



O BRASIL QUE PEDALA

A cultura da bicicleta
nas cidades pequenas

andré soares & daniel guth
[organiza o]



**O BRASIL
QUE
PEDALA**



O BRASIL QUE PEDALA

**A cultura da bicicleta
nas cidades pequenas**

andré soares & daniel guth
[organização]

JAGUATIRICA

Realização



Copyright © 2018 André Soares e Daniel Guth

Este livro foi revisado segundo o Acordo Ortográfico da Língua Portuguesa de 1990, em vigor no Brasil desde 2009.

Todos os direitos reservados e protegidos pela Lei 9.610, de 19.2.1998.

É proibida a reprodução total ou parcial sem a expressa anuência da editora.

Gestão editorial: Michelle Strzoda

Projeto gráfico, capa e diagramação: Estúdio Insólito

Metodologia para contagem de veículos e caracterização de ciclistas: Gláucia Guimarães Pereira e Yuriê Baptista César

Sistematização e estatística de dados: Gláucia Guimarães Pereira

Revisão: Adriana Marmo, Carolina Vaz, Liciane Correa e Michelle Strzoda

Metodologia da Pesquisa Perfil de Ciclistas: LabMob/UFRJ e Transporte Ativo

Seleção de cidades: Adilson Santos, Detinha Son, Eduardo Vale, Guilherme Tampieri, Leonardo Aragão, Luis Peters, Sandra Kawasaki e Vera Bamberg

Parceria editorial A Bicicleta no Brasil: Adriana Marmo (Aliança Bike), André Soares (UCB - União de Ciclistas do Brasil), Daniel Guth (Aliança Bike e Bicicleta para Todos) e Tatiana Carvalho e Mateus Lima (Bike Anjo)

Agradecimentos: Marcelo Maciel, Giancarlo Clini e Marcelo Ribeiro (Aliança Bike). Augusto Machado e Ricardo Santos (Associação Bicicleta para Todos). Luciana Nicola, Simone Gallo e Natalia Cerri Oliveira (Banco Itaú). Dalton Perim. Victor Andrade e Juciano Rodrigues (LabMob/UFRJ). Zé Lobo e Gabriela Binatti (Transporte Ativo). Magno Rangel, Thiago Benfica, Natalia Pimenta, Phillipe Ramos, Mauricio Gorigoitia, Rubens Carvalho Neto, Renato Alves, Inaiara Neves, Francisco Chagas.

CIP-BRASIL. CATALOGAÇÃO NA PUBLICAÇÃO
SINDICATO NACIONAL DOS EDITORES DE LIVROS, RJ B83

O Brasil que pedala : a cultura da bicicleta nas cidades pequenas / organização André Soares, Daniel Guth.
1. ed. — Rio de Janeiro : Jaguatirica, 2018.

256 p. ; 23 cm.

ISBN 978-85-5662-163-4

1. Bicicletas. 2. Transportes - Aspectos sociais. 3. Sustentabilidade. I. Soares, André. II. Guth, Daniel.
18-52066 CDD: 388.411
CDU: 656.18

JAGUATIRICA

rua da Quitanda, 86, 2º andar, Centro
20091-902 Rio de Janeiro RJ
tel. 21 4141 5145
jaguatiricadigital@gmail.com
editorajaguatirica.com.br

Realização



Membros



Apoio



Dedicamos este livro a Raul Aragão
(#RaulVive), a Detinha Son (#DetinhaVive)
e a todas e todos que ousam manter viva
a cultura da bicicleta no Brasil

SUMÁRIO

- 10 Apresentação: A importância da bicicleta nas cidades pequenas
- 34 Prefácio

EIXO 1 A BICICLETA E A CONSTRUÇÃO DAS IDENTIDADES

- 42 **Afuá/PA** — A cidade das bicicletas sobre as águas
- 78 **Tarauacá/AC** — Cidade amazônica das bicicletas e a terra do abacaxi gigante
- 96 **Antonina/PR** — De bicicleta todo dia

EIXO 2 CIDADES EM TRANSFORMAÇÃO

- 114 **Cáceres/MT** — A capital nacional do ciclista
- 130 **Gurupi/TO** — A capital da amizade quer pedalar
- 144 **Pomerode/SC** — Do cicloturismo ao cotidiano
- 160 **Pedro Leopoldo/MG** — A resistência da mobilidade por bicicleta na motorizada Região Metropolitana de Belo Horizonte

EIXO 3 DIVERSIDADE E RESILIÊNCIA

- 186 **Ilha Solteira/SP** — Da hidrelétrica à propulsão humana
- 214 **Tamandaré/PE** — Na onda da bicicleta
- 228 **São Fidélis/RJ** — Uma cidade sem semáforos
- 242 **Mambai/GO** — O pedal é logo ali: cicloturismo e a (in)visibilidade de quem pedala

- 254 **Sobre as parcerias**



CT
JRS

Cordel de

J. Ribamar dos Santos

Com minha pena de poeta
E o tino dum repentista,
Irei fazer uns versos
De maneira bem simplista,
Demonstrando o conhecer
Que formou o meu saber
Pra ser um bom cordelista.

Por isso que recebi
Um convite muito honroso,
Pra com versos de Cordel
Abrir este livro primoroso,
Autoria de vários artistas,
Em benefício dos ciclistas;
Um projeto grandioso.

Esta obra busca valorizar
A “cultura da bicicleta”,
Dando às pequenas cidades
Suporte pra essa meta;
Levando o conhecimento
Pro bom uso desse
instrumento
Pra seus cidadãos e atletas.

Para isso os organizadores
Muitas cidades pesquisaram,
Em várias regiões do país
Essa necessidade observaram;
Pra melhorar as condições
Dessa “cultura” nas regiões,
Onze cidades selecionaram.

Ilha Solteira, em SP,
E Antonina, no Paraná;
Gurupi, no Tocantins;
E Afuá, lá no Pará;

Pedro Leopoldo,
em Minas Gerais,
Mambai, lá em Goiás;
E no Acre, Tarauacá.
Pomerode, em Santa
Catarina,
São Fidélis, no
Rio de Janeiro;
Tamandaré, em
Pernambuco —
Estado do Cordel, pioneiro
—;
E Cáceres, no Mato Grosso,
Este projeto será colosso...
Aculturando o brasileiro.

Os tratados desta obra,
Lhes afirmo, caros leitores,
Ciclistas, atletas e adeptos,
Serão muito promissores;
Se cultivada a importância
Do uso com constância
Da Bicicleta e seus valores.

Pois são as cidades
brasileiras,
Segundo o pesquisador,
Onde o uso da bicicleta
Será muito promissor;
Diminuindo a poluição
De carros, motos em ação
Nas cidades do interior.

E priorizar a bicicleta
Numa pequena cidade
Não lhe trará só economia,
Nem somente comodidade,
Mas a cultural
perseverança
De gerar segurança
Pra si e sua sociedade.

E nesse contexto, Afuá,
Terá capítulo especial!...
Lá a “cultura” da bicicleta
Será bem primordial!...
Carro e moto “é proibido”,
Só o ciclismo é permitido,
Onde a bike é colossal.

Agradeço a oportunidade
De versar a Introdução
Desta tão notória obra
De tamanha valorização,
Sobre o uso da bicicleta
Como “cultura predileta”,
Pra todo e qualquer
cidadão.

Concluo esta Introdução
Desejando profundamente
Que esta bela obra-prima
Alcance verdadeiramente
O objetivo desejado,
Gerando bom resultado
Com sucesso plenamente!

Jota Ribamar, o Poeta,
Rimou em forma de cordel,
Incentivando os ativistas
Bendizando os ciclistas
Às suas bikes serem fiel;
Minimizando tantos
veículos,
Do ciclismo sendo
discípulos!
Reafirma o Menestrel.

Gurupi/TO, fevereiro de 2018

APRESENTAÇÃO

A IMPORTÂNCIA DA BICICLETA NAS CIDADES PEQUENAS

Daniel Guth e André Soares

O uso da bicicleta como meio de transporte, no Brasil, varia bastante em diferentes locais, e suas características mudam dependendo do porte das cidades.

Apesar de os municípios pequenos — com menos de 100 mil habitantes, segundo o IBGE — representarem 94,43% do total, neles vivem apenas 43,5% da população do país. Se a discrepância impressiona, apontamos para os fatos de que a maior parte do território brasileiro é composta por cidades pequenas e de que estas estão mais bem distribuídas.

A motorização individual, por carros e motos, tem crescido no país, mas nas cidades de porte médio a grande já alcançou seu limite. O fato de grandes centros ampliarem a infraestrutura para o uso de bicicleta, por elas serem vetores e modelos de desenvolvimento, é fundamental para que as cidades de porte pequeno não cometam os mesmos equívocos que agora as grandes cidades buscam remediar.

São as cidades pequenas que impulsionam o índice de participação da bicicleta na repartição modal brasileira — em média, segundo dados de 2014, não mais de 4% dos brasileiros se locomovem de bicicleta (ANTP, 2016). E são também as cidades menores que podem demonstrar de forma integral a viabilidade e as vantagens do ciclismo.

Em muitas cidades brasileiras, a bicicleta ainda resiste, por motivos diversos. As distâncias são menores nas cidades pequenas: possuem menos de 7 quilômetros de diâmetro, perímetro no qual a bicicleta é considerada o meio de transporte mais eficiente. As cidades menores são menos violentas, tanto patrimonialmente quanto no trânsito, inibindo menos o uso das ruas pelos ciclistas. O *status* do carro tem menor efeito entre os moradores de cidades pequenas, ainda mais quando a bicicleta atende a demanda de deslocamento.

É importante para o Brasil a existência de cidades com alto índice de uso de bicicleta, que façam proveito de todos os seus benefícios individuais, sociais e ambientais e demonstrem para todo o país a viabilidade desse veículo. As cidades grandes, com território extenso, podem se basear nas cidades pequenas, uma vez que também nas metrópoles grande parte dos deslocamentos ocorre em curtas e médias distâncias (dentro de um bairro ou entre bairros vizinhos): na ida para o trabalho, para o estudo, para as compras etc.

Este livro foi concebido para trazer à tona essa realidade desconhecida para muitos brasileiros e para contrastá-la com a grave situação das grandes cidades, oferecendo-lhes uma alternativa possível, real. Também pretendemos prestar uma homenagem às cidades menores, usuárias da bicicleta, e a seus habitantes, e publicamente declarar o valor da cultura que preservam.

A autoria do livro: uma mão no guidão, outra na caneta

Este livro foi redigido a muitas mãos: várias pessoas colaboraram com textos e realizaram a pesquisa que lhes deu suporte; e todas elas estão ligadas a organizações da sociedade civil, incluindo as que constituíram a obra.

Esta publicação é uma iniciativa da Parceria Editorial A Bicicleta no Brasil, composta pela Aliança Bike — uma associação de empresas do setor de bicicletas —, Bicicleta para Todos, União de Ciclistas do Brasil e Bike Anjo. As instituições formaram a Parceria após a exitosa experiência do livro *A bicicleta no Brasil 2015*, que abordou a situação de dez capitais brasileiras, e pretendem seguir oferecendo outras perspectivas da bicicleta no nosso país.

Assim como o primeiro livro, este também foi composto por integrantes de organizações locais de ciclistas — associações ou coletivos informais — envolvidos com a promoção da ciclomobilidade. Seus autores não apenas pedalam no cotidiano, como também são versados no tema da mobilidade urbana e defensores da modalidade. As instituições autoras — descritas nos respectivos capítulos — são associadas da União de Ciclistas do Brasil ou com ela mantêm relacionamento.

Também aqui se destacam o protagonismo e a força da sociedade civil para o incremento da mobilidade por bicicleta no Brasil. Com intervenções educativas, incidência política e produção de conhecimento, são os ciclistas que, buscando e trocando instrução, têm gerado debate, influenciado a opinião pública, demandado a elaboração e o cumprimento de leis e, com isso, provocado mudanças para a humanização e a democratização das cidades por meio da bicicleta.

O processo de produção do livro

A seleção das cidades que constam neste livro se iniciou em 2015. Botando em prática uma ideia elaborada no ano anterior, foi realizada uma consulta aberta (*survey*), com o objetivo de coletar indicações de cidades pequenas onde se andasse muito de bicicleta. Duzentas e vinte e oito respostas apontaram 150 cidades, que foram contatadas. De acordo com o interesse demonstrado e a qualidade das respostas enviadas pelas prefeituras, uma tabela classificatória foi criada — contemplando uma série de indicadores e variáveis —, e onze cidades foram selecionadas, duas de cada região do país, mais a cidade de Afuá, que se trata de um estudo de caso especial.

Representantes das prefeituras dessas cidades estiveram em São Paulo em 2015, a convite da Aliança Bike, para estabelecer o diálogo inicial necessário para a elaboração das pesquisas e para o levantamento de dados. A partir daí, foram iniciados os trabalhos de composição da obra, com a elaboração da metodologia e o convite para que as organizações de ciclistas redigissem os textos.

A composição de cada capítulo — que envolveu tanto trabalho remoto quanto trabalho local, com a observação participante dos autores — percorreu as seguintes etapas: levantamento socioeconômico, levantamento fotográfico, entrevistas com moradores, contagem volumétrica de veículos, caracterização de ciclistas e a pesquisa Perfil do Ciclista. As pesquisas foram realizadas pelos autores com o apoio dos moradores.

A metodologia da pesquisa de contagem volumétrica de veículos foi elaborada pela equipe da Parceria Editorial, com base em práticas

já consolidadas no Brasil. E a metodologia da pesquisa Perfil do ciclista foi elaborada pelo LabMob da UFRJ, que, em parceria com a Transporte Ativo, está responsável por publicar a segunda edição da pesquisa Perfil do Ciclista Brasileiro.

Com base nos dados levantados e na vivência da cidade, fazendo uso da experiência como pesquisadores e promotores do uso de bicicleta, e com uma dose de senso crítico, os autores dedicaram-se, nos meses antecedentes a este livro, ao conteúdo. O resultado está aqui: textos vivos e embasados, contendo a opinião e o sentimento dos habitantes, o *status* da bicicleta no cenário urbano e rural, as políticas públicas desenvolvidas — ou a ausência de políticas — e as delícias e dificuldades do uso da bicicleta nesta amostra do país.

Os cuidados epistemológicos

A pesquisa ampla realizada nas cidades escolhidas extrapola uma visão fenomenológica de produzir conhecimento a partir da análise e da observação crítica dos objetos. Não é possível dissociar a pesquisa da intenção dos autores, de suas vivências e de suas concepções de cidade e de sociedade, ainda que se tenha tentado buscar uma visão neutra. Em momento algum negamos a relação dialética e ideológica entre os autores e as cidades estudadas.

Ainda que a observação participante implique necessariamente um processo longo, os capítulos e as investigações aqui apresentados sobre cada cidade não objetivam produzir uma etnografia completa da cultura da bicicleta.

Por isso, denominamos este trabalho de “pesquisa exploratória” sobre as cidades pequenas e a cultura da bicicleta, uma provocação urgente em face às mudanças profundas pelas quais as cidades brasileiras vêm passando, e um convite à sociedade como um todo, para reflexões e ulteriores investigações mais aprofundadas sobre os fenômenos aqui iluminados.

Por que “cultura da bicicleta”?

O convite aos leitores para uma imersão em cidades de pequeno porte está relacionado a uma das perguntas norteadoras desta investigação: existe uma cultura da bicicleta no Brasil? Antes mesmo de buscar responder a esta questão, outra se destacou com mais veemência: o que seria, afinal, “cultura da bicicleta”?

Ainda que seja um desafio adotar uma perspectiva para o termo “cultura”, especialmente nos dias de hoje, a complexidade e a abrangência da questão também nos intrigaram desde o início. “Cultura” tem origem no latim e deriva da palavra *colo*. De acordo com o historiador Alfredo Bosi, “*colo* significava, na língua romana mais antiga, ‘eu cultivo’; particularmente, ‘eu cultivo solo’”. Ou seja, a acepção da palavra estava ligada ao mundo agrário. Agricultura, por exemplo, seria a “cultura do campo”. A cultura, portanto, como “aquilo que deve ser cultivado”, segundo Bosi, “era um modo verbal que tinha sempre alguma relação com o futuro”. A terminação “ura” carrega a desinência de futuro, de projeto.

Durante séculos, a palavra “cultura” se manteve relacionada à sociedade agrária e à perspectiva de quem almejava trabalhar (cultivar) a terra. Após a conquista da Grécia pelos romanos, a palavra “cultura” passou a ser utilizada como sinônimo de *Paideia*, que significava “desenvolvimento humano”, ou o arcabouço de conhecimentos para se transmitir às crianças, origem do sistema de formação ética da Grécia Antiga.

De acordo com Bosi, somente “a partir do primeiro século é que se encontram exemplos da palavra nessa acepção”, como um conjunto de ideias e valores intelectuais.

O que propomos como narrativa para ancorar o que seria a “cultura da bicicleta” conserva as duas acepções de “cultura”: algo que deve ser cultivado, e desenvolvimento humano e transmissão de conhecimento e valores de uma geração para outra.

Se a “cultura do arroz” é determinada por um conjunto de técnicas e cuidados com a terra que permitem que seu plantio se desenvolva, a “cultura da bicicleta” igualmente floresce como os atributos das pessoas e suas relações entre si e com o território. Se a “cultura dos kayapós” também é o conjunto de ideias e valores transmitidos de uma geração a ou-

tra, a “cultura da bicicleta” igualmente pode ser compreendida como um conjunto de ideias e valores transmitidos.

O sociólogo e pesquisador britânico Peter Cox, em *Cycling Cultures* (2015), debruçou-se sobre o tema e representou sua complexidade afirmando que “a variedade de atividades ligadas à bicicleta e a diversidade de práticas nascem de experiências profundamente diferentes, pessoais e coletivas, moldadas por histórias do território, classe, gênero e etnia”. E ponderou que “os usos de bicicleta e a maneira com que ciclistas entendem esta ‘cultura’ difere profundamente em diferentes contextos”.

O historiador David Herlihy, autor de *Bicycle: The History* (2004), afirmou para o *The New York Times* que a cultura da bicicleta sempre foi dividida entre os usos utilitário, recreativo e competitivo. “Há ciclistas apaixonados ligados a todos os três usos. Às vezes há uma desconexão entre os três, mas acho que há cada vez mais uma sobreposição agora.”

O esforço de buscar categorizar ou sintetizar a cultura da bicicleta — ou seja, suas ideias e valores, coletiva ou individualmente, em distintos contextos — é um caminho que não ousamos traçar e não indicáramos. É na diversidade — ou no reconhecimento da diversidade — que ancoramos a *praxis* do que buscamos aqui conceituar.

A cultura da bicicleta, como ideia, sobrevive aos tempos. Como *praxis*, ela só sobrevive se tivermos pessoas pedalando. A exemplo de plantações que não se desenvolvem e não resistem a solos não cultivados, a cultura da bicicleta também corre risco de não se desenvolver e não resistir se não for cuidada.

O crescimento da motorização da mobilidade nas cidades de pequeno porte

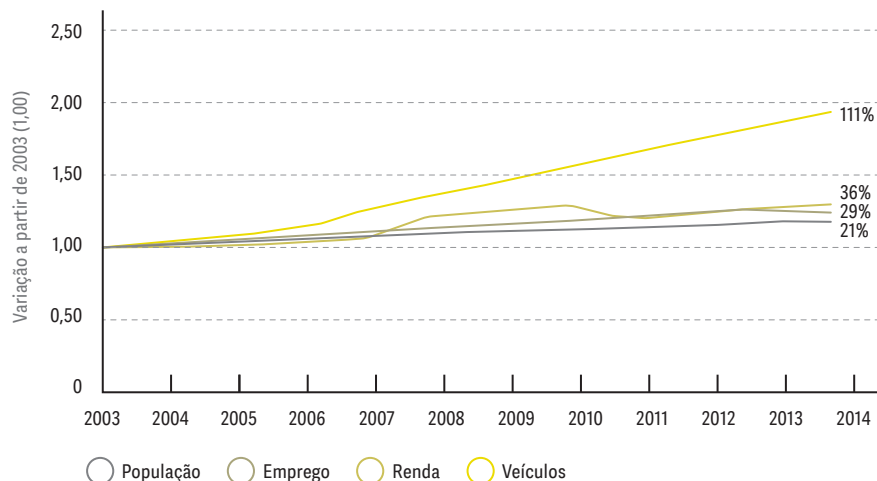
Uma das transformações mais intensas que vêm ocorrendo nas cidades brasileiras, e que aqui destacamos, diz respeito ao crescimento da motorização da mobilidade e seus impactos nos municípios como um todo e no objeto da nossa pesquisa: a cultura da bicicleta nas cidades de pequeno porte.

O Brasil incentivou a produção, a montagem, a aquisição e o uso de automóveis e motocicletas com maior intensidade a partir dos anos

1990, sobretudo durante a primeira década dos anos 2000. O crescimento dos veículos motorizados, entre 2003 e 2014, foi muito superior à variação do crescimento populacional e até mesmo do emprego e da renda (Gráfico 1).

GRÁFICO 1

EVOLUÇÃO DA RENDA, EMPREGO, POPULAÇÃO E VEÍCULOS MOTORIZADOS (2003-2014)



Fonte: Simob/ANTP, 2014.

As políticas de estímulo à produção de motocicletas no final dos anos 1990, a aprovação da produção de automóveis com mil cilindradas e dos veículos *flex* em 2003, as políticas de desoneração tributária para o setor automotivo até os dias atuais, os subsídios à gasolina para conter a elevação de seu custo, as facilidades de crédito para aquisição de automóveis e motocicletas e, não podemos esquecer, o conjunto de infraestruturas e políticas públicas voltadas para viabilizar a crescente motorização do país geraram consequências que foram sentidas e absorvidas nas cidades brasileiras de todos os portes, em todas as regiões.

Nas cidades de pequeno porte, o crescimento do uso das motocicletas, motonetas e ciclomotores, nas últimas duas décadas, foi meteórico. Entre 2001 e 2014, mais de 70% de todas as motocicletas (Observatório das Metrôpoles, 2015) foram emplacadas em municípios fora das regiões

metropolitanas,¹ onde estão espalhadas as cidades de pequeno porte. É justamente nelas que estão concentradas as mais altas taxas de uso de bicicleta (Tabela 1).

TABELA 1
DIVISÃO MODAL POR PORTE DE MUNICÍPIO²

Modo	> 1 milhão	de 500 mil a 1 milhão	de 250 a 500 mil	de 100 a 250 mil	de 60 a 100 mil
Ônibus municipal	22	20	18	16	17
Ônibus metropolitano	2	6	9	9	6
Trilhos	8	0	0	0	0
Total coletivo	31	26	27	25	23
Auto	30	30	25	21	16
Moto	3	4	5	6	8
Total individual	33	34	30	27	24
Bicicleta	1	3	5	9	14
A pé	35	37	38	39	39
Total não motorizado	36	40	43	48	53

Fonte: Simob/ANTP, 2014.

Duas das conclusões que podemos aferir a partir dos dados disponíveis sobre divisão modal nas cidades brasileiras são que quanto menor o porte da cidade, maior a participação da bicicleta, e que o mesmo padrão ocorre com as motocicletas.

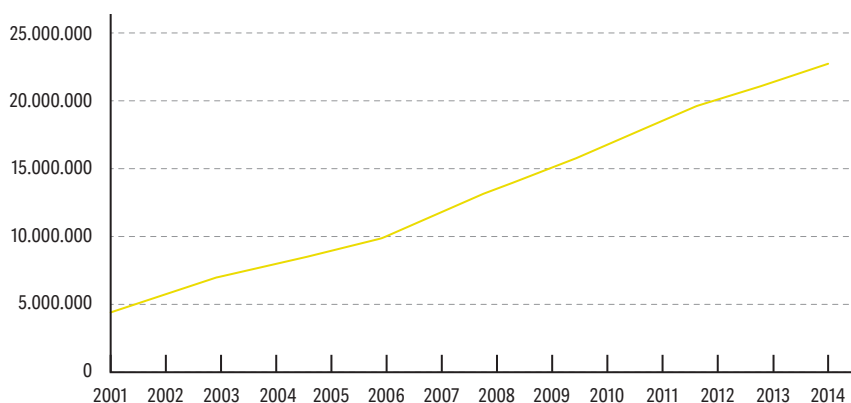
Considerando que as bicicletas se tornaram populares no Brasil a partir de incentivos à indústria nacional, no final da década de 1940,³ e levan-

- 1 Nesse período, a frota de motocicletas nas regiões Norte e Nordeste aumentou 641,5% e 639%, respectivamente.
- 2 É preciso pontuar que o Simob só apresenta dados de municípios com mais de 60 mil habitantes. Não temos dados, no Simob, da divisão modal em municípios menores, que sabemos que têm ampla participação nos meios ativos de deslocamento, crescente participação da motocicleta e do automóvel e quase nenhuma participação de transportes públicos e coletivos.
- 3 Até o final da década de 1940, as bicicletas, no Brasil, eram acessíveis apenas às camadas mais ricas da população, que detinham meios e recursos para importá-las principalmente da Europa (Guth, 2016).

do em conta que a popularização da motocicleta é um fenômeno recente — entre 2001 e 2014, o número de motos saltou de 4,5 milhões para 22,8 milhões (Gráfico 2), uma variação da ordem de 403,7% —, podemos entender que a motorização vem impactando diretamente a cultura da bicicleta nas cidades brasileiras, especialmente onde ela é mais consolidada e histórica (desde os anos 1950): nas cidades pequenas.

GRÁFICO 2

NÚMERO DE MOTOS NO BRASIL ENTRE 2001 E 2014



Fonte: Denatran, 2015.

Observando o crescimento da motorização nas onze cidades estudadas, verificamos que as regiões Norte, Nordeste e Centro-Oeste foram as que percentualmente mais cresceram no número de automóveis e motocicletas entre 2001 e 2017, ainda que não apresentem as mais altas taxas de motorização (veículos motorizados por habitante). As regiões Sudeste e Sul tiveram crescimento menos expressivo, porém são as que apresentam as taxas mais altas de motorização — o que é explicado, parcialmente, pela concentração de renda nessas regiões e pelo fato de que o acesso e o incentivo à aquisição de veículos motorizados nessas áreas teve início há muitas décadas.

TABELA 2

CRESCIMENTO DA MOTORIZAÇÃO ENTRE 2001 E 2017

Região	UF	Cidade	Veículos motorizados			
			Qtd. em 2001	Qtd. em 2017	Crescimento (2001 a 2017)	Qtd. por mil habitantes em 2017
Norte	PA	Afuá	1	17	1.600%	0,44
Centro-Oeste	GO	Mambaí	162	2.214	1.266,67%	267,68
Norte	AC	Tarauacá	424	4.306	915,57%	107,59
Nordeste	PE	Tamandaré	430	4.119	857,91%	178,31
Sul	PR	Antonina	1.006	5.105	407,46%	262,87
Norte	TO	Gurupi	13.026	58.268	347,32%	681,31
Centro-Oeste	MT	Cáceres	11.315	46.282	309,03%	507,08
Sudeste	RJ	São Fidélis	5.021	16.327	225,17%	433,20
Sudeste	MG	Pedro Leopoldo	11.210	31.099	177,42%	487,16
Sudeste	SP	Ilha Solteira	7.564	17.908	136,75%	674,76
Sul	SC	Pomerode	10.998	25.876	135,28%	800,27

Fonte: Denatran (2017).

Tomemos como exemplo as cidades de Cáceres/MT, Tamandaré/PE e Pedro Leopoldo/MG. A cidade mato-grossense, que faz divisa com a Bolívia, viu explodir sua frota de motocicletas, motonetas e ciclomotores entre 2001 e 2017, saltando de 4,9 mil para 24,6 mil veículos (Denatran, 2017). Uma pesquisa de origem e destino realizada em 2004 revelou que 72,54% das viagens em Cáceres eram realizadas por bicicletas; já motocicletas respondiam por 7,21% das viagens, e automóveis, por 4,1%. Treze anos depois, em 2017, os dados de contagens veiculares realizadas em dois pontos da cidade revelaram que a bicicleta representou, em média, 13% das viagens nas vias analisadas — uma redução de 82% em comparação com 2004 —, enquanto motocicletas representaram espantosos 41% das viagens, mesmo percentual dos automóveis.

Em Tamandaré, cidade do litoral sul de Pernambuco e com profunda tradição de uso de bicicleta, a frota de motocicletas e automóveis também cresceu intensamente. Dados de contagem veicular realizada na principal

via da cidade, em 2017, revelaram participação das bicicletas em 17% das viagens, enquanto automóveis somaram 31% e motocicletas, 26%.

Em Pedro Leopoldo, cidade mineira localizada na região metropolitana de Belo Horizonte, a pesquisa de Origem e Destino de 2002 revelou que as bicicletas tinham participação em 17,2% das viagens, enquanto viagens a pé eram 36,1%, 21%, de transporte coletivo, 15,5%, e de motocicleta, 1,7%. Dez anos depois, em 2012, a mesma pesquisa replicada revelou que as viagens de bicicleta caíram pela metade e totalizavam 8,6% das viagens, enquanto as viagens a pé foram reduzidas em alguns pontos percentuais e alcançaram 33,2%. Já as viagens feitas de automóvel cresceram de 21 para 26,2%, e as de motocicleta, de 1,7 para 5%. O transporte coletivo também encolheu de 15,5 para 13,4%.

Um olhar um pouco mais atento e aprofundado pode nos revelar de que maneira essa crescente motorização vem impactando a mobilidade ativa nas cidades brasileiras. O que fazer para frear ou reverter esse quadro é igualmente importante. Quais são os efeitos (externalidades) dessa motorização? Como ela tem impactado a cultura da bicicleta nas cidades brasileiras? Quais são as variáveis associadas à migração modal da bicicleta para os veículos motorizados? Esses são alguns desafios e oportunidades para pesquisadores e gestores públicos.

Divisão modal: a participação das bicicletas nas viagens diárias

Ainda que o crescimento das viagens realizadas por veículos motorizados seja uma realidade cada dia mais frequente nas cidades brasileiras, os resultados das contagens realizadas nas principais vias das cidades estudadas ainda apontam para a manutenção e a resiliência de uma intensa cultura de uso de bicicletas, que vai de 7% das viagens (divisão modal) em Gurupi/TO até 73% em Tarauacá/AC. A cidade de Afuá/PA, com mais de 75% das viagens de bicicleta, não foi incluída na Tabela 3 por ter proibida a circulação de veículos motorizados.

TABELA 3

TABELA GERAL POR MODALIDADE

	Bicicleta	Moto	Automóvel	Pedestres	Caminhão	Ônibus	Outros
Antonina	29%	8%	43%	7%	7%	3%	3%
Cáceres	13%	41%	41%	3%	1%	0%	1%
Mambaí	18%	17%	34%	23%	3%	1%	5%
Pedro Leopoldo	14%	8%	41%	33%	1%	1%	2%
Pomerode	12%	9%	57%	12%	6%	1%	4%
São Fidélis	15%	32%	23%	27%	1%	1%	1%
Tamandaré	17%	26%	31%	21%	1%	1%	3%
Ilha Solteira	21%	18%	46%	10%	1%	1%	3%
Gurupi	7%	34%	26%	27%	1%	0%	6%
Tarauacá	73%	15%	5%	4%	1%	0%	1%
Média	21,90%	20,80%	34,70%	16,70%	2,30%	0,90%	2,90%

A participação dos automóveis na divisão modal das viagens aparentemente é influenciada mais por aspectos socioeconômicos do que pelo porte das cidades. Tarauacá (40.024 habitantes) e Pomerode (32.334 habitantes), por exemplo, apesar de terem porte similar, têm percentuais antagônicos de uso de automóvel: enquanto Pomerode tem 62% das viagens feitas por automóvel, em um dos pontos de contagem, em Tarauacá este percentual é de apenas 5%. Pomerode tem mais de oitocentos veículos motorizados para cada mil habitantes, enquanto Tarauacá tem 107.

O uso de bicicleta, contudo, parece não se atrelar a um padrão — seja socioeconômico, de porte de cidade ou de características geomorfológicas e/ou climáticas —, ainda que possa ser comprometido pelo crescimento da motorização. A diversidade de uso e ocupação do solo, o desenvolvimento de políticas cicloviárias, a facilidade e a praticidade do uso de bicicleta e a construção de identidades sociais que passam pela presença da bicicleta no cotidiano das pessoas e da paisagem urbana são algumas das variáveis que explicam os altos índices de ciclismo nessas cidades.

Mas, afinal, de que ciclistas estamos falando?

Caracterização de ciclistas

Contagens volumétricas e de caracterização podem ser bastante reveladoras no que diz respeito à mobilidade por bicicletas, ajudando a aprofundar o conhecimento sobre o assunto. A Tabela 4, criada a partir das contagens realizadas nas cidades estudadas, carrega narrativas importantes e que merecem destaques.

TABELA 4

CARACTERÍSTICAS GERAIS DOS CICLISTAS, DAS BICICLETAS E DO TRÁFEGO

Mulheres pedalando: Em média 34,9% de todas as pessoas pedalando, nas cidades estudadas, são mulheres. Em Afuá, onde o trânsito motorizado é proibido, o percentual atinge 51%. Ilha Solteira e Pomerode, cada uma com 40% ou mais das viagens de bicicleta realizadas por mulheres, também se destacam. Esses dados são ainda mais surpreendentes se compararmos com a média de 7% de mulheres ciclistas⁴ nas grandes cidades brasileiras.

Uso de capacete: O uso do equipamento é praticamente inexistente nas cidades de pequeno porte, oscilando entre 0 e 1%. Mambá é a cidade que apresentou o mais alto índice: 2% dos ciclistas com capacete.

Garupa: Cidades pequenas mantêm viva a utilização da garupa da bicicleta, seja para carregar crianças, jovens ou mesmo adultos. Em Tarauacá, por exemplo, em 15% das bicicletas contabilizadas havia uma pessoa na garupa. Em Tamandaré, esse índice foi de 10%.

Transporte: Entre todas as bicicletas contadas como meio de transporte, 96,4% eram comuns (urbanas e híbridas). A pesquisa de perfil, revelada na próxima seção, aprofundará o tema de ciclistas e suas motivações para uso de bicicleta.

Calçada: O uso da calçada por ciclistas oscilou sensivelmente entre as cidades estudadas. Isso se deve a características pontuais dos locais de contagem, como é o caso de Ilha Solteira, que apresentou uma média de 22%. O uso da pista de rolamento, no entanto, é o mais difundido, oscilando entre 90% e 100% em todas as cidades (excetuando Ilha Solteira).

Contramão: O uso da contramão por ciclistas, assim como o da calçada, está associado a condicionantes locais e pontuais. Isto é, trata-se de um subterfúgio, um recurso acessado por ciclistas para as situações em que o desenho urbano (especialmente o viário) está em desacordo com as características do deslocamento ativo. Antonina e Pedro Leopoldo apresentaram os maiores índices de uso de contramão, com 56% e 42%, respectivamente.

4 Média entre quarenta contagens de ciclistas realizadas por associações locais, em capitais e grandes cidades, entre 2008 e 2015 (Ciclocidade, 2015).

Item	Antonina	Cáceres	Mambai	Pedro Leopoldo	Pomerode	São Fidélis	Tamandaré	Ilha Solteira	Gurupi	Taranacá	Média
Total de bicicletas	2.477	1.741	643	1.475	1.419	1.678	1.341	4.906	911	5.938	22.529
Na calçada	11%	2%	1%	4%	1%	1%	2%	22%	4%	0%	4,80%
Na contramão	56%	9%	7%	42%	0%	0%	5%	3%	5%	0%	12,70%
Mulheres	3%	38%	29%	30%	40%	33%	39%	41%	29%	34%	34,30%
Homens	70%	62%	71%	70%	0%	67%	61%	59%	71%	66%	65,70%
Bicicletas de carga/ serviço	3%	1%	3%	4%	0%	2%	10%	0%	2%	2%	2,70%
Bicicletas esportivas	0%	0%	3%	0%	3%	0%	0%	0%	1%	0%	0,70%
Bicicletas comuns	97%	99%	94%	96%	96%	98%	90%	99%	97%	98%	96,40%
Menores de 16 anos	9%	11%	23%	9%	6%	4%	11%	13%	9%	16%	11,10%
Maiores de 60 anos	11%	6%	9%	16%	10%	7%	5%	9%	3%	1%	7,70%
Adultos	80%	83%	67%	75%	84%	89%	84%	78%	89%	83%	81,20%
Com carona/garupa	7%	6%	6%	4%	5%	5%	10%	3%	3%	15%	6,40%
Com capacete	0%	0%	2%	0%	1%	0%	0%	0%	1%	0%	0,40%

Perfil de ciclistas nas cidades de pequeno porte

Durante a semana, de setembro a novembro de 2017, pesquisadores foram a campo para entrevistar ciclistas em seus deslocamentos em todas as cidades aqui retratadas. Foram realizadas 2.208 entrevistas nas onze cidades, uma amostra considerável para locais que não superam 100 mil habitantes. A Tabela 5 revela a demografia e o número de entrevistas realizadas em cada município.

TABELA 5

Cidade	População*	Entrevistas realizadas
Mambáí	8.271	58
Antonina	19.420	300
Tamandaré	23.100	274
Ilha Solteira	26.540	183
Pomerode	32.334	289
São Fidélis	37.689	300
Afuá	38.144	99
Tarauacá	40.024	147
Pedro Leopoldo	63.837	90
Gurupi	85.523	282
Cáceres	91.271	186

*Estimativa do IBGE para 2017.

O formulário de entrevista aplicado⁵ contempla desde questões sobre o perfil — como renda, idade, escolaridade — até questões mais opinativas e subjetivas, relacionadas ao uso de bicicleta — como frequência de uso, motivação para começar a pedalar e principais problemas.

5 A metodologia completa foi desenvolvida pela ONG Transporte Ativo e pelo LabMob/UFRJ (2015).

A partir dos resultados dessa pesquisa, podemos concluir as seguintes informações sobre os ciclistas de cidades de pequeno porte.

Escolaridade

Viu-se que 90% dos ciclistas têm ensino médio completo. Em Mambaí, quase metade (43%) deles responderam não ter instrução. Em Antonina, mais da metade (52%) têm o ensino fundamental completo.

Renda

Praticamente dois terços de todos os ciclistas ganham entre nenhum e dois salários mínimos. A renda média *per capita* é de R\$ 1.548,67. Em Mambaí, 40% dos ciclistas declararam não ter renda. Em São Fidélis, 38% responderam ganhar até um salário mínimo. Em Afuá, enquanto 55% disseram receber até dois salários mínimos, 10% declararam receber mais de cinco.

Cor e etnia

Quase dois terços (64,6%) dos ciclistas se autodeclararam pardos ou negros. Brancos somam 31,67%, amarelos são 2,14% e indígenas, 1,17%. Afuá tem o maior percentual de declarados pardos, 75%, enquanto brancos somam 13% e indígenas, 3%. Em Pomerode, 66% dos ciclistas se autodeclararam brancos e 9%, negros. A maior população autodeclarada negra, entre as cidades pequenas, é a de Gurupi, com 29%.

Tempo gasto na principal viagem

Com relação ao tempo gasto nas principais viagens de bicicleta, destacam-se as distâncias curtas e plenamente acessíveis. Para 63,6% das pessoas entrevistadas em todas as cidades, as viagens de bicicleta não superam vinte minutos de pedalada. Em Afuá, 60% delas não superam dez minutos e nenhuma viagem dura mais do que 25. Em Pomerode, 15% afirmaram que sua principal viagem de bicicleta tem duração superior a 45 minutos.

Motivo para começar a pedalar

Mais de um terço (34,3%) das pessoas disseram que começaram a pedalar porque "é mais rápido e prático". Para 27,3%, o motivo principal foi a economia desse meio de transporte. Para outros 22% dos ciclistas, o principal

motivo foi a saúde. Apenas 3,14% responderam ser “ambientalmente correto” como principal justificativa, e 13,1% apresentaram outros motivos.

Quando começou a pedalar

As respostas a esta questão mostram como a bicicleta é utilizada pela população há muito tempo e como é um hábito que começa cedo na vida das pessoas. Quase 82% dos ciclistas usam a bicicleta como meio de transporte há mais de cinco anos.⁶ Em Tamandaré, esse índice foi de 95%. Em Pomerode, apenas 9% dos ciclistas afirmaram usar a bicicleta como meio de transporte há menos de seis meses.

Intermodalidade

Nas cidades pequenas, a maioria (83%) dos ciclistas não combina a bicicleta com nenhum outro meio de transporte em seus deslocamentos. Cáceres e Gurupi apresentaram resultados destoantes, com 45% dos ciclistas combinando viagens com outros meios, especialmente com motocicletas.⁷ Em Afuá, dos 12% dos ciclistas que combinam a bicicleta com outro meio de transporte, 92% o fazem com barcos. Em Pedro Leopoldo, dos 18% dos ciclistas que fazem intermodalidade, 63% conjugam a bicicleta com automóveis.

A seguir, um resumo da pesquisa Perfil do Ciclista realizada nas onze cidades de pequeno porte.

-
- 6 Ainda que nas maiores cidades haja um contingente grande de ciclistas recentes, como pode ser observado nos resultados da pesquisa Perfil do Ciclista divulgada em 2015 (Transporte Ativo), nas cidades pequenas a própria pergunta já era motivo de espanto, pois a cultura de uso de bicicleta está presente desde a tenra infância.
 - 7 Suspeitamos que tenha ocorrido um equívoco de interpretação desta pergunta nas cidades de Cáceres e de Gurupi. O alto índice de intermodalidade entre bicicleta e motocicleta indica que as pessoas entrevistadas interpretaram a questão como sendo “Qual outro meio você utiliza, além da bicicleta?”, e não “Qual outra modalidade você usa para completar a viagem?”.

TABELA 6

DURANTE QUANTOS DIAS DA SEMANA VOCÊ COSTUMA UTILIZAR A BICICLETA COMO MEIO DE TRANSPORTE?

	1	2	3	4	5	6	7	Total geral de respostas
Cáceres	1%	3%	9%	5%	14%	15%	54%	186
Mambaí	3%	3%	7%	2%	9%	7%	69%	58
Pedro Leopoldo	0%	7%	0%	8%	26%	6%	54%	90
Pomerode	4%	3%	7%	4%	24%	4%	54%	289
São Fidélis	1%	4%	5%	5%	13%	10%	62%	300
Tamandaré	4%	3%	4%	3%	7%	6%	74%	274
Antonina	1%	3%	6%	4%	10%	8%	67%	300
Gurupi	1%	4%	7%	6%	16%	9%	56%	282
Ilha Solteira	2%	2%	4%	2%	8%	7%	77%	183
Tarauacá	2%	3%	1%	1%	2%	4%	86%	147
Afuá	0%	1%	1%	1%	0%	1%	96%	99
Média	1,68%	3,27%	4,68%	3,62%	11,63%	7,00%	68,12%	2.208

TABELA 7

VOCÊ COMEÇOU A UTILIZAR A BICICLETA COMO MEIO DE TRANSPORTE HÁ QUANTO TEMPO?

	Menos de 6 meses	Entre 6 meses e 1 ano	Entre 1 e 2 anos	Entre 2 e 3 anos	Entre 3 e 4 anos	Entre 4 e 5 anos	Mais de 5 anos	Sem resposta	Total geral de respostas
Cáceres	2%	1%	1%	3%	2%	5%	87%	0%	186
Mambaí	7%	3%	5%	3%	2%	3%	76%	0%	58
Pedro Leopoldo	0%	3%	3%	2%	0%	2%	89%	0%	90
Pomerode	9%	6%	8%	4%	2%	3%	69%	0%	289
São Fidélis	5%	2%	4%	3%	0%	1%	85%	0%	300
Tamandaré	1%	1%	1%	1%	0%	0%	95%	1%	274
Antonina	2%	1%	3%	2%	6%	5%	81%	0%	300
Gurupi	2%	5%	7%	10%	9%	8%	59%	0%	282
Ilha Solteira	2%	1%	2%	3%	2%	5%	85%	0%	183
Tarauacá	4%	1%	3%	3%	1%	4%	84%	0%	147
Afuá	3%	1%	3%	0%	2%	1%	89%	1%	99
Média	3,27%	2,26%	3,6%	3,12%	2,37%	3,43%	81,69%	0,25%	2.208

GRÁFICO 3

QUAL FOI A PRINCIPAL MOTIVAÇÃO QUE FEZ VOCÊ COMEÇAR A UTILIZAR A BICICLETA COMO MEIO DE TRANSPORTE?

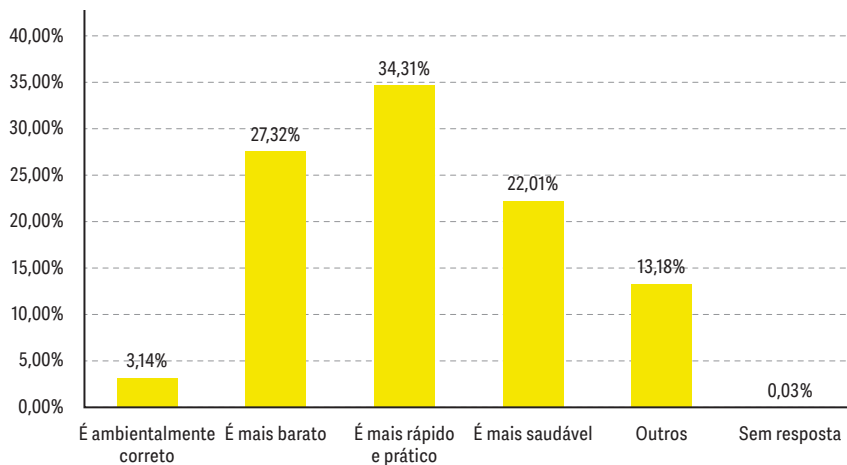


GRÁFICO 4

QUAL A SUA ESCOLARIDADE? (CONSIDERAR O ÚLTIMO SEGMENTO COMPLETO)

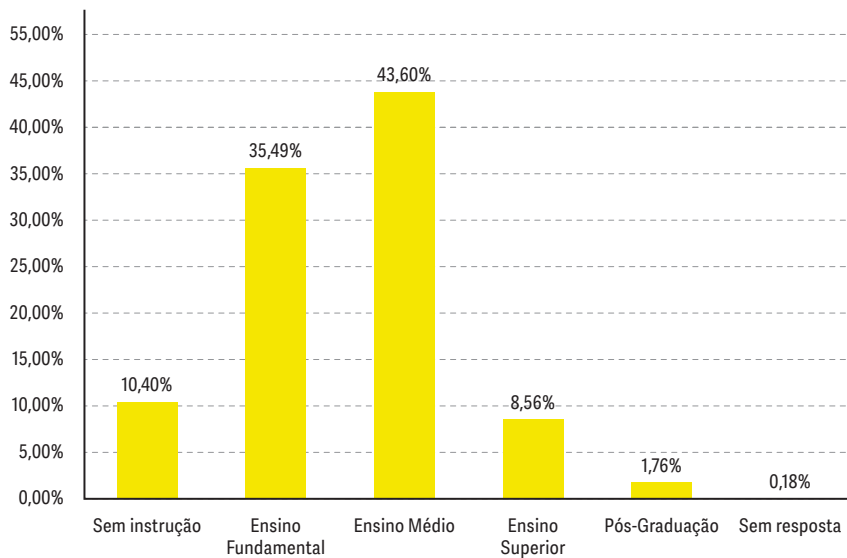


TABELA 8

QUANTO TEMPO VOCÊ LEVA EM SEU PRINCIPAL TRAJETO FEITO DE BICICLETA?

