ISSN: 1984-8781 - Anais XVIII ENANPUR 2019. Código verificador: **IRCyKOpUMi5Z** verificar autenticidade em: http://anpur.org.br/xviiienanpur/anais

OS CICLISTAS E AS POLÍTICAS CICLOVIÁRIAS EM PORTO ALEGRE

Autores:
REYNALDO LIRIO DE MELLO - UFRGS - reynaldo.neto@gmail.com

Resumo:

As políticas públicas voltadas à mobilidade urbana por bicicleta estão cada vez mais em pauta. Em Porto Alegre, RS, o Plano Diretor Cicloviário Integrado (PDCI) representou um marco para temática. Porém, a execução aquém do planejado reflete nas insatisfações dos ciclistas da cidade: infraestrutura cicloviária inadequada e risco de acidentes de trânsito expõe como ainda é frágil e insatisfatória a política de investimentos no tema. Foram utilizados dados de pesquisas sobre o tema e realizadas análises comparativas de dados estatísticos do município em relação à malha cicloviária e usuários, constatando relações diretas entre o desenvolvimento de políticas voltadas ao uso da bicicleta e o aumento do número de ciclistas. É preciso atentar para o retorno destas políticas: o crescimento no número dos usuários nos últimos anos é proporcional aos investimentos em quilômetros cicláveis. Investir mais em infraestrutura e na educação são medidas que podem potencializar esse crescimento.

OS CICLISTAS E AS POLÍTICAS CICLOVIÁRIAS EM PORTO ALEGRE

Conflitos e avanços na estrutura cicloviária e na cultura do uso da bicicleta como meio de transporte.

INTRODUÇÃO

A Mobilidade urbana é um dos assuntos mais debatidos atualmente, tanto no âmbito do planejamento urbano quanto no âmbito da sustentabilidade. Com a crescente preocupação com os aspectos ambientais em todo o planeta, os governos locais, cada vez mais se veem impingidos a adotar medidas que visem atenuar os impactos dos meios de transportes motorizados nas cidades.

Neste mundo, segundo Santos (2016, p.212) "a globalização faz também redescobrir a corporeidade". A velocidade dos acontecimentos, os constantes deslocamentos e a "aproximação" de lugares nos faz repensar como nos comportamos corporalmente diante do mundo atual. Considerando a sustentabilidade e a globalização do mundo em que vivemos, pode-se afirmar que repensar o nosso sistema de deslocamento é um passo fundamental. Investir no sistema cicloviário apresenta-se, assim, como uma importante alternativa de transporte, embora ainda seja necessário rever a visão comum da bicicleta como um meio de transporte inferior, conforme afirma Bianco:

> Uma das grandes questões que se apresentam para os planejadores de transportes em relação à bicicleta é de ordem comportamental, ou seja, qual a imagem que o ciclista tem ao usar a bicicleta como meio de transporte, dentro de uma sociedade que desenvolveu no imaginário das pessoas a ideia que o automóvel é o símbolo máximo de status e liberdade, ao passo que associou o ciclista à ideia de fracasso. (BIANCO, 2008, p.4)

Assim, na busca por um mundo mais sustentável, é necessário um novo olhar por parte dos governos, em todos os níveis, para a mobilidade cicloviária. Este atrigo pretende, portanto, através de análise das políticas públicas voltadas à bicicleta no município de Porto Alegre – RS, entender como estas políticas reverberam nos usuários da bicicleta como meio de transporte. Para tanto, foram utilizados dados de diferentes pesquisas voltadas ao estudo do uso e usuários da bicicleta, com o objetivo de verificar a efetividade das ações já executadas no município.

A CULTURA DA BICICLETA COMO MEIO DE TRANSPORTE

Com a rápida urbanização do planeta, a questão da mobilidade sustentável vem ganhando espaço nos centros urbanos. A crescente preocupação com esta temática nas cidades vem se intensificando, considerando que os meios de transporte representam um dos principais elementos poluidores do planeta, conforme afirma Boareto:

> Segundo o International Transport Forumda OECD — Organization for Economic Cooperation and Development, os meios de transporte ocupam o segundo ou terceiro lugar entre os principais responsáveis pelas emissões de CO2 decorrentes da utilização de combustíveis fósseis, a depender da região do planeta considerada. Desses, os transportes privado e comercial são os principais responsáveis. (BOARETO, 2010, p.48)

O autor afirma, ainda, que este número tende a crescer até 2050. Tendo em vista essa questão, a mobilidade apresenta-se como um elemento crucial no caminho pela busca de cidades mais sustentáveis e resilientes em todo o planeta.

Nas cidades latino-americanas, assim como na África e na Ásia, o processo de urbanização foi mais acelerado, causando um descompasso entre o grande crescimento populacional e os avanços das políticas públicas voltadas ao planejamento urbano (Machado, Prolo e Santos, 2015). O surgimento de periferias e a motorização não planejada são reflexos visíveis na maioria das cidades destes continentes. Herzog propõe alternativas para essa urbanização, promovendo um novo olhar em relação à mobilidade urbana (ou, nas palavras da autora, sistema circulatório):

> “Cidades sustentáveis e resilientes devem ter um sistema circulatório que priorize o pedestre e o ciclista como meio de mobilidade cotidiana, e o transporte de massa sobre trilhos para distancias maiores – o qual, além de ser ambientalmente compatível, ainda e melhor socialmente por ser mais democrático: permite que pessoas de todas as origens sociais e culturais possam conviver enquanto circulam pela cidade.” (HERZOG, 2013, p. 127).

Como afirma a autora, priorizar deslocamentos o uso da bicicleta como meio de transporte, bem como os deslocamentos a pé, é um caminho possível na construção de cidades mais sustentáveis e resilientes. A bicicleta e a consequente implementação de um sistema cicloviário eficiente apresentam-se, portanto, como importantes ações de mobilidade nas cidades - assim como vem acontecendo nos últimos anos em diversas localidades da europa, por exemplo.

Desde as crises do petróleo iniciada no final da década de 60 que, na Europa, segundo Gurth (2013, p.19) ”fatores externos impulsionaram uma cultura da bicicleta que sempre existiu nas cidades, mas que até então estava sufocada, infelizmente não se pode esperar para o Brasil caminho meramente parecido”. Ainda há um caminho a ser trilhado no país.

No Brasil, segundo Blue (2016), os deslocamentos são divididos em terços; um terço é realizado através de transporte individual motorizado (carros e motos, principalmente), um terço através de transporte público e um terço através de transporte ativo (a pé e por bicicleta). É possível identificar a necessidade de (re)pensar políticas públicas de incentivo aos diferentes meios de transporte, possibilitando uma maior abrangência e não focando apenas nos meios de transporte motorizados. incentivados há anos pelos governos, como a própria autora afirma:

> Não houve um único governo, desde Juscelino Kubitscheck que não tenha criado pacotes de incentivos (principalmente fiscais) para beneficiar a indústria e o uso de automóveis e motocicletas. Isso sem falar nos subsídios à gasolina e ao diesel. (BLUE, 2016, p. 18)

Os desafios são inúmeros e complexos para mudar esse quadro de incentivos díspares. Um levantamento da Associação Nacional de Transportes Públicos, com base no ano de 2012, mostra que o transporte individual motorizado, em todo o Brasil, ainda consome cerca de 80% dos recursos de mobilidade urbana. Mais uma evidência do descompasso entre os diferentes meios de transporte.

