internet*. Rio de Janeiro: Zahar, 2013.

DALPIAN, Paulo Roberto Chaves. *Um carro a menos: a contra-hegemonia e a resistência ao consumo*. 2013. Dissertação (Mestrado em Administração) - UFRGS, Porto Alegre, 2013. Disponível em: <<http://www.lume.ufrgs.br/handle/10183/76842>> Acesso em: 15 ago. 2013.

DARDEL, Eric. *O Homem e a Terra: Natureza da Realidade Geográfica*. São Paulo: Perspectiva, 2011.

DE CERTEAU, Michel. *A Invenção do Cotidiano*. Petrópolis: Vozes, 1994.

ECKERT, Daniele. *Identificação das políticas organizacionais de incentivo ao uso de bicicletas como meio de mobilidade urbana em Porto Alegre/RS*. Trabalho de Conclusão do Curso de Administração, UFRGS, Porto Alegre, 2013. Disponível em: <<http://www.lume.ufrgs.br/handle/10183/72823>> Acesso em: 10 ago. 2013.

JACOBI, Pedro. *Poder local, políticas sociais e sustentabilidade*. Saúde e sociedade [online]. 1999, vol. 8, n.1, p. 31-48. Disponível em: <<http://www.scielo.br/pdf/sausoc/v8n1/04.pdf>> Acesso em: 30 jul. 2013.

MAGNANI, José Guilherme Magnani. “Quando o campo é a cidade: fazendo antropologia na metrópole”. IN: MAGNANI, José Guilherme C. & TORRES, Lilian de Lucca (Orgs.). *Na metrópole: textos de antropologia urbana*. São Paulo: EDUSP, 1996. p. 12-53.

RITTA, Luiz Augusto Silveira. *Motivos de uso e não-uso de bicicletas em Porto Alegre: um estudo descritivo com estudantes da UFRGS*. Trabalho de Conclusão do Curso de Administração, UFRGS, Porto Alegre, 2013. Disponível em: <<http://www.lume.ufrgs.br/handle/10183/67513>> Acesso em: 10 ago. 2013.

SCHERER-WARREN, Ilse. *Das mobilizações às redes de movimentos sociais*. Sociedade e Estado, Brasília, vol. 21, n.1, p. 109-130, jan./abr. 2006. Disponível em <http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0102-69922006000100007> Acesso em: 20 mar. 2013.

SILVA, Renata Signoretti da. *Formas contemporâneas de ativismo político: etnografia do movimento Massa Crítica*. Trabalho de Conclusão do Curso de Ciências Sociais, UFRGS, Porto Alegre, 2011. Disponível em: <<http://www.lume.ufrgs.br/handle/10183/56443>> Acesso em: 30 jul. 2013.

VASCONCELLOS, Eduardo Alcântara. *Transporte urbano nos países em desenvolvimento: reflexões e propostas*. 3. Ed. São Paulo: Annablume, 2000.

VIVANCO, Luis Antonio. *Reconsidering the Bicycle: An Anthropological Perspective on a New (Old) Thing*. New York: Routledge, 2013.

XAVIER, Giselle Noceti Ammon. O Cicloativismo no Brasil e a Produção da lei de Política Nacional de Mobilidade Urbana. *Revista Eletrônica dos Pós-graduandos em Sociologia Política da UFSC*. vol. 3 n. 2 (2), janeiro-julho/2007, p. 122-145 Disponível em: <periodicos.ufsc.br/index.php/emtese/article/download/13478/12361> Acesso em: 10 mar. 2013.

XAVIER, Giselle Noceti Ammon. *O desenvolvimento e a inserção da bicicleta na política de mobilidade urbana brasileira* / Tese (Doutorado) – Universidade Federal de Santa Catarina, Centro de Filosofia e Ciências Humanas, Santa Catarina, 2011. Disponível em: <http://www.cefid.udesc.br/arquivos/id_submenu/1020/tese_bicicleta.pdf> Acesso em: 10 mar. 2013.

