

UNIVERSIDADE FEDERAL DE PELOTAS

Faculdade De Arquitetura E Urbanismo

Programa De Pós-Graduação Em Arquitetura E Urbanismo



Dissertação

**OS GRUPOS DE CICLISTAS E SUAS CONTRIBUIÇÕES PARA A MOBILIDADE
URBANA**

Os casos de Rio Grande, Pelotas e de Bagé

CAMILA TEIXEIRA MARTINS

PELOTAS, 2019

Camila Teixeira Martins

**OS GRUPOS DE CICLISTAS E SUAS CONTRIBUIÇÕES PARA A MOBILIDADE
URBANA**

Os casos de Rio Grande, Pelotas e de Bagé, RS

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade Federal de Pelotas, como requisito parcial a obtenção do título de Mestre em Arquitetura e Urbanismo.

Área do conhecimento pelo CNPq: Serviços urbanos e regionais

Linha de pesquisa: Urbanismo contemporâneo.

Orientador: Maurício Couto Polidori, Dr.

Pelotas, 2019

Universidade Federal de Pelotas / Sistema de Bibliotecas
Catalogação na Publicação

M379g Martins, Camila Teixeira

Os grupos de ciclistas e suas contribuições para a mobilidade urbana : os casos de Rio Grande, Pelotas e de Bagé, RS / Camila Teixeira Martins ; Maurício Couto Polidori, orientador. — Pelotas, 2019.

281 f.

Dissertação (Mestrado) — Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo, Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade Federal de Pelotas, 2019.

1. Urbanismo contemporâneo. 2. Mobilidade urbana. 3. Bicicleta. 4. Grupos de ciclistas. 5. Cicloativismo. I. Polidori, Maurício Couto, orient. II. Título.

CDD : 720

Elaborada por Leda Cristina Peres Lopes CRB: 10/2064

Camila Teixeira Martins

Os grupos de ciclistas e suas contribuições para a mobilidade urbana: os casos de Rio Grande, Pelotas e de Bagé, RS

Dissertação aprovada, como requisito parcial para obtenção do grau de Mestre em Arquitetura e Urbanismo, Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo, Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade Federal de Pelotas.

Data da defesa: 09 de outubro de 2019.

Banca examinadora:

Prof. Dr. Maurício Couto Polidori (Orientador)

Doutor em Ecologia pela Universidade Federal do Rio Grande do Sul, UFRGS.

Prof. Dr. Ana Lucia Costa de Oliveira

Doutora em Planejamento Urbano e Regional pela Universidade Federal do Rio Grande do Sul, UFRGS.

Prof. Dr. Sidney Gonçalves Vieira

Doutor em Geografia pela Universidade Estadual Paulista Júlio de Mesquita Filho, UNESP.

Prof. Dr. Marcelo Sgarbossa.

Doutor em Direito pela Universidade Federal do Rio Grande do Sul, UFRGS.

Dedico este trabalho à minha família e a todos que acreditam em uma cultura da bicicleta, do compartilhamento e da integração entre pessoas, raças, gêneros e modos de transporte.

Agradecimentos

Aos meus pais e ao meu irmão pelo companheirismo durante o mestrado e por me ensinarem diariamente lições fundamentais. Amo vocês.

À minha família e aos meus amigos, por todo o empenho em ajudar, fornecendo informações, lembrando-se de mim ao ver bicicletas pela cidade, contando-me de novidades que viram e ouviram.

À Capes, pela concessão da bolsa de estudos que me auxiliou nas saídas de campo e me motivou a permanecer na área acadêmica. Órgão que é tão importante para incentivo à pesquisa, pois sem esta não há desenvolvimento.

Ao meu orientador, Maurício, que topou, sem hesitar, desvendar o universo do ciclismo junto comigo, adaptando-se a cada nova descoberta.

Ao meu querido professor Heitor, que me estimula a permanecer estudando mobilidade urbana e que está sempre disposto a ajudar, independente de dia e de horário.

A todas as pessoas que fizeram esse trabalho possível, contando-me suas histórias, experiências e compartilhando suas aspirações com uma completa estranha, pelo simples motivo de um propósito em comum: o amor pela bicicleta.

Este trabalho foi redigido por mim, porém, em muitas seções, sou apenas porta voz de pessoas que cansaram de assistir e passaram a pedalar a cidade. O que me encantou e me fez querer pesquisar esse tema, dando espaço, no trabalho, para esses exaltarem seu potencial enquanto cidadãos. Seres humanos incríveis pela atitude voluntária que desempenham, destinando parte de seu tempo a ajudar outras pessoas a pedalarem, os quais me receberam com muito carinho nas três cidades em que estive, por isso, muito obrigada!!

Agradeço também às amigas Bárbara e Fernanda por terem me encorajado a pedalar em áreas urbanas, por me mostrarem que é possível controlar o medo e completamente saudável. Além de todos os favores, auxílios e acessos que me ofereceram durante esse processo, acompanhando-me em pedais, emprestando iluminação e sendo minhas parceiras de treino.

Obrigada a todos que de alguma forma contribuíram para tornar esse um estudo possível.

Resumo

MARTINS, Camila Teixeira. **Os grupos de ciclistas e suas contribuições para a mobilidade urbana**: os casos de Rio Grande, Pelotas e de Bagé, RS. Orientador: Maurício Couto Polidori. 2019. 281 f. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo) – Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade Federal de Pelotas, Pelotas, 2019.

A bicicleta insere-se não só no cotidiano de trabalhadores, mas também no de pessoas com diferentes ocupações e classes sociais, pessoas que optam voluntariamente por esse equipamento. A emergência de grupos de ciclistas para fins de lazer ou para obtenção de infraestruturas cicloviárias, a partir de um ativismo reivindicatório, faz questionar o potencial desses coletivos organizados na construção de uma cidade favorável a bicicleta, por isso, a pesquisa visa investigar o papel das organizações de ativismo e de lazer na produção de cidades contemporâneas, de modo a fazer associações com as infraestruturas cicloviárias existentes. A investigação apresenta um Estudo de Casos Múltiplos, nas cidades de Rio Grande, Pelotas e Bagé, no sul do Rio Grande do Sul, onde foram pesquisados tanto a prática e o histórico dos grupos de ciclistas, quanto o relacionamento que estes estabelecem com as administrações municipais, em razão de elucidar a participação social dessas organizações voluntárias. As conclusões indicam que as contribuições dos grupos organizados de ciclistas são, em maioria, de natureza social, pois envolvem laços de amizade, iniciação de novos ciclistas, ganho em saúde e despertam para uma consciência urbana, assim como, estes podem, por vezes, conquistar espaços com ciclovias e ciclofaixas. Adicionalmente, pode ser preciso cautela na inclusão direta de experiências individuais nos diálogos com prefeituras, pois a seleção dos trajetos de grupos de ciclistas tem motivações distintas das que são necessárias para efetividade da mobilidade por bicicleta, até porque há grupos que pedalam pelas infraestruturas cicloviárias e grupos que não têm interesse nesse tipo de instalação para prática das pedaladas.

Palavras – chave: Urbanismo contemporâneo. Mobilidade urbana. Bicicleta. Grupos de ciclistas. Cicloativismo.

Abstract

MARTINS, Camila Teixeira. **The groups of cyclists and their contributions to urban mobility**: the cases of Rio Grande, Pelotas and Bagé, RS. Advisor: Mauricio Couto Polidori. 2019. 281 f. Dissertation (Masters in Architecture and Urbanism) – College of Architecture and Urbanism, Federal University of Pelotas, Pelotas, 2019.

The bicycle is inserted not only in the daily lives of workers, but also in lives of people with different occupations and social classes, people who voluntarily chose this equipment. The emergence of groups of cyclists for leisure purposes or to obtain cycling infrastructure, based on a claiming activism, questions the potential of these organized collectives in the construction of bicycle-friendly city, so the research aims to investigate the role of activism and leisure organizations in the production of contemporary cities, in order to match associations with existing cycling infrastructure. The research presents a Multiple Case Study in the cities of Rio Grande, Pelotas and Bagé, in southern Rio Grande do Sul, where both the practice and the history of cyclist groups were investigated, as well as the relationship they establish with the municipal administrations, in order to elucidate the social participation from these voluntary organizations. The conclusion indicate that the contributions of organized cyclist groups are mostly social in nature, as they involve ties of friendship, initiation of new cyclist, gain in health and awakening to an urban awareness, as these can, sometimes, earn spaces with cycle path and cycle lanes. In addition, caution may be needed in the direct inclusion of individual experiences in the dialogues with city planners, since the selection of cyclist groups routes has different motivations than those required for effective cycling mobility, especially because there are groups that cycle through bicycle infrastructure and groups that have no interest in this type of facility.

Keywords: Contemporary urbanism. Urban mobility. Bicycle. Cyclists groups. Bicycle advocacy.

Lista de figuras

Figura 2.1 - A concepção do automóvel na sociedade atual.	33
Figura 2.2 - Engrenagens de um poderoso sistema de produção: o sistema capitalista.	35
Figura 2.3 - Qualidades de infraestrutura cicloviária: ciclovia, ciclofaixa e via compartilhada; A) projeto de ciclovia da avenida Blackfriars em Londres, Reino Unido; B) ciclofaixa no contra fluxo dos automóveis em via de mão única combinada com ciclofaixa convencional; C) exemplo de via local de baixo fluxo com compartilhamento entre ciclistas e veículos.	44
Figura 2.4 - Ilustração dos principais conceitos-chave da Teoria da Complexidade; A) auto-organização; B) emergência; C) não-linearidade.	55
Figura 2.5 - Instruções do que fazer quando um motorista gritar com você.	81
Figura 3.1 - Esquema metodológico da pesquisa.	91
Figura 3.2 - Método de estudo de caso.	96
Figura 3.3 - Tipologias de estudo de caso.	96
Figura 3.4 – Sumário do protocolo de estudo de caso para cada cidade da pesquisa.	97
Figura 3.5 - Unidades de pesquisa.	99
Figura 3.6 - Tipo de participação em comunidades online.	101
Figura 3.7 - Trajetos realizados pela pesquisadora com os grupos de ciclistas em Rio Grande; A) Pedal Corta Vento, núcleo Rio Grande; B) Pedal Corta Vento, núcleo Cassino; C) Vou de Bike RG.	109
Figura 3.8 – Trajeto realizado pela pesquisadora com o grupo Pedal Dominguera em Pelotas; A) Fotografia tirada pelo coordenador do grupo em um momento de parada; B) Informações do passeio; C) Postagem no Facebook relativa ao pedal.	110
Figura 3.9 - Projeto e fonte de coleta de dados: como manter o foco do estudo. ...	111
Figura 4.1 – Incidência percentual de postagens por categoria de análise em 200 publicações no Facebook do Pedal Corta Vento núcleo Rio Grande. ...	127
Figura 4.2 - Categorias mais curtidas acima da mediana no grupo Pedal Corta Vento, núcleo Rio Grande.	127
Figura 4.3 - Análise comparativa entre incidência de cada categoria e interesse dos membros do grupo, Pedal Corta Vento núcleo Rio Grande.	129

Figura 4.4 - Incidência percentual de postagens por categoria de análise em 200 publicações no Facebook do Pedal Corta Vento núcleo Cassino.	134
Figura 4.5 - Categorias mais curtidas acima da mediana no grupo Pedal Corta Vento, núcleo Cassino.....	134
Figura 4.6 - Análise comparativa entre incidência de cada categoria e interesse dos membros do grupo, Pedal Corta Vento núcleo Cassino.....	135
Figura 4.7 - Publicação de conscientização direcionada a motoristas sobre os Artigos do CTB que tratam sobre o modo ciclovitário, Pedal Corta Vento núcleo Cassino.	137
Figura 4.8 - Publicação de conscientização sobre os Artigos do CTB que tratam sobre o modo ciclovitário, grupo Vou de Bike RG.	141
Figura 4.9 - Incidência percentual de postagens por categoria de análise em 200 publicações no Facebook do grupo Vou de Bike RG.	143
Figura 4.10 - Categorias mais curtidas acima da mediana no grupo do Vou de Bike RG.....	143
Figura 4.11 - Análise comparativa entre incidência de cada categoria e interesse dos membros do grupo Vou de Bike RG.....	144
Figura 4.12 - Categorias de análise do grupo Pedal Corta Vento, núcleo Rio Grande; A) Foto/ percurso das pedaladas; B) Informativo do grupo; C) Evento externo.	147
Figura 4.13 - Categorias de análise do grupo Pedal Corta Vento, núcleo Rio Grande; A) Comércio de produtos; B) Relação com adm. Pública; C) Outros. ...	148
Figura 4.14 – Categoria de análise Incentivo à bicicleta/ ciclismo do grupo Pedal Corta Vento, núcleo Cassino.....	149
Figura 4.15 - Categorias de análise do grupo Pedal Corta Vento, núcleo Cassino; A) Foto/ percurso das pedaladas; B) Informativo do grupo; C) Evento externo.	150
Figura 4.16 - Categorias de análise do grupo Pedal Corta Vento, núcleo Cassino; A) Comércio de produtos; B) Relação com adm. Pública; C) Outros.....	151
Figura 4.17 - Categorias de análise do grupo Vou de Bike RG; A) Incentivo à bicicleta/ ciclismo; B) Foto/ percurso das pedaladas; C) Informativo do grupo.	152

Figura 4.18 - Categorias de análise do grupo Vou de Bike RG; A) Evento externo; B) Comércio de produtos; C) Outros.....	153
Figura 4.19 - Mapa de infraestruturas ciclovias existentes e em planejamento na cidade do Rio Grande.....	170
Figura 4.20 – Mapa dos trajetos principais dos grupos de ciclistas em Rio Grande (CV-RG; CV-Cass e Vou de Bike).....	175
Figura 4.21 - Detalhe dos trajetos do Pedal Corta Vento, núcleo Rio Grande, na área urbana e central da cidade.	176
Figura 4.22 - Incidência percentual de postagens por categoria de análise em 200 publicações no Facebook do Pedal Curticeira	185
Figura 4.23 - Categorias mais curtidas acima da mediana no grupo Pedal Curticeira.	185
Figura 4.24 - Análise comparativa entre incidência de cada categoria e interesse dos membros do grupo, Pedal Curticeira.	186
Figura 4.25 - Incidência percentual de postagens por categoria de análise em 200 publicações no Facebook do Pedal Dominguera.	190
Figura 4.26 - Categoria mais curtida acima da mediana do grupo Pedal Dominguera.	190
Figura 4.27 - Análise comparativa entre incidência de cada categoria e interesse dos membros do grupo, Pedal Dominguera.	191
Figura 4.28- Guarda Municipal de Trânsito acompanha pedal dos iniciantes do Dominguera em Pelotas.	193
Figura 4.29 - Categorias de análise grupo Pedal Curticeira; A) Incentivo à bicicleta/ ciclismo; B) Foto/ percurso das pedaladas; C) Informativo do grupo. ..	196
Figura 4.30 - Categorias de análise grupo Pedal Curticeira; A) Evento pedal; B) Comércio de produtos.	197
Figura 4.31 - Categoria de análise Outros do grupo Pedal Curticeira.	198
Figura 4.32 - Categoria de análise Foto/ percurso das pedaladas grupo Pedal Dominguera.....	199
Figura 4.33 - Categorias de análise grupo Pedal Dominguera; A) Informativo do grupo; B) Evento externo.....	200
Figura 4.34 - Categoria de análise Outros do grupo Pedal Dominguera.	201
Figura 4.35 - Ciclofaixa rua Prof. Araújo em Pelotas, vista lado esquerdo.....	211

Figura 4.36 - Ciclofaixa rua Prof. Araújo em Pelotas, vista lado direito.	212
Figura 4.37 - Mapa de infraestruturas cicloviárias existentes e em planejamento na cidade de Pelotas.	216
Figura 4.38 - Mapa dos trajetos principais do grupo Pedal Dominguera em Pelotas.	220
Figura 4.39 - Incidência percentual de postagens por categoria de análise em 200 publicações no Facebook do Pelotão da Quinta.	229
Figura 4.40 - Categorias mais curtidas acima da mediana no grupo Pelotão da Quinta.	229
Figura 4.41 - Análise comparativa entre incidência de cada categoria e interesse dos membros do grupo, Pelotão da Quinta.	230
Figura 4.42 - Incidência percentual de postagens por categoria de análise em 200 publicações no Facebook do Pedaladas Ciclo Regert.	233
Figura 4.43 - Categorias mais curtidas acima da mediana no grupo Pedaladas Ciclo Regert.	233
Figura 4.44 - Análise comparativa entre incidência de cada categoria e interesse dos membros do grupo, Pedaladas Ciclo Regert.	234
Figura 4.45 - Categorias de análise do grupo Pelotão da Quinta; A) Incentivo à bicicleta/ ciclismo; B) Foto/ percurso das pedaladas; C) Informativo do grupo.	237
Figura 4.46 - Categorias de análise do grupo Pelotão da Quinta; A) Evento pedal; B) Outros.	238
Figura 4.47 - Categorias de análise do grupo Pedaladas Ciclo Regert; A) Foto/ percurso das pedaladas; B) Informativo pedal; C) Evento pedal.	239
Figura 4.48 - Categorias de análise do grupo Pedaladas Ciclo Regert; A) Comércio de produtos; B) Relações com adm. Pública; C) Outros;	240
Figura 4.49 - Mapa dos trajetos principais dos grupos de ciclistas em Bagé.	247
Figura 4.50 - Mapa de infraestruturas cicloviárias existentes na cidade de Bagé. ...	251
Figura 4.51 - Ghost Bike em Bagé.	255

Lista de quadros

Quadro 2.1 - Posicionamentos situacionistas a respeito do trânsito.	59
Quadro 3.1 - Grupos de ciclistas incluídos na pesquisa.	105
Quadro 3.2 - Definição dos tópicos mais frequentes das postagens incluídos na coleta de dados em rede social virtual no Facebook.	105
Quadro 3.3 - Códigos gerais norteadores da análise de conteúdo dos levantamentos em rede social virtual e das entrevistas semiestruturadas.	113
Quadro 3.4 - Resumo do conteúdo que compõe cada categoria de análise por grupo de ciclista estudado, nos três casos da pesquisa.	115
Quadro 3.5 - Exemplo organização da análise de categorias mais curtidas acima da mediana.	118
Quadro 3.6 - Identificação das entrevistas realizadas em cada Caso e sua numeração.	120
Quadro 4.1 - Resumo das características gerais dos grupos de ciclistas em Rio Grande conforme os dados publicados por eles em rede social e segundo a coleta de dados do levantamento virtual da pesquisa.	146
Quadro 4.2 - Descrição do projeto Rede Ciclovária em Rio Grande.	169
Quadro 4.3 - Resultado do questionamento sobre a escolha dos trajetos em entrevista com grupos de ciclistas em Rio Grande.	173
Quadro 4.4 - Resultado do questionamento sobre as principais contribuições dos grupos de ciclistas para a cidade do Rio Grande, respondido pela administração municipal e pelos próprios membros dos grupos em entrevista.	179
Quadro 4.5 - Publicações de maior impacto no grupo do Facebook do Pedal Curticeira.	187
Quadro 4.6 - Publicações de forte impacto no grupo do Facebook do Pedal Dominguera.	192
Quadro 4.7 - Resumo das características gerais dos grupos de ciclistas em Pelotas conforme os dados publicados por eles em rede social e segundo a coleta de dados do levantamento virtual da pesquisa.	195
Quadro 4.8 - Qualitativo do levantamento do sistema ciclovário existente em Pelotas.	217

Quadro 4.9 - Resultado do questionamento sobre a escolha dos trajetos em entrevista com grupo de ciclistas em Pelotas e com a administração municipal no traçado das infraestruturas cicloviárias.	219
Quadro 4.10 - Resultado do questionamento sobre as principais contribuições dos grupos de ciclistas para a cidade de Pelotas, respondido pela administração municipal e pelos próprios membros dos grupos em entrevista.....	224
Quadro 4.11 - Resumo das características gerais dos grupos de ciclistas em Bagé conforme os dados publicados por eles em rede social e segundo a coleta de dados do levantamento virtual da pesquisa.	236
Quadro 4.12 - Resultado do questionamento sobre a escolha dos trajetos em entrevista com grupos de ciclistas em Bagé.	248
Quadro 4.13 - Resultado do questionamento sobre as principais contribuições dos grupos de ciclistas para a cidade de Bagé, respondido pela administração municipal e pelos próprios membros dos grupos em entrevista.....	256
Quadro 5.1 - Dados cruzados entre Casos: escolha dos trajetos de grupos de ciclistas.....	267

Lista de tabelas

Tabela 2.1 - Comparativo entre bases de dados sobre a divisão modal nacional.....	48
Tabela 3.1 - Exemplo organização das informações do levantamento em rede social virtual no Facebook por grupo de ciclistas.	104
Tabela 4.1 - Análise de interesse do grupo Pedal Corta Vento, núcleo Rio Grande, por categoria através do número de curtidas.	128
Tabela 4.2 - Análise de interesse do grupo Pedal Corta Vento, núcleo Cassino, por categoria através do número de curtidas.	135
Tabela 4.3 - Análise de interesse do grupo Vou de Bike RG por categoria através do número de curtidas.....	144
Tabela 4.4 - Análise de interesse do grupo Pedal Curticeira por categoria através do número de curtidas.....	186
Tabela 4.5 - Análise de interesse do grupo Pedal Dominguera por categoria através do número de curtidas.....	191
Tabela 4.6 - Análise de interesse do grupo Pelotão da Quinta por categoria através do número de curtidas.....	230
Tabela 4.7 - Análise de interesse do grupo Pedaladas Ciclo Regert por categoria através do número de curtidas.	234

Lista de abreviaturas e siglas

ACORRG	Associação de Corredores de Rua do Rio Grande
CV	Corta Vento
CV-Css	Corta Vento núcleo Cassino
CV-RG	Corta Vento núcleo Rio Grande
CTB	Código de Trânsito Brasileiro
WRI Brasil	<i>World Resources Institute</i>
FURG	Universidade Federal do Rio Grande
GETrans	Grupo de Estudos em Trânsito e Transportes
GEIPOT	Grupo Executivo para Integração Política de Transportes
GPPE	Gabinete de Programas e Projetos Especiais (Rio Grande)
ITDP	<i>Institute for Transformation & Development Policy</i>
MTB	<i>Mountain Bike</i>
PlanMob	Plano de Mobilidade Urbana
PNMU	Política Nacional de Mobilidade Urbana
SDI	Secretaria de Desenvolvimento Econômico, Ciência, Tecnologia e Inovação (Bagé)
SESC	Serviço Social do Comércio
SESI	Serviço Social da Indústria
SGCMU	Secretaria Municipal de Gestão da Cidade e Mobilidade Urbana (Pelotas)
SMAS	Secretaria de Município de Mobilidade, Acessibilidade e Segurança (Rio Grande)
SSM	Secretaria de Segurança e Mobilidade Urbana (Bagé)
STT	Secretaria Municipal de Trânsito e Transportes (Pelotas)
SUPRG	Superintendência do Porto de Rio Grande
TA	Associação Transporte Ativo
TOD	<i>Transit Oriented Development</i>
UCB	União de Ciclistas do Brasil
UCP	União de Ciclistas do Pampa

SUMÁRIO

1	INTRODUÇÃO	19
1.1	Delineamento da pesquisa	25
1.2	Delimitação geográfica	26
1.3	Conceitos-chave	28
1.4	Estrutura da investigação	29
2	FUNDAMENTAÇÃO TEÓRICA: CONTEXTO E EMERGÊNCIA DE GRUPOS DE CICLISTAS	31
2.1	Contexto I: o automóvel da sociedade, um desgaste necessário	31
2.2	Contexto II: métodos e técnicas do novo paradigma	37
2.3	Pensar crítico: um diálogo com as teorias urbanísticas até o despertar cicloativista	48
2.3.1	Forma urbana e pensamento urbanístico	48
2.3.2	A formação do pensamento crítico sobre mobilidade urbana: estudos de caso	58
2.3.3	Embates políticos: as reivindicações por espaços junto ao Estado	70
2.3.4	“Abaixo à opressão dos motoristas!”: um discurso pautado na reeducação no trânsito	77
2.4	Tópicos conclusivos: um debate sobre gestão e planejamento da mobilidade ...	82
3	METODOLOGIA.....	88
3.1	A sociedade ciclista organizada: delimitação do tema	92
3.2	Procedimento de estudo de caso	93
3.2.1	Composição da pesquisa	94
3.2.2	Protocolo de estudo de caso	97
3.3	Coleta de dados	98
3.3.1	Estudo do comportamento online em rede social	100
3.3.2	Participação em evento dos grupos: o pedalar urbano	107
3.3.3	Entrevistas semiestruturadas	111

3.4 Análise dos dados	112
3.4.1 Estudo do comportamento online em rede social	114
3.4.2 Entrevistas semiestruturadas	118
4 DA TEORIA À PRÁTICA: OS MOVIMENTOS ORGANIZADOS DE CICLISTAS NA CIDADE	121
4.1 O caso riograndino	123
4.1.1 Pedaladas na rede social	125
4.1.2 Histórico e prática: o pedal multiplicador de grupos	154
4.1.3 Diálogos, conflitos e desafios na apropriação urbana em Rio Grande	164
4.1.4 Contribuições do movimento para a sociedade	177
4.2 A conjuntura pelotense	181
4.2.1 Descobertas virtuais	182
4.2.2 Histórico e prática: morte e vida dos grupos de ciclistas	201
4.2.3 Entrelaçamentos urbanos: desafios e conquistas da mobilidade por bicicleta em Pelotas	209
4.2.4 O papel dos grupos na visão de quem participa	221
4.3 A realidade de Bagé	225
4.3.1 Conhecendo grupos online	226
4.3.2 Histórico e prática: as organizações de ciclistas pelo Pampa	241
4.3.2 A bicicleta na fronteira: os avanços e as lacunas do diálogo	245
4.3.4 O amplo espectro de contribuições dos grupos de ciclistas	254
5 CONCLUSÕES	258
6 REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS	274

1 INTRODUÇÃO

Durante cinco anos em um curso de graduação em Engenharia Civil refleti diariamente sobre mobilidade urbana. A localização quase central de onde morava permitia-me acessar facilmente o transporte público lotado, cujas condições não eram das mais agradáveis, ainda mais pela manhã. Não se faz necessário descrever em detalhes a experiência vivida, pois, conforme Maricato (2011), a qualidade ruim do serviço de transporte no Brasil aparenta ser mais regra do que exceção.

O fato de haver incentivos públicos e privados que estimulam a circulação em automóveis permite uma expansão desconexa ao traçado das cidades, o qual é composto por pequenas malhas segundo Medeiros (2006). Em analogia, esse traçado urbano é formado mais pelo mercado imobiliário e setor privado, do que pelos órgãos governamentais responsáveis (MARICATO, 2001, 2011), de maneira a resultar em uma possível descontinuidade espacial, por ausência de um projeto conjunto de cidade.

Já os problemas sociais e ambientais decorrentes de uma escolha modal específica encontram-se, hoje, em situação crítica, fortemente estudada no meio acadêmico, pois, praticamente todos os trabalhos lidos sobre mobilidade ou transportes iniciam da mesma maneira: falam sobre as consequências do privilégio de veículos individuais motorizados quanto ao desenho urbano. Ademais, o reconhecimento de evitar construir cidades motorizadamente privadas, não se limita apenas às universidades brasileiras, mas se estende a grande parte das sociedades do planeta, uma vez que é recorrente a discussão sobre desequilíbrios ambientais (XAVIER, 2011).

Todavia, a diferença entre as sociedades de países desenvolvidos para o âmbito brasileiro, é que temos uma formação cultural distinta, onde os modos de transporte não podem ser apresentados apenas como um simples meio para o deslocamento diário. A bicicleta, o automóvel e o transporte coletivo têm uma simbologia social que é capaz de rotular pessoas em condutores ou em usuários do restante do sistema de transporte. Propriedade capaz de impedir qualquer mudança que amenizaria o caos da circulação urbana no Brasil.

Nessa conjuntura, a emergência de um movimento que luta por incluir a bicicleta na agenda política governamental é de grande valia para a reeducação cultural do trânsito. Isso porque, além da população, os próprios servidores públicos permanecem com uma visão conservadora do processo, de maneira que, apresentam a bicicleta como um modo de transporte não sério, tendo em vista a falta de infraestrutura e de campanhas educativas.

No estudo de caso de sua tese, Rother (2016) conclui que a gestão do sistema de transporte atua de modo isolado e distante da Política Nacional de Mobilidade Urbana, PNMU, referente à Lei 12.587 (BRASIL, 2012). As respostas imediatas favorecem o transporte individual motorizado em detrimento das pessoas, e a inclusão da bicicleta nas políticas se dá apenas em longo prazo. Estas são medidas que estão em desacordo com a racionalidade do discurso mundial sobre trânsito e também incoerentes com a legislação em vigor. Entretanto, são congruentes com os princípios atuais de gestão urbana prática, vinculada a apropriação privada do território pelo mercado.

Realidade que, por sua vez, não se restringe somente a esse estudo de caso, mas a toda uma sociedade que convive diariamente com congestionamentos, atropelamentos, mortes e impaciência no trânsito. Por consequência, o ato de deslocar-se deixou de ser uma atividade prazerosa, para ser um sacrifício urbano inevitável.

Felizmente, algumas pessoas, descontentes com sua experiência no ambiente urbano, reuniram-se a ponto de formarem grupos. Grupos que lutam pela vida, pela liberdade, pela bicicleta, sobretudo, pelo direito de efetivar uma escolha. Essas pessoas escolheram viver o deslocamento, conhecer e usufruir a cidade e seus espaços. Alguns denominam sua atuação como Cicloativismo, pois, além de ciclistas, são pessoas que reivindicam, discutem, debatem o tema da bicicleta nos diferentes lugares que oferecem essas janelas de oportunidades.

Há também quem classifique os ciclistas urbanos em: trabalhadores, cicloativistas e participantes de grupos de pedal (ROCHA, 2014). Cada categoria relaciona-se com a atividade desenvolvida por cada um, sobre uma bicicleta. Vinculam-se ao relacionamento entre indivíduo e o equipamento; logo, os trabalhadores geralmente usam a bicicleta por necessidade, como meio de transporte; os cicloativistas usam como uma forma de apropriação do espaço. Já os

participantes de grupos de pedal podem assumir posturas diversas associadas ao esporte, ao lazer, à interação social e ao próprio ativismo.

Nesse trabalho, o tema é mobilidade urbana, cuja ênfase se refere à contribuição do cicloativismo e dos grupos de pedal para a construção de uma mobilidade urbana inclusiva à bicicleta, por reconhecer o papel e a importância dessas pessoas no contexto atual das cidades. Quanto maior a quantidade de pessoas que usam a bicicleta como transporte, maior será a preocupação dos produtores de cidade quanto a essa escolha modal, atraindo infraestrutura urbana e a valorização do transporte pelo município.

Pressupõe-se que a sociedade civil organizada tem maior representatividade nos embates políticos e culturais do urbanismo contemporâneo, sobretudo quando se discute as estratégias de ação dessas duas tipologias de ciclistas: pautas de reivindicação junto ao poder público local; campanhas coletivas em defesa da bicicleta; presença em encontros, reuniões, fórum, audiências; passeios ciclísticos, bicicletadas; e o uso dos meios de comunicação para debate sobre o assunto. Assim, com tais artifícios, almeja-se uma mudança de comportamento geral sobre a presença das bicicletas, tanto nas pautas governamentais, quanto nas vias urbanas.

Sabe-se que os grupos de ciclistas são, frequentemente, presentes nas conversas com prefeituras e em conferências. As dissertações e teses de Xavier (2011) sobre Florianópolis, Rodrigues (2013) sobre Brasília, Couto (2015) sobre Curitiba, Belotto (2017) sobre o Programa Paranaense de Mobilidade Não Motorizada por Bicicleta, Züge Jr. (2015) sobre São Paulo, Oliveira (2017) e Sgarbossa (2015) sobre Porto Alegre fizeram análises sobre a relação dos grupos com as janelas de oportunidades municipais; descreveram a articulação do movimento social em transportes, de maneira a associar com o uso da mídia, pressões políticas e de ações; além de analisar como essa rede atua em diferentes fluxos na tentativa de colocar o tema do uso da bicicleta na agenda política local. Todas as pesquisas concluíram que há um interesse político dos grupos em participar da gestão urbana, não como ouvintes, mas como atores indispensáveis dentro do processo, já que são eles os adeptos a esse estilo de vida sobre duas rodas.

Por outro lado, há trabalhos que tratam dos embates culturais existentes entre o cicloativismo e a sociedade, pois o Brasil ainda é um país fortemente conectado à

cultura do automóvel. À exemplo, Rocha (2014) em sua dissertação buscou analisar o cicloativismo como uma experiência moral, de modo a responder dois questionamentos: como em uma sociedade marcada pelos veículos, constrói-se a experiência de cicloativista? E como se elaboram os valores de um grupo que tenta combater a democracia do automóvel? Já a tese de Rother (2016) visa identificar e dimensionar quais fatores culturais e características ambientais e urbanísticas concorrem para o uso da bicicleta como modo de transporte.

Ademais, Souza (2016) defende uma pesquisa com o título “Quando as rodas conquistam a cidade: cultura, tensões, conflitos e ações na prática do ciclismo em São Paulo”. Trata-se de uma pesquisa histórica que retoma a bicicleta nas diversas apropriações e usos que dela fizeram a indústria e os ciclistas, assim como, tenta entender de que maneira, na contemporaneidade, essa se transformou de instrumento de crítica a uma forma de apropriação do espaço.

Em sua maioria, são pesquisas do campo da sociologia e das ciências sociais que estudam embates políticos e culturais da bicicleta (e dos grupos de ciclistas) com as relações econômicas, capitalistas e com a própria formação histórico-social da sociedade brasileira. Tendo isso em vista, este trabalho tem um enfoque diferente.

A presente pesquisa tem como problematização basilar a compreensão do vínculo de grupos organizados de ciclistas com a cidade, sendo esta última abordada pelo viés do planejamento urbano e da mobilidade. Logo, é essencial a captura da prática ativista, tanto no discurso defendido por eles, quanto na ocupação do movimento sobre o ambiente urbano, através dos trajetos das pedaladas. O enfoque de delimitar a apropriação dos grupos sobre a cidade, ainda, pode apresentá-los como produtores de espaço urbano, já que estes têm a potencialidade de transformar a forma da cidade e a cultura da sociedade – mesmo que uma proporção pequena delas.

A motivação em estudar o tema surge após a participação em conferências públicas, audiências, eventos; após conversas descontraídas com colegas e amigos. Nesses espaços de diálogo, notei que há um desconhecimento geral a respeito da irracionalidade do transporte individual motorizado no Brasil. Acredita-se que andar de motocicleta e, principalmente, de automóvel é a única opção para fugir do serviço ruim do sistema de transporte coletivo. Logo, o reconhecimento sobre os malefícios

desse desenho urbano exclusivo e privado, contido em todos os trabalhos acadêmicos que envolvam mobilidade urbana, é apenas isso: um conhecimento nacional somente daqueles que se interessam pelos transportes dentro e fora das universidades. A bicicleta, nesse contexto, é vista como um equipamento de lazer para finais de semana, sendo poucos os que cogitam tratá-la como um modo de transporte de fato.

Além disso, ao conhecer pessoas que adotaram a bicicleta como “estilo de vida”, muitos ainda fazem o comentário ameaçador da hegemonia dominante: “Que perigo! Por que não compras um carro?”. Essa é a realidade da mobilidade por bicicleta em nosso país, que não se atém somente à infraestrutura cicloviária, mas a uma formação cultural pesada, volumosa e de alta velocidade: uma cultura do automóvel.

Da maneira análoga, a posse de uma carteira de motorista, automaticamente, induz que comprarei um carro – ou moto - e farei todas as viagens possíveis com esse modo de transporte. Claro que, somente depois de conseguir dinheiro para comprá-los, ter dinheiro para mantê-los a um valor abusivo de combustível fóssil e ter onde guardá-los ou onde estacioná-los. Ter um carro na garagem e ir estudar de transporte coletivo faz-me uma alienígena, pois, é assim que me sinto quando as pessoas perguntam-me surpresas: “Por que não vens de carro?”.

Responder a essa pergunta me decepciona. Dirijo porque tenho medo de sair à noite para lugares distantes de paradas de ônibus, pois nosso país também tem sérios índices de violência urbana contra mulheres. Dirijo, mas não gosto. Gosto de caminhar nas ruas, de pedalar na beira da calçada, de ver rostos, olhares, cumprimentar pessoas. Gosto de parar para conversar. Gosto de identificar uma loja nova que abriu, outra que fechou. Gosto de ler os panfletos colados nas paradas de ônibus e nos postes de iluminação. Gosto da vida, da cidade, da interação social.

Em algum momento, já acreditei que o nosso maior problema, enquanto ciclista, era a falta de infraestruturas cicloviárias, por isso, realizava artigos cujos temas conversavam com as administrações públicas. Porém, uma pesquisa brasileira (TRANSPORTE ATIVO, 2015a, 2015b) demonstrou que a maior barreira do dia-a-dia dos ciclistas é a educação no trânsito com 34,6%, contra os 26,6% da falta de infraestrutura. Assim, não basta apenas construir novas formas urbanas, é

preciso também ensinar como usá-las, ensinar como se portar em uma via com bicicletas.

Para resolver os problemas do trânsito, é preciso saber a funcionalidade de cada modo de transporte dentro do sistema global de circulação urbana. E é essa uma das propostas do movimento social em transportes, educar por meio de uma prática: a pedalada. Trata-se de um contato contínuo de condutores com ciclistas, mas não com apenas um ciclista; são dez, quinze, duzentos, mil ciclistas unidos sobre a via dos automóveis, de modo a fazer com que esses andem na velocidade imposta pela bicicleta, exigindo respeito, nem que seja por curtos períodos de tempo (CARLSSON; ELLIOTT; CAMARENA, 2012).

Este trabalho se justifica socialmente como uma colaboração sobre a atuação dos grupos organizados de ciclistas. Aqui estão listadas algumas das contribuições dos grupos para a formação de um ambiente mais democrático e inclusivo à bicicleta, com base em trabalhos já defendidos sobre o mesmo tema e também baseado em três casos de cidades no Rio Grande do Sul. Essas informações podem ser usadas como um guia para os próprios participantes dos grupos identificarem seu potencial enquanto agente transformador. Assim como, pode servir para identificar possíveis descompassos entre o intento do grupo e a visão que ele provoca na sociedade.

Ademais, as janelas de oportunidades que inserem a sociedade civil organizada dentro dos diálogos municipais com Prefeituras são iniciativas que tiveram consistência nos governos progressistas a partir de 2003, com o Ministério das Cidades, porém sofrem resistência desde sua implantação (MARICATO, 2011; ZIBECHI; MACHADO, 2017). Desse modo, não só há barreiras conservadoras que impedem a incorporação dos princípios democráticos de gestão urbana, como também há barreiras de desconhecimento sobre como incluir, integrar e ganhar a atenção dessas pessoas para que elas queiram participar mais.

A fundamentação teórica se baseia no campo das ciências humanas, do urbanismo e da engenharia de tráfego, de maneira a auxiliar a investigação de elementos complexos dentro de um sistema como a cidade. Já a compreensão do movimento cicloviário e suas relações com o urbano exige que a pesquisa faça uma distinção entre os diferentes agentes que compõe as dinâmicas citadinas. Assim como, apresente as conexões que estes estabelecem entre si. Este esforço serve

para que no momento das análises e na redação das conclusões finais do trabalho se possa compreender, em totalidade, a realidade desse fenômeno emergente.

1.1 Delineamento da pesquisa

A partir da problemática apresentada anteriormente, podem ser formulados questionamentos, cujas respostas serão encontradas ao longo da investigação. O primeiro e central questionamento é delimitado pela seguinte pergunta:

- Como a apropriação dos grupos de ciclistas pode contribuir para a construção de um ambiente mais favorável ao uso da bicicleta?

Na busca por responder tal questão, desenvolveu-se a hipótese de que: as principais contribuições do movimento para a produção de uma cidade mais adequada ao ciclista parecem ser de duas naturezas: **a)** de natureza política, pois suas ações decorrem de organização popular e influenciam os poderes constituídos e reguladores da produção da cidade; **b)** de natureza espacial, pois, os lugares escolhidos pelos ciclistas para circulação na cidade podem ser assumidos como indicadores do sistema viário estruturante, ora confirmando a concepção dos planos e projetos públicos, ora identificando novas possibilidades.

Com base no encadeamento da pergunta, define-se o objetivo principal do estudo:

- Investigar o papel das organizações de ciclistas na produção de cidades contemporâneas e na constituição de uma estrutura urbana favorável ao deslocamento da bicicleta, fazendo associações com as infraestruturas cicloviárias.

Ao encontro do objetivo principal, formulam-se outros questionamentos secundários: como é a apropriação dos grupos de ciclistas na cidade? Essa apropriação é semelhante nas diferentes cidades onde esses existem? Qual a relação dos trajetos elegidos pelos grupos com a estrutura urbana? Dividem-se, portanto, as questões levantadas em quatro objetivos específicos, sendo eles:

- I. Descrever as atividades dos grupos e identificar sua apropriação no espaço à luz de trabalhos já desenvolvidos no Brasil sobre a temática;

- II. Relatar o histórico e a prática dos grupos de ciclistas em três cidades: Rio Grande, Pelotas e Bagé associando tal levantamento com as infraestruturas existentes para bicicleta;
- III. Verificar relações entre a hierarquia viária existente e as vias principais elegidas nos trajetos dos grupos de ciclistas;
- IV. Identificar o potencial dos grupos na conquista por segurança viária e infraestrutura cicloviária, por meio de uma comparação da prática do movimento com os planos públicos e infraestruturas existentes voltadas ao uso da bicicleta.

1.2 Delimitação geográfica

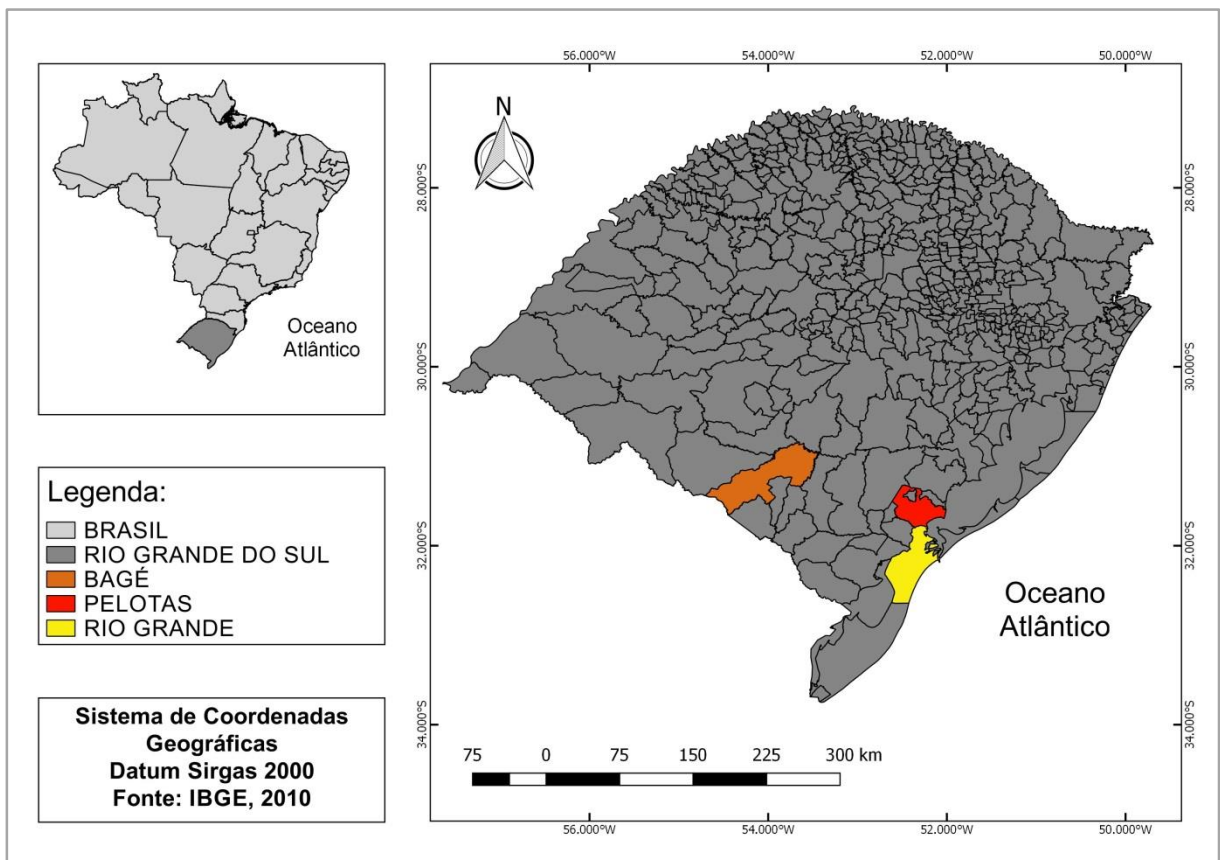
O recorte espacial eleito para a presente pesquisa seleciona três cidades de porte médio na região sul do Brasil, mais precisamente no estado do Rio Grande do Sul, que são as cidades de Rio Grande, Pelotas e de Bagé, escolhidas por conveniência, segundo Yin (2005). O critério se justifica em razão da necessidade de haverem grupos organizados de ciclistas nas Cidades Caso, visto que é este o objeto de estudo do trabalho.

Logo, primeiramente, a escolha por Rio Grande deve-se ao conhecimento anterior sobre a existência de grupos de ciclistas, sendo a cidade de residência da pesquisadora. Além disso, entre 2012 a 2013, presenciei um histórico de debates dentro da Universidade Federal do Rio Grande (FURG), enquanto era bolsista do Grupo de Estudos em Trânsito e Transportes (GETrans) da mesma universidade. Cursos sobre planejamento da mobilidade por bicicleta foram oferecidos durante esse período, em que participaram, tanto gestores públicos, quanto cidadãos interessados no tema – os quais na época se identificavam como uma Massa Crítica.

Pelotas, por outro lado, consiste na cidade onde estudo atualmente. Por consequência, o âmbito universitário proporcionou-me conhecer algumas dinâmicas locais a partir do diálogo com colegas e professores. Estes me fizeram identificar também outro possível caso de estudo, visto à proximidade com Rio Grande. Durante a escolha pelo tema, ocorreu o evento Pedal Arte: festival da bicicleta em Pelotas, o qual ocorreu em 2017 com apresentação de diferentes palestras sobre o

uso da bicicleta, mobilidade e experiências pessoais. Assim, inseriu-se no recorte espacial da pesquisa por apresentar, atualmente, uma realidade aparentemente mais ativa quanto ao tema, em comparação com a cidade limítrofe.

Já Bagé, incluiu-se na pesquisa por questões metodológicas, uma vez que foi decidida a realização de três estudos de caso. Além disso, a proposta dos grupos de ciclistas na cidade configura uma contradição ao Estudo de Caso pretendido. A proximidade com as outras duas cidades e a existência de um grupo de pedal, fez de Bagé um caso possível, isso porque, a análise preliminar realizada em rede social, identificou o caráter esportivo de um grupo com bicicletas *Speed*, de modo a se apresentar como uma tipologia de ciclistas (talvez) distinta das outras cidades propostas. Portanto, ressalta-se a opção por estudar grupos de ciclistas de comportamentos variados, visto que essa é a realidade nacional e internacional dos ciclistas urbanos.



Mapa 1.1 - Localização das cidades em estudo: Bagé, Pelotas e Rio Grande

1.3 Conceitos-chave

Antes de adentrar ao conteúdo da pesquisa, alguns conceitos precisam ser definidos, pois, dessa forma, evitam-se ambiguidades na leitura a fim de proporcionar uma melhor interpretação do trabalho. São estes:

Mobilidade urbana: associa-se aos serviços de transportes públicos e privados, motorizados e ativos, de forma a garantir que a população realize todos os trajetos desejados para lazer, moradia, trabalho e circulação. Conforme a PNMU (BRASIL, 2012a, p.3), é a “condição em que se realizam os deslocamentos de pessoas e cargas no espaço urbano”.

Mobilidade urbana sustentável: a definição desse conceito está atrelada a duas afirmações: primeira, durante seus deslocamentos, as pessoas devem desempenhar, sucessivamente, diversos papéis: pedestre, passageiro de transporte coletivo, ciclista e condutor. Segunda, os modos de transporte têm impactos diretos e indiretos nas condições ambientais das cidades (BRASIL, 2007a, p. 43). Assim, a sustentabilidade para mobilidade urbana é a unidade do tripé ambiental-social-econômico, dada pela capacidade de ofertar serviços de direito básico do cidadão, com menor gasto de energia fóssil e menor impacto no ambiente, maior atendimento a toda população e menor custo tarifário. Propriedades que resultam em um projeto urbano com prioridade ao transporte coletivo, o qual se conecta aos bairros por meio de calçadas acessíveis e infraestruturas cicloviárias (BRASIL, 2012a, 2013).

Mobilidade ativa: o termo correlato de transporte ativo refere-se aos modos de propulsão humana como o andar e o pedalar (BRASIL, 2016b), em uma experiência do corpo na cidade. Na Lei nº 12.587 da PNMU (BRASIL, 2012a, 2012b), essas escolhas modais são denominadas de transporte não-motorizado. Porém, como coloca Guth (2016), definir as viagens a pé e de bicicleta como um transporte não-motorizado seria reafirmar a dominação do automóvel sobre os demais modos. Modos ativos que, em oposição, deveriam ter suas propriedades valorizadas, até mesmo porque a capacidade do ser humano de andar e a invenção da bicicleta são anteriores à própria tecnologia dos veículos.

Cidade ciclável: uma cidade baseada na cultura da bicicleta, onde os espaços são compartilhados de maneira respeitosa com ciclistas, ou quando há infraestruturas cicloviárias que atendam os deslocamentos dos cidadãos com dignidade e segurança.

Movimento social: apesar de o estudo envolver autores cujos trabalhos definem movimentos sociais como ativismos políticos revolucionários com características específicas, neste trabalho, a definição para movimento social é simplesmente uma ação conjunta de cidadãos conscientes de uma realidade em comum que visam reivindicar seu espaço no trânsito.

Grupos de pedal: são ciclistas, normalmente competidores do esporte, que se reúnem para pedalar na cidade com certa frequência, como forma de treinamento para as competições e também para lazer. Contudo, cada grupo de pedal expressa uma característica distinta, não sendo possível definir uma exata atuação global desses no ambiente urbano.

Cicloativismo: são ciclistas contrários a cultura do automóvel; que é essa produção de formas urbanas hostis, volumosas e de alta velocidade vinculada à priorização do desenho urbano na perspectiva de um motor. Tais grupos podem ser definidos como uma militância política que reivindica o espaço da bicicleta na cidade (XAVIER, 2011).

Ciclista utilitário/ trabalhador: São aqueles cidadãos que usam a bicicleta cotidianamente (até três vezes na semana) para viagens previsíveis como trabalho, compras e estudo (TRANSPORTE ATIVO, 2015b).

1.4 Estrutura da investigação

Após a introdução, tem-se a fundamentação teórica, a qual realça, primeiramente, dois contextos: um relacionado à cultura do automóvel presente na sociedade brasileira, e o segundo é, basicamente, uma apresentação sucinta dos

métodos e técnicas internacionais para reversão do paradigma da mobilidade centrada no carro para uma mobilidade dita sustentável. Adicionalmente, a seção seguinte refere-se ao pensamento crítico sobre transportes, discorrendo sobre as reflexões urbanísticas até o despertar de um movimento social denominado de cicloativismo. Logo, reflete-se sobre a origem de grupos de ciclistas de lazer e, por fim, a emergência de militâncias políticas através da bicicleta, comentando sua apropriação urbana em variadas cidades do Brasil. Na seção de Tópicos Conclusivos, visa-se reunir todas as temáticas anteriores a fim de compor uma teoria que embase esta pesquisa.

O capítulo de metodologia informa dos métodos e das técnicas aplicadas no trabalho de campo, descritos detalhadamente para, talvez, uma futura aplicação destes em outros estudos. Primeiro, tem-se um texto contexto, para situar o leitor no processo de construção da pesquisa, a fim de expor as barreiras metodológicas e as mudanças criativas sofridas ao longo da realização do estudo. Há algumas seções destinadas à estrutura empírica para garantir a confiabilidade do material, já que a escolha por três casos exige seriedade e ordenamento na realização, até mesmo porque a preferência é por uma abordagem qualitativa.

Por fim, o capítulo anterior às conclusões da pesquisa é dividido em três seções, em que cada uma destas relaciona-se a um caso do estudo, ordenados na sequência de coleta e análise dos dados: Rio Grande, Pelotas e Bagé. Em cada seção estão: comportamento online, histórico, prática, relações com administração pública e contribuições dos grupos para a sociedade, de maneira a tentar seguir a mesma ordenação da fundamentação teórica. Já os resultados de cada caso são comparados em uma análise entre casos e confrontados com a teoria formulada, o que consiste nas conclusões finais da pesquisa.