Tempo em minutos	Até 4 min.	De 5 a 9 min.	De 10 a 14 min.	De 15 a 19 min.	De 20 a 24 min.	De 25 a 29 min.	De 30 a 34 min.	De 35 a 39 min.	De 40 a 44 min.	45 min. ou mais	Total geral de respostas
Cáceres	2%	6%	20%	23%	23%	10%	12%	1%	1%	2%	186
Mambaí	9%	29%	16%	9%	9%	2%	14%	2%	2%	10%	58
Pedro Leopoldo	2%	21%	32%	24%	14%	0%	3%	0%	0%	2%	90
Pomerode	1%	7%	16%	22%	15%	4%	18%	0%	2%	15%	289
São Fidélis	0%	9%	20%	25%	19%	1%	13%	0%	3%	9%	300
Tamandaré	10%	19%	22%	17%	12%	3%	9%	0%	4%	4%	274
Antonina	2%	9%	23%	21%	20%	3%	11%	1%	3%	6%	300
Gurupi	7%	7%	13%	16%	21%	4%	17%	0%	4%	10%	282
Ilha Solteira	7%	17%	34%	21%	11%	2%	4%	0%	1%	2%	183
Tarauacá	4%	16%	23%	16%	16%	3%	13%	0%	1%	7%	147
Afuá	24%	35%	25%	14%	1%	0%	0%	0%	0%	0%	99
Média	6,20%	16,12%	22,30%	18,98%	14,71%	2,79%	10,35%	0,44%	1,88%	6,21%	2.208

GRÁFICO 5

COR/RAÇA DOS CICLISTAS ENTREVISTADOS NA PESQUISA DE PERFIL

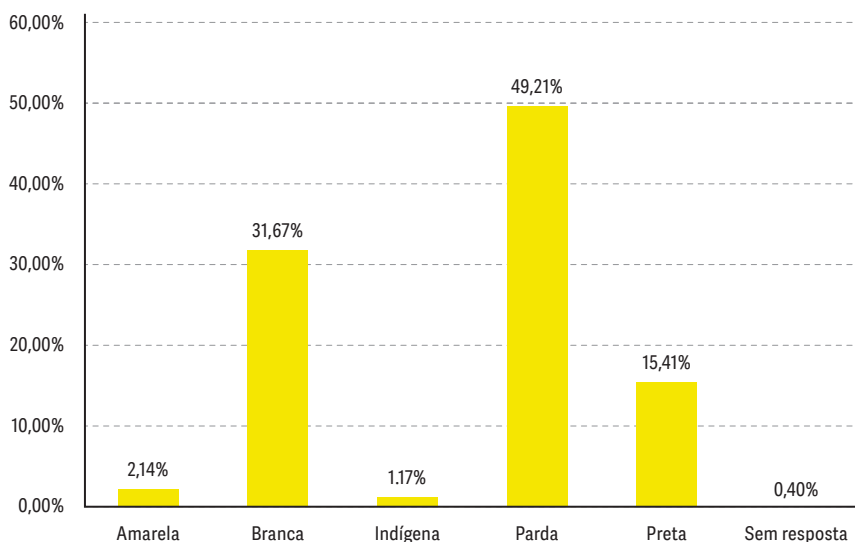


GRÁFICO 6

RENDA PER CAPITA

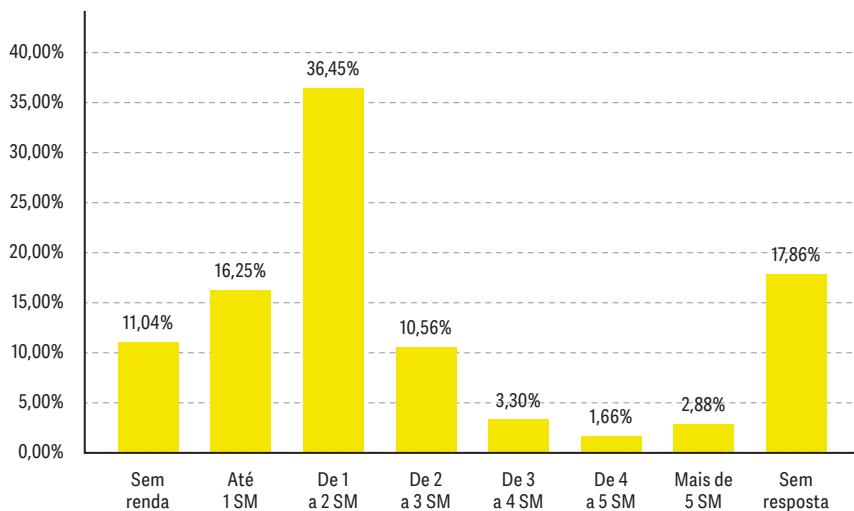


TABELA 9

EM ALGUNS DOS SEUS TRAJETOS SEMANAIS VOCÊ UTILIZA A BICICLETA EM COMBINAÇÃO COM OUTRO MODO DE TRANSPORTE?

Resposta	Não	Sim	Sem resposta	Total geral de respostas
Cáceres	55%	45%	0%	186
Mambaí	93%	7%	0%	58
Pedro Leopoldo	81%	18%	1%	90
Pomerode	77%	23%	0%	289
São Fidélis	99%	1%	0%	300
Tamandaré	95%	5%	0%	274
Antonina	84%	14%	3%	300
Gurupi	54%	46%	0%	282
Ilha Solteira	91%	9%	0%	183
Tarauacá	93%	7%	0%	147
Afuá	88%	12%	0%	99

TABELA 10

QUAL? (CASO A RESPOSTA DA PERGUNTA ANTERIOR TENHA SIDO "SIM", APONTE QUAL O MODO DE TRANSPORTE)

Resposta	Barco	Carro	Carro e moto	Moto	Ônibus	Ônibus e carro	Van	Sem resposta	Vazio	Total geral de respostas
Cáceres	0%	20%	16%	64%	0%	0%	0%	0%	0%	83
Mambaí	0%	25%	0%	50%	25%	0%	0%	0%	0%	4
Pedro Leopoldo	0%	63%	0%	6%	19%	6%	0%	6%	0%	16
Pomerode	0%	58%	0%	5%	32%	3%	2%	2%	0%	66
São Fidélis	0%	0%	0%	0%	50%	0%	0%	50%	0%	2
Tamandaré	0%	43%	0%	57%	0%	0%	0%	0%	0%	14
Antonina	2%	63%	2%	10%	20%	0%	0%	0%	2%	41
Gurupi	0%	40%	6%	52%	2%	0%	0%	0%	0%	131
Ilha Solteira	0%	31%	0%	31%	38%	0%	0%	0%	0%	16
Tarauacá	0%	0%	10%	90%	0%	0%	0%	0%	0%	10
Afuá	92%	1%	3%	0%	3%	1%	3%	3%	8%	12

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- Associação Nacional de Transportes Públicos. Sistema de Informações da Mobilidade Urbana. *Relatório geral 2014*. São Paulo, ANTP, jul. 2016.
- BOSI, Alfredo. *A origem da palavra cultura*. Disponível em: <<https://pandugih.wordpress.com/2008/11/24/alfredo-bosi-a-origem-da-palavra-cultura/>>. Acesso em: 14 maio 2018.
- COX, Peter. *Cycling Cultures*. Chester, UK: University of Chester Press, 2015.
- FREITAS, Ana. *Quem são as mulheres que andam de bicicleta em São Paulo*. Disponível em: <<https://www.nexojornal.com.br/expresso/2016/09/22/Quem-s%C3%A3o-as-mulheres-que-andam-de-bicicleta-em-S%C3%A3o-Paulo>>. Acesso em: 20 abr. 2018.
- GOODMAN, David. *What is Bike Culture?* Disponível em: <<https://cityroom.blogs.nytimes.com/2010/03/30/what-is-bike-culture/>>. Acesso em: 15 maio 2018.

GUTH, Daniel. Migração modal: por que estamos perdendo ciclistas diariamente.

In: *Mobilidade por bicicleta no Brasil*. Rio de Janeiro: ProUrb/UFRJ, 2016.

NÉSPOLI, Luiz Carlos Mantovani. (org.) *Mobilidade humana para um Brasil urbano*.

São Paulo: ANTP, 2017.

VALLADARES, Licia. *Os dez mandamentos da observação participante*.

Disponível em: <<http://dx.doi.org/10.1590/S0102-69092007000100012>>.

Acesso em: 20 abr. 2018.

VASCONCELLOS, Eduardo A. *Risco no trânsito, omissão e calamidade: impactos do incentivo à motocicleta no Brasil*. São Paulo: edição do autor, 2013.

Disponível em: <<http://www.mobilize.org.br/midias/pesquisas/risco-no-transito-omissao-e-calamidade.pdf>>. Acesso em: 28 abr. 2018.

PREFÁCIO

Clarisse Cunha Linke

As cidades pequenas geralmente ocupam um espaço quase que idílico no nosso imaginário. Aquele local onde achamos que a vida passa mais devagar; que todos conhecem seus vizinhos e lhes pedem açúcar para a receita do bolo da tarde; onde as crianças comem frutas no pomar de casa. Eu sempre me achei deveras urbanoide e, apesar de ter uma percepção afetuosa sobre as cidades pequenas, não me achava capaz de viver nesta escala de tempo e espaço.

No entanto, ao ler *O Brasil que pedala: A cultura da bicicleta nas cidades pequenas*, de imediato me emocionei. Página após página, entendi o quanto é necessário que se pense de que forma manteremos o ritmo destas cidades, pois é ali onde estão, na prática, as respostas à pergunta de Kevin Lynch “o que faz uma boa cidade?”.

Em sua obra “A boa forma da cidade”, Lynch sugere que uma boa cidade tem em seu território um conjunto de aspectos que garantem o desenvolvimento pleno das necessidades materiais, culturais, físicas e emocionais dos indivíduos. Ele aponta que a qualidade urbana de uma cidade está atrelada à sua capacidade de suportar a vida, ou seja está diretamente relacionada à saúde física e mental de sua população. E que a boa cidade oferece sentido de identidade e reconhecimento para sua comunidade. Saúde e identidade.

Quando na abertura somos presenteados pelo cordel de Jota Ribamar, de imediato senti e ouvi a infinidade de pequenas cidades que, juntas, nos criam um sentido tão forte de identidade brasileira. O conjunto de brasis que forma nosso Brasil, em toda sua diversidade que lhe é peculiar. E veja bem, o quão encantador é ver a bicicleta, de norte a sul, leste a oeste despontando como parte de nossa cultura.

Hoje quando falamos de bicicleta é dentro de um contexto tão diferente, global, técnico, político, que o monopólio das discussões se man-

têm centrado nas grandes questões das grandes cidades e dos grandes financiamentos. Em um país com mais de 5.500 municípios, onde 94% de cidades têm menos de 100 mil habitantes, nos acostumamos a falar somente nas regiões metropolitanas, onde de fato se concentram diversos problemas urbanos.

Em resposta, numa batalha que parece exaustiva, não cansamos de repetir que a bicicleta é um dos meios de transporte mais eficientes já inventados. É um veículo movido à propulsão humana, altamente eficiente no consumo de energia, com baixo custo operacional, de aquisição e manutenção; e requer pouco espaço para circular e estacionar. Que é o modo de transporte mais apropriado para distâncias curtas. Que uma pessoa pedalando viaja duas vezes mais rápido, carrega quatro vezes mais carga e cobre três vezes a distância percorrida por uma pessoa caminhando. Que o impacto ambiental da sua utilização é baixíssimo, pois não produz emissões de gases poluentes nem ruídos. Que a bicicleta pode ser usada em vias com pouca infraestrutura por diversos segmentos da população. Mas em meio a todas as justificativas plausíveis e necessárias, minimizamos — ou esquecemos? — o quanto a bicicleta está para além do ícone de cidades limpas e sustentáveis.

A bicicleta nos dá uma chance de nos reconectarmos aos locais, às pessoas, aos trajetos e às memórias coletivas.

O fato de o livro focar na cultura da bicicleta já é em si motivo de aplausos e — eu diria — até um certo alívio; nos dá a chance de parar de justificar e “tecnicizar” o porquê do investimento na bicicleta (que, claro, é fundamental) e celebrar o fato de que muitas cidades pedalam porque... sempre pedalar! E ponto.

A bicicleta é, afinal, o que faz de algumas cidades, boas cidades. É o elo afetivo dos cidadãos com seu entorno e com sua história. E assim é que há cidades que se nomeiam em relação à bicicleta, como Tarauacá/AC, “A Cidade das bicicletas” ou Cáceres/MT, “A Capital Nacional do Ciclista”. Na memória coletiva dos cidadãos a bicicleta aparece como parte de suas transformações, como em Gurupi/TO, que passou a usá-la como alternativa ao cavalo. Talvez neste sentido, de memória comum, possamos aproximar a cultura da bicicleta nas cidades pequenas ao conceito de patrimônio cultural imaterial.

Ao ler os textos, maravilha perceber a relação íntima entre a bicicleta e a vida cotidiana dos seus residentes, como elemento presente e pertencente a todos. Em algumas cidades como Tamandaré/PE, Mambáí/GO, São Fidélis/RJ, as bicicletas ficam soltas e sem cadeados. E se nas cidades grandes damos viva quando temos “novos ciclistas” contabilizados, muitas vezes como resultado de infraestruturas instaladas que oferecem mais segurança e conectividade, em muitas das cidades aqui retratadas a bicicleta é utilizada pela população há muito tempo, independentemente da infraestrutura disponível.

E aqui, um ponto se destaca. Enquanto para quem vive nas cidades grandes a bicicleta aparece como um elemento nostálgico de nossa infância, ou como um projeto utópico para o trajeto diário de nossas crianças, em muitas cidades a bicicleta aparece muito cedo na vida de suas populações. A bicicleta simplesmente “sempre esteve ali”, como parte do ir-e-vir das crianças.

Este aspecto, da bicicleta tão presente na infância, me indica um caminho fundamental que dá suporte à saúde física e mental de sua população, seguindo a lógica de Lynch. A infância é um momento de ouro na formação das capacidades sensoriais, linguagem e funções cognitivas, o período mais sensível e durante o qual estamos mais expostos tanto à absorção de experiências negativas (negligência, trauma, exposição a substâncias tóxicas, pobreza etc.) quanto positivas. O impacto do brincar em espaços saudáveis, livres e seguros para circular, explorar, interagir, estabelecer relações de afetos é primordial para o futuro de nossas gerações. Não é à toa que no capítulo sobre Afuá/PA, o que me chama mais atenção é exatamente o fato de que com a bicicleta, “a autonomia das crianças é conquistada desde cedo”. Com certeza as sociedades estariam bem menos doentes e medicalizadas se todos estivessem desde criança explorando suas cidades sentados num selim.

Ainda pensando sobre vida cotidiana dos residentes das cidades pequenas, que deleite saber que 35% de todas as pessoas pedalando, nas cidades estudadas, são mulheres. Em algumas cidades como Pomerode/SC ou Ilha Solteira/SP este número passa de 40%. Os dados também são interessantes quando analisamos por idade. Há mais idosos pedalando nas cidades pequenas, como mostra Pedro Leopoldo/MG.

Mulheres e idosos pedalam mais onde se sentem seguros, então nada melhor do que as cidades pequenas para nos provar a hipótese, principalmente quando comparamos com os números baixíssimos das cidades grandes para estes grupos específicos. E se associamos esses dados ao fato de que a população brasileira manteve a tendência de envelhecimento dos últimos anos e ganhou 4,8 milhões de idosos desde 2012, superando a marca dos 30,2 milhões em 2017, as informações apresentadas aqui nos indicam um caminho sério a ser tomado. Os idosos têm se tornado cada vez mais representativos no Brasil, e as mulheres são maioria expressiva, 56% do total de idosos. Duas perguntas me saltam: como manter as cidades pequenas seguras e confortáveis para que a população presente e futura continue pedalando? E como trazer a lição da cidade pequena para os grandes conglomerados urbanos, num sentido inverso do planejamento urbano tradicional?

Como ativistas de mobilidade urbana, sabemos que a bicicleta ajuda a fortalecer laços de solidariedade e a sensação de pertencimento local, facilitando os encontros, estimulando a cidadania e possibilitando trocas e interações entre as pessoas. Nesta perspectiva, não podemos esquecer que estamos no continente mais desigual do mundo, em um dos países com os piores cenários de exclusão social e racial. Compreender o aspecto inclusivo e democratizador da bicicleta como meio de transporte na cidade, como descrito no capítulo sobre Antonina/PR onde esta parece ser o que lhes permite romper desigualdades sociais e raciais históricas, é finalmente enfrentar nossos principais desafios.

O cenário, no entanto, é preocupante. As cidades pequenas não estão imunes às mudanças em voga. Ao contrário, cedem ao ideal de uso e posse do automóvel de nossa sociedade que parece ter dificuldade de caminhar em outra direção.

Nas cidades grandes, a bicicleta foi colocada em segundo plano no planejamento viário durante o século XX, quando o tecido urbano passou a ser adaptado para acomodar as viagens de automóvel. Com o aumento das taxas de motorização que estão sendo observadas nas cidades pequenas e médias, o caminho destas não é muito diferente. Temos um marco regulatório favorável, com a Política Nacional de Mobilidade Urbana, que estabelece diretrizes claras para a priorização da bicicleta, do

pedestre e do transporte público, em detrimento do transporte individual motorizado, mas é a indústria automobilística, aliada ao mercado imobiliário, quem continua ditando a produção de espaços urbanos com mobilidade limitada e territórios socialmente desiguais.

Por isso o valor inestimável desta publicação, que nos reconecta com os valores da boa cidade. Que nos faz lembrar quem pedala, e porquê, e sob quais condições. Que nos ajuda a validar a frase de Jan Gehl: “Os ciclistas, eles são parte da vida urbana”. Mas para o serem, precisamos continuar a ter ciclistas. E se perdemos ciclistas, a cultura da bicicleta pode não se desenvolver e não resistir. E resistir é preciso, para que a vida cotidiana continue a florescer hoje e amanhã.

CLARISSE CUNHA LINKE • Diretora executiva do ITDP Brasil, trabalha em planejamento e implementação de políticas e programas sociais. Mestre em Políticas Sociais, ONGs e Desenvolvimento pela London School of Economics and Political Science, onde recebeu o Titmuss Examination Prize, é também pós-graduada em Terceiro Setor pelo Instituto de Economia da UFRJ.

EIXO 1

**A bicicleta e a
construção das
identidades**



AFUÁ

PARÁ

**A cidade das
bicicletas sobre
as águas**



DANIEL GUTH • É co-organizador deste livro.

JUCIANO RODRIGUES • Economista, mestre em Estudos Populacionais e Pesquisa Social pela Ence/IBGE e doutor em Urbanismo (ProUrb/UFRJ). Pesquisador do LabMob/UFRJ e do Observatório das Metrôpoles e professor visitante do Ippur/UFRJ.

MARLYSSE ROCHA • Arquiteta e urbanista, especialista em Gestão Pública Municipal e mestre em Projeto e Planejamento Urbano pela Universidade de Brasília (UnB).

RENATA FALZONI • Arquiteta, jornalista e videojornalista, pioneira do advocacy pela ciclomobilidade no Brasil, criadora do portal Bike é Legal.

A CIDADE

1

Dados socioeconômicos

Habitantes: 38.144 Expectativa de vida: 71,43 anos

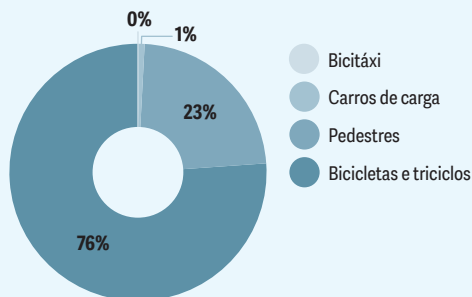
IDH: 0,489 Área: 6.109,5 km²

Renda per capita: R\$ 163,98 Bioma: Amazônia

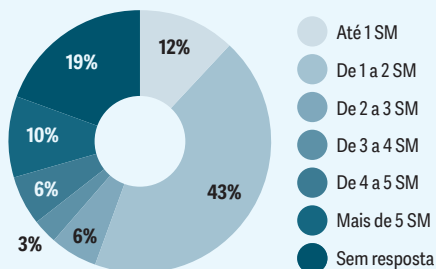
PIB: R\$ 326,3 milhões

DIVISÃO MODAL

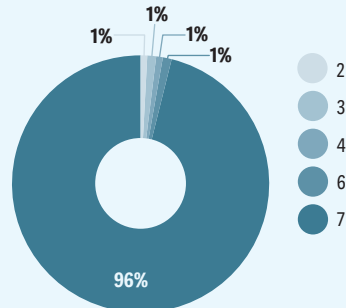
2



Renda mensal



Quantos dias por semana usa a bicicleta



Gênero



49%

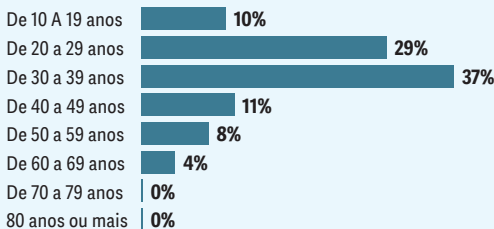


51%

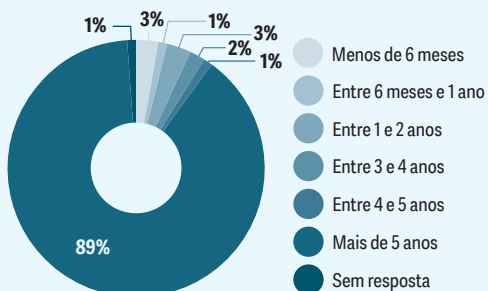
PERFIL DOS CICLISTAS

3

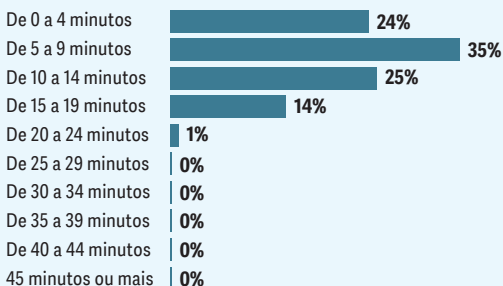
Idade



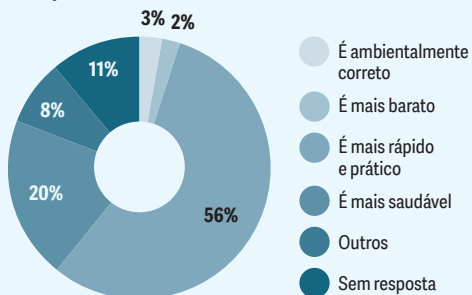
Quanto tempo utiliza a bicicleta como meio de transporte



Tempo de deslocamento usual



Motivo para usar a bicicleta



1 ibge.gov.br, atlasbrasil.org.br e deepask.com

2 Contagem volumétrica de Veículos e Caracterização dos Ciclistas – efetuada pela autoria deste capítulo

3 Pesquisa de Perfil dos Ciclistas – efetuada pela autoria deste capítulo

“Acorda, Afuá! Com vocês, o DJ Sarito Souza na Afuá FM 87.9, um programa com locução cabocla e música MPB, sertaneja, música do passado, forró e brega. Acoooooorda, Afuá!” Alto-falantes sibilantes e estridentes ornamentam os postes da cidade e prenunciam o raiar de um novo dia.

“Muito bom-dia, comunidade! São 5h15, começando nosso programa ‘Acorda, Afuá’, e quero primeiro agradecer meu Deus, nosso Deus, esse Deus maravilhoso e dizer que hoje a lancha Conceição VI sai para Macapá às 16h10. Bom-dia, comunidade!” A voz de Sarito, radialista e criador dos bicitáxis¹ afuaenses, carrega o característico sotaque do Marajó. É hora de levantar, tomar uma ducha gelada e sair para acompanhar e estudar o balé cotidiano da Veneza Marajoara.

Impossível não ser seduzido pela correria da cidade: o sol já arde, as bicicletas começam a despontar e um ronco de motor, ao longe, é o grito solitário da lembrança do que chamamos de espaço público nas nossas cidades. Aqui, o motor é somente dos barcos, pois carros e motos não são permitidos.²

“Égua, menino maluvido, sai debaixo da rua e vá pegar sua bicicleta!”, grita uma mãe. Com ruas de madeira a 1,20 metro de altura,³ também chamadas de “passarelas”, toda a cidade flutua e dança com o tilintar do impacto dos pneus das bicicletas nas tábuas soltas de madeira. São mães, pais, avós, jovens com crianças, crianças com bebês. Todo mundo pedala em Afuá e quem não está pedalando ou segue de carona (em uma bicicleta, claro) ou está caminhando.

Estudantes estacionam as bicicletas em frente à escola, e são poucos os pais que acompanham os filhos até lá, pois a autonomia é conquistada desde cedo. Em Afuá, estudantes se dão carona de bicicleta, independentemente da idade. É comum ver crianças de 7 anos carregando o irmão mais novo para a creche... de bicicleta!

1 Há quase uma centena de bicitáxis circulando em Afuá. Trata-se de um quadriciclo adaptado a partir de partes e peças de bicicletas, utilizado para transportar pessoas com mobilidade reduzida ou para o lazer dos afuaenses aos finais de semana.

2 Código de Postura do Município (Lei 201/2002).

3 Mais de 70% de todas as ruas de Afuá são palafitas de madeira. As demais são palafitas de alvenaria construídas na década de 1980 (Prefeitura Municipal de Afuá, 2017).



Comerciantes e barqueiros já negociam mercadorias. O açaí chega cedo das plantações ribeirinhas, de barco, e sai do trapiche direto para as vitaminosas⁴ carregado por enormes triciclos de carreto. O bicicletário da Emapa,⁵ vizinho ao trapiche do açaí, aguarda as bicicletas dos trabalhadores da indústria. Nenhuma bicicleta é amarrada: uma escora a outra, e tudo se ajusta.

Comércios de roupas, sombrinhas e eletrônicos, mercadinhos, todos abrem às 6 ou 7 horas. Ambulantes também se posicionam desde cedo, com suas cargueiras, seus triciclos e carrinhos de mão. O serviço público começa às 8 horas.

“Buchudinho, onde você estava?”, diz uma senhora ao Eder, fotógrafo natural de Afuá. Na cidade todo mundo se conhece pelo apelido: Everaldo é “Capim”; Odimar é “Mazinho”; Adeilson é “Adê”; e Yasmim é Yasmim mesmo, porque ela não aceita apelidos.

“Maria misericordiosa é o tema da procissão de Nossa Senhora da Conceição este ano”, anuncia a rádio pelos alto-falantes. Com 81% de católicos

4 Em Afuá, as casas de venda de açaí são conhecidas como vitaminosas.

5 Indústria de processamento de madeira localizada na margem oposta do rio Afuá, portanto, fora da área urbana. É uma das principais empregadoras do município.

(IBGE, 2010), Afuá venera e reza sua padroeira Nossa Senhora da Conceição. Voluntárias se reúnem na paróquia para finalizar os enfeites da procissão que acontecerá no domingo. As flores vêm chegando de triciclo de carga.

“O nome de Afuá”, explica Capim, “surgiu de uma conversa entre os primeiros moradores da cidade, logo depois de terem construído a primeira ponte. ‘Qual nome a gente vai dar pra nossa vila?’, perguntaram-se. Eis que surgiu, na água, um boto cor-de-rosa; e, fitando os trabalhadores nos olhos, o boto falou: ‘Afuá... Afuá...’, e foi assim que o nome surgiu.” Capim, sempre brincalhão, conta a história com a seriedade e importância de quem não espera um riso em resposta.

Ao meio-dia, a cidade se silencia. Pássaros não se atrevem a cantar, comerciantes fecham as portas. Até o tilintar das bicicletas cessa. O monopólio é do sol e, em terras amazônicas, quem tem sombra e rede é rei. Nas próximas duas (ou até três) horas o que se faz é almoçar, descansar o corpo e a mente e derreter.

Afuaenses comem em casa. As curtas distâncias, a praticidade de ir e vir com as bicicletas e o encontro diário em volta da mesa são marcas indelévels da cultura local. À mesa, o peixe — ou o camarão, dependendo da época — e o açaí com farinha fazem vez; às vezes, uma carne bovina ou bubalina, feijão, arroz e jambu que treme — e como treme! — ⁶ a língua. Tucupi pode acompanhar, mas tacacá só em dia de festa.

No meio da tarde a vida vai voltando aos poucos. O comércio reabre as portas, as vitaminosas retomam a bateção de açaí, e as ruas se enchem novamente de pessoas e, claro, de bicicletas. As sombrinhas, indispensáveis para se proteger do sol desde cedo, agora esperam as precipitações repentinas de chuva, característica da cidade e da região amazônica. Não estamos em março, mês das deliciosas lançantes,⁷ mas ainda assim chove todos os dias.

6 Ver Dona Onete cantando “Jamburana”: “Se você quiser saber o que a jamburana faz/ O tremor do jambu é gostoso demais/ E o jambu treme, treme, treme, treme [...]”.

7 As chamadas marés “lançantes” são as mais fortes e acontecem, em média, duas ou três vezes ao ano. As águas tomam as ruas da cidade, atingindo praticamente a totalidade da parte urbana da cidade e encobrindo ruas e praças inteiras. Acostumados com o fenômeno, afuaenses transformam as praças e ruas da cidade em um verdadeiro balneário de brincadeiras e diversão.

Com o entardecer e o sol poente, bancos e mesas ocupam as varandas das casas. Famílias inteiras disputam os bancos de fuxico⁸ para ver a vizinhança passar. A rua é o local do encontro, onde todos querem ver e serem vistos. As mesas na varanda são sacudidas pela casa, que é sacudida pelas ruas, que são sacudidas pela movimentação das bicicletas, que agora sacodem sacolas de compras penduradas no guidão. Vemos peixes, carnes, cheiro-verde, cachos de banana, enormes cupuaçus, saquinhos de um litro de açai. O consumo é local, diário, espalhado e não concentrado e, além das compras diretas, há trocas, empréstimos e as famosas cadernetas de fiado.

A noite reforça a cidade sobre a várzea de rios: uma profusão de insetos é atraída pela fraca luminosidade⁹ das lâmpadas nas varandas. Carapanãs e muriçocas, baratas e besouros. Estes últimos são tão comuns que o som de seu exoesqueleto crepitante esmagado pelos pneus das bicicletas se tornou um som característico das noites afuaenses.

“Essa novinha é terrorista, é especialista... olha a explosão!” Um funk no mais alto volume irrompe no ambiente e interrompe as conversas. É um “carro” amarelo equipado com som no porta-malas, alugado por um grupo de jovens para circular e se divertir pela orla. Em Afuá, há dezenas de quadriciclos que imitam o design de automóveis. São conhecidos popularmente como “carros” e utilizados apenas para o lazer.

Afuá lembra Havana, a capital de Cuba. Das ruas de Havana Velha ao centro de Afuá, do Malecón à orla mais movimentada dos trapiches e barcos de Afuá, das ondas revoltosas à maré lançante amazônica, das ruas ocupadas às crianças ocupando os espaços públicos.

Afuá parece uma obra de ficção, uma premonição. É uma cidade pulsante e viva, um arquétipo da nossa sociedade onde a energia humana, a natureza e os encontros se unem para afastar a ganância, o motor e a volatilidade da exploração desenfreada. Não se sabe se é uma nostálgica volta ao passado ou uma premonição de sociedades vindouras.

8 Expressão utilizada para descrever um banco comprido colocado à frente das casas, onde as pessoas sentam lado a lado para observar e comentar sobre transeuntes, especialmente da vizinhança.

9 É comum a energia de Afuá oscilar, especialmente à noite, quando o consumo é maior. O abastecimento de energia da cidade se dá por gerador movido a diesel.



Reconhecimento do território: as origens de Afuá e da Ilha de Marajó

A história da região onde hoje se encontra Afuá remonta ao período da colonização da Amazônia, cujo objetivo era o domínio territorial do estuário do rio Amazonas para fortalecer atividades econômicas importantes à época, como a extração e comercialização das “drogas do sertão”¹⁰ — especialmente o guaraná, urucum, pau-cravo e a castanha-do-pará, para uso medicinal e culinário —, e, posteriormente, a extração da borracha. O desenvolvimento de Afuá, portanto, se deu atrelado à dinâmica dos rios e às atividades econômicas da Amazônia.

O município de Afuá tem origem por volta de 1845. À época era denominado Santo Antônio pela proprietária das terras da região, Micaela Archanja Ferreira. Em 1870, as terras foram doadas por Micaela e logo,

10 Assim eram chamados os recursos naturais extraídos a partir das missões jesuítas, na maioria das vezes com mão de obra indígena escrava, e comercializados pelos portugueses, atendendo tanto o mercado interno quanto o externo. Cacau, baunilha, urucum, guaraná e poaia são alguns exemplos.

em 1874, o povoado foi elevado à condição de freguesia,¹¹ cuja extensão abrangia do igarapé divisa com o rio Marajó, descendo pelo rio Afuá até o igarapé Jaranduba, no rio Cajuuna; onde prontamente se iniciou a construção da Igreja de Nossa Senhora da Conceição do Afuá, em homenagem à santa padroeira da cidade, inaugurada um ano depois, em 1871.

Com a proclamação da República, em 1890 a região ascendeu à categoria de vila e, no mesmo ano, emancipada como município,¹² tendo seus habitantes recebido o gentílico de afuaenses.

A cidade de Afuá se encontra na extremidade noroeste da ilha e do maior arquipélago brasileiro, o Marajó. Conhecida como a maior ilha fluvial do mundo, com 49.606 km² de extensão, a ilha de Marajó era inicialmente conhecida como Ilha Grande de Joanes e apenas em 1754 foi batizada de “Marajó”, que significa “barreiras do mar”.

Anos antes da chegada dos europeus no século XVI, o território marajoara era a terra de muitas nações indígenas: aruãs, sacacas, marauanás, caiás, araris, anajás, muanás, mapuás, pacajás, entre outras. Na região central e oeste da Ilha de Marajó, banhada pelo rio Anajás, concentravam-se índios da etnia anajás.¹³ Segundo Loukotka (1942), no momento do contato com os europeus, cerca de 718 línguas eram faladas no território hoje compreendido como Amazônia brasileira — mais da metade das 1.500 línguas faladas em toda a América do Sul.

Incapazes de compreender a multiplicidade de línguas e culturas, os portugueses criaram o Nheengatu — ou Língua Geral Amazônica —, visando justamente a homogeneização¹⁴ da língua e do modo de vida indígenas. Como resultado, os índios foram escravizados, dizimados e “branquizados”. Hoje, em Afuá, apenas 0,02% da população (IBGE, 2010) se considera indígena.

11 Freguesia era o nome empregado por Portugal à menor divisão administrativa.

12 Em 1890, passou à categoria de vila com o decreto 170, de 2 de agosto, e pelo decreto 171 da mesma data, que criou o município de Afuá.

13 A origem do nome vem de um fruto de uma espécie de palmeira, chamado inajá, que era encontrado em abundância no Marajó.

14 Processo conhecido como “glotocídio”.

O homem e a natureza: o desenvolvimento de Afuá

MAPA 1

LOCALIZAÇÃO DE AFUÁ NA ILHA DE MARAJÓ



Afuá tem uma área territorial de 8.372 km², sendo 52,30% de área protegida pelo Parque Estadual Charapucu.¹⁵ Com população estimada de 38.144 habitantes (IBGE, 2017), Afuá concentra 27% de seus moradores em área urbana e 73% em áreas rurais, especialmente nas comunidades ribeirinhas dos diversos rios que cortam e banham o município.

Afuá tem clima tropical e um dos mais altos índices pluviométricos do país: 3.605 milímetros¹⁶ de chuva média anual; só existe uma curta época seca, e ela não é muito eficaz. A temperatura média é de 27,1°C (Tabela 1).

Apenas 3,2% dos domicílios têm saneamento básico adequado, o que coloca Afuá na 5.031^a posição entre todos os 5.570 municípios brasileiros (Siab/Datasus, 2010); sendo 93% de todo esgoto com destinação a céu aberto.

15 Única unidade de conservação na categoria de proteção integral da APA Marajó, corresponde a uma Zona Núcleo, atendendo a um dos critérios estabelecidos pelo Órgão das Nações Unidas para a Educação, Ciência e Cultura (Unesco) para o reconhecimento internacional do Arquipélago do Marajó como Reserva da Biosfera.

16 Afuá não se encontra tão abaixo de Calçoene, no Amapá, que é considerada a cidade que concentra o maior índice pluviométrico, com média anual de 4.165 milímetros.

TABELA 1
CLIMA EM AFUÁ

	jan.	fev.	mar.	abr.	maio	jun.	jul.	ago.	set.	out.	nov.	dez.
Temperatura média (°C)	26.3	26.3	26.4	26.6	26.9	26.9	27.1	27.5	27.8	28	27.7	27.2
Temperatura mín. (°C)	23	23.1	23.3	23.4	23.4	23.1	23	23.2	23.3	23.4	23.4	23.2
Temperatura máx. (°C)	29.7	29.5	29.6	29.9	30.4	30.7	31.2	31.9	32.4	32.6	32.1	31.3
Chuva (mm)	491	541	638	468	387	296	246	169	69	55	60	185

Fonte: climate-data.org.

A localização, a dinâmica dos rios e da maré, a proximidade com Macapá, as atividades econômicas permitidas e induzidas às comunidades ribeirinhas são algumas das questões centrais para explicar a formação, o desenvolvimento e a dinâmica urbana da cidade. A trajetória de Afuá, nesse sentido, não foge dos processos típicos de formação das cidades na Amazônia, que sempre acompanharam os movimentos de ocupação econômica. Muitas atividades econômicas, incluídas em ciclos, como é o caso da borracha, ou não, como é o caso da extração de madeira, impactaram o tecido urbano de diversas cidades da região (Leite, Camilo e Schor, 2015).

O território de Afuá, portanto, também é constituído e determinado por condições análogas do meio, especialmente em relação à natureza. Para Dias e Silva (2010):

As cidades ribeirinhas na Amazônia nasceram formadas por habitações sem uma linha arquitetônica definida, cabanas, casa de pau a pique, um pequeno comércio que abastecia moradores locais e viajantes, em seguida um pequeno mercado do tipo entreposto se estabelecia. Na medida em que a vida de relações começa a se intensificar, tem início o traçado das vias de acesso, normalmente acompanhando a linha do rio, seguindo a ocupação que os homens vão definindo.

Afuá cresceu a partir dos rios, dos seus portos e trapiches, em solo de várzea e com estruturas elevadas a 1,20 metro do chão. A arquitetura

das estruturas de palafitas e o uso e ocupação do solo desempenham um papel fundamental para a vida em sociedade no município.

O trecho mais antigo de Afuá é constituído pela orla, por onde se inicia a evolução da ocupação territorial urbana, até a década de 1940. De 1941 a 1980, a cidade se desenvolveu no sentido norte e leste, especialmente após a construção do aeródromo municipal, conhecido como “aeroporto”. A partir da década de 1980 até os dias atuais, a expansão urbana se deu na área compreendida pelo bairro Capim Marinho, hoje a área mais populosa da cidade.

MAPA 2
EXPANSÃO URBANA DE AFUÁ



Fonte: Medeiros, Corrêa Neto e Medeiros, 2017.





Economia local e indicadores sociais

Afuá produz mais de 8 mil toneladas de açaí todo ano (ou 11% de todo açaí da Ilha de Marajó) e 7% de todo palmito da região (IBGE, Produção da Extração Vegetal e da Silvicultura 2009, PTDRS, 2010). As principais atividades econômicas do município são o comércio, a indústria madeireira, a pesca do camarão, o cultivo e a comercialização do açaí e o funcionalismo público.

Adeilson Nunes, Secretário de Turismo, Esporte, Lazer e Cultura de Afuá, comenta: “Afuá é muito voltada ao comércio: mercadorias, confecções. O empregador mais forte do município é a Prefeitura, depois a Emapa e depois o comércio”.

O turismo, apesar de ser uma atividade com imenso potencial para a economia local, ainda não é tão desenvolvido em Afuá. Excetuando o turismo de eventos, como acontece em junho, com a tradicional festa junina; em julho, com o Festival do Camarão; em agosto, com o aniversário da cidade; e em novembro e dezembro, com o Círio e a procissão de Nossa Senhora da Conceição.

“O principal evento turístico é o Festival do Camarão. Mais de 40 mil pessoas vêm para Afuá nos dias do evento. Os personagens principais do festival são o camarão Convencido e o camarão Pavulagem”, explica Nunes.



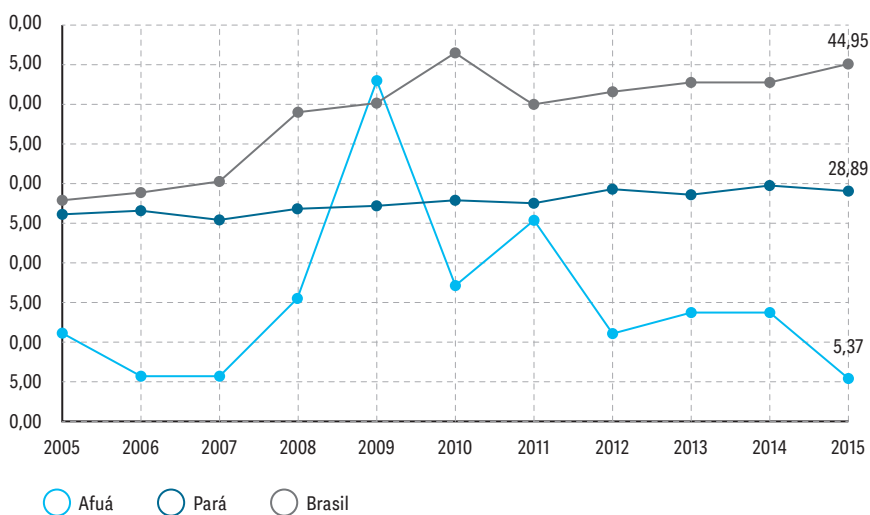
De acordo com o IBGE (2015), apenas 6,2% da população ocupa postos formais de trabalho. Entre esses trabalhadores, a média salarial é de 2,1 salários mínimos. Entretanto, 55,3% da população têm rendimento médio mensal de meio salário mínimo.

O PIB *per capita* de Afuá é de R\$ 8.726,46,¹⁷ e o IDHM (IBGE, 2010) está entre os trinta piores do país: 0,489. A taxa de escolarização (entre 6 e 14 anos) é de 88,4%, e o Ideb (IBGE, 2015) de 2015, para os anos iniciais do ensino fundamental, foi de 3,2, colocando o município na penúltima colocação do estado do Pará.

Apesar dos indicadores sociais, Afuá não é uma cidade violenta, nem como violência urbana, menos ainda como violência no trânsito. O índice de homicídios em Afuá é quase dez vezes inferior ao do estado do Pará e muito abaixo da média nacional.

GRÁFICO 1

TAXA DE HOMICÍDIO POR 100 MIL HABITANTES



Fonte: Ipea, 2015.

¹⁷ Apenas para efeito de comparação e evidência das desigualdades no Brasil, o PIB *per capita* de Pomerode/SC é de R\$ 56.684,06.



Quase a totalidade (96,9%) das receitas do município é oriunda de fontes externas, especialmente de convênios com os governos estadual e federal. Segundo a Lei Orçamentária Anual de 2017, as receitas para o ano somaram pouco mais de R\$ 108 milhões,¹⁸ sendo R\$ 51 milhões (ou 48%) apenas do Fundeb.

Em Afuá, os moradores não têm o costume de pagar IPTU, pois dizem que “a terra pertence à Santa [Nossa Senhora da Conceição], e não à Prefeitura”.

Um moradora anônima, em entrevista para a pesquisa de perfil dos ciclistas afuaenses, conta que “foi Dona Micaela Ferreira quem ‘doou’ o terreno para Nossa Senhora da Conceição. Aqui ninguém paga imposto, não. A terra é da Santa”.

18 Prefeitura Municipal de Afuá (2017). Disponível em: <<http://www.afua.pa.gov.br/wp-content/uploads/2017/02/loa-2017-pm-afua.pdf>>. Acesso em: mar. 2018.

Como se move Afuá

Afuá nunca lidou bem nem aceitou veículos motorizados com naturalidade — excetuando barcos, lanchas e rabetas.¹⁹ Por ser uma cidade construída sobre palafitas, a circulação de automóveis e motocicletas não é permitida. Por esta razão, Afuá é a cidade brasileira com a mais baixa taxa de motorização do país.

Segundo Renato Macedo Sanches, arquiteto da Prefeitura, “a cidade não é extensa e as ruas são estreitas. Afuá não tem capacidade para suportar o trânsito de motos”.

TABELA 2
TAXA DE MOTORIZAÇÃO DE AFUÁ

Ano	População	Frota de veículos motorizados	Taxa de motorização (veículos/mil habitantes)
2000	29.505	1	0,03389256058
2010	35.042	4	0,1141487358
2017	38.144	17	0,4456795302

Ainda que existam dezessete veículos motorizados hoje registrados²⁰ em Afuá, o tráfego de qualquer veículo com motor — inclusive elétrico — é dado pela população e por gestores públicos como “terminantemente proibido”. Nas entrevistas com usuários de bicicleta, alguns disseram que “até já colocaram na cadeia quem tentou andar de moto em Afuá”.

Ainda que a restrição à circulação de veículos motorizados seja encarada com naturalidade, uma pesquisa realizada pelos autores revelou que 60% dos afuaenses disseram que usariam carro ou moto caso fosse permitido.²¹ Entre os que responderam que “não usariam” (40%), a

19 “Rabetas” são embarcações pequenas, simples, com a hélice, nos fundos, presa a uma haste longa, parecendo um rabo.

20 Uma das hipóteses aventadas seria a de que esses dezessete veículos estariam guardados em comunidades ribeirinhas e que serviriam para circulação quando o(a) proprietário(a) fosse a Macapá.

21 A pesquisa de perfil foi realizada em dezembro de 2017 com 99 respondentes.

principal razão (27,5%) elencada foi porque o trânsito se tornaria “muito perigoso”. Quanto a isso, muitas pessoas ainda alegaram a grande quantidade de crianças nas ruas como principal impeditivo para a liberação do tráfego motorizado.

Para regulamentar a matéria, em 2002 a Prefeitura de Afuá aprovou e instituiu o Código de Postura do Município (Lei 201/2002), criando condicionantes para a circulação de veículos a partir do seu peso e dimensão:

Art. 80 - Para melhorar o fluxo de pedestres e veículos, fica estipulado:

I - largura mínima das vias públicas de madeiras de 3 metros e de concreto de 4 metros;

II - dimensões dos carros para transporte de carga de 1,10 metro de largura por 2 metros de comprimento, e carga máxima de 300 quilos, para as ruas de madeira e 500 quilos para as ruas de concretos.

Art. 82 - Assiste ao Município, o direito de impedir o trânsito de qualquer veículo ou meio de transporte que possa ocasionar danos à população ou via pública.

O trânsito humanizado de Afuá se reflete especialmente nos indicadores de violência no trânsito, notadamente um dos mais baixos do país. Entre 2011 e 2015, a cidade teve apenas quatro óbitos relacionados ao trânsito, sendo dois por “acidente por transporte por água”.

TABELA 3

ÓBITOS POR TIPO DE OCORRÊNCIA

Ano	N. de óbitos	Motivo
2015	2	Acidente por transporte por água
2014	1	Pedestre traumatizado em acidente de transporte
2013	0	-
2012	0	-
2011	1	Outro acidente de transporte terrestre

Fonte: Datasus.

Divisão modal

Todos andam de bicicleta em Afuá: idosos, crianças, mulheres, homens, gestoras e gestores públicos, trabalhadoras e trabalhadores, estudantes. Da orla até a última construção do Capim Marinho — bairro mais distante e de ocupação mais recente —, há pouco mais de 1 quilômetro de distância, em linha reta. Afuá é, portanto, uma cidade de distâncias plenamente acessíveis, e este é mais um dos motivos para a bicicleta ter se tornado tão popular na cidade.

De acordo com Rocha (2017), a partir de contagens²² realizadas em toda a cidade, 75,86% das viagens em Afuá são realizadas por bicicletas e triciclos, 22,81% por pedestres, 1,16% por carros de carga²³ e 0,17% por bicitáxis.²⁴

As contagens realizadas aos finais de semana revelam que a divisão modal das viagens é idêntica aos dias de semana, alterando apenas as viagens de bicitáxi.

A arquiteta e urbanista Marlysse Rocha comenta que “o bicitáxi é um veículo de ostentação e recreação. Tanto que o seu uso dobra aos fins de semana em comparação com os dias úteis”.

As bicicletas de Afuá

Às 6h30, Taynara e Maria acordam. A primeira tem 8 anos, e a segunda, 4. Prontamente vestem o uniforme da escola, colocam um punhado de cuscuz na boca, ajustam as mochilas nas costas e saem correndo

22 A autora utilizou a metodologia do *Manual de Contagem da Sintaxe Espacial para o método dos portais* (Grajewski e Vaughan, 2001).

23 São as carroças empurradas com o próprio corpo e que permitem o transporte de cargas pesadas.

24 Apesar de muito valorizados pela Prefeitura e pela narrativa mais turística e de imagem da cidade, bicitáxis são vistos com certa crítica pela população. Primeiramente porque costumam ocupar toda a largura das vias públicas — o que gera descontentamento, especialmente entre os ciclistas —, mas também pelo preço das corridas. Os bicitáxis, segundo os usuários e os agentes públicos entrevistados, ou são utilizados como último recurso disponível (para transportar idosos, por exemplo), ou são utilizados como lazer, aos fins de semana.