Com isso, emerge a necessidade de rever estratégias e políticas de mobilidade nas cidades. Reconsiderar prioridades, investimentos e incentivos considerando os diferentes modais - entre eles a bicicleta - torna-se um ponto fundamental nesta discussão. Essa "reconsideração" insere-se em no contexto atual de mobilidade nos centros urbanos com uma concentração de pessoas cada vez maior, nas quais a questão de "como chegar em algum lugar" tem ganho maior relevância (VIVIANCO, 2013, p.60-61).

O PERCURSO DO TRANSPORTE CICLOVIÁRIO NO BRASIL

Nos últimos anos, a cultura do automóvel - juntamente com seus impactos – vem extrapolando os grandes centros urbanos e fortalecendo-se inclusive em cidades de menor porte. Em 2012, os planos de mobilidade urbana emergiram como uma lei obrigatória para regulação e controle dos meios de transporte nas cidades com mais de 20mil habitantes. A orientação para o estímulo da utilização de meios de transporte não motorizados, como a bicicleta, por suas características de maior sustentabilidade social, urbanística e ambiental fortaleceu-se, então, com a Lei n. 12.587/2012.

Mas, embora tenha se intensificado a partir do surgimento da Lei n. 12.587/2012, a questão da mobilidade como uma problemática urbana existe no Brasil há muitos anos. Em meio às discussões sobre o tema, a bicicleta apresenta-se como um tema cada vez mais recorrente e necessário. Não é de hoje que se discute o papel da bicicleta como meio de transporte. Segundo Xavier (2011), os registros relatam o ano de 1976, quando o governo o lançou o "Manual de Planejamento Cicloviário: uma política para bicicletas".

Porém, foi apenas em 1997, com a nova versão do Código de Trânsito Brasileiro (Lei 9.503), que a bicicleta foi reconhecida como meio de transporte. Isso foi muito importante para que a bicicleta passasse a ser vista, de fato, como um meio de transporte.

Mas somente com o surgimento do Ministério das Cidades, no início dos anos 2000, que a bicicleta foi incluída efetivamente nas discussões sobre as políticas públicas para mobilidade, conforme observa Lied:

> Adormecido desde então, o tema foi retomado somente nos anos 2000, sobretudo com a criação do Ministério das cidades e a realização da primeira conferência, em outubro de 2003, no qual a grande maioria dos municípios reivindicou a inclusão de ciclovias e ciclofaixas no planejamento urbano. (LIED, 2016, p. 28)

A partir destas demandas, em 2004 foi realizada a primeira reunião do Programa Bicicleta Brasil (Portaria nº 399,de 22 de setembro de 2004) e em 2007 foi desenvolvido pelo Ministério das Cidades o Caderno de Referências para Elaboração de Plano de Mobilidade Por Bicicletas na Cidades. Mas foi somente em 2012, com o surgimento da Lei n.12.587/2012 e da consequente obrigatoriedade da existência de Plano de Mobilidade Urbana para cidades com mais de 20 mil habitantes, que a bicicleta passa a ser vista efetivamente como um meio de transporte a ser considerado pelos gestores públicos.

O surgimento destas legislações pretende incentivar as gestões locais e regionais na elaboração de políticas públicas para mobilidade, possibilitando a diversidade de meios de transporte nas cidades, ou seja, conforme afirma Gurth (2013, p.18) "todo este arcabouço de importantes legislações nacionais visa a pressionar e permitir que os Estados e Municípios revertam o acúmulo histórico de políticas públicas que ainda priorizam quase exclusivamente a circulação de automóveis."

PORTO ALEGRE E AS POLÍTICAS CICLOVIÁRIAS: O PDCI - PLANO DIRETOR CICLOVIÁRIO INTEGRADO

Com um olhar para uma mudança na mobilidade no Brasil, conforme descrito anteriormente, os municípios com mais de 20 mil habitantes ficaram obrigados, conforme diretrizes do PNMU – Plano Nacional de Mobilidade Urbana, a formularem Planos de Mobilidade Urbana locais. Esses planos devem considerar as características locais, com ênfase na sustentabilidade e, portanto, em transportes coletivos e não motorizados, dentre os quais, a bicicleta. Porto Alegre ainda não possui Plano de Mobilidade Urbana (PMU) e, com a prorrogação do prazo nacional para conclusão do PMU para abril de 2019, conforme Lei 13.683/2018, publicada no Diário Oficial da União, a previsão é que Porto Alegre conclua seu plano apenas em 2019.

Mas a questão da mobilidade urbana por meio de bicicleta já vem sendo discutida em Porto Alegre há tempos. Na capital do Rio Grande do Sul, as primeiras discussões sobre o uso da bicicleta começaram décadas antes. Em 1981 quando, segundo Ferrari (2009), a Secretaria de Planejamento Municipal de Porto Alegre elaborou o "Programa para Implantação da Rede Cicloviária". A proposta previa uma rede ciclovária de 162 km com três principais setores, conforme é possível observar na Figura 1: um setor ao norte, atendendo

áreas industriais, um setor ao sul, atendendo principalmente as populações que compreendem os bairros Ipanema, Belém Novo e Restinga, e um setor central com eixo principal na avenida Ipiranga, às margens doa Arroio Dilúvio. Segundo informações da Prefeitura Municipal de Porto Alegre, conforme expões Ferrari (2009), a proposta contaria ainda com uma rede de apoio aos ciclistas, com borracheiros e bombas de calibre a cada 2 ou 3 quilômetros e bicicletários junto aos pontos de transbordo da rede de transportes coletivo motorizado.

A rede cicloviária de 1981 não foi implantada e dez anos depois, em 1991, duas leis foram promulgadas na Câmara Municipal de vereadores: As leis 6.781/91 e 6.987/91 instituindo, respectivamente, o Sistema Municipal de Estacionamentos de Bicicletas e o Programa Municipal de Ciclovias. A rede de ciclovias prevista na lei 6.987/91, assim como a proposta de 1981, também não foi implantada.

Figura 1: Proposta de traçado do Plano de 1981 (Fonte: PMPA, 2008).

As primeiras ações concretas aconteceram em 1993, quando foi criada a ciclovia Ipanema (ciclovia Ayrton Senna da Silva), com 1,2 km de extensão, e instituídas as Ruas de Lazer (corredores de transporte coletivo motorizado da Av. Érico Veríssimo, Av. Aureliano de Figueiredo Pinto e Av. Presidente João Goulart e Edvaldo Pereira Paiva, junto ao Gasômetro e orla do Guaíba, fechados aos domingos).