2 FUNDAMENTAÇÃO TEÓRICA: CONTEXTO E EMERGÊNCIA DE GRUPOS DE CICLISTAS

2.1 Contexto I: o automóvel da sociedade, um desgaste necessário

Trabalhos sobre mobilidade urbana, geralmente, iniciam com uma fundamentação teórica que elucida dos inúmeros problemas causados pela indústria automobilística. Instituição privada que, como veremos, tem uma atuação pesada sobre a cultura e o modo de vida atual. Todavia, concorda-se com Maribondo (2015) quando ele coloca que admite se sentir cansado ao pensar em escrever ou falar sobre o automóvel. “Sobretudo, sinto cansado em tecer considerações e análises críticas sobre seu lugar e seus efeitos sobre a vida” (MARIBONDO, 2015, p. 40).

Conforme o autor, esse cansaço se deve, primeiramente, pela repetição com a qual se fala sobre o assunto. Em segundo, porque o sentimento do pesquisador é de “palavras ao vento”. É desgastante dialogar sempre para um mesmo público (universitários estudantes de transportes), mas mais desgastante ainda é ver que nada se fez para salvar vidas, passadas décadas e décadas de discursos argumentativos sobre os malefícios dos veículos individuais motorizados.

Apesar da exaustão, não se pode ignorar a conjuntura criada no entorno desse modo de transporte, visto que, fazer isso seria como ignorar a própria história da cultura brasileira, que molda as formas urbanas até hoje. Logo, reafirma-se a pregação do automóvel a partir da influência dos transportes rápidos, os quais revolucionam o modo de vida nas cidades.

Illich (1974) coloca que toda a tecnologia proveniente de energia mecânica tem uma limitação, ou ela esmagará o ser humano. Para ele foi fácil constatar que

(...) o desenvolvimento dos transportes como indústria reduz a igualdade entre as pessoas, limita a mobilidade pessoal dentro de um sistema de rotas traçadas a serviço das indústrias, das burocracias e dos militares e, ademais, aumenta a escassez de tempo da sociedade. Em outras palavras, quando a velocidade de seus veículos ultrapassa uma certa margem, as pessoas se convertem em prisioneiras do veículo que as leva, todos os dias da casa para o trabalho (ILLICH, 1974, p. 44)

A importante participação das ferrovias no processo de multiplicar distâncias foi decisiva para criar uma nova espécie de seres humanos, os quais Illich chama

de: *usuários*. Essa classe de pessoas é completamente diferente daquelas que vivem o espaço, que caminham pelas calçadas, conhecem os vizinhos, conversam nas praças e que criam seu território a partir das experiências do corpo na cidade. Os *usuários* vivem em um mundo alheio, mais ágil, com distâncias mais longas, tendo de se deslocar diariamente do lugar que moram para o lugar que trabalham por intermédio de uma propulsão nada humana. Posteriormente, “o motor mediatiza sua relação com o meio ambiente e logo o aliena de tal maneira que passa a depender do motor para definir seu poder político” (ILLICH, 1974, p. 48).

Seguindo, os veículos individuais, ao contrário dos produtos da indústria ferroviária, ocuparam a área urbana dos municípios, logo, as consequências disso foram mais devastadoras para os hábitos locais. As distâncias sociais e espaciais impostas por essa nova demanda criaram ilhas de privilégio na proximidade das áreas centrais (CORRÊA, 2005; SMITH, 2007; VILLAÇA, 1999) em detrimento de uma escravidão geral (LUDD, 2005). Os excluídos dessa economia motorizada foram obrigados a morar na cidade periférica, com pouca infraestrutura e com serviços de transporte ruins. Assim, tiveram acréscimos de tempo expressivos em seus deslocamentos diários, escravos de uma sociedade carrocêntrica¹, onde não possuem direito nem à mobilidade nem à cidade.

A indústria, portanto, adquire o controle sobre a circulação no momento em que dita a vivência urbana cotidiana. Mérito de um monopólio radical que teve a capacidade de transformar todos em *usuários* (ILLICH, 1974).

O *marketing* vende a ideologia de donos, dos benefícios da propriedade privada (HARVEY, 1974, 2012), da segurança viária, do conforto de um veículo (LUDD, 2005), mas comercializa, principalmente, a ideologia de liberdade. Em meio a uma sociedade majoritariamente escrava, vender liberdade é o mesmo que vender remédios para um indivíduo doente, é oferecer a salvação para transpor os grandes percursos e fugir do transporte coletivo ineficiente e indigno.

Essa liberdade por sua vez, é materializada pela velocidade. As propagandas da indústria automobilística, normalmente, envolvem um automóvel potente com velocidades elevadas trafegando em estradas vazias de pavimento asfáltico, uma

¹ Linguagem usada por ativistas da mobilidade urbana para significar uma sociedade que tem como centro de suas formas e relações os veículos individuais motorizados.

utopia para os usuários do transporte coletivo que querem um veículo, ao passo que é uma distopia para os ativistas da bicicleta, ciclistas e pedestres que sofrem com o acréscimo de velocidade. Ned Ludd (2005), o pseudônimo do cicloativista que organizou o livro *Apocalipse Motorizado: a tirania do automóvel em um planeta poluído*, escreve: “Diga-me a que velocidade te moves e te direi quem és. Se não podes contar mais do que com teus próprios pés para deslocar-te, és um excluído”. Entendimento semelhante também representado por Singer e Ghent (2017) na Figura 2.1.



Figura 2.1 - A concepção do automóvel na sociedade atual.
Fonte: adaptado de (SINGER; GHENT, 2017).

Esse apelo pela liberdade vendida através de um motor contaminou todas as classes da sociedade brasileira. Maricato (2001, 2011) inclusive coloca que, nas moradias pobres de favelas, é mais comum encontrar eletrodomésticos e automóveis, do que condições sanitárias dignas. Assim, percebe-se que, indiferentemente da condição econômica do indivíduo, este almeja possuir um carro, o que se torna maléfico para o ambiente de todos (MARTINS, 2018).

A forma da cidade é resultado de variadas intervenções, construídas fisicamente a partir de imposições ou pela vivência humana cotidiana. Lamas (2004) também a define como o modo com que se organizam os elementos morfológicos que constituem o espaço urbano, os quais são materializados por seus aspectos quantitativos (fluxos, densidades, dimensões) e pelos aspectos qualitativos (estado dos pavimentos, acessibilidade). Sem esquecer que existe ainda a organização funcional da cidade, a qual consiste nas atividades humanas produzidas.

Ao observar a imagem das cidades brasileiras, nota-se que tanto os aspectos quantitativos, quanto os qualitativos, privilegiam majoritariamente o tráfego de veículos. Isso porque, a demanda popular do século passado aderiu ao *marketing* da

indústria, de modo a consumir automóveis demasiadamente (TAKE, 1996). A forma urbana, portanto, deixa de ser inclusiva e interativa entre pedestres, ciclistas e motoristas, para se tornar exclusiva (MARTINS, 2014; GTZ; SUTP; I-CE, 2009; SOUZA, 2016), limitando a circulação de qualquer indivíduo e equipamento que não seja motorizado.

O sonho popular de comprar um carro, aliado ao planejamento urbano centrado em hierarquia viária (AMARAL, 2016), fluxo contínuo e velocidades elevadas, têm implicações sérias para o modo de vida na cidade. O próprio conceito de posse, dominação ou propriedade consumido pela sociedade global (MARTINS, 2014) trata-se de uma ilusão, pois o automóvel transforma seus “donos” em meros *usuários* do sistema capitalista de produção. Consumidores de um mercado privado poderoso que modela e controla a cidade, o cotidiano e as necessidades individuais.

Assim, a relação entre economia, indústria e transportes supera o coletivo, o público, as relações humanas, os direitos urbanísticos e quaisquer pautas voltadas à sustentabilidade ambiental e social (XAVIER, 2011; MARICATO, 2001, 2011). Trata-se de uma construção cultural cega (LEFÈBVRE, 1968) para as reais propriedades do transporte individual motorizado, a qual ignora o fato de não existir tráfego sem o consumo de combustível.

A Figura 2.2 traz uma ilustração da dinâmica capitalista voltada aos transportes, pois considera que no entorno de um amplo sistema de produção capitalista há três engrenagens principais: a economia, a indústria e os modos de transporte. Nessa analogia mecanicista, a economia faz progredir a indústria; a indústria produz consumidores; e os modos de transporte motorizados, especialmente o automóvel, fazem desses proprietários de veículos individuais indivíduos mentalmente iludidos sobre sua dependência capitalista. Assim, dando continuidade à importante participação da indústria automobilística na economia nacional, devido à compra de combustíveis, de insumos e de veículos.

À vista disso, percebe-se uma relação cíclica entre essas três engrenagens, as quais estão diretamente ligadas ao sistema hegemônico e excludente que vive o Brasil, a América Latina e boa parte dos países (GTZ; SUTP; I-CE, 2009; ZIBECHI; MACHADO, 2017; MARICATO, 2001, 2011; MARTINS, 2014). Conjuntura que tem como produto final cidades desestruturadas, dominadas pelo capital privado, com

extensas áreas periféricas sem infraestrutura ou condições de vida dignas, as quais foram formadas a partir de um facilitador denominado de automóvel.

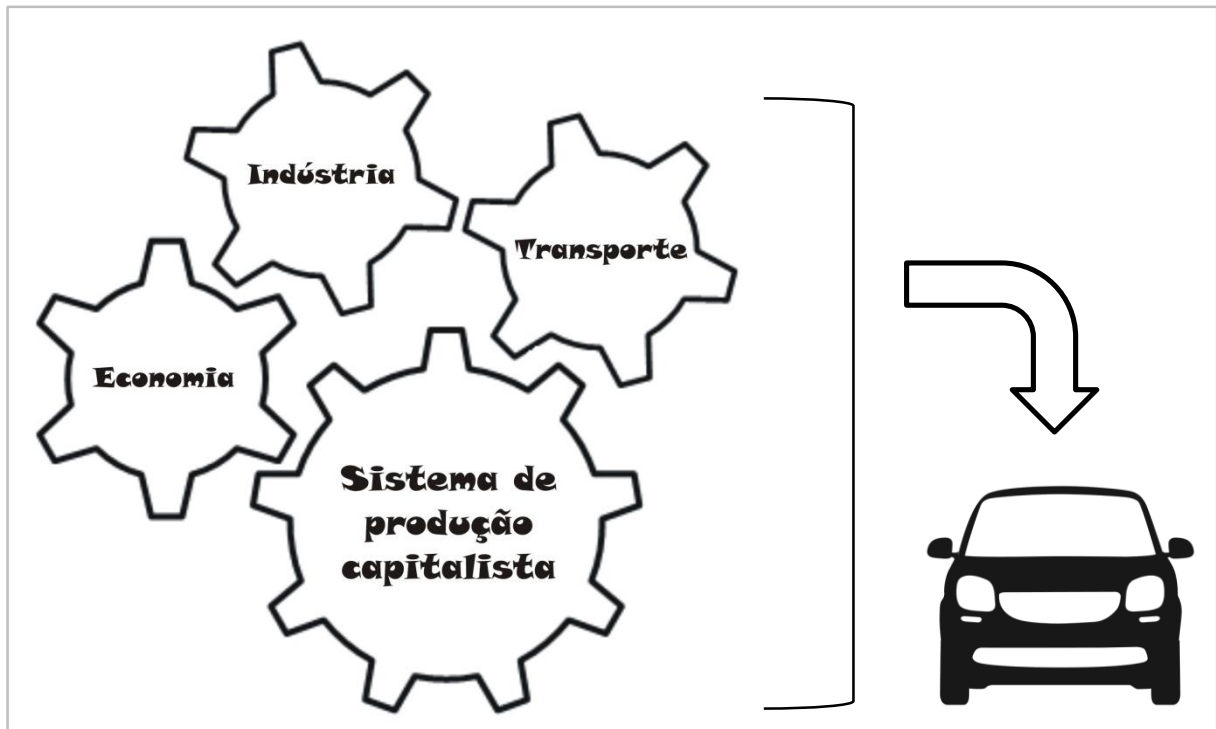


Figura 2.2 - Engrenagens de um poderoso sistema de produção: o sistema capitalista.
Fonte: Autora, 2018.

O vínculo entre transportes e economia, por sua vez, nem sempre existiu. Lefèbvre (1970), em sua teorização, coloca a existência de uma zona crítica, a qual ele define como sendo uma cidade de relações múltiplas e profundas, que se estabelecem após o período industrial. Para o autor, a industrialização não foi um processo natural, sem intervenções, pois auxiliaram na construção desse cenário as classes dominantes do capital. À medida que detém o domínio sobre emprego e trabalho (BRAVERMAN, 1987), a indústria controla a população trabalhadora por meio da exploração (não mais pela opressão como na cidade mercantil). Ademais, investimentos em formas urbanas de educação, de habitação e de lazer servem para limitar o pensamento coletivo, a fim de evitar rebeliões contra o mecanismo de produção capitalista ligado à divisão social do trabalho. Ou seja, poder-se-ia explicar o processo pós-industrial como uma sucessão de medidas para deixar a classe trabalhadora inconsciente de sua realidade e sujeita aos interesses dominantes.

Assim sendo, a zona crítica (LEFÈBVRE, 1970) começa com a indústria, que permite a ampliação virtualmente ilimitada do valor de troca. Já a mercadoria não

somente engendra uma forma diferente de relacionamento entre as pessoas, como também faz surgir “uma lógica, uma linguagem e um mundo” (LEFÈBVRE, 1968, p. 128). Realidade cujas consequências irão valorizar mais o lucro do que a qualidade de vida geral da cidade, fato que se reflete na circulação.

Em suma, a mobilidade urbana atrelar-se ao mercado no momento em que a indústria automobilística assume um papel importante para a economia internacional e nacional, uma vez que a prosperidade desse modo de produção, focado no ganho de capital através da maquinaria, revoluciona não só as relações de trabalho, mas a lucratividade das empresas, que passam a ganhar mais com a venda de automóveis e pagar menos pelos serviços de funcionários (BRAVERMAN, 1987). Tudo isso em troca da destruição ambiental e social (ACSELRAD, 2001), poluição atmosférica e sonora (LUDD, 2005), descentralização urbana (SMITH, 2007), especulação imobiliária (MARICATO, 2001) e, sobretudo, em troca da vida humana. Vida de indivíduos que morrem diariamente em assassinatos no trânsito, atropelados por veículos, motoristas alcoolizados e displicentes (LUDD, 2005). Além dos danos à saúde pública que sobrecarregam hospitais com infecções respiratórias, lesões, problemas cardíacos (XAVIER, 2011; GTZ; SUTP; I-CE, 2009).

Questionar o automóvel é, portanto, questionar não só a economia e a política produzida por ele, mas também questionar a sociedade atual, seus costumes e valores. É questionar a cidade, as necessidades dos indivíduos, pois, até que ponto, ser proprietário de um veículo individual pode lhe garantir qualidade de vida? Se, por outro lado, têm-se congestionamentos, problemas ambientais, ilhas de exclusão que limitam a mobilidade e os fazem meros *usuários* de um sistema de transporte único. Além do espraiamento das áreas urbanas que multiplicam as distâncias e dividem a cidade em zonas habitacionais, de lazer e de trabalho, fazendo com que o indivíduo percorra viagens de duas a três horas nas metrópoles brasileiras (MARICATO, 2013; PERRENGUE, 2013).

Ao contrário da liberdade comercializada, a indústria do automóvel vendeu para seus adeptos a escravidão; vendeu a dependência do consumo de combustíveis fósseis, a submissão do corpo pelas estruturas mecânicas e a perda da saúde física e mental dos seres humanos, devido ao estresse diário no trânsito e do tempo acelerado. Conforme explica Sergio Martins (2014) em *Metrópoles e automóveis: além da indústria, quem do urbano*, os veículos individuais

motorizados revolucionaram a noção de tempo-espço da sociedade a partir do século XX.

O capitalismo alterou o homem, as relações sociais e as técnicas. Logo, para haver sua superação é preciso também criar um novo homem, novas relações sociais e novas técnicas (LUDD, 2005). Porém, como fazer isso?

2.2 Contexto II: métodos e técnicas do novo paradigma

Reverter o quadro de mobilidade urbana nacional, marcado pela política rodoviarista, não é um objetivo fácil. Nem mesmo as estatísticas, as manchetes sangrentas ou os números de mortos no trânsito são suficientes para fortalecer a aplicação de princípios contidos na Lei Federal 12.587, que rege a PNMU (MARIBONDO, 2015).

A própria terminologia de “acidentes” de trânsito denota a sutileza com que é tratado o massacre da circulação urbana, já que o termo se refere a um evento imprevisível (ao acaso); quando, na verdade, as estatísticas mostram a elevada accidentalidade de cidades que privilegiam os veículos motorizados como única e exclusiva forma de deslocamento (GUTH, 2016). Ludd (2005) afirma que o termo soa como uma morte incontestável, apesar de ser somente uma consequência desse modo de vida motorizado. Já Maribondo (2015), questiona por que os “acidentes” de trânsito são vistos como mal-entendidos, bem como, pergunta se o título de acidente se deve ao efeito colateral indesejado de um sistema de produção capitalista.

O fato é que não há possibilidade alguma de reverter o paradigma carrocêntrico da mobilidade urbana somente por um viés tecnicista - como tenta o Brasil -, visto que o automóvel detém o coração da política energética mundial (MARICATO, 2011; MARTINS, 2014). Ademais, consumir combustíveis mais ecológicos, igualmente, não resolve os problemas ambientais e sociais necessários para se atingir as metas de redução de emissões como colocado por Xavier (2011) no capítulo *A mobilidade urbana na agenda da sustentabilidade ambiental*. Bem como, ainda estimula uma cultura individualista que valoriza relações de domínio.

Os países centrais nas décadas de 1950 e 1960 adotaram as políticas de desenvolvimento urbano norte-americanas e investiram pesado em leitos carroçáveis do mesmo modo como ainda se faz nas cidades brasileiras. Até que, em determinado momento, o número de veículos em circulação já não mais se equiparava aos registros de posse comercializados, uma vez que as cidades estavam suficientemente congestionadas (GTZ; I-CE; SUTP, 2009). Logo, ao identificar a irracionalidade desses investimentos para o ambiente e para a qualidade de vida humana, aliada a imobilidade, tais países começaram a construir uma nova percepção sobre o transporte público e coletivo.

Assim, países como Dinamarca, Alemanha e Holanda somente passaram a investir em transporte por bicicleta, a pé e em coletivos, após viverem as consequências de ter uma grande parcela de deslocamentos diários realizada por veículos individuais. Essa consciência fez com que os países buscassem políticas inovadoras para transpor o desafio. Holandeses e dinamarqueses, por exemplo, - hoje conhecidos por sua cultura voltada às bicicletas - perceberam que uma das possíveis soluções para recuperação dos centros urbanos degradados era a tomada de uma política nacional que desse atenção à igualdade entre modos de transporte. Portanto, a partir de 1975, a Holanda elaborou seus primeiros *Traffic Circulation Plans* que, tinham como um de seus princípios, melhorar as condições de segurança viária. Logo, as cidades começaram a atrair novamente pessoas, enquanto que as ocorrências de atropelamentos e outros conflitos reduziram 75%. Além do aumento contínuo de ciclistas de 27%, em média, de todas as viagens (GTZ; I-CE; SUTP, 2009).

A preocupação internacional com a questão ambiental criou corpo no final da década de 1960 e início de 1970 (XAVIER, 2011). Período em que alguns urbanistas começaram a tecer críticas sobre os padrões do desenho urbano motorizado, dos quais se pode listar: Lefèbvre (1968, 1970, 1972, 1974); Harvey (1974, 2012), Illich (1974) e, principalmente, Jacobs (1961) com um estudo de caso sobre a cidade de Nova Iorque². Segundo Xavier (2011), foi na Conferência de Estocolmo, em 1972, a primeira vez que a comunidade internacional se reuniu para tratar do meio ambiente

² A produção da autora em *Morte e vida de grandes cidades* é, hoje, um marco para a consciência urbana sobre a imobilidade de transportes privados como principais modos de deslocamento. Frequentemente, acadêmicos citam-na a fim de elucidar a problemática da circulação urbana no Brasil.

global e do desenvolvimento urbano, visto a tendência de escassez de recursos e a degradação urbana pela poluição e destruição do ambiente natural, principalmente pelas nações ditas desenvolvidas. Muitos países presentes comprometeram-se em reduzir as emissões de gases de efeito estufa, dentre estes o Brasil, que também incluiu na Constituição Federal de 1988 o direito ao meio ambiente ecologicamente equilibrado. Além disso, foi nessa conferência que se definiu o que seria Desenvolvimento Sustentável; como sendo a capacidade de atender as necessidades contemporâneas sem comprometer as gerações futuras (XAVIER, 2011).

Apesar das responsabilidades, um estudo realizado pelo *Observatório de Mobilidad Urbana* para grandes metrópoles da América Latina (CAF, 2009) identificou que 69% dos investimentos em mobilidade urbana são destinados a veículos individuais motorizados, de modo a persistir em um desenvolvimento urbano que tende ao fracasso socioambiental. Sem contar o valor elevado da tarifa do transporte coletivo em diversas cidades brasileiras que atingem valores de 25% do salário mínimo, quando o ideal seria em torno de 6% conforme o estudo. Dessa maneira, pode-se deduzir de quem é a prioridade da circulação, deixando menos de 3% do espaço para o transporte coletivo e menos que 1% aos pedestres e ciclistas (CAF, 2009).

A divisão espacial das cidades latino americanas entre modos de transporte, entretanto, não difere de cidades em países desenvolvidos. Copenhague, por exemplo, é considerada cidade modelo na implantação de instalações cicloviárias, possui uma qualidade ambiental urbana elevada (GTZ; I-CE; SUTP, 2009) e 62% da população realiza suas viagens diárias para trabalho e estudo de bicicleta – onde apenas 9% são realizadas em veículos individuais. Em contrapartida, 64% do espaço viário da cidade é destinado aos veículos, simultaneamente, a 26% de calçadas (contando o interior dos quarteirões), 7% de faixas exclusivas de ônibus e somente 1% é destinado às bicicletas (COPENHAGENIZE, 2017).

A diferença principal entre Copenhague e qualquer cidade brasileira é, portanto, a capacidade de gestão de ambos os países. As políticas dinamarquesas visualizam o transporte por bicicleta como uma ferramenta útil e necessária para resolver os problemas de circulação urbana (GTZ; I-CE; SUTP; 2009), diferentemente das gestões municipais no Brasil, que estão a realizar seus planos

de mobilidade apenas por imposição da legislação. Argumento que se comprova pelo atraso das reuniões para formulação dos planos, os quais estão a ser realizados praticamente ao fim do período estipulado pela Lei Federal 12.587 (já incluída a prorrogação do prazo final).

Portanto, a ciclo mobilidade no País tende a ser tratada como uma meta para permanecer recebendo investimentos públicos federais. Por consequência, os projetos elaborados, geralmente, carecem de conhecimentos básicos sobre o modo cicloviário, o desgaste muscular do ciclista e, principalmente, sobre o papel da bicicleta no sistema de transporte de uma cidade.

O manual sobre ciclo mobilidade – *Cycling Inclusive Policy Development* (GTZ; I-CE; SUTP, 2009) - explica que infraestruturas exclusivas para ciclistas são importantes, porém igualmente relevantes são as políticas para estimular o uso da bicicleta e a participação na população. É preciso investir em estratégias que modifiquem a visão marginalizada desse equipamento e que o apresentem como um modo de transporte; pois a bicicleta é (no Brasil) e foi (em países centrais) rotulada como transporte para pobre, usada somente por aqueles economicamente prejudicados (SOUZA, 2016).

No contexto europeu, as estratégias valorizam os benefícios individuais e sociais da bicicleta (GTZ; I-CE; SUTP; 2009). Para os indivíduos, as políticas investem em um discurso em defesa da melhora da mobilidade e da acessibilidade, pois pedalar multiplica três vezes a distância percorrida pelo pedestre e o tempo de viagem reduz na proporção inversa. Outros benefícios são: saúde devido à frequência de atividades físicas e redução nos custos com transportes. Já os encorajamentos sociais, vinculam-se a diminuição de emissão de gases poluentes, melhora da segurança viária e da acidentalidade. Além, de um uso eficiente do espaço público, devido à bicicleta requerer um terço da via dominada por veículos. E melhorar a equidade social, em razão de o ciclismo reduzir o tráfego urbano congestionado.

Adicionalmente, um potencial explorado por essas políticas urbanas é a integração modal, visto que o transporte coletivo sozinho não oferece um serviço de porta-a-porta como os veículos individuais (GTZ; I-CE; SUTP, 2009). Por essa razão, a bicicleta e o andar a pé servem como um complemento ao sistema de transporte coletivo, de modo a oferecer acesso àquelas áreas sem disponibilidade destes

serviços (BRASIL, 2013). Principalmente, quando há possibilidade de um estacionamento seguro para as bicicletas próximo as estações. Essa estratégia integrada de mobilidade faz com que os condutores sejam induzidos ou estimulados a abandonar seus automóveis, já que os é oferecido a mesma capacidade de locomoção em transporte público – coletivo, ciclovário e a pé – em um menor tempo de viagem. Sobretudo nas viagens com distâncias percorridas menores que 5 km, as quais são maioria segundo o *Planning for Cycling* de Londres (CIHT, 2014).

Um aspecto também debatido para encorajar a mobilidade por bicicleta é a requalificação das áreas urbanas (GEHL, 2010; LUDD, 2005), pois o desenvolvimento rodoviarista modificou a paisagem, de forma a torná-la hostil e monótona para os modos ativos (JACOBS, 1961, MARTINS, 2014) Afirmação exemplificada por Yuassa (2008), com casos em São Carlos/SP. Por essa razão, portanto, é que se faz indispensável à implantação de infraestruturas ciclovárias, as quais têm como função segregar os fluxos com diferentes velocidades e proteger o indivíduo de possíveis riscos de lesão e de morte.

Anteriormente à massificação no uso de veículos individuais motorizados, não se tinha uma hierarquia viária claramente definida como hoje, já que a disparidade de velocidade entre pedestres, ciclistas e automóveis não eram tão discrepantes. O número elevado de viagens realizadas a pé ou de bicicleta impunham velocidades reduzidas aos veículos, os quais trafegavam em ritmos lentos, coerentes com a dimensão humana (TAKE, 1996; GEHL, 2010).

Conforme o manual (GTZ; I-CE; SUTP; 2009), uma grande quantidade de ciclistas e pedestres nas vias permanece sendo um aspecto intimidador aos veículos, forçando-os a reduzir a velocidade. Entretanto, as inúmeras barreiras físicas e sociais contra a bicicleta impedem que essa realidade ocorra de maneira natural. Logo, os estímulos a favor da mobilidade por bicicleta devem ser efetivos, tanto no âmbito cultural da sociedade – como já explicado -, quanto na reestruturação de sua forma urbana.

O padrão urbanístico no século XX foi a cidade planejada e o desenho urbano moldado pelos veículos individuais, o qual organiza a cidade em uma malha viária hierarquizada em: vias de trânsito rápido, vias arteriais, vias coletoras e vias locais. Cada um dos elementos constituintes deste sistema possui uma função para funcionamento da circulação urbana motorizada. Por conseguinte, é sobre esse que

se deve planejar infraestruturas cicloviárias, já que a configuração das cidades brasileiras ainda permanece desta forma. Por isso, os próximos parágrafos detêm-se em explicar a relação entre a hierarquia de veículos e de bicicletas, sendo que, esta última somente existe para proteção do ciclista, a fim de evitar agressões graves quando atingidos por automóveis ou motocicletas em velocidades acima de 30 km/h.

A larga diferença de volume e de massa entre os modos motorizados e modos ativos transmite preocupação, principalmente, quando ciclistas e pedestres trafegam próximos ao leito carroçável em vias rápidas, arteriais e coletoras sem divisão física entre os fluxos. Justamente porque a velocidade média de um ciclista é de 15 km/h, o que comparado aos 50-60 km/h dos veículos, representa um risco de desestabilizar a bicicleta, em razão do deslocamento da massa de ar gerada pelo seu grande volume em alta velocidade, a qual suga o indivíduo no sentido do automóvel (GEHL, 2010; GTZ; SUTP; I-CE, 2009; CIHT, 2014).

Em vias de trânsito rápido e em vias arteriais, a compatibilidade do trânsito de veículos com bicicletas materializa-se na forma de ciclovias, a qual consiste na instalação com maior proteção ao ciclista. Há segregação dos fluxos por um canteiro ou blocos de concreto e, quanto à sinalização, pode-se instalar semáforos exclusivos para bicicletas nos cruzamentos (BRASIL, 2007b, 2016b, 2017), ou pintar uma *bike box* à frente da faixa de retenção dos veículos (NACTO, 2014). Expressão que representa a pintura de um retângulo com a mesma largura do leito carroçável, sendo também indispensável para ciclofaixas. A intenção é que os ciclistas aguardem o semáforo no local do *box* à frente dos veículos. O objetivo da instalação, por sua vez, é que os condutores visualizem o ciclista - e suas intenções de conversão - antes do sinal dar passagem, e antes de colocarem a máquina em movimento.

Nas vias coletoras com velocidades permitidas de 30-40 km/h para automóveis, a segurança do ciclista é acompanhada por uma divisão dos fluxos, porém, com pintura horizontal ou com delimitadores como tachões, dispensando canteiros e elementos físicos maiores. A ciclofaixa é a infraestrutura cicloviária mais prática para ser implantada em centros urbanos consolidados, tendo em vista o aproveitamento do pavimento do leito carroçável e por requisitar menos espaço físico (GTZ; SUTP; I-CE, 2009).

Em última instância na hierarquização das instalações para ciclistas, tem-se a via compartilhada, cujo fluxo de veículos e a demanda de bicicletas dividem o mesmo espaço, sem distinções. Trata-se de uma prática para usar a bicicleta em vias locais, onde a velocidade máxima dos veículos legalmente é de 30 km/h. Velocidade somente duas vezes maior que a média do ciclista, por isso, compatível com a dimensão humana. Tanto que, muitas cidades vêm adotando as Zonas de 30 para melhorar a mobilidade urbana em áreas problemáticas como centros comerciais e áreas próximas a escolas, a fim de reduzir o número de mortos e a acidentalidade no trânsito a favor do fluxo intenso de pedestres (GTZ; SUTP; I-CE, 2009). A Figura 2.3 mostra as três qualidades de infraestrutura cicloviária.

Além da dependência da velocidade permitida na via para escolha das infraestruturas cicloviárias, é necessário compatibiliza-las numericamente com os fluxos de veículos, uma vez que, uma rua com grande número de carros, independente de seu gabarito e da baixa velocidade, torna-se desconfortável para a mobilidade por bicicleta. Em concordância, existem diversos gráficos produzidos pela bibliografia técnica, os quais diferem sobre alguns aspectos. À exemplo, o Ministério das Cidades (BRASIL, 2016b) baseia-se em dois materiais: um do Instituto de Políticas de Transporte e Desenvolvimento - ITDP Brasil (EMBARQ, 2014) e outro que consiste em um manual escocês sobre desenho de infraestruturas cicloviárias (TRANSPORT SCOTLAND, 2011). Os três gráficos citados indicam o nível de segregação necessário para que a adoção de ciclovias, ciclofaixas ou vias compartilhadas esteja coerente com as características da via.

Contudo, para implantação dessas infraestruturas no Brasil, é preciso que haja uma inversão de paradigma na mente dos planejadores urbanos. As técnicas descritas anteriormente foram suficientes para mudar a realidade europeia (GTZ; SUTP; I-CE 2009; CIHT, 2014) e de algumas cidades estadunidenses (CONTESTED, 2006; GAETE, 2016), porque mudaram as relações estabelecidas entre automóvel e indivíduo. Sabe-se, entretanto, que cidades modelo como Amsterdam e Copenhague vivem situações, econômica, social e cultural, bastante distintas do Brasil e dos Estados Unidos, sobretudo, quanto ao comportamento coletivo da sociedade.



Figura 2.3 - Qualidades de infraestrutura cicloviária: ciclovia, ciclofaixa e via compartilhada; A) projeto de ciclovia da avenida Blackfriars em Londres, Reino Unido; B) ciclofaixa no contra fluxo dos automóveis em via de mão única combinada com ciclofaixa convencional; C) exemplo de via local de baixo fluxo com compartilhamento entre ciclistas e veículos.

Fonte: A e B de (NACTO, 2014), C de (GTZ; SUTP; I-CE, 2009), organizado pela autora.

A estrutura viária de algumas cidades norte-americanas, concebidas no modernismo, exigiu a criação de métodos distintos daqueles já apresentados, pois os princípios de zoneamento do uso do solo, somados ao privilégio de automóveis no panorama de transporte nacional, formaram uma malha dispersa e pouco densa

(JACOBS, 1961; GEHL, 2010; MARTINS, 2014). Consequentemente, estas características tornam economicamente inviável a oferta de um sistema de transporte coletivo, visto que, não há demanda suficiente para manutenção do serviço.

Assim, se os métodos europeus para mitigar os impactos da carrocracia³ no espaço urbano são concebidos a partir do transporte coletivo de média e alta capacidade, como, então, podem-se aplicar as técnicas em cidades dispersas sem viabilidade de transportes de massa? Esse questionamento levou as gestões urbanas nos Estados Unidos a elaborarem um método que envolvesse tanto o setor público quanto o âmbito privado. Com o nome de TOD (*Transit Oriented Development*) a estratégia tem como objetivo criar demanda para o transporte coletivo por meio do adensamento de áreas no entorno das estações, com estímulos comerciais, diversidade no uso do solo, e a partir de um planejamento de terminais intermodais⁴ (ARRINGTON, 2003). Apesar da definição de TOD ser imprecisa, a estratégia foi aplicada nos estados de Connecticut, Virgínia, Califórnia, Nova Jersey, Massachusetts e Texas (AMARAL, 2016). Cada cidade adaptou os princípios do método conforme as necessidades locais, também importando técnicas dos manuais europeus.

A Embarq Brasil (2014), hoje WRI Brasil Cidades Sustentáveis (*World Resources Institute*), importou o conceito de TOD juntamente com outros princípios voltados à recuperação de áreas urbanas através de elementos como: transporte coletivo de qualidade, mobilidade não motorizada, gestão do uso do automóvel, uso misto e edifícios eficientes, pisos térreos ativos, espaços públicos e participação comunitária. Adicionalmente, outro instituto internacional com atuação no Brasil é o *Institute for Transportation & Development Policy*, (ITDP, 2014), que incorpora os mesmos atributos para estimular uma ocupação compacta de uso misto. Contudo, essas iniciativas desconsideram o padrão brasileiro de uso do solo, em que as administrações públicas não têm controle sobre sua ocupação, estando à mercê do mercado privado. Característica nítida ao declarar-se que apenas 30% dos cidadãos das metrópoles têm acesso ao mercado formal de imóveis, já os outros 70% ocupam

³ Termo usado pelos ativistas da mobilidade urbana para significar uma democracia em que somente são ouvidos os motoristas de veículos individuais, de maneira a desprezar usuários do transporte coletivo, pedestres e ciclistas.

⁴ Informações disponíveis também em <http://tod.org>. Acesso em 2 dezembro 2018.

áreas irregulares de proteção ambiental sujeitos a desmoronamentos, enchentes e outras intempéries frequentemente divulgadas na mídia nacional (MARICATO, 2001, 2011). Fora a dimensão territorial das regiões metropolitanas dos grandes centros urbanos.

A inconsistência na aplicabilidade de estratégias internacionais no Brasil não se limita apenas às instituições como a WRI e o ITDP, mas a uma extensa gama de publicações, até mesmo do Ministério das Cidades. Sendo assim, é indispensável o pensamento crítico sobre a produção de conhecimento técnico no Brasil, pois, geralmente, os materiais são cópias de métodos estrangeiros que não retratam a realidade local. Logo, consistem no que Maricato (2011) chama de “ideias fora do lugar”.

A junção do valor absoluto de qualquer publicação internacional (MARICATO, 2011) com a estrutura patrimonialista e clientelista brasileira, e a desconsideração da realidade nacional, resulta em políticas de mobilidade legalmente consistentes (XAVIER, 2011), porém pouco aplicáveis. Esquece-se das relações entre capital, indústria e transportes, as quais barram a prática da ciclo mobilidade, bem como sua implantação, já que o planejamento, bem intencionado e largamente discutido, confronta-se com uma gestão prática e positivista.

Aprender com os erros de nações mais adiantadas é aconselhado (GTZ; I-CE; SUTP, 2009), entretanto, é preciso conhecer a realidade nacional e os países cujas circunstâncias permitem se estabelecer parcerias. Antes da elaboração de todos os métodos e estratégias citadas, as nações realizaram estudos sobre a conjuntura real existente, a fim de estabelecer medidas para mitigação dos conflitos. São processos de construção lenta, com testes, erros e acertos, sempre acompanhados por equipes de controle e monitoramento das respostas de cada projeto.

Em resumo, um dos graves problemas no Brasil é a importação de conceitos, antes mesmo do conhecimento sobre as necessidades do País, estados e de municípios. Dessa maneira, seria como obrigar (BRASIL, 2012b) a elaboração de um projeto de cidade sem ter em mãos um diagnóstico real dessa, o que, por consequência, fragiliza a PNMU de modo a permitir investimentos aleatórios (XAVIER, 2011) e classistas (MARICATO, 2011; ZIBECHI; MACHADO, 2017).

A produção de conhecimento sobre mobilidade urbana, em nível nacional, limita-se, principalmente, a duas entidades governamentais que trabalham/trabalhavam para a melhora nas condições de circulação das cidades. São estas: o Grupo Executivo para Integração Política de Transportes, GEIPOT, e o Ministério das Cidades com uma secretaria destinada ao Transporte e Mobilidade Urbana. Ambos contribuíram para formulação de um possível diagnóstico.

O GEIPOT, criado em 1965, tinha o objetivo de desenvolver estudos sobre transportes, visto o reconhecimento dos problemas de circulação já existentes na época. Publicou em 1976, reeditou em 1980 e atualizou em 2001 um *Manual de Planejamento Ciclovitário: Uma Política para as Bicicletas* (GEIPOT, 2001a), assim como, publicou outro documento recorrentemente citado por pesquisadores (CHAPADEIRO, 2011; XAVIER, 2011; TRINDADE, 2016), que consiste no relatório *Planejamento Ciclovitário: Diagnóstico Nacional*. Um levantamento do uso da bicicleta em diferentes cidades, obtidos através de questionários, fotografias, relatórios estatísticos e técnicos sobre o volume de tráfego e acidentes (GEIPOT, 2001b). Já a Secretaria de Transportes e Mobilidade Urbana, do Ministério das Cidades, teve uma participação decisiva para a política brasileira, pois incitou o conhecimento local a partir de diálogos abertos com as comunidades, por meio das Conferências das Cidades realizadas esporadicamente nos municípios.

Corroborando, Xavier (2011) salienta a necessidade de melhorar a informação sobre a mobilidade urbana no Brasil, tendo em vista a difícil elaboração de planos e planejamentos sem uma base de informações acerca da demanda e do uso dos transportes. Na sua tese, a autora apresenta o relatório da ANTP (2009) e do IPEA (2011) como fonte de informação sobre a divisão modal nacional. No entanto, na comparação da Tabela 2.1 – em que foi acrescido também o último relatório da ANTP (2018) - nota-se uma discrepância nas porcentagens das três pesquisas. Além da crítica desenvolvida por Xavier (2011) quanto à generalização de tais informações, tendo em vista a exclusão dos municípios de pequeno porte das pesquisas.

Tabela 2.1 - Comparativo entre bases de dados sobre a divisão modal nacional.

DIVISÃO MODAL	A pé	Bicicleta	Motocicleta	Automóvel	Transporte Público
ANTP, Pesquisa 2009	37,5%	3,1%	3,0%	26,9%	29,4%
IPEA, Pesquisa 2011	12,3%	7,0%	12,6%	23,8%	44,3%
ANTP, Pesquisa 2016	41,0%	2,0%	4,0%	25,0%	28,0%

Fonte: ANTP (2009); IPEA (2011); ANTP (2018), organizado pela autora.

Logo, questiona-se: Como é possível uma inversão de paradigma na mobilidade nacional e, por consequência, na questão urbana? Maricato (2011, p. 44) enfatiza algo sobre combater o analfabetismo urbanístico: construir um novo paradigma sobre as cidades, ainda que no contexto da periferia do capitalismo; exigir uma mudança cultural, uma costura federativa de médio e longo prazo; elucidar a estratégia das “forças selvagens que fazem do solo urbano e dos orçamentos públicos pasto para seus interesses”. Todavia, é ainda mais indispensável um Estado forte (SOUZA, 2017) e uma união entre aqueles que buscam um mundo mais ético, igualitário, mais humano e sustentável, a fim de principiar uma revolução urbana (HARVEY, 2012).

É preciso entender a sociedade brasileira, ao mesmo tempo em que se introduz um discurso pautado na preservação ambiental; já que, a questão ecológica aparenta ser uma poderosa forma de enfrentamento ao capitalismo, em razão de ser um problema transnacional (MARICATO, 2011; XAVIER, 2011).

2.3 Pensar crítico: um diálogo com as teorias urbanísticas até o despertar cicloativista

2.3.1 Forma urbana e pensamento urbanístico

A conjuntura que propicia o surgimento de movimentos sociais em transportes é complexa, pois envolve relações sociais estabelecidas sobre a cidade. A complexidade advém dos inumeráveis elementos que compõem o ambiente urbano, bem como, das suas relações e intensidades (PORTUGALI, 2011). Analogamente, a

complexidade aparece em cada elemento, pois seres humanos e ecossistemas naturais também são considerados organismos complexos (BATTY, 2007).

Contudo, não foi desde os primórdios das aglomerações humanas que a cidade foi compreendida dessa forma. A abordagem surge, mais intensamente, a partir de teorias pós-modernas, que criticam a visão da ciência newtoniana e julgam inapropriado o modo como as ciências humanas convencionais discutem a questão urbana. Em outras palavras, a cidade torna-se um conjunto de difícil apreensão a partir do momento que passa por uma mudança profunda em sua estrutura (LEFÈBVRE, 1970). Quando o relacionamento entre as partes de seu sistema não mais age de maneira linear e previsível, mas cria novas conexões entre elementos, cada uma das divisões sofre e causa influência nas demais, cujas consequências não respeitam a ordem de ação e reação, já que existem variados níveis de interação para cada elemento do sistema, e para cada relação entre eles (PORTUGALI, 2011).

Assim, a constituição da sociedade urbana é o somatório de diferentes processos e transformações que percorrem o eixo temporal de sua história. As relações entre diferentes elementos e agentes, componentes da cidade, traçam uma trama complexa de conexões que refletem na forma da cidade: ora através de marcos, monumentos, símbolos e signos, ora através de problemas de trânsito, habitacionais e de infraestrutura. Traços e feições que fizeram emergir uma reflexão urbanística, pois, se antes não havia necessidade de se elaborar teorias para compreender a cidade, após sua implosão-explosão (LEFÈBVRE, 1970), torna-se indispensável tal conhecimento.

Sobre a reflexão urbanística, o homem não regrediu seus passos, cada geração, sociedade ou grupo tem sua maneira própria de pensar, com concepções e com estéticas distintas. Para os teóricos marxistas, a compreensão da cidade em sua totalidade é uma missão praticamente inalcançável (LEFÈBVRE, 1968; HARVEY, 1974), já que se trata de um processo dinâmico e contínuo, em que a cidade não só produz uma prática social, como também é produzida por essa mesma práxis.

Ao iniciar a discussão pela abordagem desenvolvida na ecologia urbana, a cidade compara-se à natureza. Concepção baseada na teoria da evolução de Darwin, a qual explica as organizações sociais complexas a partir da competição

das espécies. Complementarmente, por volta de 1920, surge a teoria urbana da Escola de Chicago, onde os estudos buscavam, na atuação humana, explicações para os padrões, apropriando-se de conceitos como natureza humana. Termo que consiste na mescla entre uma essência biológica do ser humano - vinculada à competição por trabalho ou oportunidades formais - e uma essência cultural, contraditoriamente associada à comunicação e à interação social através das trocas imateriais de uma determinada comunidade (GOTTDIENER, 2010).

Produção cultural capaz de construir uma concordância sobre a conduta dos homens, denominada de ordem moral (GOTTDIENER, 2010), cuja definição consiste na formação de sentimentos comuns evoluídos com o passar do tempo e desenvolvidos pela convivência em coletivo. Características locais que, quando sobrepostas, engendram funções diferentes para a cidade. Em 1927, Burgess busca dividi-las geograficamente em zonas, as quais foram expostas no formato de círculos concêntricos. Para ele, o círculo interno central dedica-se às funções de negócios e de serviços, devido à competição econômica locacional exigida pelo mercado; externa a essa, há a zona de transição, ocupada pelas classes pobres e explorada pela indústria. Na sequência, localizam-se as residências dos trabalhadores industriais e, mais além, as da classe média. Por fim, depois dos limites da cidade, há ainda uma região em transformação, marcada pelos subúrbios (PORTUGALI, 2011).

Modelo que foi seguido por Hoyt quando constatou, em 1939, que a forma dos núcleos urbanos nem sempre sucedia no formato de um círculo perfeito. Observou-se que áreas homogêneas residenciais ou não residenciais poderiam se estender para fora da área central, provavelmente ao longo dos eixos de transportes (PORTUGALI, 2011). Adicionalmente, em 1945, também existiram abordagens direcionadas à cidade policêntrica, entre outras teorias não abordadas aqui, mesmo que tenham sido estudadas por Portugali (2011).

Além das teorias expostas, Gottdiener (2010) relata que a ecologia e a geografia urbanas convencionais delineiam as modificações na forma da cidade como um fenômeno de causa e efeito do avanço da tecnologia dos transportes e da comunicação. Dessa maneira, sugere-se que as formas urbanas são materializadas irrevogavelmente como uma consequência da inovação tecnológica. Logo, poder-se-ia afirmar que, com o invento do automóvel e sua popularização, nada seria possível

para reverter o padrão disperso das malhas urbanas do pós-modernismo, já que este estaria diretamente vinculado à tecnologia.

Outra abordagem relacionada ao processo de urbanização critica o que se pode chamar de a primeira cultura da cidade – aquela mais formal ligada à natureza e à tecnologia – para centrar-se nos fenômenos sociais, políticos e econômicos. Em 1970, as justificativas das críticas relacionavam-se à maneira positivista como eram tratadas as relações, desejos e contradições urbanas (PORTUGALI, 2011). Abordagem desenvolvida sobre a base marxista dentro do campo do conhecimento da ciência social, a qual elabora uma ideia da cidade de grandes forças, de luta de classes, modos e relações de produção, onde existem dois níveis principais: a classe capitalista (dominante) e a classe trabalhadora (dominada).

Os principais autores sobre essa linha de pensamento, estudados nesse trabalho, são Henry Lefèbvre (1968, 1970, 1974) e David Harvey (1974, 2012). Estes trazem enfoques diferentes na análise de um mesmo fenômeno, dando seguimento à reflexão de Marx. Uma das principais divergências entre os autores, citada por Gottdiener (2010), é que Lefèbvre considera o espaço uma força de produção de proporções iguais ao poder econômico, o qual engendra os três primeiros domínios: produção, consumo e troca - usados frequentemente pela economia política marxista. Ou seja, atividades e localizações urbanas que quando unidas na formação do espaço social, constituem um quarto domínio das relações sociais com atuação relacionada à forma e ao *design*.

Logo, o espaço não pode ser considerado apenas a soma de locais de produção e de consumo, da mesma maneira que a máquina e os equipamentos de uma fábrica, por exemplo. Isso porque, o arranjo espacial da cidade também interfere nas relações produtivas. Harvey (1974) e outros marxistas, no entanto, reduzem o espaço a mera condição sobre a qual ocorrem as trocas econômicas. Estes o definem como ferramenta, uma vez que a ênfase de seus estudos se detém nas implicações que o poder capitalista engendra na paisagem urbana e, não, na urbanização (GOTTDIENER, 2010).

Já em outro momento da teorização histórica, há quem defendesse a abordagem humanista, voltada para um maior conhecimento do homem, levando em consideração fatores visuais, perceptíveis e reconhecidos pelos indivíduos; ideia mais próxima à fenomenologia. A seguir, surgem também teses pós-modernas sobre

a cidade, cujas definições não são claras e se caracterizam pela mistura de arquiteturas e fatores diversos que se relacionam na cidade. Abordagens que criticam Harvey pela sua tentativa de ordenar as leis da sociedade.

Segundo Portugali (2011), outra reflexão a ser destacada é a defendida por Jacobs (1961). A autora critica a primeira cultura da cidade, cuja abordagem é próxima e contemporânea às desenvolvidas por Harvey e Lefèbvre, porém não se atém a questões politizadas sobre a influência das relações capitalistas. Ela tece considerações sobre a cidade planejada e sobre o desenho urbano com privilégios motorizados. Apesar de o estudo analisar apenas Nova Iorque, mostra-se, pois, como uma teoria geral das cidades que possuem padrões e ordem em sua estrutura, refutando as abordagens que a consideram sistemas desordenados.

Corroborando, Medeiros (2006) coloca que o estudo do padrão não é recente, porém a reflexão deste sobre o espaço define características indispensáveis, as quais fazem uma cidade semelhante ou distinta de outras. Os padrões envolvem a organização e a relação entre as partes constituintes de um sistema e, por isso, quando interpretados somente como estrutura física, perdem os movimentos que os mantêm vivos: a prática socioespacial. Atualmente, o padrão urbano mais criticado nos estudos de transporte é o mesmo que Jacobs (1961) analisa na década de 1960: as isotopias do espaço abstrato e as formas produzidas pelo estímulo ao veículo individual motorizado.

Em última análise, tem-se a Teoria da Complexidade que, apesar de ser embasada por teorias como a dos Fractais, a Teoria do Caos (TORRES, 2016), a Teoria de Sistemas e a Teoria de Redes (COMPLEXITY LAB, 2016), ainda possui similaridades com as abordagens dialéticas, mais próximas da cidade pós-moderna. Para Portugali (2011), esta é semelhante àquelas da primeira cultura, ligada à ciência física. Contudo, também apresenta a Teoria da Complexidade da Cidade como uma contribuição para a análise urbana, a qual unifica as diferentes linhas de pensamento existentes sobre a cidade.

Portugali (2011) define o ambiente urbano como um sistema complexo, já que é composto por organismos e conexões também complexos. Assim, cada elemento constituinte se mostra como um fenômeno do caos, sem perspectiva de simplificação para facilitar a pesquisa. Estes agentes urbanos ou indivíduos possuem comportamentos imprevisíveis, não sendo possível estabelecer relações

causais para seus atos, visto que existe uma multiplicidade de interações entre eles e o espaço físico urbano.

Conforme o autor (PORTUGALI, 2011), alguns estudos da complexidade em plantas e animais podem ter suas partes constituintes reduzidas a sistemas simples, a fim de favorecer a análise. Pois, a evolução dessas espécies de sistemas ocorre de maneira lenta, já que consiste em uma evolução biológica - igual à que ocorre em seres humanos. No entanto, a mesma redução da complexidade não pode ser aplicada a indivíduos, visto que, a espécie humana não só se desenvolve biologicamente, mas também por um processo cultural. Característica que lhes atribui uma rápida adaptação com consequências imediatas para o espaço, se comparado à lenta evolução darwiniana.

Logo, aliada à capacidade diferencial de planejamento exercida pelos indivíduos, tal aptidão faz com que um estudo sobre mobilidade urbana e cicloativismo tenha que compreender a realidade complexa desses sistemas. Busca-se entender as partes e o todo como elementos indissociáveis, os quais não podem ser analisados em separado, mas podem ser distinguidos, sem desconsiderar os aspectos relativos à ordem mais ampla, de modo a evitar qualquer redução da realidade.

Um sistema complexo é composto por *elementos* e pelas conexões entre esses elementos, chamadas de *relações* (COMPLEXITY LAB, 2016). É através das relações que as partes (ou elementos) de um sistema interconectam-se, a fim de formar ordenamentos específicos de funcionamento conjunto. A formação de estruturas coletivas desenvolve um padrão global de organização, o qual é capaz de funcionar como um todo coerente dentro desse sistema complexo dito cidade (BATTY, 2007). Assim, as conexões estabelecidas entre os distintos agentes urbanos fazem emergir uma ordem própria, moldada pela capacidade dos sistemas complexos menores de se auto-organizarem.

A *auto-organização* consiste na capacidade de um coletivo como a cidade, de adaptar-se às situações. Ou seja, quando determinado sistema é submetido a forças externas, esse “aciona um processo interno e independente pelo qual o sistema espontaneamente se auto-organiza” (PORTUGALI, 2011, p. 54, tradução própria). Assim, a partir de interações ao nível micro, os sistemas adaptativos podem organizar-se em si mesmos, permitindo o surgimento de alguma estrutura ao nível

macro. Ou seja, a ordem de um sistema complexo como a cidade pode ter se originado das interações locais entre seus elementos.