A LOGÍSTICA DO AÇAÍ

- 1.** O açaí é plantado em toda a região, especialmente nas comunidades ribeirinhas. É colhido maduro, pronto para ser vendido, “batido” e consumido. Um pé de açaí começa a produzir o fruto a partir de dois anos de idade e produz até o sétimo ano de vida, quando é cortado e o tronco encaminhado para a extração do palmito.
- 2.** Após a colheita, o açaí é vendido para distribuidores (com barcos) ou diretamente no “trapiche do açaí”.
- 3.** Já no trapiche, o açaí chega sempre de barco acondicionado em cestas de vime (que têm o mesmo volume de latões de óleo). Os compradores se posicionam para “negociar” o valor do açaí, que é leiloado ali, na hora. O preço do dia é decidido coletivamente, em uma negociação franca e aberta. Vale para todos os compradores.
- 4.** Realizado o “leilão” e definido o valor final da lata do açaí, inicia-se sua venda. Compradores definem a quantidade desejada, e os vendedores, nos barcos, começam a retirar o açaí da embarcação.
- 5.** Compradores, então, ensacam o açaí adquirido e o colocam em suas próprias cestas de vime. Nesse momento se inicia a dança dos triciclos, já posicionados para transportar o carregamento de açaí direto para as vitaminosas, onde ele será “batido”.
- 6.** Os condutores dos triciclos — trabalhadores que “fazem carroto”, ou seja, que vivem desta atividade econômica — organizam os cestos de açaí no compartimento de carga e os levam diretamente até as vitaminosas.
- 7.** Lá, o açaí é batido na hora, diluído com água e comercializado em sacos de 1 litro para consumo imediato, cujo preço é definido no mesmo dia (a depender do valor das latas comercializadas no leilão do trapiche).

de casa, no Capim Marinho,²⁵ em direção às suas respectivas escolas. Maria estuda na creche CEI Theopompo Nery, no Centro, e Taynara na EMEF Professora Nadir Lobato de Ataíde, também na região central. De sua casa até o CEI são 2 quilômetros. Como Maria ainda não sabe pedalar, Taynara a leva todo dia de carona em sua bicicleta *cross* aro 20 com apenas um dos freios funcionando. Pouco antes de chegar à porta da creche, Maria dá um salto do bagageiro e corre em direção ao portão. Vira-se para sua irmã, que já se vai perdendo de vista, e suspira de alegria e tranquilidade.

Afuá molda e é moldada pelos meios ativos de deslocamento. Toda a logística de mercadorias, de móveis a eletrodomésticos, os atendimentos médicos de emergência, os eventuais incêndios, o lazer, os deslocamentos para o trabalho, absolutamente tudo apresenta uma solução adequada à energia humana, prescindindo do motor.

Caracterização e perfil de quem usa bicicleta em Afuá

Pamela e Nádia pedalam conversando efusivamente com as bicicletas lado a lado. As estreitas ruas de madeira de Afuá têm 3 metros de largura e são, por convenção, bidirecionais.

“Ainda não ouvi a música nova do MC Kevinho. A da Anitta, com o colombiano, não gostei muito, não. Já ouviu?” A conversa muda de rumo pela chegada de Natalia, uma terceira amiga que se junta às duas. O encontro se dá em movimento, a uma velocidade média constante. Agora as três formam um trio de bicicletas que, paralelas, ocupam toda a via.

“Não foi trabalhar hoje? Não te vi lá no mercado...” Antes que Pamela concluísse a pergunta, eis que surge um casal de idosos pedalando e conversando no sentido oposto, com as bicicletas igualmente paralelas. Com uma das mãos a senhora segura uma sombrinha para se proteger do sol; já o marido, com a mão que não está no guidão da bicicleta, segura o que parece ser o almoço e a janta dos dois: um peixe inteiro. Para deixar a cena ainda mais complexa, um garoto em alta velocidade se aproxima a

²⁵ Bairro mais populoso de Afuá, com cerca de 5 mil habitantes.



partir de uma rua perpendicular e pedala em direção ao mesmo local em que as amigas e o casal de idosos irão se cruzar.

Como que guiados por uma mão invisível e por um senso de respeito mútuo e compreensão dos espaços e dos fluxos, Natalia desacelera rapidamente e se posiciona logo atrás de Pamela; Nádía acelera e se coloca à frente das duas; o casal de idosos não altera seu ritmo nem o semblante, tampouco a conversa que os embala, mas suas bicicletas ficam coladas lado a lado, separadas por um palmo de distância entre os guidões. O movimento coletivo é suficiente para permitir que as amigas passem sem colidir com os idosos e que o garoto faça a curva, sem reduzir a velocidade, ultrapassando os idosos por baixo de seus guidões, correndo em direção à praça Micaela Ferreira onde os amigos o aguardam.

Não há sinalização de trânsito em Afuá. Não há fiscalização feita por agentes de trânsito, não existem “autoescolas” para ciclistas e a convivência e o compartilhamento das vias públicas não é uma disciplina do currículo escolar dos afuaenses. Impressiona, contudo, o domínio que têm sobre as bicicletas e sobre seus corpos em movimento.

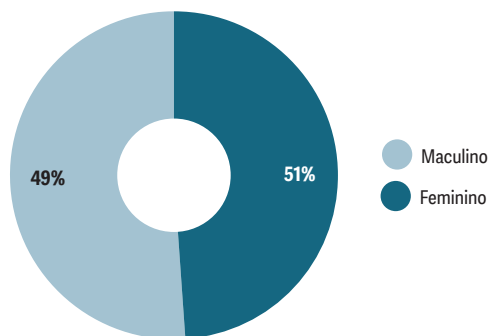
“Ciclistas aqui têm uma habilidade impressionante. É muito difícil você ver um acidente de bicicleta em Afuá. Todo mundo se entende. A mão das vias, por exemplo, as crianças sabem desde cedo”, explica Renato Macedo Sanches.

Para se compreender melhor o perfil dos usuários de bicicleta em Afuá, aplicamos um questionário em 99 pessoas em diferentes pontos da cidade, ao longo de dois dias da semana.²⁶ Selecionamos parte dos resultados dessa pesquisa para que os leitores tenham um panorama sobre esta população sem a pretensão, no entanto, de ser totalizante ou de extrapolá-la para toda a população do município.

Como todas as pessoas pedalam em Afuá, o gráfico com a divisão de gênero representa fielmente o que se observa nas ruas da cidade:

GRÁFICO 3

DIVISÃO DE GÊNERO ENTRE QUEM PEDALA EM AFUÁ



Fonte: Pesquisa de Perfil de quem usa bicicleta em Afuá (2017).

Mais de 65% de todos os que pedalam em Afuá têm entre 20 e 40 anos de idade (Gráfico 4).

Com a massiva cultura de uso de bicicletas consolidada desde os anos 1980, impressiona como a bicicleta é indispensável para o cotidiano dos afuaenses. Tanto que 96% das pessoas entrevistadas disseram que usam a bicicleta todos os dias. E 89% começaram a pedalar há mais de cinco

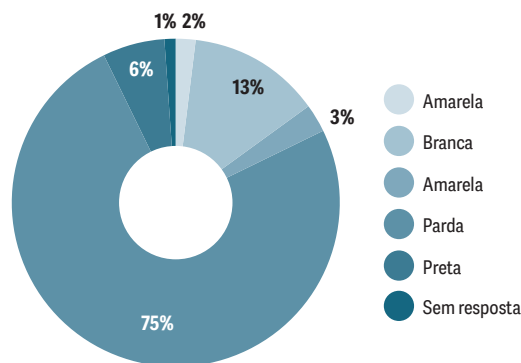
26 A metodologia da pesquisa de perfil foi desenvolvida pela ONG Transporte Ativo e pelo Laboratório de Mobilidade Sustentável (LabMob), da UFRJ.

anos,²⁷ reforçando que a mobilidade por bicicletas já está consolidada e que é introduzida na vida das pessoas desde muito cedo.

Com relação à cor/raça, 81% dos ciclistas afuaenses se declaram pardos ou pretos, 13% brancos e 3% indígenas (Gráfico 5).

GRÁFICO 5

COR/RAÇA DE QUEM PEDALA EM AFUÁ



Fonte: Pesquisa de Perfil de quem usa bicicleta em Afuá (2017).

Com relação à caracterização do uso de bicicletas em Afuá, é notável que as bicicletas mais comuns são as de modelo simples, feitas de ferro, sem câmbio, montadas na própria cidade. Segundo a Prefeitura, 80% das bicicletas circulando têm aro 24 e estima-se que haja setenta bicitáxis em circulação. O modelo mais comum observado em toda a cidade é o da bicicleta tipo Poti,²⁸ com desenho de quadro de ferro reforçado e curvado, que permite aos ciclistas — tanto homens quanto mulheres — montarem e desmontarem da bicicleta com facilidade e agilidade. Estes são modelos de bicicleta até hoje amplamente difundidos em todo o país e que se tornaram populares especialmente pela resistência e robustez de seus quadros e pela área de apoio do bagageiro superior aos modelos en-

27 Entre as pessoas que responderam que pedalam há um período menor do que cinco anos, destacam-se aquelas que se mudaram recentemente para Afuá ou que estão de passagem pela cidade vindas de alguma comunidade ribeirinha.

28 “Tipo Poti”, pois muitas bicicletas são apenas adesivadas com a marca Poti.

contrados no mercado, que permitem carregar cargas, objetos e até uma família inteira nestas bicicletas.

Por ser uma cidade bem adensada, de uso misto, com expansão da mancha urbana contida pela configuração geomorfológica do território, as viagens realizadas de bicicleta, em Afuá, são curtas e rápidas: 84% dos principais deslocamentos de bicicleta no dia a dia dos afuaenses têm duração de até 14 minutos. Não encontramos ninguém que fizesse deslocamentos superiores a 24 minutos.

TABELA 4

FAIXA DE TEMPO NO PRINCIPAL DESLOCAMENTO DO DIA

De 0 a 4 minutos	24%
De 5 a 9 minutos	35%
De 10 a 14 minutos	25%
De 15 a 19 minutos	14%
De 20 a 24 minutos	1%

Fonte: Pesquisa de Perfil de quem usa bicicleta em Afuá (2017).

Entre quem pedala em Afuá, 56% têm renda de até dois salários mínimos, outros 10% têm renda entre cinco e dez salários mínimos. Apenas 1% dos entrevistados informaram ter renda superior a dez salários. Essa situação acaba refletindo o próprio perfil de renda do município como um todo, sendo também um cenário muito semelhante àquele que ocorre no plano nacional.

Entre os motivos para usar a bicicleta, prevalece o fato de ser um meio de transporte rápido e prático. Ao todo, 70% respondeu ser esse o principal motivo para a escolha do veículo. Vale destacar que apenas 2% apontam o fato de ser mais barata, enquanto outros 5% disseram usar a bicicleta porque é mais saudável. Além disso, 20% responderam outros motivos, entre eles, claro, o fato de Afuá não permitir o uso de outros veículos.²⁹

Como era de se esperar, grande parte dos entrevistados apontaram que a bicicleta é o único meio de transporte utilizado no deslocamento

29 Uma das principais respostas espontâneas dadas à questão sobre a motivação para começar a usar bicicleta em Afuá era porque “sempre foi assim”.

cotidiano (88%). Mas, ao mesmo tempo, 12% das pessoas combinam a bicicleta com o uso de barco, seja para ir a Macapá, para alguma comunidade ribeirinha, ou mesmo para trabalhar em indústrias que estão em alguma localidade mais distante e separada por rios.³⁰

Afuá, cidade do encontro

A complexidade das experiências que são produzidas e vivenciadas nos espaços públicos de Afuá se apresenta como um conjunto dinâmico e heterogêneo da relação da sociedade com o mundo em si (natureza).

A boa forma urbana, dos elementos que geram a qualidade do ambiente construído nesta rede justaposta de fluxos (materialidade e humanos e seus valores, sensações, ideologias) neste recorte não busca se ancorar em um conjunto de métricas e arcabouços de técnicas da arquitetura e da engenharia para uma finalidade em si — ainda que isso seja louvável.

O exercício conceitual que propomos e que logo extrapolamos para a materialidade de exemplos concretos, parte de elementos da paisagem (natural e construída) afuaense como fenômenos indutores de urbanidade, seja por entes públicos ou privados, que culminam na apropriação e ocupação desses espaços, aqui pontuados como processos de territorialização.

Para a compreensão de territorialidade, partimos da visão de lugar e território proposta pelo geógrafo francês Joël Bonnemaïson:

Um território, antes de ser uma fronteira, é um conjunto de lugares hierárquicos, conectados por uma rede de itinerários [...]. No interior deste espaço-território os grupos e as etnias vivem uma certa ligação entre o enraizamento [...]. A territorialidade se situa na junção destas duas atitudes: ela engloba ao mesmo

30 Esse é o caso, por exemplo, dos trabalhadores da madeira Emapa, que deixam suas bicicletas em um bicicletário adaptado em um trapiche para pegar o barco, oferecido pela empresa, para chegar ao local de trabalho.

tempo o que é fixação e o que é mobilidade ou, falando de outra forma, os itinerários e os lugares (Bonnemaison, 1981, apud Holzer, 1997, p. 83).

A compreensão de “urbanidade” parte do trabalho da arquiteta e urbanista Marlysse Rocha, que buscou conceituar e materializar a urbanidade à luz de cidades e suas morfologias, com estudo de caso sobre Afuá, se refere à cidade como realidade física, mas também à qualidade de ‘cortês, afável, relativo à negociação continuada de interesses’ (apud Holanda, 2002). Urbanidade, portanto, seria a qualidade que se lê em um lugar socialmente dinâmico.

Urbanidade é pois uma variável, que é função, simultaneamente, de atributos sociais e de atributos arquitetônicos. Destrinchando a questão, podemos falar em urbanidade social — quando os atributos estiverem relacionados a modos de interação social — e urbanidade arquitetônica — quando os atributos estiverem relacionados ao lugar (Holanda, 2012, p. 165).

Partindo dos conceitos de territorialidade e urbanidade, deparamo-nos com Afuá e uma profusão de experiências que notadamente contribuem para a materialidade de tais conceitos. Despindo-nos da pretensão de valorar, comparar ou hierarquizar políticas públicas, morfologias urbanas ou paisagens, e partindo de uma visão crítica de cidade (e não de uma “cidade ideal”), que estimula e promove a urbanidade, apresentamos exemplos da cidade de Afuá que podem contribuir para este debate:

Desenho das vias

Ruas e vielas de Afuá, nas esquinas e cruzamentos, têm desenho facilitado para o trânsito de bicicletas, triciclos e quadriciclos.

“As ruas dos bairros novos, como no Capim Marinho, já foram desenhadas para não ter ângulo de 90° e permitir que as bicicletas façam a curva com naturalidade, com um ângulo maior”, explica Renato Macedo Sanchez.

Espaços públicos e privados se confundem em Afuá. Isto acontece por várias razões, entre elas a intensa vida nas ruas; o fato de os lotes estarem





conectados diretamente às passarelas públicas; aos espaços residuais transformados em pracinhas; à quase inexistência de muros, portões, grades e sistemas de proteção e controle e, principalmente, pelo desejo de interação social.

Bancos de fuxico

À frente de muitas casas há um banco posicionado lateralmente para observar o movimento na rua. Chamam-no de “banco de fuxico”. É comum observar famílias inteiras sentadas nesses bancos e interagindo entre si e com o movimento da rua. Quando não há bancos, cadeiras são colocadas nas varandas, em frente às casas.

Bancos públicos

Em dezenas de esquinas e cruzamentos — ou mesmo no meio de quarteirões —, a Prefeitura instalou bancos e espaços para descanso e interação. Normalmente estão localizados próximos a escolas, órgãos públicos e locais de grande fluxo de pessoas.



Pracinhas

Por toda a cidade há praças visando a interação social, com bancos e local para acondicionar bicicletas. Aparentemente instaladas em espaços residuais, as pracinhas estão sempre cheias.

Piscina pública

Aproveitando-se da maré, a cidade de Afuá criou uma estrutura que se transforma em uma piscina pública sempre que a maré está cheia.

Órgãos públicos distribuídos

As secretarias e departamentos da Prefeitura de Afuá se encontram espalhados pela cidade, e não concentrados em apenas uma centralidade. Renato Macedo Sanches comenta que “alguns órgãos públicos foram construídos em locais estratégicos da cidade, como a Secretaria de Meio Ambiente e a de Agricultura e Pesca, que foi instalada [na beira do rio] para facilitar o acesso e contato com as comunidades ribeirinhas”.

Adensamento, uso misto, testadas estreitas e fachadas

De acordo com levantamento realizado por Rocha (2017), as construções erguidas até a década de 1980 apresentam testadas que variam entre 6 e 8 metros. Afuá tem, segundo a autora, uma média de doze fachadas a cada 100 metros, e as quadras têm dimensão média de 57,31 metros. 50,37% das edificações contam com varanda e 73% não têm portão, ou seja, abrem as portas diretamente para a rua. Mais de 70% do uso é residencial e quase 14% é de uso misto, sendo que algumas das principais vias chegam a apresentar mais de 50% de uso misto, como é o caso da avenida Floriano Peixoto, que margeia o rio Afuá (Rocha, 2017). A zona central apresenta maior diversidade de usos do que o bairro de Capim Marinho.

Compartilhamento das ruas

Todas as vias são compartilhadas por pedestres, ciclistas, “carros” de carga, triciclos e bicitáxis.

Venda informal

Muitas residências de Afuá têm a prática de comercializar produtos, principalmente frutas, verduras e legumes. Pelas ruas da cidade há dezenas de carrinhos de mão, triciclos e quadriciclos vendendo todo tipo de coisa (de palmito de açaí a camisetas, de aipim a pipoca).

MAPA 3

USO DO SOLO EM AFUÁ



Fonte: Rocha, 2017.

MODELOS DE BICICLETA DE AFUÁ

1. Para as emergências médicas, existe a *bicilância*.
2. Para qualquer sinal de incêndio, há um quadriciclo dos bombeiros adaptado com uma mangueira para apagar o fogo.
3. Para quem não quer ou não pode pedalar, basta chamar um bicitáxi.
4. Para quem quer curtir a noite e ostentar um som alto sentado com amigos em um mesmo veículo, a opção é alugar um quadriciclo que imita um carro.
5. Transporte de toras de madeira ou outros objetos pesados são realizados por carroças puxadas pelos braços de saudáveis trabalhadores.
6. O comércio de rua, assim como o abastecimento de armazéns, padarias, lanchonetes e restaurantes, é feito por triciclos ou bicicletas cargueiras com bagageiro e caixote adaptado.

Todas as bicicletas cargueiras são montadas localmente. Os triciclos e quadriciclos, bem como os bicitáxis, são integralmente construídos na própria cidade a partir da solda de dois quadros. Há oito oficinas de construção de triciclos e bicitáxis em Afuá fabricando, em média, de um a dois destes veículos por mês. As mesmas oficinas também constroem portões de ferro e cercas. Os bicitáxis não são expressivos como solução para a mobilidade afuaense, mas são icônicos no processo de construção e identificação da cultura da bicicleta em Afuá.

Bicitáxi é mais um lazer da família. As pessoas alugam um bicitáxi, colocam um som e saem pedalando pela cidade. No Festival do Camarão, por exemplo, a Prefeitura monta uma central de bicitáxis para atender os visitantes.

— ADEILSON NUNES

Conclusões

Afuá constitui uma exceção não só em relação ao Brasil, mas também entre as cidades ribeirinhas da Amazônia. A grande maioria se rendeu à motorização, sentindo os efeitos do crescimento econômico nacional e do acesso mais fácil ao crédito nos anos 2000.

O fato de Afuá limitar a motorização apenas ao vaivém de barcos e lanchas e adotar a mobilidade ativa como signo de sua própria existência não parece tê-la limitado em sua capacidade de se colocar como uma cidade viva, pulsante, jovem e contemporânea.

Buscar uma síntese do que Afuá tem a nos ensinar como urbanistas, pesquisadores e jornalistas é uma tarefa ingrata e inócua. Ainda que o recorte seja a mobilidade por bicicletas.

Em cada pracinha, fuxico na varanda, tilintar dos pedais, comércio na rua, as dinâmicas vivências urbanas são notadamente estimuladas pelos elementos que promovem encontros, como a variedade do uso do solo, o adensamento, as casas abertas, os espaços públicos, os equipamentos institucionais espalhados pela cidade, o compartilhamento das vias. Mas a bicicleta e a mobilidade ativa se destacam como fios condutores dessa urbanidade com o *ethos* e o dever da vida em sociedade.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- BATISTA, Karina Nunes; NOGUEIRA, Antônia Fernanda de Souza. *Povos indígenas do Marajó: os anajás*. Anais do III Colóquio de Letras da Fale/Cumb, Universidade Federal do Pará, Breves, 18, 10 e 20 de fevereiro 2016.
- BARBOSA, M. (coord.). *Relatório analítico do território do Marajó*. Belém: MDA/PITCPES-UFPA/GPTDA, 2012. Disponível em: <<http://sit.mda.gov.br/download/ra/ra129.pdf>>. Acesso em: mar. 2018.
- BECKER, B. Geopolítica da Amazônia - *Estudos Avançados*. São Paulo: IEA/USP, 19(53), 2005.
- DIAS, M.; SILVA, M. Afuá: Veneza Marajoara, Pará-Brasil. In: *Revista Geográfica de América Central*, número especial EGAL, 2011, Costa Rica, II Sem. 2011, p. 1-18. Disponível em: <<http://www.revistas.una.ac.cr/index.php/geografica/article/viewFile/2221/2117>>. Acesso em: mar 2018.

- FREIRE, J. R. B. Da Língua Geral ao português: para uma história dos usos sociais das línguas na Amazônia. 239 f. Tese (Doutorado) — Instituto de Letras, Universidade do Estado do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2003.
- GRAJEWSKI, T.; VAUGHAN, L. *Space Syntax Observation Manual*. Londres: University College London, 2001.
- HOLANDA, Frederico de. *O espaço de exceção*. Brasília: Ed. UnB, 2002.
- _____. Urbanidade: arquitetônica e social. In: AGUIAR, Douglas; NETTO, Vinícius. (orgs.) *Urbanidades*. Rio de Janeiro: Letra e Imagem, 2012, p. 163-187.
- HOLZER, W. Uma discussão fenomenológica sobre os conceitos de paisagem e lugar, território e meio ambiente. *Revista Território*, Rio de Janeiro: Laget/Uerj, v. 3, jul.-dez. 1997.
- IBGE — Instituto Brasileiro de Geografia e estatística. Disponível em: <<https://cidades.ibge.gov.br/brasil/pa/afua/panorama>>. Acesso em: 15 mar. 2018.
- LEITE, A. D.; CAMILO, E. A.; SCHOR, T. Barco, moto e bicicleta: deslocamentos intraurbanos nas cidades de Itacoatiara e Parintins. In: SCHOR, Tatiana; SANTANA, Paola Verri de. (orgs.) *Dinâmica Urbana na Amazônia Brasileira*. Manaus: Valer, 2015, v. 2, p. 185-214.
- LOUKOTKA, Čestmír. Klassifikation der südamerikanischen Sprachen. In: *Zeitschrift für Ethnologie*, 1942.
- MEDEIROS, J. M.; CORRÊA NETO, J.; MEDEIROS, M. M. Territorialidade de espaço público em uma cidade ribeirinha na Amazônia Setentrional Brasileira — Afuá, Pará. *Confins*, n. 31, 2017. Disponível em: <<http://journals.openedition.org/confins/11935>>. Acesso em: mar. 2018.
- ROCHA, Marlysse Carla da Silva. Quando a cidade convida: lições de urbanidade e configuração em assentamentos limitados. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo). Universidade de Brasília, Brasília, 2017.

Agradecimentos:

Adeilson Nunes; Andra Atayde; Eder Furtado, o Buchudinho; Everaldo, o Capim; Murilo Azevedo; Taylana Silva dos Santos; Patrick Chagas; Renato Macedo; Victor Andrade; Yasmim Pantoja.

TARAUACÁ

ACRE

**Cidade amazônica
das bicicletas e a terra
do abacaxi gigante**



VALDEN DA COSTA ROCHA • Biólogo, especialista em saúde pública, cicloativista, cursa Especialização em Ciências Ambientais, é membro da ONG Bike Anjo e diretor da Associação Ciclo Vida na Floresta.

A CIDADE

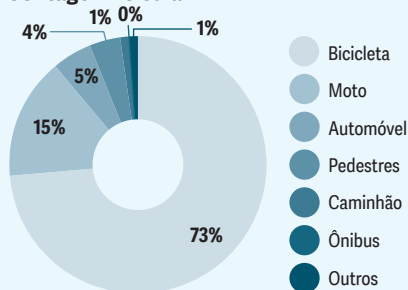
1

Dados socioeconômicos

Habitantes: 40.024	Expectativa de vida: 68,2 anos
IDH: 0,539	Área: 20.171,07 km ²
Renda <i>per capita</i> : R\$ 251,53	Bioma: Amazônia
PIB: R\$ 399,2 milhões	

DIVISÃO MODAL

Contagem veicular



CARACTERIZAÇÃO DOS CICLISTAS

2

Tipo de bicicletas

98%	comuns
2%	carga/serviço
0%	esportivas

Carona

85%	sem carona
15%	com carona

Gênero



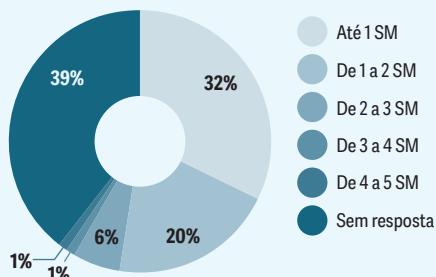
PERFIL DOS CICLISTAS

3

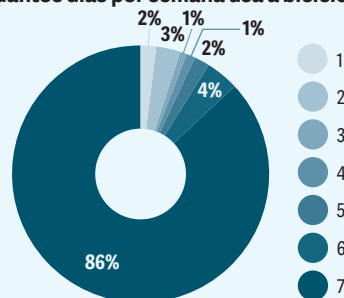
Idade

De 10 A 19 anos	38%
De 20 a 29 anos	26%
De 30 a 39 anos	16%
De 40 a 49 anos	10%
De 50 a 59 anos	7%
De 60 a 69 anos	1%
De 70 a 79 anos	1%
80 anos ou mais	0%

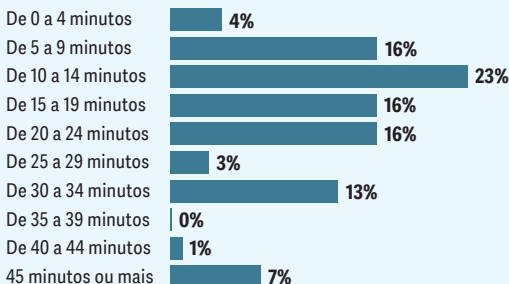
Renda mensal



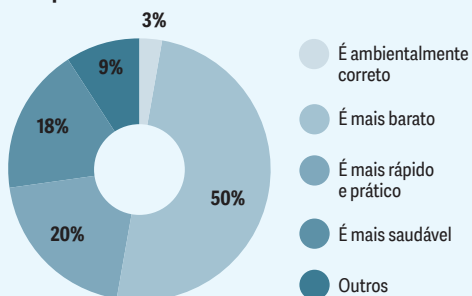
Quantos dias por semana usa a bicicleta



Tempo de deslocamento usual



Motivo para usar a bicicleta



1 ibge.gov.br, atlasbrasil.org.br e deepask.com

2 Contagem volumétrica de Veículos e Caracterização dos Ciclistas – efetuada pela autoria deste capítulo

3 Pesquisa de Perfil dos Ciclistas – efetuada pela autoria deste capítulo

Localizado na Amazônia brasileira, Tarauacá é um dos 22 municípios que compõem o estado do Acre, um dos principais para o desenvolvimento da região, e está inserido na mesorregião do vale do Juruá. É conhecido carinhosamente como a terra do abacaxi gigante, por produzir as maiores frutas da região, que chegam a pesar 15 quilos, e também como a cidade amazônica das bicicletas, pela grande quantidade de bicicletas que circula no território.

Antes da colonização, Tarauacá era habitada pelos índios das tribos Kaxinawás e Jaminawas, que viviam às margens dos rios Tarauacá e Muru — que logo depois daria o nome à cidade. A presença de migrantes nordestinos se deu a partir de 1877, quando se intensificou a exploração da região. Somente em 1899, um grupo de migrantes fundou o seringal Foz do Muru. Com a celebração do Tratado de Petrópolis, em 1903, essa faixa de terra, que antes pertencia à Bolívia, passou a integrar oficialmente o território nacional. No primeiro dia do ano de 1907, Foz do Muru foi elevada à categoria de vila, com o nome de “Seabra” em homenagem ao então ministro da Justiça, dr. José Joaquim Seabra. A Vila Seabra foi elevada à categoria de cidade no ano de 1913, quando mudou o nome para Tarauacá. A palavra “Tarauacá” tem origem nos índios da região e significa “rios dos paus ou das tronqueiras”.

A história da cidade não tem como ser lembrada sem que se mencione a presença dos povos indígenas. No passado, a maioria deles foi massacrada ou expulsa por exploradores, com o intuito de abrir seringais. Ao todo, só na região, viviam cerca de 20 mil indígenas. Atualmente, em todo o estado vivem pouco mais de 15 mil, segundo dados do IBGE 2010, sendo Tarauacá o segundo município acreano em concentração de terras indígenas, com oito áreas que equivalem a 9,8% do município, distribuídas em 25 aldeias com aproximadamente 2.070 habitantes.

Geograficamente, o município limita-se ao norte com o estado do Amazonas; ao sul com o município de Jordão; a leste com o município de Feijó, com o qual tem uma forte ligação econômica pela proximidade à BR-364, que dá as condições de trafegabilidade necessárias durante todo o ano; a oeste com o município de Cruzeiro do Sul, que tem a segunda maior economia do estado, e com o município de Porto Walter; e a sudoeste com o município de Marechal Thaumaturgo. Distante da capital, Rio Branco, aproximadamente 400 quilômetros, Tarauacá padece do iso-

lamento imposto pelas condições climáticas, acentuado no período das chuvas, quando quase que a totalidade da BR-364 fica intrafegável, e os principais meios de chegar a cidade são o transporte aéreo de pequeno porte, com passagens de alto custo, e o fluvial, que é responsável principalmente pelo deslocamento da produção rural do entorno do município, com destaque para os rios Tarauacá e Envira.

O clima é equatorial úmido; há um curto período de época seca, enquanto o restante do ano é bastante chuvoso. A temperatura média anual em Tarauacá é de 26°C e o índice pluviométrico é de 2.208 milímetros. O mês mais quente do ano é outubro, com temperatura média chegando a 27°C, e o período mais seco é no mês de junho, com 58 milímetros de pluviosidade.

Tarauacá possui a quarta maior população do Acre, estimada em 40.024 habitantes, sendo 51,6% do sexo masculino e 48,4% do sexo feminino. A distribuição étnica do último censo realizado mostra que a população é composta por 22,6% de brancos, 5,8% de pretos, 3,6% de amarelos, 4% de indígenas e 64% de pardos. A expectativa de vida da população local é 68,2 anos. A taxa de alfabetização é de pouco mais de 78%, sendo que a taxa de escolaridade de 6 a 14 anos é de 86,6%. A cobertura do programa Estratégia Saúde da Família atingiu 93,8% da população em 2017; porém, há precarização da oferta de serviços de saúde de média e alta complexidades. Com o Índice de Desenvolvimento Humano (IDH) de 0,539, considerado baixo pelo Programa das Nações Unidas (PNDU), o município fica abaixo da média nacional e ocupa o 18º lugar entre os 22 municípios do estado.

Com 15.553,430 km², é o terceiro maior município do estado. Boa parte desse território configura-se em unidades de conservação de uso sustentável, tais como a Floresta Estadual Rio Liberdade, a Floresta Estadual do Mogno, a Floresta Estadual do Rio Gregório, a Reserva Extrativista do Riozinho da Liberdade e a Reserva Extrativista do Alto Tarauacá. A economia voltada para o uso racional da floresta assegura aos moradores o direito permanente ao local. Além disso, representa uma medida para evitar a extração ilegal de madeira e a invasão de caçadores e pescadores de outras regiões, o que colocaria em risco a segurança e a tranquilidade das famílias que ali vivem.

A economia do município basicamente se fundamenta em pesca, pecuária, extrativismo da borracha, madeira para exportação e agricultura.

A pequena indústria de artefatos de cimento, móveis e cerâmica também impulsiona timidamente a economia, mas a verdadeira base da economia local ainda é o funcionalismo público. O turismo, no entanto, começa a despontar com uma boa expectativa de futuro. Os festivais de praia que acontecem todos os anos atraem milhares de pessoas de todo o estado, movimentando o comércio local e permitindo a criação de várias frentes de pequenos negócios. Nos últimos anos, o turismo local também cresceu motivado principalmente pelo surgimento dos festivais indígenas, que acontecem nos meses de junho e outubro, atraindo turistas de vários lugares do Brasil e de outros países. Com 25 aldeias das etnias Huni Kui (Kaxinawá), Ashaninka, Yawanawá, Katukina e uma população de aproximadamente 2.070 índios, os festivais já se tornaram uma referência amazônica e nacional. A culinária, as danças, as bebidas, a pajelança e outras atividades da identidade de cada povo são o destaque desses eventos.

O vaivém em Tarauacá

A cidade de Tarauacá não se difere das demais cidades de pequeno e médio porte da região amazônica, e a mobilidade é bem diferente do que se vê nos grandes centros urbanos. Problemas como engarrafamento, poluição decorrente da queima de combustíveis fósseis, altos índices de acidentes e de mortalidade no trânsito não fazem parte da realidade do município. Um dos desafios das pequenas cidades é observar o quadro caótico que estão se tornando os grandes centros urbanos, para se planejar adequadamente de modo que os problemas associados à mobilidade não sejam um entrave no futuro.

Ao longo dos anos, a ocupação da cidade ocorreu sem planejamento, em razão da imigração daqueles vindos dos seringais, da zona rural do entorno ou mesmo de outros centros, em busca de educação para os filhos, serviços de saúde e um estilo de vida imposto pelo modelo de consumo. Criaram-se, assim, dificuldades de várias ordens, em especial as relacionadas à mobilidade. A ocupação desordenada em áreas impróprias para habitação faz parte de uma porção significativa do município. As famílias, uma vez instaladas, mesmo que de forma precária, muitas vezes conside-



ram apenas as vantagens e subestimam os possíveis problemas. O quadro agrava-se quando se observa a grande ocupação que há às margens dos rios, haja vista que em 2014 a cidade sofreu doze enchentes, alagando 70% do tecido urbano. As enchentes que ocorrem no município são um exemplo dos problemas enfrentados pelo poder público, evidenciando que a construção e manutenção de estruturas que facilitem a mobilidade local, logo após as alagações — como saneamento básico, calçadas, pavimentação de ruas, iluminação pública e ciclovias — não se resolverão devido às recorrentes cheias que acontecem no município.

O centro de Tarauacá é como o de uma cidade bem planejada: ruas largas, bem sinalizadas e divididas por um canteiro central. É uma região bastante arborizada, onde estão localizadas as escolas, os bancos, as igrejas, o comércio, os pequenos quiosques e as praças. Há muitas calçadas, porém os desníveis e a falta de rampas dificultam a acessibilidade para cadeirantes. As únicas ciclofaixas também estão nessa área da cidade. Ao sair do centro, ficam claros os efeitos das ocupações desordenadas, as marcas das últimas enchentes e a falta de ampliação e manutenção de infraestrutura local. Alguns bairros não têm calçadas adequadas, fazendo com que as ruas sejam compartilhadas por carros, motos, bicicletas e pedestres.

O sistema de transporte público rodoviário da cidade é formado por uma frota pequena de mototáxis, que são regulamentados por lei e circu-

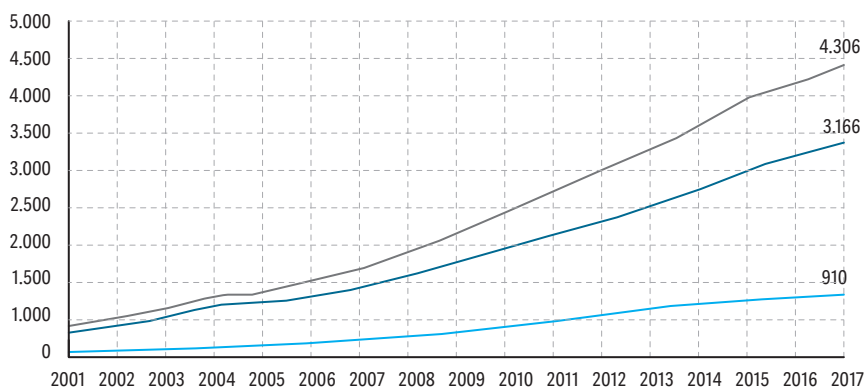
lam pela cidade, e pelos táxis, que também fazem corridas intermunicipais. Os ônibus são de uso exclusivo dos estudantes, e o único transporte coletivo para os demais são os caminhões adaptados que fazem os percursos entre a zona urbana e a rural.

A bicicleta e o transporte fluvial são os meios mais utilizados em Tarauacá. Os barcos sempre foram um dos mais importantes meios de transporte dos tarauacaenses. Muitas pessoas que migraram para a zona urbana ainda utilizam o barco para visitar suas famílias em áreas rurais. É pelas águas que os pequenos agricultores escoam a produção de alimentos; durante as enchentes as canoas são usadas para levar os filhos à escola, fazer compras nos estabelecimentos comerciais, visitar outras residências, ajudar em resgates e na mudança de pessoas em situação de risco.

Uma análise dos transportes automotores de 2000 a 2017 mostra um crescimento de 659,7% de motorização do município. Esse fenômeno acelera-se a partir de 2009, muito provavelmente pela melhoria da trafegabilidade da BR-364 e pelas facilidades criadas pelas multinacionais na aquisição dos veículos automotores de uso individual. Apesar disso, Tarauacá configura-se como município com baixa taxa de motorização: 186,4 veículos automotores a cada mil habitantes. Considerando o ano de 2017, os grandes vilões do crescimento dos transportes automotores são as motocicletas, as motonetas e os ciclomotores, que correspondem a 73,5% da frota.

GRÁFICO 1

FROTA DE VEÍCULOS MOTORIZADOS EM TARAUACÁ



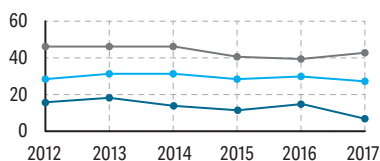
○ Motos, motonetas e ciclomotor ○ Automóveis, camionetes e utilitários ○ Total de veículos motorizados

O trânsito de Tarauacá está sob a responsabilidade do estado, por meio da Polícia Militar, que realiza os procedimentos de fiscalização ostensiva de trânsito por força de convênio celebrado nos termos do art. 25 do Código Brasileiro de Trânsito (CTB). São poucas as sinalizações de trânsito e os mecanismos de controle de velocidade existentes na cidade, porém se percebe que a velocidade média na cidade está abaixo de 30 km/h. De acordo com o comando da Polícia Militar, essa baixa velocidade é atribuída principalmente à relação de respeito que os condutores de veículos têm com a grande massa de ciclistas que ocupa as ruas da cidade.

Um dos maiores problemas enfrentados nas médias e grandes cidades é a violência no trânsito: os altos índices de acidentes levam à morte milhares de pessoas anualmente, e outras tantas ficam com graves sequelas. Em Tarauacá, foram registradas dezessete mortes no trânsito no período de 2012 a 2017 — três de ciclistas, seis de motociclistas e sete de outros meios de locomoção, um média de 3,4 mortes por ano. O número de acidentes registrados nesse mesmo período foi de 283: 84 envolvendo ciclistas; 96, motociclistas; 103, outros meios de locomoção. Apesar de os números mostrarem que os acidentes fatais em Tarauacá estão abaixo da média nacional, não há como minimizar as mortes ocorridas. É inaceitável e não natural que a população seja vítima da violência no trânsito.

GRÁFICO 2

ACIDENTES NO TRÂNSITO
EM TARAUACÁ
2012 A NOV. 2017

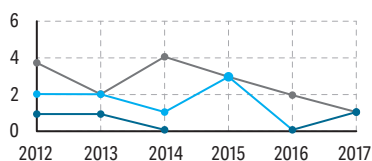


- Acidentes bicicletas
- Acidentes motos
- Acidentes outros

Fonte: Detran-AC.

GRÁFICO 3

MORTALIDADE NO TRÂNSITO
EM TARAUACÁ
2012 A NOV. 2017



- Mortes bicicletas
- Mortes motos
- Mortes outros



Em 2015 eu ia chegando em casa quando fui atropelado por um rapaz em uma moto. Ele estava usando o celular, por isso me atropelou. Levei vários pontos na cabeça. Os meus filhos até quiseram comprar uma bicicleta elétrica, eu disse que não, pois prefiro pedalar. Vou usar a bicicleta até o dia que Deus quiser.

— MANOEL BATISTA FARIAS DA PAZ

Mas nem tudo está perdido. Em novembro de 2017 foi realizada uma contagem volumétrica de tráfego em uma das principais avenidas da cidade. Durante as quatorze horas da pesquisa passaram por ali 5.938 ciclistas, uma média de 424 ciclistas por hora, representando 74% do volume total, percentual seguido de motocicletas e motonetas (15%), automóveis (5%), pedestres (4%), e caminhões, vans e utilitários (2%), confirmando que Tarauacá possui uma cultura extremamente forte associada ao uso da bicicleta.

A cidade da floresta que pedala

A cidade tem um ar divertido pela constância das bicicletas — é um fluxo frenético, a todo momento as vemos passando nas vias como se tivessem vida própria e reivindicassem seu espaço. Há uma hegemonia



MERCADO M

DOMINGOS DO R



MUNICIPAL
ÊGO LEITE



CASA



na cidade, a bicicleta toma conta de todos os cenários. Elas estão em movimento ou paradas, e com a maioria não há a preocupação da segurança; é comum vê-las sem cadeados, à espera de seus donos. Apesar de a cidade já dar sinais de uma tendência do aumento do transporte motorizado, os ciclistas ainda são a maioria, seja na área central ou nos bairros mais afastados.

No fim do dia, a movimentação das bicicletas passa a ter uma dinâmica diferente, o volume aumenta em decorrência dos trabalhadores que voltam para casa, dos alunos que saem das escolas, mas também do grande número de pessoas que decide passear pela cidade, levando as crianças em suas cadeirinhas ou acompanhando a distância os que começam a dar as primeiras pedaladas. Até o romantismo em Tarauacá é diferente. É muito comum os casais pedalarem, cada um em sua bicicleta, de mãos dadas ou levando o outro na garupa e fazendo a pedalada compartilhada, quando os dois pés ocupam o mesmo espaço do pedal. O sol e a chuva amazônica não são empecilho. Para driblar o que para muita gente é um fator impeditivo para o uso da bicicleta, alguns recorrem ao guarda-chuva — além de protegê-los, também dá um colorido especial às ruas da cidade, que fica mais alegre.

Não tenho vontade de trocar minha bicicleta por carro ou moto, a cidade é boa de pedalar. Digo às pessoas que continuem utilizando a bicicleta, porque possibilita atividade física, não dá despesa e é um veículo fácil de estacionar. O benéfico da bicicleta pra cidade é que não polui nem danifica as ruas.

— JOÃO BATISTA RODRIGUES

Alguns fatores são atribuídos à grande quantidade de bicicletas na cidade, como o baixo custo da aquisição, os curtos espaços a serem percorridos, o relevo plano da cidade, mas principalmente o fator cultural, que já está enraizado no modo de vida local. Não existem dados oficiais quanto ao número de bicicletas no município, porém a sabedoria popular calcula em média três bicicletas por residência.

Quando cheguei do seringal onde nasci há mais de quarenta anos e vim para a cidade, percebi que a bicicleta era o meio de transporte mais utilizado. Aqui todo mundo anda de bicicleta, quem não anda está fora do contexto local.

— FRANCISCO DAS CHAGAS BATISTA LOPES

Nas escolas da cidade é que se percebe a força da bicicleta. Logo na entrada se veem centenas delas estacionadas pelos cantos ou nos bicicletários improvisados com madeira e forrados com lâminas de alumínio. Na saída, as ruas ao redor são tomadas por estudantes que voltam para casa pedalando, o que obriga muitas vezes motoristas e motoqueiros a parar ou a reduzir a velocidade para liberar o fluxo dos jovens.

O mercado de bicicleta em Tarauacá é bastante promissor, com algumas lojas já bem consolidadas. Em conversas com vários lojistas do segmento estima-se que sejam vendidas em torno de oitenta bicicletas por mês no município. É um volume de vendas bastante significativo, segundo eles. Quase que a totalidade dos modelos vendidos é considerada mais simples, de passeio, porém, com o surgimento de grupos organizados de ciclistas, que têm maior poder de compra, a procura por bicicletas e acessórios mais caros está fazendo com que os lojistas passem a disponibilizar tais produtos. Observou-se na contagem volumétrica realizada

no município que os modelos de passeio somam 97,71% das bicicletas; as cargueiras e de serviço, 1,73%; as esportivas, apenas 0,56%. Um relato curioso dos lojistas diz respeito às modificações que as bicicletas mais populares passam logo depois da compra: radicais mudanças estruturais feitas com o intuito de dar personalidade e identidade única ao bem adquirido, que, com isso, podendo ter seu valor inicial triplicado. Essas mudanças são feitas na própria loja ou em alguma das inúmeras pequenas oficinas presentes na maioria dos bairros do município.

As pessoas aqui no município são bem exigentes, tem bicicleta que triplica o valor só pelo gosto do cliente. — JOSÉ COELHO HESPANHOL

As bicicletas cargueiras e de serviço merecem destaque: são comuns, porém adaptadas para o transporte de mercadorias, da produção dos agricultores que chega em pequenos barcos, de pequenas mudanças; para a venda de lanches, frutas e verduras; e algumas parecem verdadeiros bazares onde se encontra uma variedade de produtos que vai de objetos de cozinha a roupas. Com a falta de ofertas de emprego formal, muitos dos desempregados locais viram nas bicicletas cargueiras e de serviço uma oportunidade de renda. Um dado curioso é a contratação das bicicletas cargueiras no período eleitoral: elas são disputadíssimas pelos candidatos, pois, além do baixo custo e da versatilidade, contam com a facilidade de circulação em ruas e becos de difícil acesso para outros tipos de transporte. A maioria desses “trabalhadores da bicicleta” preferiu não relatar sua renda mensal, mas alguns deles disseram que chegam a ganhar até dois salários mínimos com a venda de produtos e serviços. Esses profissionais representam uma força de trabalho importante no município e são a principal fonte de subsistência de muitas famílias.

Nas cidades amazônicas predomina uma cultura na qual o homem ocupa os maiores espaços na sociedade. A bicicleta vem sendo um instrumento da emancipação feminina, ao dar mais liberdade e mobilidade dentro das estruturas sociais. Há muito tempo, existia um preconceito velado com mulheres que usavam bicicleta, ou pelo fator sexual atribuído ao seu uso, ou pelas roupas usadas que não eram consideradas apropriadas à prática do ciclismo. Atualmente, essa realidade é muito diferente:



é comum ver mulheres circulando por toda a cidade. Na pesquisa volumétrica de tráfego realizada em novembro de 2017, elas representaram 34,3% dos ciclistas, mostrando a força dessa transformação social.

Outro assunto de relevância para a cidade, a criminalidade na região aumentou nos últimos anos, e o furto de bicicletas também passou a ser um problema. A delegacia local informou que ocorrem em média vinte furtos mensais. Em pesquisa realizada que trata do perfil do ciclista no município, uma das perguntas está relacionada aos problemas enfrentados por eles. Entre as principais preocupações, estão a falta de segurança no trânsito (33%), a falta de sinalização (24%) e, em terceiro lugar, a segurança pública (16%). Além da repressão realizada pela polícia local para coibir furtos e roubos de bicicleta, a delegacia do município, autorizada pelo Comarca de Tarauacá, realiza anualmente leilões das bicicletas

apreendidas que os donos não foram resgatar. No último novembro de 2017, foram leiloadas 220 bicicletas, com preço médio de R\$ 60.

Independentemente de gênero e classe social, a cultura da bicicleta está interiorizada nos hábitos e costumes de locomoção da população tarauacaense. Ainda que a infraestrutura das vias públicas e a sinalização de trânsito sejam precárias, as relações dos condutores dos vários modos de transporte são de paz e respeito, haja vista a presença pacífica das bicicletas que transitam na cidade. O desafio para que Tarauacá mantenha uma cultura de transporte não motorizado encontra-se nas mãos do poder público, do qual se espera a valorização e a promoção da bicicleta como o veículo que garante qualidade e sustentabilidade da vida no município.

Entrevistados:

Antonio Adécio Ribeiro Almeida, 26 anos, ambulante.

José Coelho Hespanhol, 45 anos, empresário.

Manoel Batista da Paz, 82 anos, aposentado.

Francisco das Chagas Batista Lopes, 56 anos, ex-vice-prefeito de Tarauacá.

Instituição parceira:

A Associação Ciclo Vida na Floresta (Acre) objetiva fomentar o uso da bicicleta como um veículo de transformação social para a democratização dos espaços públicos e para promover a inclusão social. Realiza atividades educativas, petições públicas, pesquisa e passeios ciclísticos.

Agradecimentos:

Rosa Rocha, pela ajuda na elaboração do texto e revisão dos dados estatísticos; Detran-AC, pelos dados estatísticos de trânsito de Tarauacá; Câmara Municipal de Vereadores de Tarauacá, pelo apoio logístico na aplicação das pesquisas; landra Moraes, Claudiane Venâncio, Maria Raeli Nobre e Daniely de Souza, pela realização da pesquisa Perfil do Ciclista e Contagem Volumétrica.

ANTONINA

PARANÁ

De bicicleta todo día



JOSÉ CARLOS ASSUNÇÃO BELOTTO • Mestre em Desenvolvimento Territorial Sustentável, é coordenador do Programa de Extensão Ciclovida da UFPR.