OUTRAS REFERÊNCIAS

ABRAPARK. Revista Parking Brasil. São Paulo: Abrapark. Ano II - N. 5 - Março/Abril 2012

ACPA. Associação dos Ciclistas de Porto Alegre. Disponível em: <www.acpa.org.br> Último acesso em: 15 out. 2013

ANDRADE, Álvaro; ARGENTA, Evelin. Zonas norte e sul registram quase 80% das mortes de ciclistas em Porto Alegre. Rádio Gaúcha. 27 set. 2013. Disponível em: <<http://gaucha.clicrbs.com.br/rs/noticia-aberta/zonas-norte-e-sul-registram-quase-80-das-mortes-de-ciclistas-em-porto-alegre-19844.html>> Acesso em: 27 set. 2013.

ARGENTA, Evelin. Projeto prevê a instalação de estações de reparo para bicicleta em Porto Alegre. Rádio Gaúcha. 23 set. 2013. Disponível em: <<http://gaucha.clicrbs.com.br/rs/noticia-aberta/projeto-preve-a-instalacao-de-estacoes-de-reparo-para-bicicleta-em-porto-alegre-18341.html>> Acesso em: 25 set. 2013.

BICIESCOLA. Disponível em: <<http://urbsnova.wordpress.com/biciescola/>> Acesso em: 05 jun. 2013.

BICI ANJO. Blog Bici Anjo Porto Alegre. Disponível em: <<http://bicianjo.wordpress.com/>> Acesso em: 01 set. 2013.

BIKE ANJO. Site Bike Anjo. Disponível em: <<http://bikeanjo.com.br/>> Acesso em: 01 de set. 2013.

BIKE POA. Sistema de aluguel e compartilhamento de bicicletas Bike PoA. Disponível em: <<http://www.mobilidade.com.br/bikepoa.asp>> e <<http://www.movesamba.com/bikepoa/>> Último acesso em: 20 out. 2013.

BERTOLINI, Jeferson. Florianópolis testa ônibus em que passageiro pode carregar bicicletas. Folha de São Paulo. 10 out. 2013. Disponível em: <<http://www1.folha.uol.com.br/cotidiano/2013/10/1354565-florianopolis-testa-onibus-em-que-passageiro-pode-carregar-bicicletas.shtml>> Acesso em: 10 out. 2013.

BRASIL. CTB. Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997. Institui o Código de Trânsito Brasileiro. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Leis/L9503.htm> Acesso em: 10 set. 2013

CÂMARA MUNICIPAL DE PORTO ALEGRE. Projeto obriga a instalação de bike racks nos ônibus. Disponível em: <http://www2.camarapoa.rs.gov.br/imprensa.php?reg=20049&p_secao=56&di=2013-08-26> Acesso em: 27 set. 2013.

CICLOATIVIDADE. Página da Cicloatividade no Facebook. Disponível em: <<https://www.facebook.com/Cicloatividade?fref=ts>> Último acesso em: 25 de out. 2013.

CIDADE BAIXA EM ALTA. Disponível em: <<http://www.cidadebaixaemalta.com.br/sobre.php#sobre>> Acesso em: 9 out. 2013.

CIDADE MAIS HUMANA. Página Cidade mais Humana no Facebook. Disponível em: <<https://www.facebook.com/marcelosgarbossa.rs?fref=ts>> Último acesso em: 30 set. 2013.

CIDADE MAIS HUMANA. Site Cidade mais Humana. Disponível em: <<http://www.cidademaishumana.com.br/site/>> Último acesso em: 03 out. 2013.

COMISSÃO EUROPÉIA. Cidades para Bicicletas, Cidade de Futuro. Luxemburgo: Serviço das Publicações Oficiais das Comunidades Europeias, 2000. Disponível em: <ec.europa.eu/environment/archives/cycling/cycling_pt.pdf> Acesso em: 14 abr. 2013.