Entre os anos de 1994 e 1999 pouco se fez em temos de incentivo para utilização da bicicleta como meio de transporte e para a implantação de ciclovias. Em 1996, embora tenham sido realizadas estimativas de custo para implantação dos principais trechos da proposta de rede cicloviária de 1981, o único projeto executado para estímulo do uso da bicicleta foi o Manual do Ciclista, publicado pela Secretaria Municipal do Meio Ambiente.

Em 1999, com a promulgação do Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano e Ambiental - PDDUA, a rede ciclovária passa a ser incorporada no sistema de transporte urbano da cidade de Porto Alegre e, no ano seguinte é lançado um mapa-guia apontando as rotas mais adequadas para os ciclistas.

Mas o primeiro avanço em termos físico-estruturais desde 1993 aconteceu no ano de 2001, com a inauguração do Caminho dos Parques: um sistema de ciclofaixas que funcionava apenas aos domingos e conectava os parques Moinhos de Vento, Redenção, Mauricio Sirotsky Sobrinho e Marinha do Brasil. O Caminho dos Parques foi abandonado no ano de 2009.

No ano de 2006 é instituída, nos domingos, uma ciclovia no corredor de ônibus da III Perimetral e, a partir do segundo semestre, iniciam-se os processos de elaboração do Plano Diretor Cicloviário Integrado – PDCI. Após duas tentativas de licitação, no final de 2005 o consórcio de consultorias de transporte Oficina/ Logit/ Logit Mercosul venceu a terceira licitação e entregou em dezembro de 2007 o produto final, revisado em 2008.

Aprovado em 2009, por meio da Lei Complementar 626, de 15 de julho de 2009, O PDCI objetiva “incentivar o uso da bicicleta como meio de transporte, dotando a cidade de instrumentos e infraestrutura eficazes para a implantação de uma rede cicloviária que propicie segurança e comodidade para o ciclista” (PMPA, 2008).

Como resultados, a Lei do PDCI validou os 495 Km de ciclovias propostas, como mostra a Figura 2. Nela é possível observar em vermelho as ciclovias propostas pelo plano e, em azul, os trechos executados até o ano de 2009 e os três trechos com projeto executivo proposto pelo plano: Ciclovia Ipiranga, Ciclovia Restinga e Ciclovia Sertório; esta última, ainda não executada.

Além dos 495 km de ciclovias, o PDCI estabeleceu que as vias reurbanizadas com recursos do Programa de Aceleração do Crescimento do Governo Federal - PAC COPA deveriam incluir projeto de ciclovias, determinou que Projetos Especiais deveriam construir como contrapartida 200m de ciclovia a cada 100 vagas de estacionamento e destinou 20% dos recursos obtidos através de multas de trânsito para construção de ciclovias.

Figura 2: Rede Cicloviária proposta Pelo PDCI (Fonte: PMPA, 2008)

Desde a aprovação do PDCI até maio de 2018, segundo a pesquisa "Economia da Bicicleta no Brasil", de 2018, a cidade de Porto Alegre contava com aproximadamente 47 quilômetros de ciclovia. Considerando os 1,2 quilômetros previamente existentes da Ciclovia Ipanema, observa-se, na Figura 3, que em quase 10 anos apenas 46,8 dos 495 quilômetros previstos pelo PDCI foram executados.

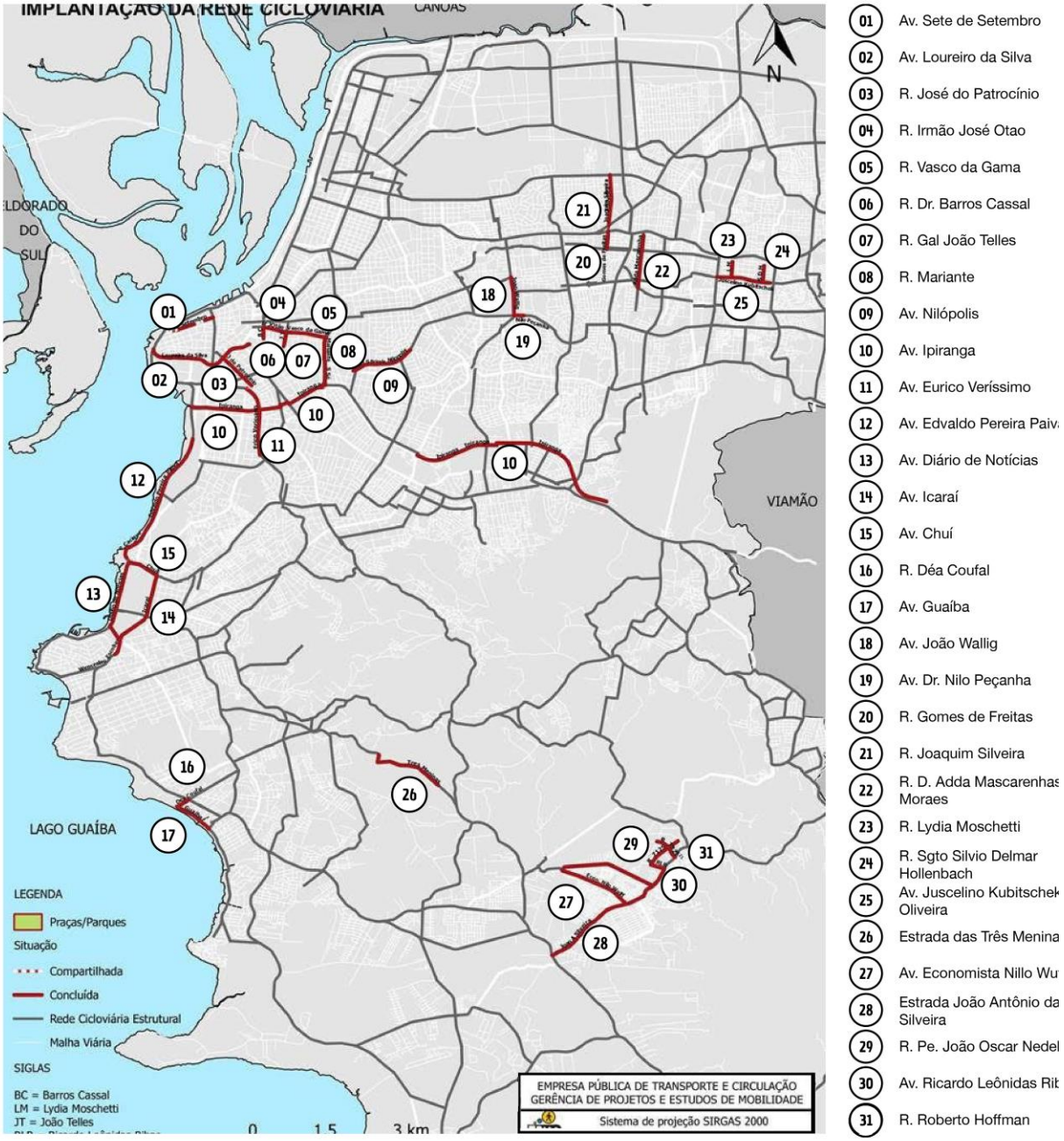

Figura 3: Mapa cicloviário de Porto Alegre atualizado (Fonte: EPTC, 2016 / Edição: Marília Hilderbrand para Mobilize Brasil, 2018)

Vale ressaltar que o plano foi proposto considerando uma previsão de demanda potencial de 314.000 viagens diárias no ano de 2022, correspondendo a 10% das viagens diárias do município. Para isso ocorrer de forma adequada, foi proposta a implantação de uma rede prioritária de 130 quilômetros, que foi determinada por um grupo de trabalho composto por membros da consultoria e técnicos da prefeitura, considerando "os carregamento da rede em 2022 e fatores como conectividade e segurança" (FERRARI, 2009).