SILVANA NAKAMORI • Mestre em Planejamento e Governança Pública, é pesquisadora das políticas públicas com enfoque em mobilidade sustentável.

DAVID PINHEIRO LIMA COUTO • Mestre em Sociologia Política, é professor, escritor e pesquisador nas áreas de ciclomobilidade, participação, cultura e meio ambiente.

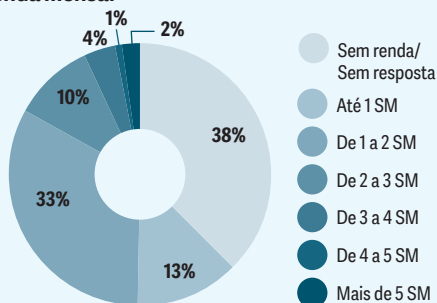
A CIDADE

1

Dados socioeconômicos

Habitantes: 19.420	Expectativa de vida: 75,3 anos
IDH: 0,687	Área: 882,31 km ²
Renda per capita: R\$ 555,16	Bioma: Mata Atlântica
PIB: R\$ 384,2 milhões	

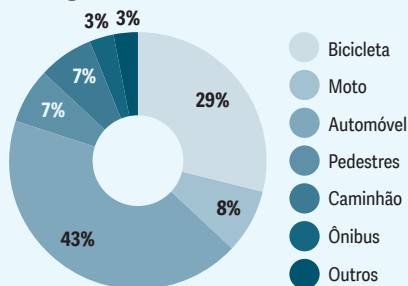
Renda mensal



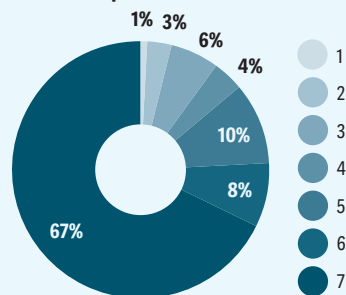
DIVISÃO MODAL

2

Contagem veicular



Quantos dias por semana usa a bicicleta



CARACTERIZAÇÃO DOS CICLISTAS

2

Tipo de bicicletas

97%	comuns
3%	carga/serviço
0%	esportivas

Carona

93%	sem carona
7%	com carona

Gênero



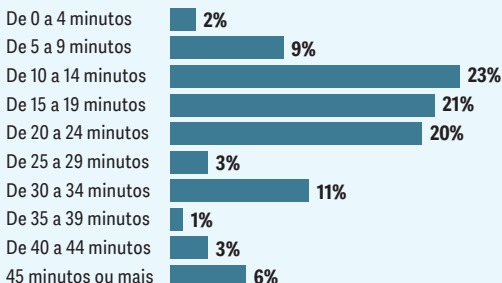
PERFIL DOS CICLISTAS

3

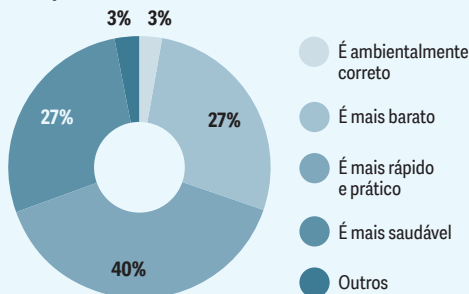
Idade

De 10 A 19 anos	25%
De 20 a 29 anos	19%
De 30 a 39 anos	18%
De 40 a 49 anos	13%
De 50 a 59 anos	14%
De 60 a 69 anos	7%
De 70 a 79 anos	4%
80 anos ou mais	0%

Tempo de deslocamento usual



Motivo para usar a bicicleta



1 ibge.gov.br, atlasbrasil.org.br e deepask.com

2 Contagem volumétrica de Veículos e Caracterização dos Ciclistas – efetuada pela autoria deste capítulo

3 Pesquisa de Perfil dos Ciclistas – efetuada pela autoria deste capítulo

Antonina é uma das cidades mais antigas do Paraná, com uma população de 19.418 habitantes (IBGE, 2016). Entretanto, a história da ocupação do seu território remete a muitos séculos antes da chegada do capitão mor Manoel Vale Porto à Ilha da Graciosa em 1712, conhecida hoje como Ilha do Corisco. Com grande distribuição de sambaquis em toda sua baía, este território foi passagem frequente de grupos coletores de ostras denominados tambakibas. Estes, posteriormente, foram expulsos do território com a chegada dos índios carijós, povo aparentado aos guaranis, de cultura mais complexa e que habitava a região quando chegaram os portugueses.

A presença indígena na população de Antonina é marcante em sua fenotípica, entretanto a supressão de sua cultura e história fez com que tal identidade quase desaparecesse. Por este motivo, apesar de visualmente a cidade ser composta em grande parte por pardos, dados do Ipardes (2016) revelam que 66% de seus habitantes se consideram brancos, 30% pardos, 3% pretos e apenas 0,4% indígenas.

Entretanto, no que se refere ao uso da bicicleta, vemos uma diminuição dessa desigualdade, pois seu uso ocorre entre todas as classes sociais e indivíduos de diferentes cores e raças. A redução do contraste entre os diferentes perfis fenotípicos de sua população de ciclistas é visível, comparativamente ao perfil relatado da cidade. Entre os ciclistas de Antonina, 53% se identificam como brancos, 37% como pardos, 7% como pretos e 1% como indígenas.

Percebe-se, assim, o aspecto inclusivo e democratizador da bicicleta como meio de transporte na cidade, rompendo desigualdades sociais e raciais históricas.

Em sua história recente, a cultura e identidade de Antonina foram marcadas pelo seu mais de um século de atividade portuária constante. Figurando entre os mais movimentados do Brasil na primeira metade do século XX, o porto de Antonina viveu seu auge durante o ciclo do mate. Por cinco décadas, as Indústrias Matarazzo e dezenas de empresas de exportação movimentaram a vida socioeconômica e cultural antoninense. Parte significativa de seus casarios, prédios e estruturas hoje tombadas pelo Iphan foi construída nessa época, como o Teatro Municipal, a Estação Ferroviária e a Praça Coronel Macedo. A vida artística e cultural também viveu seu

auge nesse período, quando passaram pelo teatro personalidades como Carmem Miranda e Ary Barroso. A modernidade ganhava corpo no país e Antonina, como um dos expoentes da exportação nacional, colhia os frutos de uma vida econômica e culturalmente ativa. Foi também na primeira metade do século XX que quase todo o globo vivenciou uma migração em massa dos camponeses para as periferias das cidades, atrás de postos de trabalho em indústrias e manufaturas. Então, a bicicleta figurava como principal meio de transporte da classe trabalhadora, e em Antonina esse fenômeno não foi diferente, incorporando a bicicleta como o principal veículo de transporte de sua população.

Com o advento das Indústrias Matarazzo chegando a Antonina em torno de 1925, a região do Porto passa a ser o lugar de encontro dos trabalhadores. Imagine essa multidão tendo que ir trabalhar no Matarazzo a pé. Nessa época não existia ônibus nem transporte coletivo. — EDUARDO B. DO NASCIMENTO

Da necessidade às aventuras, uma companheira em comum

Como as indústrias e portos se localizavam nas extremidades da cidade, que apresenta um perímetro urbano pequeno, clima ameno e topografia plana, o baixo custo de aquisição e manutenção da bicicleta a enraizaram na paisagem e cotidiano da cidade.

Uma prática que se estende há mais de um século a todas as gerações desde a infância até as idades mais avançadas.

Desde que eu era pequena já via gente pedalar. Ganhei a bicicleta quando tinha 6 anos e minha família também já andava de bicicleta. Desde então eu assumi como meio de locomoção. Eu sou professora. Pela manhã, vou pra escola de bicicleta e também levo a neta, que ela tem também a bicicleta dela e também já vai de bicicleta pra aula.

— SONIA MARA ELIAS DOS SANTOS

Da mesma forma que este hábito se enraizou pela tradição portuária e a necessidade de deslocamento até o trabalho, o mesmo ocorreu em relação ao acesso à educação, que devido a pouca oferta de escolas, obrigava os estudantes a percorrerem grandes distâncias para ir às aulas.

Portinho, Graciosa, Ponta da pita... Pra ir ao colégio tinha que ir de bicicleta, senão seria a pé. Ônibus era caro, de uma em uma hora, então a gente se obrigava a andar de bicicleta pra ir pro ginásio. Uma necessidade, a fábrica, a outra, a educação, devido à descentralização. O porto foi pra lá, a escola também.

— EDUARDO B. DO NASCIMENTO

Em Antonina, aprende-se desde cedo a andar de bicicleta. Diferentemente das grandes cidades, onde muitos dos ciclistas começaram a pedalar recentemente seguindo tendência mundial de sensibilização das vantagens do transporte ativo, em Antonina este hábito possui raízes históricas.



Desfile dos funcionários do Instituto Nacional do Pinho, em Antonina, na década de 1950

Foto: Acervo da família do autor David Couto

Quando eu tinha 4 ou 5 anos, eu e meu tio fizemos um passeio do Centro à Ponta da Pita. Com essa idade já fui pedalando. E não existia ciclovias nessa época. Fui e voltei com minha BMX aos 4 anos.

— MAURO SOUZA DA COSTA JUNIOR

A relação afetiva da população antoninense com a bicicleta está presente em seu cotidiano e se manifesta de várias formas, em especial pela juventude, que vê na bicicleta uma extensão da sua identidade, de sua comunidade e da sua relação de pertencimento territorial.

A bicicleta era tão comum na nossa vida escolar, que nos desfiles escolares tinha uma ala de bicicletas decoradas. Eram umas cinquenta bicicletas. Todo mundo enfeitava suas bicicletas com papel crepom azul no aniversário de Antonina, e de verde e amarelo no 7 de Setembro. Então, não era só um meio de transporte. — EDUARDO B. DO NASCIMENTO

Além de meio de transporte necessário, a bicicleta permitia acesso ao lazer e à vida noturna aos jovens dos bairros mais distantes, se tornando mais um símbolo de identidade territorial e de grupo.

Alguns anos atrás o pessoal vinha do Km 4 até o Centro, parecia um passeio ciclístico sexta e sábado à noite. Colocavam as bicicletas cadeadas em um colégio do centro e saíam pra dar um rolê a pé. Depois pegavam a bicicleta e voltavam em passeio de retorno até em casa. Essa parte é bem legal. De se reunir em grupinhos pra fazer isso. E todas as bicicletas com estilo diferente, com uma pintura, um acessório, um adereço, nunca era o tradicional. Vinham do Portinho, da Ponta da Pita também. Era legal porque tinha uma disputa pra quem tinha a bike mais legal. Tinham discos diferentes, bagageiros diferentes, algumas mais rebaixadas, uma suspensãozinha, guidãozinho de moto. — MAURO SOUZA DA COSTA JUNIOR

Logo criança, graças à bicicleta, Mauro fez sua primeira aventura: ir a um lugar longe e pedalando sozinho. Além do espírito explorador, a sensação de liberdade que esta experiência lhe provocou, de ir a qualquer lugar de bicicleta, também influenciou suas experiências ao longo da vida, fortalecendo relações afetivas na cidade.

Uma das maiores amizades que tenho foi conquistada pela bicicleta, de estar pedalando sozinho e encontrar a pessoa, conversar e pedalar junto. Depois que terminamos é que perguntamos o nome. Pedalava o dia inteiro e só no final perguntava o nome [risos].

— MAURO SOUZA DA COSTA JUNIOR

A inserção da bicicleta na rotina de crianças e adolescentes em uma cidade cuja segurança os permite ocupar a rua não só como espaço de lazer e brincadeira, mas também de aventura e de reconhecimento territorial, marca o imaginário de seus moradores e eleva seu grau de afetividade com a cidade e a comunidade onde moram, ampliando seus níveis de sociabilidade e autonomia. O antropólogo francês Marc Augé (2010), satisfeito com o retorno deste fenômeno em seu país, afirma que, principalmente durante a adolescência, a experiência de andar de bicicleta proporciona ao indivíduo uma percepção de tempo e eternidade que marcam sua memória sensorial, pois nesta fase estamos abertos a experiências e sensações que construirão nossa personalidade. A possibilidade de realização destas vivências pela bicicleta coloca o indivíduo fisicamente no controle deste processo, permitindo-lhe a sensação de liberdade e autonomia sobre os caminhos escolhidos e desejados.

Eu e um amigo meu sempre fazíamos isso, buscar novos lugares através da bicicleta por ser um meio de transporte gostoso, porque quando você sobe na bike você sente o ar, sente o ambiente. Você tá no meio, mesmo. Então a gente pegava trilha de mato fechado onde só cabia a bicicleta, atravessava rio. E a bicicleta pra nós era muito bom. Você tem facilidade pra chegar a qualquer destino. — MAURO SOUZA DA COSTA JÚNIOR

Para Enzo Nicastro, nascido e criado em Antonina, um meio de transporte adotado pela necessidade se transformou em sua grande companheira de aventuras durante infância e juventude, e que a acompanha até hoje.

Na minha pré-adolescência me facilitada vir do Batel pra cidade. O uso começou pela necessidade de ir pra aula e depois pegou gosto. Quando a gente começou a andar de Caloi 10, a gente fazia muita aventura. Eram umas vinte pessoas. E durou bastante tempo. Nós fazíamos ciclismo, acampamento, alpinismo, canoagem. — ENZO GOVÊA NICASTRO

Mesmo com todas as facilidades de mercado para que mais pessoas adquirissem um veículo, em Antonina a bicicleta reina até hoje.

A bicicleta contribui para a cidade ser boa, porque você tem acesso fácil a todo local, em todos os bairros, mesmo sendo numa localidade rural. Mesmo sendo um pouco longe, você consegue ir até a cidade vizinha, Morretes. É um meio que te dá essa liberdade que também não custa nada. Você faz seu horário e pode ir tranquilamente ao seu ritmo. — SONIA ELIAS MARA DOS SANTOS

Para um deslocamento curto é muito mais inteligente usar a bicicleta do que ficar procurando e ocupando vaga para estacionar carro. A bicicleta é o veículo mais inteligente que nós podemos utilizar aqui, na minha opinião. — ANDRÉ LUIS PINHA FURLANETO

A possibilidade de percorrer toda a cidade de bicicleta é o principal motivo pelo qual os antoninenses andam de bicicleta. Ao mesmo tempo, o argumento econômico também é determinante para a escolha da bicicleta como meio de transporte.

Praticidade e economia aparecem como principais motivadores para o uso da bicicleta. Outro resultado importante é o significativo número de pessoas que utilizam a bicicleta devido aos benefícios à sua saúde (20%). São constantes os relatos de pessoas que tiveram lesões graves e que,

ao adotar a bicicleta como prática esportiva e saudável, além de melhorarem sua condição física, também passaram a adotá-la como meio de transporte cotidiano.

Ano passado eu quebrei o joelho, então aderi à bicicleta porque ela não tem impacto. É melhor que caminhar ou outra atividade física. Ela melhorou minha recuperação física, também.

— GABRIELA MOURA DE REZENDE CAMARGO

Os dados abaixo reforçam o argumento de Gabriela e apontam que a melhoria na saúde parece ser uma constatação crescente com o uso da bicicleta, já que este benefício é citado por 27% dos entrevistados como argumento para continuar utilizando a bicicleta.

Em Antonina, percebe-se que o hábito de uma vida inteira transportada sobre uma bicicleta promove não apenas uma vida mais longa, mas com qualidade.

Ontem mesmo vi uma senhora com mais de 60 anos pedalando, fazendo rapidamente suas compras e acelerando na rua mais perigosa da cidade. Você olha e percebe claramente que ela tem saúde. Então acho que a longevidade com saúde é visível aqui.

— ANDRÉ LUIS PINHA FURLANETO

Trocar o automóvel, e hábitos cotidianos, pela bicicleta também tem sido comum na história de vida de muitas pessoas da cidade.

Eu já tive carro grande, troquei por um pequeno. Quanto menos usar o carro, melhor pra mim e melhor pro mundo. — GABRIELA MOURA DE REZENDE CAMARGO

As pessoas evitam fazer esforço, mas não percebem a questão de saúde. Quando você pedala, melhora tua saúde porque o pedalar te ajuda a manter o corpo, a circulação, o coração... Você tá ativando o corpo ali, não tá parado, está se movimentando. Aqui a gente vê o carro na garagem e o povo pedalando. Isto dá uma animada.

Com minha bicicleta eu vou a qualquer lugar. Ela é minha companheira. Vou às reuniões do sindicato com ela e tem colegas que vão de carro. E a gente se encontra lá no mesmo horário.

— SONIA MARA ELIAS DOS SANTOS

Ao hábito histórico e cultural de utilizar a bicicleta, aos poucos são somados os novos apelos ambientais e políticos que têm elevado o número de ciclistas em todo o mundo contemporâneo. Movimentos sociais, Ongs e cientistas trouxeram, então, a bicicleta como grande símbolo alternativo ao kit capitalista automóvel/consumismo/individualismo. Tais fenômenos ganharam caráter global e foram bem acolhidos entre cicloativistas do Brasil e de Curitiba, principalmente entre estudantes universitários, artistas e jovens de classe média e alta conectados às tendências urbanísticas e políticas de cidades como São Francisco, Portland, Copenhague, Amsterdã e Berlim.

Em Antonina, a utilização da bicicleta como meio de transporte passa todas as faixas etárias e classes sociais.

A bicicleta faz parte do cotidiano da gente. Essa cultura não foi inserida, como nas cidades grandes. Ela faz parte dessa facilidade de deslocamento, de transporte. É totalmente diferente. Em Curitiba você vende o benefício da bicicleta. Aqui a bicicleta é um equipamento de necessidade, de facilidade. A bicicleta me ajuda no meu cotidiano. — ANDRÉ LUIS PINHA FURLANETO

Entretanto, o grande uso da bicicleta em Antonina não implica, necessariamente, a redução do número de automóveis na cidade. Acompanhando um cenário verificado em todo território nacional, dados do Mapa da Motorização Individual no Brasil 2017 demonstram que de 2000 a 2017 o número de automóveis por habitante na cidade aumentou mais de 400%. Esta realidade reflete um cenário de compartilhamento de modais que, não raramente, se manifesta de forma conflituosa, como nos mostram os dados desta pesquisa.

No ponto mais movimentado, crítico e inseguro aos ciclistas no trânsito da cidade, a avenida Thiago Peixoto, nossa contagem volumétrica re-

gistrou que quase 30% das pessoas que passaram pela região estavam de bicicleta, contra quase 43% de automóveis.

Contagem volumétrica por meio de transporte

Em números totais impressionantes, principalmente durante os horários de pico, verificamos que o fluxo de ciclistas na avenida é intenso.

A avenida Thiago Peixoto é o único acesso rodoviário à Antonina para quem vem de outras cidades e também único acesso para o porto de Antonina. Nesse trecho, apesar do grande fluxo de ciclistas, não há um espaço seguro para a circulação destes. A estreita avenida de mão dupla que corta os bairros mais populosos da cidade possui tráfego intenso de caminhões, ônibus, carros, motos e bicicletas. Nesse cenário, ciclistas nos dois sentidos disputam o pouco espaço das vagas de estacionamento em um dos lados da rua, driblando uns aos outros e aos veículos estacionados.

A intensidade no trânsito de veículos neste trecho se reflete no significativo percentual de uso do automóvel, ônibus e caminhões expressos acima na contagem volumétrica. Entretanto, importante destacar que este cenário não se verifica no restante da cidade, onde a presença de veículos automotores é significativamente menor. A escolha deste ponto para a contagem volumétrica, além de trazer um cenário com grande volume de bicicletas, se deve à necessidade de destacar uma demanda por segurança dos ciclistas que por ali circulam e que também emergiu nas entrevistas.

Tal cenário se traduziu, em nossa pesquisa, no grande número de ciclistas que circulam na contramão ou na calçada. Dos 2.478 ciclistas contados, 282 (11,38%) andavam pela calçada e 1.384 (55,85%) na contramão.

Apesar da insegurança nesse trecho, em geral o trânsito antoninense é tranquilo para a maioria de sua população. Visto que a invisibilidade dos ciclistas nas grandes cidades é uma das principais causas de acidente, a presença constante de ciclistas na rua durante mais de um século fez com que os novos motoristas é que tivessem que se adaptar aos ciclistas, e não o contrário.



Disputando ora com o pedestre, ora com os automóveis, os ciclistas estão presentes por toda Antonina

Aqui em Antonina a gente percebe, quando está de carro, que existem poucos acidentes porque, como a gente pedala muito, a gente sabe o que o ciclista vai fazer. Você percebe, consegue antecipar que ele vai entrar na tua frente, vai entrar na contramão. — ANDRÉ LUIS PINHA FURLANETO

Com tantas pessoas utilizando a bicicleta com frequência, é comum que parte significativa de seus ciclistas já tenha sofrido algum tipo de acidente.

Constatamos um número expressivo de quedas ou acidentes, mas a percepção dos entrevistadores durante aplicação dos questionários nos informa que a maior parte dos 32% se refere mais à queda de bicicleta do que a acidentes de trânsito propriamente ditos.

Entretanto, mesmo sendo uma cidade relativamente tranquila em relação ao trânsito, a falta de segurança ainda é relatada como a principal dificuldade enfrentada pelos ciclistas antoninenses. Resposta totalmente ligada às demais justificativas mais citadas, “falta de infraestrutura adequada” e “falta de sinalização”.

O alto número de mulheres em Antonina que fazem uso da bicicleta também é um indicador da percepção de segurança ao pedalar na cidade, tanto em relação ao trânsito como em relação à segurança pública. Em Antonina, o índice de ciclistas mulheres registrado pela contagem volumétrica desta pesquisa é de 28%.

Todavia, assim como em todo o país, problemas como assédio sexual e insegurança ainda limitam as ciclistas antoninenses em suas pedaladas mais longas e noturnas.

Eu, por exemplo, sempre venho de Morretes a Antonina de bicicleta. Acho muito gostoso. Mas, todo mundo mexe. É uma questão social da falta de respeito com a mulher. Então tem pedalada que eu não posso fazer sozinha. Diferentemente do homem, que não sofre esse assédio.

— GABRIELA MOURA DE REZENDE CAMARGO

Mesmo diante do fetiche ligado ao automóvel, a praticidade e a economia ainda prevaleceram e fazem com que o uso da bicicleta pela população antoninense se mantenha forte. Ainda, discursos mais contemporâneos em relação à bicicleta já figuram no imaginário do ciclista antoninense, que agrega cada vez mais orgulho a esta relação identitária com a bicicleta. O crescente mercado em torno do uso da bicicleta também estimula os antoninenses, que cada vez mais são visitados por cicloturistas e cicloviajantes de diversas partes do país e do mundo.

A tendência é aumentar cada vez mais o uso da bicicleta. Se com todas estas vantagens práticas ela já é bastante usada, agora com o cicloturismo, com o apelo da questão ambiental, de saúde, do esporte, as pessoas vão ter ainda mais motivos pra pedalar.

— MAURO SOUZA DA COSTA JÚNIOR

Deve aumentar, principalmente com relação ao cicloturismo. Fazer aquele roteiro do Tucunduva, por exemplo, é superlegal. Esse tipo de evento beneficia o antoninense, nossa juventude, e o turista. — ENZO GOVÊA NICASTRO

Este cenário cultural do uso da bicicleta, enraizado na cidade há mais de um século de diversas formas, enriquecido com o crescente estímulo ao cicloturismo, à realização frequente de provas de ciclismo esportivo na cidade nos últimos anos, além de acompanhar suas novas motivações ambientais, políticas e de saúde vindas dos grandes centros, devem fortalecer ainda mais o seu uso na cidade, colaborando diretamente para a qualidade de vida e o desenvolvimento sustentável de Antonina.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

AUGÉ, Marc. *Éloge de la bicyclette*. Paris: Éditions Payot & Rivages, 2010.
Mapa da Motorização Individual no Brasil 2017. Disponível em: <www.observatoriodasmetroles.net/new/images/abook_file/mapa_motorizacao2017.pdf>. Acesso em: mar. 2018.

Entrevistados:

Eduardo B. do Nascimento, 66 anos, fotógrafo, professor e produtor cultural.

Sonia Mara Elias dos Santos, 50 anos, professora municipal e membro do sindicato AAP.

Mauro Souza da Costa Junior, 33 anos, garçom.

André Luis Pinha Furlaneto, 46 anos, chef de cozinha e empresário na Cantina Casa Verde.

Enzo Govêa Nicastro, 57 anos, empresário, movimento Viva + Antonina.

Gabriela Moura de Rezende Camargo, 43 anos, cirurgiã-dentista e empresária.

Instituição parceira:

Associação de Ciclistas do Alto Iguaçu (CicloIguaçu): organização que visa fomentar a cultura da bicicleta como meio de transporte em Curitiba e região metropolitana. Atua na construção de políticas públicas por meio de diálogos com o poder público e a sociedade civil.
www.cicloiguacu.org.br

Agradecimentos:

Mauro Souza da Costa Junior, Wagner José Kraner Vieira, Climeri Aparecida Tomelin e João Vitor de Almeida dos Santos, pela entrevista Perfil do Ciclista; Laís Pinheiro, Maria Eliete Gomes Pinheiro e Evelyn Cristine de Souza Ferreira, pela contagem volumétrica.

EIXO 2

**Cidades em
transformação**



CÁCERES

MATO GROSSO

**A capital nacional
do ciclista**



IVALDO FERREIRA • Mestre em Engenharia de Transporte e professor adjunto na Universidade do Estado de Mato Grosso (Unemat).

WILSON MASSAHIRO KISHI • Secretário de Governo da Prefeitura Municipal de Cáceres/MT.

A CIDADE

1

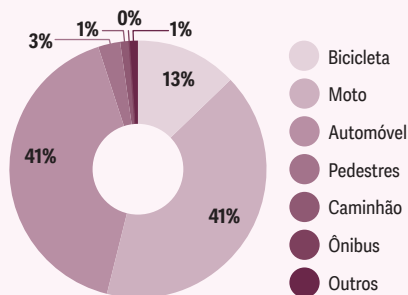
Dados socioeconômicos

Habitantes: 91.271	Expectativa de vida: 73,8 anos
IDH: 0,708	Área: 24.593,031 km ²
Renda per capita: R\$ 590,43	Bioma: Cerrado
PIB: R\$ 1,54 bilhão	

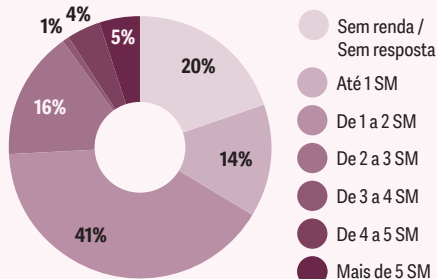
DIVISÃO MODAL

2

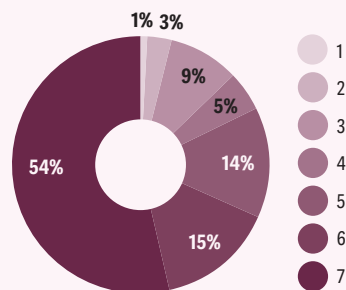
Contagem veicular



Renda mensal



Quantos dias por semana usa a bicicleta



CARACTERIZAÇÃO DOS CICLISTAS

2

Tipo de bicicletas

99%	comuns
1%	carga/serviço
0%	esportivas

Carona

94%	sem carona
6%	com carona

Gênero



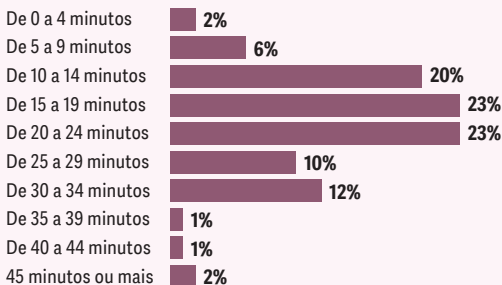
PERFIL DOS CICLISTAS

3

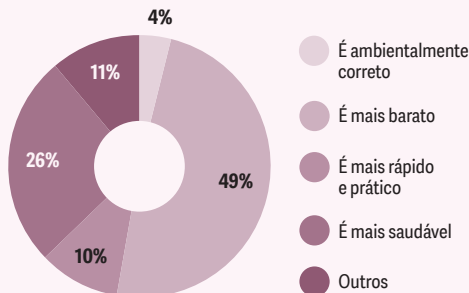
Idade

De 10 A 19 anos	25%
De 20 a 29 anos	40%
De 30 a 39 anos	17%
De 40 a 49 anos	10%
De 50 a 59 anos	5%
De 60 a 69 anos	1%
De 70 a 79 anos	0%
80 anos ou mais	0%

Tempo de deslocamento usual



Motivo para usar a bicicleta



1 ibge.gov.br, atlasbrasil.org.br e deepask.com

2 Contagem volumétrica de Veículos e Caracterização dos Ciclistas – efetuada pela autoria deste capítulo

3 Pesquisa de Perfil dos Ciclistas – efetuada pela autoria deste capítulo

Aspectos gerais do município

O município de Cáceres, localizado no sudoeste do estado do Mato Grosso, na fronteira com a Bolívia, foi fundado como povoamento em 6 de outubro de 1778, em função de sua posição estratégica para a Coroa portuguesa: à margem esquerda do rio Paraguai — principal rota de ligação entre São Paulo e a capitania mato-grossense — e a meio caminho entre a capital (Vila Bela da Santíssima Trindade) e a principal cidade da época (Cuiabá).

Seus primeiros habitantes eram povos indígenas, principalmente os bororos cabaçais e, oriundos de províncias castelhanas, os chiquitos e os mojos, além de mamelucos paulistas que vieram, junto com as bandeiras, atraídos pelas descobertas auríferas na província.

O povoamento foi elevado à categoria de vila em 1859 e, em 1874, à categoria de cidade, com o nome de São Luiz de Cáceres (em homenagem a seu padroeiro). Apenas em 1938 passou a denominar-se Cáceres.

Na época, o aumento do número de habitantes no município era constante, saindo de 17.603 pessoas, em 1940, para 85.699 em 1970. Porém, a partir daquela década, houve uma estabilização no crescimento populacional em função das 21 emancipações ocorridas no território. De acordo com dados do IBGE em 2017, a população estimada era de 91.271 habitantes, 87,07% deles residentes da zona urbana.

O município tem a economia baseada na pecuária e nos serviços, e, apesar de ser uma das cinco capitais regionais de Mato Grosso, devido à influência que exerce sobre as localidades circunvizinhas, principalmente nos serviços de saúde e educação, apresenta-se na 15ª posição em relação ao PIB do estado e em 124º lugar, entre os 141 municípios mato-grossenses, quando comparado o PIB *per capita*.

Com uma área de 24.612,40 km², faz parte da mesorregião centro-sul mato-grossense e da microrregião do Alto Pantanal, sendo, em extensão, o terceiro maior do estado. Quase metade de seu território, no entanto, encontra-se influenciado pelo sobe e desce das águas do Pantanal.

O clima é tropical quente semiúmido, com verões chuvosos de outubro a março e invernos secos de abril a setembro, e precipitação média anual de 1.500 milímetros, insolação de 151,74 horas mensais, em média, com temperatura média anual de 27,29°C.

Condições de uso do transporte cicloviário e divisão modal

Vários são os motivos para o uso da bicicleta em Cáceres: seu relevo, no perímetro urbano, é totalmente plano; a arborização ultrapassa os 79% das vias públicas; há apenas uma empresa de transporte coletivo, com somente duas linhas, que não atende a todos os bairros, e a malha urbana não é muito extensa, atingindo 8,3 quilômetros no sentido noroeste/sudeste e 16,57 quilômetros na direção nordeste/sudoeste, paralela ao rio Paraguai.

A malha urbana de Cáceres é bicentenária e apresenta em seu centro — marco inicial do crescimento e que ainda hoje é sua área financeira e comercial —, vias estreitas e calçadas reduzidas. Apesar disso, configura-se em ruas e avenidas, principalmente aquelas que ligam a periferia ao Centro, com grande potencial para a construção de infraestrutura capaz de incentivar o transporte cicloviário, possibilitando a implantação de ciclovias, ciclofaixas, faixas compartilhadas, calçadas e áreas para estacionamento.

Tendo à sua margem direita as belezas do rio Paraguai e à esquerda as serras da Província Serrana, os polos geradores de viagens na localidade são representados por supermercados, comércios pequenos e médios e escolas de ensino fundamental, médio e superior, espalhados por todo o perímetro urbano, com maior concentração no Centro e proximidades.

A temperatura e a insolação médias anuais, consideradas elevadas para os padrões brasileiros, não impedem o deslocamento por bicicleta na cidade. O principal fator climático a atrapalhar essas viagens é a baixa umidade relativa do ar, registrada no mês de agosto e na primeira quinzena de setembro, uma vez que é exatamente no período de estiagem prolongada que se contabilizam os maiores números de queimadas no município e no estado, deixando a paisagem totalmente carregada de fumaça e de poeira, com baixa visibilidade, provocando irritação nos olhos e a maior ocorrência de internações por problemas respiratórios.

Quanto ao uso da bicicleta na cidade, Miranda (2002) informa que, em meados do século XX, a fábrica de bicicletas Monark S/A se instalou no Brasil e, para incentivar a produtividade de seus representantes comerciais e aumentar o volume de vendas, lançou uma campanha em nível nacional que premiava os gerentes e vendedores regionais com maior quantidade de pedidos proporcional à região ou à cidade que representavam. Durante

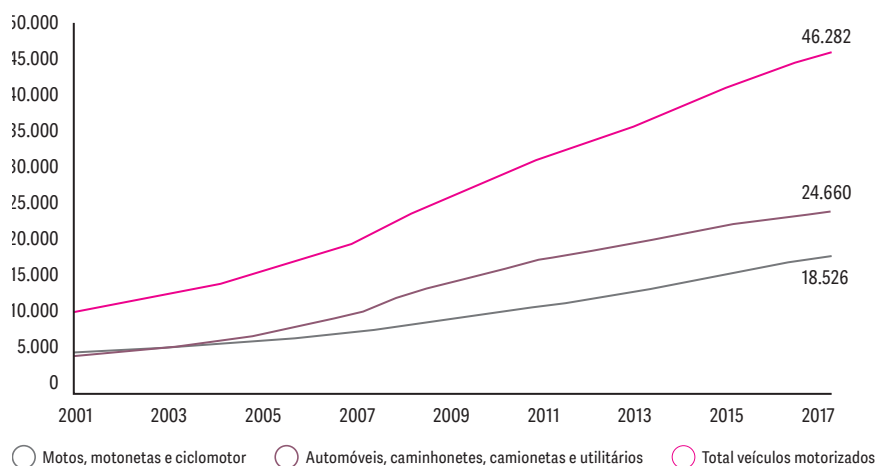
três anos consecutivos, de 1955 a 1957, Cáceres foi a cidade brasileira que mais comprou bicicletas da Monark — e, supostamente, de outros fabricantes —, conferindo ao representante local, José da Lapa Pinto de Arruda, o primeiro lugar nos quadros de produtividade e vendas da fábrica.

Ainda naquele período, o então prefeito de Cáceres, ciente do intenso uso desse tipo de transporte na localidade e visando aumentar a arrecadação municipal, baixou um decreto-lei que obrigava que todos os donos de bicicleta da cidade as emplacassem e recolhesse imposto anual sobre o veículo. Essa medida perdurou de 1956 a 1975 (Miranda, 2002).

Na década de 1980, Cáceres assistiu a uma parte dos usuários da bicicleta migrar para o transporte público (ônibus); já em meados da década de 1990, a migração foi para o transporte individual, principalmente a motocicleta. E, no decorrer dos anos, notadamente a partir de 2004, a frota de veículos motorizados no município tem aumentado vertiginosamente, apresentando uma elevação de 409,03% entre 2001 e 2017 (Gráfico 1).

GRÁFICO 1

EVOLUÇÃO DA FROTA DE VEÍCULOS MOTORIZADOS EM CÁCERES/MT (2001 A 2017)



Fonte: Denatran, 2017.

Esse acréscimo na frota de veículos motorizados interfere diretamente no consumo de combustíveis e nas emissões de poluentes, além de aumentar a dependência por veículos particulares e a taxa de motorização





(Tabela 1). Cáceres, nesse item, se encontra à frente de grandes centros urbanos, como Rio de Janeiro, Recife e Manaus.

TABELA 1

TAXA DE MOTORIZAÇÃO EM CÁCERES/MT, NOS ANOS 2000, 2010 E 2017

Ano	População	Frota de veículos motorizados	Taxa de motorização (veículos/mil habitantes)
2000	85.857	11.315	131,7889048
2010	87.942	29.537	335,8690955
2017	91.271	46.282	507,0833014

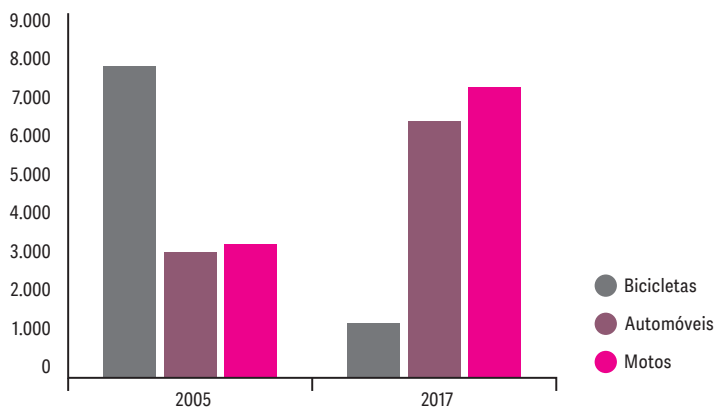
Apesar do aumento de 384,76% na taxa de motorização no município, inflado principalmente pela frota de motos, motonetas e ciclomotores, e, considerando-se o fato de que nenhum órgão oficial realiza pesquisas para conhecer o quantitativo de bicicletas nas cidades brasileiras, este meio de transporte é bem representativo em Cáceres, ainda que tenha perdido muito espaço recentemente.

Ferreira (2005) quantificou, por meio de Pesquisa Origem/Destino (O/D), 66.591 bicicletas em Cáceres (contra 5.991 motocicletas e 5.074 carros), presentes em 97,12% das residências, havendo domicílios com mais bicicletas do que moradores. Ainda nessa pesquisa, constatou-se que 77% dos entrevistados possuíam uma ou mais bicicletas, enquanto o seu uso (com ou sem a posse da mesma) chegava a 85%.

Ainda naquele ano, Ferreira (2005) realizou pesquisa de Contagem Volumétrica Classificada na avenida Sete de Setembro, uma das principais da cidade, onde contabilizou as bicicletas, as motos e os automóveis no período compreendido entre 6 horas e 20 horas. Para este livro, repetiu-se a pesquisa em 2017, e os resultados de ambas são apresentados no Gráfico 2.

GRÁFICO 2

AVENIDA SETE DE SETEMBRO: DADOS DA CONTAGEM VOLUMÉTRICA CLASSIFICADA, 2005 E 2017



Fonte: Ferreira, 2005 e 2017.

A comparação dos dados das duas pesquisas mostra uma queda significativa (82,05%) no número de usuários da bicicleta em detrimento ao elevado aumento daqueles que se deslocam em automóveis e motocicletas, com acréscimos de 104,2% e 116,5%, respectivamente, o que acarreta em maiores conflitos de trânsito na cidade, agravados pela ausência de infraestrutura para a circulação de ciclistas.

Estrutura cicloviária em Cáceres

No tocante ao planejamento e à infraestrutura cicloviária, a cidade conta com uma separação de 4,5 quilômetros de extensão, na avenida Tancredo Neves — que liga os bairros Cavahada II e Cohab Nova —, feita de paralelepípedos, que as pessoas chamam de ciclovia. Construída em 1998, sem a elaboração de qualquer projeto nem dimensionar as larguras dos elementos da via, foi reservado na avenida um espaço com mais de 3,5 metros de largura para a circulação dos ciclistas (muito acima do recomendado pelos manuais que tratam do planejamento cicloviário), mas não houve construção de calçada. Os pedestres, então, passaram a utilizar a ciclovia, principalmente para a prática de caminhada.



Atualmente, a avenida está sendo reconstruída, e no projeto do Governo do Estado há a previsão da implementação de uma nova ciclovia, dentro das normas específicas, bem como da arborização da via.

Não há no perímetro urbano de Cáceres nenhuma outra ciclofaixa nem delimitação de faixa compartilhada. Além disso, em relação à qualidade dos revestimentos das ruas e avenidas, o ciclista encontra-se em desvantagem, pois devido principalmente ao escoamento das águas das chuvas e das casas, o asfalto se desgasta primeiramente nas margens, por onde circulam as bicicletas, Também pelo fato de a maioria das vias da localidade não contar com meio-fio, a erosão se torna ainda maior, obrigando o ciclista a enfrentar trechos de terra — às vezes com poças d'água —, solavancos pela descontinuidade do asfalto ou a aventurar-se na faixa dos veículos.

Na área central da cidade há várias vias revestidas com concreto pré-moldado, e o desnível das pedras causa desconforto devido aos chacoalhões, leva ao desequilíbrio da carga transportada e faz a corrente da bicicleta sair da catraca. Já nas ruas não asfaltadas, o ciclista e o pedestre estão sujeitos à poeira levantada ou à lama lançada pelos automóveis.

Apesar desses estorvos, a bicicleta ainda é muito utilizada nos deslocamentos casa-trabalho-casa ou casa-escola-casa, por trabalhadores das empresas locais e estudantes de todos os níveis de ensino, bem como para o lazer no entardecer e nos fins de semana.

Conhecedores da realidade local, indústrias, comércios, empresas de serviços, instituições de ensino públicas e privadas, academias de ginástica, supermercados, salões de cabeleireiro, instituições financeiras etc. providenciam em seus estabelecimentos áreas exclusivas para o estacionamento de bicicletas,¹ que vão desde a reserva de simples espaços a clientes e funcionários — separados ou não —, até locais com infraestrutura apropriada para o estacionamento de bicicletas — os bicicletários —, comprovando o intenso uso dessa modalidade de transporte na cidade.

O uso da bicicleta em Cáceres

Independentemente dos prós e contras apresentados em relação à infraestrutura cicloviária em Cáceres, a cidade se autointitula a capital nacional do ciclista e apresenta em seu cotidiano cenas pitorescas na utilização da bicicleta: pai, mãe e três filhos (um no colo da mãe, na garupa; outro no quadro e outro no guidão) em uma única bicicleta; mulheres que pedalam e equilibram guarda-chuvas abertos para se proteger da chuva ou do sol; apostas de corridas, velocidades e ultrapassagens, declaradas ou não; o exibicionismo — ou o prazer — de pedalar com as mãos soltas; o ciclista e o carona (garupeiro) pedalando juntos; a conversa ao celular enquanto pedala; pedalar e cantar; uma única corrente e cadeado para amarrar três, quatro veículos; bicicletas com cestinhas na frente, nas quais se carregam desde materiais escolares e de trabalho a compras e flores; crianças com menos de 5 anos que, na garupa, sentam-se com as pernas entrelaçadas ou ficam em pé, apoiando-se no

1 Apesar de recentemente o maior supermercado da cidade ter retirado seu bicicletário para dar lugar a um estacionamento para carros, sob a justificativa de subutilização, pois atualmente há mais clientes que se utilizam de automóveis para ir às compras.

ciclista, evitando encostar os pés ou os calçados nos raios da bicicleta, entre outras.

Além disso, há um elevado percentual de mulheres (36,90%) e um número representativo de idosos (6%) e adolescentes — menores de 16 anos — (11%) que têm nesse meio de transporte sua principal forma de deslocamento.

A pesquisa realizada com 186 usuários de bicicleta em Cáceres mostrou que 54% dos usuários utilizam-na mais de cinco vezes por semana, sendo os principais destinos os locais de trabalho (25%) e de estudo (41%), ressaltando-se que nenhum deles informou utilizar a bicicleta menos de uma vez por semana.

Quando questionados há quanto tempo utilizam a bicicleta como meio de transporte, 87% dos entrevistados responderam “há mais de cinco anos” ou “sempre utilizei” (essa opção não se encontrava no questionário aplicado). Esse elevado percentual de utilização da bicicleta se deve a dois fatores: a condição econômica da população, que tem baixo poder aquisitivo e baixa renda *per capita*; e o relevo de área urbana da cidade, que é totalmente plano, facilitando o uso desse meio de transporte.

Observa-se que, além do fator econômico, a utilização da bicicleta está relacionada também a questões de saúde e praticidade. Cabe ressaltar que os 11% que citaram “outros motivos” são representados por ciclistas com menos de 25 anos, cujas principais justificativas foram: “É o único meio que possuo”; “Não tenho renda o suficiente para trocar de veículo”; “Sempre utilizei bicicleta, desde pequeno”; “Não tenho idade para tirar carteira [de habilitação]”; e “Comecei por não ter outro meio de locomoção na época, mas utilizo até o presente momento”.

As observações diárias e os próprios resultados da pesquisa feita em 2017 mostram que o transporte cicloviário ainda é muito utilizado em Cáceres, com destaque para a percepção que alguns entrevistados têm sobre a nova onda do ciclismo como modalidade esportiva e de lazer no município.

Realizaram-se entrevistas com personalidades da bicicleta, cientes da realidade local em relação ao ciclismo, e/ou pessoas que, mesmo donas de veículos motorizados, preferem transitar de bicicleta, e/ou pessoas que utilizam a bicicleta para o trabalho ou para práticas esportivas. Foram cinco entrevistados, de diferentes grupos sociais, cujas profissões variam de

vendedor ambulante a vereador, passando por professor universitário e funcionário público.

Ao responder sobre o sentimento da sociedade local quanto ao uso da bicicleta, um dos entrevistados considerou que só não há maior utilização desse meio de transporte em função da falta de infraestrutura cicloviária, e que as más condições de tráfego desestimulam seu uso. Já os demais dizem estar relacionado à cultura cacerense, conforme se observa em uma das falas:

“A bicicleta é um símbolo cacerense. Já fomos considerados a capital nacional do ciclista, pelo alto número de bicicletas por habitante. Em Cáceres há até placas oficiais informando que ciclistas têm preferência para cruzar avenidas. A arte também tem demonstrado o sentimento de necessidade do cacerense com a bicicleta, manifestado em obras como as do artista Rafael Johnier. Um dos mais movimentados bares da cidade chama-se Grellás, em referência à magrela, como alguns chamam suas bicicletas.”

Buscando incentivar e valorizar o uso da bicicleta em Cáceres, foi registrada em cartório a Associação de Ciclismo do Pantanal (ACP), criada a partir da união de vários grupos que já praticavam, isoladamente, o ciclismo esportivo ou de lazer. Essa associação tem feito a população cacerense redescobrir o transporte cicloviário e suas ações abrangem desde a prática esportiva quanto a atuação política e social, como cobrar ao poder público municipal infraestrutura cicloviária e ações beneficentes aos menos favorecidos economicamente.

Vale destacar alguns grupos que compõem a associação, conforme seus estatutos:

Gordinhos da Bike: grupo tradicional que tirou dezenas de pessoas do sedentarismo, fazendo do ciclismo um ato prazeroso de manutenção da saúde, com passeios regulares.

Ultralindas: divisão destinada às mulheres e quem mais queira usar rosa, voltada às características especiais femininas, incluindo o incentivo a um maior número de mulheres nos pedais.

PedaLar: organização de passeios em família ou para encontrar a família, com vistas à confraternização e ao envolvimento familiar no ciclismo.

Pedal Solidário: organização dos passeios e de outros meios de arrecadação para entidades beneficentes, doação das inscrições dos eventos e trabalho voluntário dos associados.

Bicicultura: subgrupo para trabalhar o resgate cultural do ciclismo, seu envolvimento artístico, como com a fotografia, e suas interações com atividades culturais.

Cicloturismo: subgrupo para os passeios de longa distância, com troca de experiências para os novatos e os outros subgrupos.

Fiotão: subgrupo de apoio aos que vão se iniciar no ciclismo, de modo a tornar a atividade prazerosa e prepará-los para acompanhar os demais passeios. Tem se tornado mania entre os adolescentes paramentar bicicletas com cornetas ligadas a um ou mais cilindros de ar comprimido, para potencializar o volume do som e ostentar com os amigos, para o total desespero dos adultos.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- FERREIRA, Evaldo. *Planejamento de transporte cicloviário: O caso de Cáceres* — MT. Dissertação (Mestrado em Engenharia de Transportes). Coppe/ Universidade Federal do Rio de Janeiro. Rio de Janeiro, 2005.
- MIRANDA, Manoel M. P. *Educação e segurança no trânsito em Cáceres: Possibilidade de apreciação no ensino médio*. Monografia (Graduação em Geografia). Universidade do Estado de Mato Grosso, Cáceres, 2002.

Entrevistados:

Cézare Pastorello Marques de Paiva, vereador e presidente da Associação de Ciclismo do Pantanal (ACP).

Antonio Bandeira, vendedor ambulante de pães.

Gilmar Fiorini, professor do curso de Educação Física.

Rodolfo Ribeiro de Moura e Silva, estudante.

David F. Bünlel, funcionário público.

Instituições parceiras:

Associação Ciclística do Pantanal (ACP) — e Laboratório de Análise Socioeconômica e Regional (Laser) — Universidade do Estado de Mato Grosso (Unemat).