Essa propriedade dos sistemas pode ser explicada pela abordagem de Sistemas Adaptativos Complexos, a qual se fundamenta pela múltipla interação dos elementos, a exemplo, seres humanos e natureza. O fenômeno leva o nome de *emergência* e diz respeito a um conjunto de agentes ou entidades que, em um ambiente comum, comportam-se de maneira complexa, às vezes com características distintas de suas unidades menores (PORTUGALI, 2011). Desse modo, ressalta-se a conscientização sobre as diferenças entre o indivíduo e o coletivo.

Com os fenômenos emergentes, um novo nível de sistema desenvolve-se, o qual começa a interagir com outros sistemas em seu ambiente, resultando em padrões de organização distintos. Por consequência, devido à união desses novos padrões organizacionais, consegue-se um novo nível de organização global que interage novamente nas relações locais, e assim por diante (COMPLEXITY LAB, 2017a). Um processo de *feedback* positivo e *feedback* negativo que retroalimenta o sistema, de modo a dar continuidade à dinâmica urbana ininterrupta e em constante mudança (PORTUGALI, 2000; JOHNSON, 2003).

As relações atuam em diferentes intensidades, em que alguns agentes urbanos podem ter maior domínio sobre a modelagem do espaço, enquanto outros participam menos da sua formação. Entretanto, a maioria dos agentes do sistema tem autonomia para tomar suas próprias decisões. Tal descrição também consiste em um fenômeno dos sistemas complexos, denominado de *não-linearidade*. Fator que tem, por consequência, a não proporcionalidade dos efeitos. Ou seja, uma grande variabilidade nas condições externas de um sistema pode ter consequências mínimas nas relações internas desse mesmo sistema (COMPLEXITY LAB, 2017b).

Adicionalmente, a propriedade de retroalimentação dos sistemas complexos faz com que estes nunca estejam em equilíbrio, contribuindo ainda mais para a não-linearidade e não previsibilidade dos efeitos. Logo, nota-se que a distinção dos conceitos de auto-organização, emergência e não-linearidade sobrepõem-se, ao mesmo tempo que se complementam. Resumidamente, define-se como:

- **Auto-organização:** é o entendimento de que diferentes componentes integram-se em uma organização de funcionamento coerente sem uma coordenação centralizada (Figura 2.4a);
- **Emergência:** é um processo pelo qual novas propriedades, características ou estruturas são formadas ao combinarmos, de uma maneira particular, partes elementares de um sistema (Figura 2.4b);
- **Não-linearidade:** é o processo de retroalimentação com *feedback* positivo e negativo, somado ou subtraído ao todo organizacional, que faz com que esse sistema não tenha um comportamento proporcional (linear) com outros sistemas ou com seus elementos constitutivos. Desse modo, a previsibilidade dos sistemas lineares não pode ser aplicada à cidade (TORRES, 2016), visto que as relações provêm de um fenômeno caótico de conexões e de agentes (Figura 2.4c).

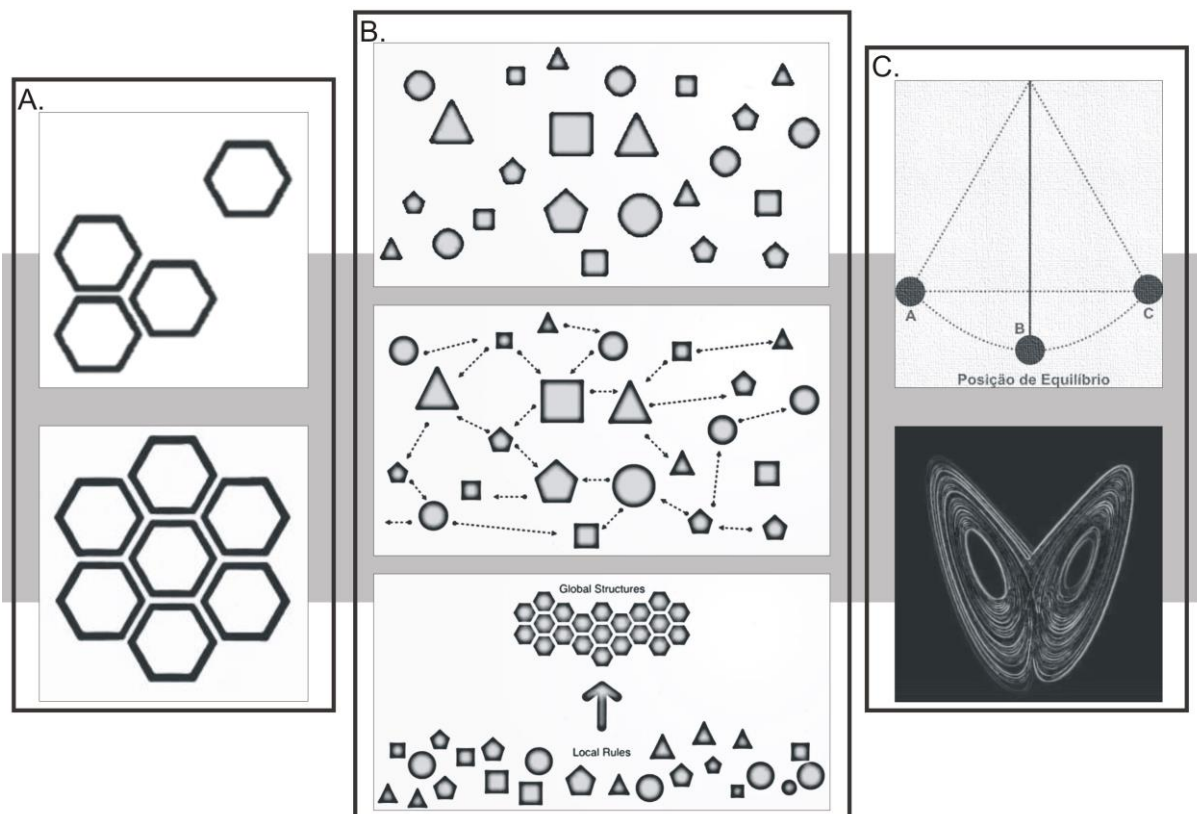


Figura 2.4 - Ilustração dos principais conceitos-chave da Teoria da Complexidade; A) auto-organização; B) emergência; C) não-linearidade.
 Fonte: (COMPLEXITY LABS, 2012 - 2018), organizado pela autora.

Assim como a forma urbana modificou-se com o passar do tempo e com o avanço das novas técnicas, o entendimento da sociedade sobre essa forma também se transformou. Aspecto que reafirma a cidade enquanto uma produção de seres

humanos por seres humanos (LEFÈBVRE, 1968), os quais, da mesma maneira, são influenciados por essa mesma forma urbana através do consumo do espaço, espaços de consumo e das práticas sociais ainda manifestadas no território do modo capitalista de produção.

Seres humanos que, ao contrário dos demais sistemas complexos da natureza, podem pensar, decidir, desejar, aprender, planejar, mudar de ideia e ter sua atuação induzida inconscientemente pelas intenções, planos, normas, pressões políticas e culturais da sociedade urbana. Essas que se originam da junção de relações entre agentes, de modo a formar um padrão organizacional coerente para a sociedade, onde atuam em um *feedback* negativo (JOHNSON, 2003) na ordem local, a fim de influenciar ou criar novas relações entre elementos desse sistema.

Nesse sentido, as barreiras físicas e culturais construídas historicamente contra a bicicleta desestimulam o uso dessa como modo de transporte, de maneira a penalizar aqueles que insistem em permanecer ciclistas. Essa realidade diária constrói um pensamento crítico, juntamente com uma revolta pessoal a favor das velocidades mais lentas. Assim, pode-se concluir que: se tornar cicloativista/ciclista não é algo imediato, deve-se à longa experiência de usar a bicicleta na cidade dos séculos XX e XXI, convivendo com constantes conflitos, obstáculos e acidentes (ROCHA, 2014).

Nas décadas de 1950 e 1960, as cidades do mundo aprovavam o desenho urbano rodoviarista, com estímulos à construção de estradas (SOUZA, 2016), destruição do sistema de bondes (TAKE, 1996), implantação de viadutos, reduções de calçadas e comuns urbanos para a ampliação de leitos carroçáveis para veículos (JACOBS, 1961). Contudo, em 1965, há a criação do GEIPOT no Brasil, a fim de estudar medidas para minimizar os impactos do planejamento urbano carrocêntrico, de modo a realizar pesquisas de controle sobre as iniciativas pró-bicicletas em várias cidades do Brasil, desde Pelotas, no sul, até Teresina, no Piauí (GEIPOT, 2001). Ademais, após longa lacuna de conhecimentos sobre a temática, em 2012, foi aprovada a política nacional para inclusão obrigatória dos transportes sustentáveis nos Planos, o que faz refletir sobre quais mudanças ocorreram na sociedade brasileira para que debates sobre transportes tenham emergido novamente, desde a esfera pública até o nível da sociedade civil.

Esse questionamento pode responder o porquê de existirem organizações de ciclistas no Brasil. Todavia, não se busca aqui esgotar nenhum desses debates, mas incitar uma discussão sobre: como pensa a sociedade atual? E como surgem tais ações sob a bicicleta?

Para Byung-Chul Han (2010, p. 41), em *Sociedade do Cansaço*: “O homem moderno (...) estaria passivamente exposto ao processo anônimo da vida”. A divisão social capitalista e suas implicações fariam com que todas as formas de *vita activa* pendessem ao nível do trabalho, de modo a findar em uma passividade moral. Isto é, diante dos olhos, os grupos, as etnias, os sexos, as atividades, as funções e o conhecimento são testemunhas amorfas, mantendo-se no cotidiano bitolado até o momento em que os habitantes se apropriam da cidade (LEFÈBVRE, 1968). Uma das reflexões levantadas é que se teria de sair da análise espectral sobre a cidade e sobre a sociedade. Pois, se o espaço lúdico nunca deixou de existir, o que falta aos habitantes é uma consciência sobre a vida comunitária, distorcida e inerte. “Eis a vida quotidiana bem decupada em fragmentos: trabalho, transporte, vida privada e lazeres” (LEFÈBVRE, 1968, p. 97).

No contexto europeu, após a criação dos *junkspaces* e a conjuntura da sociedade do espetáculo (ARANTES, 2009; JAMESON, 1994), aflora-se nas cidades o movimento situacionista. Contra a museificação do urbanismo, este foi o primeiro grupo a criticar radicalmente o movimento moderno. Encabeçado por Guy Debord, o Internacional Situacionista era “contra o monopólio urbano dos urbanistas e planejadores em geral, e a favor de uma construção realmente coletiva das cidades” (JACQUES, 2003, p. 19).

O interesse desses grupos era incitar uma revolução no cotidiano urbano de combate a alienação e a passividade da sociedade, por isso, em 1961, foi abandonada a idealização da cidade participativa, para assumir-se uma postura política ainda relacionada às questões urbanas. Por consequência, não existe uma forma situacionista da cidade, mas um modo de vivenciar o espaço, de maneira a apropriar-se dele sem a espetacularização capitalista. Ou seja, transformar espectadores em vivenciadores, indivíduos passivos em ativos (JACQUES, 2003).

Para Han (2010, p. 105), há uma mudança de sociedade disciplinar, vinculada ao trabalho, para outra sociedade, em que o indivíduo estaria liberto dos padrões de dominação externos que o impõe à exploração. Assim, nesse contexto, o indivíduo

está submetido apenas a si próprio, explorando a si mesmo como o “algoz e a vítima, o senhor e o escravo”. Por isso, é possível imaginar que no universo da mobilidade urbana, os *usuários* inconscientes do transporte coletivo e os motoristas de veículos particulares são os próprios senhores da escravidão de seus deslocamentos, em que se opõem a isso os ativistas da bicicleta, cuja libertação veio por meio deste equipamento.

2.3.2 A formação do pensamento crítico sobre mobilidade urbana: estudos de caso

Quando a bicicleta chega ao Brasil, no final do século XIX trazida pelos imigrantes europeus, esta simboliza elegância, urbanidade, modernidade e eficiência. Países como França, Inglaterra, Itália e Espanha encontram-se fortemente marcados pela cultura do esporte, de modo a reproduzir os hábitos entre as elites paulistana e carioca. Entretanto, a partir de 1904, as corridas de bicicleta foram sendo substituídas pelo lazer do automobilismo e do futebol na cidade de São Paulo. Esportes que, posteriormente, constroem a identidade nacional do país (SOUZA, 2016; ZÜGE JR., 2015).

Do esporte à vida diária, o automobilismo é estimulado pela indústria e pelo consumo da sociedade do espetáculo a compor a paisagem urbana (SOUZA, 2016; JACQUES, 2003). Assim, os veículos motorizados migram de uma prática esportiva para um meio de transporte, de maneira a modificar completamente as velocidades dos deslocamentos e distâncias percorridas. Além da forte importância que adquire entre os cidadãos, corroborando para atrair a atenção do Estado na construção de infraestrutura rodoviária.

Nesse aspecto, a principal diferença entre Brasil e outras culturas como França e Holanda é que, aqui, sucessivos governos investiram consistentemente em políticas desenvolvimentistas vinculadas ao transporte individual motorizado. O que, por consequência, causou uma falta de representação do ciclismo, com início em 1920 (SOUZA, 2016). Por outro lado, na Europa, o ciclismo permanecia com ânimo, concebido como um lazer nacional para muitos países, mesmo que houvesse também investimentos em leitos carroçáveis para automóveis (GTZ; SUTP; I-CE, 2009; ZÜGE JR., 2015).

Adicionalmente, por volta de 1957, a comunidade situacionista nas cidades europeias contrapõe o ambiente alienado e dominado pelo consumo capitalista, de maneira a se posicionar também a respeito do trânsito (FURNESS, 2007). Assim, as condutas empregadas por esses grupos emergem relações de resistência, as quais inspiram outros movimentos, de modo a formar uma consciência coletiva sobre a cidade (ver Quadro 2.1).

Quadro 2.1 - Posicionamentos situacionistas a respeito do trânsito.

1. Julgam errôneo o entendimento do automóvel apenas como um modo de transporte;
2. Enxergam as relações de estado social vinculadas ao automóvel;
3. Vinculam o urbanismo às relações sociais condenadas pelos valores efêmeros;
4. Valorizam um urbanismo unitário sem fronteiras divididas em zonas de trabalho, moradia e lazer;
5. Identificam o tempo gasto em deslocamentos como uma maior jornada de trabalho;
6. Estimulam o trânsito como lazer e não como suplemento do trabalho;
7. Tratam o automóvel como transporte igual ou inferior aos demais modos.

Fonte: (JACQUES, 2003), organizado pela autora.

O *Provos*, por exemplo, foi um movimento holandês realizado em Amsterdã que se manteve ativo de 1965 até 1967. Durante esse período, diversas formas de ocupar o espaço público foram empregadas, dentre elas o Plano das Bicicletas Brancas, que consistia no empréstimo de bicicletas de cor branca disponíveis em diferentes locais da cidade. Um transporte público e gratuito, a fim de contrariar o estímulo ao consumo e à propriedade privada dos veículos (GUARNACCIA, 2015; SOUZA, 2016). Outra ação induzida pelos princípios situacionistas foi o *Stop de Kindermoord*, que ocorreu no ano de 1972. A conjuntura de transportes na Holanda havia mudado o sentido dos investimentos da bicicleta para o carro, logo, 3.300 pessoas foram mortas no trânsito, sendo 500 crianças. Por consequência, a população revoltada deu origem ao movimento com protestos de bicicleta que se espalharam pelo país. A visibilidade dos eventos, até mesmo junto à polícia, alterou a consciência coletiva dos holandeses sobre a bicicleta; fator ainda mais estimulado após a crise do petróleo. Além desses, o *Reclaim the Street* proporcionou eventos criativos em Londres, contra a sociedade do automóvel e os efeitos negativos da globalização (SOUZA, 2016; SABOIA, 2015).

Ademais, o grupo de maior visibilidade internacional no debate do cicloativismo chama-se Massa Crítica (ou *Critical Mass*). Surgido no final do século XX, na cidade norte-americana de São Francisco, o movimento inicia-se devido à motivação de ocupar o espaço público por parte de alguns amigos. Estes se

reúnem, uma vez por mês, para retornarem juntos de bicicleta à suas casas, após o término do trabalho (CARLSSON et. al., 1992 - 1998). O desgaste da paisagem monótona e os conflitos no trânsito fazem com que esses indivíduos adotem a bicicleta como transporte, de modo a fazer de seus deslocamentos uma atividade prazerosa. As reuniões ocorrem, normalmente, na última sexta-feira do mês e já reuniram até 700 pessoas mensalmente. O hábito cria um espaço de sociabilidade, onde o único ideal é usufruir da rua, do deslocamento. Logo, os encontros reúnem mais e mais pessoas com interesses diversos – lazer, esporte, ativismo, curiosidade, etc – o que possibilita sua expansão e visibilidade. O estímulo é pedalar pacificamente com grupos de ciclistas na cidade como forma de apropriação do espaço, bem como para celebrar o transporte (CARLSSON et. al., 1992 - 1998; WE ARE TRAFFIC, 1999).

Por ser uma ação aberta, cada núcleo do Massa Crítica desenvolve seus próprios anseios, de modo que, em cada cidade, estado ou país, este assume uma forma distinta. Estas podem variar de uma simples busca de espaço viário – ou infraestruturas – até um ativismo feroz que visa à reeducação dos condutores quanto ao compartilhamento da via, ou da cidade. Segundo Souza (2016), o Massa Crítica não se restringiu às cidades norte-americanas, pois a ação também acontece em 200 países e mais de 300 cidades.

Nota-se, portanto, um encadeamento de eventos relacionados à bicicleta: primeiro o Provos na Holanda com iniciativas inéditas, o qual serve de inspiração para outros eventos, dentre eles o Massa Crítica nos Estados Unidos alguns anos depois; seguido da popularização desse grupo através da internet e das redes sociais, espalhando-se mundialmente. No Brasil, o mesmo movimento teve o nome de Bicletada e foi inspirado no Massa Crítica (OLIVEIRA, 2017). Além deste, existem outros grupos de ciclistas espalhados por todo o território nacional com a intenção de divulgar a bicicleta como meio de transporte e criar condições favoráveis de deslocamento (LUDD, 2005; XAVIER, 2011; ROCHA, 2014; SABOIA, 2015, SOUZA, 2016).

Maria da Glória Gohn (1997) em *Teoria dos Movimentos Sociais: Paradigmas Clássicos e Contemporâneos* explica o interesse do Brasil pelos estudos dos movimentos sociais europeus. Segundo a autora, da repressão do regime militar emergem grupos de resistência a favor da redemocratização do País, os quais

adquirem conhecimento sobre as revoltas ocorridas, na mesma época, na Europa e nos Estados Unidos. Entretanto, na América Latina, são as lutas populares que ganham maior centralidade, de modo a importar teorias europeias já desenvolvidas sobre o assunto. Assim, estas são aplicadas nos estudos de pós-graduação, que naquela época, consistiam em uma das poucas janelas de oportunidade para protestos e reivindicações. Logo, pode-se dizer que “a teoria depende da prática e esta, por sua vez, serve à teoria” (GOHN, 1997, p. 184), não como uma apreciação abstrata, mas como resultados definidos de atuação social.

Ações como o Plano de Bicicletas Brancas e demais manifestações aqui citadas, sobretudo, não tinham como enfoque somente a mobilidade urbana, mas todo um contexto anticapitalista. Dessa forma, destaca-se a relação que anarquismo e ambientalismo têm com o automóvel e a bicicleta: este primeiro utiliza-se do equipamento como meio para reivindicar a redemocratização urbana ou a conquista do espaço do ciclista, do pedestre e de todos os cidadãos excluídos pela sociedade capitalista. Por isso, a temática não ocupa o lugar central da discussão, é apenas incluída como uma ferramenta para despertar a consciência sobre os problemas inerentes a sociedade. Sob outra perspectiva, o ambientalismo concebe a bicicleta como centro do debate sobre um modelo de sociedade sustentável (COUTO, 2015), em que as discussões da seção 2.2 tanto têm a contribuir, mesmo que, em uma visão insuficiente conforme Acseelrad (2001).

A decisão de adotar a bicicleta como transporte passa por uma série de tomadas de decisão próprias do indivíduo, pois, a prática do ciclismo urbano inserida no cotidiano dos cidadãos faz com que esses despertem para uma realidade antes desconhecida (ROCHA, 2014; SAMPAIO, 2015; SOUZA, 2016; LUDD, 2005; CARLSSON et. al., 1992 - 1998). Trata-se da construção gradativa de um “novo homem”, que se obriga a ariscar-se na batalha por espaço viário, de modo a reavivar-se como urbanista crítico, deixando de ser apenas expectador.

Augé (2010) expõe o motivo pelo qual a bicicleta resistiu durante tanto tempo, subutilizada como transporte da classe trabalhadora após a popularização dos automóveis. Ele teoriza que o imaginário lúdico da bicicleta na infância remete o ciclista àquelas experiências, assim, pode-se compreender, com maior clareza, porque a frota de bicicletas estacionadas permanentemente nas garagens passa, agora, a ser usada também no ambiente urbano. Da mesma forma, a constituição de

grupos de ciclistas adultos reunidos para pedalar, com estéticas de atletas profissionais: capacete, equipamento, roupas especiais padronizadas, faz com que a bicicleta instigue o desejo permanente de ser jovem e o de parecer como os ídolos profissionais vistos em campeonatos (AUGÉ, 2010; COUTO, 2015).

Já a atividade concreta de percorrer os trajetos, ao invés de apenas atravessá-los, corresponde a uma experiência inquietante, por conta de o indivíduo questionar o propósito da ação. Isso porque, simultaneamente ao prazer de usufruir a cidade, há o sentimento de insegurança, aliado à experiência de quase morte vivida pelos ciclistas (ZÜGE JR., 2015; ROCHA, 2014). A impunidade dos condutores, juntamente com a condição física das infraestruturas cicloviárias (quando existentes), fazem com que o indivíduo sobre a bicicleta perceba as formas da cidade, de maneira a se solidarizar com outros ciclistas na mesma situação. Assim, formam-se coletivos conscientes sobre a realidade de assumir a escolha pelo modo cicloviário, os quais se unem para reivindicar medidas de segurança, a fim de reduzir o número de “acidentes” já previstos por eles.

Isso dá lugar a uma produção cultural autêntica, liberta de certos dogmas capitalistas. O abandono do carro, a preocupação ambiental, a necessidade humana de convivência, os exemplos vividos de outros lugares são alguns dos motivos que levam o indivíduo a adotar a bicicleta. Por consequência, este deixa de reproduzir à cultura capitalista do automóvel e passa a construir coletivamente a cultura da bicicleta na cidade, de modo a se sentir pertencente à rede cicloativista.

Os depoimentos de Luciano Maia e Renata Passos apresentados por Rocha (2014, p. 77-80) comentam alguns fragmentos desse processo de adotar a bicicleta como transporte.

Chegou um dia que eu passei 25 minutos pra percorrer uma via de quatrocentos metros, aí nesse dia eu surtei. Surtei no sentido da palavra mesmo dentro do carro. Comecei a gritar, bater no volante, puto da vida porque eu tava naquela situação, e, aí falei: porra, vou ajeitar a bicicleta. Eu não lembro exatamente a ordem das coisas. Eu acho que cheguei a ir um ou dois dias de bicicleta ou fui primeiro de ônibus. Eu não sei. Eu lembro que o primeiro dia foi aterrorizante, botar a bicicleta na rua e ir pro trabalho, talvez um pouco exagerado eu esteja sendo, mas assim... não foi confortável. Foi um negócio de medo mesmo. Porra, caralho, isso não vai dar certo. É.... Aí eu não sei se usei o ônibus antes ou uma semana depois. Um percurso de oito quilômetros. A ida foi quarenta minutos e a volta uma hora e vinte. [...] E eu falei: eu não mereço passar uma hora e vinte pra um percurso de oito quilômetros. Dá dez minutos por quilômetro. É a velocidade que você faz a pé. Eu poderia ir a pé, me estressando bem menos e

perdendo a pança. Aí eu comecei realmente a usar bicicleta todo dia.
(Luciano Maia, 36 anos, Funcionário Público)

(...)

Na verdade a minha experiência no exterior me deixou mais sensível a questão realmente..... a deixar certos comportamentos carrocratas, que confesso que tinha, não sei, se é a palavra carrocrata...um apego ao carro, não vou negar. A experiência na França me despertou para a ideia de que o carro não é tão necessário, enfim, a ideia do transporte público [...] Paris hoje é uma cidade exemplo, mas não é Amsterdam, por exemplo. Eu não acompanhei tanto a cultura da bicicleta estando lá. Eu acompanhei mais a ideia de transporte coletivo, mas, indiretamente, impacta. E torna tudo mais fácil pra ser convencida pelos argumentos. Não é que eu cheguei aqui com essa ideia, mas a experiência no exterior me tornou mais apta a aderir aos argumentos do cicloativismo, com relação a, sobretudo o desapego ao carro. Mas abrem mais seus horizontes, você fica mais apto a ouvir. (Renata Passos, 33 anos, Funcionária Pública).

No primeiro depoimento, a revolta de Luciano permitiu que ele tomasse coragem para adotar a bicicleta como transporte. Contudo, foi a experiência de viver a cidade como ciclista que o fez ser um cicloativista. Já na segunda declaração, há um processo inverso, em que o hábito de usar o transporte público em Paris foi decisivo para Renata sensibilizar-se com a causa do cicloativismo, pois, mesmo a cidade de Recife não oferecendo estruturas favoráveis a bicicleta, Renata já havia modificado seus hábitos quanto à questão dos transportes. Schuwartz (2010) ainda acredita que a cultura da bicicleta pode ser considerada como um processo de transição entre o modelo de convivência atual, marcado pela propriedade privada, e o modelo de socialização idealizado pelos próprios movimentos sociais vinculados ao transporte. Neste há um compartilhamento maior dos espaços, conjunto à preocupação ambiental com redes de reutilização de materiais, apreensão dos regimes de exploração e cuidado com os materiais envolvidos no processo produtivo.

À vista da explanação aqui apresentada sobre a formação crítica dos ciclistas urbanos, nota-se uma prevalência da pesquisa por dissertar sobre o cicloativismo. Isso decorre de uma limitação metodológica por não encontrar trabalhos que tratassem principalmente dos grupos de pedal, uma vez que, grande parte da produção acadêmica sobre o tema mobilidade urbana é estudada pelos próprios ciclistas ativistas em suas dissertações e teses, excluindo do foco o ciclismo esportivo e de lazer. Estes assumem a causa como um estilo de vida e empenham-se para construir identidades pessoais relacionadas à bicicleta, pois, são os jovens

que instigam o movimento no Brasil. Portanto, os ciclistas com 20 anos naquela época, hoje já com 30-35 anos, buscam vincular sua vida profissional à bicicleta, visto que, a valorização do modo, atualmente, permite a bicicleta ser um viés de trabalho e de mercado (COUTO, 2015).

Todavia, Sampaio (2015), em Fortaleza, não apenas reflete sobre o grupo Massa Crítica, mas também valoriza os grupos de passeio noturno (*night bikers*) e o cicloturismo. Assim, é colocado que a apropriação da bicicleta por esses grupos se difere do ativismo, pois a atividade tem caráter esportivo e de lazer. Ademais, o autor coloca que parte desses ciclistas não concebe a bicicleta como modo de transporte efetivo na cidade. Dessa maneira faz-se necessário reafirmar a diferenciação exigida pelo ativismo social em detrimento do ciclismo.

Sobre isso, Rocha (2014) apresenta três distinções principais: o ciclista trabalhador, o ciclista de grupos de pedal e o cicloativista. Dentre os três, existem categorias variadas de classificação: quanto à motivação da viagem, quanto à classe social de origem, quanto ao comportamento na via, quanto às vestimentas e outras possíveis. Logo, é importante elucidar alguns conflitos que regem as relações entre os vários ciclistas urbanos. Os cicloativistas, por exemplo, rejeitam uma similaridade com os grupos de pedal porque acreditam que estes usam a bicicleta apenas para fins recreativos, sem qualquer interesse em incitar uma mudança de comportamento no trânsito. Dizem que os membros desses grupos possuem bicicletas de luxo, equipamentos caros e roupas para a prática do esporte (SAMPAIO, 2015), além de afirmarem que a apropriação urbana desses indivíduos poderia ser facilmente substituída por um velódromo para prática do esporte (ROCHA, 2014). Züge Jr. (2015, p.23) explica que:

Esse salto de uma postura que se reduz ao mero usufruir da cidade, das suas vias, para uma postura atuante no sentido de pressionar o poder público acerca do cumprimento de normas jurídicas positivadas se dá justamente devido a angústia sentida em razão da percepção de uma possibilidade de morte – no mais das vezes supervalorizada, mas forte o suficiente para motivar ações que levam alguns cidadãos a procurar ajuda alheia. É o movimento do aglutinamento de indivíduos movidos por uma situação comum, de percepção de risco comum, compartilhado, em razão de uma escolha, em tese legítima perante a lei, uma vez que a possibilidade do uso da bicicleta como meio de transporte é prevista no Código de Trânsito Brasileiro.

Ambos, cicloativistas e ciclistas de pedal, fazem parte da classe média brasileira, entretanto, o ativismo da bicicleta refuta energicamente tal característica. Para o cicloativismo, sua possível identificação como um movimento de classe rebaixa seu potencial reivindicatório, principalmente, por distanciar a visualização deste junto à sociedade ciclista – os ditos trabalhadores. Assim, esses grupos militantes parecem se diferenciar dos demais, tanto por conta de conhecerem seus deveres e direitos no trânsito, quanto por se enxergarem como defensores da mobilidade por bicicleta na cidade (ROCHA, 2014).

O rótulo de ser “coisa de classe média” revolta os militantes em razão do cicloativismo não ter se formado a partir de um descontentamento de classe, mas pela experiência diária de quase morte no trânsito. Uma mudança de hábito que beneficia todos os indivíduos, desde os pobres usuários do transporte coletivo até as elites carrocratas, uma vez que as pautas de luta priorizam os modos de transporte coletivos de média e alta capacidade, inclusa a bicicleta, conforme explicado no item 2.2. Outro argumento usado refere-se à falta de disposição e de tempo da classe trabalhadora para participar do movimento. No depoimento do ativista recifense Luciano Maia para Rocha (2014, p. 85) é colocado que:

Eu já vi muita gente querer descaracterizar, deslegitimar o movimento porque é feito por gente de classe média, porra bicho, eu tô brigando por um negócio que é pra todo mundo. Você quer que eu chame o porteiro do meu prédio, que tem que tá aqui às sete da manhã e sai às sete da noite? Esse cara eu nem sei que horas que ele acorda, ele mora em São Lourenço da Mata, lá perto da Arena Pernambuco. Você quer que eu chegue pra um cara desses, que acorda às cinco da manhã, e vai chegar às nove horas da noite em casa, pra ele participar de reunião de Associação? Esse cara não vai, velho! Você quer que eu chame esse cara pra participar da Bicletada, da Massa Crítica, pra fazer ação do Cicloação à uma da manhã, esse cara não vai, bicho! Aí você vem deslegitimar o movimento porque é feito por classe média? Eu acho isso uma idiotice, pô. Isso é idiotice. A pessoa tá lutando por uma coisa que acha digna e que não é egoísta, apesar de ser pra me favorecer, principalmente também, mas que vai favorecer pra todo mundo? Sinto muito, mas eu não aceito esse argumento.

Mesmo que o objeto de análise deste trabalho exclua o ciclista utilitário, é este, talvez, o mais importante personagem do universo da bicicleta nas cidades, pois as contribuições, as quais se procura alçar, são relativas à mobilidade por bicicleta. Isto é, busca-se com este estudo identificar as contribuições do cicloativismo e dos grupos de pedal para a mobilidade do ciclista utilitário, de maneira que a sociedade civil organizada talvez possa auxiliar no processo de

construção de cidades mais seguras e convidativas à bicicleta enquanto modo de transporte, proporcional à liberdade de ir e vir do cidadão. Até mesmo porque, a classe trabalhadora é aquela mais inconsciente de sua realidade, escrava de um transporte de má qualidade e de relações de produção que exigem ações mecânicas no trabalho, para manutenção da divisão entre trabalho manual e trabalho intelectual (GOTTDIENER, 2010; SOUZA, 2016). Portanto, são indivíduos com limitada reflexão sobre as soluções para o “apocalipse motorizado” (LUDD, 2005).

Assim, apesar dos conflitos hoje existentes entre grupos de pedal e cicloativistas, foi dentro do ciclismo que se formaram os primeiros militantes da bicicleta como Renata Falzoni, Zé Lobo, Zuge Jr., entre outros (SOUZA, 2016; XAVIER, 2011, 2007; XAVIER et. al., 2009; SAMPAIO, 2015; BARCELLOS, 2015). Foi através dessas pessoas que a bicicleta se popularizou no esporte novamente, após sua decadência no Brasil. A ascensão das *Mountain Bikes*, a circulação da primeira revista brasileira especializada em ciclismo em 1985 (Revista Bici Sport), os passeios noturnos de Renata Falzoni no centro de São Paulo em 1988, o nascimento do clube ciclístico *Night Bike's Club* do Brasil em 1989 (SOUZA, 2016), tudo isso contribuiu para, posteriormente, formarem-se os grupos de militância política sobre mobilidade urbana.

Movimentos sociais surgem quando o ente humano percebe o outro em igual ou semelhante condição, lançado ao mundo da mesma forma, e, com esse outro, junto a esse outro, age com e de forma a, de algum modo, atingir outro ponto no horizonte, a mudar as condições nas quais está imerso e eventualmente enredado (ZÜGE, 2015, p. 77).

Inspirados pelos movimentos anticapitalistas, os precursores do cicloativismo no Brasil percebem que somente o uso da bicicleta não é suficiente – o mesmo pode-se dizer do viés institucional, enquanto vereadores -, pois esta é ainda um produto industrial que nunca deixou de ter *usuários*, uma vez que é fortemente usada pelos trabalhadores sem interesse ou condições de adquirir automóveis. Assim, abandonam-se os diálogos institucionais (ZÜGE JR., 2015), para afirmar que o uso que se faz da bicicleta na contemporaneidade é a verdadeira potência transformadora para mudar de paradigma. De maneira a atuar como uma resposta ao apocalipse motorizado, para fazer algo diferente pela cidade.

O *Night Bike's Club*⁵ de Renata Falzoni inicia como uma atividade despretensiosa de lazer na cidade de São Paulo, sem caráter político. Entretanto, assim como ocorre com o *Critical Mass* em São Francisco nos EUA no ano de 1994, em pouco tempo a massa de ciclistas assume posturas de reivindicação por ciclovias, ao invés de somente pedalar (BARCELLOS, 2015; SAMPAIO, 2015; WE ARE TRAFFIC, 1999), o que se reproduz em outras metrópoles do País.

A organização horizontal e descentralizada do grupo favorece a prática de atividades talvez ilícitas perante a legislação, por exemplo, a Pedalada Pelada (ZÜGE, 2015), a pintura de ciclofaixas durante a noite (SABOIA, 2015) e a colocação de placas sinalizando o trânsito de ciclistas na via (COUTO, 2015). Contudo, é esse tipo de comportamento que permite a atuação política – porém apartidária – do cicloativismo na cidade, de modo a não seguir um diálogo padrão com as administrações municipais, mas, exigir medidas para evitar acidentes fatais com ciclistas.

Em razão da característica repetida dos ciclistas participantes pertencerem à classe média ou alta, estes, normalmente, possuem ensino superior ou pós-graduação (COUTO, 2015), logo, nas teses e dissertações é comum encontrar homenagens póstumas a amigos ciclistas ou cicloativistas que morreram enquanto realizavam seus deslocamentos (ver ZÜGE JR., 2015). Complementarmente, mais frequente ainda é perceber relatos de ciclistas sobre a experiência de quase morte, ou sua própria, ou de seus entrevistados (MARIBONDO, 2015; SABOIA, 2015; ROCHA, 2014). Isso porque, a maioria dos cicloativistas assume a bicicleta como principal modo de transporte, de maneira que, as estratégias para sua sobrevivência no trânsito enquanto ciclista são ainda mais preocupantes quando correspondem a trajetos individuais.

As organizações de ciclistas inspiradas no *Critical Mass*, em relato no livro *Shift Happens!* (CARLSSON; ELLIOTT; CAMARENA, 2012), mostram que esse tipo de movimento de celebração da bicicleta começa constituído de poucos ciclistas. Logo, dentro do período de um ano, este, lentamente, ganha proporções maiores, consequentemente atrai atenção das mídias e do poder público. De maneira a aproveitar a visibilidade já adquirida e confrontar a resistência contrária à prática, um

⁵ O termo em língua inglesa demonstra o caráter internacional das ações que ocorriam em diferentes países inspirados pelos mesmos princípios (SOUZA, 2016; SAMPAIO, 2015; XAVIER, 2011)

caráter político passa a emergir, inspirado pelos participantes mais antigos que têm maior visão do movimento e do seu potencial de reivindicação e de conquista do espaço do ciclista. Assim, enquanto conjunto de valores e conhecimentos, a cultura da bicicleta começa a ser inserida no contexto urbano por meio do discurso daqueles que vivem no cotidiano contingenciado pela cultura do automóvel.

Em contrapartida, a ação eufórica (COUTO, 2015) dessa forma de ativismo abrandar-se com sua continuidade, já que, uma porção dos ciclistas participantes se motiva pela atividade inovadora de uso do espaço (normalmente, iniciantes), enquanto que, outros se desmotivam pelas conquistas inábeis de infraestrutura urbanas (integrantes fundadores). Por consequência, os grupos sofrem modificações na sua ação que, ora atua como protesto, ora como celebração ou passeio, características dependentes do tipo de ciclistas pertencentes à organização, mesmo que esta seja descentralizada, o que demonstra seu caráter auto-organizável.

Em Fortaleza, os participantes do Massa Crítica percebem ainda a necessidade de existir uma entidade com caráter institucional, visto que era preciso confrontar a prefeitura da cidade. Além da propriedade de horizontalidade do movimento, que não permite ninguém representar ninguém, a motivação surge em razão do desrespeito – e impunidade - de um motorista em alta velocidade que mata uma criança, a qual andava de carona na bicicleta. Ademais, o debate entre Massa Crítica e Prefeitura Municipal poderia ser desmoralizado pelo fato dos cicloativistas, às vezes, assumirem posturas ilegais como pinturas no asfalto, panfletagem, anarquia com gritos de ordem e discussões calorosas com condutores. Por isso, alguns cicloativistas criaram a Associação dos Ciclistas Urbanos de Fortaleza - Ciclovida, com CNPJ, para tratar dos diálogos institucionais e processar a administração pública quando casos como esse de impunidade de um assassinato, classificado como “acidente de trânsito”, viessem a acontecer (SAMPAIO, 2015).

Isto posto, pode-se concluir que cicloativismo, grupos de pedal e também cicloturismo são algumas das diferentes tipologias de ciclistas existentes na cidade, cuja definição ou categorização não é simples como inicialmente explicado (seção 1.3). Isso porque, da mesma maneira que o ciclismo, aos poucos, se transforma em cicloativismo, os próprios cicloativistas também se adaptam às demandas urbanas, visto a experiência de vida, riscos e os descontentamentos com a cultura da sociedade. Além de que, em diferentes trabalhos pode-se constatar a participação

de indivíduos em mais de um coletivo de ciclistas. Como exemplo, têm-se os cicloativistas de Fortaleza que, devido à revolta, fundaram a Associação, mas permaneceram como participantes do Massa Crítica, já que as propostas de cada grupo eram complementares (SAMPAIO, 2015). Há também professores de universidades como Xavier (2007, 2011), que é cicloativista, ajudou na criação da Associação dos Ciclousuários da Grande Florianópolis – Viaciclo, produz conhecimento acadêmico sobre a temática da mobilidade por bicicleta e, ainda, estabeleceu parcerias com programas internacionais (geralmente holandeses) para estimular o transporte no Brasil.

Na teorização defendida por Couto (2015), ele expõe que essa pluralidade dos grupos de ciclistas não impede sua potencialidade de firmarem-se como movimento social, pois as pautas comuns da bicicleta como celebração, saúde ou até o clamor por infraestruturas transpassam as diversificadas apropriações urbanas dessas organizações. Apesar da falta de coesão e de consolidação, o movimento pode ser considerado uma rede social de atores, cuja consciência e percepção partilham de uma identidade coletiva atravessada pelo equipamento bicicleta, de modo a estabelecer um campo de luta conjunto contra o *status quo* da carrocracia.

Por outro lado, Gohn (1997) ressalta a distinção entre movimento e grupo de interesses, já que, na mídia, o termo movimento é comumente usado para remeter a ação de organizações coletivas em função de seus interesses, o que, para a autora não é suficiente para caracterizá-lo como um Movimento Social propriamente dito. É colocado que os pontos comuns de interesse dessas comunidades são um componente do que pretende um ativismo político. Protestos, rebeliões podem ser estratégias de ação de um movimento social, mas somente isso não os caracteriza como um, já que estes se referem à ação dos homens na história, cujo conjunto de procedimentos motiva e dá fundamento à prática fora do âmbito das instituições. Castells (2013) destacava que somente carências cotidianas não consolidam um movimento social, é preciso traduzi-las em demandas ou reivindicações coletivas, logo, a resultar na força social de um movimento.

Ainda assim, independentemente de qualquer categorização, um dos objetivos comuns dos ciclistas é o debate a respeito de maior segurança viária por meio de campanhas educativas e infraestruturas destinadas à bicicleta – normalmente, em diálogo com poder público. Aspecto que consiste também em um

ponto de conflito, tanto entre os próprios coletivos de ciclistas, quanto entre os textos acadêmicos, já que estes últimos questionam o processo de conquista seguido do desmonte das organizações. Nesse sentido, diferentes autores (MARICATO, 2011; ZIBECHI; MACHADO, 2017; COUTO, 2015; ZÜGE JR., 2015; SOUZA, 2016; RODRIGUES, 2004) colocam a cronologia percorrida pelas ações sociais: primeiramente há um movimento forte em discussão com as Prefeituras, seguido pela conquista dessas reivindicações e, conseqüentemente, há uma desmobilização das massas. Sequência de fatos que não garante a continuidade do processo, nem a manutenção/implantação das ações exigidas.

Por isso, não só se deve atentar para os ganhos institucionais quanto à mobilidade por bicicleta, mas também para a construção de outra cultura urbana por meio das Bicicletadas e das pedaladas, a qual teria por concepção um processo contínuo de educação dos condutores. Assim, as próximas seções visam elucidar alguns aspectos que circundam essas duas frentes de luta complementares adotadas pelos ciclistas.

2.3.3 Embates políticos: as reivindicações por espaços junto ao Estado

Um sistema complexo como a cidade mostra-se como um espaço de desigualdade e de exclusão de certas classes ou grupos sociais (CORRÊA, 2005; SOUZA, 2017), cujas origens transcorrem um eixo temporal permeado de mudanças na forma e também na consciência urbana. Atualmente, devido à condição de auto-organização e não linearidade dos eventos, o espaço construído não pode mais ser concebido como estrutura estática, mas como uma constante construção do espaço (MARICATO, 2011), a qual instiga trabalhos acadêmicos sobre diferentes atuações. Nesse sentido, práticas sociais e políticas figuram como objetos de análise, dos quais se podem destacar os grupos de ciclistas, sejam eles com proposta de lazer ou ativistas. Nesta seção, visa-se discutir o embate conflitante entre Estado e sociedade ciclista organizada, em um contexto onde o poder público estava aberto ao diálogo e a inclusão da bicicleta nos discursos nacional e municipal.

Da estrutura desigual da cidade emerge uma hierarquia instável ligada às forças produtivas que produzem espaço urbano de forma desigual, onde há uma tensão constante entre aqueles agentes que detêm maior poder econômico ou

político, distanciando da formação da cidade outros agentes que não os têm (CORRÊA, 2005). Logo, a identificação dos desejos ascendentes de cada agente é relevante, sobretudo, porque se vive em uma sociedade onde atuam um marco jurídico não neutro que, normalmente, favorece o interesse dominante; e uma ordem moral, produzida pela cultura coletiva a partir da consciência individual. Ademais, Corrêa (2005) relembra que as estratégias adotadas por esses agentes podem variar tanto espacial quanto temporalmente, de acordo com os aspectos internos ou externos da economia capitalista.

Todavia, antes de discutir quais são os agentes produtores de espaço urbano, é pertinente abordar a que remete o termo *produção*, pois este não se resume apenas ao ambiente construído, mas a toda uma construção imaterial presente no contexto da cidade. Trata-se do direito de produzir história, produzir práticas e à potencialidade de transformar a realidade, seja acirrando ou amenizando suas contradições. Para Lefébvre (1972), *produção* é a formação do espaço que se dá gradativamente pelo cotidiano, cuja abrangência modifica tanto a forma quanto a cultura da sociedade, de modo a contrariar o modo de produção capitalista. Conceito relacionado ao capital apenas por intermédio de certos agentes urbanos, não se assemelhando em nada com o processo descrito por Marx (1973): como o princípio do processo produtivo, da mesma maneira que o consumo se encontra do lado oposto.

Produção enquanto direito de fazer cidade, ou o direito à cidade, cunhado por Lefébvre (1968); em que Harvey (2012) corrobora, descrevendo tal direito - de um ponto de vista mais socialista - como um deleite aos espaços públicos (comuns urbanos) por todos aqueles que ajudaram na sua constituição, inclusive a classe trabalhadora. No entanto, essa concepção comunitária de direito a produzir cidade equivale a crer em um conceito vazio, pois, é dependente de quem se apropria dele. À vista disso, “os financistas e os empreiteiros podem reivindicá-lo, e tem todo direito de fazê-lo. Mas os sem-teto e os *sans papiers*⁶ também o podem” (HARVEY, 2012, p. 20). Refere-se à disputa pela própria definição de direito, contra os poderes do capital que se aproveitam das práticas urbanas comunitárias com a finalidade de extrair renda sobre a vida pública que outros produziram:

⁶ Em uma tradução forçada, seriam os sem-papeis, sem-abrigo, os excluídos urbanos.

O direito à cidade como hoje existe, como se constitui atualmente, encontra-se muito mais estreitamente confinado, na maior parte dos casos, nas mãos de uma pequena elite política e econômica com condições de moldar a cidade cada vez mais segundo suas necessidades particulares e seus mais profundos desejos (HARVEY, 2012, p.63).

Já em análise da produção do espaço brasileira, Corrêa (2005) nomeia cinco agentes produtores do espaço, dentre eles os proprietários dos meios de produção, o Estado e os grupos sociais excluídos, que, para o autor, são os indivíduos desfavorecidos de imóveis ou terras. Contudo, para este trabalho, os grupos sociais excluídos são os usuários do transporte coletivo, da bicicleta e pedestres: agentes da mobilidade destituídos do direito à cidade na sociedade carrocêntrica. Sobretudo, podem-se destacar os ciclistas que são penalizados por escolher o deslocamento de bicicleta, já que as barreiras físicas e sociais impostas pela cultura do automóvel causam uma forte sensação de insegurança viária:

A insegurança é a forma de negar um direito. Não permitir seu exercício seguro implica, no mais das vezes, em empurrar o destinatário desse direito a outra escolha, se possível. E a quem essa escolha não é possível? Como fazer senão expor-se ao risco ao exercer seu direito? (ZÜGE JR., 2015, p. 51).

Rocha (2014) afirma que, no início de sua pesquisa de mestrado, pensava em um “bom ciclista” como aquele que cumpre todas as legislações de trânsito, porém, ao longo do tempo, percebeu o desequilíbrio entre direitos e deveres desses indivíduos. Tendo isso em vista, a pesquisa passa a enxergar o ciclista, não mais como uma categoria de análise isolada, mas como um cidadão dentro de um contexto urbano desfavorável ao modo de transporte escolhido por esse. Assim, a divisão: “ciclistas cumpridores de leis” e “ciclistas infratores” deixa de existir, de modo a dar lugar à noção de que, por vezes, o desrespeito à legislação de trânsito configura uma proteção, fruto da prática diária de conviver no mesmo espaço dos automóveis e demais veículos motorizados.

Segundo o CTB (BRASIL, 1997), os equipamentos de proteção exigidos para ciclistas são campainha, sinalização noturna dianteira, traseira, lateral e nos pedais, e espelho retrovisor do lado esquerdo. Assim, destaca-se que o capacete não é exigido, apesar de este ser uma das proteções mais usadas pelos ciclistas atualmente, principalmente, aqueles de grupos de pedal. Já os ativistas da bicicleta têm opiniões divergentes sobre o uso do equipamento, pois, este serve como um

parâmetro diferencial entre classes sociais, aspecto que é reprimido por esses grupos. O capacete confere ao ciclista não só uma proteção física em caso de queda, mas, sobretudo, uma proteção social, visto que a classe trabalhadora (agentes sociais excluídos) dificilmente o utiliza (ROCHA, 2014). Por consequência, a mesma classe média, proprietária de veículos motorizados, também reconhece nos ciclistas dotados de capacete um semelhante, de maneira a protegê-lo enquanto realiza a ultrapassagem de maneira correta, a um metro e meio de distância conforme Art. 201 do CTB.

Rocha (2014, p.86) traz mais um depoimento sobre experiências e reflexões dos cicloativistas em Recife, porém agora trata do uso do capacete e a sua possível inclusão entre a classe trabalhadora:

(...) É uma pessoa de classe média que tá andando em cima da bicicleta. Não é qualquer pessoa. O capacete, a preocupação com a sinalização. Tudo isso são indicadores sociais aqui no Brasil. De quem tá andando de bicicleta. E é importantíssimo ter isso em mente, né? O primeiro texto que eu escrevi para os Direitos Urbanos falava sobre essa questão da bicicleta. Que é um texto onde eu me pergunto justamente isso: com que cara de pau eu vou falar pra uma pessoa que sempre andou de bicicleta, né? Por obrigação, porque não tinha outro jeito de fazer, que ele ande agora por opção do jeito que eu acho que ele tem que andar? Com capacete, com sinalização, na ciclofaixa, sem pegar contramão. São debates que precisam ser feitos, né? (André Dias, 37 anos, Professor).

Essa identificação de classe revolta os grupos ativistas que optam, majoritariamente, por não usar o capacete durante as ações mensais, visto que seu movimento é inclusivo, sem distinções de gênero, classe ou raça. Além de que, a ação de manter a distância regulamentada em ultrapassagens de ciclistas confere um ponto de conflito entre Estado, motoristas e ciclistas. Isso porque, a administração municipal, cuja responsabilidade está estabelecida no CTB, diz não ser capaz de medir tal espaçamento entre veículo e ciclista quando ambos estão em movimento, mesmo que essa seja uma percepção nítida para quem pedala (ZÜGE JR., 2015).

A resposta da Prefeitura de São Paulo, obviamente, não pode ser inferida a toda administração municipal brasileira, entretanto, representa a culpabilidade sofrida pelo ciclista diariamente quando em situações de conflitos com veículos motorizados. É frequente o discurso midiático de que ciclistas não usam o capacete ou demais equipamentos de proteção, andam na contramão do fluxo, infringem os

sinas semaforicos; mas poucas reportagens de “acidentes” com ciclistas culpam o comportamento violento, impessoal e agressivo de motoristas – entre aspas porque são conflitos previsíveis a partir da escolha pelo sistema carrocêntrico.

Corroborando, Sampaio (2015, p. 103) faz uma crítica à segregação do ciclista da via, ou melhor, seu afastamento do fluxo de veículos como ocorre, principalmente, em ciclovias e, parcialmente, em ciclofaixas:

(...) Admitir que o ciclista deve ser destacado da rua, sob risco de sofrer um “acidente”, é admitir que as pessoas não são capazes de conviver com a diferença nem respeitá-la.

Há ainda um outro desdobramento desse raciocínio na visão dos próprios ciclistas: tirar o ciclista do contexto normal do trânsito é, de certa forma, culpabilizá-lo pelos problemas no trânsito: se as normas são sistematicamente transgredidas e se o trânsito é muito violento e muitos ciclistas são atropelados, em vez de se conscientizar e educar os motoristas e oferecer estrutura para que todos compartilhem a via, retira-se o ciclista, colocando-lhe num espaço à parte.

É esse tipo de opinião e proposta que fundamenta o ativismo ligado à mobilidade urbana. Apesar das pautas ambientalistas e de saúde, esporte ou lazer, a anarquia proposta por esses grupos constrói pensamentos de redemocratização do espaço urbano, de maneira a torna-lo mais sociável para todos os modos de transporte e também para todas as comunidades envolvidas. Ademais, novamente, o uso do capacete – não citado no CTB – é percebido como uma incoerência por esses ativistas (SAMPAIO, 2015), já que, consta nesse documento (BRASIL, 1997) e na PNMU a diretriz dos veículos maiores e motorizados zelarem pela segurança dos não motorizados, e todos pela integridade física dos pedestres (BRASIL, 2012).