É possível observar nas Figuras 1, 2 e 3 que, mesmo considerando apenas a rede prioritária que, segundo Ferrari (2009), o traçado muito se assemelha ao Plano Cicloviário

elabora pela Secretaria do Planejamento Municipal em 1981, os trechos de ciclovia executados não correspondem nem a metade dos quilômetros previstos para o período. Os executado representa cerca de 35% do previsto. Esse percentual diminui ainda mais quando considerada a totalidade de quilômetros de ciclovias previstos no plano e previstas para serem executados até 2022; considerando a totalidade de quilômetros, esse número cai para pouco mais de 10% de trechos executados.

Havia ainda, segundo matéria do site Mobilize de maio de 2018, a meta de execução de 100 km de ciclovias anualmente. Após revisão realizada pela gestão municipal em 2016 a meta foi reduzida para 50 km anuais e, como ainda é possível constatar, mesmo com a redução a meta não foi atingida em nenhum ano.

A RELAÇÃO ENTRE O CRESCIMENTO DE CICLISTAS E A EXPANSÃO DA MALHA CICLOVIÁRIA EM PORTO ALEGRE: ENTRE A OFERTA E A DEMANDA

Com as crescentes discussões sobre a utilização da bicicleta como meio de transporte nas cidades brasileiras nos últimos anos, também surgiram pesquisas e estudos acadêmicos sobre o tema.

Embora não muito comuns algumas administrações públicas também realizaram pesquisas pontuais sobre o uso da bicicleta, como o caso da cidade de Porto Alegre que, no processo de elaboração do PDCI, realizou pesquisa de demanda manifesta em 2006, visando identificar fatores que podem estimular ou atrapalhar o uso da bicicleta. Segundo Machado, Prolo e Santos (2016, p.143), foram apontados *"o medo de acidentes, a falta de um local seguro para deixar a bicicleta e o medo de assalto como maiores empecilhos ao uso da bicicleta (...)".* Na pesquisa, ainda foi possível identificar, segundo os autores, que 90% das viagens realizava-se em percursos inferiores a 7 km e 70% inferiores a 4km, e que a maioria dos usuários eram homens de baixa renda e baixo nível de instrução, residentes em regiões de declividade pouco acentuada.

Uma das pesquisas mais relevantes dos últimos anos foi a "Pesquisa Nacional sobre o Perfil do Ciclista Brasileiro", organizada pela Associação Transporte Ativo em parceria com o LAMOB-UFRJ. Em sua primeira edição, no ano de 2015, a pesquisa buscou conhecer o perfil do ciclista em dez cidades Brasileiras e gerou, a partir de seus resultados, uma série de estudos subsequentes. Em 2018, a pesquisa apresentou a sua segunda edição, ampliando o número de cidades para 25 e abrangendo também outros países: Argentina e Colômbia. Através de entrevistas realizadas com 7644 ciclistas brasileiros, foi possível traçar o perfil do ciclista brasileiro em 2018 e, também, o perfil dos ciclistas em cada uma das cidades onde a pesquisa foi realizada – dentre elas, Porto Alegre.

Apesar de os dados das pesquisas de 2015 e 2018 não sejam passíveis de comparação devido às diferenças metodológicas (TRANSPORTE ATIVO, 2018), é possível identificar, através da pesquisa de 2018, diferenças e similaridades em relação ao perfil do

ciclista brasileiro e do ciclista porto-alegrense, além de identificar possíveis tendências e as consequências de determinadas ações e políticas públicas já aplicadas no município. Cabe aqui também ressaltar que Machado (2016) observa que a pesquisa realizada em 2016 também fornece dados para o auxilio da formulação de ações e políticas públicas para transporte cicloviário; o mesmo aplica-se para a pesquisa realizada em 2018.

Considerando a "Pesquisa Nacional sobre o Perfil do Ciclista Brasileiro" realizada em 2018 e as informações referentes ao PDCI, sua malha viária e a implementação de ciclovias em Porto Alegre nos últimos anos, é possível identificar algumas reverberações nos usuários.

Abaixo, observam-se dois gráficos, onde os ciclistas entrevistados em Porto Alegre (Gráfico 1) e no Brasil como um todo (Gráfico 2) responderam a seguinte questão: há quanto tempo utiliza a bicicleta como meio de transporte?

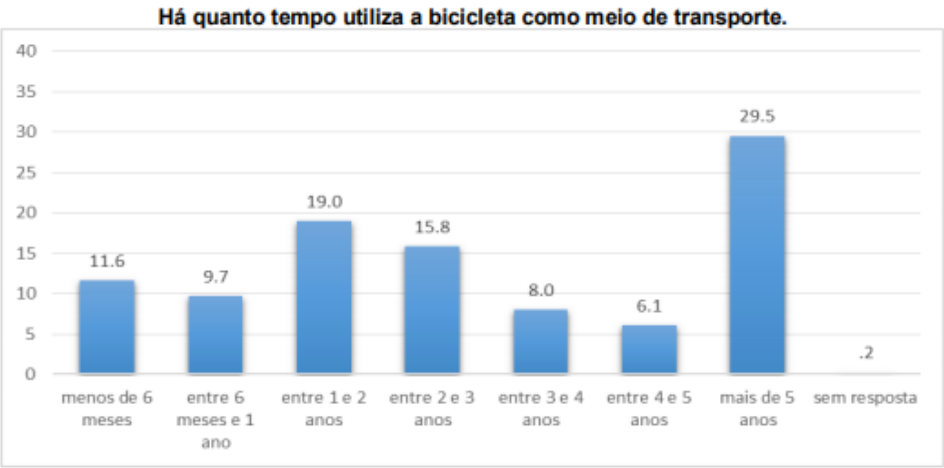

Gráfico 1: Tempo de Utilização da bicicleta como meio de transporte em Porto Alegre
(Fonte: Transporte Ativo, 2018)