Agradecimentos:

Bolsistas e equipe do Laboratório de Análise Socioeconômica e Regional (Laser/Unemat), pela ajuda na aplicação dos questionários, na Contagem Volumétrica Classificada e na tabulação dos dados; Cézare Pastorello, presidente da Associação de Ciclismo do Pantanal, pelas informações prestadas.

GURUPI

TOCANTINS

**A capital da amizade
quer pedalar**



PATRÍCIA SATURNO • Jornalista e entusiasta do ciclismo e de atividades ao ar livre, membro do Social Pedal Clube.

EDÉSIO TOLENTINO DOS SANTOS • Profissional de marketing, empresário, guia de cicloturismo e membro da Comunidade Mobiliza Palmas.

A CIDADE

1

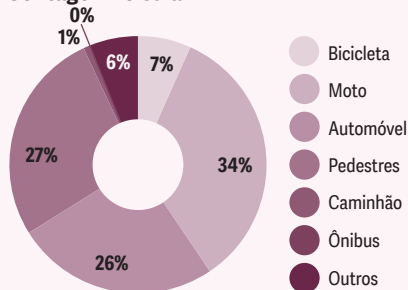
Dados socioeconômicos

Habitantes: 76.755	Expectativa de vida: 75,6 anos
IDH: 0,759	Área: 1.836,09 km²
Renda per capita: R\$ 778,90	Bioma: Cerrado
PIB: R\$ 1,84 bilhão	

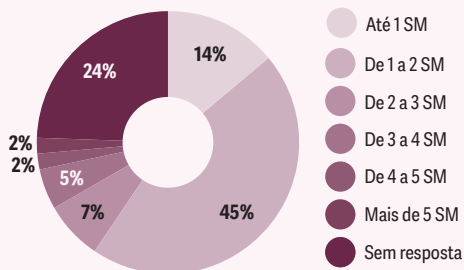
DIVISÃO MODAL

2

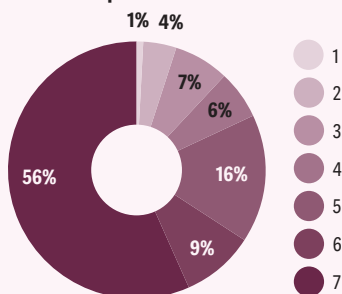
Contagem veicular



Renda mensal



Quantos dias por semana usa a bicicleta



CARACTERIZAÇÃO DOS CICLISTAS

2

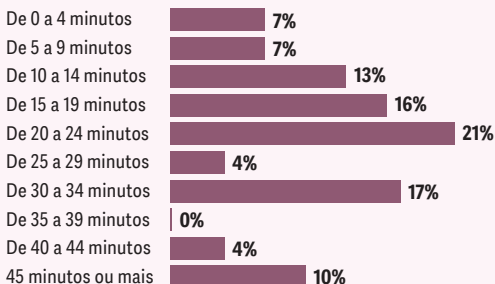
Tipo de bicicletas

97%	comuns
2%	carga/serviço
1%	esportivas

Carona

97%	sem carona
3%	com carona

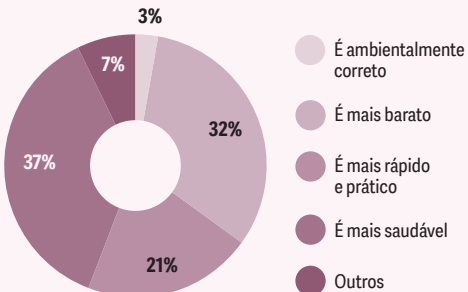
Tempo de deslocamento usual



Gênero



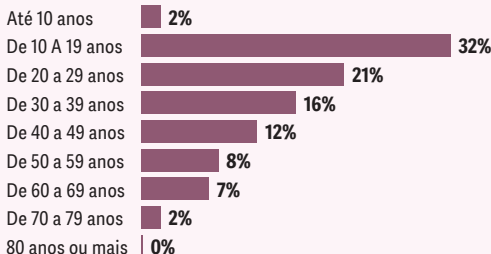
Motivo para usar a bicicleta



PERFIL DOS CICLISTAS

3

Idade



1 ibge.gov.br, atlasbrasil.org.br e deepask.com

2 Contagem volumétrica de Veículos e Caracterização dos Ciclistas – efetuada pela autoria deste capítulo

3 Pesquisa de Perfil dos Ciclistas – efetuada pela autoria deste capítulo

Gurupi, região sul do estado do Tocantins, também conhecida como capital da amizade, está localizada a 230 quilômetros de Palmas, a capital do estado; a 612 quilômetros de Goiânia/GO e a 596 quilômetros de Brasília/DF. Com área de 1.836,091 km², fica na divisória de águas entre o rio Araguaia e o rio Tocantins, às margens da BR-153 (rodovia Belém-Brasília).

Com pouco mais de 85 mil habitantes, é o terceiro maior município do Tocantins e figura como cidade polo da região sul do estado, por sua importância econômica e social. A economia da cidade gira em torno da agricultura e pecuária.

Assim como muitas outras cidades da antiga região norte de Goiás, o surgimento de Gurupi tem relação direta com a construção da BR-153. O nome da cidade, que conquistou sua emancipação política em janeiro de 1959, tem origem no tupi-guarani, significa “diamante puro”, e foi escolhido pelo fundador do município, Benjamim Rodrigues. As avenidas da cidade têm nomes de estados brasileiros, uma homenagem às origens daqueles que vêm construindo o município ao longo de quase sessenta anos. A principal delas é a avenida Goiás, que abriga o centro comercial da cidade.

O surgimento de Gurupi coincide com o período de desenvolvimento da indústria automobilística brasileira, que teve grande crescimento nos anos 1950 e 1960. Como a maioria das cidades, a infraestrutura foi se formatando para atender às demandas de circulação por meio de veículos automotores, deixando uma lacuna considerável para aqueles que optam ou os que têm como único meio de transporte a bicicleta.

O uso da bicicleta em Gurupi

Historicamente, a utilização da bicicleta em Gurupi vem passando por uma série de transformações. Ela entrou no cenário da cidade como uma alternativa ao cavalo, que era o principal meio de locomoção e transporte de cargas de outrora. Desde então, tem seu espaço garantido nos lares, atendendo a necessidades diversas de todos os membros das famílias locais, seja para adultos chegarem ao trabalho ou agilizarem afazeres diários, como pequenas compras no comércio, ou ainda para os deslocamentos de



crianças e jovens para a escola. Outra utilização comum da bicicleta hoje em dia no município é na prática de atividade esportiva.

Quando tinha a bicicleta como principal meio de transporte, a cidade apresentava outra atmosfera, lembrada com saudosismo por quem viveu a época. Moradores mais antigos, entrevistados durante pesquisa na cidade, relatam que as ruas pareciam mais largas e mais bonitas e que o contato com as pessoas era próximo e frequente. O espaço onde hoje se veem carros e motos era ocupado por bicicletas, tanto em movimento quanto estacionadas nos diversos bicicletários (pontos de apoio para clientes e funcionários do comércio) dispostos nos canteiros centrais. Numa das principais vias da cidade, a avenida Goiás, era difícil encontrar uma vaga disponível nos bicicletários, e hoje, os poucos que ainda restam são, a cada dia, menos utilizados.

Gurupi vive uma nova realidade. Atualmente, apenas 7% das viagens realizadas na cidade são feitas utilizando a bicicleta como meio de transporte, apesar de o município não contar com transporte público que atenda a todas as regiões. Pesquisa realizada pela Diretoria Municipal de Trânsito e Segurança sobre a satisfação e os anseios do empresariado quanto à situação do trânsito no centro comercial do município indica que a bicicleta deixou de ser o principal meio de transporte de funcionários de empresas locais, sendo substituídas por motocicletas. Em apenas dois dos 364 es-

tabelecimentos comerciais entrevistados na pesquisa, foram registrados funcionários que a utilizam para ir ao trabalho e voltar para casa.

Outro levantamento, desta vez voltado para a publicação deste livro, identificou a presença de 911 bicicletas (7% dos veículos) circulando no centro de Gurupi num intervalo de quatorze horas (das 6 às 20 horas) de um dia útil. Trata-se de um volume relativamente baixo quando comparado aos 3.598 carros (26%) em circulação no mesmo período, e uma quantidade ainda menor em comparação ao número de motocicletas, que chegou a mais de 4.700 veículos (34%).

Perfil do ciclista

O usuário predominante da bicicleta no município de Gurupi é do sexo masculino (71%), jovem — tem entre 10 e 29 anos (53%) — e estudante (64%), que utiliza esse meio para se locomover para a escola e a faculdade, segundo pesquisa do Perfil do Ciclista realizada na cidade entre os dias 25 e 30 de novembro de 2017 com 282 entrevistados. Entre os estudantes, 40% cursaram o ensino fundamental, 46% concluíram o ensino médio e apenas 9%, o ensino superior.

Além da escola, a bicicleta é um meio muito utilizado para o deslocamento até os locais de compras (61%), para as atividades de lazer e os encontros sociais (50%) e para trabalho (34%). Isso corrobora o dado que aponta que a maioria dos entrevistados utiliza a bicicleta em pelo menos cinco dias da semana (81%). Aqueles que usam esse meio de transporte todos os dias correspondem a 56% dos usuários. Para a maioria dos entrevistados (21%), o trajeto mais comum percorrido diariamente exige de 20 a 24 minutos pedalando.

Philipe Ramos Pedrosa tem a bicicleta como principal meio de transporte e não abre mão do veículo, pelas vantagens que oferece. Para ele, utilizar a bicicleta contribui para um trânsito mais humano e cidadãos mais saudáveis.

Eu utilizo a bicicleta por saúde e por não concordar com o trânsito brutal das cidades. E muitas doenças são oriundas do sedentarismo. — PHILIPPE RAMOS PEDROSA

Interessante observar é que o veículo, apesar da frequente divulgação de sua importância para manter o corpo ativo, é pouco utilizado pelo público acima de 60 anos: apenas 9% dos ciclistas entrevistados estão nessa faixa etária.

Desafios

Com a falta de políticas públicas que incentivem essa modalidade de transporte, a tendência é que a quantidade de bicicletas usadas para a locomoção continue a cair. Basta uma breve observação das ruas e avenidas de Gurupi para constatar a total ausência de ciclovias e sinalização adequada para ciclistas e pedestres, assim como flagrantes frequentes de falta de educação no trânsito

Como consequência, o ciclista de Gurupi vê a falha de segurança no trânsito como principal problema enfrentado para o uso da bicicleta como meio de transporte, o que resulta em desmotivação. É assim que pensam 37% dos entrevistados. Um pouco atrás vem a preocupação com a falta de infraestrutura adequada, como ciclovias, por exemplo (34%).

O resultado desse quadro fica registrado nos elevados índices de acidentes envolvendo ciclistas. Somente nos últimos dois anos, 23% dos entrevistados sofreram queda ou estiveram envolvidos em alguma ocorrência como colisão ou atropelamento enquanto pedalavam. Essa falta de infraestrutura faz com que 96% dos ciclistas disputem espaço nas pistas com carros e motos, da mesma forma que a falta de educação no trânsito faz com que 99% dos ciclistas não façam uso de capacete — instrumento que, apesar de não ser obrigatório, é fundamental para evitar consequências mais graves em caso de acidentes.

Sem uma ação eficaz de educação, o ciclista se vê à mercê de um trânsito violento, que coloca sua vida em risco. O sentimento é de desrespeito.

Carros e veículos maiores fingem não ver os ciclistas. Quem tem um pouco mais de dinheiro logo compra uma moto ou um carro e utiliza a bicicleta apenas para esporte. Pouquíssimas pessoas deixam o carro na garagem para ir ao serviço, por exemplo, de bike.

— PHILIPPE RAMOS PEDROSA

Aliado à ausência de políticas públicas, outro fator que influencia na redução do uso de bicicletas é o fato de que os cidadãos, à medida que veem elevado o seu poder aquisitivo, optam por transportes motorizados, ou seja, a bicicleta passa a ser vista como meio de condução, na maioria das vezes, de pessoas que não têm outras opções, como revela a pesquisa do Perfil do Ciclista. A maioria dos entrevistados (38%) começou a utilizá-la por ser o meio de transporte mais barato.

Por fim, em Gurupi, assim como em todo o Tocantins, a diminuição do uso da bicicleta também pode estar relacionada ao desafio de pedalar sob calor intenso. A cidade registra temperatura média máxima anual na casa dos 35°C. Esse fator, aliado à falta de infraestrutura, é considerado pelo diretor municipal de Trânsito e Segurança, Leon Barcellos, um agravante para o desestímulo a essa modalidade de transporte.

Nós moramos numa cidade quente, com temperatura de até 38°C. Quando chega o verão, temos uma umidade muito baixa, então a pessoa chega suada ao serviço, e os estabelecimentos não têm banheiros preparados para receber o ciclista. — LEON BARCELLOS







Perspectivas e possibilidades

Para garantir que o trânsito de Gurupi contemple as características de uma cidade que alia o tradicional ao moderno, torna-se desafio de primeira hora incentivar e criar um ambiente adequado para o ciclismo. Tal desafio já é de conhecimento não só dos usuários, mas também do próprio poder público municipal. A Prefeitura reconhece que o incentivo ao uso da bicicleta pode favorecer o município tanto em termos de melhoria do espaço urbano, que hoje enfrenta a problemática relacionada ao aumento no número carros e motos, quanto em termos de saúde e meio ambiente.

Nesse sentido, estão em discussão projetos cicloviários voltados para incentivar a mobilidade, a melhoria da saúde e o entretenimento. Por meio de parceria com o Ministério das Cidades, Gurupi deverá desenvolver um projeto-modelo de mobilidade urbana que contempla a implantação de ciclovias, inclusive com a arborização dos trajetos, atendendo à demanda específica da região por causa das elevadas temperaturas. O projeto também se propõe a favorecer uma maior conscientização do papel do ciclista no trânsito, com normas a seguir e direitos.

Parte significativa da proposta, conforme Leon Barcellos, consiste em estabelecer parceria com o empresariado local para incentivar que seus funcionários enxerguem de novo a bicicleta como alternativa de transporte, conscientizando-os e reforçando as vantagens dessa modalidade sobre as outras — como a redução do estresse decorrente do trânsito e a melhoria da saúde e da economia. Paralelamente, pretende incentivar as empresas a criar ambientes que favoreçam essa prática, tais como bicicletários, chuveiros, vestiários com armários, e oferecer benefícios aos funcionários que aderirem a esse meio de transporte.

Nós vamos fazer de tudo para incentivar. A proposta do município é criar ciclovias, estimular com foco em saúde, esporte e entretenimento e, principalmente, trabalharmos juntos com os empresários, fazer com que o funcionário vá trabalhar de bicicleta. Vamos ganhar espaço na cidade, ter uma cidade mais limpa.

— LEON BARCELLOS



A academia é importante aliada na construção dessas políticas, e Gurupi conta com diversas instituições públicas e privadas de ensino superior. Uma delas é o Centro Universitário de Gurupi (UnirG), a maior instituição de ensino superior da região, com mais de 4.200 alunos matriculados em dezesseis cursos. Thiago Lopes Benfica, presidente da Fundação UnirG, é ciclista amador e utiliza a bicicleta como meio de lazer, apoia eventos esportivos e é entusiasta do uso do veículo como meio de transporte. Ele destaca seu empenho para incentivar o uso da bicicleta nos mais diversos ambientes.

A gente tem grande interesse em fomentar a utilização da bicicleta como um todo, inclusive instalando bicicletários e proporcionando a infraestrutura mínima para que o uso da bicicleta aconteça. — THIAGO LOPES BENFICA

São medidas que vêm ao encontro do interesse dos ciclistas locais, que garantem que andariam mais de bicicleta se houvesse: mais e melhor infraestrutura (37%), mais segurança e educação no trânsito (28%), mais segurança pública (13%) e mais sinalização (12%).



Versatilidade

Na contramão da diminuição do uso da *bike* como meio de transporte em Gurupi, cresce de forma considerável sua utilização como instrumento de esporte, lazer e melhoria da qualidade de vida, fato que demonstra a versatilidade da bicicleta e reflete uma mudança no comportamento da cidade. Aqui, está presente um perfil de ciclista oposto ao tradicional (aquele que utiliza a bicicleta por não possuir recursos para adquirir veículo automotor). São consumidores conscientes, que, apesar de possuir ou poder adquirir outros veículos, veem o uso da bicicleta como estilo de vida.

Tanto que hoje Gurupi conta com grupos organizados de pedal, que circulam pela cidade em dias e horários previamente agendados.

O Perfil do Ciclista de Gurupi revela que considerar a bicicleta como a opção mais saudável de transporte foi a terceira razão mais citada para o questionamento acerca do que os motivou a começar a usar o veículo. Apenas 23% dos usuários responderam que pensavam em obter melhor qualidade de vida, percentual menor que motivos como rapidez e praticidade (30%) e preço (38%). No entanto, quando questionados acerca da razão de continuarem a utilizar a bicicleta, a resposta se inverte, e a maioria (37%) afirma que a continua utilizando por ser a opção mais saudável.

A utilização da bicicleta como instrumento de lazer cria uma nova

consciência nos usuários, é o que analisa Thiago Benfica. Para ele, já é possível observar uma mudança no comportamento de pessoas que adotaram a bicicleta de forma consciente. “Parte desse grupo que utilizava a bicicleta como lazer passou a adotá-la como meio de transporte. É uma migração interessante que deve ser estudada. No meu entendimento, a tendência é que pessoas que utilizam a bicicleta como lazer passem a inseri-la no contexto diário”, considera.

Levando em consideração todos os desafios enfrentados pelos ciclistas gurupienses, especialmente no que diz respeito à falta de infraestrutura, esta pesquisa *in loco* apresenta boas perspectivas acerca da utilização da bicicleta, principalmente ao identificar que, apesar de tais desafios e da redução no quantitativo, ela ainda tem seu lugar garantido na cidade; principalmente, dá esperança de resgate da prática, com a implantação de políticas de incentivo. Assim, já se vislumbram futuras pesquisas que demonstrem que essas mudanças vão contribuir para que Gurupi se torne uma cidade mais moderna e humanizada, com um trânsito que esteja em harmonia com sua fama de capital da amizade.

Entrevistados:

Philipe Ramos Pedrosa, 23 anos, jornalista e usuário da bicicleta como principal meio de transporte.

Leon Denys Barcellos, 40 anos, diretor municipal de Trânsito e Segurança de Gurupi/TO.

Thiago Lopes Benfica, 38 anos, advogado, presidente da Fundação UnirG e ciclista amador.

Instituições parceiras:

A Comunidade Mobiliza Palmas reúne pessoas que discutem alternativas e soluções para problemas de transporte; Social Pedal Clube é um grupo de ciclistas do Tocantins.

Agradecimentos:

Edna Monteiro, Débora Teles, Alexandre Torres, Eduarda Lopes, Bruno Zanata, Yuri Waner pela pesquisa e contagem volumétrica; Thiago Lopes Benfica pelo envolvimento, pela dedicação e pelo apoio irrestrito para facilitar o trabalho.

POMERODE

SANTA CATARINA

**Do cicloturismo
ao cotidiano**



SHEILA HEMPKEMEYER • Bike Anja, é integrante da Associação Blumenauense pró-Ciclovias, graduada em Psicologia e doutoranda em Educação na Universidade Federal de Santa Catarina (UFSC).

JOÃO FRANCISCO NOLL • Arquiteto e urbanista, integrante da Associação Blumenauense pró-Ciclovias, professor da Universidade Regional de Blumenau (FURB). Doutor em Arquitetura pela Escola Técnica Superior de Arquitetura de Valladolid, Espanha.

CARLA STEDILE • Arquiteta e urbanista, mestranda em Urbanismo, História e Arquitetura da Cidade na UFSC.

A CIDADE

1

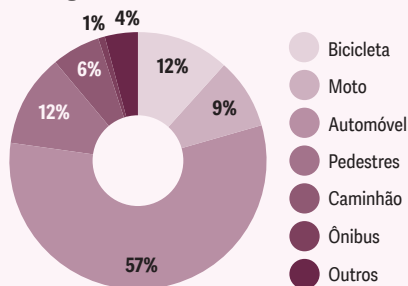
Dados socioeconômicos

Habitantes: 32.334	Expectativa de vida: 78 anos
IDH: 0,78	Área: 214,72 km ²
Renda <i>per capita</i> : R\$ 1.022,91	Bioma: Mata Atlântica
PIB: R\$ 1,76 bilhão	

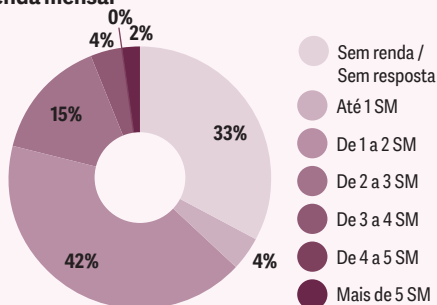
DIVISÃO MODAL

2

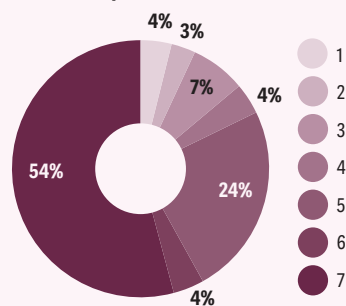
Contagem veicular



Renda mensal



Quantos dias por semana usa a bicicleta



CARACTERIZAÇÃO DOS CICLISTAS

2

Tipo de bicicletas

96%	comuns
3%	carga/serviço
1%	esportivas

Carona

95%	sem carona
5%	com carona

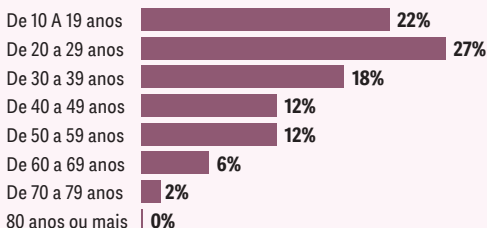
Gênero



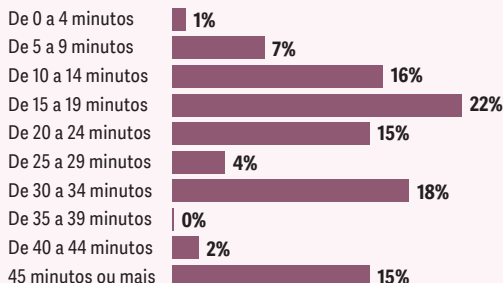
PERFIL DOS CICLISTAS

3

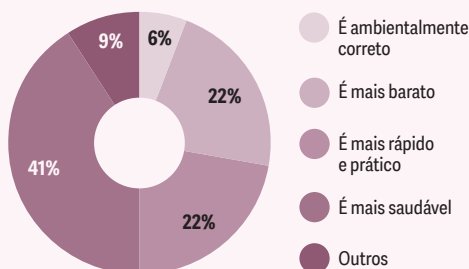
Idade



Tempo de deslocamento usual



Motivo para usar a bicicleta



1 ibge.gov.br, atlasbrasil.org.br e deepask.com

2 Contagem volumétrica de Veículos e Caracterização dos Ciclistas – efetuada pela autoria deste capítulo

3 Pesquisa de Perfil dos Ciclistas – efetuada pela autoria deste capítulo

Contextualizando o território

A história do Brasil é marcada por disputas e lutas. Ao longo de sua existência o país vem reinventando brasilidades por atravessamentos migratórios. O processo de colonização em todo o território brasileiro fez com que os povos nativos fossem escravizados e/ou expulsos de suas terras, levando muitos deles ao genocídio. Antes da invasão portuguesa, viviam, onde hoje se situa Pomerode, povos indígenas carijós e xoclengues. Nos séculos seguintes, os indígenas continuaram sendo perseguidos pelos colonizadores europeus, e o pequeno grupo remanescente mal vive hoje na região do alto vale do Itajaí.

A localidade conhecida atualmente como vale do Itajaí permaneceu pouco povoada até a chegada dos imigrantes alemães e italianos, já no século XIX. Na década de 1860, imigrantes germânicos, liderados pelo colonizador Ferdinand Hackbarth, subiram um afluente do rio Itajaí-Açu, principal rio que corta a região do vale, desbravando a mata e ampliando áreas de domínio. Por intermédio da companhia colonizadora de Hermann Otto Blumenau, fundador da cidade de Blumenau, famílias vindas da histórica região da Pomerânia (*Pommern*), norte da Alemanha, receberam lotes de terra como forma de incentivo e incremento comercial das colônias Blumenau e Dona Francisca, atualmente Joinville.

Quando Getúlio Vargas declarou guerra à Alemanha, no período da Segunda Guerra Mundial, qualquer manifestação à cultura alemã se tornou terminantemente proibida no Brasil. Os imigrantes pomeranos, assim como os demais alemães, sofreram repressão, foram agredidos, impedidos de falar seu idioma e/ou festejar suas origens. Muitos tiveram que mudar de nome devido ao preconceito. Outros morreram doentes, impossibilitados de procurar ajuda frente à barreira do idioma.

Com o fim da guerra, a maior parte da Pomerânia foi anexada à Polônia, restando uma pequena parte na Alemanha, conhecida hoje como Mecklemburgo-Pomerânia Ocidental (*Mecklenburg-Vorpommern*). Os 30 mil pomeranos que durante o século XIX imigraram para o Brasil formaram comunidades autônomas principalmente no Espírito Santo, no Rio Grande do Sul e em Santa Catarina. Diante desse contexto histórico, o enfraquecimento da cultura alemã na região, em especial a pomerana, foi ine-



vitável. Entretanto, alguns resistiram e mantiveram vivas suas tradições, contribuindo para que o povoado de Rio do Testo, como era conhecida a região que na época integrava a colônia Blumenau, se tornasse um território autônomo. Ressalte-se que a cultura e o idioma pomeranos sobrevivem em maior número no Brasil do que na Alemanha, onde estão praticamente extintos, devido à perseguição a que foram submetidos após a Segunda Guerra. Pomerode emancipou-se em 21 de fevereiro de 1959 e hoje faz parte da mesorregião do vale do Itajaí, junto com outros 54 municípios. Sua densidade demográfica é de 129,28 habitantes/km², possui uma área de aproximadamente 215 km² e pouco mais de 32 mil habitantes.

A cidade recebeu este nome como uma homenagem a seus fundadores: é a aglutinação do radical *Pommern* com o verbo alemão *rodern*, que quer dizer “tirar os tocos, tornar a terra apta para o cultivo”. A agricultura e a pecuária foram, no período da colonização, as atividades econômicas de maior destaque. Já no século XX, a industrialização ganhou força no município e a indústria de porcelana recebeu notoriedade na economia local. Atualmente, a principal atividade econômica é a indústria, destacando-se como polo têxtil e metal-mecânico.

Pomerode autointitula-se “a cidade mais alemã do Brasil”, e essa influência germânica pode ser sentida na arquitetura, na gastronomia, no artesanato, nas festas, nos costumes e também no idioma. Há três códigos linguísticos que circulam entre seus habitantes: o português, o alemão padrão (*Hochdeutsch*) e o pomerano. Durante um passeio e/ou caminhada pela cidade, é comum ouvir pessoas se cumprimentarem no dialeto germânico. Conforme o último censo (2010), a cidade foi considerada a mais igualitária do Brasil ao obter os menores índices de exclusão social com base nos indicadores de pobreza, emprego, desigualdade social, alfabetização, escolaridade, juventude e violência. Isso e a expectativa de vida de 78 anos nos fazem acreditar em melhores condições de vida e convivência social, e de compartilhamento e pertencimento do espaço comum, o que pode favorecer os modos ativos de deslocamento urbano. Aliás, Pomerode, que tem sua história atravessada pela imigração, vem recebendo desde 2014 imigrantes haitianos, enriquecendo o linguajar, tornando a presença multicultural ainda mais desafiadora e fortalecendo o uso da bicicleta na cidade.

Deslocamentos em Pomerode

Santa Catarina se mantém com núcleos urbanos de médio porte, e não há no estado uma única cidade-polo. As três maiores cidades são Joinville, Florianópolis (capital) e Blumenau, ocupando o primeiro, o segundo e o terceiro lugar respectivamente, somando juntas pouco mais de 1 milhão de habitantes. Situada a 175 quilômetros da capital, Pomerode faz fronteira com Blumenau, Timbó, Rio dos Cedros e Indaial. Seus acessos se dão por rodovias estaduais em bom estado, compartilhadas cotidianamente por pedestres, pedalantes e carros e caminhões com velocidade em torno de 80 km/h, muito acima do aceitável para a segurança no trânsito de pessoas e animais.

Desbravar a história da cidade é encontrar rastros de pneus finos e grossos das bicicletas que contribuíram para tecer e traçar os rumos de sua existência. Antes de se autoneostrar “a cidade mais alemã do Brasil”, foi conhecida como “a terra da bicicleta” no auge da fabricação de porcelanas, conforme as narrativas de Charles Spredemann Junior e Eliana



Czaschke, personalidades entrevistadas. A Porcelanas Schmidt possuía o maior bicicletário da cidade, todo construído em madeira, infelizmente destruído há poucos anos. A quantidade de pessoas que utilizava a bicicleta para se deslocar ao trabalho girava em torno de 90% (dados empíricos), e todos os dias, ao término do expediente nas fábricas, as ruas eram tomadas por pessoas em suas bicicletas.

Spredemann Junior e Czaschke revelaram que havia ranchos, com estruturas feitas de madeira, em pontos estratégicos na cidade (na área em que hoje é o centro) para que as pessoas guardassem as bicicletas enquanto trabalhavam. Czaschke conta que também havia esses ranchos na base dos morros de bairros residenciais de trabalhadores. Lá as bicicletas ficavam sem qualquer tipo de segurança, e o trajeto restante era feito a pé. Até meados de 1990 ainda era possível ver a prevalência de bicicletas sobre veículos motorizados nas ruas. Atualmente a empresa Netzsch do Brasil, com sede na cidade, dispõe de 170 vagas de estacionamento para bicicletas, que são usadas por cerca de 25% dos funcionários. Conforme levantamento feito em 2015 para o Plano de Mobilidade no município, estima-se que 65% dos pomerodenses que pedalam utilizam a bicicleta justamente como meio de transporte para ir ao trabalho. Dados

obtidos com a pesquisa Perfil do Ciclista na cidade apontam que 40% das pessoas entrevistadas pedalam tendo como destino o local de trabalho.

A bicicleta fazia — e ainda faz — parte do cenário urbano de Pomerode. Uma cena recorrente no centro da cidade: quando as pessoas interrompem seus deslocamentos pedalantes, por qualquer que seja o motivo, repousam suas bicicletas livremente encostadas na primeira parede disponível que encontram. A maior parte da área urbana de Pomerode está localizada no leito secundário do rio do Testo e não apresenta grandes elevações. Essa topografia favorece o uso da bicicleta, pois todo o espaço urbano apresenta boa acessibilidade.

A malha ciclovária de pouco mais de 16 quilômetros é suficiente para que a cidade se destaque pelo alto índice de uso da bicicleta. A mesma pesquisa realizada pela Prefeitura em 2015 aponta que 75% da população pomerodense tinha bicicleta, sendo que 56% das pessoas entrevistadas pedalavam e 15% dos deslocamentos urbanos eram feitos com o modal. A pesquisa ainda indica que havia uma bicicleta para cada 2,5 habitantes, retratando a grande quantidade de pedalantes trafegando na cidade. Conforme dados obtidos atualmente com a contagem volumétrica, 17% dos deslocamentos na região central de Pomerode são feitos de bicicleta; 28%, a pé. O percentual de pessoas entrevistadas que utilizam a bicicleta sete dias na semana chega a 54%. E para fortalecer e consolidar ainda mais a cultura bicicleta, acontece em Pomerode, desde 2010, no mês de junho, a Semana da Bicicleta.

Durante a contagem de ciclistas realizada em 29 de agosto de 2017 pela equipe de apoio local em dois pontos da cidade (região central e portal norte), foi surpreendente a elevada quantidade de mulheres pedalando: aproximadamente 40%, número muito acima da média nacional — que é de 7% em capitais e grandes cidades, conforme os dados apresentados pela Ciclocidade em 2016. A presença de pedalantes de meia-idade e idosos também chamou a atenção: cerca de 20% das pessoas entrevistadas têm mais de 50 anos, mostrando que a magrela é parceira da parcela da população que mais cresce na região. Esse também pode ser um indicador de seguridade no município e evidencia que o dispositivo mais eficaz para a segurança no tráfego urbano, em um lugar que tem a bicicleta como meio de transporte, ainda é o respeito à vida.





O respeito e a sensação de segurança, conforme Spredemann Junior, ocorrem porque a cidade é pequena e a maioria das pessoas se conhece, direta ou indiretamente. Em relação ao tráfego de motorizados, apesar de Pomerode ter uma alta taxa de motorização, é consenso a noção de cuidado nas vias, entre as pessoas entrevistadas, tendo em vista que quase todas as pessoas pedalam, e as que não pedalam conhecem alguém próximo que usa a “bici” no cotidiano.

Uma cidade pedalante

Ao atravessar o portal do município, deslumbramento e encanto nos invadem. O multiculturalismo e as marcas da historicidade germânica saltam a todo instante, sendo impossível não se afetar pela atmosfera do lugar. Caminhos de terra, asfalto e pedra convidam a conhecer Pomerode de bicicleta. Um convite irresistível para flunar pela arquitetura pitoresca e pelos jardins da cidade.

As ruas de paralelepípedos, tombadas juntamente com muitos exemplares da arquitetura em enxaimel — técnica de construção trazida pelos



imigrantes alemães — pelo Instituto do Patrimônio Histórico Artístico Nacional (Iphan-SC), são um chamamento para o desacelerar e contemplar as paisagens urbanas e naturais que existem e resistem. Esses caminhos de pedra não são um empecilho para o tráfego cotidiano de pessoas e bicicletas — ao contrário, torna-o ainda mais seguro, pelo fato de os próprios motoristas transitarem mais lentamente nessas vias. O compartilhamento dessa filosofia de vida é um aspecto relevante na cidade.

A ascensão da bicicleta na cidade também é uma herança germânica, sendo muito utilizada por trabalhadores nas zonas industriais da região. Outro aspecto relevante, conforme Roseli Zimmer, Eliana Czaschke e Beatrice Gasparek, é a inexistência de transporte coletivo municipal. Do mesmo modo que isso pode fortalecer a mobilidade ativa na cidade, também pode ser um fator a contribuir para o alto percentual de automóveis no município.

A indicação de profissionais da área médica e afins para o uso da bicicleta como tratamento terapêutico está presente na narrativa de vários entrevistados pela pesquisa Perfil do ciclista. A prática propicia saúde para as pessoas, contribui para fazer de Pomerode uma cidade de referência nacional e, apesar da elevada taxa de carros circulando na cidade, é possível perceber que a cultura da bicicleta resiste no cotidiano na forma de transporte, esporte e lazer.

A cidade é destino do primeiro roteiro de cicloturismo planejado do Brasil, o Circuito Vale Europeu, que completou dez anos em 2016 e conta com 350 quilômetros de estradas de terra passando por pequenas cidades e vilarejos que preservam a história da colonização europeia. Em meio a paisagens naturais da Mata Atlântica, cachoeiras e montanhas, é possível deparar com cenários históricos pitorescos como a Rota Enxaimel, um dos trajetos turísticos mais procurados na região, que tem aproximadamente cinquenta casas tombadas. Quando chegaram ao Brasil, apesar de já não utilizarem mais a técnica de enxaimel, consideraram-na a mais apropriada, devido à abundância de madeira na região. A arquitetura consiste na construção de uma estrutura de madeira com peças horizontais, verticais e inclinadas encaixadas, cujos espaços são preenchidos por pedras ou tijolos. Há casas no vale do Itajaí cujo preenchimento foi feito com taipa de mão.

As paisagens locais aguardam ciclovias e ciclocuriosos em busca de aventuras e do contato com a natureza, além da variada gastronomia típica, do artesanato, do folclore germânico e da Rota das Cervejarias Artesanais. É comum a presença de grupos de pedal da cidade e de municípios vizinhos, que usam as ruas e estradas da cidade à noite e nos fins de semana, no intuito de apreciar a geografia e a arquitetura do lugar.

É impossível falar de bicicleta em Pomerode sem mencionar o ciclismo esportivo, segmento que mais cresce na região junto com o cicloturismo. Segundo dados do Museu Pomerano, Egon Viebrantz, treinador, mecânico de bicicletas e incentivador do esporte na década de 1970, um dos mais respeitados de Santa Catarina na época, é considerado o pai do ciclismo de Pomerode. Entre os atletas da cidade destacaram-se João Pizzolatti, Rolf Engel e os irmãos Edson e Hans Fischer. Este último, nascido em 29 de janeiro de 1961, é o maior ícone do ciclismo pomerodense e do estado nas provas de estrada e contrarrelógio. Quando adolescente, ao fraturar o joelho em uma queda do cavalo, teve que andar de bicicleta como parte do tratamento. Aos 16 anos, tornou-se atleta e escreveu seu nome na história da prática esportiva, divulgando o nome de Pomerode para o Brasil, e o do Brasil mundo afora.

Entre os méritos de Hans estão a participação no Mundial de Juniores, na Argentina, quando se sagrou recordista Pan-Americano de contrarrelógio; no Pan-Americano Júnior, na Venezuela, em 1979, com duas medalhas de ouro, uma de prata e uma de bronze; nos Jogos Olímpicos Moscou 1980 e Los Angeles 1984; além de vitórias em Jogos Abertos de Santa Catarina, campeonatos brasileiros e internacionais.

Edson Fischer também participou ativamente do ciclismo, iniciando sua carreira em 1985, incentivado pelos irmãos Horst e Hans, e destacou-se nacional e internacionalmente. Porém, em 30 de abril de 1988, teve sua vida interrompida, atropelado na frente de casa por um motorista de caminhão, que anos depois se tornou prefeito da cidade. Edson faleceu em 9 de maio, logo após se classificar para os Jogos Olímpicos Seul 1988. Em 13 de dezembro do mesmo ano, Hans morreu prematuramente aos 27 anos, sete meses após o falecimento do irmão, vítima de problemas cardíacos. Hans e Edson Fischer têm destaque garantido na memória afetiva e biográfica da cidade. A Copa Hans Fischer surgiu em 1995, como

uma homenagem ao atleta por suas conquistas. Amigos dos irmãos fazem questão de manter acesa a prática esportiva na cidade, realizando anualmente eventos como o Desafio dos Rochas e o Pedal Free Force, que reúnem milhares de ciclistas amadores e profissionais. Praticantes de *mountain bike* podem se aventurar por estradões de terra e trilhas e caminhos de roças traçados e ainda usados pelos colonos da região. Sem contar a presença constante de bicicletas antigas expostas nas festas e nos eventos típicos da cidade, de forma coadjuvante durante todo o ano.

Frear e desestimular o uso de motorizados torna-se o maior desafio para quase todas as cidades brasileiras. Incentivar modos ativos e alternativos de deslocamento, assim como promover a circulação das pessoas nos espaços públicos, é garantir maior segurança e qualidade de vida para elas. Histórias se fazem de estadia e não só de passagem. É preciso viabilizar os territórios urbanos como espaços de permanência, que possam ser a extensão dos jardins de nossas casas. Que as pessoas que residem ou passeiam por Pomerode possam estabelecer laços afetivos e que levem na memória e no corpo a certeza de que a pequena cidade é reducto de grandes afetividades e feitos justamente por se manter pequena.



Entrevistados:

Eliana Czaschke, 46 anos, hoteleira.

Roseli Zimmer, 52 anos, professora.

Beatrice Gasparek, 60 anos, podóloga, ciclista.

Silvia Dallmann, 73 anos, agente comunitária de saúde, pedalante.

Charles Spredemann Junior, 29 anos, empresário da Dárien Bike Shop, ciclista.

Gastão Affonso Ren Neto, 42 anos, hoteleiro, ciclista.

Jullian Stefan Gnewuch, 32 anos, restaurador e construtor de bicicletas.

Felipe Augusto Cunha de Almeida, 31 anos, consultor de marketing de bicicleta, comissário da União Ciclística Internacional (UCI), ciclista.

Instituição parceira:

ABC
Associação
Blumenauense
pró-Ciclovias

A Associação Blumenauense pró-Ciclovias (ABC) é uma organização não governamental fundada em 1997, que atua em defesa da bicicleta e da mobilidade ativa, incentivando seu uso, quer por transporte ou por lazer, na cidade de Blumenau/SC.

Agradecimentos:

Eliana Czaschke, proprietária do hotel Bergblick, pelo apoio em todo o processo e na articulação dos contatos na cidade; Sido Tiedt, autônomo, pela ajuda com os contatos e dados históricos sobre a bicicleta no município; David Costa, turismólogo da Prefeitura de Pomerode, pelo apoio na contagem volumétrica e na realização da pesquisa Perfil do Ciclista.

PEDRO LEOPOLDO

MINAS GERAIS

**A resistência da
mobilidade por
bicicleta na motorizada
Região Metropolitana
de Belo Horizonte**



GUILHERME LARA CAMARGOS TAMPIERI • Gestor ambiental e integrante da BH em Ciclo.

AMANDA CRISTINE ALVES CORRADI • Arquiteta e urbanista, é integrante da BH em Ciclo.

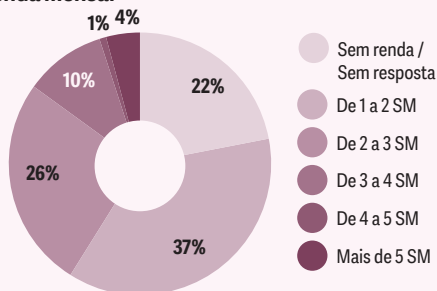
A CIDADE

1

Dados socioeconômicos

Habitantes: 63.837	Expectativa de vida: 76,3 anos
IDH: 0,757	Área: 292,94 km ²
Renda <i>per capita</i> : R\$ 721,11	Bioma: Cerrado
PIB: R\$ 1,54 bilhão	

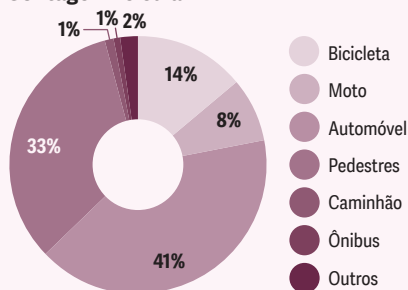
Renda mensal



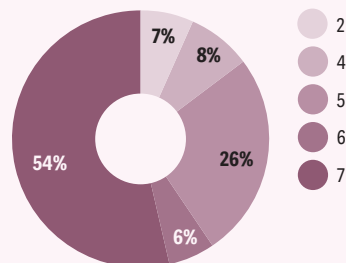
DIVISÃO MODAL

2

Contagem veicular



Quantos dias por semana usa a bicicleta



CARACTERIZAÇÃO DOS CICLISTAS

2

Tipo de bicicletas

96%	comuns
4%	carga/serviço
0%	esportivas

Carona

96%	sem carona
4%	com carona

Gênero



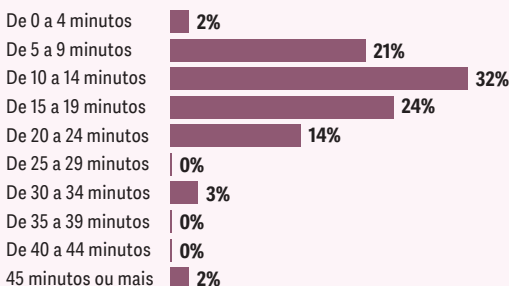
PERFIL DOS CICLISTAS

3

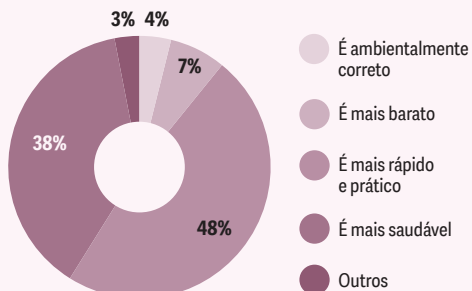
Idade

De 10 a 19 anos	11%
De 20 a 29 anos	11%
De 30 a 39 anos	16%
De 40 a 49 anos	16%
De 50 a 59 anos	21%
De 60 a 69 anos	16%
De 70 a 79 anos	9%
80 anos ou mais	1%

Tempo de deslocamento usual



Motivo para usar a bicicleta



1 ibge.gov.br, atlasbrasil.org.br e deepask.com

2 Contagem volumétrica de Veículos e Caracterização dos Ciclistas – efetuada pela autoria deste capítulo

3 Pesquisa de Perfil dos Ciclistas – efetuada pela autoria deste capítulo

A despeito de toda a sua simplicidade mecânica, a bicicleta não deve ser encarada apenas como um meio de transporte, mas sim como objeto de estudo, análise e experimento em inúmeros campos: arquitetura, economia, engenharia, geografia, informática, história, saúde, sociologia, psicologia, urbanismo e muitos outros. Além dos profissionais que atuam nessas áreas, analisar a bicicleta requer abordar as centenas de milhares de pessoas que se deslocam nela diariamente, nas ruas, avenidas, estradas e outros espaços públicos Brasil afora.

No sentido de compreender melhor o seu uso, é preciso focar em uma escala geográfica: os espaços públicos. Pesquisar esses espaços em um município e as inúmeras relações sociais que acontecem naquele território é transformar forçosamente o olhar de um visitante em olhar de pesquisador, é provocar (auto)descobertas e estranhezas de um dado território¹ e lugar,² ainda que já conhecido, revelando elementos e fluxos até então despercebidos.

A escolha da bicicleta como meio de locomoção urbana influencia a forma de vê-la, entendê-la, ouvi-la, senti-la, nos colocando em um lugar privilegiado para a pesquisa, permitindo-nos observar como os inúmeros sujeitos sociais interagem com o espaço³ e entre si.

A relação com esses sujeitos locais, ainda que por meio da observação e da escuta, possibilita a aquisição de conhecimentos urbanos e sociais que contribuem para que desvendemos pequenos segredos da complexa vida cidadina local. Estar, sentir e viver Pedro Leopoldo, ainda que por alguns dias, foi aprender um pouco mais sobre seus códigos e signos e sobre como os cidadãos da cidade se relacionam ao pedalar lado a lado com veículos motorizados, outras bicicletas, com quem andava a pé e com a cidade em si.

-
- 1 De forma simplificada, território deve ser compreendido como “espaço definido e delimitado por e a partir de relações de poder”. É no território que as relações sociais tornam-se espaço. Ou seja, é nele que elas se materializam (SOUZA, 2015, p. 78).
 - 2 “Diferentemente do que se passa com o conceito de território, no conceito de lugar, não é a dimensão do poder que está em primeiro plano ou que é aquela mais imediatamente perceptível, mas sim a dimensão cultural-simbólica e, a partir daí, as questões envolvendo as identidades, a intersubjetividade e as trocas simbólicas” (SOUZA, 2015, p. 115).
 - 3 Compreendido aqui como um conjunto indissociável de ações e objetos.

Introdução à cidade

São as formas que a cidade teria podido tomar se, por uma razão ou por outra, não tivesse se tornado o que é atualmente.

— **Italo Calvino**, *As cidades invisíveis*

A região onde localiza-se atualmente a cidade de Pedro Leopoldo, era, no século XVII, o povoado da Quinta do Sumidouro. A ocupação se deu às margens do rio das Velhas, onde fazendas de gado abasteciam as regiões produtoras de ouro. O processo de constituição da comunidade foi importante para Pedro Leopoldo, que possui conexões históricas com o bandeirante Fernão Dias Paes Leme e Antônio Francisco Lisboa, o Aleijadinho, que esculpiu a famosa Capela do Rosário, em estilo barroco, uma das primeiras do estado de Minas Gerais.

No final do século XIX, em 1895, foi inaugurada a Fábrica Têxtil, pertencente ao fazendeiro Antônio Alves, inserindo o então arraial no contexto mineiro das indústrias de tecido e diversificando o comércio e a economia da região. Nesse mesmo período, o arraial começou a dar seus primeiros passos para a urbanização, com o surgimento das casas dos funcionários da fábrica, no atual centro da cidade.

Naquele mesmo ano, foi inaugurada a estação ferroviária Central do Brasil, nomeada dr. Pedro Leopoldo em homenagem ao engenheiro responsável pela construção do trecho que faleceu um ano antes da inauguração da obra. Apenas em 1923, por meio da Lei Estadual 843, a localidade de Pedro Leopoldo foi reconhecida como município.

Até meados do século XX, as principais fontes econômicas da cidade eram a agricultura, a pecuária e a atividade moveleira. A partir dos anos 1950, a produção industrial se fortaleceu, principalmente com a vinda das indústrias cimenteiras e mineradoras, atraindo mais moradores para a cidade. À época, a população totalizava 11.462 habitantes. No final dos anos 1990, já com 47.342 habitantes, ganharam destaque no município os setores de biotecnologia e de serviços.