CORREIO DO POVO. Zona Norte de Porto Alegre ganha ciclovia a partir de hoje. 18 set. 2013. Disponível em: <<http://www.correiodopovo.com.br/Noticias/?Noticia=507854>>. Acesso em: 30 set. 2013.

DE BIKE AO TRABALHO. Disponível em: <<http://debikeaotrabalho.org/>> Acesso em: 01 set. 2013.

FDRH. Fundação para o Desenvolvimento de Recursos Humanos. Disponível em: <http://www.fdrh.rs.gov.br/conteudo.php?cod_conteudo=2221> Acesso em: 14 mar. 2013.

EMBARQ BRASIL. Disponível em: <<http://embarqbrasil.org/about>>. Acesso em: 22 out. 2013.

FÓRUM MUNDIAL DA BICI. Disponível em: <<http://www.forummundialdabici.org/>> Acesso em: 03 out. 2013.

GOULART, Cristiano. Justiça determina que Prefeitura invista 20% das multas de trânsito em ciclovias de Porto Alegre. Rádio Gaúcha. 30 ago. 2013. Disponível em: <<http://gaucha.clicrbs.com.br/rs/noticia-aberta/justica-determina-que-prefeitura-investa-20-das-multas-de-transito-em-ciclovias-de-porto-alegre-10065.html>> Acesso em: 30 ago. 2013.

LAPPUS. Laboratório de Políticas Públicas e Sociais. Disponível em: <http://www.lappus.org/site/?page_id=2> Acesso em: 20 jun. 2013.

MINISTÉRIO DAS CIDADES. Caderno de Referência para Elaboração de Plano de Mobilidade Urbana. Brasília: Secretaria Nacional de Transportes e da Mobilidade Urbana, 2007. Disponível em: <<http://www.cidades.gov.br/images/stories/ArquivosSEMOB/Biblioteca/LivroPlanoMobilidade.pdf>> Acesso em: 25 mar. 2013.

MINISTÉRIO DAS CIDADES. Caderno de Referência para Elaboração de Plano de Mobilidade por Bicicleta nas Cidades. Brasília: Secretaria Nacional de Transportes e da Mobilidade Urbana, 2007. Disponível em: <<http://www.cidades.gov.br/images/stories/ArquivosSEMOB/Biblioteca/LivroBicicletaBrasil.pdf>> Acesso em: 25 mar. 2013.

MACEDO, Maurício. Vereador quer garantir vagas para bicicletas na Área Azul. Câmara Municipal de Porto Alegre. Disponível em: <http://www2.camarapoa.rs.gov.br/default.php?reg=20219&p_secao=56&di=2013-09-05> Acesso em: 20 set. 2013.

MASSA CRÍTICA PORTO ALEGRE. Grupo Massa Crítica Porto Alegre no Facebook. Disponível em: <https://www.facebook.com/groups/massacriticapoa/?hc_location=stream> Último acesso em: 10 nov. 2013.

ORTOLANI, Adriano. 57% dos jovens paulistanos deixaram de usar carros. Revista Bicicleta. 14 ago. 2013. Disponível em: <http://www.revistabicicleta.com.br/bicicleta_noticia.php?57%_dos_jovens_paulistanos_deixaram_de_usar_carros_em_sp&id=20491> Acesso em: 11 set. 2013.

POABIKERS. Grupo de ciclismo PoaBikers. Disponível em: <www.poabikers.com.br> Último acesso em: 18 out. 2013.

PORTO ALEGRE. Lei Complementar nº 626/2009. Institui o Plano Diretor Cicloviário Integrado e dá outras providências. Disponível em: <http://lproweb.procempa.com.br/pmpa/prefpoa/eptc/usu_doc/lei_complementar_626_alterada_pela_lc_710_pdc.pdf> Último acesso em: 20 set. 2013.

PORTO ALEGRE. Projeto de lei do legislativo - PLL 213/2011. Disponível em: <http://projetos.camarapoa.rs.gov.br/projetos/show_documentos?id=117665#> Acesso em: 27 set. 2013.