Assim, uma possível obrigatoriedade no uso do capacete ou a emissão de multas para ciclistas são consideradas como uma inversão dos valores discutidos na legislação e em meio à cultura da bicicleta, pois reproduzem ainda os valores da cultura do automóvel. Em uma de suas entrevistas, Sampaio (2015) depara-se com o argumento de que o capacete é tão importante para o ciclista quanto o é para o pedestre, e que os motivos para uso desse equipamento fazem mais sentido para a população idosa, que sofre quedas dentro de suas casas, do que para o ciclismo urbano, considerando os riscos somente individuais do modo.

Ainda, o ciclista entrevistado destaca que todos conseguem distinguir as diferenças entre a competição da Fórmula 1 e a ação de dirigir até o trabalho, de maneira a justificar o uso do capacete em treinos do esporte ciclismo, mas não

quando em deslocamentos cotidianos. “Quando a pessoa fala: ‘Vou trabalhar de carro’, ninguém fala: “Olha coloca o capacete!”.

Colocando o capacete nas pessoas, você não está trabalhando para melhorar. Se isso é uma militância política, está indo para o lado errado. Tem um monte de coisa que podia ser feita para aumentar a segurança e ninguém faz. Aí ficam com essa birra com capacete que deriva da sua visão de bicicleta como objeto de esporte. Esse tipo de discussão acaba tirando o foco da discussão da segurança no trânsito, os reais riscos, porque bicicleta não causa risco no trânsito. O capacete vem com essa ideia de que bicicleta é um veículo perigoso, as pessoas pensam e falam: ‘Ah, você vai andar de bicicleta, toma cuidado, hein’. Mas elas não falam isso quando alguém vai sair com o carro, e deveriam muito mais, né? Toda vez que você visse um amigo saindo com o carro, deveria falar: ‘Cuidado! Cuidado que você vai dirigir um veículo extremamente pesado e perigoso, anda numa velocidade extremamente alta num lugar cheio de pessoas, de crianças e de idosos!’ Então o uso do capacete acaba vindo de uma visão equivocada sobre o perigo da bicicleta. A bicicleta é um veículo extremamente inofensivo. Você deveria usar o capacete se tiver na prática esportiva ou se você está aprendendo a pedalar e tem medo de cair. Afora isso, todos os riscos que você enfrenta na bicicleta são causados por outros fatores. (Ciclista 2: homem, 28 anos, profissional liberal) (SAMPAIO, 2012, p. 132).

A materialidade institucional do Estado enquanto agente modelador do espaço, concebido como poder político para mediação dos conflitos e desigualdades entre os demais agentes urbanos - condensando as relações de poder (GOTTDIENER, 2010; SOUZA; RODRIGUES, 2004), atualmente, detém o hábito de ser o instrumento da classe dirigente, influenciado pelo poder hegemônico (POULANTZAS, 2019). Ou seja, existe uma corrupção da natureza oficial do Estado que permeia a política urbana, em que investimentos públicos são alocados a fim de reproduzir as tipologias do próprio capital (HARVEY, 2012), de modo a garantir ganhos econômicos ao setor privado vinculado aos detentores dos meios de produção e aos promotores imobiliários.

Todavia, a principal oportunidade de conquistas dos agentes sociais excluídos, seja na concepção de Corrêa (2005), seja na da mobilidade urbana, é por meio do aparelho estatal (SOUZA, J., 2017; GTZ; SUTP; I-CE, 2009). Por isso, este se torna alvo de reivindicações dos movimentos sociais, no lugar do setor privado, pois o órgão público assume a responsabilidade pela qualidade do ambiente urbano, através das legislações justas e igualitárias, as quais também são mérito desses mesmos agentes excluídos. Dessa forma, pode-se dizer que a Política de Mobilidade Urbana, aprovada em território nacional, é fruto de embates políticos

diretos das lideranças do ciclismo no país e das próprias organizações de ciclistas que afirmaram a importância de estabelecer a bicicleta nos Planos (XAVIER, 2011).

Em oposição ao seu próprio papel de agente facilitador das classes dominantes, o Estado vinha trabalhando, nos últimos anos, para inserir a bicicleta no panorama de transporte brasileiro, visto a quantidade de materiais técnicos elaborados pelo Ministério das Cidades a partir de 2003, quando a conjuntura progressista possibilitava a abertura social nos debates (MARICATO, 2011). Assim, em 2012, o Estado aprova a Política Nacional de Mobilidade Urbana regida pela Lei Federal nº 12.587, a qual já vinha tramitando na Câmara dos Deputados desde 2007 com o Projeto de Lei 1.687 (XAVIER, 2011). O documento exige dos municípios com mais de 20 mil habitantes a elaboração do Plano de Mobilidade Urbana, o que de fato foi um ganho para a mobilidade por bicicleta, principalmente pela inclusão legal desta no conjunto de modos de transporte no Brasil.

Por esta não ter sido uma iniciativa voluntária, a PNMU foi elaborada com a pressão e a participação dos grupos organizados de ciclistas, os quais discutiram a importância de reconhecer a mobilidade como necessidade básica durante todo o processo; da mesma maneira como a habitação outrora foi reconhecida. Logo, ao longo do desenvolvimento dessa política, houve a formação de diversas entidades públicas e privadas de cunho favorável à bicicleta como transporte. Dentre elas destaca-se: a Associação Transporte Ativo (TA), surgida em 2003, com a finalidade de unir os ativistas da mobilidade por bicicleta, portanto, uma organização da sociedade civil; a União dos Ciclistas do Brasil (UCB), representante dos ciclistas nacionalmente; o Programa Bicicleta Brasil, pertencente ao Ministério das Cidades; e o Instituto Pedala Brasil, criado em 2005 pela indústria e comércio de bicicletas e acessórios, com espaço também para a participação social (XAVIER, 2011).

À vista disso, perceber-se uma combinação complexa entre sociedade civil, Estado e detentores dos meios de produção (relativos à bicicleta), os quais, nesse momento, tornam-se aliados para conscientização sobre um agente da mobilidade: o ciclista. Característica que contradiz toda uma produção histórica vinculada à cultura do automóvel e nociva para uma transformação urbana, pois há mudanças tanto com relação à forma – com a construção de infraestruturas cicloviárias –, quanto com relação à prática espacial, na tentativa de recuperar a vivência cotidiana da cidade.

Em função disso, tem-se um espaço de características mais complexas do que o exposto por Lefébvre (1968, 1970, 1974) anteriormente, sobretudo, porque não se pode contrariá-lo ao dizer que o urbanismo é questionável visto que o equipamento público, enquanto agente reformista do espaço, reprime a essência humana desalienada pela predominância do abstrato. Simultaneamente, também fortalece um meio de deslocamento ativo, saudável e que busca regenerar a vida em coletivo, isto é, a vida cotidiana do espaço social. É o exemplo de contradição completa do que o autor denomina de espaço diferencial (LÈFEBVRE, 1970).

Nessas circunstâncias, existem ainda os grupos organizados de ciclistas, os quais podem ser, ou não, produtores de espaço urbano. Tudo depende de suas formas de apropriação e intensidade, pois um movimento social só se torna produtor quando não está sob a influência de outros, de maneira a engendrar formas diferentes no espaço como resistência ao controle hegemônico de uma determinada sociedade. Lembrando que o direito à cidade é muito mais coletivo do que individual, “uma vez que reinventar a cidade depende inevitavelmente do exercício de um poder coletivo sobre o processo de urbanização” (HARVEY, 2012, p. 28).

2.3.4 “Abaixo à opressão dos motoristas!”: um discurso pautado na reeducação no trânsito

Será a bicicleta, hoje, apenas um meio de protesto, perdendo seu caráter ilusório da infância e seu histórico como modo de transporte? Este questionamento proposto por Couto (2015) relembra as relações de propriedade privada engendradas pelo sistema capitalista, cujas consequências constroem uma ideologia que acusa os vulneráveis ou injustiçados sociais por não aceitarem sua condição de origem. Tais indivíduos – agentes sociais excluídos -, além de serem jogados à margem da sociedade, ainda auferem as marcas da criminalidade (MARICATO, 2011), as quais se refletem também no âmbito dos transportes.

Por longo tempo, a bicicleta teve o rótulo de transporte de pobre, usada somente por aqueles desprovidos economicamente, cuja única opção era essa, por serem desabilitados da capacidade de consumir um automóvel. A percepção de algo errado nessa sociedade existe, contudo, a maioria das pessoas está fora do privilégio de serem ouvidas; uma maioria que, geralmente, reclama do trânsito

dentro de ônibus lotados ou balançam os braços com indignação após a audácia de certos motoristas sobre a faixa de pedestres (LUDD, 2005). Enfim, são pessoas desprovidas não só de oportunidades de vida, mas também de seu direito ao debate urbano, conseqüentemente, à cidade.

Por isso, é que se faz necessário um movimento social de grandes forças, no qual as “coincidências organizadas” das bicicletadas (CARLSSON; ELLIOTT; CAMARENA, 2012) têm mais voz no debate socio-político, em razão de serem constituídas majoritariamente por ciclistas da classe média. O que, caso fossem originárias dos ciclistas da classe trabalhadora, talvez, não se tivesse tanta abertura política. Fato que se relaciona a todo o contexto patrimonialista e desigual da sociedade brasileira, em que a classe média reproduz os comportamentos das elites, já que pensam serem classes semelhantes (SOUZA, 2017).

Adicionalmente, o poder público é integrado por técnicos e servidores também provenientes dessa classe (POULANTZAS, 2019); logo, imita-se o mesmo raciocínio sócio-espacial, criando janelas de oportunidades para diálogo com os grupos. Assim, apesar dos ciclistas serem considerados agentes excluídos quanto à mobilidade urbana, pelo fato de optarem por uma escolha oposta à cultura do automóvel, parte desses não se caracteriza como agentes sociais excluídos na concepção de Corrêa (2005).

Os cidadãos sem condições financeiras de comprar ou alugar um imóvel somente são considerados agentes modeladores do espaço, conforme o autor, na medida em que ocupam terrenos públicos ou privados para estabelecer sua permanência. De modo igual, os grupos organizados de ciclistas apenas podem ser considerados produtores de espaço na medida em que se apropriam dos comuns urbanos através de seus deslocamentos utilitários de bicicleta (trabalho, estudo, compras), sem reproduzir os dogmas da cultura do automóvel.

No entanto, esta não é uma tomada de decisão simples ou imediata, pois, o modo de transporte requer habilidades físicas e, sobretudo, um controle do medo, já que, para tornar-se um ciclista independente, faz-se necessário dominar o equilíbrio entre medo e confiança, de maneira a evitar possíveis colisões durante os percursos e para que este indivíduo não desista da bicicleta (ROCHA, 2014). Assim, pode-se indicar que a maioria dos ciclistas de grupos de pedal e cicloativistas, antes de se tornarem ciclistas utilitários, pertenciam a grupos de lazer e esporte, e não o inverso.

Normalmente, são pessoas com histórico da prática do pedalar na infância e que, por alguma razão, motivam-se novamente inseridos nas organizações de ciclistas. Entretanto, a princípio, não concebem a bicicleta como modo de transporte (ROCHA, 2014).

Esta, por sua vez, é uma contribuição dos grupos na formação de novos cidadãos efetivamente ciclistas nas cidades, acima de tudo, porque o real elemento político da cultura da bicicleta é o ciclista *commuter* ou utilitário que, devido à acirrada sobrevivência no trânsito, sente-se mais ativista e pertencente ao movimento social (COUTO, 2015). Para Gohn (1997), Lefévre (1968) e Harvey (2012), é a classe trabalhadora que tem primazia no processo da luta social, bem como, são estes quem desempenham o papel de vanguarda nas potenciais transformações. Tendo isso em vista, quanto mais pessoas tornarem-se ciclistas, mais se consolida a cultura da bicicleta como transporte que, além de uma prática saudável, pode formar novas gerações conscientes na questão ambiental e críticas na questão política e urbana (ROCHA, 2014).

À exemplo, São Paulo foi a primeira cidade brasileira a iniciar os passeios de bicicleta noturnos a partir do *Night Bike's Club*, que depois incitou as Bicletadas inspiradas no *Critical Mass*. Por consequência, direta ou não, a visualização da bicicleta formou uma nova cultura urbana voltada ao modo de transporte, cuja afirmação decorre do fato de cerca de 80% da população apoiar a construção e expansão da estrutura cicloviária atualmente (ZÜGE JR., 2015).

O cicloativismo paulistano se mostra cada vez mais articulado e estruturado, mas sem abrir mão de uma descentralização que lhe dá uma agilidade grande, e também permite uma posse coletiva de um conjunto de conhecimentos. Mas há que se perguntar se assim permanecerá, ou seguirá o que já ocorre em nível internacional, pois há hoje um movimento já percebido, da existência de um imenso campo de negócios na gestão do uso das bicicletas nas cidades (ZÜGE JR., 2015, p. 74).

Em contradição, há ainda forte resistência à bicicleta na maioria das cidades brasileiras, onde alguns motoristas ameaçam acelerar a todo o momento, aterrorizando os ciclistas que continuam a atravessar as vias. Atitude que desrespeita inclusive o Código de Trânsito, sem demonstrar nenhum sinal de civilidade ou sociabilidade com o outro modo de deslocamento, nem tão pouco com o ser humano sob a bicicleta (ROCHA, 2014; SAMPAIO, 2015). Nesse contexto, no livro *Fé em Deus e pé na tábua: como e por que o trânsito enlouquece no Brasil*, Da

Matta (2010, p. 35) explica parte do comportamento assumido pelos condutores de veículos motorizados, dizendo que:

A menos que um contato visual, acompanhado de um gesto adequado, indicativos de deferência ou reconhecimento pessoal, atenuem essas atitudes tradicionais e esperadas de hostilidade e distanciamento, a alteridade negativa predomina em todos os tipos de interação social realizados em ambientes marcados pelo anonimato e pela impessoalidade na sociedade brasileira. Em outras palavras, o motorista ao lado é um inimigo – um *outro absoluto* – até que ele ou nós façamos um gesto que nos permita reconhecê-lo e transformá-lo em uma pessoa (grifo do autor).

Logo, a impessoalidade do modo motorizado implica na visualização de todos os demais agentes da mobilidade como inimigos. Característica abordada também por Maribondo (2015), que sugere algumas formas de respostas para ciclistas quando estes são submetidos ao comportamento agressivo dos condutores. Na Figura 2.5, defende-se que o confronto entre ciclistas e motoristas pode causar consequências violentas e desgastantes, contudo, um diálogo inusitado ou em forma irônica, como a instrução de “cante uma música chiclete, para ele ficar na cabeça”, pode resultar em um processo mais saudável para o ciclista e também mais educativo, já que, a ação não premeditada instiga a curiosidade do motorista de modo a refletir sobre a situação com maior atenção.

A confecção de cartazes com os dizeres: “um carro a menos”, “bicicleta também é um veículo”, “sua pressa não vale uma vida”, “nós não atrapalhamos o trânsito, nós somos o trânsito” (ROCHA, 2014), e os gritos entoados durante as pedaladas como: “Ei motorista, respeite o ciclista”, “Mais adrenalina, menos gasolina”, “Pedalo todo dia, cadê a ciclovia?” (SAMPAIO, 2015) são duas maneiras encontradas pelos grupos ativistas de provocar uma educação pacificamente forçada da bicicleta durante os passeios em coletivo. Outras que podem ser citadas são a distribuição de adesivos colados nos carros que estacionam nas ciclofaixas e a aplicação de multas morais de acordo com a infração do CTB realizada pelo condutor em desrespeito ao modo de transporte ativo.



Figura 2.5 - Instruções do que fazer quando um motorista gritar com você.
Fonte: MARIBONDO, 2015.

Assim, ressalta-se que, quando um ciclista assume a luta por um carro a menos no trânsito, este já sofreu um processo de aprendizagem que modifica seu comportamento em relação à cultura do automóvel. Trata-se de um conjunto de sentimentos contrários às aflições percebidas pelo pedalar, o qual atravessa os limites do medo e os substitui pelo enfrentamento (ROCHA, 2014).

Portanto, o uso cotidiano da bicicleta provoca uma compreensão mais politizada da questão urbana como um todo: ambiental, social e econômica, de maneira que, se mais pessoas pedalarem, mais transformações podem ocorrer -

assim como aconteceu em São Paulo. As mudanças gradativas e os objetivos, talvez, utópicos propostos pelo cicloativismo e por organizações de ciclistas no geral podem ser também um caminho em direção a cidades mais sociáveis e compartilhadas (COUTO, 2015). Todavia, a militância dos movimentos precisa de ações relacionadas a essa transformação, propondo iniciativas, e não apenas investindo em denúncias da situação; é preciso uma sistematização de demandas e necessidades (GOHN, 1997).

2.4 Tópicos conclusivos: um debate sobre gestão e planejamento da mobilidade

Alguns controles sociais sobre o Estado constituem uma experiência fundamental para o aprendizado dos movimentos, assim como também é importante ampliar as conquistas por demandas sociais. Ao contrário do que pensam muitos intelectuais que veem nisso um desprezível reformismo, as conquistas de reivindicações concretas imediatas são alimento essencial para qualquer movimento reivindicatório de massas. Mas é preciso entender o Estado em sua complexidade, essencialmente numa sociedade como a nossa patrimonialista e desigual. Seu poder de cooptação e mesmo de corrupção parece imenso (MARICATO, 2011, 93).

A citação acima, de uma renomada teórica sobre urbanismo no Brasil, põe em pauta várias temáticas discutidas nesse capítulo de Fundamentação teórica, cujo objetivo, agora, é unificar o conhecimento e esboçar uma teoria que compreenda as contribuições dos movimentos sociais em transportes. Não necessariamente, o termo “movimento” representa, neste trabalho, o mesmo que as disciplinas de sociologia e de ciência política entendem por ativismo social, visto que, a formação acadêmica da autora nem permite audácias tão aprofundadas no campo das ciências humanas. Sendo assim, a ideia é costurar possíveis benefícios que a existência de grupos de ciclistas pode acarretar para a forma da cidade e também para a construção de uma consciência urbana mais coletiva, a fim de testar, posteriormente, a teoria desenvolvida em três casos de cidades na região sul do Rio Grande do Sul.

Esclarecidas as propostas desta seção de Tópicos Conclusivos, passa-se a reflexão sobre a continuidade dos movimentos sociais. Para Maricato (2011), um dos aspectos limitadores da atuação social sobre o poder estatal é a ruptura ou o enfraquecimento das ações com o passar do tempo, pois, a descontinuidade faz

com que as trocas de governo ou mesmo o afrouxar dos laços entre Prefeituras e sociedade civil resultem em pouco ou nenhum seguimento do debate. Consequentemente, os exemplos citados nas seções anteriores sobre as trocas de propósitos dos grupos cicloativistas fazem pensar sobre a efetividade de suas conquistas, até mesmo porque, em alguns trabalhos, fala-se sobre a desistência de ciclistas fundadores dos grupos em seguir as reivindicações. Isso se deve, em parte, ao não entendimento da complexidade estatal e, sobretudo, à resistência social da bicicleta; os quais tornam os debates conflitantes e cansativos para aqueles cidadãos que se arriscam diariamente no trânsito.

Existe, de certo modo, um descompasso entre o tempo do ciclista e o tempo do Estado, no sentido de que a experiência do ciclista utilitário – principalmente, mas também dos cicloativistas e grupos de pedal – exige que as conquistas de infraestruturas para bicicletas e de educação no trânsito sejam imediatas, pois estes correm risco de vida a todo o momento que compartilham o espaço do trânsito. Já, por outro lado, o Estado tem originalmente um tempo mais lento, em que sofre tanto pelas burocracias exigidas de licitações, aprovação de Políticas Nacionais, apresentação de projetos em audiências, quanto pela sua própria resistência interna à bicicleta.

Esta última justificativa se vincula à característica do Estado brasileiro de constituir-se de cidadãos de classe média, cujo capital financeiro permite a posse de um automóvel, o que, facilmente, será uma forte barreira para que estes assumam a bicicleta como principal modo de transporte, assim, evita-se a experiência de ser ciclista e, por consequência, de compreender melhor as necessidades do modo. Ainda que, como visto, a maioria dos ciclistas utilitários dessa classe social tornam-se ciclistas ora pela experiência internacional em países onde essa é uma realidade efetiva (ou preocupação ambiental ou desconforto com os congestionamentos), ora pela transição primeira de pertencerem a organizações coletivas de ciclistas para lazer. Ademais, ressalta-se, que as experiências internacionais podem não ser definitivas para convencer alguns indivíduos a assumirem a bicicleta, os quais justificam a aquisição de um carro pelo fato do Brasil não ter a mesma infraestrutura disponível como em cidades holandesas e parisienses, por exemplo.

Nesse cenário, é percebido que a constante pressão dos grupos de ciclistas e dos ciclistas *commuters* no controle do Estado (enquanto facilitador de

infraestruturas urbanas para a bicicleta) é imprescindível; porém não deve ser exclusiva - como será discutido na sequência. É importante que os movimentos sociais busquem conquistas pontuais para a manutenção da esperança da ação, porém as pautas e objetivos principais das atividades precisam ser maiores para perpetuar a pressão sobre as instâncias governamentais (GOHN, 1997; MARICATO, 2011); assim como ocorreu durante a elaboração e aprovação da PNMU (XAVIER, 2011). “Não se deve lutar por soluções meramente pontuais, mas sistêmicas” (ZÜGE JR., 2015, p.40).

À vista disso, a configuração da bicicleta no cenário nacional através da UCB, das Associações estaduais e municipais, juntamente à atuação de grupos independentes, cria um quadro diverso de ações propostas, as quais, diretas ou não, pressionam o Estado nos seus diferentes níveis. Característica que, apesar de não unificada, representa um potencial único e peculiar em que cada organização age para obtenção das demandas necessárias àquele tipo de ciclista (já que são várias as possibilidades da bicicleta).

Além disso, o grupo mais popular denominado de *Critical Mass* tem dimensões internacionais e estabelece uma rede de conexões entre núcleos através de redes sociais virtuais, *blogs* e sites. O compartilhamento global das ações faz com que haja uma semelhança entre as propostas, bem como, um reconhecimento de suas práticas, cuja consequência é a possibilidade de participação em eventos de mesmo tipo nas diferentes cidades onde esse se faz presente. Logo, um entrelaçamento de informações e dinâmicas que se sobressaem à escala local.

Ascher (2001) descreve que os tipos de relações sociais contemporâneos são múltiplos e envolvem diferentes escalas e espaços da sociedade. As relações de trabalho, familiares e de vizinhança permanecem, mas são adicionadas outras tantas estabelecidas, principalmente, através das comunidades virtuais, de modo que, a sociedade passa a estruturar-se em forma de uma rede interconectada, com mobilidade crescente de pessoas, bens e informações. Esses diversos nichos sociais podem ser de naturezas diferentes, individualmente mais ou menos duradouros, com fins culturais, econômicos, afetivos ou virtuais. Além de que, sua estrutura pode ser tanto horizontal quanto hierarquizada, como são grupos de cicloativismo e grupos de pedal respectivamente.

Logo, seriam as organizações de ciclistas uma potencial forma de cidadania global de contestação à cultura carrocêntrica da sociedade capitalista? É possível que essa nova cultura, que vem emergindo ao longo dos anos a favor da bicicleta, seja uma forma de enfrentamento global da questão dos transportes? Corroborando, Vainer (1986) diz que não existe uma escala específica em que se constrói cidadania. Mesmo que a escala local esteja mais próxima da realidade cotidiana do cidadão, há uma abstração e uma inconsciência dos indivíduos sobre a escala global (ver também LIMONAD, 2003), a globalização e as consequências do consumo de massa. Adicionalmente, é nessa escala mais ampla que deve atuar o Estado, instaurando um contexto de relações que promovam a noção de cidadania, ainda que distante das especificidades locais – mesmo quando ao nível de Prefeituras. Isto é, vive-se, simultaneamente, não só no cotidiano local, como também na conjuntura mais ampla de um país, um continente.

Assim, coloca-se o entendimento dos processos como *transescalares*, pois, “antes de serem os campos possíveis da ação política, as escalas constituem, portanto, o resultado, sempre contestável e contestado, de embates, assim como o são as relações entre escalas e a predominância de uma escala sobre as demais”. De modo análogo, “escolher uma escala é também, quase sempre, escolher um determinado sujeito, tanto quanto um determinado modo e campo de confrontação” (VAINER, 1986, p. 25).

Sobre essa questão de debater a escolha de escalas, é possível dizer que nem todos os indivíduos têm as mesmas possibilidades de construir espaços sociais, já que, por diferentes razões, o cambio entre grupos sociais é limitado para alguns, a configurar-se como uma desigualdade social (ASCHER, 2001). Os agentes sociais excluídos pelo mercado de trabalho, por exemplo, normalmente, têm seus campos econômicos, familiares e religiosos sobrepostos em um mesmo espaço, o qual é limitado pelas fronteiras do bairro e seus arredores, onde predomina geralmente o comércio informal (MARICATO, 2001, 2011).

Assim, os principais agentes utilitários da bicicleta em escala local (TRANSPORTE ATIVO, 2015), são, portanto, efetivamente *usuários*, conforme Illich (1974) – ver seção 2.1; já que se encontram inconscientes de sua situação de exclusão no debate urbano, seja porque são excluídos, seja porque se excluem. Por outro lado, os grupos de ciclistas da classe média, que podem ser somente de lazer

ou, também, reivindicatórios, inserem-se no debate formal ou informal junto ao Estado nas estâncias nacional (XAVIER, 2011) e local (CHAPADEIRO, 2011; RODRIGUES, 2013; ROCHA, 2014; COUTO, 2015; MARIBONDO, 2015; ZÜGE JR., 2015; SAMPAIO, 2015; SOUZA, 2016; BELLOTO, 2017; OLIVEIRA, 2017). Por conseguinte, mantêm-se o hábito estatal de pôr como elemento central das políticas urbanas os interesses das classes média e alta (POULANTZAS, 2019; ASCHER, 2001), agora, pois, em razão destas serem ativas nas discussões da mobilidade por bicicleta no Brasil.

Ademais, há críticas sobre a forte atração dos movimentos sociais urbanos pelo espaço institucional ou pela institucionalização das práticas participativas, como se estas consistissem em uma meta a ser atendida pelas ações (MARICATO, 2011). Logo, pode-se destacar a importância de que as organizações de ciclistas não se restrinjam ao âmbito estatal somente, mas ampliem seus objetivos para que sejam ambiciosos e também realistas na escala social como um todo, a fim de manter a motivação necessária para sua continuidade, bem como, para estruturação de uma luta mais ampla, conforme sugere Vainer (1986, p.30):

Evidentemente, esta *revolução urbana* permanente deve expressar e combinar os múltiplos objetivos e escalas de maneira diferenciada em cada cidade, respondendo às formas específicas da desigualdade na cidade, a sua morfologia, à configuração das coalizões dominantes, à posição da cidade na região e no país, à experiência de luta e organizações populares e de outros setores oprimidos; o que significa que a *revolução urbana* é algo a ser inventado e reinventado a cada momento, em cada cidade (grifo do autor).

Igualmente, os próprios ciclistas de grupos divergem opiniões sobre a participação política em debates institucionais, de modo a avaliar o peso disso nas atividades do ativismo sobre a bicicleta. A citação de Couto (2015, p.137) expõe a questão quanto à temática das Bicicletadas e sobre quais seriam, efetivamente, suas intenções no ambiente urbano:

Aos que queriam apenas que mais pessoas andassem de bicicleta, a Bicicletada atrapalhava, pois despertava raiva em quem estava parado no trânsito, e não conscientização; aos que gostavam de coisas mais padronizadas e uniformes, a Bicicletada permitia muitos comportamentos desviantes e até agressivos, o que poderia “queimar” a imagem do ciclista; aos que queriam apenas atenção do poder público e só viam neste as possibilidades de mudança, a Bicicletada era inocente, pois não tinha uma pauta definida nem era um movimento organizado; aos politicamente mais conservadores, a Bicicletada não se levava a sério, pois sua “anarquia” não obrigava equipamentos de segurança, não ensinava normas de

comportamento no trânsito, não respeitava os motoristas, desrespeitava leis de trânsito e sua desobediência civil jamais os faria serem levados a sério por ninguém.

Portanto, é sabido que os grupos de cicloativismo (e certos grupos de pedal) possuem um capital intelectual sobre as técnicas e necessidades da mobilidade por bicicleta, o que os diferencia do ciclista *commuter* ou utilitário/ trabalhador. Além disso, esses, em maioria, desejam debater, direta ou indiretamente com o Estado, questões como segurança viária, infraestrutura urbana e educação no trânsito, conseqüentemente, são incluídos, por intermédio de reuniões ou de Associações de Ciclistas. Aspecto que é benéfico para a realidade brasileira, já que, a experiência de um ciclista – mesmo que de lazer – é um conhecimento adicional oferecido em um contexto onde se desconhece o diagnóstico local das cidades quanto à bicicleta.

Em contrapartida, uma mudança cultural da sociedade de privilégios do automóvel para a bicicleta, por meio das bicicletadas ativistas, pode igual ser um viés potencialmente eficaz, não só para conquistas físicas de ciclovias e de ciclofaixas, mas também como uma ferramenta de redemocratização do espaço (SGARBOSSA, 2015). As pautas do cicloativismo, que envolvem a redução da velocidade e o compartilhamento das vias, são soluções mais seguras e coerentes com a equidade universal proposta na PNMU. Medidas, as quais podem transformar - ao menos quanto à democratização dos transportes - a estrutura desigual em que vive o Brasil hoje, onde os agentes sociais excluídos do mercado formal são isolados de seu direito à cidade. Assim, esses passeios ciclísticos podem desconstruir a visão marginalizada da bicicleta, convidar todos a pedalar e, caso os inconscientes *commuters* ainda não participem, estariam representados como se estivessem no cicloativismo.

3 METODOLOGIA

No passado, o conhecimento científico limitava-se às ciências naturais, mediado por fórmulas e diagramas. Temas sociais sobre consciência de classe ou discussões sobre os diferentes atores urbanos não eram interpretados como ciência. Entretanto, com o avanço das teorias sociais vinculadas às ciências humanas, como abordado no item 2.3.1, temáticas não materiais ganham reconhecimento. Logo, ressalta-se que para o desenvolvimento de uma tese científica não é necessário a materialidade do objeto de estudo, pois a abordagem qualitativa permite que os objetos a serem analisados assumam também formas de comportamento, de valores culturais, ou de compreensão sobre processos históricos, desde que, o objeto seja reconhecido e definido pelo pesquisador de tal modo que seja reconhecido igualmente por outros estudiosos (ECO, 1991).

No caso dos grupos organizados de ciclistas, trata-se de cidadãos visíveis nas ruas da cidade, porém com discursos subjetivos e ocultos por trás da prática do simples pedalar. Linguagens não explícitas para aqueles que desconhecem o real propósito da bicicletada/pedalada, suas motivações e aspirações. Estas que, considerando o cicloativismo, mostram-se por meio de pressões e de reivindicações junto ao Estado e à própria sociedade. Trata-se de atores reconhecidos, porém não em totalidade, já que o fundamento base para a prática é percebido somente quando instigado pelos grupos com os gritos, grafias, falas ou quando divulgados em redes sociais e estudos como esse.

Ademais, conforme Eco (1991), para ser considerado científico é preciso que o estudo seja útil aos demais. Fato comprovado quando se pensa na potencial participação desses ciclistas nos projetos de infraestruturas cicloviárias, no papel estruturador para uma nova realidade urbana, cuja perspectiva se volta às condições realmente necessárias à vida humana. Além disso, o estudo deve apresentar argumentos coerentes com os objetivos do trabalho, pois o importante não é acertar a proposição, mas preservar a fidelidade dos dados levantados e incitar uma discussão pertinente. Assim, outros poderão continuar o estudo do tema com formulações de novas hipóteses.

Dessa maneira, deve-se contar como procede o estudo, descrever sua metodologia. É importante salientar, nesse caso, a diferença entre metodologia e

método, em que o primeiro dos termos consiste na descrição do caminho trilhado pelo pesquisador para atingir os objetivos. Logo, não se limita somente ao conteúdo (teoria), nem aos procedimentos (métodos e técnicas), consistindo na junção de ambos (FONSECA, 2002).

A abordagem usada nesta pesquisa é qualitativa quanto à classificação das vias e suas condições para tráfego de bicicletas, quanto às entrevistas semiestruturadas com gestores municipais e com integrantes dos grupos de ciclistas urbanos. Adicionalmente, parte do levantamento de dados tem caráter quantitativo, envolvendo uma análise das postagens em redes sociais. Acredita-se que tais informações sistematizadas em composição podem apresentar um enquadramento do tema no cenário empírico da produção do espaço urbano das três cidades em análise, a fim de responder ao questionamento inicial da pesquisa.

O estudo apresenta-se majoritariamente como qualitativo, frente às circunstâncias da mobilidade por bicicleta no Brasil que fazem emergir um movimento social urbano sob a contraditória disputa por espaço público. Abordagem cuja contribuição explora determinadas questões dificilmente passíveis de quantificação por envolverem relações sociais e políticas presentes nas cidades em análise. Para cumprimento dos objetivos, usam-se métodos que ajudam na compreensão dos processos socioespaciais emergentes e o procedimento técnico de um estudo de casos múltiplos, para pesquisa exploratória, conforme Yin (2005). Logo, “uma pesquisa qualitativa de natureza exploratória possibilita familiarizar-se com as pessoas e suas preocupações. Ela também pode servir para determinar os impasses e bloqueios capazes de travar um projeto de pesquisa” (POUPART, 2012, p.130).

Ademais, a pesquisa tem como pano de fundo para investigação a teoria da complexidade, a auto-organização e a emergência, a fim de compreender a prática e a organização dos grupos de ciclistas em um sistema complexo como a cidade. A ideia é manter o entendimento do todo e das partes como elementos indissociáveis, os quais não podem ser analisados em separado, mas podem ser distinguidos em elementos constituintes de um mesmo contexto. Sem que se desconsidere a ordem mais ampla, a fim de evitar uma simplificação da realidade.

Buscou-se nos campos das ciências humanas, do urbanismo e da engenharia de tráfego conhecimentos relacionados à prática social de grupos de indivíduos e à

mobilidade urbana sustentável. O objetivo foi estruturar uma revisão bibliográfica, a fim de esclarecer quanto a conceitos principais inseridos dentro do contexto a ser pesquisado. Já as fontes a serem consultadas são manuais, livros, dissertações, teses, artigos, cadernos técnicos e sites vinculados aos grupos de ciclistas, bem como, páginas em redes sociais.

O emprego do conhecimento teórico sobre o campo empírico da pesquisa permite um olhar diferenciado, primeiramente, sobre as infraestruturas urbanas existentes, de modo a analisar o quanto estas representam as discussões abordadas na seção 2.2; em deixar de realizar o movimento contínuo e indispensável de aproximação e distanciamento das áreas estudadas, compatíveis com as escalas do planejamento. Por outro lado, a revisão teórica sobre a prática social permite a distinção de características comuns e de peculiaridades sobre o comportamento dos ciclistas nas cidades, vistos os fatores que podem ou não influenciar na atividade cotidiana em comunidade.

Sobre as entrevistas, a escolha pela semiestruturada parte do desejo da pesquisadora de construir um diálogo aberto sobre as motivações que fizeram surgir grupos de ciclistas nos centros urbanos problemáticos. Bem como, busca estimular os entrevistados a responderem os questionamentos necessários para atender os objetivos da pesquisa. Optou-se por entrevistar o fundador ou coordenador de cada grupo em Rio Grande, Pelotas e em Bagé, a fim de obter o histórico do movimento desde o seu surgimento.

Contudo, sendo o Estado um dos agentes reguladores mais influentes na produção do espaço da cidade, uma vez que é ele quem concebe a hierarquia viária e traça o desenho urbano das vias, é de obrigação da pesquisa entrevistar também os responsáveis por essa gestão. Assim, busca-se com isso realizar um levantamento das infraestruturas cicloviárias e identificar as perspectivas futuras para a mobilidade por bicicleta nos municípios estudados. Adicionalmente, pretende-se compreender como se dá a inclusão dos grupos de ciclistas nos processos decisórios junto ao poder público, simultaneamente à obtenção de uma visão dessas instituições sobre as ações coletivas.

Ao final do levantamento de dados empíricos de cada cidade, tem-se a produção de mapas usando o software QGIS e a plataforma do Google Earth Pro, no intuito de elaborar representações gráficas para os trajetos mais frequentes

percorridos pelos coletivos, bem como para mapear as infraestruturas cicloviárias existentes e as ainda em planejamento. Logo, o material produzido é analisado de maneira comparativa em busca de respostas sobre as contribuições dos grupos de ciclistas na conquista por maior segurança viária através de estruturas físicas.

Assim, em um primeiro momento, constrói-se um contexto das organizações de ciclistas nas cidades de Rio Grande, Pelotas e de Bagé, a fim de, posteriormente, descrever a operação dos grupos e identificar sua apropriação no espaço urbano. Além disso, é necessário que se tenha, nesse caso, uma análise crítica sobre as possibilidades de uso da bicicleta nas cidades, até mesmo para compreender a emergência dos coletivos e suas implicações, para tanto, a leitura de trabalhos acadêmicos e reportagens de jornais locais foram indispensáveis. A Figura 3.1 resume as técnicas adotadas para cumprimento dos objetivos.



Figura 3.1 - Esquema metodológico da pesquisa.

Fonte: Autora, 2018.

3.1 A sociedade ciclista organizada: delimitação do tema

Inicialmente, este deveria ser um trabalho sobre a apropriação do cicloativismo na cidade, em que se escolhe trabalhar com três casos: as cidades de Rio Grande, Pelotas e de Bagé. Por isso, pede-se permissão para pertencer aos grupos em rede social virtual dos coletivos de ciclistas, a fim de acompanhar as postagens para melhor delimitação do trabalho.

Uma observação ocorre, percebem-se quais grupos são mais ativos, mais organizados ou com passeios de bicicleta mais frequentes; ao mesmo tempo, pesquisa-se sobre o estado da arte do cicloativismo. Nessa segunda etapa, há dois – até mesmo três ou mais – discursos da sociedade ciclista organizada: o cicloativismo, os grupos de pedal e, talvez, o cicloturismo, as associações de ciclistas municipais, entre outros. Logo, a pesquisa modifica-se, pois o cicloativismo deixa de ser todo coletivo de ciclistas urbanos, para caracterizar-se principalmente como militância política apartidária (CARLSSON; ELLIOTT; CAMARENA, 2012).

Assim, parte-se do pressuposto de que não se sabe qual a classificação dos coletivos de ciclistas nas três Cidades Caso, até porque, uma possível determinação definitiva é de natureza complexa (como abordado no item 2.3.2). Nesse sentido, ao invés de pré-julgamentos, resolve-se trabalhar, tanto com o cicloativismo, quanto com os grupos de pedal, pois, desse modo é possível compreender a contribuição desses agentes interessados na bicicleta em seus diferentes papéis dentro da sociedade.

A problemática, portanto, passa a não se limitar somente ao ativismo urbano da bicicleta, mas estende-se também aos variados formatos de grupos de ciclistas existentes nessas cidades em estudo. Justamente, por conta de Rio Grande, Pelotas e de Bagé serem consideradas cidades de porte médio, com conflitos viários menos problemáticos do que nas grandes capitais brasileiras. Aspecto, o qual diferencia esta pesquisa das demais elaboradas por Chapadeiro (2011), Rocha (2014), Züge Jr. (2015), Sampaio (2015) e Souza (2016), por exemplo, já que a realidade dessas metrópoles faz emergir coletivos urbanos mais complexos.

Em suma, por conta da dimensão das Cidades Caso, é possível trabalhar com um espectro amplo de agentes urbanos ligados à bicicleta, já que esses grupos de ciclistas, não aparentam ter uma identidade definida. De modo que, foi possível

manter a proposta da pesquisa: de trabalhar com coletivos organizados de ciclistas dentro da realidade de cidades como Rio Grande, Pelotas e Bagé.

3.2 Procedimento de estudo de caso

Conforme Yin (2005, p. 23), geralmente, o procedimento de um estudo de caso é escolhido quando: (A) as questões “como” e “por que” são propostas; (B) o investigador tem pouco controle sobre os eventos; (C) o enfoque está sobre um fenômeno contemporâneo no contexto da vida real. Sobretudo, quando se quer entender um fenômeno em profundidade e os limites deste, em seu contexto, não são explícitos.

Ademais, uma das diferenças mais debatidas pelo autor na comparação do estudo de caso com outros métodos de pesquisa relaciona-se à generalização. A escolha por trabalhar com casos não ocorre por meio de uma amostragem, já que, este não consiste em um procedimento estatístico. Dessa maneira, escolhem-se os casos de um estudo a partir da formulação de uma teoria, a fim de comprovar a aceitabilidade desta, ou, ao contrário, sua rejeição. Assim, a generalização em uma pesquisa como essa é analítica, pois visa usar os resultados da análise de Rio Grande, Pelotas e de Bagé para comprovar ou refutar a teoria elaborada na fundamentação teórica, a qual se baseia em trabalhos anteriores relacionados ao tema.

A dinâmica dos grupos de ciclistas na cidade pode ter variadas formas de representação no meio físico, entretanto, as perspectivas, medos e aspirações são similares. Isso porque as teses e dissertações estudadas, durante o período de composição do estado da arte, apresentavam semelhanças bastante nítidas que independem da região do país. O que ainda não se sabe é se esses princípios se replicam também em cidades com contextos menos complexos.

Por outro lado, há quem critique a seriedade desse procedimento, tendo em vista a escolha do pesquisador sobre a realidade a ser estudada, não levando em consideração aspectos como aleatoriedade para seleção dos casos, por exemplo. Discurso que incita certa indução do pesquisador aos resultados da pesquisa. Contudo, corroborando com a discussão, um dos trabalhos mais citados na área de transportes e do urbanismo é o livro *Morte e Vida de Grandes Cidades*, que se trata

de uma percepção da autora sobre o desenho urbano de Nova Iorque nos Estados Unidos na década de 1960. Desde sua produção, o texto é usado por milhares de estudantes aplicando-o a diferentes cidades, mesmo que este consista em um estudo de caso da cidade de Nova Iorque (YIN, 2005), demonstrando, assim, a importância desse procedimento para a ciência.

Todavia, realizar um estudo de caso exige que se saiba o que será explorado, o propósito da exploração e também o porquê de propor esse estudo. Logo, a pesquisa em questão visa identificar a relação dos ciclistas com o ambiente urbano, tanto físico, quanto social, em busca de possíveis contribuições dos coletivos de ciclistas para a construção de uma cidade mais ciclável.

Já seu propósito se deve à necessidade de investigar outras formas de ação pró-bicicleta, uma vez que o Estado sozinho não vem conseguindo garantir a segurança viária desejada pelos ciclistas. Por consequência, há uma mortalidade grande daqueles que optam por se deslocar de bicicleta. Trata-se de um querer viver a cidade, que, por não ser mais um direito, torna-se uma punição, remetendo ao medo e, às vezes, à morte. Por essa razão, o aprendizado oriundo da sociedade organizada de ciclistas pode ajudar nessa transformação social tão necessária.

Por fim, o porquê que leva a composição de estudos como esse, vincula-se justamente à omissão de uma sociedade majoritariamente conservadora dominada pelo capital, que ao invés de proteger todos os indivíduos nos seus diferentes modos de transporte, ainda privilegia o assassinato de ciclistas e de pedestres. Ressalta-se, sobretudo, que o problema não está na natureza estatal, mas no hábito que este adquiriu ao longo do tempo com pessoas corrompidas pelos fluxos econômicos.

A determinação de como esse complexo sistema de relações ocorre, portanto, é o desafio do pesquisador que opta em realizar estudos sobre cicloativismo, ciclismo urbano ou mobilidade por bicicleta.

3.2.1 Composição da pesquisa

Dependendo das situações de cada pesquisa é possível optar por quatro tipos de projetos: os de caso único e os de casos múltiplos, ambos podendo ser holísticos ou incorporados (YIN, 2005). A determinação ocorre antes da coleta de dados e com base nos questionamentos iniciais. Logo, optar por trabalhar com um, ou mais,

casos pede que antes se conheça a aplicabilidade de cada tipologia: os estudos de caso único podem ser usados quando representam um caso decisivo para testar uma teoria bem formulada, desde que esse satisfaça todas as condições para teste dessa teoria. Ademais, são usados quando há casos raros de difícil acesso e casos reveladores ainda não conhecidos pela academia.

Já os casos múltiplos podem possuir dois ou mais casos, isso depende da complexidade das variáveis incluídas na discussão a ser trabalhada. Assim, a reaplicação do método pode comprovar com mais exatidão a teoria formulada, visto que, a repetição propicia uma análise mais completa do conteúdo teórico em diferentes contextos, de modo a obter melhores resultados. Além disso, cada caso deve possuir um propósito específico dentro do escopo total da pesquisa, o que, para este trabalho, já foi descrito na seção 1.2, Delimitação geográfica. Yin (2005, p. 69) coloca ainda que:

Para cada caso individual, o relatório deve indicar como e porque se demonstrou (ou não) uma proposição em especial. Ao longo dos casos, o parecer deve indicar a extensão da lógica de reaplicação e por que se preferiu que certos casos apresentavam certos resultados, ao passo que também se previu que outros casos – se houver – apresentavam resultados contraditórios.

O esquema da Figura 3.2 representa o passo-a-passo para realização de um estudo de casos múltiplos. Contudo, é preciso ainda definir se este é holístico ou incorporado. Esta caracterização de um estudo de caso se vincula às unidades de análise. Ou seja, no caso deste trabalho, têm-se três contextos de mobilidade urbana: Rio Grande, Pelotas e Bagé. Em cada cidade é analisada duas subunidades: a prefeitura e o grupo de ciclistas, sendo que, sobre esse último, pode haver mais de um núcleo de coleta de dados. Logo, conforme, a Figura 3.3, esse consiste em projeto de casos múltiplos e incorporados.

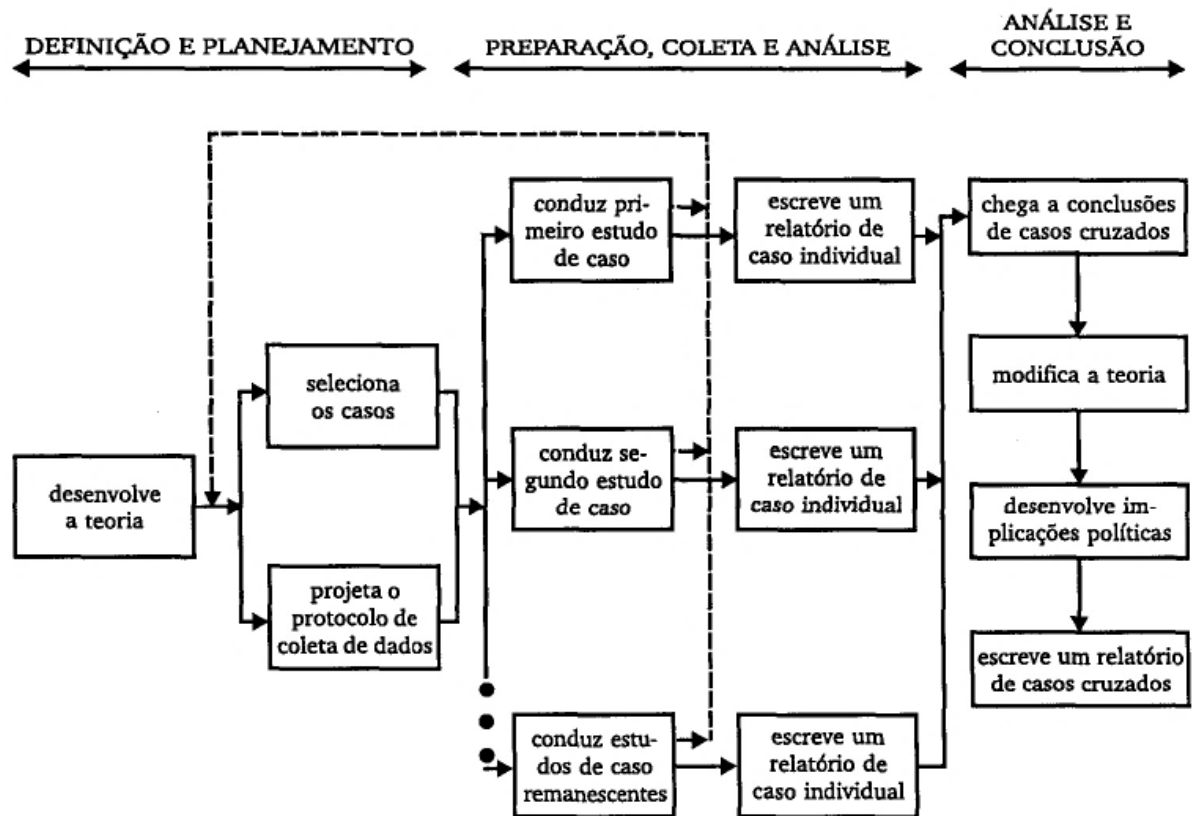


Figura 3.2 - Método de estudo de caso.
Fonte: (YIN, 2005).

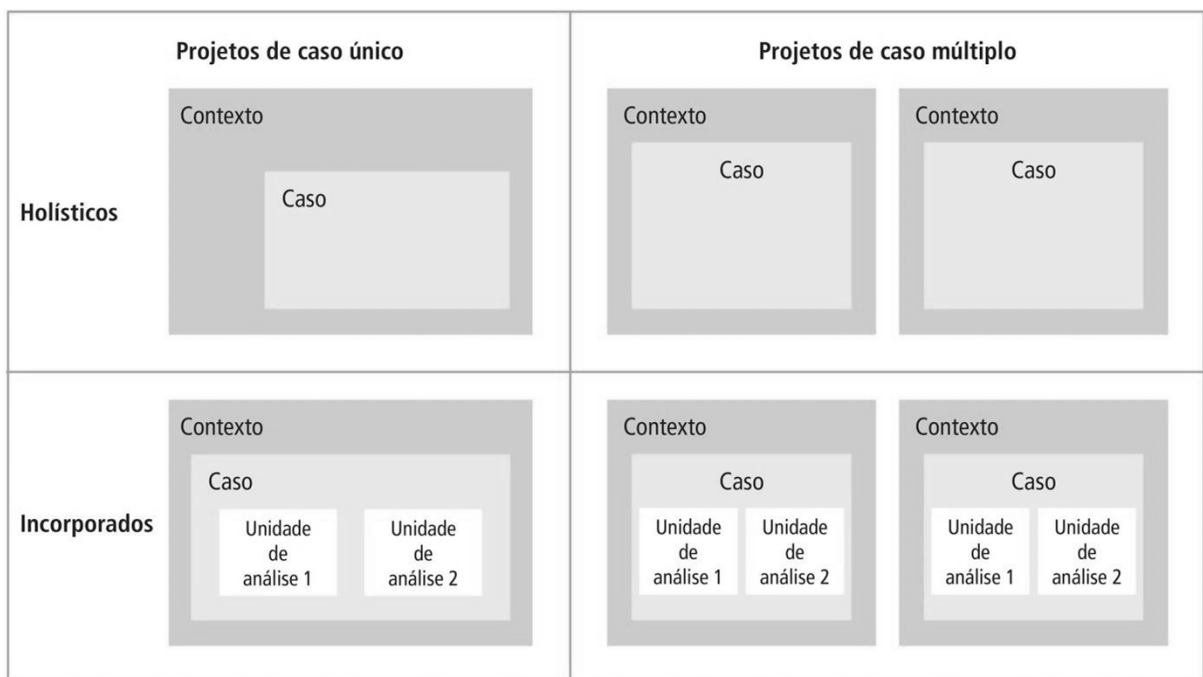


Figura 3.3 - Tipologias de estudo de caso.
Fonte: (YIN, 2005).

3.2.2 Protocolo de estudo de caso

Além do número de casos, outro aspecto que garante confiabilidade à pesquisa é a elaboração de um protocolo. Nele deve conter: a visão geral do projeto, assuntos e leituras relevantes ao tema, os procedimentos de campo (acesso aos locais e fontes de dados), questões que o pesquisador deve ter em mente durante a coleta de informações e um guia de como deve ser feito o relatório do caso analisado (esboço, formato, uso e apresentação) (YIN, 2005). A Figura 3.4 apresenta o sumário do protocolo desenvolvido para cada caso.

Com o protocolo pronto, o pesquisador tem um controle maior das etapas a serem realizadas, bem como a descrição detalhada de como acessar cada fonte de dados, pessoas e levantamentos.

SUMÁRIO	
1º ETAPA: INTRODUÇÃO AO ESTUDO DE CASO	3
1.1 QUESTÃO PRINCIPAL.....	3
1.2 HIPÓTESE	3
1.3 LEITURAS RELEVANTES SOBRE O CASO.....	3
2º ETAPA: PROCEDIMENTOS DE COLETA DE DADOS.....	4
2.1 LOCAIS A SEREM VISITADOS INCLUINDO AS PESSOAS DE CONTATO	4
2.2. PLANO DE COLETA DE DADOS	4
2.2.1 TIPO DE EVIDÊNCIA ESPERADA.....	4
2.2.2 CRONOLOGIA DOS EVENTOS A SEREM OBSERVADOS	5
3º ETAPA: QUESTÕES DE ESTUDO DE CASO	9
3.1 HISTÓRICO	9
3.2 COMPORTAMENTO JUNTO A PREFEITURA	9
3.3 COMPORTAMENTO JUNTO À SOCIEDADE.....	10
4º ETAPA: ESBOÇO DO RELATÓRIO DE ESTUDO DE CASO	10

Figura 3.4 – Sumário do protocolo de estudo de caso para cada cidade da pesquisa.
Fonte: Autora, 2018.