A cidade, com 63.837 habitantes, espalhados em uma área de 292,94 km², está numa localização estratégica: na Região Metropolitana de Belo Horizonte (RMBH), a 46 quilômetros da capital mineira, podendo ser aces-

sada por meio das rodovias MG-010 e MG-424. Além disso, o município está a quinze minutos do Aeroporto Internacional Tancredo Neves, na cidade vizinha de Confins.

Pedro Leopoldo, que hoje tem densidade de 200,51 hab/km², nem sempre foi assim. A cidade detém os registros das primeiras ocupações humanas das Américas. Um caso internacionalmente conhecido é o do fóssil de “Luzia”, como foi denominada a ossada da jovem encontrada num sítio da região. O fóssil tinha idade estimada em 12.000 anos e estava no acervo do Museu Nacional, no Rio de Janeiro, que pegou fogo em setembro de 2018 e teve mais de 20 milhões de itens destruídos. Em todo o município, existem mais de quinze sítios de valor arqueológico, espeleológico ou paleontológico, muitos sem nunca terem sido estudados.

Outra curiosidade foi a instalação na região, em 1918, da Fazenda Modelo, espaço de trabalho do médium Chico Xavier, nascido ali, em 1910, que exerceu o ofício de datilógrafo para o do Ministério da Agricultura e viveu em Pedro Leopoldo até 1959.



FOTO1. Inauguração do campo de futebol do Industrial, time local, em 1939.

Fonte: Arquivo Geraldo Leão



FOTO2. Trânsito em Pedro Leopoldo durante uma grande enchente, em 1973.

Fonte: Arquivo Geraldo Leão

A mobilidade urbana em Pedro Leopoldo

*A rua é um espaço de circulação e, sobretudo, um espaço de vida...
de vivência e de convivência!*

— Coletivo Desvelocidades⁴

4 Disponível em: <desvelocidades.red>. Acesso em: 30 out. 2017.

A mobilidade urbana produz efeitos paradoxais (e, ao mesmo tempo, é produzida por tais efeitos) nas cidades e nos territórios. Há a tendência a se espalhar, ou espriair, com o advento de técnicas que permitiram o aumento da velocidade dos meios de transporte e com políticas de uso e ocupação do solo que beneficiam as parcelas sociais historicamente privilegiadas. A combinação desses e outros tantos fatores tem por consequência a perda das funções sociais das cidades, prevista no Art. 182 da Constituição Federal.⁵ Todavia, as cidades não estão mortas, embora se encontrem num quadro de desafios enormes, e a mobilidade é um elemento propício para ajudá-las a superá-los, uma vez que possibilita reordenamentos socioespaciais de maneira relativamente rápida.

DETALHES DA VISITA

Imersos em todos os enlaces do sistema automotivo, partimos da capital mineira em um transporte coletivo e percorremos os pouco mais de 40 quilômetros que nos separavam de Pedro Leopoldo. Esse primeiro passo para chegarmos à cidade foi, por si só, uma prova material do quanto a sociedade brasileira tornou-se vítima da dependência pelo automóvel particular. Pegamos o ônibus com as bicicletas e descemos na beira da rodovia MG-424, que não conta com travessia segura para pessoas no local do ponto de ônibus. Conseguimos atravessar a rodovia (correndo!) antes de pedalarmos até o hotel, já na companhia de dezenas de ciclistas.

-
- 5 Algumas ideias básicas sobre a função social das cidades são, conforme prevê o texto-base da VI Conferência Nacional das Cidades: a) cidade é um bem comum que pertence ao conjunto de sua população; b) a cidade é produto do esforço de todos, e não apenas de alguns grupos; c) a cidade deve oferecer qualidade de vida de forma equilibrada a todos; d) a cidade deve oferecer oportunidades aos mais pobres, em variadas dimensões: cultura, lazer, saúde, educação, transporte, moradia, infraestrutura, entre outros. Ver: <http://app.cidades.gov.br/6conferencia/images/arquivos/texto_refer%C3%Aancia_etapa_municipal.pdf>. Acesso em: 2 out. 2017.

O modelo de desenvolvimento das cidades brasileiras — focado no uso do carro particular — gerou uma pressão sobre a infraestrutura de tráfego. Mesmo em cidades pequenas que ainda têm muito espaço para crescimento da frota de carros e motocicletas, o transporte coletivo é caro e lento, o que não corresponde às necessidades das pessoas, e o hábito de andar a pé e de bicicleta tem sido institucionalmente desestimulado.

Essa também é a realidade de Pedro Leopoldo, que, mesmo sendo uma cidade pequena, já enfrenta problemas de congestionamento de automóveis, ônibus, caminhões e vans em determinados horários. Mas nem sempre foi assim.

No sentido de reverter a lógica do sistema automotivo, uma política de mobilidade urbana não pode consistir na inauguração de “belas” infraestruturas que satisfazem os políticos eleitos, dão retorno a financiadores de campanha, favorecem uma parcela pequena da população e transformam nossas cidades em locais de circulação e estacionamento de carros, que circulam em velocidades incompatíveis com a vida humana.

É possível encontrar, tanto na bibliografia nacional quanto na internacional, bons e sólidos projetos, políticas e argumentos a favor de se priorizar o planejamento urbano humanista, ou planejamento humanizador, para nossas cidades, que têm por objetivo acolher, dar segurança e conforto às pessoas que circulam nesse espaço. No sentido de entender melhor qual orientação Pedro Leopoldo quer seguir nos próximos anos, fizemos um levantamento para descobrir e entender a situação da cidade no que diz respeito à mobilidade urbana.

Em 2007, Pedro Leopoldo tinha uma frota total de 15.642 veículos, sendo 9.167 (58%) automóveis e 2.431 motocicletas (16%),⁶ e uma população total de aproximadamente 57 mil pessoas. Dez anos depois, em dezembro de 2016, com uma população de 63.800⁷ pessoas (crescimento em torno de 10%), a frota total da cidade quase dobrou, passando para 30.381 veículos, sendo 17.434 automóveis (57%) e 5.432 motocicletas (17,5%).

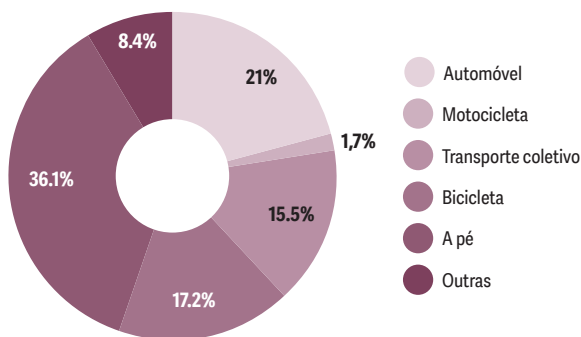
6 Todos os dados relativos à frota da cidade estão disponíveis em: <<http://www.denatran.gov.br/estatistica/237-frota-veiculos>>. Acesso em: 28 out. 2017.

7 Disponível em: <<https://cidades.ibge.gov.br/>>. Acesso em: 28 out. 2017.

Em Pedro Leopoldo, como em boa parte das cidades pequenas do Brasil, o caminhar e o pedalar sempre tiveram importância ímpar na mobilidade dos grupos sociais, em especial as pessoas mais pobres. Num recorte mais claro, vê-se que em 2002, conforme os dados da Pesquisa Origem/Destino, a mobilidade ativa era responsável por 53% de todos os deslocamentos na cidade.

GRÁFICO 1

DIVISÃO MODAL DE PEDRO LEOPOLDO EM 2002



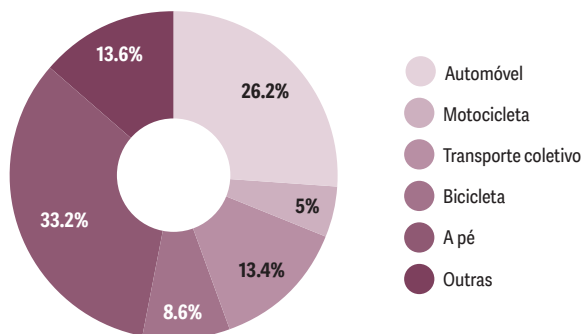
Fonte: Pesquisa Origem/Destino da RMBH 2002.

No entanto, a taxa de motorização explodiu no país entre os anos 2005 e 2015 e não deixou de atingir Pedro Leopoldo. Em 2000, a cidade tinha uma população de 53.957 e contava com 11.210 veículos motorizados (207,75 veículos para cada mil habitantes). Em 2017, a população era de 63.837, e a cidade possuía 31.099 veículos (487 veículos para cada mil habitantes).

O aumento da taxa de motorização nesses dezessete anos foi de 134% e trouxe algumas consequências, como a drástica redução das viagens feitas de bicicleta (quase 10% menos, conforme comparação entre o Gráfico 1 e o Gráfico 2), além de outros efeitos — ou externalidades negativas — inerentes ao aumento do tráfego motorizado: carros e motos presos no engarrafamento; aumento do tempo de deslocamento para quem circula em motos, carros e, em especial, em ônibus, mesmo em curtas distâncias; aumento da emissão de poluentes locais e de gases de efeito estufa; crescimento da poluição sonora; e aumento na quantidade de colisões, que ocasionam mortes prematuras e sequelas.

GRÁFICO 2

DIVISÃO MODAL DE PEDRO LEOPOLDO EM 2012



Fonte: Pesquisa Origem/Destino da RMBH 2012.

A tradicional convivência nos espaços públicos, hoje mais raros por conta da incessante expansão das avenidas, ruas e áreas de estacionamento, está migrando para os shoppings e outros ambientes fechados que geram uma falsa sensação de segurança. As atividades que ainda se mantêm nos espaços públicos perderam qualidade por conta do ruído e da poluição dos automóveis e motocicletas e também pela insegurança, principalmente o medo de atropelamento. Esse fluxo de processos, parte do ciclo vicioso advindo do que chamamos de sistema automotivo, foi bem redesenhado, de forma estruturada e sistêmica, por (Amaral, 2015, p. 65) e está representado na Figura 1.

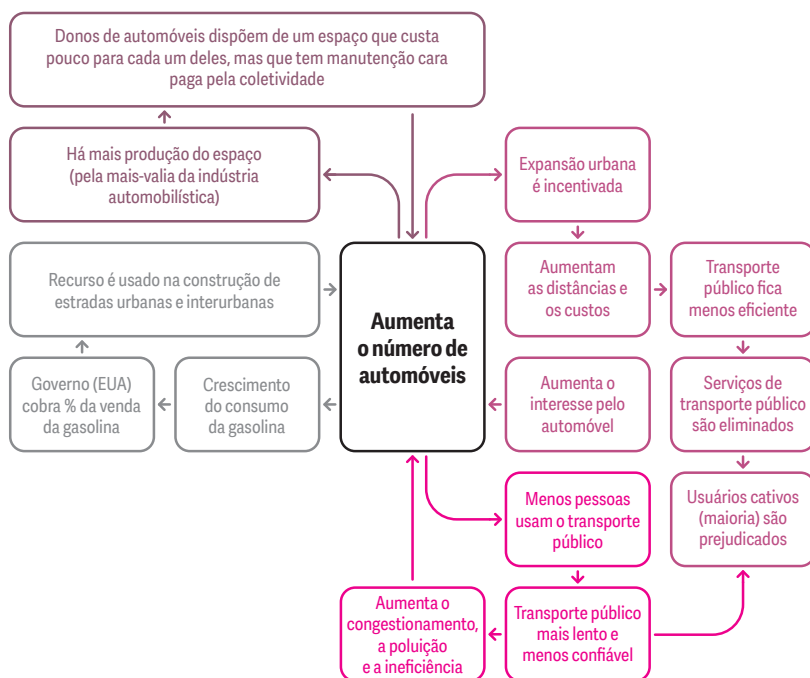
Para tentar interromper a expansão desse ciclo dependente do automóvel, a cidade recentemente elaborou um novo Plano Diretor (Lei Municipal 3.444/2016),⁸ que possui diretrizes⁹ que orientam para um desenvolvimento mais sustentável e em sintonia com a Política Nacional de Mobilidade

8 Disponível em: <www.pedroleopoldo.mg.leg.br/processo-legislativo/plano-diretor-2016>. Acesso em: 26 out. 2017.

9 "Art. 97. São diretrizes para a política municipal de mobilidade e acessibilidade: I — articular ao Plano Diretor o Plano de Mobilidade Urbana, buscando a incorporação das diretrizes e ações indicadas; III — priorizar e incentivar a circulação de pedestres e ciclistas na região central e centralidades; IV — priorizar o transporte público no Município, com melhoria das suas condições de atendimento às demandas da população" (Pedro Leopoldo, 2016, p. 45).

Urbana (PNMU).¹⁰ No que diz respeito à mobilidade urbana, apesar de Pedro Leopoldo ainda não ter um Plano de Mobilidade, há ações¹¹ previstas que convergem com as diretrizes, os princípios e os objetivos da PNMU. O Plano Diretor é ainda mais específico em seu artigo 99, quando elenca ações prioritárias para a mobilidade ativa (bicicleta e caminhada).¹²

FIGURA 1
SOBREPOSIÇÃO DOS CÍRCULOS VICIOSOS DE INCENTIVO AO AUTOMÓVEL



10 Política Nacional de Mobilidade Urbana. Disponível em: <www.planalto.gov.br/cvii_03/_ato2011-2014/2012/lei/l12587.htm>. Acesso em: 26 de out. 2017.

11 “Art. 98. VII — articular e dar continuidade ao sistema de ciclovias nas áreas urbanas e de expansão urbana, na medida de sua ocupação; X — implantar redutores de velocidade em pontos estratégicos nas vias de acesso aos distritos, especialmente em trechos cujas margens estão ocupadas” (Pedro Leopoldo, 2016, p. 45).

12 São duas delas: “Art. 99. I — promover estudos para a implantação de ciclovias e alargamento de passeios na região central e centralidades, adequando as funções da via quanto a estacionamento e sentido do fluxo de trânsito; IV — promover melhoria das condições de transposição das barreiras físicas como cursos d’água e linha férrea, com priorização da circulação de pedestres e ciclistas” (Pedro Leopoldo, 2016, p. 47).

No que tange ao transporte coletivo, o Plano Diretor também prevê diretrizes e ações prioritárias para promovê-lo, envolvendo todas as treze linhas da cidade que saem e chegam na estação rodoviária, no centro. A cidade é cortada por uma ferrovia utilizada exclusivamente para transporte de cargas das indústrias da região.

Andar a pé ainda é a principal forma de as pessoas se deslocarem em Pedro Leopoldo, correspondendo a 33,2% das viagens totais do município. Em nossa visita, notamos o subdimensionamento das calçadas em toda a área que circulamos e o quanto isso gera insegurança e desconforto às pessoas que caminhavam, em especial, às com deficiência e/ou mobilidade reduzida.

Cidades que se pretendem ser seguras, sustentáveis, vivas e saudáveis têm que partir do princípio de que a existência da vida urbana e humana no território é condicionada pelas oportunidades e condições que permitem às pessoas caminharem.

Outro fator importante para se levar adiante políticas e planos orientadores do desenvolvimento urbano é ter pessoas dialogando sobre eles. No âmbito da participação social, em Pedro Leopoldo destaca-se a existência do Conselho de Políticas Urbanas, que visa desenvolver “funções sociais e ambientais da cidade e da propriedade, a fim de garantir a qualidade de vida dos habitantes e também da propriedade objetivo do empreendimento”. O Conselho é formado por membros do Executivo, do Legislativo, da Iniciativa Privada, de Instituições Técnicas e também por membros das Organizações da Sociedade Civil.

Para além da participação institucional nas políticas de mobilidade, segundo Magalhães (2015, p. 157), o uso das mídias sociais para mobilizar, engajar e pressionar a gestão pública tem sido uma ferramenta de ampliação e de aprofundamento do espaço digital, em interface com o urbano, trazendo consequências para este, abrindo um campo de possibilidades de ação, bem como uma agenda de pesquisa, e invocando a necessidade de teorização acerca das implicações desta relação para a produção do espaço urbano.

Entre os atores locais de Pedro Leopoldo, destaca-se um conhecido por todas as pessoas que entrevistamos na cidade, e que faz uso da internet como terreno fértil para (re)produção do que compreende como uma

cidade para e de pessoas: Paulo Fernando Pereira Netto.¹³ Em um de seus textos, Paulo redesenhou a principal avenida da cidade, na qual realizamos a contagem de ciclistas e a volumétrica, para atender às diretrizes e princípios da Política Nacional de Mobilidade Urbana.¹⁴

No célebre livro *Cidades para pessoas*, Jan Gehl diz: “Primeiro nós moldamos as cidades — então, elas nos moldam”. Essa simples frase aplica-se a Pedro Leopoldo, moldada inicialmente para a circulação de pessoas e, com o passar dos anos, para a circulação automotiva.

Ainda que a principal avenida da cidade não seja confortável e convidativa para quem pedala — e mesmo para quem anda a pé — Pedro Leopoldo, felizmente, registrou zero mortos por conta de colisões no trânsito em 2016, conforme dados do Datasus. Em 2015, foram três pessoas e, em 2014, catorze.

Mesmo que os problemas das cidades mundo afora não sejam idênticos, apesar das diferentes proporções e níveis de desenvolvimento econômico, as soluções, via de regra, são comuns quando se pensa e age para planejá-las levando-se em conta a dimensão humana. Em suma, é uma escolha de que tipo de sociedade e cidade queremos viver.

O uso da bicicleta em Pedro Leopoldo

Os ciclistas, [...] eles são parte da vida urbana.

— **Jan Gehl**, *Cidades para pessoas*

Desde antes de esse território se chamar Pedro Leopoldo, as bicicletas já faziam parte do cotidiano dos cidadãos locais. O ato de pedalar na cidade é tão orgânico quanto o de caminhar.

13 Paulo, 72 anos, é um sonhador, amante da bicicleta e da sustentabilidade, desejo de melhorar a qualidade de vida em sua cidade e criador do blog Uma Nova Cidade, que tem por objetivo: “a) conscientizar população da cidade de Pedro Leopoldo da necessidade urgente de adotarmos alternativas para uma mobilidade urbana sustentável; b) sugerir ideias de como usarmos estas alternativas; e c) sugerir ideias de como transformar Pedro Leopoldo em uma Cidade para as Pessoas”.

14 Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2012/lei/l12587.htm>. Acesso em: 30 out. 2017.

As duas primeiras fábricas, com centenas de trabalhadores, ficavam nas extremidades da cidade. Pelas curtas distâncias e por conta da facilidade de acesso, a bicicleta se tornou o principal modo de deslocamento para o trabalho.

Um dos fatores que os moradores citam como favorável ao uso da bicicleta é o relevo. A área central é plana, assim como o acesso aos distritos de Dr. Lund, de Vera Cruz e ao bairro Santo Antônio da Barra. Outras áreas, no entanto, têm em seu relevo alguns desníveis, mas isso não impede os ciclistas de pedalam para acessarem suas residências e serviços disponíveis nessas regiões.

A cidade conta com apenas dois trechos de ciclovia, ambas em vias de acesso, totalizando quase 8 quilômetros de extensão. Ambas, conforme entrevistas com moradores, necessitam de melhorias e requalificação.

Com relação à oferta de estacionamento para bicicletas, a maioria das vagas está em paraciclos disponibilizados pela iniciativa privada. Estima-se que haja pelo menos dezoito edificações com algum suporte para o estacionamento de bicicletas, totalizando mais de quatrocentas vagas. Segundo Paulo Pereira Netto, na praça que dá acesso à rodoviária da cidade (e também à Prefeitura e Câmara Municipal) estão localizadas as únicas vagas oferecidas pelo poder público.

DETALHES DA VISITA

Logo que chegamos, conhecemos Maria da Conceição, que mora próximo a uma das ciclovias da cidade. Amanda, que estava empurrando sua bicicleta, foi abordada por Maria, que lhe ofereceu companhia para o trajeto. A bicicleta, ali, não era apenas um meio de transporte, mas serviu como ferramenta de conexão. Os quase 5 quilômetros de ciclovia foram percorridos com a troca e o aprendizado sobre o viver ali, sendo possível entender um pouco mais sobre a dinâmica da cidade.



FOTO 3. Paraciclos, com aproximadamente 45 vagas, instalados próximo à rodoviária da cidade

A área central de Pedro Leopoldo possui diversos binários.¹⁵ Ruas e avenidas com sentido único foram criadas para atender exclusivamente o fluxo de veículos motorizados, apresentando-se como uma distorção do tecido urbano que instintiva e logicamente ciclistas tendem a não reconhecer. Em qualquer lugar do mundo, pessoas que caminham e pedalam buscam o traçado mais curto, plano, direto e seguro até seu destino. E isso nós podemos constatar, também, em Pedro Leopoldo.

Como na Foto 4, durante a contagem de ciclistas, feita na avenida Comendador, identificou-se que 42% das pessoas pedalavam no contrafluxo, demonstrando a necessidade de assegurar a circulação em ambos os sentidos para quem utiliza a bicicleta. A configuração atual da avenida é composta por duas faixas de rolamento — em sentido único em sua maior parte e com estacionamento dos dois lados da pista. A avenida não possui demarcação de ciclovia, ciclofaixa ou outra infraestrutura que garanta a circulação segura dos ciclistas, além de apresentar passeios estreitos para o fluxo intenso de pedestres.

15 Medida que consiste em transformar vias paralelas de mão dupla em ruas com um único sentido.

A contagem indicou também que 10% dos deslocamentos realizados na avenida são feitos por bicicleta, já os deslocamentos por caminhada correspondem a 33%.



FOTO 4. Ciclistas pedalando no contrafluxo em via com sentido único

No sentido de compreender melhor o que as cidades têm feito para promover o uso da bicicleta, ou, no limite, não deixar que a quantidade de viagens por bicicleta diminuam, o Projeto Presto¹⁶ desenvolveu um guia que distingue as cidades de acordo com seu nível de desenvolvimento nas políticas para a mobilidade por bicicleta, sugerindo abordagens e pacotes de medidas que podem ser mais eficazes a cada etapa e em cada contexto urbano. Segundo o guia, Pedro Leopoldo se encaixaria na categoria que, em tradução livre, corresponde a Cidades Aspirantes.¹⁷ Essas categorias são determinadas de acordo com as condições de ciclabilidade¹⁸ e taxa de deslocamento.

16 Para mais detalhes, ver: <<https://ec.europa.eu/energy/intelligent/projects/en/projects/presto>>. Acesso em: 30 out. 2017.

17 Tradução livre para o termo *Climbers*, uma categoria intermediária no nível de desenvolvimento de políticas para a mobilidade por bicicleta. As cidades com níveis mais baixos são as Iniciantes, ou *Starters*; e as cidades com maiores níveis de desenvolvimento desse tipo de política são as Campeãs, ou *Champions*.

18 Avaliar a ciclabilidade de um local é considerar o quão seguro, fácil, conveniente e atraativo é pedalar nele.

DETALHES DA CONTAGEM

Durante a contagem, fomos abordados algumas vezes por moradores curiosos com o que fazíamos ali. Quase ao final do dia, um homem nos perguntou o que estávamos anotando e disse, em tom afirmativo, que não queria ser incluído na contagem. “Não coloca o Pipoquinha nisso aí!”, disse ele. Atendendo ao pedido, a contagem de pedestres final naquele ponto foi de 3.408, menos um (o Pipoquinha).

Tão curioso quanto esse pedido foi, alguns minutos depois, uma outra pessoa nos perguntar: “Vocês incluíram o Pipoquinha?”. Respondemos com risos: “Não”.

Pedro Leopoldo, assim como tantas outras cidades do mundo que se encaixam na mesma categoria, apresenta uma porcentagem considerável de usuários de bicicleta, apesar da ausência de políticas e de condições para o deslocamento seguro, confortável e prático das pessoas que optaram por pedalar. A efetivação dessas políticas permeia tanto a implementação, adequação e conexão de infraestruturas quanto outras medidas, consideradas mais “leves”, em várias áreas e campos (educação, cultura, saúde, inclusão social).

Por meio da aplicação da pesquisa Perfil do Ciclista, realizada após nossa visita a Pedro Leopoldo, foi possível identificar que a falta de infraestrutura adequada é o principal problema relatado pelos usuários de bicicleta em Pedro Leopoldo (64% das respostas), seguido pela falta de segurança no trânsito (31%). Além disso, mais e melhor infraestrutura (66%) e maior segurança e educação no trânsito (19%) estão entre as principais motivações que fariam os moradores pedalarem ainda mais. A conexão entre essas duas questões evidencia a necessidade e a demanda de promover melhorias nesses dois aspectos.

Na avenida Comendador Antônio Alves, o percentual de mulheres pedalando correspondeu a 39% do total de ciclistas. Esse dado, em especial, é um forte indicador¹⁹ de que Pedro Leopoldo é uma cidade favorável às

¹⁹ Disponível em: <<https://www.scientificamerican.com/article/getting-more-bicyclists-on-the-road/>>. Acesso em: 15 nov. 2017.

pedaladas. A mobilidade urbana pelo recorte de gênero é um importante aspecto a ser considerado em análises e dialoga diretamente com a busca pelo direito à cidade, conforme afirma Casimiro (2017, p. 9):

Sendo a cidade a projeção da sociedade em um determinado espaço, analisar como a urbe dialoga com a presença feminina é de fundamental importância tendo em vista que o desempenho das inúmeras funções — mãe, companheira, profissional —, em diferentes áreas, solicita da cidade a mobilidade e a acessibilidade, envolvendo o livre transitar da mulher, inclusive para o trabalho, a possibilidade de acessar serviços públicos e privados, lazer e cultura sem cerceamento, muitas das vezes provocado pelo receio à sua integridade física.

A mobilidade materializa a relação entre os diferentes aspectos dos papéis e relações de gênero, da dinâmica da cidade e também da vida cotidiana. Estilos de vida, divisão de tarefas nas unidades familiares, as atividades e os espaços cotidianos são questões fundamentais para o entendimento dos padrões de deslocamento.

Buscando entender a especificidade das demandas, fizemos uma análise dos fatores que fariam as pessoas pedalar mais, separadamente, por gênero. Mais e melhor infraestrutura e maior segurança/educação no trânsito são as principais motivações. Entretanto, ficou evidente que a demanda por mais e melhor infraestrutura é um ponto forte para as cidadãs pedro-leopoldenses se sentirem estimuladas a utilizarem a bicicleta, de acordo com 73% das mulheres entrevistadas. Apenas 56% dos homens responderam esta opção.

A produção de dados, enquanto instrumento que subsidia o planejamento urbano, é um campo a ser explorado em Pedro Leopoldo. A partir de informações — e consequente produção de indicadores e séries históricas — que traçam o perfil, o comportamento, as necessidades e as especificidades dos grupos sociais dos indivíduos que experienciam a cidade através das pedaladas, é possível planejar, implementar e monitorar políticas públicas que promovam o uso dos modos ativos de deslocamento. Para além de dados coletados através de pesquisa, o controle

social e a participação cidadã se fazem essenciais para a compreensão das necessidades da população.

É importante destacar, sobretudo, a necessidade da inclusão da perspectiva de gênero nas políticas da administração local para o planejamento de melhorias na mobilidade com o objetivo de torná-las mais inclusivas. Uma cidade que oferece qualidade de vida para os diversos gêneros (considerando as diferentes condições e necessidades de cada grupo) promove não só a melhoria na convivência, acessibilidade e segurança do espaço urbano, mas também a vida na cidade.

Mais gente pedalando, por favor

Atualmente, todos os que prezam as cidades estão incomodados com os automóveis.

— **Jane Jacobs**, *Morte e vida de grandes cidades*

Muita gente escolhe ir de bicicleta porque é conveniente, saudável e barato. No entanto, é enorme o desafio de encorajar pessoas a mudarem para modos de transporte mais sustentáveis, ou de baixa emissão, uma vez que elas já se habituaram a fazer uso de automóveis e motocicletas. Para reverter essa lógica, torna-se primordial a combinação entre políticas públicas, campanhas educativas (permanentes e temporárias) e outras medidas “leves” com iniciativas mais “duras”, seja da perspectiva da infraestrutura, do trabalho psicológico e cultural, medidas econômicas, diálogo com crianças, mulheres e outros atores historicamente excluídos das discussões públicas. Essa combinação de elementos “leves” e “duros” é crucial para contribuir com uma mudança estrutural nos hábitos ligados ao transporte de pessoas e cargas e também para promover uma mobilidade urbana mais humana, segura e de baixa emissão de poluentes.

Dois fatores — o crescimento abrupto do tráfego de veículos motorizados e a queda do uso da bicicleta —, conectados diretamente entre si, apresentam-se como um desafio para o meio ambiente, para o fluxo de pessoas e cargas e também para o uso e ocupação dos espaços públicos de Pedro Leopoldo. Felizmente, a cidade conta com uma forte cultura de

DETALHES DA VISITA

Para produzir as fotos, tivemos que pensar e executar estratégias de posicionamento no espaço, e no tempo, para não comprometer a espontaneidade da cena que queríamos registrar. Pelo fato de estarmos em um espaço público, vivido e dinâmico, era impossível prever qual o momento, o sujeito e o local a ser fotografado. Em boa parte dos casos, fomos bem-sucedidos, embora tenhamos tido dois momentos de desconforto entre sacar a máquina e apertar o botão de fotografar. Em ambos, a cena ficou em nossas mentes, e não no cartão de memória.

Uma lição que ficou para nós foi de que desenvolver uma pesquisa em um espaço público com o foco em sujeitos privados é, necessariamente, sinônimo de se deparar com desafios, fatos inusitados, cenas impressionantemente tocantes (positiva e negativamente) em que nos colocamos no limiar entre se manter no contexto público e adentrar a intimidade das pessoas. Pode-se ilustrar essa afirmação com a experiência que tivemos com Beto, catador de materiais recicláveis, que, ao ser indagado se gostaria de sair na foto juntamente com sua bicicleta, nos disse “eu não sou desse trem de foto não, mas pode fotografar minha bicicleta”. Agradecemos a sinceridade e gentileza de Beto por ceder a foto da sua magrela e, claro, por duplamente contribuir para a redução dos gases do efeito estufa e de poluentes locais em Pedro Leopoldo: andando de bicicleta e reciclando materiais.

pedalar de bicicleta, naturalizada no cotidiano das pessoas desde o início do século XX, em especial no centro urbano, capaz de reverter a tendência à motorização vista nos últimos anos.

Os aspectos a serem considerados na construção de uma cidade mais receptiva, agradável e segura aos ciclistas não estão somente em livros ou conhecimentos restritos aos técnicos. É extremamente importante que sejam incorporados múltiplos pontos de vista, considerando uma parcela (cada vez) mais ampla e representativa da sociedade. Nesse sentido, as autoridades responsáveis pela mobilidade em Pedro Leopoldo não são

as únicas que podem contribuir para tornar a cidade ainda mais amiga da bicicleta. Comerciantes, escolas, instituições, organizações e movimentos locais, além do cidadão, têm um papel fundamental para promover o uso da bicicleta e instrumentalizar a mudança de comportamento das pessoas no que diz respeito à escolha por qual modo de transporte utilizar.

A contextualização da realidade local, feita através da experiência cotidiana das pessoas, conta muito para a qualidade do processo de planejamento coletivo e colaborativo, desde a concepção até a aprovação de projetos e políticas públicas, levando em conta os momentos de monitoramento e revisão desses ciclos políticos de produção (e ressignificação) do espaço urbano.

DETALHES DA VISITA

Ao longo da nossa estadia na cidade, procuramos nos posicionar em locais nos quais nossa presença não fosse notada como um apêndice ao cotidiano das pessoas que por ali trafegavam. A máquina fotográfica nas mãos de Guilherme e o nossos olhares de curiosidade — como de crianças num novo espaço — faziam de nós estranhos num território cotidiano.

Uma política de mobilidade urbana que queira ter como resultado cidades mais agradáveis, ou desveloCIDADES,²⁰ precisa experimentar o desenvolvimento de políticas públicas sistêmicas, que dialogam e se conectam, levando-se em consideração a multiplicidade de fatores do sistema de deslocamentos, articulando oferta e demanda, ações a curto, médio e longo prazos, pequenas e grandes decisões. O espaço urbano. Os desejos e a construção dos desejos. As pessoas.

20 Ver: <desvelocidades.red>. Acesso em: 28 out. 2017.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- AMARAL, Marcelo Cintra do. *A mobilidade da cidade aos pedaços: espaço-tempo-corpo dos deslocamentos em Belo Horizonte*. Belo Horizonte: UFMG, 2015.
- BAKER, Linda. How to Get More Bicyclists on the Road. Disponível em: <<https://www.scientificamerican.com>>. Acesso em: 29 out. 2017.
- CALVINO, Italo. *As cidades invisíveis*. São Paulo: Publifolha, 2003.
- CASIMIRO, Lúgia. *As mulheres e o direito à cidade: um grande desafio no século XXI*. Direito à cidade: uma visão por gênero. São Paulo: IBDU, 2017.
- GEHL, Jan. *Cidades para pessoas*. 3. ed. São Paulo: Perspectiva, 2015.
- HALL, Peter. Impact of new technologies and socio-economic trends on urban form and functioning. In: *OECD Urban Development and Impacts of technological, economic and socio-demographic Changes, Report of an Expert Meeting*. Paris: Organisation for Economic Co-operation and Development, 1988, p. 22-29.
- IBGE, *Manual da Pesquisa de Origem Destino* — BHTrans, Observatório da Metrópole, PlanBel — v. 1, Mobilidade por Bicicleta no Brasil — 2013.
- JACOBS, Jane. *Morte e vida de grandes cidades*. 2. ed. São Paulo: WMF Martins Fontes, 2009.
- MAGALHÃES, Felipe Nunes Coelho. Produção do espaço na cidade do neoliberalismo e novas aberturas no espaço digital. In: COSTA, Geraldo Magela; COSTA, Heloisa Soares de Moura; MONTE-MÓR, Roberto Luís de Melo. *Teorias e práticas urbanas: condições para a sociedade urbana*. Belo Horizonte: C/Arte, 2015, p. 481-509.
- PEDRO LEOPOLDO, LEI MUNICIPAL 3.444/2016, DE 16 DE SETEMBRO DE 2016. Institui o Plano Diretor do Município de Pedro Leopoldo e dá outras providências. Disponível em: <<http://www.pedroleopoldo.mg.leg.br/processo-legislativo/plano-diretor-2016>>. Acesso em: 25 out. 2017.
- SOUZA, Marcelo Lopes de. *Os conceitos fundamentais da pesquisa socio-espacial*. 2. ed. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2015.
- UNIÃO EUROPEIA. Programa Energia Inteligente. *Presto Project*, Alemanha, 2010.

Entrevistados:

Alberto Luiz Alves, 52 anos, coronel e secretário de Segurança Pública de Pedro Leopoldo.

Daniel Reis Costa, secretário de Cultura, Esporte, Lazer, Turismo e Juventude.

Paulo Fernando Pereira Netto, 72 anos, criador do blog Uma Nova Cidade.

Frank Miller Leles, 34 anos, servidor público municipal — CEU.

Instituição parceira:

A Associação dos Ciclistas Urbanos de Belo Horizonte (BH em Ciclo) é uma associação formada por cidadãos que pedalam em BH, que compreendem a bicicleta como parte fundamental do sistema de mobilidade urbana local e da (boa) qualidade de vida na cidade. www.bhemciclo.org

Agradecimentos:

Bárbara Domingues, Gabriela Sales Cruz, Marcia Adriane Lopes, Patrícia Aparecida da Silva, Paulo Fernando Pereira Netto e Sandra Regina Sobral, por pedalarem na cidade, pela aplicação da pesquisa Perfil do Ciclista e pelo carinho conosco.

EIXO 3

**Diversidade
e resiliência**



ILHA SOLTEIRA

SÃO PAULO

**Da hidrelétrica à
propulsão humana**



MELINA ROMBACH • Graduada em Direito na USP, é formada em Relações Internacionais pela USP e tem mestrado em Administração Pública e Governo pela FGV-SP. Participou da elaboração do Plano Municipal de Mobilidade Urbana de Osasco (2016) e do Grupo de Trabalho de Gênero da Ciclocidade (2015-2017).

DANIEL GUTH • É co-organizador deste livro.

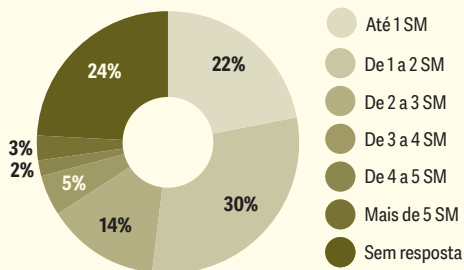
A CIDADE

1

Dados socioeconômicos

Habitantes: 26.540	Expectativa de vida: 73,8 anos
IDH: 0,812	Área: 661,30 km ²
Renda per capita: R\$ 1.063,04	Bioma: Mata Atlântica
PIB: R\$ 527 milhões	

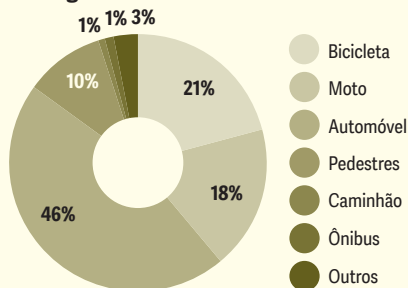
Renda mensal



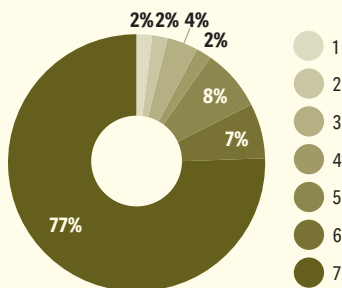
DIVISÃO MODAL

2

Contagem veicular



Quantos dias por semana usa a bicicleta



CARACTERIZAÇÃO DOS CICLISTAS

2

Tipo de bicicletas

99%	comuns
1%	carga/serviço
0%	esportivas

Carona

97%	sem carona
3%	com carona

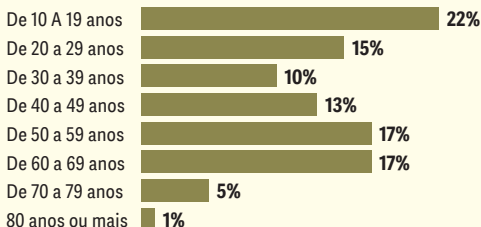
Gênero



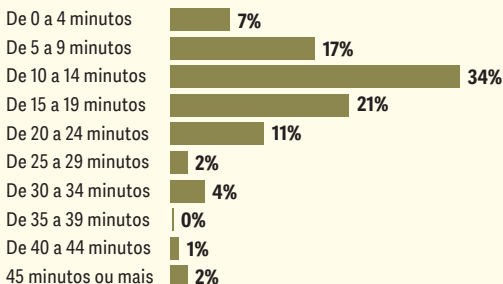
PERFIL DOS CICLISTAS

3

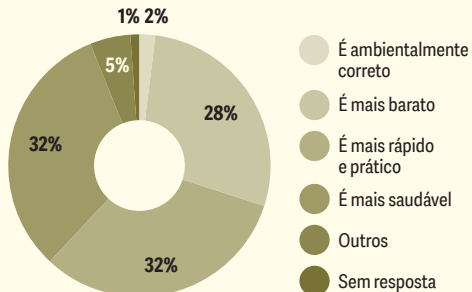
Idade



Tempo de deslocamento usual



Motivo para usar a bicicleta



1 ibge.gov.br, atlasbrasil.org.br e deepask.com

2 Contagem volumétrica de Veículos e Caracterização dos Ciclistas – efetuada pela autoria deste capítulo

3 Pesquisa de Perfil dos Ciclistas – efetuada pela autoria deste capítulo

Ilha Solteira é uma cidade jovem. Erguida a partir de 1965, emancipou-se como município apenas em 1991. Originária de um amplo projeto hidrelétrico da Companhia Energética de São Paulo, a Cesp, teve seu núcleo urbano inspirado no funcionalismo modernista e elegeu, ainda que sem intenção, a bicicleta como um dos principais vetores de desenvolvimento do transporte de sua população.

Este capítulo apresenta aspectos sobre a construção desta cidade; como a mobilidade influencia e é influenciada pelas decisões de planejamento urbano; qual o estado da arte da condução por bicicletas; as características do uso desse meio de transporte e o perfil dos ciclistas; as políticas públicas que estimulam (ou não) o desenvolvimento de uma cultura ciclística em Ilha Solteira.

O surgimento da Cesp: origens da usina de Ilha Solteira

A criação da Cesp na segunda metade do século XX é um desdobramento de dinâmicas do setor elétrico paulista, que tem origem ainda no século XIX. Em 1886, foi inaugurada a Empresa Paulista de Eletricidade, sucedida posteriormente pela Companhia Água e Luz do Estado de São Paulo. Em 1899, a empresa canadense São Paulo Railway Light and Power Co. Ltd., que mais tarde se chamaria apenas São Paulo Light, estruturou-se no estado, assumindo a exploração e os serviços públicos de energia elétrica.

Na virada do século, inúmeras cidades do interior eram atendidas por pequenas usinas de energia elétrica, todas privadas, sem vínculos umas com as outras. Em 1925, em decorrência de uma estiagem, o então governador Carlos de Campos decretou que os serviços de produção e distribuição de energia elétrica, luz e força motriz ficariam subordinados à Secretaria de Estado de Agricultura, Comércio e Obras Públicas — a primeira intervenção direta do Estado no setor elétrico.

Com o crescimento da demanda, os baixos investimentos em infraestrutura pela iniciativa privada de capital estrangeiro, e as políticas de orientação nacional-desenvolvimentistas — além da perda da concessão da energia em São Paulo pela Light em 1943 —, o governo estadual anunciou altos investimentos públicos para a expansão da capacidade de for-

necimento de energia elétrica, criando o Conselho Estadual de Energia Elétrica (CEEE).

Em 1951, por ocasião da Conferência dos Governadores para estudo dos problemas da bacia do rio Paraná, foi instituída a Comissão Interestadual da Bacia do Paraná-Uruguai (CIBPU), contemplando os estados de Goiás, Mato Grosso, Minas Gerais, São Paulo, Paraná, Santa Catarina e Rio Grande do Sul. O principal objetivo da CIBPU era realizar estudos que verificassem o potencial hidrelétrico da região. Para Gardin (2009), a comissão foi uma experiência de planejamento regional no Brasil centrada no desenvolvimento de bacias hidrográficas, tomando como referência o modelo de planejamento norte-americano do vale do rio Tennessee, implementado pela Tennessee Valley Authority (TVA).

Dois anos antes da criação da CIBPU, o governo de Harry Truman criou o Point Four Program, programa de assistência técnica a países “subdesenvolvidos”, com o financiamento de diversas agências. Getúlio Vargas, então presidente da República, estruturou as bases para um acordo com a Organização dos Estados Americanos (OEA) para a transferência de conhecimento técnico e científico nas áreas de energia e capacidade elétrica, transportes e agricultura. No convênio do Point Four, a bacia do Paraná-Uruguai foi caracterizada como estratégica tanto do ponto de vista do potencial energético quanto de desenvolvimento econômico — o que impulsionou na região intensa produção hidrelétrica, implementação e melhoramentos ferroviários, eletrificação de áreas rurais e construção de rodovias.

Foi nesse acúmulo de conhecimento técnico e científico da CIBPU, impulsionada pelas crises energéticas que culminaram em racionamentos durante a década de 1950, pela presença cada vez maior do Estado na economia e, claro, no setor energético, que surgiram as primeiras empresas públicas associadas a grandes investimentos estatais no setor, como a Uselpa, a Celusa, a Belsa e a Cornepa. Essas culminaram, em 1966, na criação da Cesp.

Arquitetura e urbanismo na Cesp

Arquitetos e engenheiros consagrados do país, como Anhaia Mello, Ernest Mange e Lucas Nogueira Garcez, estiveram à frente dos primeiros



FOTO 1. Construção da usina hidrelétrica de Ilha Solteira em 1966

Acervo Fundação Energia e Saneamento

projetos e obras das companhias estatais que antecederam a criação da Cesp. Cientistas como Aziz Ab’ Saber e Samuel Pessoa também participaram. Julio Katinsky (1989) descreveu que

dados os avanços tecnológicos e científicos obtidos na mecânica dos solos, na hidráulica, na tecnologia do concreto, na limnologia, podemos afirmar que nas décadas de 1950 e 1970 a tecnologia brasileira, pelo menos na área da construção, atingiu seu estágio de maturidade e poderia (como de fato pode) exportar seus serviços para o exterior.

O pensamento arquitetônico na recém-criada companhia se iniciou com Hélio Pasta e Ernest Menge, advindos da Usina Elétrica do Paranapanema (Uselpa) e da Companhia Hidrelétrica do Rio Pardo (Cherp). Desde a origem, o ofício da arquitetura na Cesp foi inspirado pelos ideais de uma nova arquitetura nacional, combinada com uma visão influenciada pelos discípulos de Le Corbusier.

Como práticas profissionais, a arquitetura e o urbanismo na estatal se destacam por uma visão de totalidade dos espaços organizados por grupos sociais. Essa visão se tornaria presente nas construções de trabalho,

nas habitações, nas áreas de lazer, administração, em escolas e hospitais.¹ Engenheiros e cientistas, arquitetos e urbanistas atuaram de forma interdisciplinar e visando a projetos completos — como no caso de Ilha Solteira.

Do canteiro de obras à cidade

A construção da usina envolve uma série de obras complementares relacionadas à usina em si: canteiros, acomodações de trabalhadores, reassentamento de populações, tratamento paisagístico, reflorestamento, entre outras (Vianna, 2006).

Dos canteiros de obras — instalações visando a racionalidade na ocupação do terreno e impondo a melhor organização destes espaços — aos núcleos habitacionais, a mobilização de mão de obra e as necessárias “obras de apoio” (moradias e serviço, especialmente) usualmente se configuravam como intervenções transitórias.

Notadamente nas obras de maior porte o arquiteto intervém nas organização do espaço, dimensionando e equacionando as necessidades de habitação, educação, saúde, lazer, transporte, abastecimento, com vistas ao equilíbrio das relações de convivência (Rebouças apud Tsukumo e Katinsky, 1989).

Ilha Solteira é um caso único. Por se tratar da construção, à época, da maior usina do país, e pelo isolamento da região, a Cesp decidiu experimentar um novo conceito: a constituição de um núcleo urbano permanente, concebido como uma “cidade aberta”, ou seja, com abertura para particulares assumirem comércios e serviços, fazendo emergir uma população independente do controle e da iniciativa da própria estatal. “Dessa forma, a organização do complexo social foi proposta em termos de um modelo intermediário entre o paternalismo do acampamento e a estrutura liberal de uma cidade comum” (Cesp, 1994, p. 102).

1 Relembrando os pilares do urbanismo racional-funcionalista sintetizados na Carta de Atenas (1933): habitação, trabalho, recreação/lazer e circulação/transporte.



FOTO 2. Vista aérea da construção de Ilha Solteira em 1969

Acervo Fundação Energia e Saneamento

Ilha Solteira, então, se configurou como um projeto misto entre uma *company town* típica do início do século XX — como Fordlândia/PA, Serra do Navio/AP e as origens de Porto Velho/RO —, com as vilas operárias do final do século XIX e as cidades modernistas de modelo funcional-racionalista, como Goiânia/GO e Brasília/DF.

Ilha Solteira e a conformação urbana

O maior empreendimento hidrelétrico da época teve suas obras iniciadas em 1965. O núcleo urbano surgiu e progrediu ao passo que o acampamento (construção transitória) foi perdendo sua importância ao final da construção da usina. Segundo Vianna (2012b):

Em 1971, o núcleo atingiu sua população máxima, estimada em aproximadamente 32 mil habitantes e 255 mil m² de área construída, com grupos escolares, ginásio, centro educacional para adultos, ensino profissionalizante, três hotéis, clube, comércio, serviços e um hospital. O projeto inicial previa uma população

máxima de 53 mil habitantes, mas, já em 1973, a população passou para 18 mil habitantes, devido ao decréscimo causado pelo término da obra principal.

Alçada a potencial polo de desenvolvimento da região, o planejamento urbano para Ilha Solteira previu quais atividades comerciais e de serviços que poderiam ser desempenhadas, dimensionou os equipamentos públicos, considerou as conexões rodoviárias com cidades vizinhas e estruturou algumas ações de caráter político-administrativo, com o objetivo de impedir a monofuncionalidade de uma única atividade industrial e empregadora, a usina.

A instalação de um *campus* da Universidade Estadual Paulista (Unesp) em 1976 foi uma das ações mais importantes para permitir o desenvolvimento e garantir a reputação da cidade como centralidade na região e referência em pesquisas científicas e tecnológicas.

O território onde foi erguido o núcleo urbano pertencia ao município de Pereira Barreto. Para administrar e organizar a funcionalidade do zoneamento proposto no Plano Diretor, a Cesp criou a Administração Especial de Ilha Solteira (AEIS), oficializada em decreto assinado pelo então governador Abreu Sodré em 1969.



FOTO 3. Fachada do *campus* da Unesp em Ilha Solteira em 2017

Em termos de desenho urbano, Ilha Solteira se desenvolveu de maneira linear, ordenada e em sentido longitudinal a partir do eixo rodoviário que a conectava com centralidades próximas. O centro geométrico, “core” da cidade, foi caracterizado pela construção de uma enorme caixa-d’água em frente à praça onde está sediada a Prefeitura. O crescimento a partir de um eixo longitudinal e rodoviário consolidou o formato de um violão para o núcleo urbano (Figura 1), sendo o ponto central (onde estaria a boca do violão) o divisor entre as zonas norte e sul.