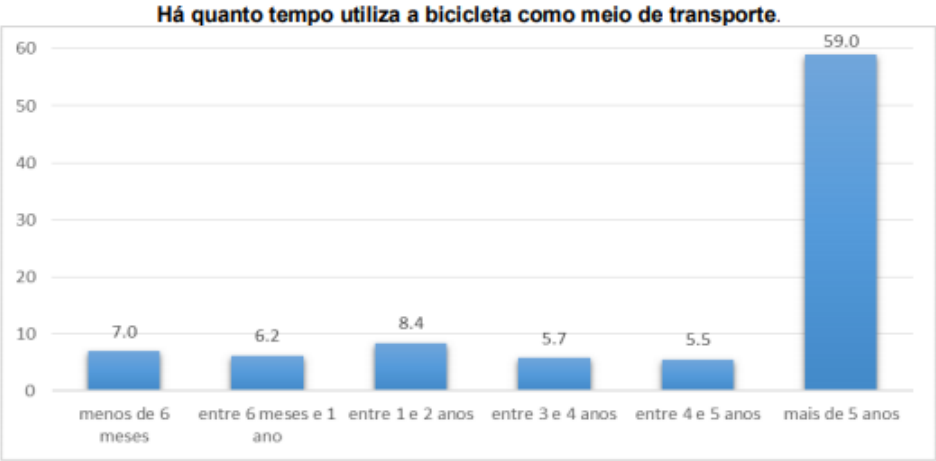

Gráfico 2: Tempo de Utilização da bicicleta como meio de transporte no Brasil
(Fonte: Transporte Ativo, 2018)

Nota-se um crescimento no uso da bicicleta como meio de transporte em Porto Alegre, em especial, nos últimos três anos. Há de se considerar que a maior parte dos usuários utiliza a bicicleta para transporte na cidade há mais de cinco anos, porém, em comparação ao Brasil esse número é bastante inferior à média nacional, representando aproximadamente metade do percentual de usuários. Pode-se dizer, portanto, que uma considerável parcela dos ciclistas de Porto Alegre iniciou a prática de utilizar bicicleta como meio de transporte nos últimos três anos.

De acordo com dados levantados pela Mobilize (2017) em 2015 e 2016 foram executados aproximadamente 12 e 10 km de ciclovias, respectivamente, totalizando 44,6Km existentes ao final de 2016. Contabilizando os 47 km levantados pela pesquisa Economia da Bicicleta no Brasil (2018), estima-se que aproximadamente 3,4 km foram executados entre 2017. Apesar da diminuição considerável no último ano, ao somarmos o número total de quilômetros executados de 2015 – ano que foi executada a primeira pesquisa do Perfil do Ciclista Brasileiro – a 2017, é possível perceber um crescimento de aproximadamente 25 km de ciclovias. Ao considerarmos a malha total de 47 km, é possível estimar um crescimento de mais de 50% da malha cicloviária. Esse crescimento em quilômetros de ciclovias, embora muito abaixo do previsto pelo Plano Diretor Cicloviário – previsão de 50 km por ano - pode ter contribuído para o crescimento do número de usuários da bicicleta como meio de transporte nos últimos três anos que, como é possível observar na Figura 3, quando somados os percentuais que variam de “menos de seis meses” a “entre dois e três anos”, é possível perceber um crescimento de mais de 55% no número usuários.

Ao relacionarmos o crescimento do número de usuários da bicicleta como meio de transporte à expansão da malha viária em Porto Alegre, percebe-se o fenômeno da “demanda induzida”. Os economistas Turner e Gilles, através de pesquisa publicada em 2009, comprovaram que quando há aumento de capacidade viária, há um aumento proporcional em quilômetros rodados. E a mesma lógica se aplica para as bicicletas pois, nas palavras de Blue (2016, p.99) “Quando se constroem ciclovias e ciclofaixas, ou quando se projetam as ruas com sutilezas que as tornam mais atrativas para quem pedala, as pessoas tiram as suas bicicletas empoeiradas da garagem.”

Por certo que o crescimento da malha cicloviária de Porto alegre não pode ser um fator isolado de comparação. É inegável que existem diversos aspectos que influenciam no crescimento do número de usuários da bicicleta como meio de transporte nos últimos três anos, mas é possível perceber evidências de que as políticas de estímulo aos meios de transporte não motorizados – aqui, no caso, a bicicleta – apresentam resultados, mesmo que não executadas conforme planejado.

Outro dado que pode exercer alguma influência nesse crescimento dos usuários é a faixa etária. Nota-se no Gráfico 3 que a população porto-alegrense de até 35 anos de idade representa 60% dos usuários da bicicleta como meio de transporte (Gráfico 1). Pressupõe-se que, muitos destes jovens iniciaram o uso da bicicleta nos últimos 3 anos, em especial os 24,1% de usuários com idade entre 15 e 24 anos.

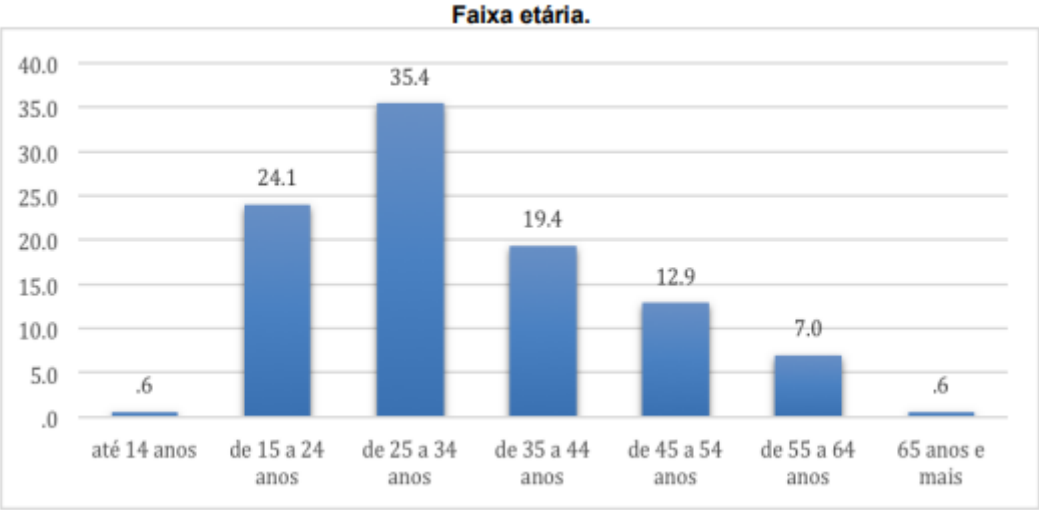

Gráfico 3: Faixa etária dos usuários de bicicleta como meio de transporte em Porto Alegre
(Fonte: Transporte Ativo, 2018)

Para Vasconcellos (2012, p.49-50) crianças de até 7 anos de idade têm muitas limitações em seus deslocamentos, pois ainda não desenvolveram adequadamente a percepção de perigos, como o ruído de veículos, por exemplo. Por isso essas crianças realizam seus deslocamentos acompanhadas e, entre os 7 e os 14 anos começam a realizar percursos desacompanhadas como, por exemplo, ir à escola. Mas, segundo o autor, é acima desta faixa etária que as pessoas começam a realizar descolamentos com maior frequência, pois muitas pessoas começam a trabalhar. Ainda segundo Vasconcellos (2012,p.50), "o deslocamento é feito predominantemente pelas pessoas entre 18 e 50 anos – faixa de idade de grande envolvimento em atividades fora de casa".