3.3 Coleta de dados

(...) os estudantes pensam equivocadamente que, ao utilizarem o método do estudo de caso, eles podem avançar com rapidez na fase de coleta de dados, e são incentivados a fazer seus contatos de campo tão rapidamente quanto possível. Nenhuma orientação pode ser mais falaciosa (YIN, 2005, p. 49).

Nas etapas anteriores à coleta de dados, há dificuldades em estabelecer as fontes de informações, devido ao objeto de estudo tratar-se de uma prática urbana, sem local definido, sem representantes formais ou números de contato. Por essa razão, a primeira iniciativa foi pedir o aceite para participar dos grupos em rede social, a fim de obter algum conhecimento prévio sobre os casos.

Contudo, mesmo assim, os desafios permaneceram. A variabilidade de postagens na rede social Facebook de cada grupo é muito particular; as temáticas são diferentes, a frequência de posts é elevada em alguns e escassa em outros grupos. Ademais, a forma de organização dos coletivos, ora é pelo que o Facebook classifica como Grupos, ora é classificado como Páginas; característica que, dependendo de como se identificam, podem mostrar ou ocultar certas informações como a responsabilidade pela administração das atividades, os nomes dos participantes mais envolvidos, entre outros fatores.

Houve, portanto, uma confusão da pesquisadora em como selecionar as fontes de coletas de dados, pois se sabe que, somente uma pesquisa online não é suficiente em nível de padronização dos métodos empregados em cada caso do estudo, tendo em vista a variabilidade dos dados. Desse modo, pensa-se em realizar entrevistas com integrantes dos coletivos, mas, logo, surge o questionamento: “Com quem?”, pois no caso do cicloativismo, esses se auto-organizam como um movimento horizontal, sem líderes. Em contrapartida, geralmente, há lideranças definidas em grupos de pedal, até mesmo para organização das atividades e representações sociais junto ao Estado ou à sociedade quando solicitados. Nesse sentido, opta-se por entrevistar o fundador de cada coletivo de ciclistas urbanos, visto que, assim, não há pré-julgamentos sobre a tipologia do grupo e é possível obter resultados bastante completos sobre o comportamento dessa união de pessoas sob a bicicleta, mesmo que, em certos grupos, o fundador seja também o coordenador desse.

Todavia, é necessário elucidar com clareza o que são unidades de análise e unidades de coleta de dados, pois uma inversão nesses conceitos metodológicos pode ser capaz de redirecionar a pesquisa erroneamente (YIN, 2005). Logo, unidades de análise são os elementos a seres investigados na pesquisa: os coletivos de ciclistas e a administração pública enquanto entidade representativa da cidade. Já as unidades de coletas de dados são as fontes de informações sobre as quais se aplicam as técnicas de entrevistas, levantamentos, análise do comportamento em rede social virtual e de participação em uma pedalada junto aos ciclistas, cujas técnicas se focam nas organizações (unidades de análise) e não no indivíduo com quem se estabelecem contatos. A Figura 3.5 mostra como se dá a estrutura de coleta de dados.

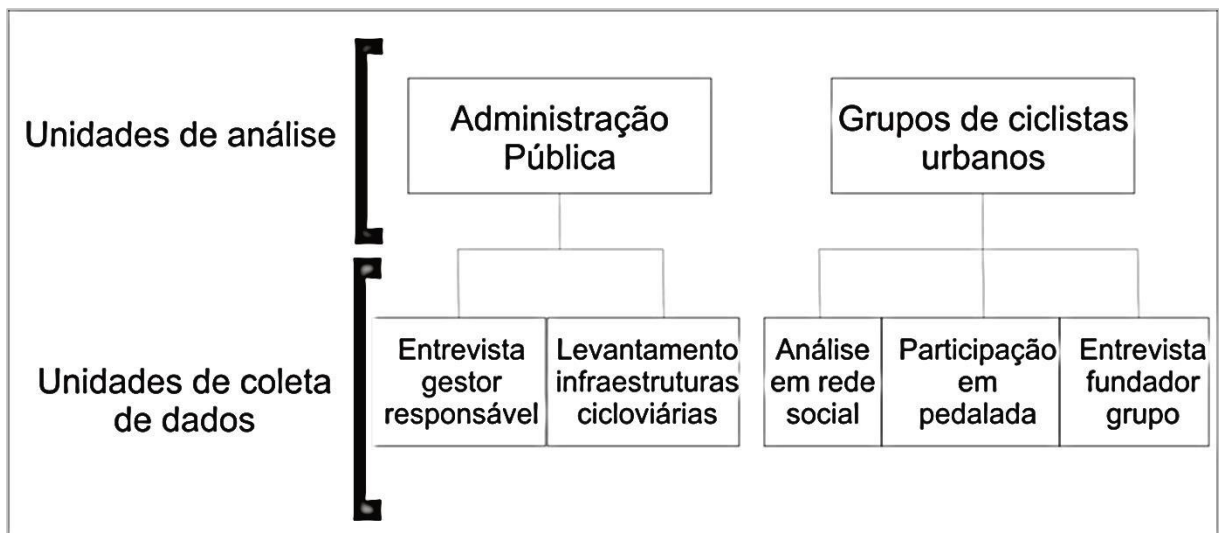


Figura 3.5 - Unidades de pesquisa.
Fonte: Autora, 2018.

A técnica de participar de uma pedalada é incluída na pesquisa a fim de permitir uma melhor compreensão da realidade sofrida pelos coletivos nas três Cidades Caso. Nem a análise em rede social, nem a aplicação de entrevistas, permitem que a pesquisadora compreenda a experiência dos grupos em totalidade, isso porque, ambas as técnicas ocorrem longe do campo de atuação do movimento de pedalar. A primeira consiste em um estudo individual no computador, já a segunda, ocorre longe das vias urbanas, pois a extensão e a importância do roteiro da entrevista tornam improvável sua aplicação em movimento.

O ato de ser ciclista utilitário consiste em uma experiência diferente de pedalar em grupo. Conforme a bibliografia estudada, cria-se durante as pedaladas

um sentimento de pertencimento à cidade, de segurança e também de empoderamento, já que a massa de ciclistas unida causa uma retração de certos comportamentos agressivos dos condutores.

Além disso, a ordem das técnicas em cada caso parte, primeiramente, da pesquisa online em rede social. Essa determinação ocorre porque, assim, é possível entender melhor a proposta do grupo, suas formas de organização e de atividades, identificar possíveis responsáveis ou discussões ocasionais com as prefeituras, bem como evitar perguntas repetitivas durante as entrevistas, quando essas já forem respondidas pela plataforma virtual.

Posteriormente, aplica-se a entrevista com a prefeitura para obter maiores informações sobre a malha cicloviária da cidade, seus planos e intenções. Informações úteis para questionar o integrante do grupo de ciclistas, com o intuito de investigar a inclusão das infraestruturas durante a escolha pelas rotas a serem percorridas.

Logo, acredita-se ser interessante desenvolver a pedalada junto ao grupo, pois a experiência pode despertar a pesquisadora para novos questionamentos coerentes com os objetivos propostos no trabalho. Assim, por fim, tem-se a aplicação da entrevista com o fundador do grupo, de modo a responder dúvidas ainda não respondidas, obter informações sobre motivações para a criação da organização, e possíveis diálogos com a prefeitura durante a vida útil do movimento.

3.3.1 Estudo do comportamento online em rede social

Segundo Kozinets (2010), o número de pessoas em comunidades em meios virtuais vem aumentando desde 2006, bem como, há um interesse em participar de grupos ligados a causas sociais. Por isso, é inevitável negar que a internet é o meio de comunicação mais efetivo do século XXI, frente à quantidade de pessoas que a utilizam para variados fins. Contudo, um aspecto relevante é que mais da metade das pessoas que participam dessas comunidades sentem as comunidades virtuais na mesma intensidade de seus vínculos reais (KOZINETTS, 2010), o que faz da internet a principal ferramenta para agendar encontros reais (ASCHER, 2001).

Há, portanto, oito tipos de participação em comunidades: primeiramente, há os principiantes, os sociáveis, os devotos, os confidentes; em seguida, há os

observadores, os fazedores, os interagentes e os socializadores (KOZINETTS, 2010). A Figura 3.6 mostra a relação de cada tipologia quanto à importância dentro do grupo, quanto à atividade de consumo (motivação, atividades fins) e quanto aos laços pessoais entre componentes. Abaixo está uma breve definição dos quatro tipos principais (principiante, social, devoto e confiante), os quatro demais tipos de participação (observador, fazedor, interagente e socializador) podem ser compreendidos através destas, uma vez que consistem em formas de atuação intermediárias entre essas quatro primeiras.



Figura 3.6 - Tipo de participação em comunidades online.
Fonte: (KOZINETTS, 2010).

- **Principiantes:** carecem de fortes vínculos sociais com o grupo, mantêm apenas um interesse superficial ou passageiro na atividade de consumo em si, têm habilidades e conhecimentos relativamente fracos;
- **Sociáveis:** são os fraternizadores dessas comunidades, pessoas que mantêm fortes laços pessoais com muitos membros da comunidade, mas têm um interesse ou atração apenas superficial pela principal atividade de consumo;
- **Devotos:** opostos aos sociáveis, os devotos têm vínculos sociais relativamente fracos com os membros da comunidade, mas mantêm um interesse focal e entusiasmado pela atividade de consumo da comunidade, possuem conhecimentos refinados;

- **Confidentes:** são os que têm fortes laços sociais com a comunidade, assim como profunda identificação, aptidão e compreensão da atividade de consumo essencial.

À vista disso, entende-se que os fundadores dos grupos de ciclistas têm participação ou de confidentes, ou de fazedores, pois esses possuem conhecimento sobre os objetivos do grupo e suas proposições; além dos laços sociais necessários para formação de um coletivo. Por essa razão, também, é que se resolveu entrevista-los, já que são os principais participantes das comunidades a atuarem como possíveis agentes na formação de um pensamento crítico, a fim de construir cidades mais cicláveis.

O levantamento é realizado na cronologia inversa, dos mais recentes para os mais antigos, tomando nota das publicações que são de interesse da pesquisa. São ao todo 200 publicações contabilizadas dentro de um período de tempo variável, dependente da atividade de cada grupo em rede social virtual. Esse total foi definido após observação da frequência de postagens dos grupos e do tempo viável para elaboração da coleta de dados pela pesquisadora.

As categorias para classificação das postagens, na análise quantitativa destas, são eleitas conforme a demanda percebida em análise preliminar por meio de observação. Logo, sabe-se que existem postagens de: trajetos percorridos durante as pedaladas; informações sobre local/data/hora da pedalada; e sobre eventos no geral. Assim, estes tópicos já estão incluídos como categorias, bem como, acrescentou-se a de relacionamento do grupo com a prefeitura, visto que, esse consiste em um ponto de debate para essa pesquisa; e a de incentivo à bicicleta/ciclismo, em razão do cicloativismo se utilizar bastante de plataformas virtuais. Além da categoria Outros que reúne todas as postagens não pertencentes a nenhuma das seis anteriores.

Após a categorização, os dados servem para compor o padrão de comportamento da organização, a fim de investigar seu papel perante a sociedade. O material produzido tem formato de tabelas e gráficos elaborados no software Excel com a data da postagem, o tópico do qual essa trata, número de curtidas, texto da postagem, categoria de análise pertencente e uma coluna para observações relevantes. Ademais, todas as publicações de interesse acadêmico

foram salvas em pasta individual de cada grupo como captura de tela, as quais foram nomeadas com a data e tópico da postagem; há, portanto, uma descrição de “salvo na pasta” para todas essas publicações indicada na coluna de observações relevantes da planilha Excel.

A Tabela 3.1 exemplifica como estão apresentadas essas informações para o levantamento em rede social virtual dos três casos: Rio Grande, Pelotas e Bagé, cujos grupos estudados em cada cidade encontram-se no Quadro 3.1. A seleção dos grupos ocorre a partir da visibilidade desses em cada cidade, de modo a serem os grupos mais conhecidos pela sociedade local e identificados pela pesquisadora ora por sua experiência de visualizar os ciclistas uniformizados no ambiente do trânsito, ora por outras fontes conforme constam também nas descrições dos resultados dos levantamentos (seções 4.1.1 para Rio Grande, 4.2.1 para Pelotas e 4.3.1 para Bagé).

Tabela 3.1 - Exemplo organização das informações do levantamento em rede social virtual no Facebook por grupo de ciclistas.

Data	Tópico postagem	Curtidas	Texto da postagem	CATEGORIAS DE ANÁLISE							Observações adicionais
				Incentivo à bicicleta/ciclismo	Foto/percurso das pedaladas	Informativo do grupo	Evento externo	Comércio de produtos	Relação com adm. Pública	Outros	
19/02/2019	Benefícios para a saúde	50	Aos 50 anos, mulher deixa depressão para trás e esta no top 10 ranking Strava Brasil.	1							
06/02/2019	Instrução	5	Hidratação no ciclismo - Dica da Nutricionista - Amigo do ciclista.							1	
03/02/2019	Benefícios para a saúde	8	Compartilhado de Bicicleta e Companhia. PAIXÃO MOVIDA A DUAS RODA	1							Salvo na pasta
30/01/2019	Congratulações	6	Ciclo Turismo Rio Grande deseja um Feliz 2019 à todos ciclistas!							1	
(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	
19/07/2016	Evento pedal	9	PASSEIO CICLÍSTICO Festa de São Cristovão.				1				
18/07/2016	Propaganda Evento	2	BRASIL RIDE SANTA CATARINA. 6 E 7 DE AGOSTO				1				
MEDIANA			TOTAL ABSOLUTO								
MÉDIA			TOTAL PERCENTUAL	%	%	%	%	%	%	%	
TOTAL DE POSTAGENS				200							

Fonte: Autora, 2019.

Quadro 3.1 - Grupos de ciclistas incluídos na pesquisa.

CASOS DA PESQUISA	GRUPOS DE CICLISTAS ESTUDADOS	JUSTIFICATIVA SELEÇÃO
CASO RIO GRANDE	Pedal Corta Vento, núcleo Rio Grande	Já conhecido
	Pedal Corta Vento, núcleo Cassino	Já conhecido
	Vou de Bike RG	Informação de terceiros
CASO PELOTAS	Pedal Curticeira	Já conhecido + Informação de terceiros
	Pedal Dominguera	Já conhecido + Informação de terceiros
CASO BAGÉ	Pelotão da Quinta	Pesquisa Facebook Blog As Magrelas em Bagé e no Mundo*
	Pedaladas Ciclo Regert	Blog As Magrelas em Bagé e no Mundo

* O Blog cujo endereço virtual é <http://heronregert.blogspot.com/> pertence à um dos entrevistados pelo Pedaladas Ciclo Regert, e foi encontrado durante a fase inicial de seleção dos casos para a pesquisa quando se procurava informações sobre o modo ciclovário em Bagé.

Fonte: Autora, 2019.

Apesar do levantamento em rede social resultar em sete categorias de análise, a identificação das publicações com um tópico temático fez-se necessária, de modo a compreender o assunto geral de cada postagem sem, necessariamente, ler seu conteúdo interno em totalidade. À vista disso, alguns tópicos recorrentes são agrupados em: ação social, evento pedal, discurso, propaganda de evento, entre outros descritos em detalhe no Quadro 3.2. Estes tópicos, mesmo que frequentes, não detêm o interesse da pesquisa em constituírem-se como categorias, uma vez que, essas devem se manter bem divididas a fim de evitar dúvidas no momento de sua classificação.

Quadro 3.2 - Definição dos tópicos mais frequentes das postagens incluídos na coleta de dados em rede social virtual no Facebook.

TÓPICO POSTAGEM	DEFINIÇÃO
Ação social	Qualquer ação de cunho social como alimentação de animais de rua, coleta de quilos de alimento para entidades locais, auxílio em projetos de alguma ONG;
Aviso	Avisos gerais sobre eventos nas cidades, que não envolvam passeios ciclísticos;
Aviso roubo	Informativo sobre roubo de bicicleta;
Benefícios para a saúde	Reportagens de revistas ou compartilhamentos de blogs e sites de ciclismo que informam os membros da comunidade sobre os benefícios da bicicleta para a saúde;
Chamamento	Postagens com incentivos como “Pedale com a gente” identificando horário e local de saída da pedalada;
Congratulação	Felicitações de datas comemorativas, parabéns a

	colegas, exaltação à continuidade do grupo, etc;
Discurso	Publicações que remetem a um discurso pró-bicicleta, anti-carro ou que trazem alguma percepção desse modo de transporte, à aproximar-se dos discursos propostos por cicloativistas;
Evento pedal	Eventos não cotidianos dos grupos de ciclistas, mas que estes compõe a organização ou ajudam na divulgação como os eventos do Maio Amarelo promovidos pelas Prefeituras Municipais;
Foto pedal	Fotografias dos membros do grupo nos passeios ciclísticos noturnos cotidianos e fotografia em de eventos externos que estes tenham participado (e estejam presentes nas fotos);
Informativo pedal	Avisos sobre as pedaladas internas dos grupos e também avisos sobre eventos externos de passeios ciclísticos, cuja proposta é aberta ao público ou relacionada a alguma causa social;
Instrução	Qualquer publicação com fins de ensinar os membros dessa comunidade sobre algo relacionado ao universo do trânsito ou do ciclismo;
Não identificado	Toda postagem que não foi possível de nomeação pela pesquisadora, ou por falta de informações, ou por dificuldade na definição do assunto tratado;
Notícia	Reportagem da mídia impressa ou virtual sobre algo importante ocorrido na cidade ou sobre alguma novidade da legislação de trânsito;
Parceria evento	No grupo Pedal Curticeira, as publicações tituladas assim referem-se à parcerias do grupo/evento com outras empresas;
Pedal diurno	Passeios ciclísticos dos grupos realizados durante manhã ou tarde, geralmente, são aos finais de semana;
Percurso pedal	Publicações com os trajetos dos grupos de ciclistas, normalmente, marcados pelo aplicativo Strava, cujo link se encontra disponível;
Propaganda evento	Qualquer postagem de propaganda de evento de ciclismo (competições ou desafios) que exijam pagamento para inscrição;
Questionamento	Publicações com perguntas referentes aos dias e horários das práticas dos grupos, ou qualquer outro questionamento realizado por integrantes principiantes destinados aos membros mais antigos;
Venda	Postagens de venda de produtos, seja por lojas oficiais de bicicletas, seja por membros da comunidade tentando comercializar um produto específico;
Vídeo pedal	Vídeos de passeios ciclísticos do grupo.

Fonte: Autora, 2019.

Para entender à quais categorias estes tópicos pertencem, pode-se verificar a seção 3.4.1, onde se expõe de maneira resumida a divisão das 200 postagens, de cada grupo, dentre as sete codificações já listadas.

A Tabela 3.1 ainda apresenta, nas suas três últimas linhas, parâmetros totais do levantamento em que são calculados a mediana e a média de todas as curtidas recebidas, além de totais absolutos e percentuais para todas as categorias, resultando em um final de 200 publicações. Essas informações são relevantes para identificação do perfil do grupo de ciclistas e seus interesses quanto às temáticas selecionadas pela pesquisa. A opção por trabalhar com a mediana do número de curtidas ocorre, pois, não há regularidade no número de *likes* obtidos por cada postagem. Logo, se existirem publicações com 300 curtidas, enquanto que a média geral é em torno de 20, haverá possibilidade de que média não represente uma medida intermediária para avaliar a aprovação do grupo. Por isso, escolheu-se a mediana como indicador de corte das postagens interessantes para os membros dessa comunidade, de modo a compor uma análise do interesse dos integrantes pelo conteúdo publicado em rede social.

Adicionalmente, paralelo ao levantamento detalhado das 200 postagens, faz-se um acompanhamento de todas as publicações virtuais do grupo no período do mestrado relativas às datas de 1º de abril de 2017 a 21 de fevereiro de 2019 (aproximadamente 22 meses), a fim de entender qual é o nível de atividade do grupo.

3.3.2 Participação em evento dos grupos: o pedalar urbano

O ato de participar de pelo menos um evento com cada grupo de ciclistas parte da indispensável experiência da pesquisadora em conhecer os meios onde estes estão inseridos, visto que, conforme a seção de Fundamentação teórica, essa prática diferencia-se do pedalar apenas para deslocamento. Todavia, nem todos os grupos no Facebook fornecem as informações necessárias para que a pesquisadora possa participar; assim, em todos os que são possíveis, mantém-se a cronologia dos métodos em realizar, primeiro, o levantamento na rede social, seguido da pedalada com os grupos e, por fim, a realização da entrevista. Já àqueles cujo levantamento virtual não é suficiente para conhecer dias e horários das práticas, optou-se por

inverter a ordem entre pedaladas e entrevistas, pois, durante a conversa com o fundador, este pode informar sobre as atividades.

Esta técnica foi incluída apenas por uma questão de conhecimento do contexto urbano a ser trabalhado nas Cidades Caso, de modo que, também serviu para estabelecer um primeiro contato com os futuros entrevistados. Os eventos dos quais a pesquisadora participa são da tipologia iniciante, logo, são pedais mais tranquilos, com distancias em torno de 15 a 20 km e velocidades médias de um ciclista, em que os integrantes assíduos já estão preparados para receber pessoas desconhecidas. Por isso, a inserção no grupo não foi difícil, mesmo que com a apresentação enquanto acadêmica.

A Figura 3.7 apresenta os trajetos pedalados pela pesquisadora com os três grupos na cidade do Rio Grande: Pedal Corta Vento – RG, Pedal Corta Vento – Cassino e Vou de Bike RG. O percurso escolhido pela primeira organização de ciclistas incluiu infraestruturas cicloviárias, ruas com iluminação pública e até um calçadão para pedestres. Já o núcleo Cassino optou pelas ruas estruturantes do Balneário, as quais possuem pavimentação (pois há muitas ruas de areia ou saibro), iluminação e também incluiu a única avenida com ciclovia no canteiro central. O Vou de Bike RG, em contrapartida, selecionou um trajeto com maior quilometragem, mesmo na tipologia iniciante, com 30 km contornando o Saco da Mangueira, em que majoritariamente incluiu estradas municipais e estaduais, normalmente, sem iluminação pública, mas com acostamento.

A Figura 3.8 também se refere à outra pedalada participante, porém, na cidade de Pelotas com o grupo Pedal Dominguera, cujo trajeto percorrido foi quase em totalidade por infraestruturas cicloviárias iluminadas, exceto em alguns trechos onde não se tinha conexão de uma ciclofaixa com outra. O Pedal Curticeira afirmou, em entrevista com sua liderança, que não realiza mais passeios enquanto grupo. E as organizações: Pelotão da Quinta e Pedaladas Ciclo Regert são ativas na cidade de Bagé, contudo, não foi possível a realização dos passeios, visto às condições meteorológicas nos dias em que a pesquisa foi efetuada.

Os trajetos foram marcados pelo aplicativo Strava, comumente usado por ciclistas e corredores, o qual mede a distância percorrida, a velocidade do deslocamento e a elevação do percurso.

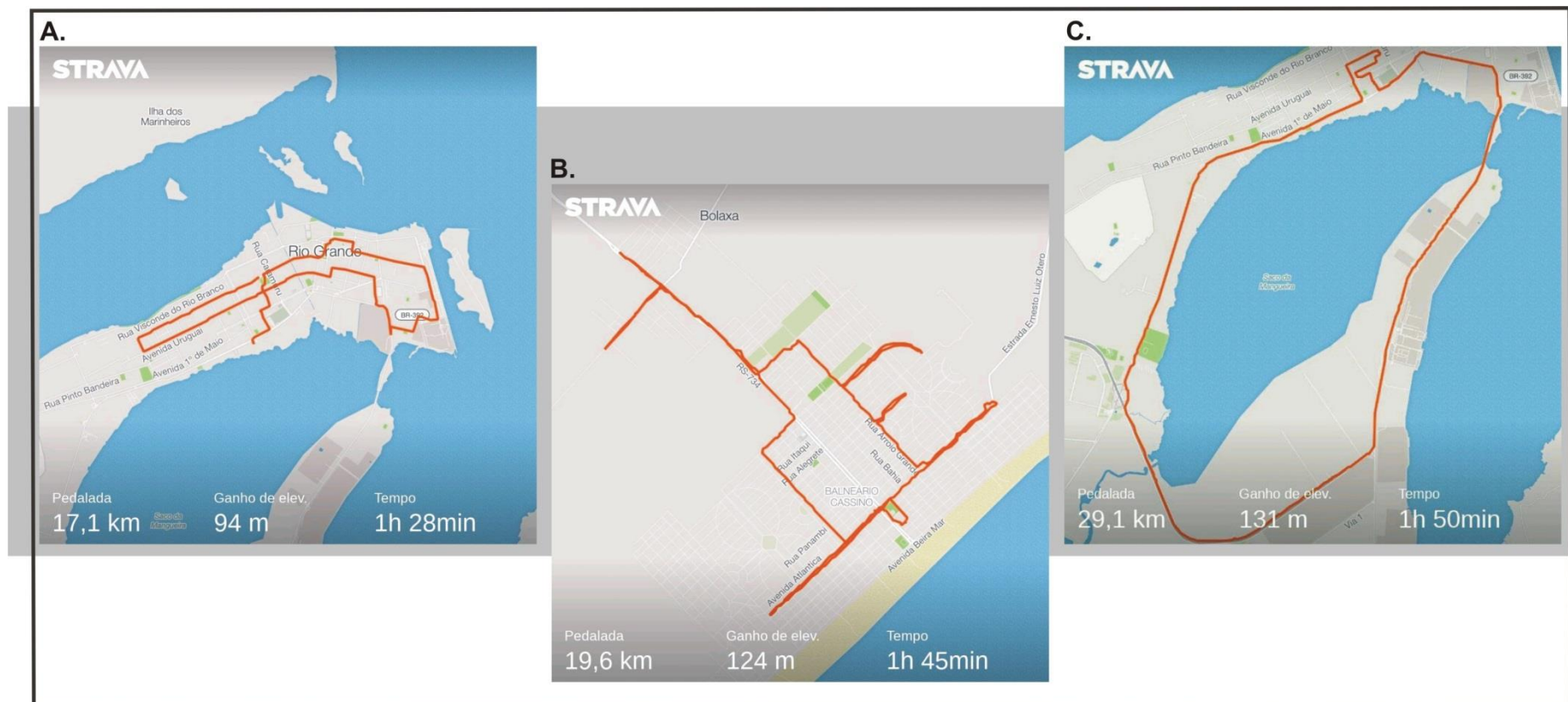


Figura 3.7 - Trajetos realizados pela pesquisadora com os grupos de ciclistas em Rio Grande; A) Pedal Corta Vento, núcleo Rio Grande; B) Pedal Corta Vento, núcleo Cassino; C) Vou de Bike RG.

Fonte: Autora, 2019.

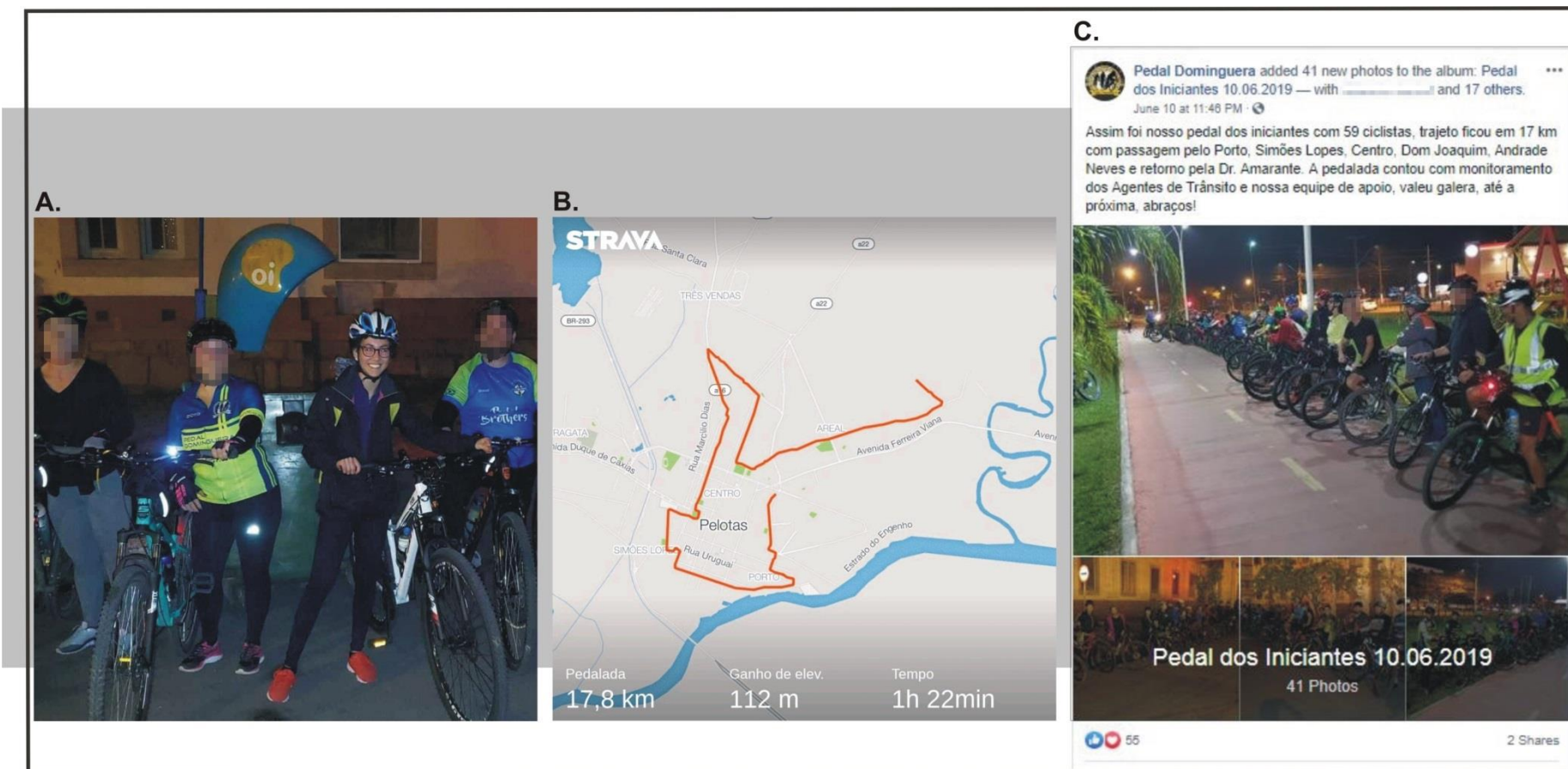


Figura 3.8 – Trajeto realizado pela pesquisadora com o grupo Pedal Dominguera em Pelotas; A) Fotografia tirada pelo coordenador do grupo em um momento de parada; B) Informações do passeio; C) Postagem no Facebook relativa ao pedal.
Fonte: Autora, 2019.

3.3.3 Entrevistas semiestruturadas

A pesquisa estuda a relação dos grupos de ciclistas com a cidade dando enfoque no modo cicloviário. Trata-se de um coletivo urbano que usa a bicicleta para deslocamentos de lazer, de esporte ou para reivindicações. Desse modo, a escolha por entrevistar o fundador do grupo de ciclistas e o servidor público responsável pelo plano e execução de projetos de ciclo mobilidade, faz deles uma fonte de coleta de dados. Portanto, os questionamentos que constam no roteiro devem ser relacionados às contribuições dos grupos para a cidade, e não à opinião pessoal dos entrevistados sobre determinado tópico. A Figura 3.9 mostra a preocupação que uma pesquisa sobre organizações deve ter.

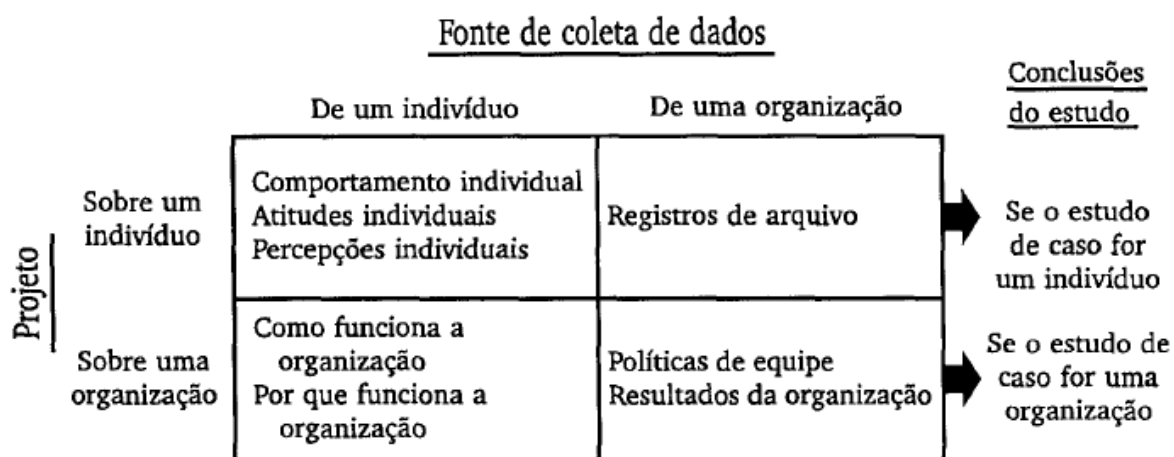


Figura 3.9 - Projeto e fonte de coleta de dados: como manter o foco do estudo.
Fonte: (YIN, 2005).

Caso os dados em evidência sejam relacionados apenas aos indivíduos, o estudo modifica-se para um enquadramento do papel do ciclista no contexto urbano, e não do coletivo ao qual ele pertence, como deseja esse trabalho. Por essa razão que deve haver um cuidado na elaboração do roteiro das entrevistas, levando em consideração principalmente aspectos de como funciona a organização e de por que funciona a organização - no caso do roteiro elaborado para o fundador dos coletivos de ciclistas. Já nas entrevistas com o gestor público, o roteiro inclui questionamentos sobre as infraestruturas cicloviárias existentes, sobre o Plano de Mobilidade Urbana e sobre a relação da Prefeitura com os grupos, se existe e como ocorre.

3.4 Análise dos dados

A Análise de Conteúdo, como coloca Bardin (2011), não é somente um instrumento, mas um conjunto de técnicas aplicáveis à análise das comunicações. Os domínios possíveis podem ser de diferentes naturezas: escrito, oral, icônico (sinais, grafismo, imagens, fotografias); comunicação individual ou coletiva; comunicação de grupo restrito ou de massa. A aplicação das técnicas de descrição objetiva, sistemática e quantitativa do conteúdo tem duas possíveis finalidades: a primeira refere-se à superação da incerteza de modo a evitar uma leitura muito pessoal do texto, pois outros pesquisadores precisam entendê-lo de maneira similar. Já a segunda, justifica-se pela interpretação completa do conteúdo, já que uma leitura atenta aumenta a produtividade e pertinência, assim, esclarecendo mensagens e significações que *a priori* não se teria conhecimento.

A etapa inicial em uma análise de conteúdo, conforme o autor, consiste em uma descrição analítica. Nela, a pesquisadora irá delimitar as unidades de registro, podendo essas ser palavras, frases, parágrafos, os quais serão selecionados e rotulados em categorias. Uma espécie de gavetas que permitem a “classificação dos elementos de significação constitutivos da mensagem” (BARDIN, 2011, p. 43)

Após a descrição, tem-se a inferência que é o procedimento intermediário. As inferências sobre conteúdos ajudam a criar deduções lógicas além da mensagem direta descrita no texto, elas buscam responder questionamentos sobre o contexto da mensagem, suas proposições, seus efeitos e consequências. O analista tem uma função dupla: compreender a comunicação a partir de sua linguagem e procurar mensagens nas entrelinhas do discurso, as quais o permitam compreender o interlocutor e o ambiente de seu entorno.

Em estudos de caso, a construção da explanação final do trabalho deve comparar as descobertas de cada caso com a proposição teórica formulada inicialmente. Além da revisão da proposição, quando necessária.

Assim, para análise dos dados deste trabalho, com fundamentação em Bardin (2011), estabelecem-se alguns códigos vinculados às questões da pesquisa, as quais também ajudam, posteriormente, na elaboração do roteiro das entrevistas. Estes constam no Quadro 3.3 e relacionam-se tanto com os objetivos, quanto com

as informações que se quer buscar, de modo a servirem de apoio às duas análises do trabalho: do levantamento em rede social e das entrevistas semiestruturadas.

Quadro 3.3 - Códigos gerais norteadores da análise de conteúdo dos levantamentos em rede social virtual e das entrevistas semiestruturadas.

OBJETIVOS ESPECÍFICOS	QUESTÕES DA PESQUISA	FONTE DADOS	CÓDIGOS GERAIS
Descrever a atividade dos grupos e identificar sua apropriação no espaço urbano;	▪ Por que meios de comunicação os grupos se organizam?	Levantamento Entrevista grupos	ORGANIZAÇÃO
	▪ Como são as estruturas dos grupos e seus objetivos/metastas?	Levantamento Entrevista grupos	LIDERANÇA/ OBJETIVOS
	▪ Como é o comportamento dos grupos com veículos motorizados?	Levantamento Entrevista grupos	APROPRIAÇÃO URBANA
	▪ Há atividade de conscientização no trânsito?		
Relatar o histórico e a prática dos grupos de ciclistas;	▪ Como surgiu a prática dos grupos de ciclistas? ▪ Como ocorreu o primeiro evento e a visibilidade dos grupos?	Entrevista grupos	HISTÓRICO
Verificar relações entre hierarquia viária vigente e as vias principais elegidas nos trajetos dos grupos de ciclistas;	▪ Quais as respostas dos grupos de ciclistas para os desconfortos provocados por condutores de veículos infratores?	Levantamento Entrevista grupos	APROPRIAÇÃO URBANA
Identificar o potencial dos grupos de ciclistas na conquista por segurança viária e infraestrutura;	▪ Quais são as formas de comunicação entre prefeituras e grupos de ciclistas?	Entrevista grupos Entrevista prefeitura	DIÁLOGO PREFEITURA
	▪ Existe participação de ciclistas na formulação de projetos cicloviários?	Entrevista grupos Entrevista prefeitura	POTENCIAL POLÍTICO
	▪ Como é a participação de ciclistas nas discussões sobre infraestrutura urbana para bicicleta?		
	▪ Quais as principais atribuições do grupo para a sociedade/cidade?	Entrevista grupos Entrevista prefeitura	CONTRIBUIÇÕES

Fonte: Autora, 2019.

3.4.1 Estudo do comportamento online em rede social

No levantamento de dados em rede social, os códigos gerais do Quadro 3.3 não foram usados diretamente, visto que, estes se relacionam às questões mais amplas da pesquisa, entretanto, foram indispensáveis para definir as categorias de análise. Estas dividem os temas possíveis de interesses dos grupos, de modo a facilitar a compreensão sobre os objetivos de cada organização de ciclistas. Logo, são: **Incentivo à bicicleta/ ciclismo; Foto/ percurso das pedaladas; Informativos do grupo; Evento externo; Comércio de produtos; Relações com adm. Pública e Outros**, cuja definição já foi explicada na seção 3.3.1 da Coleta de dados.

Pode parecer estranho, talvez, as ‘categorias de análise’ serem explicadas na seção de coleta dos dados, contudo, isso se deve à dificuldade na interpretação das publicações somente através do texto (como consta na Tabela 3.1), bem como, pela quantidade de capturas de tela, no caso de serem salvas todas as publicações do levantamento detalhado. Portanto, com as categorias estabelecidas antes da coleta dos dados, opta-se por já classificar todas as postagens no momento em que são coletadas suas informações, uma vez que, dessa maneira, compreende-se todo o conteúdo da publicação (textual + iconográfico) e dispensa-se o arquivamento de material irrelevante ao estudo.

O Quadro 3.4 resume o conteúdo de cada categoria de análise por grupo de ciclistas, considerando os tópicos das postagens descritos no Quadro 3.2 e outros mais específicos, com poucas ocorrências no levantamento. Este serve tanto para corrigir contradições na classificação entre grupos, quanto para análises totais dos levantamentos. Assim, é possível já compreender quais são os assuntos de interesses dos grupos e quais as categorias que detém maior conteúdo. Todavia, ainda é elaborado um gráfico de distribuição em formato de Pizza no Excel para cada grupo de ciclistas, a fim ilustrar a porcentagem de publicações totais por categoria.

Quadro 3.4 - Resumo do conteúdo que compõe cada categoria de análise por grupo de ciclista estudado, nos três casos da pesquisa.

GRUPOS DE CICLISTAS	Incentivo à bicicleta/ciclismo	Foto/percurso das pedaladas	Informativo do grupo	Evento externo	Comércio de produtos	Diálogo sobre/com adm. Pública	Outros
	CASO RIO GRANDE						
PEDAL CV – RIO GRANDE	(1) Chamamento	(2) Ação social (5) Evento pedal (41) Foto pedal (21) Pedal diurno (3) Vídeo pedal	(5) Chamamento (5) Info. Pedal (1) Previsão do Tempo (4) Questionamento (1) Venda	(1) Aviso (11) Evento pedal (34) Propaganda evento	(30) Venda	(3) Ação social (1) Pedal diurno	(1) Aprender a pedalar (4) Aviso (2) Aviso roubo (13) Congratulações (1) Informativo pedal (2) Instrução (6) Não identificado (1) Notícia (1) Preocupação ambiental
PEDAL CV - CASSINO	(2) Benefícios para a saúde (4) Discurso (1) Instrução (1) Notícia	(20) Foto pedal (12) Pedal diurno (2) Percurso pedal (2) Vídeo pedal	(3) Aviso (7) Chamamento (26) Info. Pedal (4) Questionamento (1) Venda	(3) Ação social (1) Aviso (3) Congratulações (9) Evento pedal (15) Propaganda evento (1) Vídeo pedal	(1) Propaganda pedal (10) Venda	(3) Ação social (2) Congratulações (1) Info. Pedal	(1) Ação social (4) Aviso (3) Aviso roubo (1) Benefício p/ saúde (7) Congratulações (1) Discurso (2) Info. Pedal (6) Instrução (34) Não Identificado (7) Notícia
VOU DE BIKE RG	(4) Benefícios para saúde (2) Discurso (1) Notícia	(1) Congratulações (5) Evento pedal (15) Foto pedal (2) Pedal diurno	(2) Aviso (2) Chamamento (1) Evento pedal (3) Info. Pedal (1) Questionamento	(5) Aviso (8) Evento pedal (2) Info. Pedal (1) Notícia (38) Propaganda evento	(1) Questionamento (10) Venda	Nenhum	(1) Ação social (2) Aviso (6) Aviso roubo (1) Código de Trânsito (11) Congratulações

(1) Discurso
 (1) Entrevista Falzoni
 (1) Horário de verão
 (11) Instrução
 (47) Não identificado
 (13) Notícia
 (1) Propaganda
 evento

	CASO PELOTAS						
PEDAL CURTICEIRA	(1) Ação social (2) Aviso (1) Discurso (2) Instrução	(3) Foto pedal	(1) Info. pedal	(3) Ação social (8) Aviso (6) Congratulações (1) Convite (5) Evento pedal (2) Info. Pedal (2) Instrução (3) Não identificado (2) Notícia (17) Parceria evento (99) Propaganda evento	(1) Notícia (7) Venda	Nenhum	(2) Ação social (3) Aviso (1) Aviso roubo (5) Congratulações (1) Convite (1) Instrução (3) Não identificado (15) Notícia (1) Previsão do tempo (3) Vaga emprego
PEDAL DOMINGUERA	Nenhum	(6) Evento pedal (43) Foto pedal (9) Pedal diurno (15) Percurso pedal (5) Vídeo pedal	(5) Aviso (84) Info. Pedal (1) Venda	(16) Evento pedal (1) Notícia	Nenhum	Nenhum	(5) Aviso (7) Congratulações (1) Não identificado (2) Previsão do tempo
	CASO BAGÉ						
PELOTÃO DA QUINTA	(2) Discurso	(15) Evento pedal (7) Foto pedal (1) Vídeo pedal	(9) Aviso (2) Chamamento (86) Info. Pedal	(2) Ação social (2) Aviso (1) Chamamento	Nenhum	Nenhum	(1) Ação social (18) Congratulações (9) Não identificado

			(1) Questionamento (2) Venda	(5) Congratulações (9) Evento pedal (3) Notícia (14) Propaganda evento (1) Vídeo pedal			(10) Notícia
PEDALADAS CICLO REGERT	(2) Discurso	(12) Foto pedal (5) Percurso pedal	(45) Informativo pedal (3) Questionamento	(2) Ação social (3) Aviso (31) Evento pedal (3) Notícia (1) Parceria evento (31) Propaganda evento (1) Questionamento	(13) Venda	(2) Ação social	(2) Aviso (1) Competição infantil (6) Congratulações (1) Discurso (1) Instrução (22) Não identificado (5) Notícia (1) Questionamento (4) Sugestão livro cicloturismo (2) Tipo de bicicleta

Fonte: Autora, 2019.

Já para a análise do interesse dos membros das comunidades virtuais, pelas postagens publicadas, usa-se o número de curtidas, pois esta consiste em uma expressão individual de aprovação ao que está sendo apresentado. Logo, houve uma contagem das postagens com número de curtidas acima da mediana, a fim de comparar com a frequência de publicações por categoria, conforme organização do Quadro 3.5. Adicionalmente, as três colunas seguintes servem para captar qualquer descontinuidade nos dados, por exemplo, uma categoria com número de curtidas muito baixo ou uma publicação altamente curtida. Isto é, acrescenta-se o número de curtidas da postagem mais popular, da menos popular e a média de todas as publicações daquela categoria, em razão de acreditar que, dessa forma, captam-se destaques do levantamento, os quais podem ter sido diluídos nos totais anteriores.

Quadro 3.5 - Exemplo organização da análise de categorias mais curtidas acima da mediana.

CATEGORIAS	TOTAL DE POSTAGENS	Número de posts acima mediana	Postagem mais curtida	Postagem menos curtida	Média de curtidas	%
Incentivo à bicicleta/ciclismo						%
Foto/percurso das pedaladas						%
Informativo do grupo						%
Evento externo						%
Comércio de produtos						%
Relação com adm. Pública						%
Outros						%

Fonte: Autora, 2019.

3.4.2 Entrevistas semiestruturadas

A principal dificuldade na análise de entrevistas é confrontar-se com a quantidade de material, coletado em um número razoável de encontros, de modo a conseguir inferir algo sobre um grupo social (BARDIN, 2011). À vista disso, pode-se realizar uma análise de conteúdo clássica, com um quadro de categorias, o qual informa a repetição de frequência dos temas e a relaciona com outras entrevistas; analogamente ao que é realizado no levantamento anterior (seção 3.4.1).

Contudo, pode-se também reservar uma margem à direita da transcrição dos registros de áudio para posterior codificação (Quadro 3.3) e rotulação das respostas

em dados fragmentados e reintegrados de novas maneiras, com todas as entrevistas juntas. O uso de grifos como negrito, sublinhado, itálico e cores fazem parte da análise em Word de cada entrevista; assim como, as canetas marca-texto e desenhos de círculos e retângulos fazem parte de uma segunda análise em textos impressos. O uso da ferramenta de Revisão do Word serve para esboçar intuições da pesquisadora e para lembrar trechos semelhantes falados em outras entrevistas do mesmo Caso. Além de servirem como notas de campo da pesquisa.

Atribui-se um número a cada entrevista, que serve para sua identificação e posicionamento na ordem de realização das mesmas, sendo que, este ordenamento é interno a cada unidade de análise: primeiro, Prefeituras, depois, grupos de ciclistas - Quadro 3.6. Já o nome completo dos entrevistados é ocultado por questões de ética na pesquisa acadêmica, a qual exige medidas complexas, visto que esse documento tem acesso público por período ilimitado de tempo; a mesma justificativa vale para o uso de imagem dos membros de grupos de ciclistas.

A princípio, a pesquisa busca entrevistar apenas os fundadores dos grupos de ciclistas e os agentes públicos responsáveis pelas infraestruturas cicloviárias – quando não se sabe a quem pertencem os projetos, a opção é entrevistar o Secretário da Secretaria de Mobilidade / Trânsito. Entretanto, ao logo da discussão e formulação da metodologia, fez-se indispensável também conversar com antigos grupos de ciclistas existentes nas Cidades Caso, onde, em Pelotas, descobriu-se o MubiPel e, em Rio Grande, o Pró-pedal. O primeiro grupo é conhecido a partir do professor orientador do estudo e o segundo é descoberto por meio do Caso-Piloto, quando o entrevistado declara ter fundado um grupo de ciclistas em 2001. Assim, posteriormente, fez-se outra entrevista em data e horário distintos para aplicação do roteiro da nova entrevista cuja temática restringe-se somente ao Pró-pedal.

Adicionalmente, em algumas entrevistas do Quadro 3.6, nota-se a presença de mais de um entrevistado por encontro, o que foi uma variável independente da pesquisadora, uma vez que partiu dos próprios agentes envolvidos convidar mais pessoas para participarem do diálogo. Tal fato ocorreu em Pelotas na entrevista nº 7 e em Bagé, tanto na entrevista nº 12, quanto na de nº 13. Desse modo, pode-se dizer que os diálogos tornaram-se mais enriquecedores visto que houve mais de uma opinião sobre o assunto.

Quadro 3.6 - Identificação das entrevistas realizadas em cada Caso e sua numeração.

CASO	Nº ENTREVISTA	INSTITUIÇÃO	Nº ENTREVISTADOS
RIO GRANDE	1	Secretaria de Mobilidade, Acessibilidade e Segurança (SMAS)	1 (homem)
	2	Gabinete de Programas e Projetos Especiais (GPPE)	1 (mulher)
	3	Pedal Corta Vento, núcleo Cassino (CV-CSS)	1 (homem)
	4	Pedal Corta Vento, núcleo Rio Grande (CV-RG)	1 (homem)
	5	Vou de Bike RG	1 (mulher)
	6	Pró-pedal	1 (homem)
PELOTAS	7	Secretaria de Gestão da Cidade e Mobilidade Urbana (SGCMU)	2 (homem e mulher)
	8	Secretaria de Transporte e Trânsito (STT)	1 (homem)
	9	Pedal Curticeira	1 (homem)
	10	Pedal Domiguera	1 (homem)
	11	MubiPel	1 (homem)
BAGÉ	12	Secretaria de Segurança e Mobilidade Urbana (SSM); Gabinete do Vice-Prefeito	2 (homens)
	13	Pedaladas Ciclo Regert	3 (homens e uma mulher)
	14	Pelotão da Quinta	1 (mulher)

Fonte: Autora, 2019.

O processo de pesquisa com entrevistas qualitativas envolve respostas indeterminadas, e o vínculo entre pesquisadora e informante se torna evidente, ainda mais quando se tratam de roteiros semiestruturados (FLICK, 2009). Por isso, a escrita da pesquisa busca representar somente a realidade dos fatos, sem intuições próprias da acadêmica, a fim de evitar interpretações incorretas sobre os grupos de ciclistas. As seções de histórico dos grupos e contexto da mobilidade por bicicleta em Rio Grande, Pelotas e em Bagé são transcrições quase que diretas das respostas obtidas nas entrevistas. Desse modo, as rotulações e códigos dos materiais coletados foram triangulados com outras informações reunidas durante o levantamento no Facebook e no passeio ciclístico. Logo, as reflexões da pesquisadora, que são sempre limitadas e instantâneas, frente à complexidade das relações, encontram-se descritas somente nas seções X.X.4 dos Casos.

4 DA TEORIA À PRÁTICA: OS MOVIMENTOS ORGANIZADOS DE CICLISTAS NA CIDADE

Nesta seção são apresentados os resultados da pesquisa nas cidades de Rio Grande, Pelotas e de Bagé, as quais serviram como contexto de estudo ao trabalho empírico sobre grupos de ciclistas. Cada seção subsequente refere-se a um caso, em que, primeiramente, há um tópico sobre o levantamento em rede social virtual - quando se conhece o grupo e a sua atividade; seguido por outras três subseções, que foram elaboradas a partir das informações obtidas nas entrevistas e no material encaminhado pelas Prefeituras relativo às infraestruturas cicloviárias. Desse modo, busca-se manter o mesmo ordenamento das discussões formuladas na fundamentação teórica, isto é: origem dos movimentos de ciclistas; conflitos, desafios e conquistas junto ao Estado; e, por fim, as contribuições destes grupos para a sociedade na visão de seus próprios agentes.

Estas três urbes correspondem as maiores e as principais cidades do extremo sul do Brasil e do sul do Rio Grande do Sul. Têm como característica comum, ambas representarem cidades históricas, que tiveram uma importância econômica ao nível regional, ou mesmo nacional, em determinados períodos de suas histórias. É o caso de Rio Grande e de Pelotas com sua indústria pujante na virada do século XIX para o século XX. Sendo que, estas duas eram as maiores e as principais cidades do Rio Grande do Sul até o começo da década de 1950, apenas abaixo da capital Porto Alegre (MARTINS, 2006).