FIGURA 1
PLANTA DO MUNICÍPIO DE ILHA SOLTEIRA



Ao final da obra da usina, a Cesp já havia construído 5.276 casas no núcleo urbano (Prefeitura de Ilha Solteira, 2017), formando quadras simétricas e do mesmo nível, projetadas segundo critérios de agrupamento por categoria profissional. Segundo D’Agostini (2015), cada tipo de habitação correspondia a um nível, diferenciando-se não apenas pela extensão do terreno e tamanho da área construída, como também pelas melhorias internas que apresentavam.

TABELA 1

DIVISÃO DE HABITAÇÕES POR NÍVEL SOCIOPROFISSIONAL EM ILHA SOLTEIRA

Classificação	M ² do lote	Profissionais
Nível 1	108	Operários não especializados: ajudantes, serventes, vigias, zeladores
Nível 2	132	Profissionais manuais: carpinteiros, encanadores, bombeiros, mecânicos, feitores, pedreiros, operadores de máquinas, pintores e soldadores
Nível 3	132	Auxiliares administrativos, chefes de turma, encarregados, mestres de obra, montadores, fiscais e laboratorista
Nível 4	188	Assistentes técnicos, auxiliares de serviço social, desenhistas, projetistas, encarregados de operação, de manutenção, inspetores de segurança, inspetores sanitários e professores de ensino primário
Nível 5	300	Técnico-administrativos, pessoal de cargo de chefia, agrimensores, professores de ensino técnico e médio, orientadores educacionais e pedagógicos
Nível 6	560	Encarregados de nível universitário, profissionais liberais como médicos, engenheiros, arquitetos, economistas e assistentes sociais

Fonte: Cesp, 1988.

As quadras de habitações de nível 1 a 4 foram constituídas por casas geminadas, e 80% delas estão concentradas na zona norte. Tais casas resultaram em ocupações de maior adensamento do que se observa no restante da cidade, com poucos espaços livres entre as habitações. “Dispostas de maneira repetitiva e simétrica, formam quarteirões denominados passeios, devido à sua implantação disposta em fileiras, uma de frente a outra, separadas por vielas, pequenas ruas sem calçadas” (Dourado et al., 2008). Já as habitações de nível 5 e 6 foram integralmente implementadas na zona sul da cidade e são ocupações de densidade mais baixa, lotes maiores e amplos espaços livres entre as residências.

Em 1971, Ilha Solteira incorporou-se como sede do distrito de Bela Floresta, fazendo parte da administração do município de Pereira Barreto. O processo de emancipação começou dezesseis anos depois e foi oficializado apenas em 1991. A cidade foi batizada com o mesmo nome de uma



FOTO 4. Vista aérea das habitações em 1975

Acervo Fundação Energia e Saneamento

ilha isolada no rio Paraná (Foto 5), em frente à usina e que faz divisa com o Mato Grosso do Sul. Em 3 de março de 1992, a população ilhense pôde eleger seu primeiro prefeito.

A mobilidade em Ilha Solteira

Ilha Solteira tem 26.540 habitantes (IBGE, 2017) e 93% deles moram na área urbana. A cidade obedece a padrões arquitetônicos, usos regrados do solo, espraiamento retilíneo e linear. A infraestrutura viária é simples, ordenada a partir de uma via arterial central, a avenida Brasil.

O esquema de vias principais de circulação delimita as áreas de zoneamento segundo suas funções. Uma extensa área destinada ao equipamento social divide a cidade em duas alas, a norte e a sul, ladeadas por uma larga avenida de pista dupla que constitui o eixo do conjunto (Cesp, 1998).

Da ponta norte da cidade, pela avenida Brasil Norte, até o outro extremo, a distância é de cerca de 3 quilômetros. Em todo o perímetro urbano, as distâncias não ultrapassam 5 quilômetros.

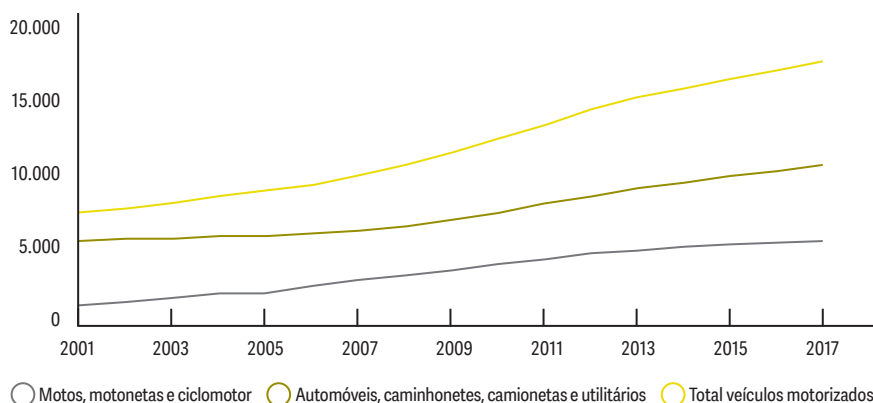
Por estar situada no entroncamento dos rios Tietê e Paraná, Ilha Solteira tem topografia plana em toda a sua extensão. Suas ruas e alamedas são arborizadas, a temperatura media anual e de 26°C e as vias são bem sinalizadas. Em quase toda a extensão da avenida Brasil, a mais movimentada da cidade, ha uma ciclovia no canteiro central, construída entre 2012 e 2015. Essas características indicam uma intensa cultura de uso de bicicletas no surgimento do núcleo urbano da cidade e ate antes disso, durante a construo da usina por trabalhadores da companhia estatal.

Motorizao

No entanto, entre 2001 e 2017 o crescimento da taxa de motorizao (veículos motorizados por habitantes) foi de 114%. Em 2001 essa proporo superava a atual media nacional, com 315 veículos motorizados por mil habitantes. Em 2017 o ndice saltou para 674 veículos motorizados por mil habitantes. O número de motocicletas cresceu cinco vezes de 2001 para os dias atuais (Gráfico 1).

GRÁFICO 1

FROTA DE VEÍCULOS MOTORIZADOS EM ILHA SOLTEIRA



Fonte: Denatran.

Uma contagem veicular realizada em novembro de 2017, das 6 horas às 20 horas, em um ponto central da avenida Brasil Norte, revelou que as viagens de automóveis representam 46% do total. Bicycletas são o segundo veículo mais utilizado, com 21% das viagens, seguidas das motocicletas com 18% (Tabela 2).

TABELA 2

DIVISÃO MODAL EM ILHA SOLTEIRA SEGUNDO CONTAGEM VEICULAR, 2017

Por modalidade	Percentual
Bicicleta	21%
Moto	18%
Automóvel	46%
Pedestres	10%
Caminhão	1%
Ônibus	1%
Outros (van, utilitários, kombi etc.)	3%

Mesmo com a crescente motorização — especialmente de motocicletas, que praticamente inexistiam na cidade no começo dos anos 2000 —, a cultura da bicicleta em Ilha Solteira ainda é forte, tradicional e movimentada não apenas as pessoas, mas a vitalidade econômica local. Manoel Aragão Filho, da Bicycletaria do Mané, lembra: “Bicycleta aqui é usada desde sempre e por todas as idades. As crianças ganham bicycleta desde cedo. Depois tem aqueles que necessita [sic] pro trabalho mesmo, e tem esse grupo de gente, hoje, que percebeu que bicycleta é qualidade de vida”.

Tarifa zero

Ilha Solteira possui duas linhas de ônibus: uma circular, que conecta o centro à zona norte; e outra universitária, que leva estudantes às universidades da região. A linha circular é gratuita, integralmente subsidiada pela Prefeitura. O secretário municipal de Segurança, Transporte, Trâ-

sito e Defesa Civil explica que “houve um ano em que a Prefeitura licitou a concessão dos ônibus, acabando com a gratuidade do transporte coletivo. O resultado foi uma queda na demanda, o que inviabilizou o serviço. A Prefeitura foi obrigada a reestatizar o serviço e assegurou a tarifa zero para a população, política que perdura até os dias de hoje”.

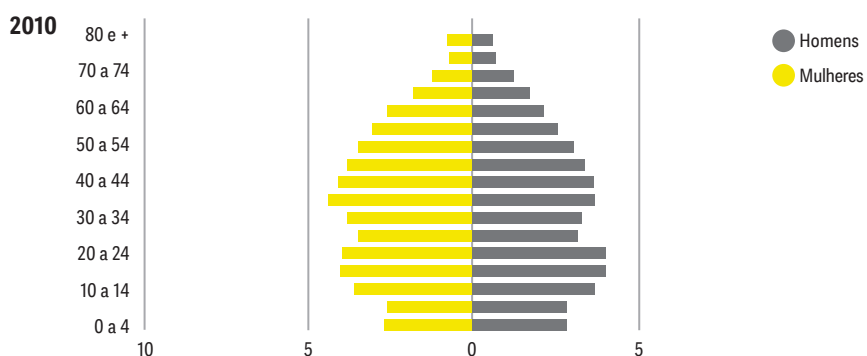
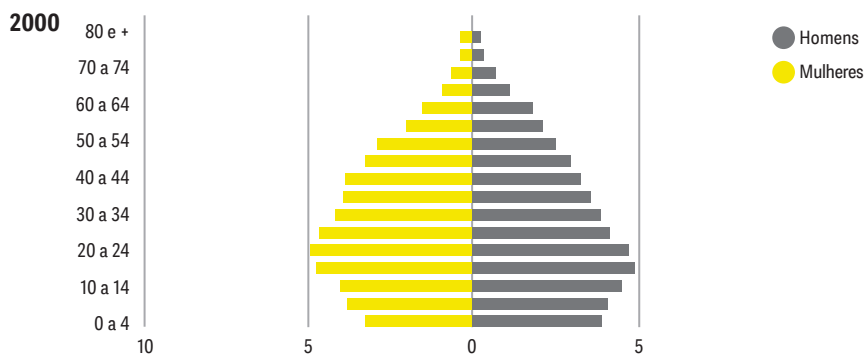
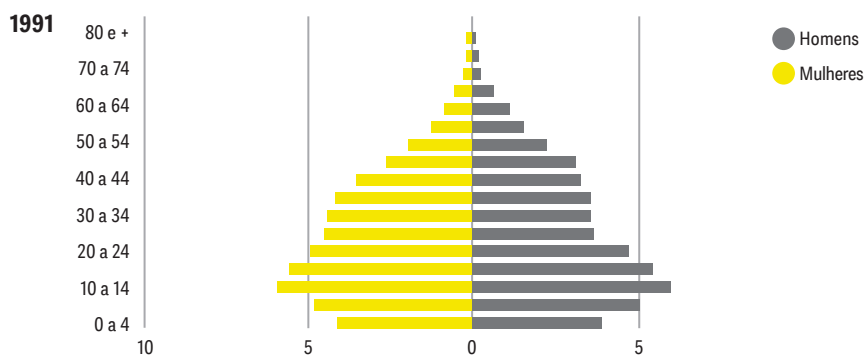
Perfil e caracterização dos ilhenses e suas bicicletas

Ilha Solteira tem Índice de Desenvolvimento Humano Municipal considerado “muito alto” (0,812), ocupando a 18ª melhor posição de todo o Brasil (PNUD, 2010). Um dos fatores que mais contribui para a qualidade de vida é a longevidade: ilhenses têm expectativa de vida de 77,24 anos — sendo que a média brasileira é de 75,5 anos.

O salário médio mensal dos trabalhadores formais (23,3% da população ocupada), hoje, é de 3,9 salários mínimos, o que coloca a cidade no 50º lugar em todo o país e no 13º lugar no estado de São Paulo. O PIB *per capita* é de R\$ 20.016,96.

Pessoas solteiras e casadas vieram de várias partes do estado e do país estimuladas pelo trabalho na construção da usina. Com a implantação do *campus* da Unesp em 1976, esta característica de cidade jovem e economicamente ativa se consolidou mais ainda. De 1991 até os dias de hoje, a população idosa cresceu rápida e constantemente, ao passo que a população com menos de 15 anos — que em 1991 representava 30,64% — decresceu em 2010 para 18,54%. As pessoas com 65 anos ou mais eram apenas 2,65% em 1991 e em 2010 já representavam 9,38% da população local (Figura 2).

FIGURA 2
PIRÂMIDE ETÁRIA DA POPULAÇÃO DE ILHA SOLTEIRA



Fonte: IBGE.



ILHA SOLTEIRA - SP

AL-040



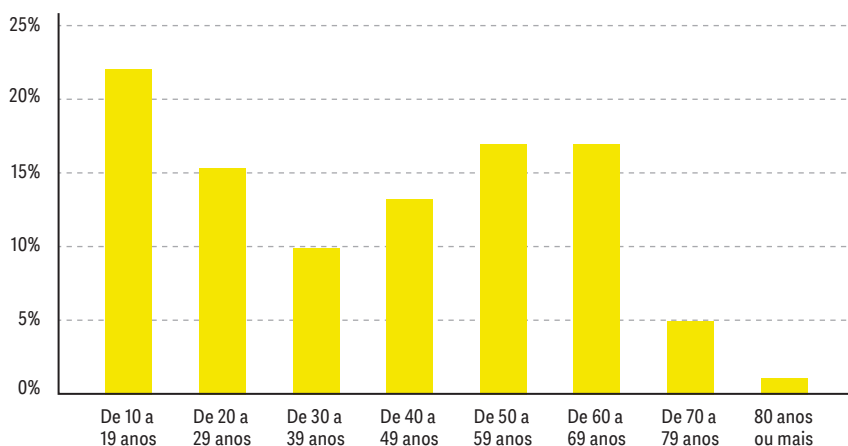
Pesquisa de perfil

As características etárias da população ficam mais evidentes ainda nos resultados da pesquisa Perfil do Ciclista, realizada em novembro de 2017 com o apoio da Guarda Municipal. A metodologia consistiu na aplicação de um questionário a ciclistas que estivessem realizando o seu deslocamento. Foram feitas 183 entrevistas com pessoas em vários pontos da cidade, durante dois dias da semana.

O que se observa a partir dos resultados é que Ilha Solteira é uma cidade que mescla uma crescente população idosa com a consolidada população jovem e universitária, e o uso de bicicleta se faz presente em todos esses extratos da população: 37% de quem usa bicicleta têm entre 10 e 29 anos e 40% têm mais de 50 anos de idade.

GRÁFICO 2

FAIXA ETÁRIA DA POPULAÇÃO CICLISTA DE ILHA SOLTEIRA (2017)



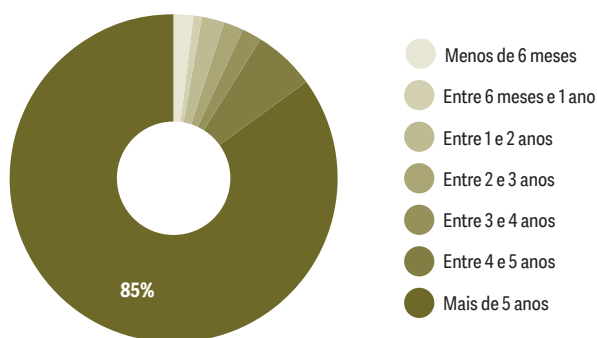
O uso de bicicletas é uma tradição na cidade desde a construção da usina. Inúmeros entrevistados, especialmente trabalhadores atuais e antigos da hidrelétrica, afirmaram que o uso de bicicletas era estimulado pela própria Cesp, que com frequência promovia passeios ciclísticos e premiações de bicicletas novas para cidadãos e trabalhadores. Há relatos de que durante a construção da usina, a companhia incentivava funcionários a utilizarem a bicicleta para ir aos postos de trabalho e a adota-

va como instrumento de apoio para a logística interna, ao adquirir certa quantidade de bicicletas para facilitar o transporte entre as instalações.²

A tradição no uso de bicicletas ficou evidente quando quase 85% das pessoas entrevistadas responderam que usam a bicicleta há mais de cinco anos. Os 15% restantes são, em sua maioria, estudantes universitários recém-chegados à cidade e que adotaram a bicicleta como meio de transporte.

GRÁFICO 3

TEMPO EM QUE UTILIZA A BICICLETA COMO MEIO DE TRANSPORTE (2017)

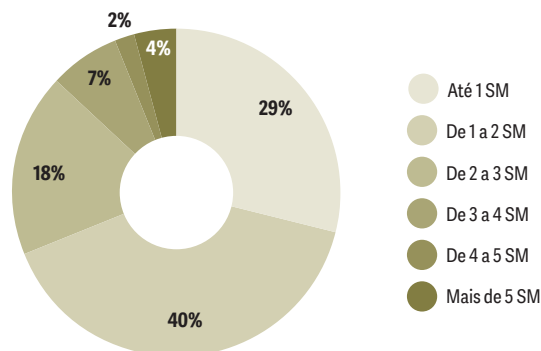


Ainda que o PIB *per capita* de Ilha Solteira seja relativamente alto, as bicicletas são utilizadas, em sua maioria, por pessoas de baixa renda (Gráfico 4). Quase 70% têm renda de até dois salários mínimos. Entre ciclistas, o percentual de pessoas que têm rendimento a partir de 3,9 salários mínimos — que, segundo o IBGE, é a média de rendimento da população empregada formalmente na cidade — é de apenas 6,5%.

2 Não foi possível encontrar fotografias dessas bicicletas ou de trabalhadores da usina com bicicletas corporativas no acervo da Cesp.

GRÁFICO 4

FAIXA DE RENDA DA POPULAÇÃO CICLISTA EM ILHA SOLTEIRA (2017)



Além da renda, outra variável que indica o caráter inclusivo da bicicleta como meio de transporte na cidade é a distribuição de etnias. Aqueles que se declaram pardos ou negros alcançam 55%, enquanto em todo o município o percentual não atinge 42%, uma diferença de treze pontos percentuais. Caucasianos na cidade somam 56,1%, enquanto a amostra de ciclistas somou 46% — uma diferença de dez pontos percentuais negativos (Tabela 4).

TABELA 4

DISTRIBUIÇÃO DA COR DA POPULAÇÃO DE CICLISTAS X POPULAÇÃO EM GERAL

Cor ou raça	Percentual de ciclistas	Percentual da população (IBGE)
Amarela	1%	1,91%
Branca	43%	56,1%
Indígena	2%	0,23%
Parda	42%	36,97%
Negra	13%	4,76%

Emplacamento

Estima-se que o número de bicicletas na ilha ultrapasse os 17 mil (Ferreira, 2004), das quais 12 mil foram emplacadas pela municipalidade. Fato curioso é que Ilha Solteira é uma das raras prefeituras que realizou o emplacamento de bicicletas, um dispositivo previsto no Código de Trânsito Brasileiro desde 1997.

A proposta para o emplacamento das bicicletas surgiu do modelo feito em Batatais/SP, que por motivos alheios não teve continuidade. [...] Em meados de 1998, o Departamento Trânsito iniciou um processo de informação e discussão junto à comunidade. Para dar credibilidade às ações, foi realizada uma audiência Pública, na Câmara Municipal, contando com a presença das autoridades ilhenses, representantes de entidades e população em geral. Com a Lei 559/98 (anexo B) entrando em vigor, os agentes de trânsito realizaram palestras de como seria o procedimento para o emplacamento em todas as escolas e em alguns pontos de grande fluxo no comércio. Os jornais e rádios locais também colaboraram na divulgação. Em março de 2001, iniciou-se o cadastramento e emplacamento gratuito das bicicletas. Cada placa lacrada custou, na época, em torno de R\$ 10,00 (somados gastos com pessoal, material, sistema etc.). Após o emplacamento, o proprietário recebe uma carteira plastificada com todos os dados e a data para renovação do documento de propriedade. Por ser uma proposta inédita o Departamento trabalhou no início com dois tipos de materiais, para escolher o que melhor se adaptaria ao sistema, ambos na mesma medida (12 x 6,5 centímetros), em ferro e ferro fundido. As placas contêm duas letras e três números e são afixadas nas traseiras das bicicletas, atrás do selim (Ferreira, 2004).

Ainda que o texto da lei³ que viabilizou o emplacamento de bicicletas seja altamente punitivo e focado na fiscalização ostensiva de ciclistas,

o emplacamento foi abraçado pela população rapidamente, pois se tornou um dispositivo desejado para as bicicletas. A medida não foi implementada, na prática, com viés de punição, mas sim como mais um incentivo à educação. Tanto que a Secretaria,

3 Disponível em: <www.cmilhasolteira.sp.gov.br/temp/05062018130521arquivo.pdf>. Acesso em: 11 maio 2018.

desde a implementação do programa, realizou inúmeras palestras educativas, inclusive substituindo a aplicação de multas previstas na legislação. — RENATO AUGUSTO ALVES

Bicicleta como meio de transporte: contagem e caracterização

Em Ilha Solteira, a bicicleta é utilizada como um veículo para se transportar para o local de trabalho, centros educacionais e de lazer, como clubes e as praias de água doce. Quase 77% das pessoas pedalam na cidade nos sete dias da semana. Outros 15% afirmaram usar a bicicleta entre cinco e seis dias da semana. Apenas 2% usam a bicicleta somente um dia por semana.

Uma contagem veicular e de caracterização de ciclistas foi realizada na cidade em um dia de semana de novembro de 2017. Das 6 horas às 20 horas, em um dos pontos mais movimentados da avenida Brasil Sul, em frente à praça considerada como o centro da cidade, cinco pesquisadores se revezaram contando todos os veículos, em todos os sentidos. Para o caso das bicicletas, determinadas características aparentes foram anotadas. Os resultados são impressionantes.

As bicicletas representaram 21% de todas as viagens contabilizadas. Ao todo, 4.906 pessoas passaram pedalando, sendo 41% mulheres. Ainda que esse percentual não reflita fielmente a quantidade de mulheres da cidade — 51,3% de acordo com o Censo de 2010 —, é possível afirmar que se trata de um dos índices mais altos entre todas as cidades brasileiras, cuja média está em 7% das mulheres usando bicicleta como meio de transporte, de acordo com a pesquisa da Ciclocidade.

A Tabela 5 contempla os principais dados da contagem de ciclistas realizada. O alto percentual de uso de calçada por ciclistas (22%) se refere a uma alteração no traçado da ciclovia: no local onde foi realizada a contagem, a ciclovia cessa abruptamente, obrigando ciclistas a seguirem ou pela pista de rolamento ou pela calçada.

TABELA 5**CONTAGEM E CARACTERIZAÇÃO DE CICLISTAS (2017)**

Número total de bicicletas contabilizadas (6h-20h)	4.906
Calçada	22%
Pista	78%
Contramão	3%
Na mão de direção dos demais veículos	97%
Mulheres	41%
Homens	59%
Carga/serviço	0%
Esporte	0%
Bicicletas comuns	99%
Menores de 16 anos	13%
Maiores de 60 anos	9%
Adultos	78%
Com carona/garupa	3%
Sem capacete	100%

**FOTO 7.** Ciclovía da avenida Brasil (Norte e Sul)

Políticas públicas cicloviárias

A cidade possui três eixos cicloviários implementados nos últimos anos: um ao longo do canteiro central da avenida Brasil (Foto 7), de 3,5 quilômetros; outro na avenida Continental, de 1,5 quilômetro; e um terceiro trecho de 2,80 quilômetros na avenida Adriano Teruhiko, no sentido praia.

De 2015 a 2017 houve apenas uma morte de ciclista na cidade de Ilha Solteira, segundo dados do Infosiga (Governo do Estado). No mesmo período houve a morte de apenas um pedestre também, o que pode ser parcialmente explicado pelas medidas implementadas pelo poder público em favor da mobilidade ativa, como faixas de travessia elevadas (também conhecidas como lombofaixas) instaladas ao longo da avenida principal; novos limites de velocidade nas principais vias; ampliação da fiscalização; campanhas educativas em todas as escolas (públicas e particulares) por mais de uma década; bicicletários instalados próximos a equipamentos públicos e pontos de grande interesse e afluxo de pessoas; suportes para estacionamento de bicicleta na porta de muitos estabelecimentos comerciais e de serviços (alguns instalados também pela iniciativa privada); além da implantação das já mencionadas ciclovias.

De fato, Ilha Solteira nasce a partir da construção de uma das mais importantes usinas hidrelétricas do país, cujo projeto carregava a visão nacional-desenvolvimentista, culminando em um zoneamento racional-funcionalista, com abertura para se consolidar como uma cidade viva, onde o uso de bicicleta ainda ocupa um papel fundamental para a circulação de pessoas, para as relações sociais e para a diversidade de uso e ocupação de espaços públicos. Apesar de o modelo de conformação urbana induzir a desigualdade e a segregação na cidade, evidentes até hoje, o uso intenso de bicicletas, no entanto, se consolidou na cidade como uma importante dinâmica de promoção de encontros, de oportunidades de interação e enaltecimento da diversidade que a própria cidade, desenhada para segregar, não previa.

Sobre mobilidade, François Ascher (2007) afirma:

É um desafio não apenas para arquitetos e urbanistas. Ela está tão profundamente enraizada nas nossas sociedades urbanas, que é também uma importante questão social e política. A mobilidade

é indispensável do ponto de vista econômico e social: é condição fundamental de acesso ao mercado de trabalho, à habitação, à educação, à cultura, ao lazer e para a vida familiar. De certa forma, o direito à mobilidade condiciona todos os demais direitos humanos; tornou-se um “direito básico” de crescente importância para a sociedade.

Fica claro, portanto, que a bicicleta como meio de transporte pode ser uma ferramenta importante de promoção de direitos, inclusão e de encontros. Percorrer a cidade de Ilha Solteira nos revelou realidades surpreendentes de usos de bicicleta, que garantem mobilidade a mais mulheres, negros, universitários, idosos e pessoas de baixa renda.



REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- ASCHER, F. Multimobility, multispeed cities: a challenge for architectes, town planners and politicians. *The Future Metropolitan Landscape Journal*. UC Berkeley: Issue Places, 19, College of Environmental Design, 2007.
- ATLAS BRASIL. *Atlas do desenvolvimento humano no Brasil 2013*. Disponível em: <www.atlasbrasil.org.br/2013/pt/perfil_m/ilha-solteira_sp>. Acesso em: 10 maio 2018.
- CESP. *Arquitetura na Cesp*. São Paulo: Cesp, 1994.
- CICLOCIDADE — Associação dos Ciclistas Urbanos de São Paulo. 7%, um número que tem que mudar. Disponível em: <www.ciclocidade.org.br/noticias/641-7-um-numero-que-tem-que-mudar>. Acesso em: 24 abr. 2018.
- D'AGOSTINI, F. F.; GONÇALVES, P. E. B. Paralelos possíveis: Paranapiacaba e Ilha Solteira sob a perspectiva dos princípios do urbanismo moderno. *InSitu*—Revista Científica do Programa de Mestrado Profissional em Projeto, Produção e Gestão do Espaço Urbano 1.1, 2015, p. 58-70.
- D'ALMEIDA, C. H. *Do canteiro à cidade: Ilha Solteira, um caso*. I Encontro Ciências Sociais e Barragens, Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2005.
- DOURADO, L. A. C. *O espaço público e a territorialidade do lazer na Estância Turística Ilha Solteira* — SP. Dissertação (Mestrado) — Universidade Federal de Mato Grosso do Sul, Aquidauana, 2007.
- _____. et al. *Ilha Solteira: contrastes de uma cidade planejada*, 2008. Disponível em: <www.feis.unesp.br/irrigacao/Ilha%20Solteira%20contrastes.pdf>. Acesso em: 22 abr. 2018.
- FERREIRA, J. L. *A caracterização da mobilidade em Ilha Solteira por meio dos veículos de propulsão humana*. 2004. Curitiba: PUC-PR, 2004.
- FROELICH, G. M. *Ilha Solteira: uma historia de riqueza e poder (1952-1992)*. São Paulo: Educ/Fapesp, 2001.
- GARDIN, C. *A Comissão Interestadual da Bacia Paraná-Uruguaí no Planejamento Regional Brasileiro (1951-1972)*. Dourados: Ed. UFGD, 2009.
- KISHIGAMI, F. D. et al. *A iluminação pública e aspectos do urbanismo em São Paulo*. 2008. Disponível em: <www.energiaesaneamento.org.br/media/63153/11.pdf>. Acesso em: 2 maio 2018.
- LEME, M. C. S. A formação do pensamento urbanístico no Brasil, 1895-1965. In: _____. *Urbanismo no Brasil — 1895-1965*. São Paulo: Studio Nobel, 1999.

- LIMA, S. R. Capital transnacional, company town e a produção do espaço urbano. In: *Caminhos de Geografia*. Uberlândia, v. 9, n. 25, p. 158-164, 2008.
- PLANO DIRETOR PARTICIPATIVO DE ILHA SOLTEIRA. Disponível em: <<http://ilhasolteira.sp.gov.br/planodiretor/metodologia.html>>. Acesso em: 24 abr. 2018.
- REBOUÇAS, L. M. *O planejado e o vivido*. O reassentamento de famílias ribeirinhas no Pontal do Paranapanema. São Paulo: Annablume/Fapesp, 2000.
- RIBEIRO, C.; PONTUAL, V. *A reforma urbana nos primeiros anos da década de 1960*. Disponível em: <www.ufjf.br/pur/files/2011/04/7_A-reforma-urbana-nos-anos-60.pdf>. Acesso em: 4 maio 2018.
- SECRETARIA DE ENGENHARIA E URBANISMO. Planta do Município de Ilha Solteira, 2004. Mapa, preto: 210 x 297 mm, escala 1:2.000, latitude 20° 38' 44", longitude 51° 06' 35", meridiano.
- TSUKUMO, N. M. J.; KATINSKY, J. R. *Arquitetura de usinas hidrelétricas: a experiência da Cesp*. 1989. Universidade de São Paulo, São Paulo, 1989.
- VIANNA, M. P. O desmonte e a conversão dos núcleos residenciais operários construídos pela Cesp. *Revista de Pesquisa em Arquitetura e Urbanismo*. São Carlos, 2006.
- _____. *Ilha Solteira: De Patrimônio Industrial a Polo de Desenvolvimento Regional*. Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (Iphan), Brasília: 2012a. 20p. Disponível em: <http://portal.iphan.gov.br/uploads/ckfinder/arquivos/VI_coloquio_t2_ilha_solteira.pdf>. Acesso em: 12 abr. 2018.
- _____. *Da edificação ao traçado urbano: A experiência de planejamento regional integrado na Cesp*. São Carlos, 2012b. Disponível em: <www.teses.usp.br/teses/disponiveis/102/102132/tde-30082012-164405/es.php>. Acesso em: 9 maio 2018.

Agradecimentos:

Renato Augusto Alves e Juliana Ferreira e toda a equipe da Guarda Municipal de Ilha Solteira; Mané, da Bicicletaria do Mané; dr. Alexandre Eduardo Audi; Ivan Carlos de Souza, ciclista esportivo; Maurílio de Oliveira Machado, da Bicicletaria Ilha Solteira; casal de araras que sobrevoou nossa cabeça enquanto pedalávamos na cidade.

TAMANDARÉ

PERNAMBUCO

Na onda da bicicleta



JOSÉ LOURENÇO BRANDÃO • Biólogo, mestre em botânica e conselheiro e sócio-fundador da Associação Metropolitana de Ciclistas do Recife (Ameciclo).

DANIEL VALENÇA • Engenheiro, coordenador e sócio-fundador da Ameciclo.

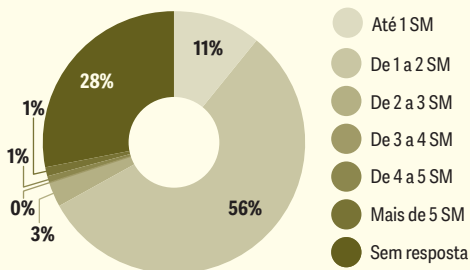
A CIDADE

1

Dados socioeconômicos

Habitantes: 23.100	Expectativa de vida: 69,7 anos
IDH: 0,593	Área: 214,30 km ²
Renda per capita: R\$ 301,15	Bioma: Mata Atlântica
PIB: R\$ 250 milhões	

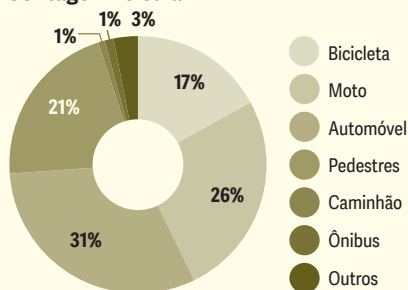
Renda mensal



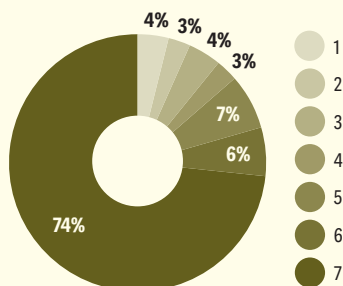
DIVISÃO MODAL

2

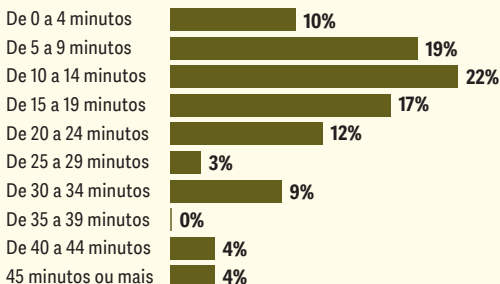
Contagem veicular



Quantos dias por semana usa a bicicleta



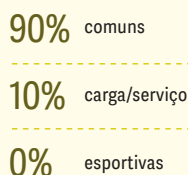
Tempo de deslocamento usual



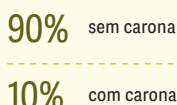
CARACTERIZAÇÃO DOS CICLISTAS

2

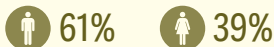
Tipo de bicicletas



Carona



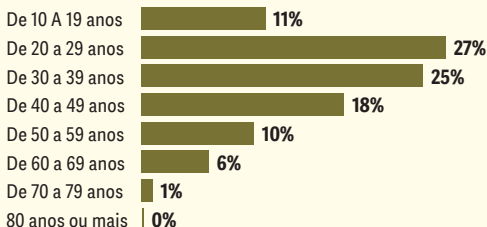
Gênero



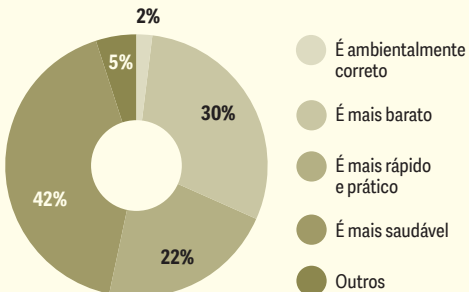
PERFIL DOS CICLISTAS

3

Idade



Motivo para usar a bicicleta



1 ibge.gov.br, atlasbrasil.org.br e deepask.com

2 Contagem volumétrica de Veículos e Caracterização dos Ciclistas – efetuada pela autoria deste capítulo

3 Pesquisa de Perfil dos Ciclistas – efetuada pela autoria deste capítulo

Conhecendo a cidade

Inicialmente, a região onde hoje se situa a cidade de Tamandaré foi habitada por índios tupis, que foram expulsos por volta do ano 1000 para o interior do continente por outros povos tupis procedentes da Amazônia. No século XVI, quando os primeiros europeus chegaram à região, a tribo tupi dos Caetés dominava as terras de Tamandaré. Na segunda metade do século, Tamandaré não era mais do que uma praia selvagem, parte das terras dos municípios de Una e Rio Formoso, herdadas pelo coronel João Pais Barreto IV. O nome da localidade é mais conhecido por inspirar o título do patrono da Marinha Brasileira, o marquês de Tamandaré. Esse nome de raiz indígena tem origem controversa; a teoria mais admitida é que seu significado seja “o repovoador” (do tupi, *tab-moi-inda-ré*), um pajé a quem Tupã, o grande espírito dos Trovões, avisou que iria exterminar os homens. Assim, quando começou o dilúvio, o índio Tamandaré já se encontrava na arca com sua família, onde ficou até o fim das chuvas, voltando em seguida às terras secas para reiniciar o seu povoamento.

Apesar de a localidade ter história riquíssima e importância na região, Tamandaré tal qual é hoje teve emancipação bastante recente do município de Rio Formoso, sendo criada em 28 de setembro de 1997, com base em lei estadual que permitia a emancipação de distritos com população superior a 10 mil habitantes e eleitorado maior que 30%. É constituído por dois distritos, Tamandaré e Saue. Dado o seu histórico político-econômico, Tamandaré mantém estreito vínculo de comércio e serviços com as cidades vizinhas, maiores e mais antigas: Sirinhaém, Rio Formoso e, principalmente, Barreiros, esta última consistindo no maior polo comercial do litoral e da Zona da Mata, no sul do estado, demandado por pessoas da região sul pernambucana e até mesmo do litoral norte alagoano. Embora o traslado de pessoas entre Tamandaré e os municípios citados seja intenso, é facilitado pela proximidade entre seus centros — distâncias que variam entre 10 e 18 quilômetros.

Além de abrigar algumas das praias mais belas e visitadas do litoral nordestino — Carneiros é constantemente citada como uma das dez mais bonitas do Brasil e do mundo —, a cidade de Tamandaré guarda outras preciosidades de relevante valor imaterial. A Reserva Biológica de Salti-

no é um dos raros lugares com Mata Atlântica nordestina protegida. São cerca de 538 hectares de fragmento de mata nativa que guardam, além de diversas espécies de plantas e animais típicos do bioma atlântico, as nascentes íntegras do rio Mamucabas e a cachoeira da Bulha D'água. Há, ainda, duas áreas de proteção ambiental, as APAs Costa dos Corais e Guadalupe, e centros de conservação e estudos de diversas espécies. O forte de Santo Inácio, um dos mais importantes marcos da história de Pernambuco, construído no final do século XVII e envolvido nos conflitos das invasões holandesas e da Independência do Brasil, é uma das fortificações coloniais mais visitadas do estado.

Inserida na mesorregião da mata pernambucana e na microrregião da mata meridional do estado, apresenta clima tipicamente tropical, sem nenhuma estação notadamente seca ao longo do ano, com chuvas bem distribuídas ao longo de todos os meses. Do início de março até o final de julho acontecem as maiores intensidades pluviométricas, justificando a baixa temporada de turismo na cidade. A temperatura média anual é de 24,4°C; janeiro, o mês mais quente, não ultrapassa os 26°C de temperatura média, e agosto, o mais frio, apresenta temperatura média pouco abaixo de 23°C.

O relevo segue a tipicidade das planícies litorâneas pernambucanas, mas sem a presença de tabuleiros nem falésias. Tamandaré limita-se a oeste pelo complexo do planalto da Borborema, sendo cortada basicamente por praias, bancos de areia e recifes da bacia hidrográfica dos rios Una, Mamucabas e Ilhetas, bem como do complexo estuarino do rio Formoso. Devido ao uso intensivo do solo pela monocultura da cana-de-açúcar, o relevo do município está incluso, atualmente, na unidade das superfícies retrabalhadas, tipo de relevo marcado pela dissecação e pelos vales geralmente profundos.

A economia do município está firmada no turismo, principalmente na alta temporada — entre outubro e fevereiro, podendo se estender até meados de março, com as festividades carnavalescas. Durante todo esse período (nos feriados, fins de semana e meses de férias), a população de 23 mil habitantes salta para 150 mil pessoas. O município ainda é regularmente bastante visitado durante os feriados católicos tradicionais da Semana Santa (abril) e São João (julho). A monocultura da

cana-de-açúcar, secularmente tradicional na extensa zona rural do município, vem perdendo destaque gradativamente desde a última década do século passado, assim como em toda a Zona da Mata do estado, mas ainda corresponde a importante fonte de receita do município. A atividade pesqueira e a gastronomia também são de alta relevância para a cidade. Em 2015, Tamandaré tinha 78% do seu orçamento proveniente de fontes externas, como o turismo.

O município, localizado no extremo litoral sul do estado, a cerca de 109 quilômetros da capital pernambucana, ocupa uma área territorial de 214 km², mas tem apenas 1,4 km² de perímetro urbano. Estima-se que sua população em 2017 seja de 23.100 habitantes, levando a uma densidade demográfica de 108 habitantes/km². A população é formada majoritariamente por homens (50,3%), pardos (70,9%), com idade entre 15 e 64 anos (64,8%). A expectativa de vida ao nascer é de 69,7 anos, e a taxa de fecundidade é de 2,6 filhos por mulher. A taxa de escolarização, analisada entre crianças de 6 a 14 anos, é baixa: 95,5 em 2010, o que coloca o município na posição 136 de 185 no estado e na desagradável posição 4.850 de 5.570 entre todas as cidades do Brasil. Em 2015, o salário médio mensal era de 1,4 salário mínimo, colocando-o na posição 176 no estado e 5.190 no país. Em termos gerais, apenas 60,6% da população vive acima da linha da pobreza. Apenas 14% da população tem ocupação. Esses números fazem com que o Índice de Desenvolvimento Humano Municipal (IDH-M) seja considerado baixo pelo Programa das Nações Unidas para o Desenvolvimento (PNUD), sendo seu valor de 0,593 (95º maior do estado) abaixo da média nacional.

Como Tamandaré se move

Apesar de a malha viária urbana da cidade ser relativamente pequena, um número considerável de veículos motorizados está registrado no município. Dos 3.928 emplacamentos em 2016, 39% correspondem a automóveis; 36%, a motocicletas; 8%, a caminhonetes e camionetas; 4%, a motonetas; 3,4%, a ônibus e micro-ônibus. Além dos veículos particulares e dos poucos ônibus e vans coletivos que fazem os traslados intermunicipais, a po-



pulação conta ainda com expressiva oferta de táxis (cerca de cinquenta veículos) e mototáxis (embora muitas bases não sejam regulamentadas pela Prefeitura, sendo a quantidade total, portanto, desconhecida), além das balsas e dos barcos que fazem as travessias nos rios. Não há nenhuma linha intramunicipal, ficando esse serviço a cargo de vans e mototáxis. O tráfego de ônibus escolares é mais intenso nas zonas rurais, bem como o de caminhões e treminhões que transportam cana-de-açúcar.

Os traslados fundamentais são entre a zona rural e a urbana e entre o centro e as praias, todos feitos em rodovias. A PE-072, que conecta a zona rural ao litoral da cidade, merece especial atenção, pelo número elevado de colisões e atropelamentos, dada a sua sinuosidade, a falta de fiscalização e a imprudência marcante dos condutores brasileiros. Como a mobilidade de Tamandaré é intrincada às dos municípios circunvizinhos, é bastante comum o fluxo de veículos de outras cidades, o que aumenta consideravelmente a frota real que circula no local. Além disso, durante a alta temporada, a cidade adquire o infortúnio do típico trânsito caótico das médias e grandes cidades, com um acréscimo de veículos proporcional ao aumento de cerca de sete vezes da população. E se, por um lado, os setores de comércio e de serviços afloram, por outro, as vias se tornam engarrafadas, barulhentas e poluídas, além da sobrecarga da infraestrutura da cidade.

A característica do município naturalmente apresenta uma infraestrutura que beneficia o acalmamento do trânsito (*traffic calming*), com vias majoritariamente locais, estreitas, de pavimento em paralelepípedos e amplamente interseccionadas e capilarizadas. Por serem pouco movimentadas, dispensam a necessidade de sinais luminosos, mas, em geral, a cidade carece de sinalizações verticais e horizontais. As diversas lombadas nas vias levam os veículos motorizados a circular em uma velocidade baixa, compatível com os modos de transportes ativos. Assim, mesmo na via principal da cidade, as pessoas caminham tanto na calçada como na rua. A velocidade só aumenta na estrada nova que corta a cidade, onde a população sente a diferença quando pedala, caminha ou apenas contempla o espaço.

É nessa conjuntura de lentidão e desordem no trânsito que a bicicleta se prova como o modo de transporte mais versátil do meio urbano, pois não provoca congestionamento nem atraso. Quem pedala em Tamandaré consegue superar as intempéries sazonais sem maiores dificuldades além das habituais. Disso, a população local já sabe há tempos.

A cidade das bicicletas livres

Ao chegar em Tamandaré, deixe a sua bicicleta solta. Sim, se a gente se impressiona com os cadeados presos apenas nos pneus nas cidades europeias, o que dizer de uma cidade onde ninguém sequer tranca a bicicleta? Não existe um cálculo preciso do número de bicicletas na cidade.

Aqui deve ter pelo menos uma bicicleta em cada casa do município.

— IRMÃO JÚNIOR

Como existem cerca de 5.350 domicílios permanentes em Tamandaré, uma bicicleta por casa já superaria, a grosso modo, todos os outros veículos juntos. Andando um pouco pela cidade, até o mais desatento estrangeiro passaria a não só considerar plausível essa hipótese, mas também a achar até bastante subestimada: é simplesmente impressionante o enorme fluxo de ciclistas, durante todo o dia, quer seja nas regiões centrais, quer seja nas periféricas.

Difícilmente você vai chegar numa casa, aqui em Tamandaré, com menos de duas ou três bicicletas. — INAIARA NEVES

Entre as razões desse fenômeno, além de algumas características estruturais de acalmamento do trânsito já mencionadas, podem ser apontados o relevo quase todo plano na área urbana, bem diferente das cidades circunvizinhas, o clima estável e agradável, as dimensões limitadas da teia urbana e a falta de opções de transporte público. O pavimento “sempre trepidante” das vias da cidade, ou a falta dele, bem como a baixa arborização geral na cidade parecem não desestimular as pessoas. Pelo contrário, muitos dos ciclistas entrevistados afirmam que no asfalto se pedala mais rápido, porém também aumenta a velocidade dos carros e das motos e, conseqüentemente, os riscos para ciclistas.

Na contagem Perfil do Ciclista, vê-se que é acentuado o uso de bicicletas por crianças e adolescentes (11,5%) e por mulheres (39,1%), fator invariavelmente usado em estudos técnicos como indicador de segurança e boa qualidade ciclável de determinado local. Nos horários de saída da escola, o trânsito de crianças e adolescentes carregando colegas e irmãos se intensifica. Os menores são levados por seus responsáveis, que sempre os protegem do sol de meio-dia. É frequente ver pessoas em modos de transporte diferentes, ajustando a velocidade para manter uma conversa em dia, seja um motociclista que reduz para acompanhar seu parceiro na bicicleta, seja uma ciclista que reduz para acompanhar alguém que esteja a pé, sejam dois ciclistas conversando enquanto vão para casa.

A cidade sempre é lembrada como um lugar de intenso tráfego ciclístico, mas houve um crescimento notório do uso de bicicletas nos últimos anos, com a formalização e a popularização de grupos de pedal como o Mania Bike, o Marola Bike e o Onda Bike. Este último, pioneiro, conta com cerca de cinquenta participantes frequentes, mas já teve eventos com mais de 2 mil ciclistas. Os passeios que realiza são de cicloturismo na zona rural, entre as cidades vizinhas e até cicloviagens interestaduais. Hoje, o cicloturismo já passa a ser uma realidade da cidade, e, com o surgimento desses grupos, parte da população passou a perceber a bicicleta para além de um simples modo de transporte, mas também um meio difusor de qualidade de vida, saúde, lazer e socialização.

A bicicleta pode contribuir muito para a ressignificação dos espaços: pessoas antes desatentas ao seu meio passam a perceber as sutilezas e a beleza das ruas, dos bairros e das cidades. Tamandaré é uma cidade notória, mas muitas vezes pouco notada pelas pessoas, e o uso da bicicleta escancara suas nuances e permite a chegada a lugares que antes eram distantes. A população abraçou as “magrelas”, e os passeios e as atividades de bicicleta se tornaram um hábito indispensável e marca da cidade, conquistando reconhecimento inclusive regional.

Há uns 25 anos, não existia nenhum transporte na região; as pessoas usavam, então, a bicicleta pra ir trabalhar, tanto em Tamandaré quanto nas cidades vizinhas. À tardezinha, eram oitenta a cem pessoas de uma vez só pelas estradas de barro, voltando do trabalho. — IRMÃO JÚNIOR

Todo esse cenário levou a um aquecimento do mercado ciclístico da cidade. Tamandaré já é um dos principais destinos cicloturísticos do estado e polo de atração regional. Para além da mobilidade diária, a bicicleta como esporte e lazer tem destaque no cotidiano da cidade, relacionando-se com diversos eventos. Existem mais de quinze oficinas formais e





diversas outras informais que atendem bem às demandas e são bem distribuídas entre os bairros. A maioria das bicicletas é de modelo simples, barra forte, ou cargueira, mais rústica, comprada nas lojas da própria cidade, onde muitas vezes ainda há facilidades de compra típicas de cidades do interior — carnê junto ao dono da loja mediante atestado de confiança, por exemplo. Bicicletas mais refinadas são, geralmente, adquiridas em outras cidades, sobretudo Barreiros. A tendência, que já vem sendo observada, é o aumento da qualidade geral dessas bicicletas circulantes.