OS ENTRAVES DOS CICLISTAS NA CIDADE DE PORTO ALEGRE: UM OLHAR SOBRE A INFRAESTRUTURA CICLOVIÁRIA E A SEGURANÇA NO TRÂNSITO

Mas se o crescimento do uso da bicicleta como meio de transporte pode estar relacionado à implementação de mais quilômetros de ciclovias, os problemas enfrentados nos últimos anos também estão relacionados ao tema. Em Porto Alegre, segundo dados da pesquisa Perfil do Ciclista Brasileiro (Gráfico 4), os principais problemas enfrentados no uso da bicicleta como meio de transporte são a falta de infraestrutura adequada e a falta de segurança no trânsito.

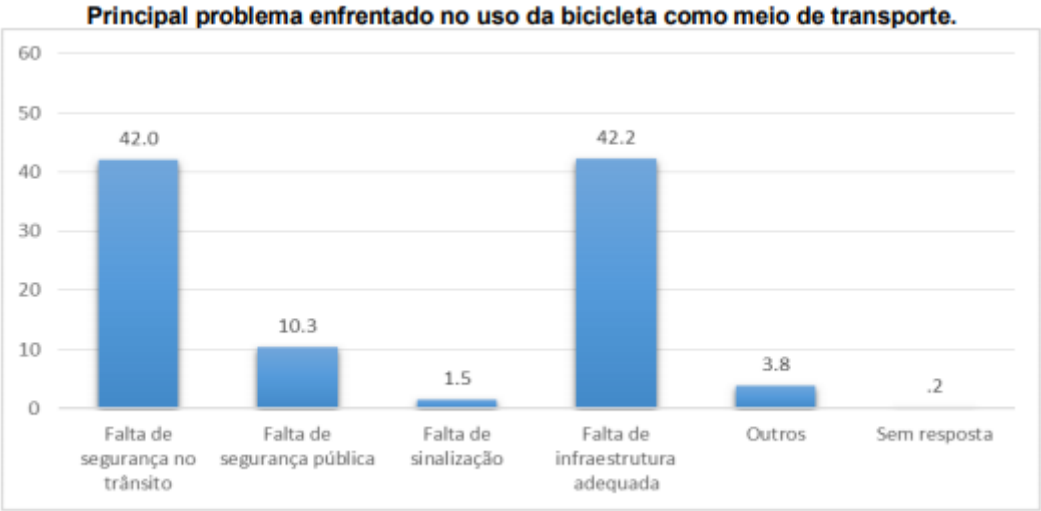

Gráfico 4: Problemas enfrentados no uso da bicicleta como meio de transporte em Porto Alegre (Fonte: Transporte Ativo, 2018)

Com percentuais praticamente iguais, esses problemas acenam para necessidade de verificação da qualidade das ciclovias implantadas. Em matéria veiculada pelo site Gaúcha ZH em 12 de janeiro de 2018, diversos problemas de infraestrutura enfrentados pelos usuários, dentre os quais se destacam a qualidade do piso das ciclovias e a falta de poda da vegetação lindeira às faixas. Na matéria, Tássia Furtado, umas das integrantes da Associação pela Mobilidade Urbana em bicicleta (Mobicidade) desta que, assim como os passeis públicos da cidade, as ciclovias não recebem manutenção e muitas vezes não são executadas de maneira adequadas, mas mesmo assim, a existência deste tipo de infraestrutura possibilita que mais ciclistas passem a utilizar a bicicleta como meio de transporte.

Mas a insatisfação em relação à infraestrutura das ciclovias de Porto Alegre não é de hoje. Em 10 de outubro de 2015, o Jornal Sul 21 veiculou uma matéria que relatava dez complicadores para o uso das ciclovias em Porto Alegre. A matéria listou aspectos como a largura da faixa de alguns trechos, os cruzamentos perigosos, a deterioração, a falta de manutenção e o mau planejamento de vários trechos como aspectos dificultosos para a utilização da infraestrutura cicloviária em Porto Alegre, além de apontar a falta de conectividade através do depoimento de Plabo Weiss, integrante da associação de ciclistas de Porto Alegre: “Não há uma rede cicloviária. Muitas ciclovias começam do nada e terminam em lugar nenhum”. Essas informações convergem com os dados de insatisfação obtidos através da pesquisa Perfil do Ciclista Brasileiro, vistos na Gráfico 4.

É possível, também, fazer um paralelo com os dados obtidos através da pesquisa “Economia da Bicicleta do Brasil” de maio de 2018 que comprova, na Tabela 1, que Porto Alegre é uma das capitais com menor investimento per capita em infraestrutura cicloviária no Brasil.

	CIDADE	VIAS CICLÍSTICAS EM Km	VALOR TOTAL IMPLANTAÇÃO (R$)	NÚMERO DE HABITANTES	INVESTIMENTO PER CAPITA (R$)
1	Rio Branco	178,3	37.443.000,00	336.038	111,42
2	Vitória	48,2	27.715.000,00	327.801	84,55
3	Brasília	420,1	134.432.000,00	2.570.160	52,30
4	Rio de Janeiro	441,1	253.632.500,00	6.320.446	40,13
5	Aracaju	67	22.110.000,00	571.149	38,71
6	Curitiba	204,2	64.404.680,00	1.751.907	36,76
7	Campo Grande	89,7	28.704.000,00	786.797	36,48
8	Florianópolis	41	12.931.400,00	421.240	30,70
9	Fortaleza	204,6	67.518.000,00	2.452.185	27,53
10	Boa Vista	35	7.350.000,00	284.313	25,85
11	São Paulo	498,4	286.580.000,00	11.253.503	25,47
12	Cuiabá	39,9	12.768.000,00	551.098	23,17
13	Belo Horizonte	87,4	50.255.000,00	2.375.151	21,16
14	Goiânia	84,2	26.944.000,00	1.302.001	20,69
15	João Pessoa	40,7	13.431.000,00	723.515	18,56
16	Palmas	19,5	4.095.000,00	228.332	17,93
17	Salvador	145,1	47.883.000,00	2.675.656	17,90
18	Teresina	41,9	13.827.000,00	814.230	16,98
19	Maceió	42,1	13.893.000,00	932.748	14,89
20	Belém	88,4	18.564.000,00	1.393.399	13,32
21	Natal	32	10.560.000,00	803.739	13,14
22	Porto Alegre	47	14.823.800,00	1.409.351	10,52
23	Porto Velho	20,6	4.326.000,00	428.527	10,10
24	Recife	41,7	13.761.000,00	1.537.704	8,95
25	Macapá	11,9	2.499.000,00	398.204	6,28
26	São Luís	18	5.940.000,00	1.014.837	5,85
27	Manaus	20,5	4.305.000,00	1.802.014	2,39

Tabela 1: investimentos em infraestrutura cicloviária por habitante nas capitais brasileiras (Fonte: LABMOB; Aliança Bike, 2018)

Além dos investimentos em infraestrutura cicloviária, outro problema enfrentado pelos ciclistas em Porto Alegre é a segurança no trânsito. Dados extraídos do ObservaPOA, mostram que os acidentes de transito envolvendo ciclistas em Porto Alegre vêm diminuindo nos últimos anos, conforme é possível observar na Gráfico 5.