PORTO ALEGRE. Projeto de lei do legislativo - PLL 265/2013. Disponível em: <<http://projetos.camarapoa.rs.gov.br/projetos/119594>> Acesso em: 20 set. 2013.

PORTO ALEGRE. Projeto de lei do legislativo - PLL 277/2013. Disponível em: <<http://projetos.camarapoa.rs.gov.br/projetos/119753>> Acesso em: 20 set. 2013.

PORTO ALEGRE. Projeto de lei do legislativo - PLL 161/2013. Disponível em: <<http://projetos.camarapoa.rs.gov.br/projetos/118844>>. Acesso em: 20 set. 2013.

PORTO ALEGRE. Projeto de lei Complementar nº 035/13. Institui o Fundo Municipal de Gestão do Plano Diretor Cicloviário Integrado (FMGPDCI) e dá outras providências. Disponível em: <http://200.169.19.94/processo_eletronico/001082013PLCL/001082013PLCL_PROJETO_54784584_472.pdf> Acesso em: 19 nov. 2013.

PORTO ALEGRE. Mapa Rede Cicloviária Estrutural. Disponível em: <http://lproweb.procempa.com.br/pmpa/prefpoa/eptc/usu_doc/mapa_rede_cicloviaria_estrutural.pdf> Acesso em: 30 set. 2013.

PORTO ALEGRE. EPTC. Disponível em: <http://www2.portoalegre.rs.gov.br/eptc/default.php?p_secao=227> Último acesso em: 05 out. 2013.

RESPEITE, UM CARRO A MENOS. Disponível em: <<http://www.respeiteumcarroamenos.com.br/mobilidade/index.php>> Acesso em: 30 de set. 2013.

SUL 21. Fotos da pedalada da Massa Crítica no Fórum Mundial da Bicicleta. 23 fev. 2013. Disponível em: <<http://www.sul21.com.br/jornal/destaques/fotos-a-pedalada-da-massa-critica-no-forum-mundial-da-bicicleta/>> Acesso em: 10 nov. 2013.

TRENSURB. Empresa de Trens Urbanos de Porto Alegre S.A. Disponível em: <http://www.trensurb.gov.br/paginas/galeria_projetos_detalhes.php?codigo_sitemap=42#sthash.eX2vNLrq.dpuf> Acesso em: 10 out. 2013

TRIBUNAL DE JUSTIÇA. Processo nº 11200855311. Disponível em: <<http://www.tjrs.jus.br/busca/?tb=proc>> Acesso em: 30. Ago. 2013.

VÁ DE BICI. Blog Vá de Bici. Disponível em: <http://vadebici.wordpress.com/>. Último acesso em: 10 nov. 2013.

VÁ DE BIKE. Blog Vá de Bike. Disponível em: <<http://vadebike.org/>> Último acesso: 10 nov. 2013.

VEGANISMO. Disponível em: <www.sociedadevegana.org> Acesso em: 20 set. 2013.

WAGNER, Carlos. Na mira dos ladrões. 14 de setembro de 2013. Jornal Zero Hora. Disponível em: <<http://zerohora.clicrbs.com.br/rs/geral/noticia/2013/09/em-um-ano-furto-de-bicicletas-cresce-15-em-porto-alegre-4268995.html>> Acesso em: 14 set. 2013.

YOUTUBE. Vídeo empresa Luigi Bertolli. Disponível em: <<http://youtu.be/Np1OLGudc-U>> Acesso em: 15 ago. 2013.

YOUTUBE. Vídeo do australiano Tim Goldby. 18 mar. 2013, intitulado: How many cars did I pass today? - A simple solution for those stuck in traffic every day”. Disponível em: <<http://www.youtube.com/watch?v=tA0jax7qjE0>> Acesso em: 10 set. 2013.

ZERO HORA. Mapa de roubos e furtos de bicicletas na Capital e na Região Metropolitana. Disponível em: <<http://zerohora.clicrbs.com.br/rs/geral/pagina/mapa-roubos-bicicletas-poa.html#>> Acesso em: 02. nov 2013.