São cidades relativamente próximas, mas diferentes em suas formas urbanas, devido à ocupação e aos sítios no qual se encontram. Se Pelotas desenvolve-se em forma de anfiteatro a partir do Canal São Gonçalo com três eixos de direcionamento, Rio Grande é assentada em um pontal arenoso na entrada da Laguna dos Patos, como fortalecimento tipicamente português a partir de suas ruas estreitas, as quais foram crescendo sobre dunas e áreas alagadiças a fim de expandir a cidade. Já Bagé apresenta outra formatação, mais radiocêntrica, cujo terreno é o mais acidentado das três, já que, Rio Grande é uma cidade totalmente plana, e a área urbana de Pelotas apresenta apenas pequenas elevações.

Do ponto de vista ambiental, Bagé é a cidade que mais sofre com problemas de abastecimento de água quando há secas prolongadas. Por outro lado, Pelotas e Rio Grande já não detêm tal problemática de forma significativa, principalmente, em razão desta última ser abastecida por uma adutora que traz água do Canal São Gonçalo. Já na questão de preservação ambiental, tanto Rio Grande como Pelotas apresentam fragilidades em relação às águas que as contornam ou mesmo as cercam. No caso do Rio Grande, têm-se canais, sacos e até mesmo o Oceano Atlântico que limita a área urbana do Balneário Cassino, o qual representa um bairro da cidade de Rio Grande desde o Plano Diretor de 1986, mesmo que distando 22 km da área central.

Rio Grande representa o único porto marítimo do Estado e é o segundo em movimentação de containers no Brasil. Sua população é predominantemente urbana desde o começo do século XX (MARTINS, 2006) e já apresentou diferentes fases industriais, com avanços e retrocessos e substituindo seu parque fabril com atividades sempre relacionadas à proximidade do Porto. Atualmente, após a catástrofe que representou o Polo Naval para a cidade, é a mais industrializada das três por conta de seu Distrito Industrial com indústrias ligadas, principalmente, a adubos químicos e a alimentos processados como o pescado, mas em menor proporção. Tem o Porto como um de seus principais polos de desenvolvimento e de fonte de renda, o que, por consequência, influi na renda per capita da cidade que é a maior da região. Possui uma população de 210 mil pessoas e uma área territorial de 2.708 km², cuja densidade demográfica é de 72,79 hab/km². Além disso, 65% dos domicílios urbanos em vias públicas possuem arborização, ao passo que, apenas 24,8% destes estão em áreas de urbanização adequada com presença de bueiro, calçada, pavimentação e meio-fio (IBGE, 2019).

No presente, a cidade de Pelotas é maior cidade da região, de maneira a desempenhar um papel de polo regional, atendendo comércio e serviços da metade sul do estado do Rio Grande do Sul, tanto no litoral, quanto parte da campanha gaúcha. Sua industrialização, hoje, é menos diversificada que no passado e está mais concentrada no beneficiamento do arroz como seu principal produto. Segundo a estimativa do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE) para 2018, Pelotas tem 341 mil habitantes e uma área territorial de 1.609 km², cuja densidade demográfica é de 203,89 hab/km². Quanto a aspectos de território e ambiente,

84,6% dos domicílios urbanos em vias públicas possuem arborização, enquanto que, 34,4% destes estão em áreas de urbanização adequada (IBGE, 2019).

Bagé, com uma população de 120 mil habitantes, representa uma típica cidade da região da campanha do Rio Grande do Sul. Por ser um município pouco industrializado, os principais fatores de emprego e de renda devem-se à pecuária, ao comércio e aos serviços regionais. Nas últimas décadas, a cidade tem desenvolvido sua economia por meio da exploração de carvão em Candiota, antigo distrito que hoje é um município independente. Sua área territorial é de 4.090 km², com uma densidade demográfica de 28,52 hab/km², em que 88,8% dos domicílios urbanos em vias públicas possuem arborização e 26% tem urbanização adequada.

Referente à frota de veículos, Rio Grande, Pelotas e Bagé, têm respectivamente 70.899, 123.313 e 42.396 automóveis registrados; 28.682, 45.538 e 13.981 motocicletas; 776, 1.266, e 390 ônibus; e por fim, 2.496, 5.849 e 1.465 caminhões, conforme contagens de 2018 (IBGE, 2019). Estes dados foram, por vezes, citados pelos agentes públicos para comprovar o contexto complexo da mobilidade urbana nas três cidades, visto que, apesar do transporte público ser o principal modo de deslocamento usado pela população, há ainda uma preferência no desenho que favorece os veículos individuais motorizados. Ressalta-se também que o indicador de frota não é um parâmetro para se medir a qualidade da mobilidade local, pois, para esta área acadêmica o fator determinante na medição das condições de fluxo viário deve-se ao número de veículos em circulação, obtido somente por meio de contagens de tráfego (TRB, 2010).

4.1 O caso riograndino

A cidade do Rio Grande possui diferentes grupos de ciclistas, assim como, Pelotas e também Bagé. Todavia, escolhe-se trabalhar com aqueles de maior visibilidade, grupos que se identificam como Pedal Corta Vento (CV) e Vou de Bike RG, sendo que, o primeiro divide-se em dois núcleos: Rio Grande e Balneário Cassino.

Ademais, durante o estudo piloto, descobre-se um grupo de pedal antigo na cidade, surgido em 2004, porém com ideais participativos desde 2002, denominado

de Pró-Pedal. Esta organização de ciclistas no período entre 2002 a 2004 realizava passeios ciclísticos em Rio Grande com parcerias com escolas, SESC, SESI e Prefeitura Municipal, de modo a observar uma demanda reprimida de ciclistas que se sentiam inseguros para pedalar, principalmente à noite. Assim, o incentivador do grupo comenta sobre o estímulo em formar um grupo de pedaladas as quartas-feiras à noite, com a participação de três ciclistas experientes em manutenção de bicicleta, a fim de garantir a segurança dos equipamentos. O grupo reuniu até 60 pessoas e, no evento após o incidente com o atropelamento de ciclistas em Porto Alegre em 2011, fez-se uma passeata pedalada com 200 integrantes. O local de encontro era na loja Lumbras Bike, ainda ativa na cidade, que promove eventos de competição e de discussão sobre a temática das bicicletas, como o Fórum Extremo-Sul de Ciclo Mobilidade.

Já quanto à estrutura da cidade, um aspecto importante a ser destacado é a divisão territorial do município para além da área urbana, uma vez que Rio Grande tem mais quatro distritos: Ilha dos Marinheiros, Povo Novo, Quinta e Taim, dos quais Ilha dos Marinheiros e Quinta são destinos procurados pelos ciclistas como descrito ao longo do relato do Caso. O primeiro consiste em uma ilha lagunar localizada na Lagoa dos Patos, cuja área é de 39,38 km² com acesso marítimo e por terra; um terreno fértil para agricultura, onde moram famílias interessadas pela atividade. Já o segundo é um terceiro núcleo urbano do município – Rio Grande e Cassino são os primeiros - onde residem pessoas que trabalham, tanto na região central da península, quanto no próprio distrito, visto que possui comércio e serviços, incluso uma loja de bicicletas.

A seguir, apresentam-se os resultados obtidos através da pedalada na rede social dos três grupos, posteriormente, há uma seção de histórico e prática destes na cidade; outra sobre a relação entre Prefeitura e organizações de ciclistas e, por último, algumas conclusões do Caso juntamente à descrição das contribuições questionadas aos entrevistados nas entrevistas.

4.1.1 Pedaladas na rede social

Encolheu-se começar os levantamentos dos dados no Facebook pelo grupo Pedal Corta Vento núcleo Rio Grande, isso porque, na época, não se tinha acesso ainda à página do Vou de Bike RG, e o grupo Pedal Corta Vento núcleo Cassino tinha menos frequência de publicações. À vista disso, pensou-se em começar os levantamentos dessa técnica virtual a partir de uma página de pedal que houvesse conteúdos mais diversificados, de modo a testar as categorias pré-selecionadas em análise preliminar na rede social.

O grupo é classificado como público conforme a seleção da própria rede social, possui 3.332 membros e exige permissão para acessar as publicações. Identifica-se como “grupo destinado a pedalar, divertindo-se, fazendo novas amizades ao mesmo tempo exercitando o corpo e a mente, seu foco principal”. Tem um administrador e foi criado em 9 de abril de 2015. Durante o período do mestrado, o grupo postou 1004 publicações acompanhadas de 1º de abril de 2017 a 21 de fevereiro de 2019 (aproximadamente 22 meses), das quais as 200 mais recentes foram descritas detalhadamente em tabela no Excel para identificação do perfil de interesses do pedal.

Os totais de publicações por categoria, obtidos através desse levantamento detalhado, apresentaram uma característica peculiar do grupo que é a ênfase em publicar fotografias dos passeios, principalmente, na Praça Saraiva (ponto de partida das pedaladas) e em pontos turísticos da cidade do Rio Grande. O percentual de 36% da categoria **Foto/ percurso das pedaladas** é composto apenas por publicações de fotografias, isto é, não há incidência de nenhuma publicação que contenha o percurso realizado pelo grupo dentro desse levantamento de 200 postagens. Esse aspecto particular do Pedal CV núcleo Rio Grande pode consistir em uma maneira de manter a identificação do grupo, assim como, também pode ser interpretado como uma medida para mostrar a continuidade das atividades semanais (Figura 4.1).

Outra categoria que ganha destaque é a de **Evento externo**, pois os 23% das publicações envolvem ocorrências de participação do pedal em atividades ciclísticas na cidade, tanto na organização, quanto como integrantes ativos. Há parcerias com Unimed, Secretaria Municipal da Saúde, Superintendência do Porto de Rio Grande

(SUPRG), Rádio Oceano, Rádio Tamandaré, SESC, Santa Casa de Misericórdia, Rotary Club, Sport Club São Paulo, dentre outras públicas e privadas, as quais promovem eventos de pedal em que o CV faz parte dos responsáveis pela divulgação. Além dessas 11 publicações, há também outras 34 postagens categorizadas dentro de Evento Externo, que são rotuladas como propagandas de eventos de cicloturismo e de desafios ciclísticos.

Em seguida dessas duas primeiras categorias, há a de **Comércio de produtos** com 15% do total, em que as lojas Bike Performace e Mini Mercado Castanha tem forte peso nas publicações de propagandas. **Informativo do grupo**, com 8%, inclui, basicamente, avisos sobre dias e horários da prática, chamadas para pedalar em eventos de finais de semana ou em parceria com outras entidades da cidade, além de algum informativo sobre clima em Rio Grande.

Já **Incentivo à bicicleta/ ciclismo** e **Relação com Adm. Pública** somaram 1% e 2% respectivamente, categorias que foram incluídas durante a análise preliminar dos dados para identificar o potencial dos grupos como fomentadores de consciência crítica e/ou de formação política junto às comunidades virtuais. Artifício que foi bastante praticado pelos grupos de ciclistas no final dos anos 1990 em diferentes países (CARLSSON; ELLIOTT; CAMARENA, 2012).

Por fim, a categoria **Outros** inclui todo o restante de publicações que fogem à temática da pesquisa, mas que também são relevantes para compreensão dos interesses do grupo. Nos seus 16% das publicações tabuladas, inclui, principalmente, congratulações a respeito de ações sociais realizadas pelo CV núcleo Cassino, pela continuidade do pedal, pela parceria e amizade dos integrantes; incluem também avisos de roubo, avisos sobre a cidade, cuidados com o ambiente, notícias gerais e outros tópicos não identificados.

Durante o processo de levantamento virtual dos dados do Pedal CV núcleo Rio Grande, observou-se que as postagens publicadas pelo administrador do grupo eram as que recebiam mais curtidas. Além disso, essas postagens eram, em maioria, publicações de fotografias. Fato que foi comprovado, posteriormente, na análise das curtidas por categoria, ilustrada pela Figura 4.2 e Tabela 4.1.

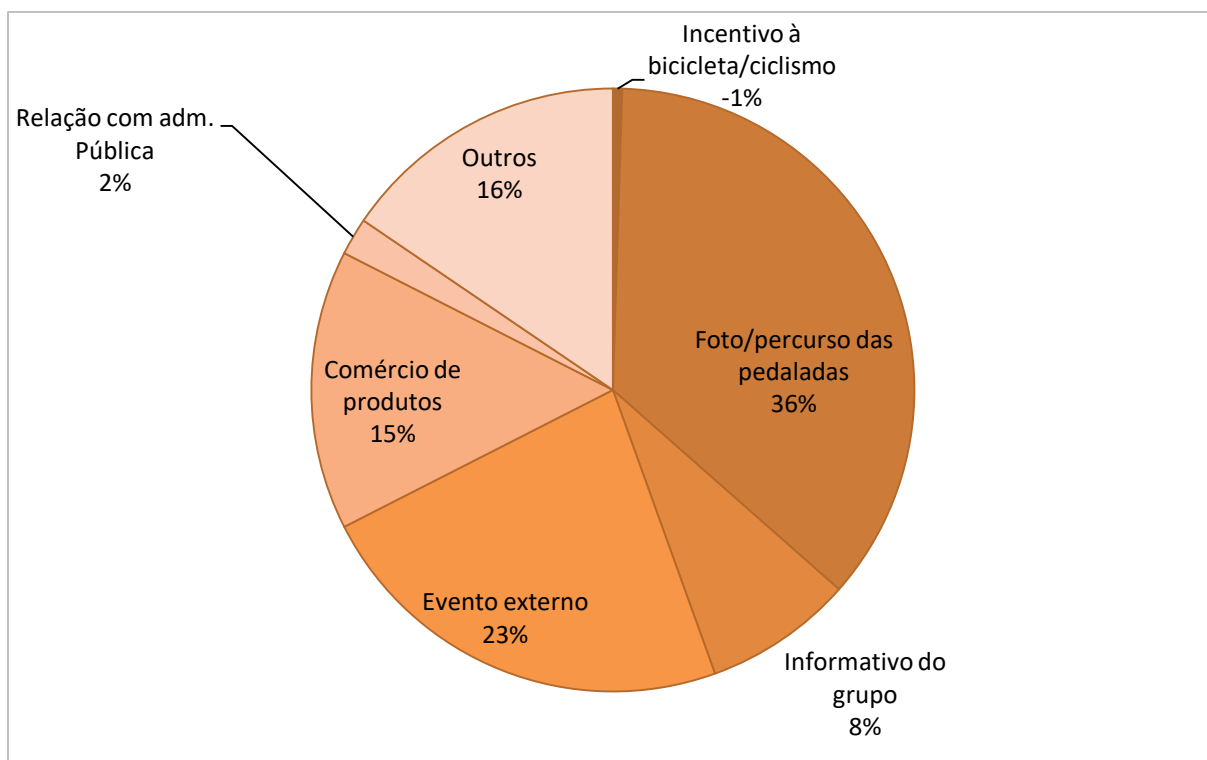


Figura 4.1 – Incidência percentual de postagens por categoria de análise em 200 publicações no Facebook do Pedal Corta Vento núcleo Rio Grande.
Fonte: Autora, 2019.

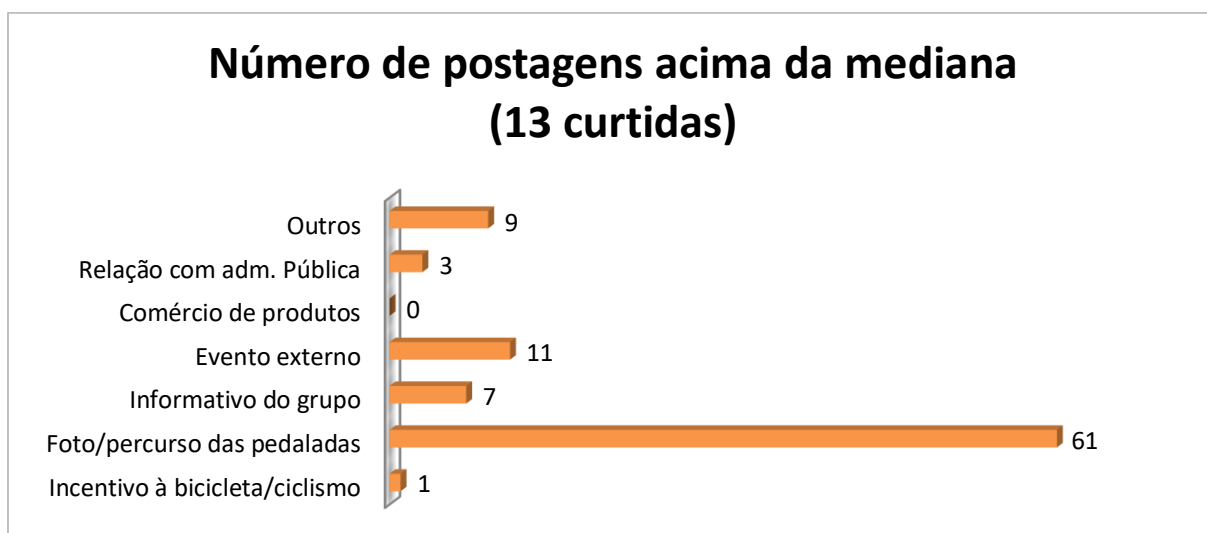


Figura 4.2 - Categorias mais curtidas acima da mediana no grupo Pedal Corta Vento, núcleo Rio Grande.
Fonte: Autora, 2019.

Tabela 4.1 - Análise de interesse do grupo Pedal Corta Vento, núcleo Rio Grande, por categoria através do número de curtidas.

CATEGORIAS	TOTAL DE POSTAGENS	Número de posts acima mediana	Postagem mais curtida	Postagem menos curtida	Média de curtidas	%
Incentivo à bicicleta/ciclismo	1	1	18	18	18	100%
Foto/percurso das pedaladas	72	61	62	4	29	85%
Informativo do grupo	16	7	43	2	15	44%
Evento externo	46	11	77	0	10	24%
Comércio de produtos	30	-	7	0	2	0%
Relação com adm. Pública	4	3	42	7	27	75%
Outros	31	9	46	0	14	29%

Fonte: Autora, 2019.

A Tabela 4.1 apresenta os resultados de cada categoria quanto ao número de curtidas, informações que podem inferir aspectos relevantes sobre o perfil de interesse do Pedal CV Rio Grande. Logo, em uma comparação entre a segunda e a terceira coluna, contadas da esquerda para direita, nota-se que somente a categoria **Foto/ percurso das pedaladas** apresenta um número de postagens, com curtidas acima da mediana, superior à metade do total de postagens desse levantamento (exceto Incentivo à bicicleta/ ciclismo e Relação com adm. Pública que tiveram baixa incidência de postagens). Isso é, entre todas as publicações tabuladas e classificadas nessa categoria, 64 *posts* de um total de 72 tiveram aprovação acima da mediana, o que soma 85% de postagens que detêm o interesse dos membros dessa comunidade virtual.

Outras categorias, como **Evento externo** que possui a segunda maior incidência, detêm apenas 24% do interesse dos membros do grupo, visto que 11 *posts* de um total de 46 receberam curtidas acima da mediana. Adicionalmente, a categoria inclui a postagem mais popular do levantamento com 77 curtidas, a qual consiste em um vídeo do Passeio ciclístico de 110 anos do Sport Club São Paulo⁷. Já **Informativo do grupo** tem uma aprovação um pouco maior com 44%.

Em destaque no gráfico da Figura 4.3 estão: **Incentivo à bicicleta/ciclismo** que teve apenas uma publicação com 18 curtidas (acima da mediana), por consequência, um total de 100% na aprovação de interesse do grupo; e **Comércio de produtos**, que tem incidência de 15% no total de publicações, mas 0% de posts

⁷ Clube de futebol da cidade do Rio Grande, fundado em 1908.

acima da mediana, com sete curtidas na postagem mais popular da categoria. Ressalta-se ainda o percentual de interesse de **Relação com adm. Pública** com 75% em um total de quatro publicações.

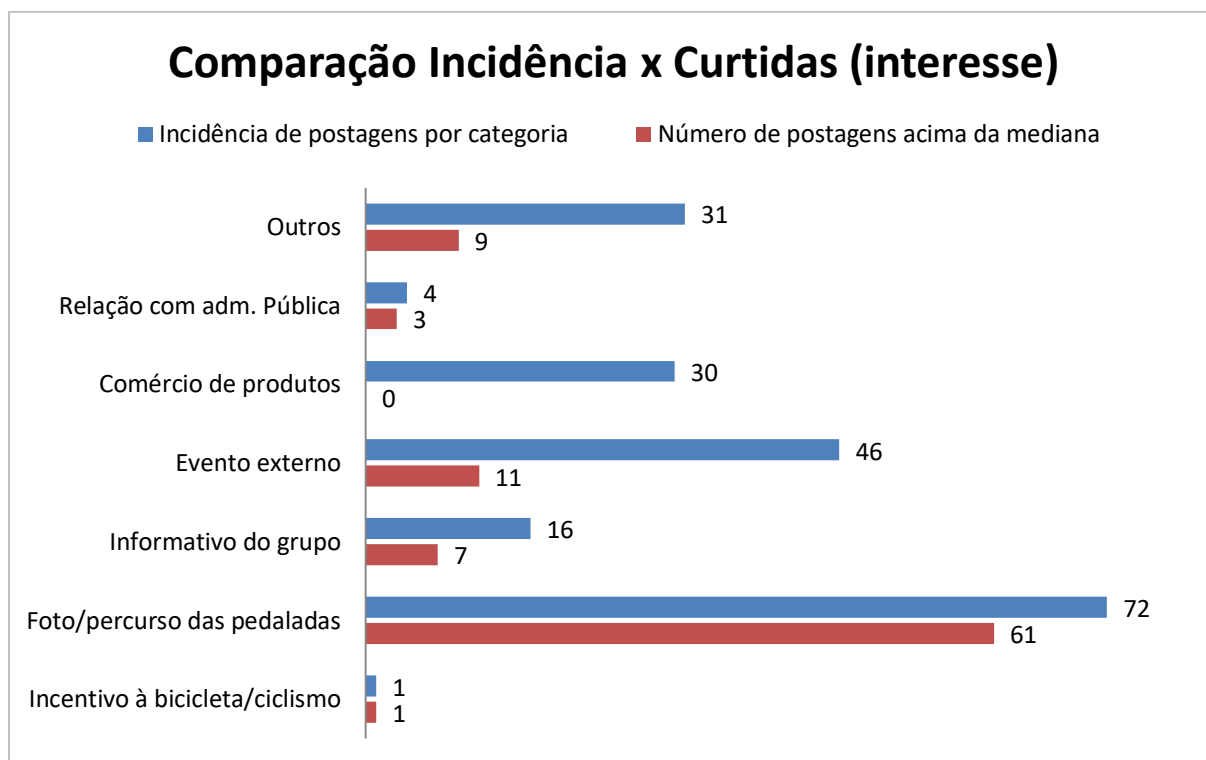


Figura 4.3 - Análise comparativa entre incidência de cada categoria e interesse dos membros do grupo, Pedal Corta Vento núcleo Rio Grande.
Fonte: Autora, 2019.

Duas publicações, em especial, também ganharam destaque durante o acompanhamento do grupo em rede social: o *post* do dia 14 de março de 2018, quando um integrante solicita ao perfil Prefeitura Municipal do Rio Grande a possibilidade de realizar uma limpeza na “ciclovía”⁸ que liga o Cassino à Barra (o *post* é um compartilhamento pessoal de um integrante publicado no dia 9 de março de 2018). E, a segunda publicação, do dia 15 de março de 2018, refere-se ao agradecimento publicado pelo mesmo integrante, em seu perfil pessoal e compartilhado na comunidade virtual do CV, quanto ao atendimento do pedido feito anteriormente.

⁸ O uso de aspas na palavra ciclovía foi empregado pela autora para ressaltar que essa instalação, citada na postagem, não se caracteriza como uma ciclovía conforme as especificações levantadas na fundamentação teórica. Isso porque, além de não ter a dimensão adequada para o trânsito seguro de ciclistas ainda não possui elementos que sirvam como barreira física para dividir o fluxo de veículos das bicicletas.

Gostaria de solicitar à Prefeitura Municipal do Rio Grande ou à Secretaria Municipal do Cassino que, se possível, dessem uma aparada no matagal do nosso mínimo acostamento que temos na Estrada Ernesto Luiz Otero (estradinha que liga o Cassino a Barra). Pois muitos ciclistas utilizam diariamente esta via para se locomover ao trabalho, correndo riscos, pois ao desviarmos do matagal nos expomos ao risco de ser atropelados, devido ao grande fluxo de veículos nos horários de pico, uma vez que alguns motoristas não respeitam a distância mínima lateral de 1,5m⁹ (PEDAL CV-RG, 2019).

Gostaria de agradecer a Prefeitura do Rio Grande, a Secretaria de Município do Cassino por atenderem a solicitação de limpeza da ciclovia que liga o Cassino a Barra. Também gostaria de agradecer imensamente a todos que curtiram e compartilharam a publicação.

Agora aguardamos que os motoristas se conscientizem e respeitem a distância mínima lateral de 1,5m¹⁰ (PEDAL CV-RG, 2019).

Concluída as análises do grupo Pedal CV núcleo Rio Grande, passou-se à coleta de dados em rede social do Pedal CV núcleo Cassino, que é também classificado como grupo público segundo o Facebook; exige permissão para acessar as publicações e possui 799 membros. Uma comunidade virtual que se descreve como “Grupo de pedaleiros do Cassino, membro do Corta Vento Rio Grande. Passeios todas as terças e quintas, às 20h, saída em frente à Igreja. Passeio para iniciantes, média de 15 km e, aos domingos, passeios extras divulgados no grupo”. Tem três administradores, sendo um deles a loja de bicicletas Zero CO2. Ademais, durante o período de mestrado, foram postadas 371 publicações, das quais as 200 mais recentes foram descritas detalhadamente da mesma forma e para os mesmos fins que o grupo analisado anteriormente.

O surgimento dessa comunidade virtual data em 13 de setembro de 2015 - cinco meses depois do Pedal CV núcleo Rio Grande - como uma proposta de atividade física, melhora da saúde, resistência ao sedentarismo e também como uma divisão do grupo inicial, que pedalava na área central da cidade. No princípio, a ideia da coordenação do CV era propor variados grupos de ciclistas divididos por bairros, então, no ano de 2015, havia o Pedal CV Rio Grande, Pedal CV Cassino e Pedal CV Parque São Pedro, porém este último núcleo não consegue se firmar e acaba extinto (MARTINS, 2018). O coordenador do núcleo Rio Grande, escreve que:

⁹ Publicação do dia 15 de março de 2018 no grupo do Pedal Corta Vento – Rio Grande no Facebook.

¹⁰ Publicação do dia 15 de março de 2018 no grupo do Pedal Corta Vento – Rio Grande no Facebook.

Nenhum de nós pedala tão bem quanto todos nós juntos. Com esse pensamento, estamos comemorando nesse dia 12 de setembro o segundo ano do Pedal Corta Vento – Cassino. O grupo que surgiu a partir do Pedal Corta Vento Cidade, que já existia com o intuito de congrega as pessoas que sentiram a necessidade de realizar pedaladas com maior segurança, está ativo no Balneário Cassino desde então.

Nesses 2 anos, o Pedal Corta Vento Cassino vem realizando pedaladas seguras, tanto pelas ruas do Balneário, quanto pela orla da praia até os Molhes, ou ao Navio Altair. Também se tornaram tradição os “Pedais Integração” com o Grupo da Cidade e a participação em eventos como passeios ciclísticos, romarias, almoços, sempre com o intuito de congrega os amantes das pedaladas. Parabéns COORDENADOR por conduzir esse grupo...¹¹.

Assim, apesar da divisão espacial e virtual em grupos do Cassino e da “Cidade”, como colocado pelo fundador do Pedal CV, há uma preocupação maior com a unidade do Pedal Corta Vento, que é reforçada constantemente pelos administradores das páginas virtuais. Em ambos os levantamentos detalhados, verificou-se uma troca de publicações, em que os próprios integrantes pertencentes às duas comunidades compartilham informações e notícias no grupo oposto, de maneira a tornar permeáveis esses limites segregadores em ambiente virtual.

Os totais de publicações por categoria do CV núcleo Cassino somaram 20% para **Informativo do grupo**, que consiste em publicações sobre data e hora das pedaladas, chamamentos de pessoal como “Pedale com o Pedal Corta Vento Cassino”, avisos e resposta aos questionamentos de novos integrantes. Ademais, certas postagens informativas sobre as pedaladas repetem-se, consistem em cópias do texto de publicações anteriores que são realizadas pelo administrador do grupo. Já a categoria **Foto/ percurso das pedaladas**, com 18%, é composta por fotografias dos passeios com destaque às ações solidárias com animais de rua em parceria com o Projeto Gentileza; 12 publicações de pedais diurnos com rotas diferenciadas até os Molhes da Barra e outros pontos turísticos do Cassino, e dois *posts* com o percurso das pedaladas medidos pelo aplicativo Strava.

Evento externo, com 16%, corresponde a postagens de ação social relativas a descrições da parceria do CV com o Projeto Gentileza; congratulações; eventos de pedal fora dos trajetos recorrentes do grupo (por exemplo, para a cidade de Arambaré); propagandas de cicloturismo como a Via Ecológica da Serra dos Tapes

¹¹ Publicação do dia 12 de setembro de 2017 no grupo do Pedal Corta Vento – Rio Grande no Facebook.

e a rota Cassino-Chuí, que é promovida pela loja Zero CO2 juntamente com o CV Cassino. Além de outros eventos pontuais compartilhados no grupo.

Inicialmente, as publicações que envolviam alimentação de animais de rua foram rotuladas como Evento externo, já que não havia nenhuma informação que caracterizasse essa como uma ação do pedal CV propriamente dita. Entretanto, ao longo do levantamento, observou-se que essa era sim uma prática frequente do grupo, de maneira que a maior parcela de *posts* de Foto Pedal e Pedal Diurno referem-se à alimentação dos ‘peludos’. Isso pode ser justificado pela peculiaridade do Cassino em possuir grande quantidade de cães de rua e/ou comunitários, assim, atraindo a atenção do pedal para a causa.

A categoria **Comércio de produtos** soma 6%, **Incentivo à bicicleta/ciclismo** 4%, e **Relação com adm. Pública** 3%. A fim de ilustração, alguns discursos de promoção da bicicleta incluídos na categoria Incentivo à bicicleta/ciclismo são: “Se você for triste e feio compre uma bicicleta e seja só feio”, “Pedalar não é perda de tempo é ganho de vida”, “Sem combustível, sem trânsito, estacionamento gratuito, sem poluição, use a *bike*, faça um mundo melhor”.

Por outro lado, no relacionamento com a administração pública as publicações referem-se a: colaboração do Pedal CV e da Secretaria de Município do Cassino na entrega de 90 kg de alimentos para a população indígena local; compartilhamento de uma postagem da Secretaria de Município da Educação sobre o abastecimento dos comedouros públicos do Cassino durante as férias escolares; os mesmos dois compartilhamentos citados anteriormente sobre a solicitação de limpeza do acostamento da Estrada Ernesto Luiz Otero; e um compartilhamento da Prefeitura do Rio Grande sobre a nova ciclovia do Cassino, onde o Pedal CV esteve na inauguração.

A categoria **Outros**, por fim, somou 33%, cujas publicações foram de difícil rotulação por conta da dispersão dos tópicos. Por consequência, há um total bruto de 34 publicações que foram nomeadas como Não Identificado, as quais abordam assuntos não trabalhados na pesquisa como, por exemplo, reportagens da revista Bicicleta com o título “Namore uma mulher que pedala”, ou postagens com piadas e *memes*, muito presentes no ambiente da rede social Facebook. Aspectos que mostram o caráter descontraído do grupo, bem como a dispersão de assuntos para além dos tópicos importantes na continuidade da prática da pedalada. Outros *posts*

incluídos nessa categoria foram sobre notícias (7), instruções (6), congratulações (7) e avisos (4), principalmente.

Corroborando com o caráter extrovertido do pedal CV núcleo Cassino, a análise de interesses do grupo por meio do número de curtidas apresentou resultados mais homogêneos entre categorias (Figura 4.5), quando em comparação com o núcleo CV Rio Grande. Apesar das médias baixas, quanto ao número de curtidas das postagens, existe uma distribuição mais uniforme no número de publicações acima da mediana, o que é notável tanto pela Figura 4.5, quanto pela Tabela 4.2.

Em contrapartida, na comparação entre a segunda e a terceira coluna, contadas da esquerda para direita na Tabela 4.2 (a seguir), a mesma situação do núcleo Rio Grande ocorre para o CV Cassino: a categoria **Foto/ percurso das pedaladas** soma 30 postagens, de um total de 36, que ultrapassam a mediana de curtidas, de modo a resultar em uma aprovação de 83% do interesse de membros desse grupo virtual. Além disso, ressalta-se que somente as categorias **Foto/ percurso das pedais** (83%) e **Relações com a adm. Pública** (83%) atingiram números superiores à metade do total de publicações, quando analisado o número de *posts* curtidos mais vezes que a mediana 7.

Já a categoria **Outros**, em destaque na Figura 4.5, apresenta uma aprovação de 44%, com 29 postagens curtidas acima da mediana em um total de 66 publicações contabilizadas. Porcentagem de interesse que se assemelha a **Evento externo** com 41% (13 *posts* de um total de 32) e **Incentivo à bicicleta/ ciclismo** com 38% (3 *posts* de um total de 8), conforme exposto na Figura 4.6.

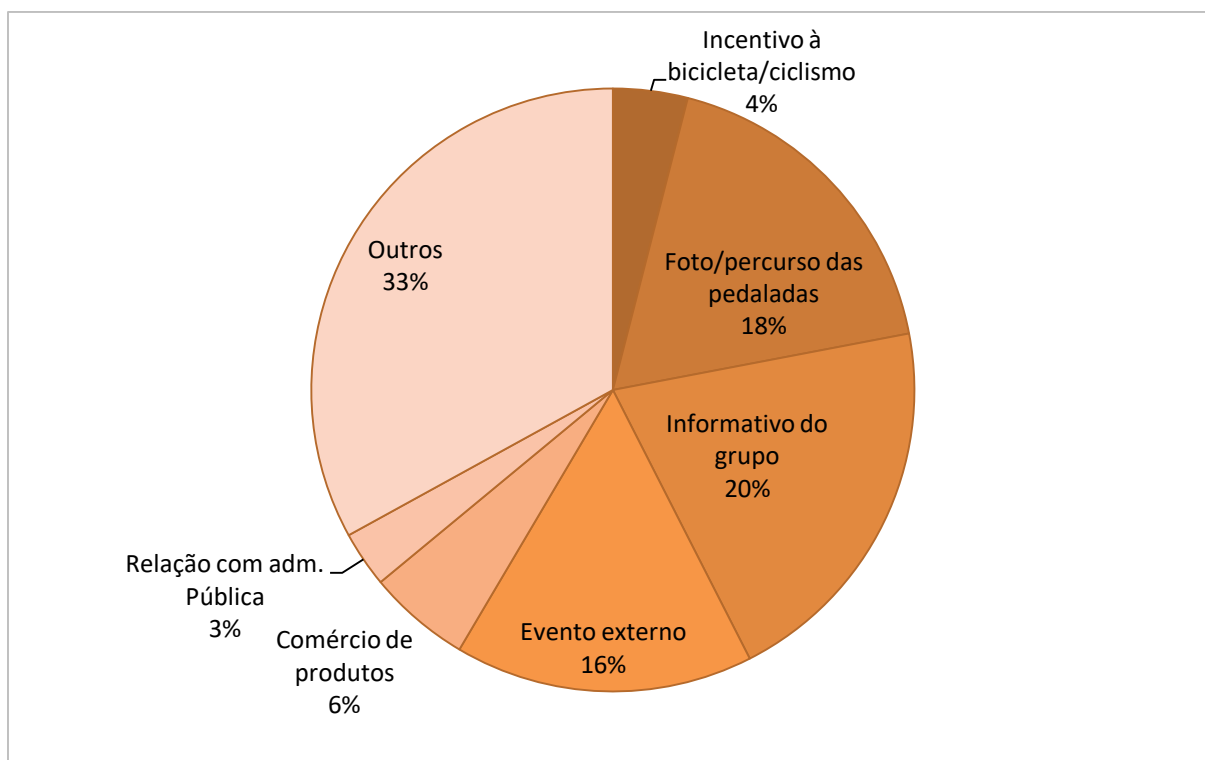


Figura 4.4 - Incidência percentual de postagens por categoria de análise em 200 publicações no Facebook do Pedal Corta Vento núcleo Cassino.
Fonte: Autora, 2019.

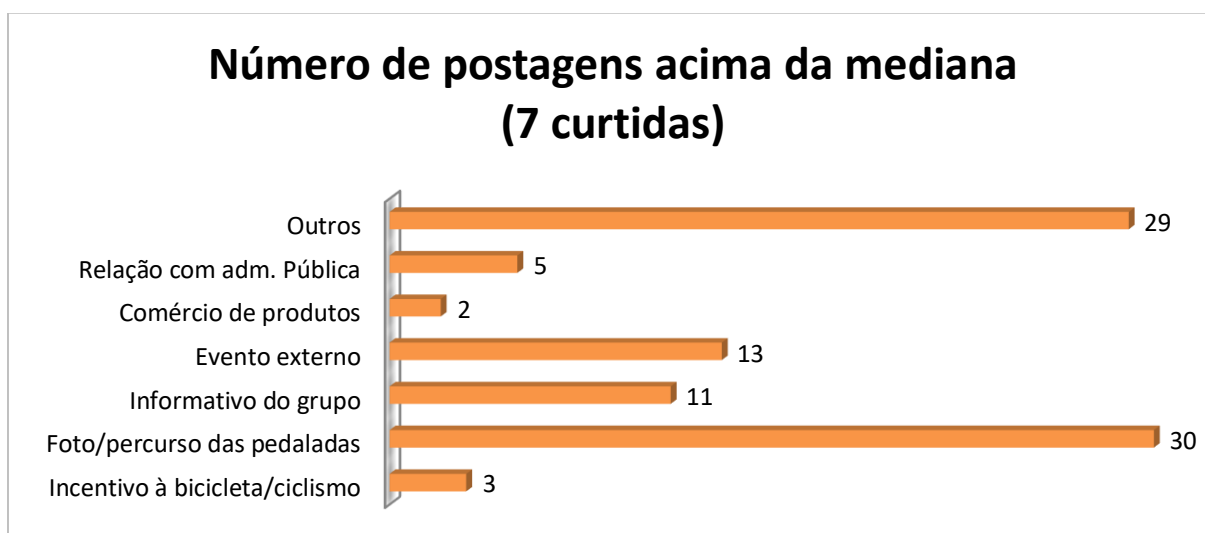


Figura 4.5 - Categorias mais curtidas acima da mediana no grupo Pedal Corta Vento, núcleo Cassino.
Fonte: Autora, 2019.

Tabela 4.2 - Análise de interesse do grupo Pedal Corta Vento, núcleo Cassino, por categoria através do número de curtidas.

CATEGORIAS	TOTAL DE POSTAGENS	Número de posts acima da mediana	Postagem mais curtida	Postagem menos curtida	Média de curtidas	%
Incentivo à bicicleta/ciclismo	8	3	20	2	8	38%
Foto/percurso das pedaladas	36	30	49	4	18	83%
Informativo do grupo	41	11	22	0	6	27%
Evento externo	32	13	24	0	8	41%
Comércio de produtos	11	2	12	0	3	18%
Relação com adm. Pública	6	5	14	3	10	83%
Outros	66	29	33	0	8	44%

Fonte: Autora, 2019.

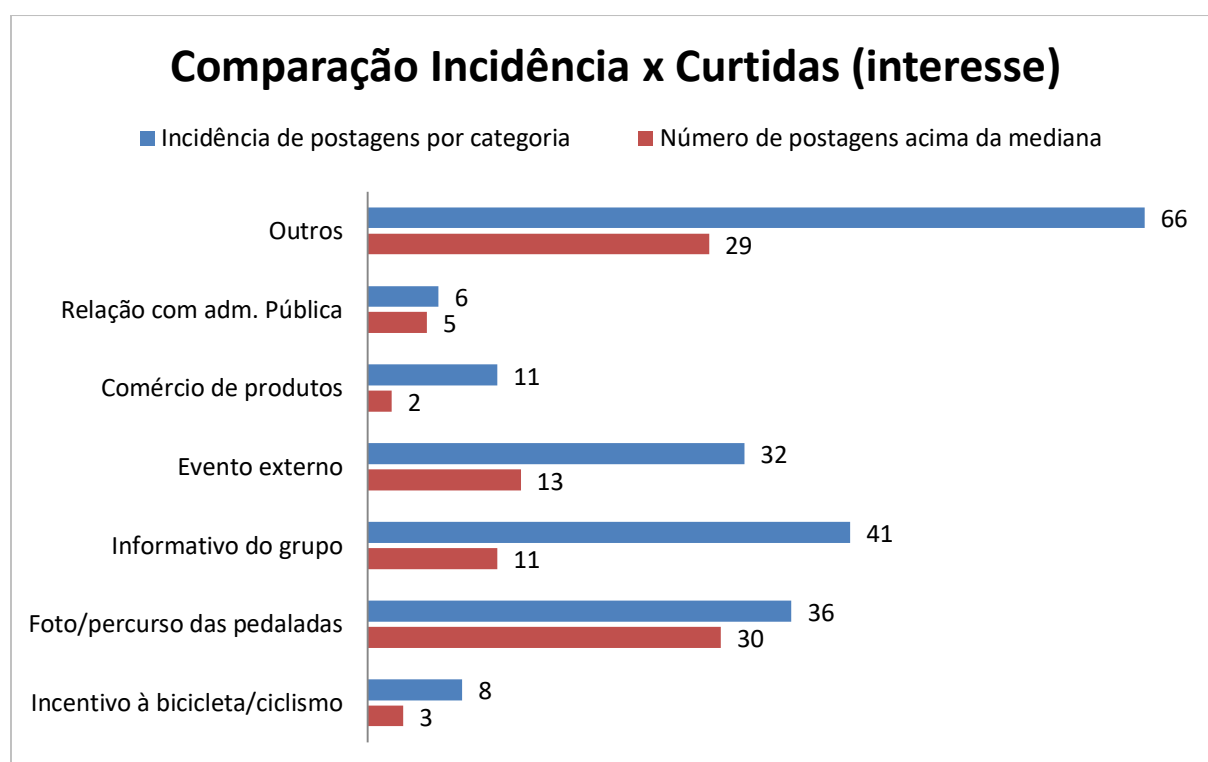


Figura 4.6 - Análise comparativa entre incidência de cada categoria e interesse dos membros do grupo, Pedal Corta Vento núcleo Cassino.

Fonte: Autora, 2019.

Enfatiza-se também que, novamente, a categoria **Comércio de produtos**, cuja incidência é 6%, obteve a taxa de aprovação mais baixa dentre todas as categorias com 18% - processo semelhante ocorre na análise do CV núcleo Rio Grande. Em uma comparação, as categorias **Informativo do grupo** e **Evento externo** têm porcentagens invertidas entre os dois núcleos do CV, em que o grupo

central obtém os valores de 44% e 24%, ao passo que o grupo do Cassino soma 27% e 41%, respectivamente. Desse modo, pode-se inferir que no balneário existe uma preocupação maior com a participação em eventos ciclísticos privados, justificável até mesmo porque há a organização do cicloturismo entre Cassino-Chuí.

Adicionalmente, **Incentivo à bicicleta/ ciclismo** tem apenas uma publicação no levantamento detalhado do CV núcleo Rio Grande, com aprovação de interesse de 100% por essa postagem receber 18 curtidas (mediana de 13). Já no levantamento do CV núcleo Cassino, a categoria possui um total de oito publicações, em que apenas três recebem mais curtidas que a mediana (de valor igual a sete), resultando em 38% de aprovação. À vista disso, é possível debater sobre as características desses grupos como organizações de ciclistas ativistas, uma vez que ambos tiveram incidências inexpressivas nessa categoria.

Com base na fundamentação teórica, sabe-se que o ativismo favorável à bicicleta usa de diferentes ferramentas e atitudes para tentar reverter o cenário de mobilidade atual brasileiro, em que motoristas desrespeitam constantemente o espaço do ciclista nas cidades, seja estacionando sobre as instalações ciclovárias, seja infringindo o Art. 201 do CTB¹² (BRASIL, 1997). Assim sendo, o ambiente virtual inserido na rede social Facebook é uma janela de diálogo de forte impacto na sociedade, usada para manifestações de reprovação a determinados comportamentos agressivos de motoristas e também para comunicação de frases de ordem que incitam uma educação forçada a todos os membros dessas comunidades. Nessa perspectiva, algumas poucas publicações tiveram esse caráter ativista no levantamento do CV Cassino, das quais se pode destacar a Figura 4.7.

Enfim, como colocado por outra pesquisa acadêmica (MARTINS, 2018), o CV é considerado um grupo de pedal com fins de prática de atividade física, esporte e lazer, cujo objetivo principal é tirar as pessoas do sedentarismo. Contudo, não é possível afirmar, somente via ambiente virtual, se este consiste em uma organização de ciclistas presente no âmbito político junto à administração pública municipal, visto que, sabe-se apenas que esse participou da inauguração de uma ciclovia e que auxilia em projetos sociais na cidade.

¹² Art. 201. Deixar de guardar a distância lateral de um metro e cinquenta centímetros ao passar ou ultrapassar bicicleta: Infração - média; Penalidade – multa (BRASIL, 1997).

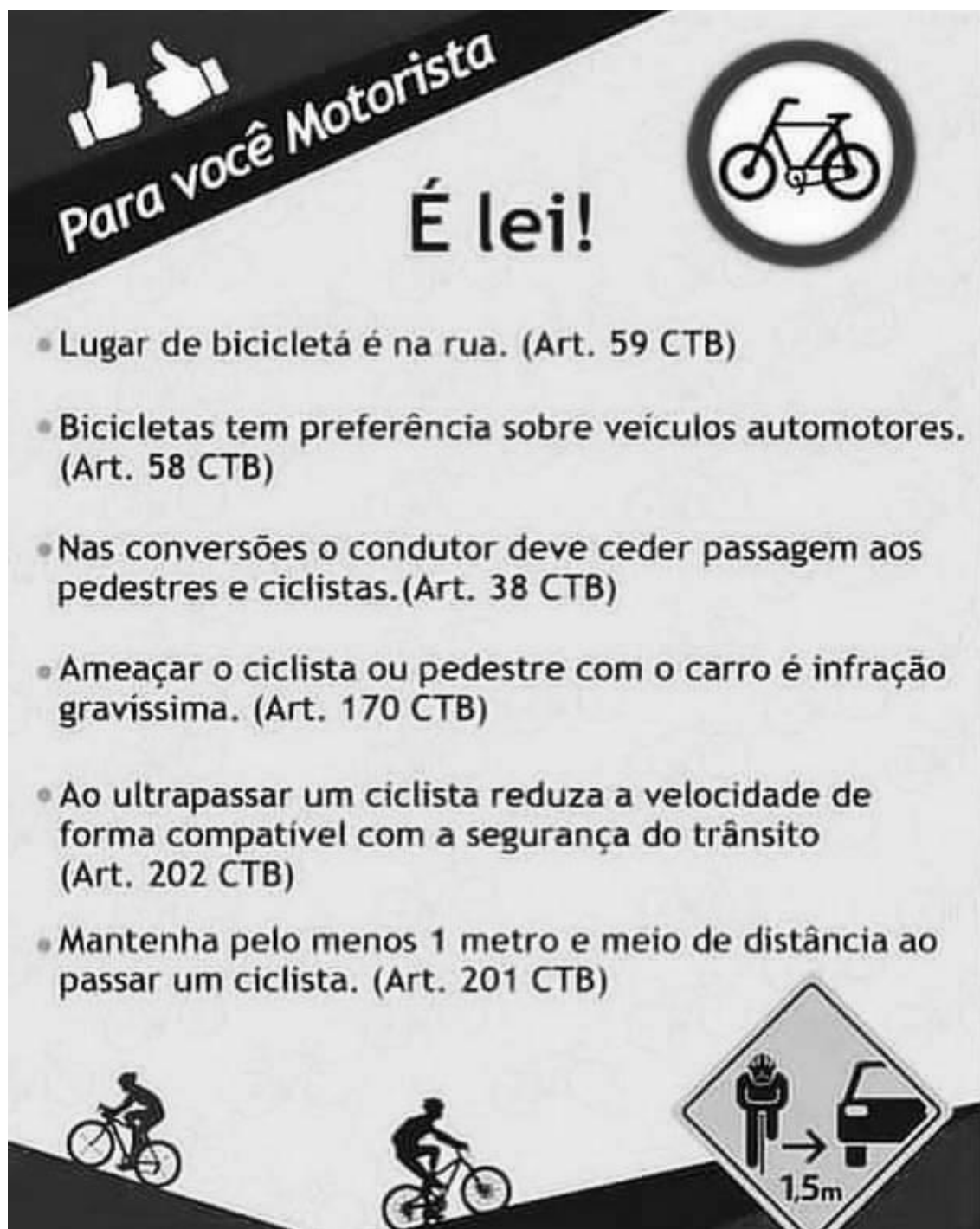


Figura 4.7 - Publicação de conscientização direcionada a motoristas sobre os Artigos do CTB que tratam sobre o modo ciclovário, Pedal Corta Vento núcleo Cassino.
 Fonte: Pedal CV-CSS, 2019. Publicação do dia 16/01/2019.

Já o pedal Vou de Bike RG foi incluído na pesquisa por meio de um diálogo da pesquisadora com uma integrante do grupo, a qual, posteriormente, tornou-se amiga e teve uma participação imprescindível no processo de coleta dos dados. Ao comentar-se sobre a pesquisa, essa disse que participou, no passado, do Pedal CV,

mas que atualmente pedalava com o Vou de Bike. Perguntou-se então sobre o grupo, pedindo um breve resumo sobre sua prática e organização.

Assim, sem demora, pesquisou-se sobre a existência de qualquer página virtual que estivesse atrelada a essa organização de ciclistas recém-descoberta. Obteve-se a informação de que havia tanto uma página quanto um grupo no Facebook, os quais foram solicitados para seguir e participar. Algum tempo depois, foi aceito o pedido e pode-se começar a acompanhar o grupo em rede social.

A página Vou de Bike RG surge em 1º de julho de 2015 e é definida pelo Facebook como uma *community* aberta a todos interessados da rede social, possui 650 membros e se descreve da seguinte forma: “Quem tiver interesse em participar de nossas pedaladas, envie mensagem privada que prestaremos esclarecimentos do funcionamento do grupo”. Já o grupo no Facebook cujo nome é, também, Vou de Bike RG exige permissão para acesso às publicações e surge em 3 de agosto de 2015 com dois administradores, sendo um mulher. Possui 229 membros e se descreve como:

Grupo criado para compartilhar informações, trajetos, publicações interessantes, compra e venda de *bikes*, etc. Alguns não têm *whats*, então, façamos deste grupo outra via de comunicação. Aqui não é um grupo de venda de produto, que as publicações sejam apenas publicações de artigos, vídeos e assuntos relacionados à *bike* em geral (VOU DE BIKE RG, 2019).

Devido aos demais grupos de Rio Grande se organizarem em grupos virtuais – e não por meio de páginas –, optou-se por realizar o levantamento em rede social na mesma tipologia, por isso, escolheu-se o grupo Vou de Bike RG. Neste foram estudadas detalhadamente 200 publicações, as quais foram tabuladas no Excel na mesma formatação dos grupos anteriores. Contudo, o período de levantamento detalhado, de 29 de junho de 2016 a 21 de fevereiro de 2019, já inclui o período de 22 meses de acompanhamento da rede social, o que diferencia o Vou de Bike RG dos núcleos do Pedal Corta Vento, em relação à quantidade de publicações.

Visto isso, pode-se obter um histórico mais aprofundado do grupo quanto à incidência de postagens e aos interesses dos integrantes, de modo que a categoria **Evento externo**, com 27% das publicações, inclui *posts* anuais de propaganda de eventos como o Clube Audax de Bagé (2016, 2017, 2018), Copa União de MTB (2016, 2017, 2018), Desafio Serra dos Tapes (2017, 2018) e a Zona Sul de MTB

(2017, 2018). Além destas, competições de *Mountain Bike* (MTB) com sede em Gramado (2017) e Jaguarão (2016) também foram de interesse do grupo de pedal; bem como, chama atenção a incidência de postagens que promovem eventos citadinos de Rio Grande, por exemplo, a Volta da Ilha dos Marinheiros e a Copa Lumbras Bike.

Dessa maneira, o Vou de Bike RG mostrou uma preocupação com competições locais e regionais na modalidade MTB, a qual não se fez presente nem no núcleo Rio Grande do Pedal Corta Vento, nem no núcleo do Cassino, cujos *posts* dessa categoria incluíram, majoritariamente, postagens de passeios ciclísticos referentes a entidades públicas/ privadas, a causas sociais e a eventos de cicloturismo. Complementarmente, grande parte dos *posts* de Evento externo do Vou de Bike RG foram postados pela administradora do grupo na rede social, com estímulos como: "Lembrando que sábado tem evento!!! Bora prestigiar!" ou "Olha aí... Desafio bem pertinho. Bora!!!".