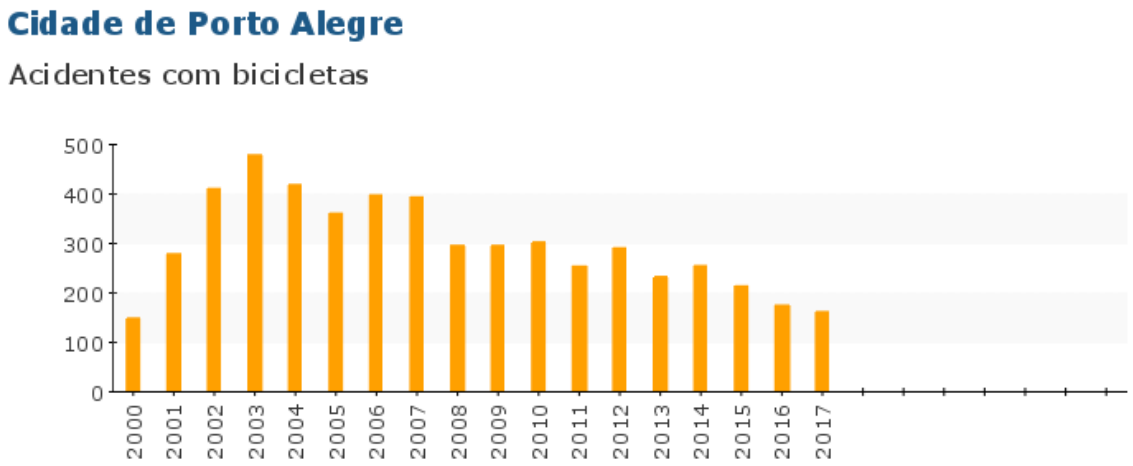

Gráfico 5: Número de acidentes de trânsito envolvendo bicicletas (ObservaPOA, 2018)

Embora ainda apresente números elevados em relação ao primeiro ano do levantamento (2000), nota-se uma queda considerável desde o surgimento do PDCI de Porto Alegre. Também se percebe que nos últimos três anos (2015, 2016 e 2017) houve queda de 24,3% no número de acidentes com ciclistas, passando de 214 em 2015 para 162 em 2017.

Em relação ao número de acidentes fatais com bicicletas, nota-se também uma diminuição. Analisando a Gráfico 6, onde são apresentados dados extraídos do ObservaPOA em relação ao número de vítimas fatais, é possível observar que nos anos de 2015 e 2016 houveram 03 e 04 acidentes com vítimas fatais, respectivamente. Já no ano de 2017, segundo matéria vinculada no site Gaúcha ZH, uma morte de ciclista foi registrada.

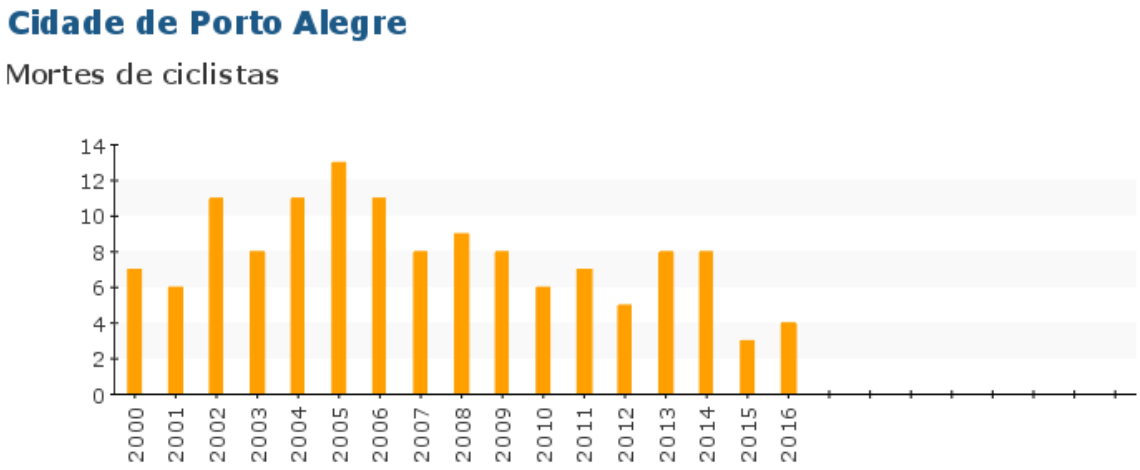

Gráfico 6: Número de mortes de ciclistas no trânsito (ObservaPOA, 2018)

Também é importante observar que alguns autores questionam do termo “acidente”. Para Florentino e Bertucci, este termo precisa ser revisto:

> “Tão importante quanto definir corretamente os meios de transporte é qualifcar os eventos que resultam da violência no trânsito. É muito comum o uso do termo “acidente” pelos órgãos de trânsito e pela mídia para tratar ocorrências de trânsito resultantes da irresponsabilidade consciente de motoristas. O uso do termo “acidente” banaliza comportamentos criminosos e inibe a busca pelas causas e responsabilidade das ocorrências. “Acidente” é um evento fortuito, inesperado, o que é extremamente raro no trânsito. As fatalidades no trânsito geralmente são fenômenos que podem ser prevenidos e devem ser nomeadas de forma precisa”. (FLORENTINO e BERTUCCI, 2016, p.54)

Generalizar, na visão dos autores, não facilita o entendimento da causa do acidente. Para fins de uma compreensão maior de fatores que propiciam os chamados acidentes, bem como para o desenvolvimento de políticas públicas para prevenção dos mesmos, seria interessante uma maior especificidade na terminologia.

De todo modo, o ideal é que não seja necessário utilizar quaisquer termos como "acidente" ou - conforme os próprios autores citam - atropelamento, colisão, etc. Para isso, o ideal é que cada vez mais as políticas públicas voltadas à implementação, educação e gestão da mobilidade urbana cicloviária sejam efetivamente executadas.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

A bicicleta hoje representa uma alternativa de transporte democrática e sustentável. É necessário, portanto, que cada vez mais os municípios incorporem em suas pautas políticas de incentivo ao transporte cicloviário visando cidades mais sustentáveis.