Mesmo com o desenvolvimento da cidade, a população nunca abandonou a bicicleta. As pessoas foram trocando as que tinham por modelos melhores, e tratam as bicicletas com muito carinho aqui na cidade. O meu pai teve a mesma bicicleta por 33 anos.

— IRMÃO JÚNIOR

Outro fator esperado é, com toda essa explosão ciclística, a sensibilização gradual dos gestores públicos ao meio de transporte. Não existem ciclovias, Plano Municipal de Mobilidade nem qualquer lei municipal específica para salvaguardar os ciclistas, mas está em curso um projeto de ciclovias para a malha urbana da cidade. Além disso, o acostamento é



perigoso, estreito demais, ou inexistente em diversos trechos de rodovias que cortam o município. Nesses locais, ao final de tarde, é possível ver trabalhadores das praias mais nobres voltando para casa em comboios de até vinte bicicletas, que incluem crianças, jovens, mulheres e idosos. Atentar a questões da segurança do ciclista sempre foi importante, mas passa a ter, agora, outra dimensão.

Fenômeno interessante ocorreu há cerca de dez anos, quando houve um amplo *lobby* nacional das montadoras de motocicletas, e muitas cidades acabaram sendo invadidas pelas “cinquentinhas”. Tamandaré foi acometida por essa febre e teve a frota de motocicletas, motonetas e ciclomotores decuplicada de 2005 para 2017. Elas proliferavam em alta velocidade, principalmente em ruas paradas e calmas. Na mesma rapidez se acumulavam as colisões, os atropelamentos e outras consequências negativas do novo cenário, e a população logo percebeu os efeitos danosos da presença desses veículos. Foram pelo menos quinze mortes de motociclistas entre 2009 e 2015 no município, chegando a taxas de quinze mortos por 100 mil habitantes/ano (somente para os motorizados de duas rodas), número que caiu no último ano divulgado e está próximo ao fim definitivo com a obrigatoriedade de emplacamento, promulgada pelo estado de PE em 30 de julho de 2015, data de publicação da Lei 13.154.

A popularização da moto vem atrapalhando a cultura da bicicleta e os trabalhos de conscientização. Seria muito importante que as escolas desconstruíssem a concepção de que a moto é o meio de transporte ideal e também o veículo que o jovem deseja. Precisamos atentar para essa questão, ou vai haver uma diminuição no uso da bicicleta. — INAIARA NEVES

Um contraponto importante nesse contexto foi a popularização dos grupos de pedal locais, quando muitos motociclistas e motoristas deixaram seus veículos e migraram para as bicicletas, fazendo a bicicleta ser valorizada pela população e pela mídia. As pessoas passaram, então, a ter menos vergonha de usar a bicicleta e começaram a desmistificar o falso *status* de sucesso social que ter moto e carro confere no senso comum. Essa forma de pensamento, do uso moderado de carros e motos, segue a tendência da mobilidade mundial, e Tamandaré parece ter uma população já bastante inserida nessa conjuntura de ideias.

A mídia ajudou muito a reforçar o sentimento de valorização da bicicleta. — IRMÃO JÚNIOR

A gente estava querendo ser o que a cidade grande é, mas aqui ainda há uma grande harmonia entre ciclistas, pedestres e motoristas; as pessoas se respeitam, não precisa de semáforos nem de guardas, os carros andam devagar. Esse é o ideal de trânsito, é isso que a cidade grande quer hoje, e isso a gente tem. — INAIARA NEVES

Está arraigada no senso comum a concepção de que as cidades menores, “de interior”, são mais atrasadas, carentes no acesso às informações, adotam práticas e dinâmicas ultrapassadas para os tempos modernos, e toda a sua celeridade digital. Alguns lugares deste país-continente certamente são assim, infelizmente. Mas não Tamandaré. Constatamos um cenário de intensa e rica sabedoria e profusão de ideias. E gente que se preocupa com gente e com o que se pode fazer para melhorar o ambiente em que vivemos. Mais do que isso, pessoas que sabem valorizar suas excelên-

cias e virtudes e que conseguem enxergar que a riqueza que possuem não se limita às suas matas e praias, mas está na sutileza em andar de bicicleta, por exemplo. Precisamos todos “repovoar” as cidades com a essência que outrora perderam, e Tamandaré tem muito a ensinar nesse quesito.

Entrevistados:

Inaiara Neves, 34 anos, professora, cofundadora e presidente do grupo Onda Bike.

Irmão Júnior (José Francisco), 44 anos, mecânico de bicicletas e comerciante.

Ayla Cury, 38 anos, servidora pública na Prefeitura Municipal de Tamandaré.

Instituição parceira:

A Associação Metropolitana de Ciclistas do Recife (Ameciclo), fundada em 2013, tem como principais eixos de ação o fomento ao uso de bicicletas e a democratização das vias públicas. Tem como missão transformar a cidade, através da bicicleta, em um ambiente mais humano, democrático e sustentável.
www.ameciclo.org

Apoiador local:

O Onda Bike é um grupo de ciclismo surgido em 2013 com o objetivo de unir os admiradores da bicicleta em seu amplo uso. Realiza passeios e trilhas na zona rural de Tamandaré e nas cidades adjacentes, pedais noturnos para iniciantes e ciclovíagens interestaduais.

Agradecimentos:

Betinho (Carlos Umberto), Inácio Cordeiro, Brasil (Raimundo Brasil Junior), Creisse Belo, Irmão Júnior (José Francisco) e Ayla Cury, pela ajuda na aplicação da pesquisa Perfil do Ciclista, na contagem volumétrica e nas entrevistas; agradecimentos especiais a Inaiara Neves, que fez tudo acontecer.

SÃO FIDÉLIS

RIO DE JANEIRO

**Uma cidade
sem semáforos**



ROBSON COMBAT • Mestre em Computação (UECE), graduando em Filosofia (UNIRIO) e conselheiro da Transporte Ativo.

A CIDADE

1

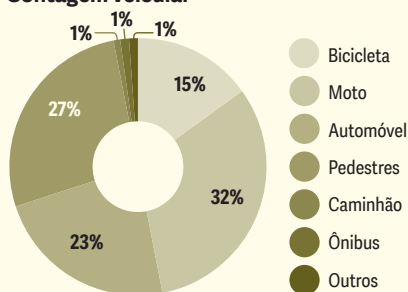
Dados socioeconômicos

Habitantes: 37.689	Expectativa de vida: 66,9 anos
IDH: 0,749	Área: 1.031,56 km²
Renda per capita: R\$ 510,00	Bioma: Mata Atlântica
PIB: R\$ 716,5 milhões	

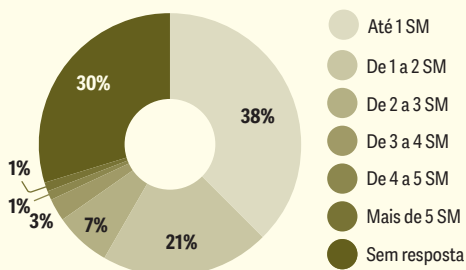
DIVISÃO MODAL

2

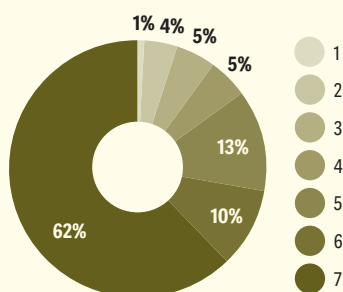
Contagem veicular



Renda mensal



Quantos dias por semana usa a bicicleta



CARACTERIZAÇÃO DOS CICLISTAS

2

Tipo de bicicletas

98%	comuns
2%	carga/serviço
0%	esportivas

Carona

95%	sem carona
5%	com carona

Gênero



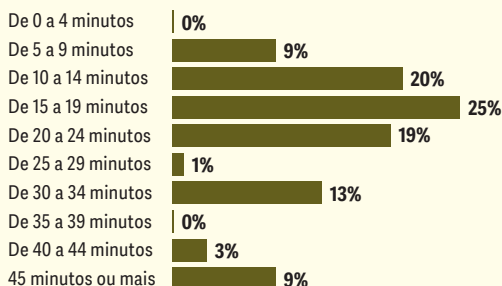
PERFIL DOS CICLISTAS

3

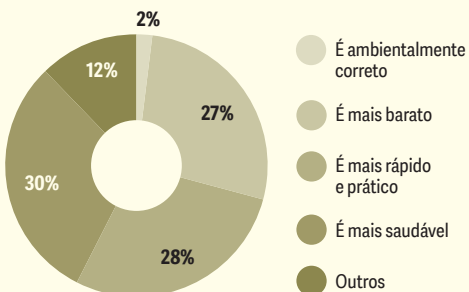
Idade

De 10 a 19 anos	17%
De 20 a 29 anos	13%
De 30 a 39 anos	12%
De 40 a 49 anos	18%
De 50 a 59 anos	22%
De 60 a 69 anos	14%
De 70 a 79 anos	3%
80 anos ou mais	0%

Tempo de deslocamento usual



Motivo para usar a bicicleta



1 ibge.gov.br, atlasbrasil.org.br e deepask.com

2 Contagem volumétrica de Veículos e Caracterização dos Ciclistas – efetuada pela autoria deste capítulo

3 Pesquisa de Perfil dos Ciclistas – efetuada pela autoria deste capítulo

Situada no norte do estado do Rio de Janeiro, na microrregião de Campos dos Goytacazes, com área de 1.028,095 km² e dividida em cinco distritos, São Fidélis é uma das poucas cidades brasileiras cujo urbanismo foi planejado e — por incrível que pareça — cuja estrutura não foi desrespeitada até os dias atuais.

Sua economia é baseada no cultivo da cana-de-açúcar e na agropecuária. Na agricultura, São Fidélis se caracteriza pela policultura, sendo os principais plantios os de cana-de-açúcar, arroz, milho, tomate, banana, algodão e goiaba. Mas sua economia possui representação também em setores como indústria, comércio, cooperativas e pesca.

É banhada pelo rio Paraíba do Sul e por dois importantes afluentes: rio Dois Rios e rio do Colégio. Seu acesso principal se dá pela rodovia RJ-158, que liga a cidade a Campos dos Goytacazes em apenas 50 quilômetros.

Principal cidade da região, Campos concentra a maior parte dos serviços e infraestrutura, como universidades, hospitais e shoppings, atendendo assim a vários municípios vizinhos.

Talvez por isso São Fidélis mantenha seu ritmo pacato de cidade do interior; com uma população estimada de 37 mil habitantes, é possível conhecer boa parte deles passando apenas alguns dias na cidade. Basta circular pela avenida Sete de Setembro — uma das principais vias urbanas — para se ter contato diário com grande parte de seus moradores e de figuras peculiares e icônicas.

Dona de uma qualidade de vida invejável, em São Fidélis é difícil até mesmo encontrar um restaurante aberto durante a semana, pois a maioria dos moradores tem o costume de almoçar em casa, desejo comum àqueles que habitam as grandes cidades. A região metropolitana e o centro são pequenos, com cerca de 4 km², e é possível circular por toda a região central caminhando por pouco mais de uma hora.

Apesar da calma, assim como tem acontecido em muitas cidades do interior, nos últimos anos São Fidélis observou um enorme crescimento do uso de motocicletas e motonetas (*scooters*). Muitas pessoas migraram de outros meios de transporte para elas. São tantas que, em recente contagem efetuada na cidade, foi o veículo com maior número de usuários registrados (Gráfico 1).

Os números vêm de contagem e levantamento realizado na cidade em agosto de 2017. Trezentos ciclistas foram entrevistados e uma contagem volumétrica de veículos e pedestres foi realizada no período das seis horas às vinte horas em um das principais vias do centro da cidade.

Mas mesmo assim, São Fidélis ainda possui muitos moradores que se locomovem diariamente de bicicleta. Alguns são fervorosos defensores da bicicleta como meio de transporte, seja pela qualidade de vida, por fazer bem à saúde ou por sua rapidez e praticidade.

Muita gente comprou moto nos últimos tempos, mas eu vou continuar com minha bicicleta, que é muito mais saudável e simples de manter, além de mais segura. — MARIANA FRANCA

A bicicleta é parte integrante do cenário urbano da cidade, sendo pouco provável que se consiga andar pelas ruas sem a presença de várias delas circulando ou estacionadas livremente pelas calçadas — a maioria sem nenhum tipo de cadeado.

São Fidélis não possui ciclovias ou rotas exclusivas para bicicletas. Mas se por um lado isso alude a uma falta de interesse do poder público pelos seus usuários, por outro denota que a segregação é praticamente desnecessária, pois se observa que — na maior parte das vias — o convívio entre os meios de transporte é equilibrado e harmônico. A velocidade média dos veículos motorizados costuma ser compatível com o ritmo daqueles que se locomovem a pé.

Mas nem tudo são flores: o grande desafio da atual gestão é organizar a circulação e o trânsito. A desorganização que existe hoje é resultado da falta de interesse do poder público em efetuar investimentos em infraestrutura viária, incluindo aí qualquer tipo de sinalização ou mesmo organização do trânsito.

Como nunca houve investimento na área, há muito que se fazer. O objetivo inicial é a sinalização horizontal de vias e avenidas, colocação de semáforos e regularização da circulação e de estacionamentos. — ERICK GUIMARÃES

O principal desafio em relação à mobilidade é sinalizar e ordenar o espaço público de forma que todos sejam respeitados, garantindo a harmonia do trânsito e o respeito aos ciclistas e pedestres.

Um ponto de grande conflito: a Vila dos Coroados

Apesar do ritmo de cidade do interior e de relativa harmonia no trânsito com velocidades médias que respeitam a vida humana, São Fidélis enfrenta um problema crônico em uma das suas principais vias de acesso: a que liga a Vila dos Coroados ao centro.

Durante a realização das entrevistas para a pesquisa Perfil do Ciclista, quando o quesito era segurança nas vias, o acesso à Vila dos Coroados foi o mais citado. Segundo os relatos, essa via era extremamente hostil a pedestres e ciclistas, muitos deles nunca pedalavam por lá, outros não tinham escolha por viver na região e não haver alternativa. Vários relataram que colisões e atropelamentos são frequentes, às vezes fatais.

A avenida Duque de Caxias faz parte da RJ-158 e é a única via de acesso ao norte do município. Nesse trecho, além da falta de sinalização, não há acostamentos ou calçadas, apenas um paredão de cada lado, por ser um corte em uma encosta. Ônibus e caminhões chegam a esse trecho oriundos de uma via expressa, encontram pedestres e ciclistas circulando e muitas vezes não conseguem reduzir a tempo.

Uma ponte apenas para pedestres e ciclistas

Quando pensamos em mobilidade para transportes ativos idealizamos rotas seguras e confortáveis, algumas até exclusivas. São Fidélis conta com uma dessas vias ideais e desejáveis: a ponte Metálica, com 500 metros de extensão.

Construída no fim do século XIX para atender ao transporte ferroviário, em meados do século XX passou a ser utilizada como principal elo entre a região central e o distrito de Ipuca. A ponte Metálica era utilizada por todos, sobretudo veículos motorizados. Por ser estreita, o trânsito era



feito em apenas um sentido e fechado para o outro em tempos intercalados. Com a inauguração da ponte Antônio José Gonçalves Loureiro em 2008, a ponte Metálica passou a ser destinada exclusivamente a pedestres e ciclistas e hoje é a única ligação entre as duas regiões para quem utiliza transportes ativos.

A ponte Metálica é um dos pontos da cidade com maior incidência de ciclistas, por ali se vê desde crianças pedalando para a escola até lavradores que a utilizam diariamente para levar sua colheita ao centro da cidade. No fim do dia ainda é possível ver pessoas fazendo caminhadas e corridas.

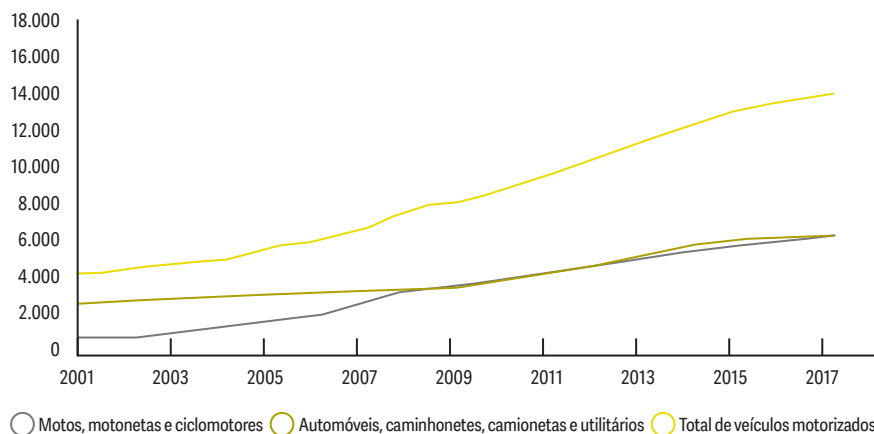
A cidade e as motos

É impressionante a quantidade de motos circulando em São Fidélis. No levantamento realizado, foram contabilizadas 3.502 motos (37,54% do total), em apenas um ponto de contagem, entre 6 e 20 horas, superando o número de automóveis (2.538 — 27,21%) e pedestres (2.945 — 31,57%).

Os dados da contagem espelham os números da Anfavea. Segundo informações de 2017, a frota de veículos motorizados é de 16.327, sendo 7.648 (46,84%) apenas de motocicletas, motonetas e ciclomotores, contra 7.670 de automóveis, caminhonetes, camionetas e utilitários (Gráfico 1).

GRÁFICO 1

CRESCIMENTO DA FROTA DE VEÍCULOS MOTORIZADOS NA CIDADE ENTRE 2001 E 2017



Fonte: Anfavea.

Muitos dos usuários não possuem habilitação ou mesmo documentação das motos, relata Erick Guimarães. Outro ponto que se observa em relação ao uso de motocicletas é que apenas os condutores o utilizam, mas dificilmente os garupas.

A alta incidência de motos faz com que o trânsito no centro e nos bairros se torne mais seguro para os ciclistas e pedestres, em sua maioria jovens e mães que as utilizam para transportar os filhos para a escola, trafegando em velocidades baixas.

O transporte público

Ao conversar com moradores, o sentimento geral é de que o transporte público — feito exclusivamente por ônibus — é demorado e ineficiente.

De fato, numa tarde de observação percebe-se que o movimento dos ônibus municipais é realmente baixo. Em contagem de veículos efetuada durante um dia inteiro em agosto de 2017, em uma avenida ao lado da rodoviária, foram contabilizados 112 ônibus, sendo que 70% deles eram intermunicipais.

A baixa eficiência do transporte público foi um dos catalisadores para o uso da bicicleta como meio de transporte, como apontado por parte dos entrevistados. Muitos relataram que é bem mais rápido chegar ao centro de bicicleta do que esperar por um ônibus que passa com pouca frequência. Na pesquisa realizada, 29% dos entrevistados afirmaram que o principal fator motivador para começarem a utilizar a bicicleta é por ser “Mais rápido e prático”. Outros 29% ainda informaram que o principal fator motivador é por ser “Mais barato”.

Uma cidade sem sinalização ou semáforos

Nas entrevistas, a demanda pela melhoria da sinalização em ruas e avenidas foi significativa: 19% dos entrevistados apontaram a “Falta de sinalização” como um dos maiores problemas enfrentados, e 20% afirmaram que esse é o quesito mais relevante que os faria pedalar mais.

É notável a quase ausência de faixas de pedestres (as poucas que restaram estão apagadas) e semáforos (estes não estão presentes nem mesmo nas principais ruas e cruzamentos).

Mesmo considerando que a velocidade média dos veículos é compatível com a vida humana, há conflitos nos principais cruzamentos, muitas vezes ocasionados pela falta de sinalização de trânsito.

A bicicleta sob a perspectiva da saúde e do esporte

Daniel Menezes, 40 anos, comerciante, e José Liderle (“Lelei”), 50 anos, mecânico de bicicletas, como a maioria dos moradores da região, começaram a utilizar a bicicleta como meio de transporte ainda crianças. Mas hoje os dois veem a bicicleta de forma diferente: eles a utilizam como



meio de transporte diário em sua locomoção para o trabalho, mas há alguns anos fundaram a Associação São Fidélis Ciclismo, que promove o uso da bicicleta para esporte e lazer.

Hoje a associação promove eventos que tenham a bicicleta como foco, como competições de *mountain bike* e passeios ciclísticos, além de incentivar o cicloturismo na região e possuir uma frente de apoio a menores carentes, cedendo bicicletas para competição a crianças e adolescentes de baixa renda.

Embora a associação não atue sob a ótica da mobilidade urbana, é a única organização da região que promove a bicicleta, contando com o respeito e o reconhecimento dos moradores e do poder público.

A mobilidade ativa

Por possuir uma região central pequena, o acesso aos bairros e a circulação pelo centro da cidade é possível utilizando-se bicicletas ou mesmo circulando a pé, sem precisar ser um “atleta”. Segundo levantamento efe-

tuado pela pesquisa Perfil do Ciclista, mais da metade (54%) dos ciclistas de São Fidélis fazem percursos diários de até vinte minutos de bicicleta, apontando para uma realidade de distância curtas e acessíveis para o transporte ativo.

Nos horários de pico (manhã, almoço e fim de tarde), é possível observar muitas mães e pais circulando de bicicleta com seus filhos na garupa. Muitos adolescentes vão para a escola e várias pessoas circulam pelo centro utilizando a bicicleta como meio de transporte.

Na pesquisa realizada, a maior parte dos moradores (62%) pedala todos os dias da semana como principal forma de locomoção.

Segundo relatos, houve uma queda no seu uso devido a migrações que alguns fizeram para a motocicleta, mas a incidência de moradores fiéis à bicicleta ainda é alta.

A bicicleta é parte integrante e ativa da mobilidade em São Fidélis, sendo impossível circular por qualquer rua sem avistar uma bicicleta.



Perspectivas e possibilidades

Com tantos investimentos necessários em áreas diferentes, a melhoria da mobilidade urbana é um desafio em muitas cidades do Brasil, e São Fidélis não é exceção.

Basta andar pela cidade para observar a falta de atenção dada à mobilidade como um todo: ruas sem sinalização ou semáforos, vias de acesso crítico sem radares e lombadas — como a avenida Duque de Caxias, que liga o centro à Vila dos Coroados. Tudo aponta para uma necessidade premente de organização e atenção à organização do trânsito e da mobilidade como um todo.

Se nas gestões anteriores da Prefeitura esse quesito não foi prioritário, mais do que nunca urge o compromisso das autoridades de atuar nessa frente, tornando a pauta do dia para as entidades que atuam na infraestrutura viária.

O desafio parece grande, mas quando se entende que esta pauta trata de melhorar a vida do cidadão e, em muitos casos, de salvar vidas, a mobilidade urbana deixa de ser encarada como um desafio e passa a ser uma necessidade. Espera-se que o poder público contribua para a construção de uma cidade que organize o trânsito pensando não apenas nos veículos motorizados, mas também nos ciclistas e pedestres.



Entrevistados:

Daniel Menezes, 40 anos, lojista, membro-fundador da associação São Fidélis Ciclismo.

Erick Guimarães, 31 anos, superintendente municipal de Trânsito.

José Liderle, 50 anos, mecânico de bicicletas, membro-fundador da associação São Fidélis Ciclismo.

Mariana Franca, copeira em hotel da região.

Instituição parceira:

Transporte Ativo (TA): Organização da Sociedade Civil voltada para qualidade de vida através da utilização de meios de transporte à propulsão humana. Atuando desde 2003, hoje a TA é formada por entusiastas, especialistas, consultores e autoridades da causa da propulsão humana, da mobilidade sustentável e da qualidade de vida.

ta.org.br

Agradecimentos:

A Zé Lobo, pelo apoio e indicação, uma referência sempre; Eduardo Bernhardt, pela leitura e sugestões; Erick Guimarães, Daniel Menezes e Lelei, pelas entrevistas e por todo o apoio na estadia; Rumenique, Josemar e Pedro, pela realização da pesquisa Perfil do Ciclista e a contagem volumétrica.

MAMBAÍ

GOIÁS

**O pedal é logo ali:
cicloturismo e a
(in)visibilidade de
quem pedala**



JONAS BERTUCCI • Economista e sociólogo, professor do Instituto Federal de Brasília e integrante da ONG Rodas da Paz (DF).

JOYCE IBIAPINA • Graduanda em Relações Internacionais, voluntária do Bike Anjo DF e integrante da ONG Rodas da Paz (DF).

JOSI PAZ • Publicitária e doutora em Sociologia (UnB), é integrante da ONG Rodas da Paz (DF).

RAUL ARAGÃO (*in memoriam*) • Fazia mil coisas com alegria, competência e liderança. cursava a graduação em Sociologia pela UnB, era voluntário do Bike Anjo DF e integrante da ONG Rodas da Paz (DF).

RENATA FLORENTINO • Socióloga e doutora em Ciências Sociais pela Unicamp e integrante da ONG Rodas da Paz (DF).

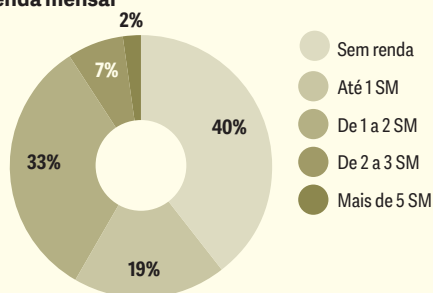
A CIDADE

1

Dados socioeconômicos

Habitantes: 8.271	Expectativa de vida: 73,9 anos
IDH: 0,626	Área: 847,12 km ²
Renda per capita: R\$ 357,12	Bioma: Cerrado
PIB: R\$ 70,5 milhões	

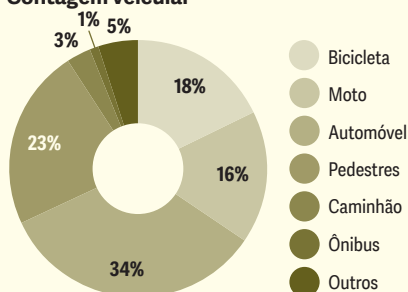
Renda mensal



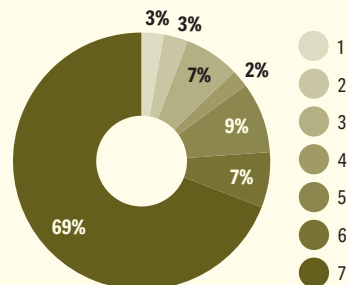
DIVISÃO MODAL

2

Contagem veicular



Quantos dias por semana usa a bicicleta



CARACTERIZAÇÃO DOS CICLISTAS

2

Tipo de bicicletas

94%	comuns
3%	carga/serviço
3%	esportivas

Carona

94%	sem carona
6%	com carona

Gênero



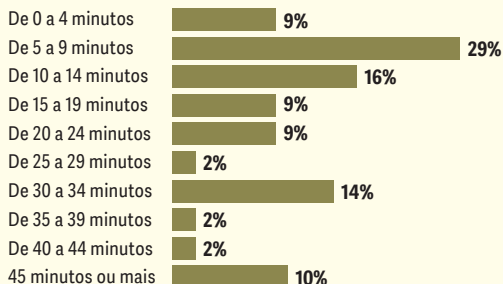
PERFIL DOS CICLISTAS

3

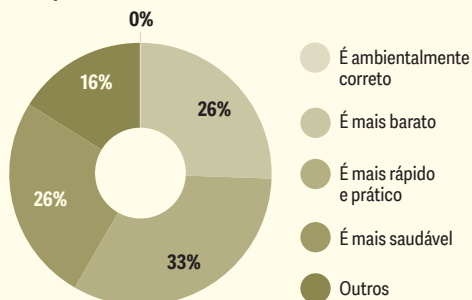
Idade

Até 10 anos	5%
De 10 A 19 anos	24%
De 20 a 29 anos	28%
De 30 a 39 anos	22%
De 40 a 49 anos	10%
De 50 a 59 anos	7%
De 60 a 69 anos	2%
De 70 a 79 anos	2%
80 anos ou mais	0%

Tempo de deslocamento usual



Motivo para usar a bicicleta



1 ibge.gov.br, atlasbrasil.org.br e deepask.com

2 Contagem volumétrica de Veículos e Caracterização dos Ciclistas – efetuada pela autoria deste capítulo

3 Pesquisa de Perfil dos Ciclistas – efetuada pela autoria deste capítulo

Por mera curiosidade, colocamos Mambaí no Google Earth. A pesquisa sugeriu Mumbai. Os nomes soam parecidos, mas os lugares não poderiam ser mais diferentes. Enquanto a metrópole indiana é uma das mais populosas e agitadas do mundo, a goiana Mambaí é tranquila, tem pouco mais de 8 mil habitantes e nenhum arranha-céu. Mumbai é um dos centros financeiros globais que nunca dormem. Em Mambaí, a vocação é rural — do agonegócio ao turismo de natureza, trilhas e cachoeiras — e o comércio fecha na hora do almoço. O nome Mumbai tem origem mítico-religiosa: Bombay era o batismo dos colonizadores ingleses. Mambaí tem origem prosaica: a cidade surgiu em 1958 e seu nome é uma alusão à mangaba, fruto da mangabeira, que produz látex e cuja extração é histórica na região; e à origem baiana de quem fundou a cidade, a caminho do interior do país — “baí”. Antes disso, era conhecida como “Povoado do Riachão”. Brasília fica a quase 14 mil quilômetros de Mumbai. Mambaí é logo ali, a uns 300 quilômetros da capital do Brasil, na divisa de Goiás com a Bahia. Lá na Índia, a vaca é sagrada. Ali, é comercializada. Apesar de não serem próximas geográfica, financeira, social e culturalmente, Mumbai e Mambaí são cidades que pedalam e isso as aproxima: a bicicleta também diminui essas distâncias.

A história da cidade de Mambaí, marcada em seu nome, está ligada à extração da borracha na segunda metade do século XIX, com o desenvolvimento posterior de lavouras e pastagens. Seu centro urbano está longe do estresse do trânsito das grandes cidades, mas o comércio rural, que acontece nas fazendas ao redor, não para, pois daí vem a modesta riqueza do município. Mambaí possui um dos menores PIB *per capita* entre os 246 municípios do estado de Goiás (R\$ 8.879), ocupando a posição 4.012 entre os 5.570 do país, segundo o IBGE em 2015. Os trabalhadores não permanecem muitos anos na escola e têm remuneração média de 1,6 salário mínimo ao mês. No rosto enrugado, a população mostra o tipo de ofício que predomina na cidade, comprovando as estatísticas: trabalho pesado, em maior parte sem carteira assinada; também há relatos de trabalhadores que não possuem salário, vivendo em regime de escravidão.

Mambaí aparece no mapa como cidade turística. Os moradores estão acostumados a ver gente “de fora”, e isso inclui muitos turistas que vão até a cidade para pedalar. Por estar localizada em uma Área de Proteção Ambiental (APA), a atividade cicloturística tem apoio do Instituto Chico



Mendes de Conservação da Biodiversidade (ICMBio), órgão ambiental do governo brasileiro. Há também uma Unidade de Conservação, cujo objetivo legal é proteger a diversidade biológica do cerrado, o bioma da região, disciplinar o processo de ocupação e assegurar a sustentabilidade do uso de recursos naturais. Aos comerciantes, o turismo gera lucros na alta temporada e, aos moradores, proporciona uma identidade regional. Um exemplo disso é a Volta Cicloturística APA Nascentes do Rio Vermelho, organizada localmente, que já acontece há dez anos. Não se trata de uma competição, mas de uma experiência de vivência e contemplação do meio natural que a cada ano atrai mais ciclistas.

As bicicletas que circulam em Mambaí sugerem as diferenças sociais entre quem as pedala. Na rua, as vistas com mais frequência são as bicicletas do tipo “barra forte”,¹ utilizadas, principalmente, como meio de transporte. São mais acessíveis aos grupos de baixa renda e tendem a acompanhar seus donos por muitos anos, pois são próprias para o trajeto cidade-estrada em curta distância. Foi o modelo de bicicleta mais peda-

1 Bicicletas do tipo “barra forte” são modelos até hoje amplamente difundidos em todo o país e que se tornaram populares pela resistência e robustez de seus quadros e pela área de apoio do bagageiro, superior aos modelos encontrados no mercado, que permitem carregar cargas, objetos e até uma família inteira.

lado pelos trabalhadores que encontramos num dia comum na cidade. Na contagem realizada, 94% dos ciclistas tinham esse perfil. Já as bicicletas do tipo “*mountain bike*” (MTB) ganharam as trilhas por causa do cicloturismo, com a organização de passeios coletivos. Mesmo durante a semana é possível encontrar grupos saindo para as trilhas. Fazer cicloturismo exige uma bicicleta mais bem equipada e resistente ao impacto no terreno em desnível. As MTB atendem a essa necessidade, por serem projetadas para vencer obstáculos como pedras, raízes e montanhas. São úteis também para enfrentar buracos e meios-fios na cidade, no entanto, comparadas às “barra forte”, as MTB são, geralmente, mais caras.

Embora a “barra forte” seja muito mais usada no dia a dia, o sinônimo de bicicleta em Mambá é a MTB, mesmo somando apenas 3% do total de bicicletas na contagem realizada. A ideia de bicicleta que apareceu nas falas das pessoas com as quais conversamos está vinculada à noção de aventura, o que faz com que pedalar seja compreendido como uma ação extraordinária, que depende de circunstâncias especiais para acontecer. Assim, o uso cotidiano da bicicleta perde importância e visibilidade. Essa percepção, registrada nas entrevistas realizadas com moradores, pode dificultar o reconhecimento da bicicleta como meio de transporte e até enviesar a política de mobilidade. Conhecer quem, como e quantas são as pessoas que utilizam a bicicleta para os diferentes fins é fundamental para tomar decisões sobre investimento público.

De acordo com os dados da pesquisa Perfil do Ciclista realizada em Mambá, 85% das pessoas que pedalam utilizam a bicicleta de cinco a sete dias por semana, e 76% a utilizam há mais de cinco anos. A maior parte dos usuários tem baixa escolaridade (43% nunca frequentaram a escola ou têm o ensino fundamental incompleto) e 54% fazem trajetos, em média, com tempo inferior a quinze minutos. Um perfil que reflete uma população de homens e mulheres negros, de baixa renda, pouco escolarizada, que utiliza cotidianamente a bicicleta para diversas atividades ordinárias, devido a seu baixo custo.

Quando chegamos à cidade para conversar sobre andar de bicicleta em Mambá, o que mais ouvimos foi: “Ah, bicicleta? Vocês têm que falar com o Emílio”. Emílio Calvo foi secretário de Meio Ambiente e Turismo do município; hoje, é empresário. Foi dele a ideia e a iniciativa de organizar a

Volta Cicloturística APA Nascentes do Rio Vermelho, que ocorre desde 2006. Por um lado, o evento reforça a tríade bicicleta-trilha-passeio e nubla um pouco a visão sobre as tantas “barra forte” que vão e vêm pela cidade o dia todo. Por outro, incentivou, por exemplo, a abertura de uma oficina de bicicleta, com serviços que antes eram oferecidos esporadicamente por um mecânico da cidade de Formosa, a 235 quilômetros de Mambaí. Apesar da contradição entre a bicicleta mais usada (“barra forte”) e a bicicleta mais lembrada (MTB) exigir atenção no modo de compreender o uso da bicicleta na pequena cidade de Mambaí, é necessário levar em conta que a visibilidade da prática de pedalar, de modo geral, é recente; e vem sendo conquistada a partir da adesão cada vez maior à Volta Cicloturística APA Nascentes do Rio Vermelho. O evento gerou uma demanda de mercado e colocou a bicicleta nas lojas — algumas, inclusive, especializadas em bicicletas mais equipadas. Embora a bicicleta fosse utilizada antes do início da Volta Cicloturística, a partir do evento uma cultura dessa prática se configurou, provocando maior visibilidade do uso da bicicleta.

Osiel Mascarenhas, mecânico que abriu sua oficina no início de 2017, reconhece o crescimento do uso da bicicleta como uma tendência mundial e é grato a Emílio por trazer cada vez mais pessoas para descobrir o prazer de andar de bicicleta. É por meio de sua empresa de turismo que Emílio engaja jovens no mercado de trabalho e em grupos de pedais, incentivando as pessoas a pedalarem por esporte e lazer. O empresário sabe que seu trabalho está fazendo a diferença para promover a bicicleta em Mambaí, em função da adesão crescente aos eventos, mas percebe também os efeitos da modernidade para os municípios do interior do Brasil: a facilidade em adquirir uma moto está levando usuários de bicicleta a deixarem suas magrelas em casa (ver box Frota de motorizados).

Paulista de São José do Rio Preto, Emílio acredita que hoje a motivação para andar de bicicleta está muito relacionada a uma escolha de vida saudável.

Enquanto alguns deixam a bicicleta para andar de moto, outros estão deixando o carro em casa para andar de bicicleta. A cada mês, cresce o número de pessoas interessadas em pedalar em Mambaí, seja para transporte ou esporte. — EMÍLIO MANOEL CALVO

FROTA DE MOTORIZADOS

Entre 2000 e 2017, o número de automóveis, caminhonetes, camionetas e utilitários aumentou quase dez vezes em Mambáí, passando de 120 para 1.184, segundo dados do Denatran. No mesmo período, o número de motocicletas, motonetas e ciclomotores passou de 16 para 760, um aumento de quase cinquenta vezes. Considerando o crescimento populacional da cidade, a taxa de motorização (veículos/mil habitantes) passou de 33,5 para 234,2, um crescimento de 700%.

MOTIVAÇÃO PARA USO DA BICICLETA

Segundo a Pesquisa do Perfil do Ciclista em Mambáí, a maior parte dos entrevistados começou a utilizar a bicicleta como meio de transporte porque é mais barata (31%) e mais rápida e prática (22%). No quadro das motivações iniciais, a saúde representa 17%. Contudo, quando perguntamos a principal razão para o entrevistado continuar utilizando a bicicleta como meio de transporte, a saúde passa para 26%, junto com a motivação do baixo custo (26%), enquanto a rapidez e a praticidade sobem para primeiro lugar, com 33%.

Mas Osiel e Emílio não estão promovendo a bicicleta em Mambáí sozinhos. Outra protagonista na história recente da valorização da bicicleta esportiva na cidade é a professora Rivailda Dourado, uma das primeiras mulheres a trilhar de bicicleta por lá. A participação das mulheres no uso da bicicleta já é expressiva na cidade, representando cerca de 30% na contagem de ciclistas. Se comparado à participação de mulheres nas grandes capitais, que dificilmente ultrapassa 10%, esse resultado impressiona. Nesse sentido, o pioneirismo da professora inspira outras mulheres no mesmo rumo, e grupos de menor faixa etária estão pedalando logo atrás. Além de colecionar prêmios como atleta, Rivailda promove o diálogo e desenvolve projetos sobre educação no trânsito na escola onde trabalha, onde conseguiu instalar paraciclos e fazer a pintura de uma faixa de pedestres.

Muitos outros motivos levam mambaienses a pedalar, conforme os relatos nas entrevistas: paixão, incentivo de amigos, além da rapidez e facilidade para chegar aos diferentes lugares, do cuidado com a saúde e do preço acessível. Muitas crianças pedalam desde cedo. Representantes do poder público, como Aparecido Santana, acreditam que o ciclismo aproxima as pessoas.

A bicicleta é uma grande ferramenta de educação e sensibilização ambiental, tem a possibilidade de conectar as pessoas e o meio ambiente. Os ciclistas são potenciais monitores do meio ambiente. Quem pedala na natureza pode ser o primeiro a ver um incêndio e avisar as autoridades. — SANDRO BORGES

Outros representantes do poder público consideram pedalar uma prática para a época de eventos e, por isso, destinam apoio e incentivos ao cicloturismo. Dênio da Costa, secretário administrativo de Mambai, destaca o uso da bicicleta principalmente como esporte e como meio de aproximar as pessoas da natureza. Para Dênio, a bicicleta é um incentivo para que ocorram outros eventos durante todo o ano. A posição dos agentes públicos indica, novamente, como o uso popular da bicicleta como meio de transporte fica em um segundo plano.



Os dados sobre ocorrências envolvendo ciclistas causam surpresa. Segundo o Datasus, há apenas um caso de morte registrado no período entre 1996 e 2015 (quando há disponibilidade de dados), ocorrido em 2011. O diretor administrativo do Hospital Municipal, Claudio Lovi, relatou que as ocorrências por queda de bicicleta e colisões são poucas e, em sua maioria, pouco graves. Os casos mais sérios são tão incomuns que, quando acontecem, todos ficam sabendo. Em Mambai, a raridade das ocorrências com ciclistas dá ares de lenda urbana aos depoimentos coletados: “Uma vez parece que aconteceu algo assim...”. Claudio reconhece que a adesão às bicicletas tem gradativamente crescido com eventos como a Volta Cicloturística APA Nascentes do Rio Vermelho e que é ótimo as pessoas pedalarem por questões de saúde. Ele não vê muita dificuldade na convivência entre automóveis e bicicletas no trânsito, mas quando conversamos com quem pedala, ouvimos respostas diferentes. Sua fala faz pensar nas características de cidades pequenas que favorecem o uso da bicicleta como meio de transporte.

Apesar de serem extremamente raros os registros de vítimas fatais e não fatais em ocorrências envolvendo ciclistas, quem pedala em Mambai tem queixas sobre ruas esburacadas, estradas de terra em perímetro urbano e falta de sinalização. Na pesquisa Perfil do Ciclista, 21% afirmam já ter se envolvido em alguma queda ou colisão, embora na maioria dos casos não tenham necessitado de atendimento médico. A ausência de infraestrutura e a falta de respeito dos motoristas com os ciclistas foram algumas das reclamações mais enfáticas. Ainda assim, os moradores não deixam suas bicicletas em casa mesmo que se desloquem por uma distância muito curta. Uma cena recorrente no dia a dia da cidade: a bicicleta com o pedal apoiado no meio-fio, enquanto seu dono vai logo ali. E logo ali é realmente

DURAÇÃO DA VIAGEM DOS CICLISTAS

No levantamento realizado na Pesquisa do Perfil do Ciclista, verificou-se que 38% dos entrevistados levam menos de dez minutos em seus percursos e 72% menos de meia hora. A participação considerável de deslocamentos com mais de meia hora (28%) parece refletir o grande número de deslocamentos para áreas rurais.

logo ali: pode-se atravessar a cidade em apenas meia hora pedalando (ver box Duração da viagem dos ciclistas). Roubo foi uma reclamação que a gente não ouviu. Talvez por isso, em Mambaí, ciclistas não usem cadeado.

Não há placas indicando o limite de velocidade da via, nem sinalização de quem é a preferência nos cruzamentos. Ainda assim, a velocidade dos veículos motorizados é relativamente baixa. Isso se deve ao fato de que todos, literalmente, compartilham as vias, em geral esburacadas, de terra e estreitas. Tais características, de forma não planejada, parecem influir nas velocidades e no comportamento de quem se desloca pela via, como uma espécie de moderação de tráfego não intencional. Soma-se a isso o fato de que muita gente anda a pé em Mambaí: 23% de pedestres e 18% de ciclistas, de acordo com a contagem volumétrica. Outra cena vista muitas vezes ilustra essa cultura de tranquilidade no trânsito: uma pessoa empurrando a bicicleta sendo acompanhada por outra a pé, no maior papo, lado a lado. Em certo sentido, em Mambaí a rua é de todos — isso inclui cavalos, cachorros, galinhas, pedestres, bicicletas, motos, carros e caminhões.



Mambaí tem sol forte, clima tropical e temperatura média em torno dos 24°C. No verão, chove um pouco mais. Lá, fica uma das tirolesas mais altas do país e algumas das cavernas mais famosas (como a Tarimba, que está entre as maiores do Brasil). São mais de duzentas cavernas na região, cercadas por cânions, cachoeiras (como a Cachoeira do Funil), lagos e o rio Ventura. A paisagem é de tirar o fôlego. A cidade tem crescido, e o uso da bicicleta, também. Mambaí tem potencial para crescer como uma cidade ciclável e respeitosa, não só à vida, mas também à natureza que a rodeia. Em Mambaí é possível parar a bicicleta logo ali para se refrescar na água e respirar ar puro — nisso, Mambaí está muito longe de Mumbai.

Entrevistados:

Aparecido Santana, secretário de Transportes de Mambaí.

Claudio Domingos Lovi, diretor administrativo do Hospital Municipal.

Dênio Joaquim da Costa, secretário administrativo de Mambaí.

Emílio Manoel Calvo, empresário, ex-secretário de Meio Ambiente e Turismo da cidade e idealizador da Volta Cicloturística APA Nascentes do Rio Vermelho.

José Neto, professor de autoescola.

Osiel Ramos Mascarenhas, mecânico de bicicletas.

Rivailda de Sousa Dourado, professora e coordenadora pedagógica da Rede Municipal de Ensino.

Sandro Raphael Borges, analista ambiental do Instituto Chico Mendes de Conservação da Biodiversidade (ICMBio) e diretor da Unidade de Conservação em Mambaí.

Instituição parceira:



A ONG Rodas da Paz foi instituída em 2003 com o objetivo de reagir à violência e ao crescente número de mortes no trânsito do Distrito Federal. Desde então, trabalha com a promoção da mobilidade sustentável, plural e pacífica, como direito de todo cidadão.
www.rodasdapaz.org.br

Agradecimento: Renata Aragão

SOBRE AS PARCERIAS

PARCERIA EDITORIAL



A Bicicleta no Brasil

Coletivo de instituições brasileiras criado com a finalidade de coletar, gerar e difundir conhecimento acerca dos diversos componentes da cultura da bicicleta no Brasil.

MEMBROS



Aliança Bike

Criada em 2003, a Associação Brasileira do Setor de Bicicletas (Aliança Bike) tem como missão ampliar o acesso e o uso de bicicletas atuando para fortalecer a economia da bicicleta no Brasil por meio de pesquisas e estudos, incidência política e projetos especiais.



Bicicleta para Todos

A Associação Bicicleta para Todos foi criada em 2013 como uma rede de mais de trezentos apoiadores — entre associações e empresas — com a premissa de ampliar o acesso à bicicleta no Brasil, especialmente como meio de transporte. Atuando através de campanhas e projetos especiais, a associação criou, por exemplo, a campanha pelo IPI zero para bicicletas, contando com mais de 100 mil apoiadores.



Bike Anjo

Rede de ciclistas apaixonad@s pela bicicleta que promove, mobiliza e ajuda pessoas a começarem a utilizar esse veículo nas cidades. Bike Anjo acredita que a bicicleta é uma ferramenta de transformação social e quanto mais gente, melhor serão nossas cidades. Bike Anjo é: uma corrente do bem; uma rede orgânica, espontânea, colaborativa e voluntária; difusores dos benefícios da bicicleta; realizadores de sonhos.



União de Ciclistas do Brasil

Fundada em 2007, a UCB é composta por associações de ciclistas, ciclistas e, como apoiadoras, empresas privadas. Está presente em 182 cidades de todos os estados e no Distrito Federal. A UCB funciona como um espaço de articulação entre atores e iniciativas locais, facilitando e encorajando o compartilhamento de informações, métodos e processos para empoderar e aumentar a efetividade dos seus membros e para, unindo forças, intervir em políticas públicas e desenvolver projetos de âmbito nacional.



1ª edição: dezembro de 2018

Impressão: Rotaplan

Papel da capa: Cartão Supremo 250 g/m²

Papel do miolo: Offset 90 g/m²

Tipografia: Adelle Sans e Local Gothic

A CULTURA DA MOBILIDADE URBANA NO BRASIL A PARTIR
DE PRÁTICAS COTIDIANAS EM 11 CIDADES EMBLEMÁTICAS
Afuá/PA Antonina/PR Cáceres/MT Gurupi/TO Ilha Solteira/SP
Mambaí/GO Pedro Leopoldo/MG Pomerode/RS São Fidélis/RJ
Tamandaré/PE Tarauacá/AC



“Incrível a iniciativa de pensar um livro que conte a história de cidades pequenas brasileiras em que a cultura da bicicleta ainda é forte. A bicicleta é uma forma muito compatível com o tamanho dessas cidades. Um livro como este serve como inspiração não só para outras cidades pequenas, mas também para a gente pensar nas cidades de médio e grande porte. Em pedagogia se diz que o menino é o pai do homem, então tudo aquilo que a criança passa, ela vai resgatar na vida adulta. O mesmo vale para estes municípios, que apresentam exemplos que a gente pode utilizar como referência na hora de pensar no planejamento de outras cidades.”

SUZANA NOGUEIRA, arquiteta, urbanista e pedagoga

“Este livro tem um papel primordial – informar sobre mobilidade ativa nos municípios com até 100 mil habitantes. Há uma grande lacuna na produção de dados sobre este tema nessa escala. Fica difícil até mesmo pensar em políticas públicas que desenvolvam a mobilidade ativa nesses locais. É crucial divulgar os resultados que o livro apresenta para que as cidades pequenas sejam empoderadas e também possam olhar para o aumento da taxa de motorização que vem acontecendo na maioria delas.”

VICTOR ANDRADE, prof. dr. da FAU | UFRJ e coord. do Laboratório de Mobilidade Sustentável (LabMob), na mesma instituição