A segunda categoria com maior incidência foi **Foto/ percurso das pedaladas** com 12% sobre o total de 200 publicações; composta por 15 *posts* de fotografias dos passeios frequentes, dois *posts* de pedal diurno, cinco de eventos esporádicos com participação dos integrantes do grupo, e um *post* de congratulações compartilhado da página do Vou de Bike RG, no Facebook, comemorando o aniversário da organização de ciclistas, além de acrescentar um vídeo durante um passeio realizado:

"Obrigada a todos que estiveram presentes, e aos que não puderam estar junto conosco, fizeram falta! Que venha o terceiro ano, que tenhamos muitos pedais juntos. Valeu!" Compartilhado de Vou de Bike RG. Parabéns pra nós!!! Que venham muitos anos de desafios, companheirismo e amizade, amizades novas e velhas, com muito pedal e superação¹³ (VOU DE BIKE RG, 2019).

As categorias **Comércio de produtos**, **Informativos do grupo**, e **Incentivo à bicicleta/ ciclismo** tiveram uma frequência semelhante de 6%, 5% e 4%, respectivamente. Enquanto que não houve nenhuma publicação para **Relação com adm. Pública**. A baixa incidência de *posts* com informações e avisos sobre os passeios realizados semanalmente infere que há outros meios de comunicação mais

¹³ Publicação do dia 02/07/2017.

ativos entre os membros do grupo, cuja suspeita é comprovada em conversa posterior e pela própria descrição na página do Facebook.

Já as postagens referentes à Incentivo à bicicleta/ ciclismo valorizam os benefícios à saúde proporcionados pelo modo de transporte, bem como, inclui *posts* cujos tópicos foram rotulados como Discurso e tratam sobre o esporte ciclismo, que exige sacrifícios e proporciona características físicas peculiares, por exemplo, bronzeado estranho e cabelo em forma de capacete. Apesar dessas postagens não se enquadrarem no perfil de ativismo, elas permanecem sendo um estímulo à bicicleta como prática esportiva.

A categoria **Outros**, por sua vez, soma 48% das incidências de publicações do grupo, em que 47 *posts* foram rotulados como Não identificado, pois abordam assuntos diversos sobre o mundo do ciclismo: vídeos, depoimentos, fotos, postagens irônicas, que expressam tópicos dispensáveis à pesquisa em questão. Além disso, constitui essa categoria 13 *posts* de notícias e reportagens da revista Bicicleta; 11 *posts* de felicitações de natal, ano novo e congratulações internas ao grupo; 11 *posts* de instruções relacionadas ao comportamento do ciclista e motorista no trânsito; seis avisos de roubo, dentre outros *posts* mais específicos. Destaca-se na Figura 4.8 a postagem do dia 21 de novembro, de 2016, referente ao CTB (BRASIL, 1997).

CICLISTA

E O CÓDIGO DE TRÂNSITO BRASILEIRO

**O CICLISTA NÃO É UM OBSTÁCULO NAS VIAS:
ELE FAZ PARTE DO TRÂNSITO.**

- A bicicleta é um veículo. (art. 96)**
O veículo motorizado deve guardar uma distância de **1,50m** ao ultrapassar o ciclista, mantendo velocidade compatível com sua segurança. (art. 201 e 220)
- É dever dos órgãos rodoviários garantir segurança na circulação dos ciclistas (art. 21)**
- É uma infração gravíssima dirigir ameaçando ciclista com seu veículo. Você pode perder seu direito de dirigir (art. 170)**
- O ciclista desmontado empurrando a bicicleta equipara-se ao pedestres em direito e deveres (art. 68)**
- Sobre a calçada o ciclista deve trafegar desmontado (art. 225)**
- Em manobra, retorno, mudança de direção, acesso a terrenos ou ao entrar na via, os motoristas devem ceder preferência para os ciclistas e pedestres (art. 38 e 39)**
- Quando não houver vias ciclisticas, as bicicletas podem trafegar no bordo da pista, na mão e com preferência sobre os veículos motorizados (art. 58)**
- É uma infração grave colar na traseira de uma bicicleta ou apertá-la contra a calçada (art. 192)**
- Também é infração grave estacionar em uma ciclovia ou ciclofaixa (art. 181)**
- 10**

Figura 4.8 - Publicação de conscientização sobre os Artigos do CTB que tratam sobre o modo ciclovitário, grupo Vou de Bike RG.

Fonte: VOU DE BIKE RG, 2019. Publicação do dia 21/11/2016.

Ao considerar a popularidade de cada categoria pelo número de curtidas recebidas, conforme Figura 4.10, pode-se notar que a mesma ordenação na incidência de publicações (Figura 4.9) permanece no número de postagens acima da mediana. Ou seja, a categoria **Outros**, com incidência de 48%, possui 33 *posts* curtidos mais que seis vezes; seguida pela categoria **Evento externo**, com incidência de 27%, e um total de 26 *posts* curtidos mais vezes que a mediana; por fim, a categoria **Foto/ percurso das pedaladas** acompanha com incidência de 12% e 22 *posts* curtidos.

Já em uma análise do número de postagens acima da mediana comparada ao total de postagens de cada categoria, é possível observar que **Outros** recebe somente 34% do interesse dos membros do grupo, quase um terço do total de suas publicações (33 *posts* curtidos acima da mediana em um total de 96 publicações). Adicionalmente, a categoria **Evento externo** resulta em 48% do interesse do grupo, com 26 publicações curtidas em um total de 54. Em contrapartida, a categoria **Foto/ percurso das pedaladas** obtém uma porcentagem de 96% de aprovação, com 22 *posts* curtidos em um total de 23, praticamente 100% (Tabela 4.3).

Na Figura 4.11 são expostos os valores absolutos da comparação, em que se destaca a categoria **Comércio de produtos** por ser a única que não segue a mesma ordenação de incidência das publicações; visto que, soma 6%, no levantamento detalhado, mas tem apenas um *post* (em um total de 11) que recebeu acima de seis curtidas. Por isso, nos resultados sobre o interesse do grupo por categorias, **Comércio de Produtos** recebe menos importância que **Informativos do grupo**, com seis publicações curtidas em um total de nove (27%), e que **Incentivo à bicicleta/ ciclismo**, com cinco postagens curtidas em um total de sete, de modo a somar 71% de aprovação.

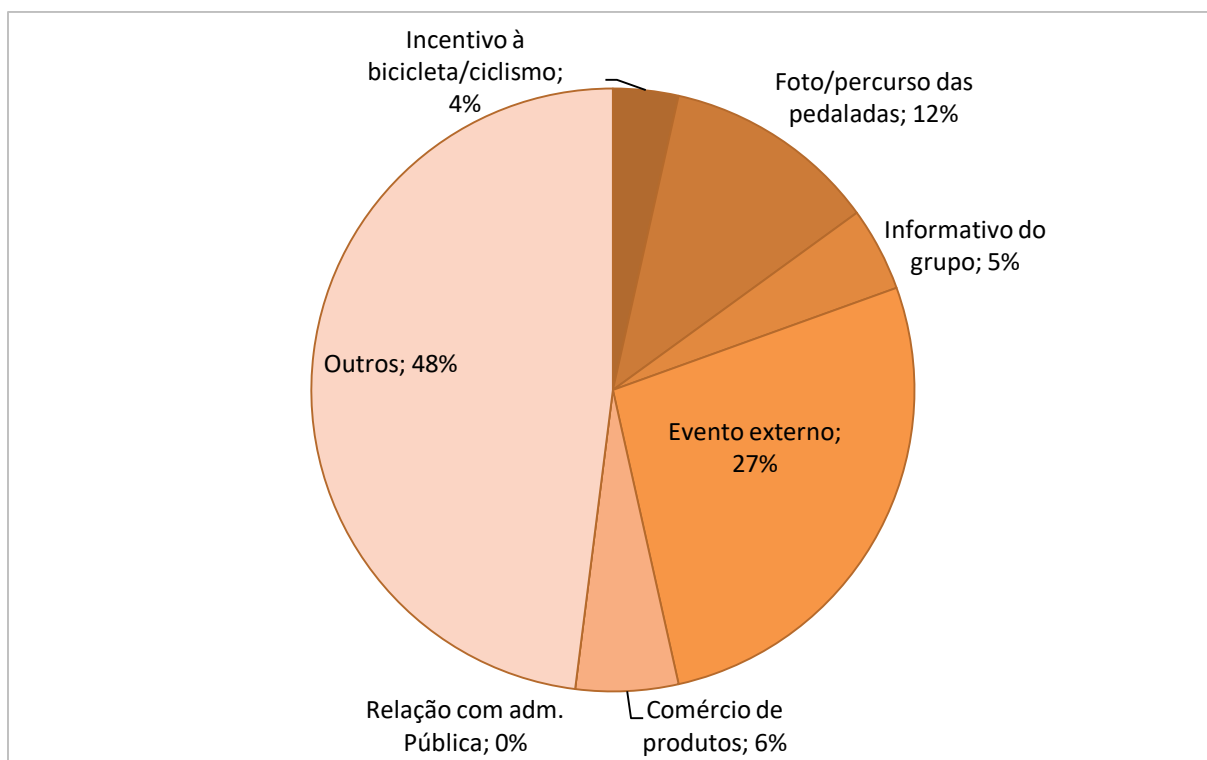


Figura 4.9 - Incidência percentual de postagens por categoria de análise em 200 publicações no Facebook do grupo Vou de Bike RG.
Fonte: Autora, 2019.

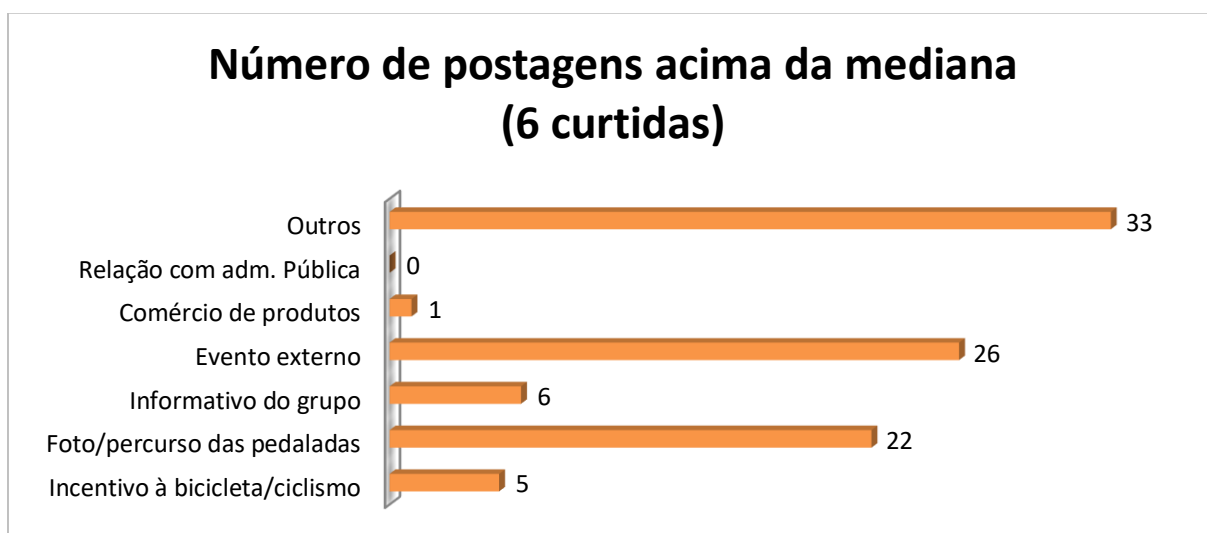


Figura 4.10 - Categorias mais curtidas acima da mediana no grupo do Vou de Bike RG.
Fonte: Autora, 2019.

Tabela 4.3 - Análise de interesse do grupo Vou de Bike RG por categoria através do número de curtidas.

CATEGORIAS	TOTAL DE POSTAGENS	Número de postagens				Média de curtidas	%
		acima da mediana	Postagem mais curtida	Postagem menos curtida			
Incentivo à bicicleta/ciclismo	7	5	13	5	9	71%	
Foto/percurso das pedaladas	23	22	28	5	19	96%	
Informativo do grupo	9	6	18	0	10	27%	
Evento externo	54	26	16	1	7	48%	
Comércio de produtos	11	1	7	0	3	9%	
Relação com adm. Pública	0	-	-	-	-	0%	
Outros	96	33	28	0	6	34%	

Fonte: Autora, 2019.

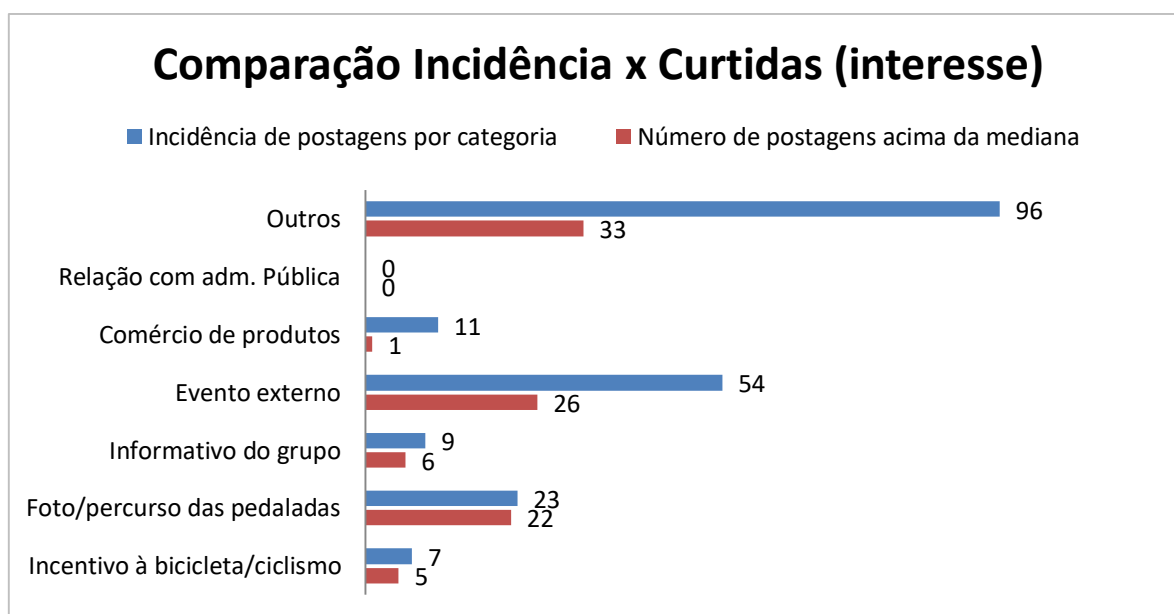


Figura 4.11 - Análise comparativa entre incidência de cada categoria e interesse dos membros do grupo Vou de Bike RG.

Fonte: Autora, 2019.

Assim, conclui-se que a cidade do Rio Grande possui grupos de ciclistas mais com caráter de lazer e de esporte, de modo a denomina-los como grupos de pedal – e não como cicloativistas. A baixa incidência de publicações, que estimulam o uso da bicicleta e defendem esse modo de transporte perante aos simbolismos da cultura do automóvel (ver item 2.1), não é suficientemente passível de ser considerada como transformadora, a fim de propor mudanças de comportamento aos membros destas comunidades virtuais. Isso porque, a reversão de paradigma

da mobilidade urbana no Brasil exige discursos, tanto a nível social (sustentabilidade ambiental, uso consciente do espaço e equidade social), quanto a nível individual (custo, saúde, aumento do raio de abrangência de cada viagem), conforme exposto no item 2.2.

Contudo, existe uma diferenciação entre as propostas dos grupos Pedal Corta Vento e Vou de Bike RG. O primeiro tem maior participação em eventos públicos na cidade e possui constante parceria com entidades municipais, de maneira a ter sua visibilidade mais exaltada. Além disso, o principal objetivo do grupo é cativar pessoas para pedalar, tirá-las do sedentarismo, disposto a fazer crescer o número de ciclistas (MARTINS, 2018). O Vou de Bike, em compensação, surge com uma proposta de esporte e prática de atividade física, que se apresenta interessado em competições locais e regionais.

Essa distinção pode ser justificada pelo fato do grupo Vou de Bike RG ter tido sua origem no Pedal Corta Vento, quando alguns ciclistas que participavam das pedaladas marcam outras datas de pedal, com o intuito de aumentar a velocidade dispendida no percurso e a quilometragem do trajeto. Logo, com a expansão de datas dos pedais e crescimento do grupo, formou-se uma nova comunidade a qual foi denominada de Vou de Bike RG.

O Quadro 4.1 resume os dados gerais de cada um dos grupos de pedal analisados, em que são apresentados novamente: as descrições de cada grupo escrita por eles, o número de membros, os administradores responsáveis pelas comunidades virtuais; datas de surgimento e mais algumas informações do levantamento geral e detalhado em rede social. Esse compilado serve para melhor explicitar as características dos grupos de ciclistas existentes.

Conhecido o perfil das principais organizações de ciclistas na cidade do Rio Grande, deseja-se, na próxima seção, entender as motivações que levaram à criação do Pedal Corta Vento e do Vou de Bike RG, de modo a relacionar informações obtidas por meio de entrevistas com os coordenadores/ fundadores de cada um dos grupos. Além da descrição de sua origem, tópicos relacionados à popularização, objetivos, organização e a subdivisões de núcleos de pedal são contadas conforme o discurso de seus integrantes confidentes. Adicionalmente, quando interessante, são também adicionados argumentos relativos às entrevistas

com os servidores públicos responsáveis pelos projetos de infraestruturas cicloviárias no município.

Quadro 4.1 - Resumo das características gerais dos grupos de ciclistas em Rio Grande conforme os dados publicados por eles em rede social e segundo a coleta de dados do levantamento virtual da pesquisa.

Grupos de ciclistas em Rio Grande	Pedal Corta Vento núcleo Rio Grande	Pedal Corta Vento núcleo Cassino	Vou de Bike RG
Descrição da comunidade virtual pelo próprio grupo.	<i>Grupo destinado a pedalar, divertindo-se, fazendo novas amizades ao mesmo tempo exercitando o corpo e a mente, seu foco principal.</i>	<i>Grupo de pedaleiros do Cassino, membro do Corta Vento Rio Grande. Passeios todas as terças e quintas, às 20h, saída em frente à Igreja. Passeio para iniciantes, média de 15 km e aos domingos, passeios extras, divulgados no grupo.</i>	<i>Grupo criado para compartilhar informações, trajetos, publicações interessantes, compra e venda de bikes, etc. Alguns não têm whats, então fazemos deste grupo, outra via de comunicação. Aqui não é um grupo de venda de produtos, que as publicações sejam apenas publicações artigos, vídeos e assuntos relacionados à bike em geral.</i>
Membros	3.332	799	229
Administrador	1 (homem)	1 (mulher) 1 (homem) Loja ZERO CO2	1 (homem) 1 (mulher)
Data de surgimento	Abril 9, 2015	Set . 13, 2015	Julho 1, 2015
Total de publicações em 22 meses de acompanhamento virtual (01/04/2017 a 21/02/2019)	1004	371	125
Média de publicações entre 01/04/2017 a 21/02/2019	100,4 posts/mês	37,1 posts/mês	12,5 posts/mês
	3,35 posts/dia	1,24 posts/dia	0,42 posts/dia
Período do levantamento detalhado de 200 publicações.	27/08/2018 a 21/02/2019	05/12/2017 a 21/02/2019	29/06/2016 a 21/02/2019
Intervalo de tempo do levantamento detalhado de 200 publicações.	Aprox. 6 meses	14 meses e 16 dias	Aprox. 32 meses

Fonte: Autora, 2019.



Figura 4.12 - Categorias de análise do grupo Pedal Corta Vento, núcleo Rio Grande; A) Foto/percurso das pedaladas; B) Informativo do grupo; C) Evento externo.
Fonte: Autora, 2019.

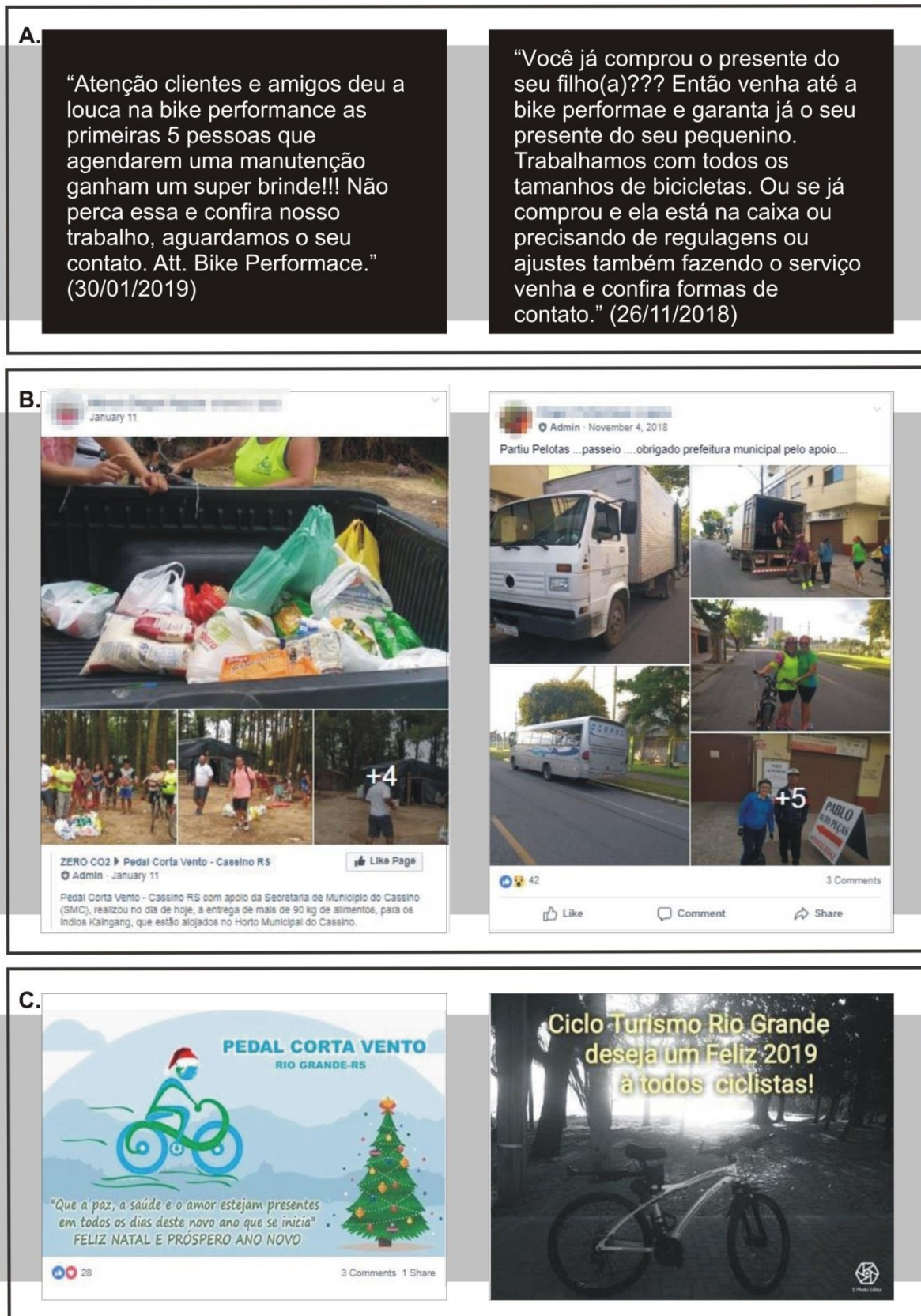


Figura 4.13 - Categorias de análise do grupo Pedal Corta Vento, núcleo Rio Grande; A) Comércio de produtos; B) Relação com adm. Pública; C) Outros.
Fonte: Autora, 2019.

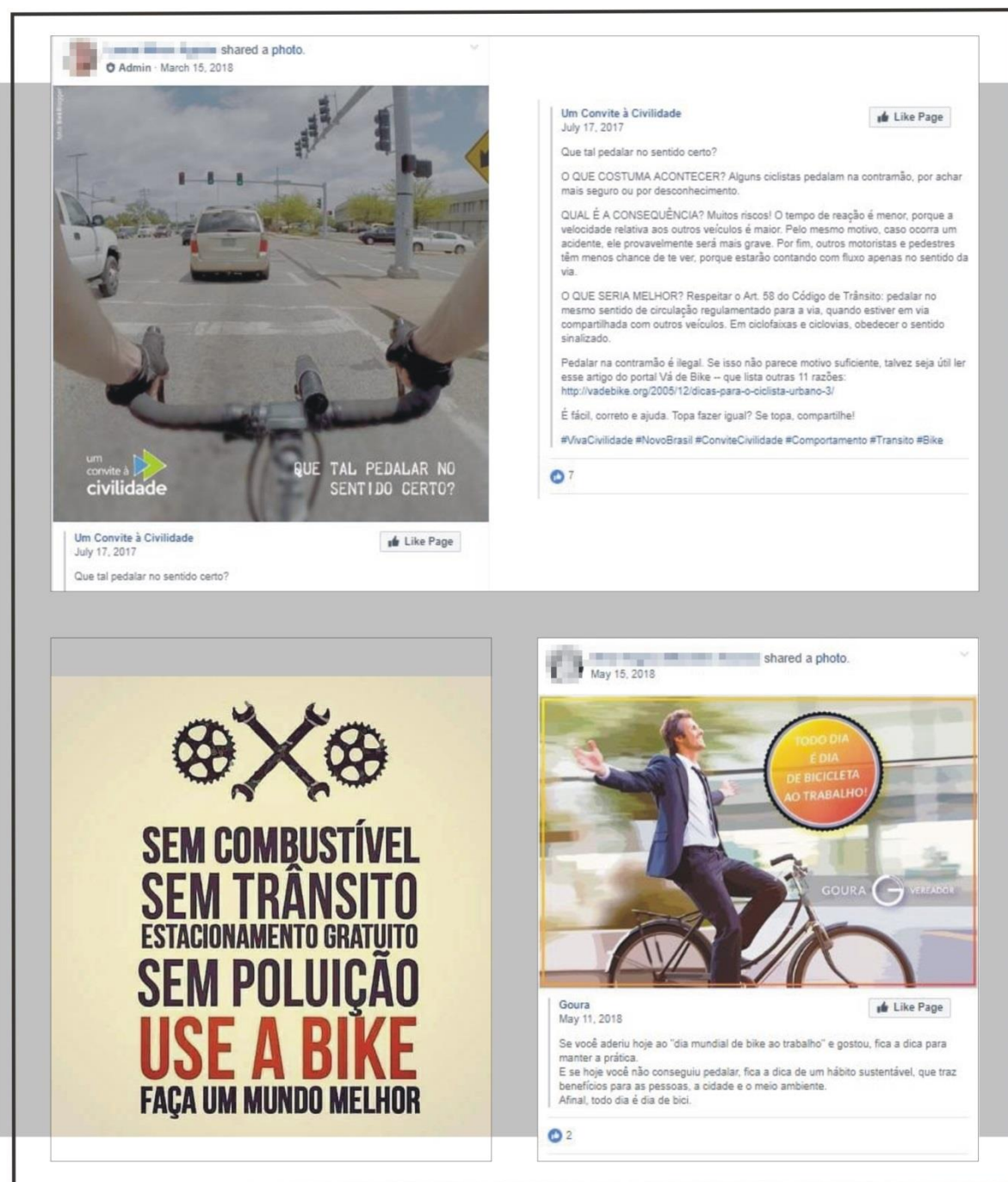


Figura 4.14 – Categoria de análise Incentivo à bicicleta/ ciclismo do grupo Pedal Corta Vento, núcleo Cassino.

Fonte: Autora, 2019.

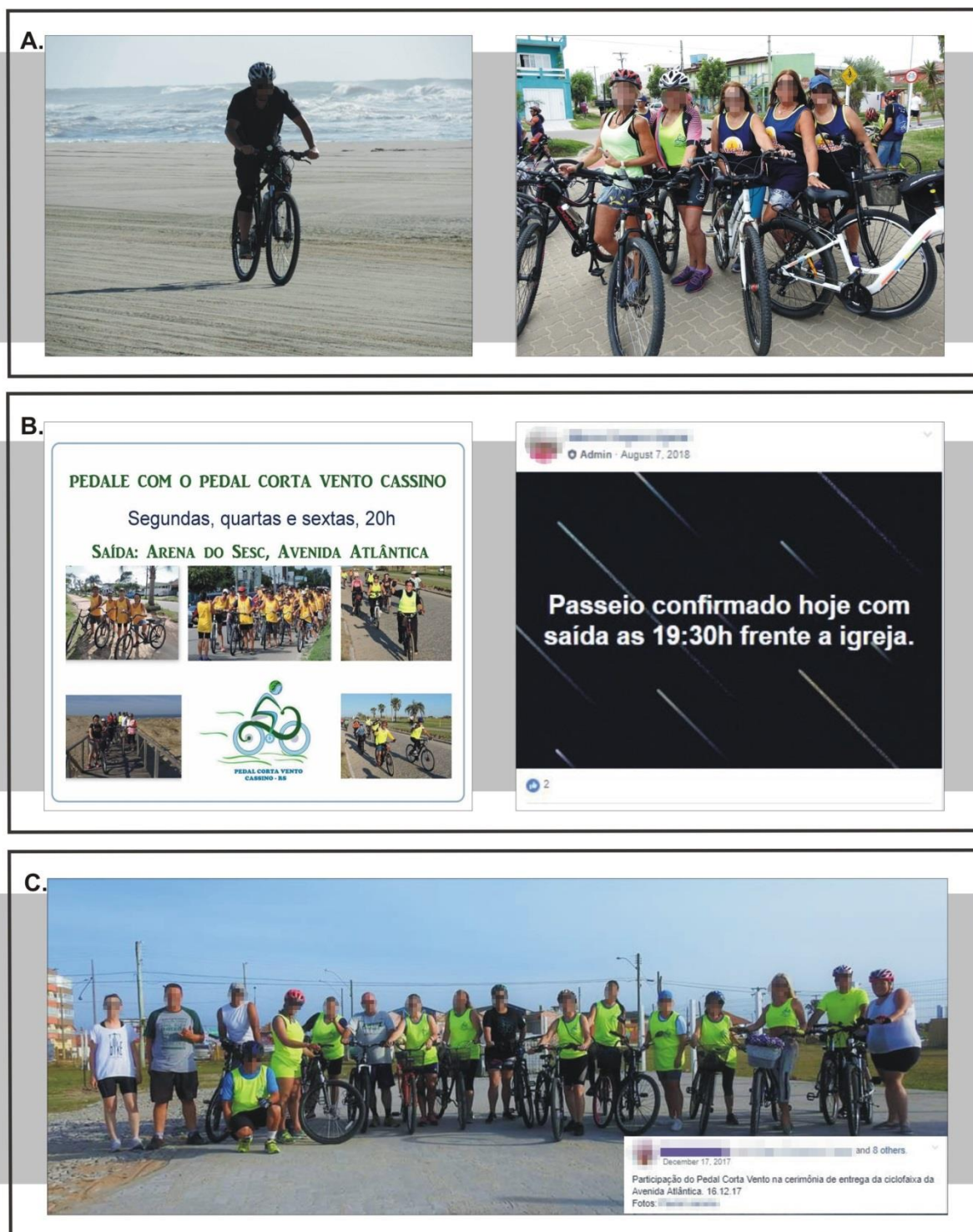


Figura 4.15 - Categorias de análise do grupo Pedal Corta Vento, núcleo Cassino; A) Foto/ percurso das pedaladas; B) Informativo do grupo; C) Evento externo.
Fonte: Autora, 2019.

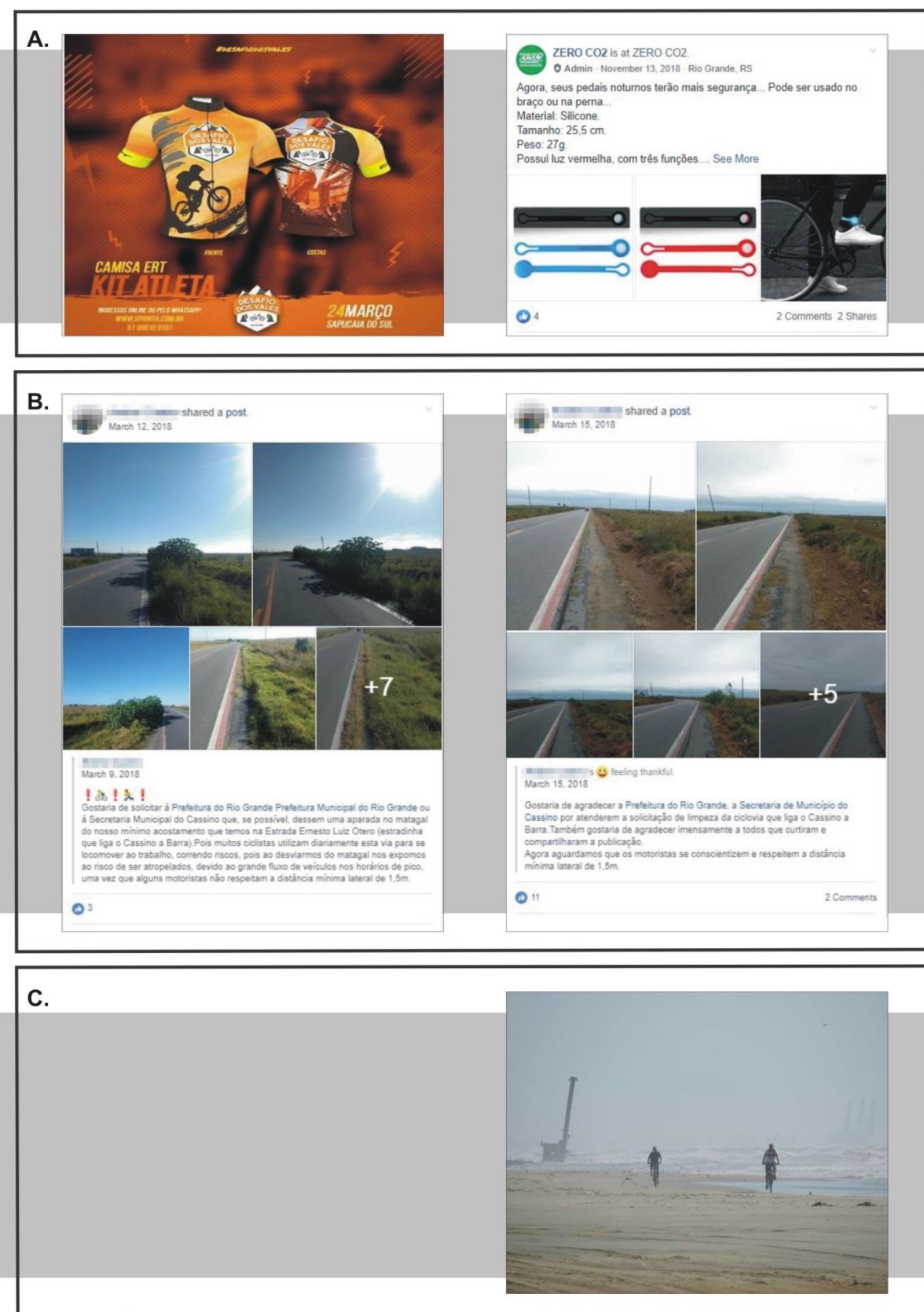


Figura 4.16 - Categorias de análise do grupo Pedal Corta Vento, núcleo Cassino; A) Comércio de produtos; B) Relação com adm. Pública; C) Outros.
Fonte: Autora, 2019.

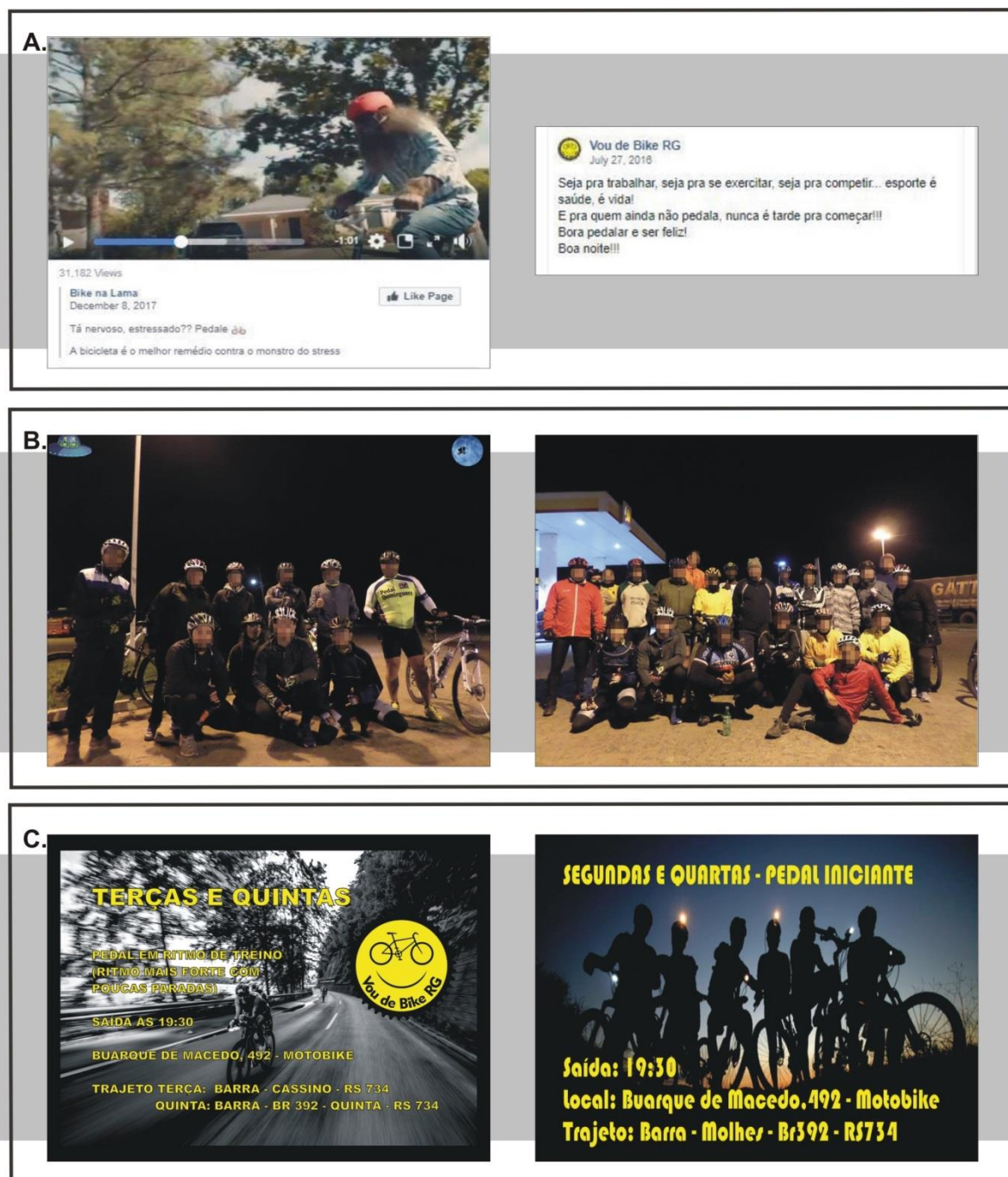


Figura 4.17 - Categorias de análise do grupo Vou de Bike RG; A) Incentivo à bicicleta/ ciclismo; B) Foto/ percurso das pedaladas; C) Informativo do grupo.
Fonte: Autora, 2019.

A.



B.

“Alguém tem uma barra forte a venda em bom estado?”
(19/08/2016)

"Quer uma geral 100 % traga sua bike para Lumbras Bike e deixe ela em um verdadeiro Spa da bicicleta. E tudo isto feito por um mecânico com experiência comprovada. Agende seu serviço De 11 as 19 horas sem fechar ao meio dia. Conheça outros serviços como rodas, suspensão e freios hidráulicos com o melhor em serviço, produtos e ferramentas especiais" (12/07/2016)

C.



Figura 4.18 - Categorias de análise do grupo Vou de Bike RG; A) Evento externo; B) Comércio de produtos; C) Outros.
Fonte: Autora, 2019.

4.1.2 Histórico e prática: o pedal multiplicador de grupos

O grupo Pedal Corta Vento tem como princípio tirar as pessoas do sedentarismo, apresenta-las à bicicleta, estimular seu uso e criar novos laços sociais entre pessoas; a ação de pedalar na cidade assemelha-se à prática de atividade física necessária para manutenção da saúde. À vista disso, em dois momentos, durante as entrevistas, o questionamento sobre os grupos de pedal levou a uma comparação do ciclismo com as corridas de rua: o primeiro a formular tal relação foi o Secretário de Mobilidade, Acessibilidade e Segurança da Prefeitura do Rio Grande; e o segundo foi um dos fundadores do Pedal Corta Vento, hoje, coordenador do núcleo Rio Grande.

Para o Secretário, a cidade tem uma atividade de corrida de rua bastante desenvolvida, com uma Associação de Corredores que promove eventos diversos. Seja competições próprias da associação, seja com a combinação de outras entidades como SESC, por exemplo, há uma sequência de ações que fomentam as corridas de rua durante todo o ano. Fato que não ocorre da mesma maneira com o ciclismo, já que, apesar do crescimento da modalidade, as competições ainda são escassas conforme a Secretaria de Município de Mobilidade, Acessibilidade e Segurança (SMAS). Assim, a argumentação do entrevistado leva a crer que a prática de lazer sobre uma bicicleta não é suficiente para contribuir ativamente na qualificação urbana desse modo de mobilidade, principalmente, do ponto de vista de uma construção social, uma vez que, um desenvolvimento maior do ciclismo estaria atrelado à competição esportiva (ENTREVISTA 1, 2019).

Em contrapartida, essa relação entre a prática do Pedal Corta Vento com as corridas de rua pode ser justificada por meio de uma única pessoa, visto que o coordenador do CV é corredor desde os 14 anos e há 21 anos assume a Presidência da Associação de Corredores de Rua do Rio Grande (ACORRG). Ele comenta que, em 1998, havia poucos corredores, porém, em dez anos, o número triplicou de 40 para 200 associados, de maneira a popularizar a prática entre homens e mulheres. Já o Corta Vento fez apenas quatro anos de pedal em 2019, e surgiu a partir de uma conversa entre quatro pessoas na loja Herba Life.

De acordo com o entrevistado, o primeiro evento do grupo ocorreu em uma segunda-feira em abril de 2015, às 20h na Praça Saraiva, quando compareceram

seis pessoas. Ele comenta que o nome do pedal seria Herba Life, devido à primeira ideia ter surgido na loja, entretanto, um dos voluntários que compareceu no primeiro encontro sugeriu o nome de Corta Vento, o qual permanece até hoje. O segundo pedal realizado seria na quarta-feira da mesma semana, porém as condições meteorológicas não ajudaram e este foi transferido para quinta-feira, quando duas das fundadoras não puderam comparecer. Logo, decidiu-se por realizar as pedaladas todas as segundas e sextas-feiras.

Assim, o pedal popularizou-se, de modo a atingir em torno de 100 ciclistas nas pedaladas, que, além dos eventos semanais, o grupo ainda organiza jantares comemorativos e ações sociais para a comunidade. Viagens de cicloturismo para outras cidades próximas como Pelotas, Jaguarão, Arambaré e São José do Norte também são realizadas, cuja logística envolve o apoio da Prefeitura Municipal na oferta de um caminhão de apoio para transporte das bicicletas, enquanto que as pessoas vão de ônibus/van fretado pelos integrantes (Figura 4.13).

O objetivo do pedal é a confraternização entre as pessoas, amizades, ajudar o próximo e também tirar a pessoa do sedentarismo, tirar a pessoa do sofá, pedalar. Que é o nosso grande objetivo, pedalar sem custo nenhum, são voluntários. E nesses quatro anos que vamos agora realizar no dia 12, amanhã, nós vamos fazer um jantar lá no galpão da Brigada Militar... e toda a arrecadação do jantar nós vamos auxiliar uma família de uma mãe e duas meninas, uma de quatro e outra de seis anos, que estão passando por necessidades, não só de alimentos, mas também de roupas e materiais. (...) Então a gente está sempre envolvido com a comunidade de fazer, de uma maneira ou de outra; de ajudar... financeiramente... ou de ajudar as pessoas a participar conosco a sair do sedentarismo, sair do estresse, sair da depressão e pedalar, conhecer alguns pontos turísticos que a gente tem, sempre passeando na cidade (ENTREVISTA 4, 2019).

Atualmente, o Pedal Corta Vento núcleo Rio Grande permanece ativo e tem passeios fixos três dias na semana as segundas, quartas e as sextas-feiras, às 20h com saída da Praça Saraiva. O trajeto é escolhido no momento da concentração, antes da pedalada, e qualquer pessoa pode participar, pois a velocidade do deslocamento é normal para um ciclista, entre 12 a 15 km/h (ritmo leve). Os meios usados pelo grupo para informativos, cancelamentos do pedal diário e para agendamentos de atividades no final de semana são a rede social Facebook e o Whatsapp, cujo primeiro serve mais para convidar pessoas, facilitar o contato entre um iniciante interessado e os membros do grupo; já o grupo no Whatsapp fica mais restrito aos integrantes assíduos que participam real e virtualmente do pedal.

Conforme o levantamento em rede social, apresentado na seção anterior, o informativo sobre os passeios no Facebook restringem-se aos pedais fixos e a eventos externos do grupo realizados na cidade do Rio Grande, dificilmente verificou-se informativos de cancelamento ou de convites para pedaladas nos finais de semana, de maneira a ser possível afirmar que o Whatsapp é o meio de comunicação mais instantâneo do grupo, enquanto que o Facebook serve mais para uma comunicação com a sociedade e membros principiantes ou observadores (Figura 3.6).

Fora os passeios padrão dentro da área urbana de Rio Grande e pedais de férias até o Balneário Cassino e a Ilha dos Marinheiros, há uma iniciativa ainda não efetiva, mas que está em elaboração pelo grupo, que é organizar um pedal durante à tarde para aposentados e pessoas com disponibilidade nesse horário, principalmente, no inverno que há maior dificuldade em pedalar à noite. Essa segunda proposta tende a ser desenvolvida pela esposa do entrevistado, que será a coordenadora da prática, nem que a atividade seja realizada apenas uma vez por semana. Ademais, há um projeto social desenvolvido pelo Corta Vento que se chama DV do Pedal, cuja ação é pedalar junto com deficientes visuais da Escola Alvarez de Azevedo. A ação ocorre pela manhã às 10h e 30min e é realizada há um ano, sob coordenação de outros dois integrantes do pedal, quando voluntários com bicicletas duplas pedalam juntos com os alunos da escola.

Ao ser questionado sobre a organização e liderança do grupo, o coordenador do CV diz que não existem chefes, todos colocam a maneira como desejam pedalar, porém ressalta a necessidade de haver alguém que motive o grupo a continuar atuante. À vista disso, o entrevistado agradece a capacitação recebida para criar grupos, não só nas corridas de rua, mas também com o Pedal Corta Vento, e diz que, mesmo estando há vinte anos na Associação dos Corredores e há quatro anos no Pedal CV, hoje, tem-se pessoas que dão o apoio necessário para que o grupo não termine, "eu sou apenas um coordenador que teve essa persistência de permanecer dentro do grupo". Existe, portanto, um interesse do entrevistado em delegar tarefas a fim de dar continuidade ao trabalho desenvolvido pelo grupo.

Um importante aspecto sobre o histórico do Pedal CV é sua capacidade de adaptação, pois, como colocado pelo entrevistado, existe uma dificuldade em lidar com pessoas por conta de cada uma possuir um gosto diferente, uma maneira

distinta de pedalar. Uns gostam mais de pedalar “leve”, em velocidade de passeio e contemplação da cidade, já outros preferem pedalar “forte”, com um ritmo mais intenso e longas distâncias. Nesse contexto, ressalta-se a necessidade de existir um pedal leve, para iniciação das pessoas com pouco preparo no ciclismo, assim, quando questionado sobre qualquer diferenciação nos passeios do grupo, argumenta-se que:

Nosso grupo, nesses três anos e meio, era mais de passeio. Só que vai mudando, vai mudando, as pessoas vão querendo pedalar mais em longa distância, por isso, agora, nós estamos formando dois grupos: um grupo que pedala mais forte e outro que pedala mais leve. Então, a gente está adequando a maneira de distribuir [o grupo] dentro dos horários e dias, para que se consiga agregar mais pessoas do pedal leve, já que não adianta ter bastante gente nesse pedal e pouca gente no pedal forte. Mesmo se não existir o pedal leve, só o pedal forte, não vai agregar as pessoas que estão entrando no pedal. Assim, é muito importante ter esses dois pedais dentro do grupo, porque cada ano vai modificando... Geralmente, o grupo pedalava na cidade e essa variação entre pedal leve e outro forte vai adequar essa nova demanda (ENTREVISTA 4, 2019).

A questão de preferência do ciclista por um ritmo de pedalada específico foi, inclusive, um fator decisivo para a formação de novos grupos de ciclistas na cidade do Rio Grande, pois, enquanto o pedal CV tem como objetivo a prática de atividade física e inclusão no mundo do ciclismo, outros ciclistas querem investir mais na prática do esporte, que exige distâncias mais longas e velocidades elevadas. Por essa razão, houve a dissidência de ciclistas integrantes do pedal CV na formação de outros grupos de pedal, dos quais alguns permaneceram e outros deixaram de existir:

Dentre os ciclistas que pedalavam conosco, surgiu outros grupos e foi se desvinculando alguns integrantes do nosso para a formação de grupos de ciclistas com outros nomes. Inclusive têm grupos que estão até hoje, têm outros que terminou... Porque *tudo é um ciclo*: se não há uma pessoa para coordenar ele termina, já aconteceu com alguns grupos na cidade. Assim, foi migrando as pessoas do nosso grupo para outros, porém a fundação do Pedal Corta Vento tomou muita febre, em termos de grupo de ciclismo urbano, graças às pessoas que iniciaram ele (ENTREVISTA 4, 2019).

À exemplo, mas principalmente como continuidade da escrita da pesquisa, o grupo Vou de Bike RG é uma dessa dissidências do Pedal Corta Vento, cuja relação não era do conhecimento da pesquisadora antes da coleta dos dados. Na entrevista com a administradora do grupo no Facebook e fundadora do pedal, entende-se os vínculos entre ambos os grupos durante a formação, ou origem, do Vou de Bike. Ela comenta que o pedal CV já existia na época, porém tinha uma proposta de incluir

peessoas de todas as idades em um pedal leve, o que não contentou alguns ciclistas, os quais queriam obter preparo físico, aumentar a quilometragem percorrida e fazer percursos diferentes daqueles dentro da cidade.

Logo, no primeiro evento foram dez pessoas, depois foram quinze, e o número foi aumentando. Entretanto, a quantidade de ciclistas participantes da pedalada é relativa, visto que, conforme a entrevistada, o objetivo do pedal não é juntar uma grande quantidade de ciclistas, mas agregar pessoas que consigam se encontrar no grupo, acompanhar o ritmo da pedalada. Inicialmente, até criarem o nome Vou de Bike RG, o grupo chamava-se Pedal Clandestino, já que eram poucas pessoas reunidas fora dos horários dos passeios do Corta Vento, em outros dias da semana.

Ademais, os trajetos escolhidos pelo grupo não eram do agrado de alguns integrantes do CV, pois o trajeto ao redor do Saco da Mangueira não possui iluminação pública em trechos da estrada, mesmo que haja acostamento em outros tantos. Aspecto que foi ressaltado pelo coordenador do CV durante a entrevista:

[...] o número de veículos é intenso na cidade, com caminhões, principalmente na estrada, então, eu vejo como um ponto negativo as pessoas andarem de bicicleta à noite nesses locais, ainda que em áreas com iluminação (ENTREVISTA 4, 2019).

Hoje, o Vou de Bike tem passeios para iniciante todas as segundas e quartas-feiras com percurso de 30 km no entorno do Saco da Mangueira, enquanto que nas terças e quintas-feiras há passeios em ritmo intenso, sendo terça um trajeto até o Cassino e quinta até a Vila da Quinta. Em todos os dias, o local de encontro é na rua Buarque de Macedo em frente à loja de bicicletas de um dos integrantes, às 19h 30min. A entrevistada diz também que os pedais dos iniciantes ocorrem com maior frequência, em comparação com os pedais dos experientes, ainda que exista um reconhecimento sobre a necessidade do ciclista interessado no grupo já ter, previamente, alguma experiência com a bicicleta.

Adicionalmente, ela comenta que iniciou a pedalar no grupo para acompanhar o marido, mas sofreu com o ritmo da pedalada nos primeiros encontros. Na sequência, diz que isso é comum para os ciclistas que começam a participar dos passeios com o Vou de Bike, porém, com o tempo, adquire-se resistência. O desafio de deslocarem-se na velocidade empregada pelos participantes devotos faz com

que os iniciantes queiram pedalar mais frequentemente, a fim de conquistar as metas e expandi-las.