Em Porto Alegre, o PDCI - Plano Diretor Cicloviária Integrado de Porto Alegre – representou um marco na pauta da mobilidade urbana. Porém, sua execução muito aquém do planejado reflete nas insatisfações dos ciclistas da cidade. A falta de infraestrutura cicloviária adequada e o risco de acidentes de trânsito expõe como ainda é frágil e insatisfatória a política de investimentos no sistema cicloviário do município.

É preciso atentar para o retorno que tais políticas propiciam. O crescimento no número dos usuários nos últimos anos é proporcional aos investimentos em quilômetros cicláveis. Investir em infraestrutura, bem como em educação e conscientização no trânsito são medidas que podem potencializar esse crescimento.

Percebe-se, também, que cada vez mais a mobilidade por bicicleta vem sendo estudada no Brasil e, consequentemente, em Porto Alegre. Diversos estudos e pesquisas apontam dados e propõe alternativas para os problemas enfrentados. É possível perceber, através destas, que o retorno gerado pode ser efetivo quando as políticas propostas são executadas adequadamente. Incentivar e trabalhar para o cumprimento destas políticas é possibilitar que, cada vez mais, a mobilidade por bicicleta passe a ser vista como uma alternativa viável aos meios de transporte motorizados.

REFERÊNCIAS

BIANCO, S. L. (2008) *O papel da bicicleta para a mobilidade urbana e a inclusão social.* Disponível em < www.transporteativo.org.br/site/Banco/6clipping/MobilidadeSergio Bianco.doc >. Acesso em: 10 Nov. 2018

BLUE, E. *Como a Bicicleta pode salvar a economia.* Rio de Janeiro: Babilonia Cultura Ediorial, 2016.

BOARETO R. *A bicicleta e as cidades: como inserir a bicicleta na política de mobilidade urbana* ; – 2. ed. – São Paulo: Instituto de Energia e Meio Ambiente, 2010.

BRASIL. Ministério das Cidades. *Estatuto da cidade para compreender...* Rio de Janeiro: IBAM/DUMA, 2001.

BRASIL. Ministério das Cidades. *Caderno de referência para elaboração de plano de mobilidade por bicicleta nas cidades.* Programa Bicicleta Brasil. Brasília, 2007.

FERRARI, R. *Plano Diretor Cicloviário Integrado de Porto Alegre: A questão da Institucionalização (*2009). Disponível em: < http://lproweb.procempa.com.br/pmpa/prefpoa/eptc/usu_doc/congresso_anpet_institucionalizacao_do_pdci.pdf > Acessado em: 10. Out. 2018

FLATOUT!, *A solução para os congestionamentos não será abrir ruas nem investir em transporte coletivo* (2016). FlatOut, 22 de março de 2016. Disponível em: <https://www.flatout.com.br/a-solucao-para-os-congestionamentos-nao-sera-abrir-ruas-nem-investir-em-transporte-coletivo/> . Acessado em: 12. Nov. 2018.

FLORENTINO, R; BERTUCCI, J. Os Caminhos dos Ciclistas em Brasília;DF. In ANDRADE, V. et al (org.) *Mobilidade Por Bicicleta No Brasil.* PROURB/UFRJ: Rio de Janeiro, 2016.]

GAÚCHA ZH. *Morte de Ciclistas no transito em Porto Alegre cai 75%.* Disponível em:<https://gauchazh.clicrbs.com.br/colunista/tulio-milman/noticia/2018/02/morte-de-ciclistas-o-transito-em-porto-alegre-cai-75-cjdentu26002|01n3o4wcz0wg.html> Acessado em: 10.Nov.2018.

GURTH, 2013. Bicicleta, Política e as nossas leis. In SOARES, A.G. et al. (org.) *A Bicicleta no Brasil.* São Paulo: De Guth, 2015.

HERZOG, Cecília Polacow. C*idades para todos: (re)aprendendo a conviver com a Natureza.* Rio de Janeiro: Mauad X: Inverde, 2013.

LABMOB; ALIANÇA BIKE. *Economia da Bicicleta no Brasil (2018).* Disponível em: <http://www.aliancabike.org.br/download-estudo-economia-bicicleta/00c00/ECONOMIA_DA_BICICLETA_jul_18.pdf> . Acessado em: 10 Nov. 2018.

LIED, L.F.C. *História da política pública para bicicleta: pedalando o Plano Diretor Cicloviário de Porto Alegre (2008-2014).* Monografia de graduação (Faculdade de História), UFRGS, Porto Alegre, 2014.

MACHADO, L.; PROLO, F.; SANTOS, C.L. Políticas Cicloviárias, Ativismo e Perfil do Ciclista de Porto Alegre. In ANDRADE, V. et al (org.) *Mobilidade Por Bicicleta No Brasil.* Rio de Janeiro:

PROURB/UFRJ, 2016.

MINISTERIO DAS CIDADES. PlanMob: Caderno de Referência para Elaboração de Plano de Mobilidade Urbana. Brasília: SeMob, 2015.

MOBILIZE BRASIL. *Mapa da Rede Cicloviária de Porto Alegre.* Disponível em: < http://www.mobilize.org.br/mapas/17/mapa-do-plano-cicloviario-de-porto-alegre-rs-2016.html/>. Acessado em: 15 Nov. 2018.

OBSERVAPOA – Observatório da Cidade de Porto Alegre , *Porto Alegre em Análise*. Disponível em:<http://www.observapoa.com.br/> . Acesso em:15 Abr. 2018.

PMPA - PREFEITURA MUNICIPAL DE PORTO ALEGRE (1999). *Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano e Ambiental de Porto Alegre.* Porto Alegre, 1998.

PMPA - PREFEITURA MUNICIPAL DE PORTO ALEGRE (2008). *Plano Diretor Cicloviário Integrado de Porto Alegre (Relatório Final).* Consórcio Oficina, Logit, Matricial. Porto Alegre, 2008

SANTOS, M. *A Natureza do Espaço: Técnica e Tempo, Razão e Emoção.* 4 ed. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2016.

SUL 21. *Ciclistas Apontam 10 coisas que só acontecem nas ciclovias em Porto Alegre.* Disponível em: <https://www.sul21.com.br/cidades/2015/10/ciclistas-apontam-dez-coisas-que-so-acontecem-nas-ciclovias-de-porto-alegre/> Acessado em: 04.nov.2018

TRASPORTE ATIVO (2015), *Perfil do Ciclista Brasileiro,* Parceria Nacional pela Mobilidade Por Bicicleta.

VASCONCELLOS, E.A. *Mobilidade Urbana e Cidadania*. Rio de Janeiro: SENAC NACIONAL, 2012.

VASCONCELLOS, E.A. *Transporte urbano, espaço e equidade: análise das políticas públicas.* São Paulo: Editoras Unidas, 1996.

VIVIANCO,L. A. *Reconsidering The Bicycle: an anthropological perspective on a new (old) thing.* New York: Routledge, 2013.

XAVIER, G.N.A. *O desenvolvimento e a inserção da bicicleta na política de mobilidade urbana brasileira.* Tese de doutorado (Ciências Humanas), UFSC, Florianópolis, 2011.