O grupo organiza-se por meio de uma página, uma comunidade no Facebook, e um grupo no Whatsapp, sendo que esse último é o principal meio de contato entre seus 186 integrantes. Devido ao número de ciclistas presentes nos passeios ser em torno de vinte pessoas, há uma quantidade de membros no Whatsapp que não participa ativamente da prática. Logo, a entrevistada argumenta que ocasionalmente há um diálogo entre os integrantes confidentes para determinar quem são algumas pessoas: “Tu conhece fulano que está no grupo?”, com a intensão de entender quem adicionou e de manter a segurança social.

Às vezes, tem gente que nunca aparece, tem gente que nunca apareceu para pedalar, mas não sai do grupo porque gostam de ficar acompanhando, entendeu? Por isso, às vezes, a gente até manda umas *mensagenzinhas* de indireta para ver; porque também é a nossa vida que está ali né, a gente acaba se expondo muito. Não são muitos que podem adicionar, mas a gente não sabe quem é quem. A maioria em algum momento participa, vai trocando... Tem gente que começa a pedalar mais forte e já não vai mais com a gente, vai só domingo ou sábado, quando a gente vai mais longe e [o pedal] é mais puxado. Mas em dia de semana, tem muitos que nem vão, já procuram passeios mais longe. Sempre vai trocando, é bem dinâmico, não tem sempre os mesmos (ENTREVISTA 5, 2019).

A cada membro novo adicionado no grupo virtual, há uma mensagem de boas-vindas que explica as regras de funcionamento do pedal com explicações sobre o que se pode postar e o que não se pode. É proibido colocar comentários sobre política, futebol, religião, pornografia e assuntos afins que causem discórdia de opiniões e desavenças entre os integrantes. Quando a regra é desrespeitada, os próprios integrantes devotos chamam a atenção do principiante, que, se continuar, é excluído. Em compensação, convites para qualquer tipo de pedal, comentários e instruções sobre a prática são permitidos e incentivados.

Os passeios de segunda e quarta-feira não são combinados nos grupos, pois, como são passeios fixos, os interessados apenas precisam comparecer às 19h e 30 min no local de encontro; já os de terça e quinta-feira dependem de convites incentivadores no Whatsapp. Quando se trata de pedaladas aos finais de semana até a Ilha dos Marinheiros, por exemplo, monta-se uma lista de interessados e esquematiza-se a organização do evento, de maneira a realizar previamente o trajeto, em nível de reconhecimento do local, viabilidade da balsa, necessidade de carro de apoio, entre outros aspectos. A página e a comunidade no Facebook, por

sua vez, servem para um contato mais distante do grupo com possíveis interessados, uma vez que muitos ciclistas não têm conhecimento de quem são os integrantes participantes, sendo inviável o diálogo pessoal.

Já quando questionada sobre a coordenação do Vou de Bike, a entrevistada diz que não há líderes declarados, os passeios ocorrem à base de incentivos pelos integrantes devotos, os quais passam por um revezamento, uma vez que depende dos horários disponíveis de cada um. Ademais, no momento em que existe um afastamento dessa provável responsabilidade, sem que outro membro devoto ou confiante assuma, há uma supressão das atividades. Assim, o grupo precisa de constante estímulo para seguir atuante, mesmo que esse ânimo não tenha rosto e nome definidos.

Diferente de outras organizações de ciclistas, a característica de não possuir um coordenador responsável faz com que haja um questionamento adicional na entrevista sobre quem puxa o pedal no momento da prática. A resposta foi que não existe essa incumbência, pois os ciclistas revezam quem puxa o pedal por meio do diálogo durante a ação, todos se organizam como um pelotão, principalmente, quando tem bastante vento para poupar os principiantes do desgaste físico. Adicionalmente, durante a pedalada em que a pesquisadora participou juntamente com a colaboradora da pesquisa, foi-se oferecido para que estas puxassem o pedal e empregassem um ritmo condizente com as condições físicas de ambas, visto que eram iniciantes.

Apesar da existência de pedais intensos na agenda semanal do grupo, a entrevistada diz que o Vou de Bike tem um objetivo mais turístico do que de competições de MTB. Não há, no momento, integrantes que participam frequentemente desses eventos, entretanto, os desafios Audax são disputas recorrentes de alguns, pois servem como uma motivação ao ciclismo, já que são disputas pessoais do indivíduo com ele mesmo.

Na experiência de campo da pesquisadora, junto aos grupos durante as pedaladas, notou-se a repetição de certos membros, que comparecem tanto no Corta Vento núcleo Rio Grande, quanto no Vou de Bike RG. Até porque ambas as participações ocorreram em datas próximas, uma na quarta-feira e a outra na segunda-feira seguinte. Percepção comprovada pela entrevistada no momento em que destaca o gosto de algumas pessoas pelo ciclismo, o qual se evidencia na

periodização com que comparecem nos pedais todos os dias da semana. Inclusive, estes também possuem o uniforme de ambos os grupos e o revezam conforme data e motivação (ENTREVISTA 5).

A identificação de alguns ciclistas com as duas propostas distintas, do pedal CV e do Vou de Bike, pode questionar à formação de mais de um grupo de pedal em Rio Grande, pois, se não há uma preferência declarada por um ritmo e uma quilometragem percorrida específicos, – justificativa para a criação do Vou de Bike – porque então existem dois grupos? Nesse primeiro momento, há duas respostas prováveis: ou uma adequação do indivíduo com o seu impulso momentâneo para pedalar naquela data, ora em ritmo intenso, ora em ritmo leve; ou uma questão de relacionamentos pessoais, em que os orientadores de cada um desses grupos divergem opiniões sobre a estrutura do pedal e/ou sobre o comportamento exercido por cada liderança/coordenação.

Por outro lado, o núcleo Cassino do Pedal Corta Vento surge a partir de uma imposição espacial, já que vinte quilômetros distanciam os ciclistas do Cassino, dos que se encontram na Praça Saraiva. Como a morfologia do espaço não é inerte, mas atua sobre as ações cotidianas, influenciadas por aspectos econômicos, políticos e culturais (LEFÈBVRE, 1968; SOJA, 1985; ASCHER, 2001; JOHNSON, 2003), pode-se dizer que as formas da cidade do Rio Grande emergiram duas práticas distantes e conectadas por um mesmo propósito: tirar as pessoas do sedentarismo.

O coordenador do núcleo Cassino cita, na entrevista, a criação do Pedal Corta Vento em Rio Grande e diz que a ideia inicial dos fundadores era propor um núcleo do pedal por bairros. Devido ao Balneário Cassino ser o segundo maior bairro da cidade esse foi contemplado com o nome de pedal CV Cassino, fundado seis meses após o núcleo principal. O entrevistado afirma que participou desde a primeira semana, porém como participante, quando começou a interagir com outros membros e com as pessoas à frente da atividade.

A responsabilidade de coordenar o grupo de pedal sucedeu a partir de uma necessidade, em que os orientadores do pedal ausentaram-se da liderança, de modo a deixar vago o posto a outros interessados. A fim de manter as atividades semanais do núcleo, o coordenador do núcleo Rio Grande assumiu o encargo; então, além das pedaladas segundas, quartas e sextas-feiras na área peninsular, as

terças e quintas-feiras ainda liderava o grupo do Cassino. Após duas semanas dessa maneira, conversou-se para colocar uma nova liderança à frente do núcleo litoral, visto que o atual coordenador tem experiência com bicicletas por ser proprietário da Zero CO2: “Precisava de alguém, de um líder, de alguém para poder comandar, porque, se não, realmente o grupo não iria continuar” (ENTREVISTA 3, 2019).

Os primeiros passeios possuíam mais pessoas do que atualmente, o estímulo dava-se pela “febre do momento” durante o veraneio, de modo a atingir em torno de 50 pessoas. Conforme o inverno chegava, o número de integrantes ativos diminuía, aumentando novamente na estação mais quente, por conta do “boca-a-boca” local. Disso, ressaltam-se dois aspectos: o primeiro é o clima de Rio Grande que possui temporadas de chuva e de vento constantes no inverno, os quais inviabilizam as pedaladas; segundo, é que as expectativas individuais de alguns ciclistas podem não ter sido atendidas; assim, estes deixam de participar do grupo (ENTREVISTA 3, 2019).

Hoje, o Pedal CV núcleo Cassino tem passeios curtos e em ritmo leve todas as terças e quintas-feiras às 19h e 15min com saída em frente à loja Zero CO2, próximo à principal avenida do balneário. Normalmente, tem 20 ciclistas ativos durante as pedaladas, os quais se revezam na presença, ora por questões de horários incompatíveis, ora por problemas de saúde física ou de familiares. Quando há somente seis ou sete ciclistas o grupo parte igual, porém toma algumas precauções como: andar nas ciclovias e nas avenidas estruturais do balneário, a fim de obter maior segurança viária e social, respectivamente. Os trajetos semanais internos têm no mínimo 12 e no máximo 20 km, porém, aos finais de semana, há percursos longos para outras áreas na cidade.

Complementarmente, há eventos de confraternização do Corta Vento, em que ambos os núcleos são convidados a participar, pois, apesar dos eventos semanais serem em datas intercaladas e em locais da cidade distintamente distantes, tanto o núcleo Rio Grande, quanto o núcleo Cassino pertencem ao mesmo grupo. Sobre isso se coloca que:

[...] a gente é um grupo só, o Pedal Corta Vento, mas devido à distância nós temos os nossos eventos, nós temos as nossas ações sociais, nós temos... ah... uma autonomia em si né. Porém sempre a gente tenta fazer o máximo para manter os dois núcleos juntos. É que, muitas vezes, pela distância de

20 km, não tem como fazer passeios locais, porque só de chegar lá já é o passeio (ENTREVISTA 3, 2019).

Já quando questionado sobre os motivos que mantém a continuidade do pedal no Cassino, o entrevistado diz que tudo se deve à relação social, à parceira e à amizade entre os integrantes. Mesmo que alguns ciclistas não consigam comparecer nos eventos do grupo, a amizade permanece, de modo que são combinados pedais em outros dias e horários na semana.

O principal contato do grupo é pelo Whatsapp, por ser um meio de comunicação mais momentâneo, direto e rápido. Já no Facebook, há uma comunidade do pedal, sendo a única rede social usada para divulgação da prática. O grupo no Whatsapp é responsável pelo diálogo entre os integrantes sobre eventos e confirmação de presença, tanto nos pedais internos, quanto nas pedaladas esporádicas. Todo novo membro adicionado no grupo recebe uma mensagem, previamente escrita, com informações sobre as regras de convivência virtual:

QUEM postar algo que não seja relacionado ao grupo, pedal, utilidade pública (desde que fontes confiáveis) ganhará um CARTÃO AMARELO... Serão até três cartões amarelos e o próximo será vermelho... Será colocado uma lista aqui no grupo, sempre que tiver mensagens de bom dia, boa tarde, boa noite, política, religião e demais assuntos que nada tem haver com o grupo (ENTREVISTA 3, 2019).

Ademais, quanto à liderança, percebeu-se, no dia do passeio, que outra integrante assumiu a frente da atividade, de modo a elaborar o trajeto e empregar ritmo ao grupo, enquanto o entrevistado conversava com a pesquisadora, explicando o funcionamento do pedal e seu histórico. Logo, na entrevista, esse comentou que, inicialmente, as responsabilidades ficavam com ele, no entanto, devido à integrante ter participação frequente e entender das dinâmicas locais do balneário, ela foi intitulada também como coordenadora do pedal. Em contrapartida, ainda existe certo controle do entrevistado sobre as atividades principais da organização, já que existem questionamentos por parte da coordenadora sobre as possíveis ações a serem realizadas. Por fim, enfatiza-se que:

Então, o grupo não é meu, o grupo é das pessoas, mas a gente tem que ter uma regra bem acertada para funcionar, porque, caso contrário, começa a gerar muitas brigas, atritos e discussões desnecessárias. Por isso a gente coloca essas regras, exatamente para não ter esses problemas (ENTREVISTA 3, 2019).

De modo a antecipar algumas conclusões sobre o Caso Rio Grande, pode-se dizer que a existência de um líder à frente dos grupos de pedal é um aspecto indispensável para a continuidade da atividade, até mesmo para as organizações que se dizem sem liderança, como o Vou de Bike. Complementarmente, o grupo anterior citado e o CV Cassino têm similaridades, pois ambos os entrevistados frisam a capacidade dos integrantes de marcar pedaladas aos finais de semana ou fora dos horários fixos dos grupos, bem como, estruturam um controle social no Whatsapp para evitar problemas pessoais entre membros.

A seguir (seção 4.1.3), têm-se os resultados, obtidos por meio das entrevistas e do levantamento em rede social, sobre a relação dos grupos de ciclistas com a cidade, cuja representação se refere tanto por sua forma urbana, quanto pelos servidores responsáveis pela mobilidade por bicicleta na Prefeitura Municipal do Rio Grande. Ademais, na seção seguinte (4.1.4), são expostas as contribuições desses agentes com relação à sociedade, a fim de responder objetivo e hipótese da pesquisa: quais são as contribuições desses agentes para a mobilidade por bicicleta? E se essas contribuições são de natureza política e também espacial na cidade do Rio Grande.

4.1.3 Diálogos, conflitos e desafios na apropriação urbana em Rio Grande

Em fase inicial da coleta de dados, os primeiros diálogos identificados entre Prefeitura Municipal e grupos de ciclistas foram no Facebook dos núcleos do Pedal Corta Vento. Lá foram encontradas postagens sobre a inauguração da ciclovia da Avenida Atlântica no Cassino, pedidos de limpeza da estreita faixa de acostamento na Estrada Ernesto Luiz Otero e agradecimentos ao empréstimo de caminhão da Prefeitura para transporte das bicicletas até a cidade de Pelotas em um passeio do núcleo Rio Grande (Figuras 4.13 e 4.16 - ver seção 4.1.1).

Dentre esses tópicos, dois foram citados durante as entrevistas: as excursões, cuja logística já foi comentada anteriormente, e a inauguração de ciclovias e ciclofaixas. O coordenador do Pedal CV – Rio Grande coloca que a malha cicloviária da cidade tem aumentado nos últimos anos e que o grupo participa de reuniões, na Prefeitura, para debater as ruas onde serão feitas as instalações, de modo a oferecer uma opinião de utilizador. Portanto, existe uma abertura da

administração municipal, seja pelo Gabinete do Prefeito, seja pelas Secretarias Municipais que convidam os grupos de pedal cidadãos para participar (ENTREVISTA 4, 2019).

Conforme a Engenheira responsável do Gabinete de Programas e Projetos Especiais (GPPE), qualquer pessoa interessada pode marcar uma reunião com a administração municipal; assim, primeiramente, houve uma iniciativa da organização de ciclistas em contatar a Prefeitura. Ao perceber que estes eram participativos, a própria municipalidade passou a chamá-los para apresentar projetos e discutir suas possíveis melhorias, conseqüentemente, as reuniões não ocorrem somente em audiências públicas, mas também durante a elaboração dos projetos (ENTREVISTA 2, 2019).

A Engenheira conhece o coordenador do Pedal Corta Vento núcleo Rio Grande e diz que esse participa ativamente dos diálogos, juntamente com outros membros do grupo. Entretanto, a quantidade de integrantes dispostos a colaborar varia: em alguns momentos comparecem mais ciclistas, já em outros o número é reduzido, ou até individual, porém, sempre se fazem presente. Especialmente, a entrevistada ressalta o comparecimento do grupo na audiência da Etapa III da Rede cicloviária de Rio Grande, que somará à cidade 25 quilômetros de infraestruturas para bicicleta. Em razão dos grupos de ciclistas locais não interagirem entre si, a chefe de Gabinete do GPPE sugeriu a realização de um evento público em que todas as organizações de ciclistas fossem convidadas, a fim de apresentar o projeto para a comunidade mais interessada. Contudo, no dia marcado, compareceram em torno de 15 ciclistas do CV, ninguém do núcleo Cassino e ninguém do Vou de Bike.

Em vista disso, a administração pública realça as janelas de oportunidades oferecidas e diz que se tenta incluir todos na discussão. Uma das principais atribuições dos ciclistas é como um controle social da execução dos projetos, de modo a acompanhar as obras e informar o GPPE de qualquer adversidade que possa ocorrer. Durante a audiência, perguntaram-se quem gostaria de assumir esse papel, logo, membros do CV se disponibilizaram e foi composto um grupo de Whatsapp com contato direto com a secretaria desse Gabinete.

Ao ser questionada sobre as contribuições levantadas pelos integrantes dos grupos de pedal, a Engenheira argumenta que esses oferecem dicas valiosas relativas a alguns parâmetros técnicos de projeto, os quais, ocasionalmente,

independem de orçamento e estão condizentes com as normas técnicas para este tipo de infraestrutura:

Muita coisa que eles pedem a gente é limitado por orçamento. É óbvio que a gente queria fazer a melhor ciclovia do universo, mas nem sempre se consegue. Mas eles nos ajudam muito, principalmente, no sentido do olhar do ciclista, porque, eu estou fazendo um projeto, sigo todas as normas, não tem nada fora de legislação, fora de regra... Teoricamente, tu olha ali e está tudo certo, mas, às vezes, para eles não é usual, não é confortável. Tem várias coisas da reunião com eles que me ajudam a entender melhor o usuário, seja da via, da ciclovia, do passeio, do que for que a gente faz. Tudo se tira proveito (ENTREVISTA 2, 2019).

Como exemplo dessa ajuda, a entrevistada fala de uma das ruas que consta na Etapa III da Rede Cicloviária, a Avenida Portugal, que possui um canteiro central largo, o qual receberá uma ciclovia de pavimento asfáltico e uma calçada de concreto para atividade física. Em uma dessas reuniões com interessados dos projetos, falou-se do conflito entre pedestres e ciclistas que ocorrem em outra ciclovia da cidade, bem como, que o calçamento com blocos não era confortável para corridas de rua. Sendo assim, a engenheira justificou a alteração do projeto à Caixa Federal e adotou ambas as contribuições em prol de melhor conforto.

Mas a contribuição maior deles, para mim, é esse *olhar do ciclista*. Porque, às vezes, não tem muita diferença o posicionamento da ciclovia, para mim e para o projeto tanto faz, mas para eles faz uma baita diferença. E eles me dão esse olhar: “Não, pensa, aqui fica mais longe do carro”. Assim, me abre o olhar para essa questão do usuário. A maior contribuição deles, realmente, é ajudar a construir esse olhar, *que não é apenas técnico, mas também coerente com o usuário da via*. Nós não temos esse olhar, mas com a ajuda deles a gente passa a ter; nas próximas etapas eu sei que meu olhar não vai ser somente técnico porque nós também aprendemos com eles (ENTREVISTA 2, 2019).

De modo a comprovar a veracidade de tais informações, o coordenador do CV Rio Grande diz que: “A gente debate algumas coisas para o projeto ficar melhor e, às vezes, muitas vezes, são aceitas as opiniões” (ENTREVISTA 4, 2019). Ele comenta ainda que, frequentemente, os responsáveis pelas instalações tomam nota de falas dos ciclistas, para que tais apontamentos possam ser considerados em projetos futuros.

Todavia, no discurso do entrevistado, a mesma relevância dessa participação social - como uma satisfação para a comunidade e auxílio à administração pública -, é dada também para o apoio logístico dos pedais longos do grupo para outras cidades. Segundo ele, a relação entre CV e Prefeitura é importante para ambos,

porque o diálogo tanto ajuda em termos de como fazer novas estruturas cicloviárias, quanto nessa possibilidade de realizar viagens de cicloturismo.

A liderança do CV núcleo Cassino, em outro ponto de vista, confirma um relacionamento com a municipalidade, de maneira a destacar que o grupo de pedal é convidado a participar de todos os eventos sobre a rede cicloviária. Adicionalmente, é expresso que as organizações de ciclistas incentivam as ideias e dão continuidade à manutenção das ciclovias e ciclofaixas, avisando as Secretarias responsáveis quando há necessidade de intervenção. “Poderia ter um relacionamento mais próximo ainda, mas existe sim! Não vem de cima para baixo” (ENTREVISTA 3, 2019).

Por sua vez, o Vou de Bike não se interessa por diálogos políticos, participou somente de um evento promovido em 2017, na cidade do Rio Grande, chamado Fórum Extremo Sul de Ciclo Mobilidade e do Passeio Ciclístico do Maio Amarelo, em 2019, para prevenção de acidentes de trânsito. Nesse último evento, além do Vou de Bike, compareceram grupos de ciclistas como o CV (Rio Grande e Cassino) e outros de menor visibilidade pública. Sobre o interesse do grupo por uma liderança política, uma das fundadoras coloca que:

No nosso grupo a gente não se envolve muito com Prefeitura. A gente vive, por enquanto, no nosso mundo, sendo bem realista. Porque como nós não somos um grupo organizado especificadamente por uma pessoa, cada vez é um grupo que se reúne para diversão e exploração da cidade, a gente não se envolve tanto nessa parte burocrática de trânsito. Até porque a nossa proposta não é *aparecer*, porque, geralmente isso está vinculado (ENTREVISTA 5, 2019).

Quanto ao potencial político de grupos de pedal na cidade, o Secretário de Mobilidade, Acessibilidade e Segurança declara que esses ciclistas não são participativos politicamente, pois não há diálogo desses com a Secretaria, e que, raramente, passeios ciclísticos são pedidos. É colocado que o Pedal Corta Vento (único grupo citado por este entrevistado) participa de diferentes passeios de bicicleta na cidade, promovidos por empresas privadas e pela Prefeitura, como o Maio Amarelo. Ademais, o entrevistado diz ainda que o pedal auxilia na divulgação do evento, porém não afirma se essa contribuição é factível. Ressalta, sobretudo, a visibilidade que os grupos dão ao modo de transporte, de maneira a encorajar mais pessoas para andar de bicicleta.

A cidade de Rio Grande possui, atualmente, infraestruturas cicloviárias no Balneário Cassino e na área peninsular do município. O principal projeto relacionado à mobilidade por bicicleta é a Rede Cicloviária Etapas I, II, III, IV e V, especificado no Quadro 4.2, o qual, hoje, está na Etapa III, cuja comissão formada em Audiência Pública – com o CV Rio Grande – ficou responsável pelo controle e vistoria da obra, ocasionalmente (Figura 4.19). Os recursos oferecidos pela Caixa Federal exigem que a execução de uma etapa e o projeto da etapa seguinte sejam simultâneos, de modo a existir um intervalo de, aproximadamente, um ano entre a execução de cada estrutura (ENTREVISTA 2, 2019).

Ambos servidores públicos, o Secretário da SMAS e a Engenheira responsável pelo projeto, destacaram a bicicleta como prioridade do governo, por ser um transporte limpo, saudável e capaz de solucionar os problemas de trânsito, de maneira a ter como foco o ciclista perfil ‘trabalhador’. Apesar de existir uma ordem: acessibilidade, pedestre e ciclista, um dos objetivos dessa gestão é concluir o projeto que totalizará 25 km de ciclovias e ciclofaixas na cidade.

Novas demandas existem, principalmente, pela proximidade com o grupo de ciclistas, contudo, a seleção das ruas contempladas pelo projeto foi elaborada pelo governo anterior. Logo, os entrevistados não sabem informar quais foram os critérios determinantes para escolha do traçado da rede cicloviária; e alterações nos trechos da rede são inviáveis perante o órgão financiador. Acredita-se que a comunidade tenha sido consultada, visto que, em alguns locais da cidade, as ciclofaixas localizam-se em vias de grande tráfego, tanto de veículos, quanto de bicicletas, porém, há questionamentos sobre os trechos por parte de alguns ciclistas de grupos de pedal (ENTREVISTA 2, 2019). Outro palpite é que a hierarquia viária e os eixos estruturantes – não simples de identificar na área peninsular do município – tenham influenciado no traçado das instalações (ENTREVISTA 1, 2019).

Quadro 4.2 - Descrição do projeto Rede Cicloviária em Rio Grande.

Etapas	Descrição	Vias	Tipo	Situação atual
I	Cassino	Av. Atlântica	Ciclovía	Finalizado em março de 2018.
II	Carreiros/ Junção	Estrada Roberto Socoowski	Ciclovía/ciclofaixa	Aguardando projeto Binário na mesma via.
III	Junção/ Centro (Eixo Norte)	Rua Saturnino de Brito; Rua Jockey Clube; Av. dos Bandeirantes; Rua Olavo Bilac; Rua Comendador Henrique Pancada; Av. Portugal	Ciclofaixa; Ciclofaixa; Ciclovía; Ciclovía; Ciclovía; Ciclovía;	Em execução.
IV	Junção/ Centro (Eixo Sul)	Av. José Bonifácio; Rua 1º de Maio; Av. Buarque de Macedo; Av. Val Porto; Rua Almirante Barroso	-	Em elaboração de desenho técnico.
V	Porto Histórico/ Cidade Nova	Rua Baden Powell Av. Vasco Vieira da Fonseca; Rua General Osório; Rua Riachuelo	-	Pré-projeto do traçado.
-	Qualificação das etapas já executadas	Av. Pelotas; Av. Argentina; Rua. Uruguai; Rua Dom Bosco	Ciclofaixa; Ciclofaixa; Ciclofaixa; Ciclofaixa;	-
-	Qualificação das etapas em execução	Rua Vice-Almirante Abreu; General Canabarro; Rua Sen. Salgado Filho	Ciclofaixa; Ciclofaixa; Ciclofaixa	Conclusão prevista para 31/07/2019.

Fonte: Autora, 2019 com base em Rio Grande, 2019.

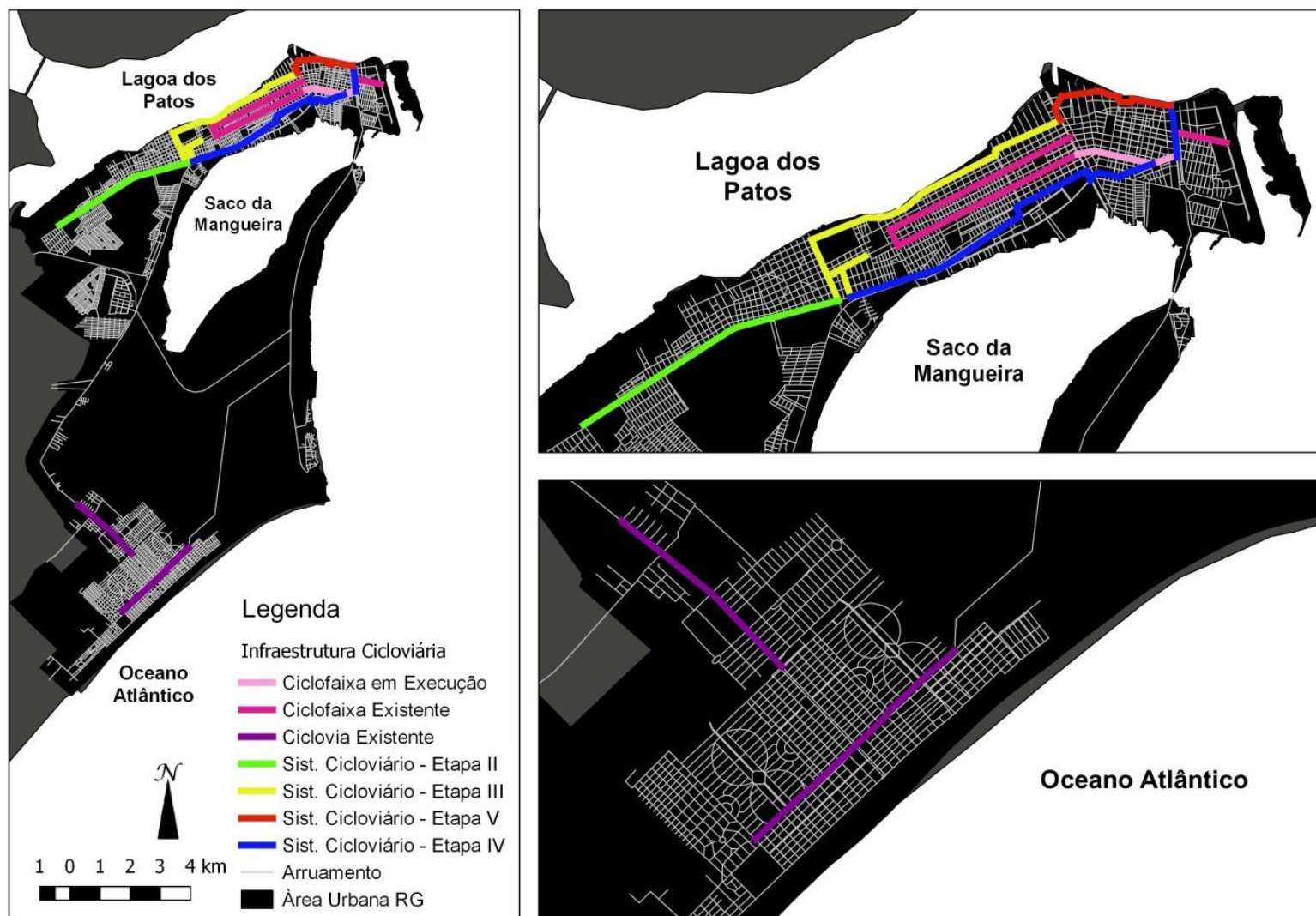


Figura 4.19 - Mapa de infraestruturas ciclovárias existentes e em planejamento na cidade do Rio Grande.
 Fonte: Autora, 2019 com base em Rio Grande, 2019.

Por ser Rio Grande uma cidade com mais de 20 mil habitantes, é obrigação do município elaborar um Plano de Mobilidade Urbana até o final de 2019 (BRASIL, 2012). Sobre isso, a SMAS diz que, em 2011, existia um projeto de Plano elaborado por empresa privada de Arquitetura e Urbanismo sob contrato com a Prefeitura, cujo estudo abrangia: Programa Calçada Legal, Sistema Cicloviário, Troncalização e Integração do Transporte Coletivo Urbano e Distrital, Estações Principais de Integração e Tratamento de Pontos Críticos. O Plano chegou a ter 80% de seu conteúdo desenvolvido, porém não chegou a passar pela Câmara de Vereadores, a fim de ser transformado em lei, completando os 20% faltantes.

A iniciativa de Rotas Cicláveis envolve dois traçados: o denominado de Ciclo rota via Orla com 12 km, ao norte da península, de modo a englobar a paisagem contemplativa da rua Henrique Pancada a beira do Canal do Rio Grande; e o Ciclo rota via Estação Central da RFFSA, ao sul, com 14 km, passando por áreas de interesse comercial já com comprovação de trânsito de bicicletas, obtido por meio de contagens. Assim, a primeira rota tem caráter de lazer em vias de baixa densidade urbana com pequeno a médio fluxo de veículos, já a segunda, requer mais detalhes de sinalização, devido ao médio a alto fluxo de veículos, e tem como função atender a demanda de ciclistas utilitários (RIO GRANDE, 2011, BASTOS, 2012). Segundo Quadrado (2018), as duas propostas de rotas cicloviárias permanecem coincidindo com os principais trajetos percorridos pelos ciclistas utilitários na cidade do Rio Grande, em levantamento realizado em 2018.

Contudo, hoje, as contagens e informações estão defasadas da realidade e precisam de nova revisão a ser aprovada junto à Câmara dos Vereadores como projeto de lei, sobretudo, porque, em 2011, a cidade recebia fortes investimentos do Governo Federal para manter o Polo Naval em Rio Grande, o que hoje não é mais uma realidade. Assim, o Plano de Mobilidade no município está em fase de retificação, tendo que refazer muitos dos estudos de tráfego, de veículos e de bicicletas, a fim de montar um novo documento. Para tanto, um convênio com o instituto acadêmico da Escola de Engenharia da FURG foi ajustado, com profissionais de engenharia, arquitetura e estagiários. O Secretário afirma uma há dificuldade na elaboração, pois são muitos os aspectos a serem considerados.

De maneira a esclarecer a correspondência entre GPPE e Secretaria de Mobilidade, pergunta-se como funciona a elaboração das propostas, logo, é dito que

todo projeto do governo é desenvolvido pelo GPPE, pois é este o órgão municipal responsável pela captação de recursos financeiros federais, estaduais e privados. Entretanto, após a aprovação do financiamento e do adiantamento do desenho técnico, o projeto é encaminhado para a Secretaria Municipal responsável pela temática. Nesse caso, a Rede cicloviária é repassada à SMAS, para assinatura, licitação, execução e para fiscalização da obra. Não obstante, o Plano de Mobilidade é responsabilidade apenas da Secretaria.

Além das ciclofaixas, outros projetos citados também são desenvolvidos, ou estão em fase de financiamento; por exemplo, a rua Roberto Socoowski que formará um binário com a RS – 734, junto com a rua 1º de Maio, mas que, para isso, depende da municipalização de um trecho (ENTREVISTA 1, 2019). Eixo viário igualmente abordado pela administradora do Vou de Bike, pois, nos trajetos do grupo até o Cassino, evita-se pedalar na Av. Itália (continuação da RS-734), da FURG até o Trevo. A justificativa é pautada na segurança viária dos ciclistas que saem às 19h e 30min para pedalar, horário de fluxo intenso de veículos, cujo comportamento desrespeita o espaçamento de 1,5 metros do ciclista. Ademais, por vezes, esses são obrigados a andar sobre a faixa de rolamento de automóveis, devido a buracos no acostamento e condições inviáveis à bicicleta. Por isso, a organização de ciclistas opta pela rua Ângelo Trindade, na Vila Maria, paralela à Av. Itália, a qual possui pavimento asfáltico, estacionamento dos dois lados da rua e tem grande movimentação de pessoas e crianças, além do fluxo de veículos ter características de via local.

À vista disso, ao questionar os grupos de ciclistas sobre as características da estrutura urbana que mais influenciam na escolha dos trajetos, a presença de pedestres, ora aparece indiferentemente no discurso, ora representa um fator limitante ao deslocamento de ciclistas. Assim como o Vou de Bike opta por deslocar-se em via local, outro grupo evita pedalar pelo canteiro central da Av. Rio Grande no Cassino, com a justificativa da convivência com pedestres. Ou seja, mesmo que o grupo seja de lazer, com velocidade reduzida durante o pedal e que presa pela interação social, esse prefere não dividir o mesmo espaço com pedestres.

O Quadro 4.3 dispõe, de forma resumida, as respostas dos coordenadores/fundadores dos grupos de pedal em Rio Grande quando questionados sobre a escolha das vias incluídas nos trajetos. Dentre as indicações propostas pela

pesquisadora na primeira pergunta estão: pavimentação, hierarquia viária, gabarito (tamanho da via), quantidade e/ou tipo de veículos, iluminação, velocidade da via e existência de ciclofaixa e ciclovia. Logo, são perguntados quais outros fatores são considerados e, por fim, qual desses seria o mais importante. Ressalta-se, portanto, que a ordem de apresentação dos critérios relevantes está de acordo com a ordem citada pelo entrevistado após o questionamento, não que essa disposição represente o arranjo real do grupo.

Quadro 4.3 - Resultado do questionamento sobre a escolha dos trajetos em entrevista com grupos de ciclistas em Rio Grande.

Perguntas da entrevista com representantes dos grupos de ciclistas em Rio Grande	Pedal Corta Vento núcleo Rio Grande	Pedal Corta Vento núcleo Cassino	Vou de Bike RG
Quais critérios são levados em consideração na escolha dos trajetos?	1 - Iluminação 2 - Quantidade e/ou tipo de veículo* 3 - Pavimentação	1 - Pavimentação 2 - Iluminação 4 - Quantidade e/ou tipo de veículo** 5 – Infraestrutura cicloviária	2 - Pavimentação 3 - Quantidade e/ou tipo de veículo***
Quais outros fatores são considerados?	4 - Segurança social	3 - Segurança social	1 - Segurança social 4 - Segurança viária
Destes, qual o fator mais importante na escolha dos trajetos?	Pavimentação	Pavimentação****	Pavimentação
* Preferência por ruas com movimento, evita ruas desertas.			
** Preferência por ruas de movimento intermediário, nem desertas nem de grande fluxo.			
*** Destaca o fluxo intenso de veículos e complementa com a insegurança viária provocada pelo desrespeito ao ciclista.			
**** O entrevistado ressaltou novamente que todos os critérios já listados eram importantes, porém ao ser mais uma vez questionado disse pavimentação.			

Fonte: Autora, 2019.

Outro momento importante da entrevista foi o questionamento sobre os trajetos principais dos grupos, uma questão aberta, em que cada entrevistado pode responder quantos trajetos ele achar conveniente. A Figura 4.20 expõe os resultados obtidos, onde o CV Cassino possui um percurso mapeado, o CV Rio Grande possui três e o Vou de Bike possui dois – volta do Saco da Mangueira e até o Cassino. Além desses, o último grupo também inclui como trajeto principal a ida até a Vila da Quinta, entretanto, essa não foi ilustrada por estar fora da área urbana de Rio Grande e por dificultar a visualização das demais informações. A sigla T. S. significa

Trecho em Sobreposição de um trajeto com outro e as cores escolhidas tentam assemelhar-se com as cores dos uniformes de cada grupo estudado.

Em uma escala mais próxima, a Figura 4.21 mostra os três trajetos do Pedal CV núcleo Rio Grande, visto que, estes percorrem áreas históricas do centro comercial da cidade de modo a manter, normalmente, um trajeto comum. As duas vias em paralelo consistem na Av. Cidade de Pelotas e na Rua Dom Bosco, ambas com infraestruturas ciclovárias do tipo ciclofaixa, e incluídas nos três percursos mapeados.

Conforme estudo (PEZZUTO; SANCHES, 2004), os fatores que influenciam no uso da bicicleta variam de acordo com o relacionamento do indivíduo com esse modo de transporte. Ciclistas diários, ciclistas usuais – de grupo de pedal – e não ciclistas têm barreiras diferentes que os impedem de usar a bicicleta. Os ciclistas diários citam atributos de conforto e de segurança; os ciclistas usuais prioritariamente, também consideram os mesmos fatores, porém acrescentam vantagens dos veículos motorizados em detrimento da bicicleta (agilidade, rapidez, distâncias mais longas) e a aparência social relativa às roupas de trabalho impróprias para o ciclismo e a transpiração proporcionada pela atividade física. Por fim, os não ciclistas consideram o conforto, as vantagens dos modos motorizados, a aparência social e, ainda, valores sociais como não ter o hábito, não gostar de pedalar e a percepção individual do risco de atropelamento.

Assim, uma distinção efetiva do estudo foi que os indivíduos não ciclistas desconsideram a segurança como uma barreira ao uso da bicicleta, enquanto que, ciclistas diários e ciclistas usuais têm clara noção coletiva da relevância desse atributo para a continuidade do modo de transporte. Ambas as tipologias de ciclistas expressam preocupação quanto a obstáculos, tanto de segurança social, quanto de segurança viária, como igualmente é apresentado no Quadro 4.3 - mesmo que esses fatores não tenham sido incluídos nos tópicos fornecidos pela entrevista.

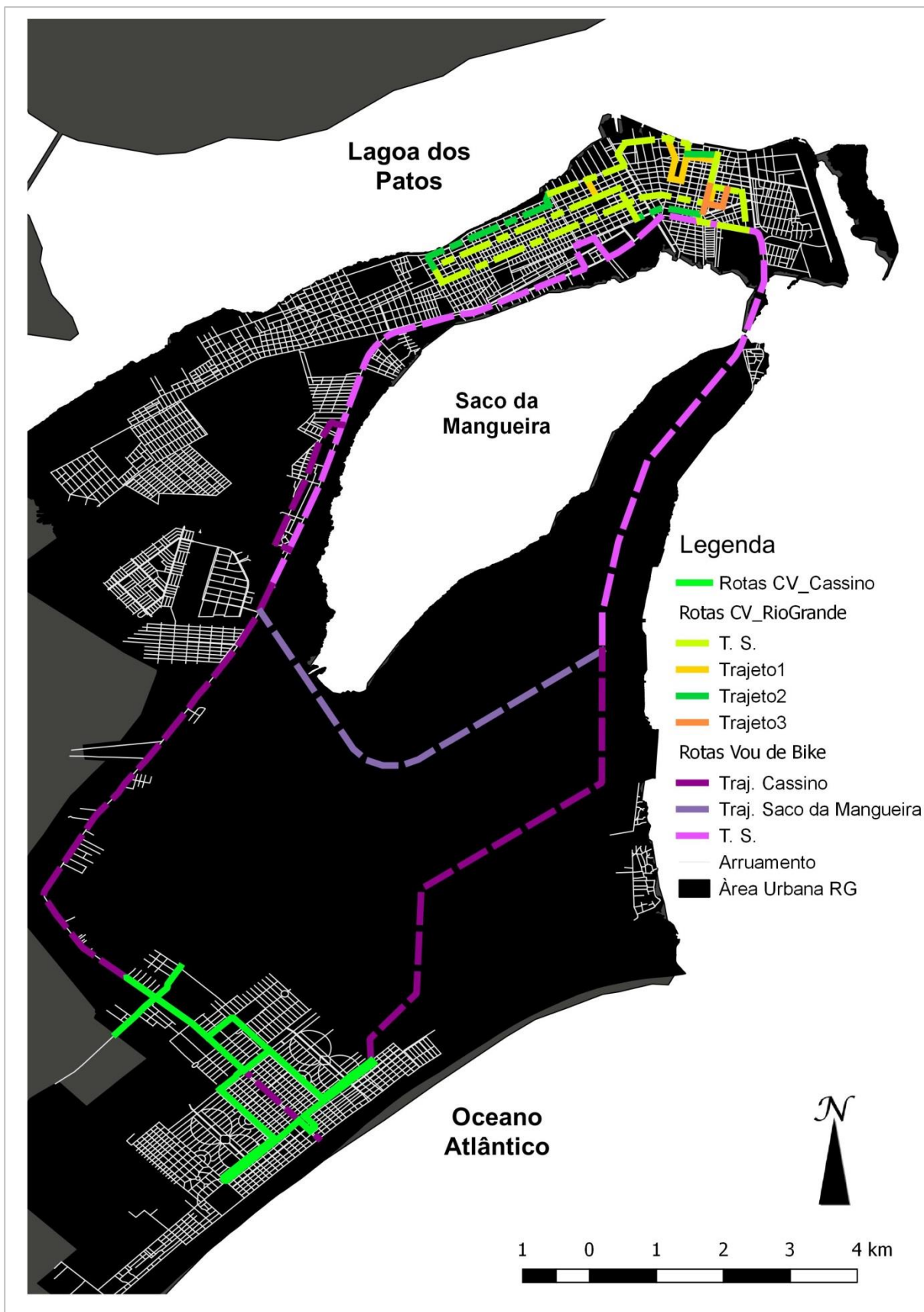


Figura 4.20 – Mapa dos trajetos principais dos grupos de ciclistas em Rio Grande (CV-RG; CV-Cass e Vou de Bike).
 Fonte: Autora, 2019.

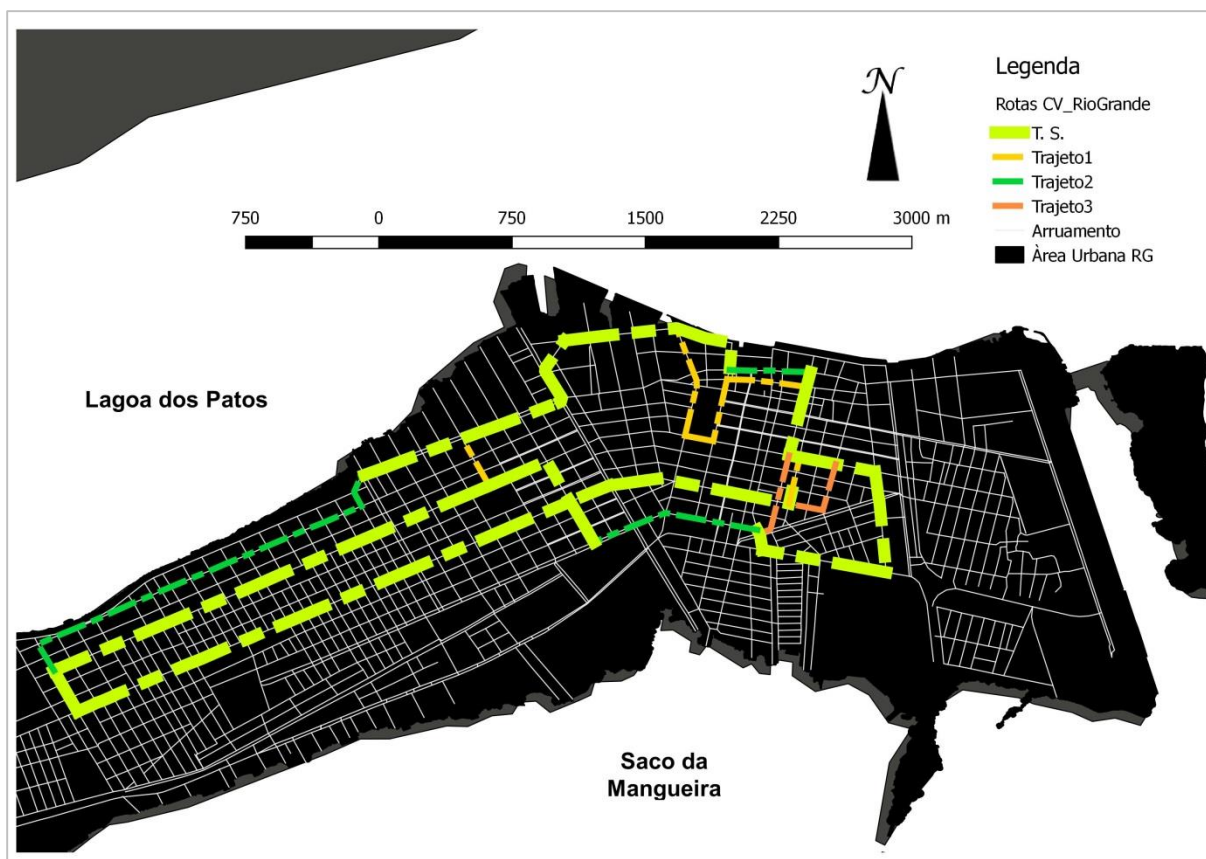


Figura 4.21 - Detalhe dos trajetos do Pedal Corta Vento, núcleo Rio Grande, na área urbana e central da cidade.

Fonte: Autora, 2019.

Portanto, a contribuição citada pela engenheira do GPPE, sobre o “olhar do ciclista”, apresenta-se efetivamente como um forte potencial dos grupos de pedal na cidade do Rio Grande, visto que, existe uma semelhança de opiniões entre ciclista diário e ciclista usual já comprovada quanto ao atributo segurança, que é, por vezes, desconsiderado pelos desenhistas urbanos não ciclistas. Assim, consiste em um posicionamento benéfico a todos os utilizadores do modo e não somente um ganho específico do grupo.

Adicionalmente, nas entrevistas com a Prefeitura Municipal, nota-se uma inquietação sobre a seleção dos trechos do projeto Rede Cicloviária por parte dos servidores, pois as ruas contempladas são também avenidas arteriais para o trânsito de veículos. Há uma inclinação da administração pública em implantar ciclovias e ciclofaixas em ruas de baixo a médio volume de tráfego a fim de proteger o ciclista, no entanto, as ruas pretendidas fogem aos trajetos usuais da demanda, ao mesmo tempo, em que reduzem a percepção de segurança social, já que são ruas mais desertas de movimento.

Contudo, é comprovado que, de forma geral, ciclistas experientes são mais tolerantes com vias arteriais, enquanto que ciclistas inexperientes e iniciantes valorizam mais atributos que favorecem o deslocamento e que aumentam a percepção de segurança, logo, são menos tolerantes com vias de elevadas quantidades de veículos. Ciclistas experientes valorizam, principalmente, pavimento liso e de boa qualidade (QUADRADO, 2018; STINSON; BATH, 2004), assim como se comprovar no Quadro 4.3 também para os integrantes dos grupos de pedal, já que todos ressaltaram a pavimentação como aspecto mais importante na escolha dos percursos.

4.1.4 Contribuições do movimento para a sociedade

Um dos pontos mais falados por todos os entrevistados como contribuição de organizações de ciclistas para Rio Grande é a visualização da bicicleta durante os passeios, a visibilidade proporcionada por essa prática, de modo a fazer da bicicleta um elemento visível no cotidiano urbano. Mesmo o mais descrente dos entrevistados afirmou que a participação dos grupos durante o evento do Maio Amarelo é um importante meio de chamar atenção para a mobilidade por bicicleta. Além disso, a engenheira do GPPE coloca:

Eu acho que o pessoal não se arriscava. “A não, o trânsito é perigoso” e agora [o ciclista] tem aquele lugar para ele. Começa a surgir grupos, a gente vê eles com os coletes, as cores chamativas, aqui mesmo, no Cassino também. Eu acho que uma coisa puxa a outra, quanto mais ciclovias mais grupos, quanto mais grupos mais investimentos em ciclovia, e acho que o caminho é esse (ENTREVISTA 2, 2019).

Falam-se dos grupos como potenciais demandas para as infraestruturas cicloviárias como incentivadores do modo de transporte, assim, podem ser capazes de encorajar mais pessoas a pedalar. Da mesma maneira, também são capazes de instruir novos ciclistas sobre comportamento no trânsito, uso do capacete e outros equipamentos, sobre funcionamento básico dos câmbios e manutenção. Informação, a qual não só é percebida por meio da citação acima, mas também foi presenciada pela pesquisadora durante os trajetos percorridos com os grupos.

O coordenador do CV Cassino demonstra, durante a entrevista, algum conhecimento sobre mobilidade por bicicleta e a sua importante inserção na

sociedade, sua capacidade de resolução dos problemas de trânsito e a preocupação ambiental voltada à sustentabilidade. Adicionalmente, destaca que a bicicleta em Rio Grande ainda é um transporte marginalizado, diferente de metrópoles onde essa simbologia cultural já foi parcialmente combatida. Diz que a visibilidade do grupo ajuda a reverter esta realidade, mas que, para enxergarmos a bicicleta sem distinção de classe, é preciso investir em estruturas mais gerais como, por exemplo, oferecer vestiários para o funcionário ciclista; igual ocorre em civilizações de primeiro mundo (ENTREVISTA 3, 2019).

A bicicleta foi também fortemente definida como um elo de conexão entre pessoas, como meio para se criar laços de amizade e, assim, modificar quadros de depressão e de doenças provocadas pela solidão. Há um ganho de saúde física e mental devido à prática de pedalar, que, inclusive, é propósito fim para o Pedal Corta Vento, cuja atuação comprova-se como uma ação de lazer e esporte, tanto na visão de quem assiste a prática distante, como a administração municipal, quanto na percepção de quem é realmente ciclista deste grupo de pedal.

O Quadro 4.4 resume as respostas da última pergunta do roteiro aplicado aos servidores públicos responsáveis pelas infraestruturas cicloviárias e do roteiro aplicado aos coordenadores/ fundadores dos grupos de ciclistas. Logo, as perguntas tratam sobre as contribuições desta prática para a cidade do Rio Grande, sendo que, no primeiro questionamento, algumas sugestões foram feitas, como: opiniões sobre o traçado das rotas; participação nas discussões sobre o entendimento da mobilidade por bicicleta (atuação política); uma construção social sobre o transporte por bicicleta (visualização da bicicleta/ reeducação no trânsito); a constituição de um novo visual para este modo de transporte (distinção de classe); melhoria da infraestrutura; e melhora da segurança. Destaca-se, no entanto, que as atribuições Aspectos negativos e Aspectos positivos são uma divisão da pesquisa com base no referencial teórico apresentado, não necessariamente as características listadas são interpretadas dessa maneira pelos entrevistados.

Quadro 4.4 - Resultado do questionamento sobre as principais contribuições dos grupos de ciclistas para a cidade do Rio Grande, respondido pela administração municipal e pelos próprios membros dos grupos em entrevista.

Perguntas entrevista	SMAS	GPPE	Pedal CV Rio Grande	Pedal CV Cassino	Vou de Bike RG	Pró- pedal
Quais as contribuições dos grupos de ciclistas para a cidade?	Aspectos negativos	Não são participativos politicamente ;	Não participaram da escolha dos trajetos;	-	-	Não é participativo politicamente ;
	Aspectos positivos	Visualização da bicicleta;	Atuação política, participação em reuniões e audiência; “Olhar do ciclista”, melhora da infraestrutura ; Visualização da bicicleta;	Atuação política, participação em reuniões e audiência; Melhora na condução de motoristas;	Novo visual da bicicleta sem preconceito;	Visualização da bicicleta; Melhora na condução de motoristas;
Quais outras também seriam relevantes?	-	-	Atividade física, saúde, sair do sedentarismo; Número de mulheres pedalando aumenta; Amizade, socialização; Cicloturismo em outras cidades;	Atividade física, saúde, sair do sedentarismo ; Ajudar a pedalar; Amizade, socialização; Ações sociais para a comunidade: doações, alimentação de cães de rua;	Amizade, socialização; Atividade física;	-
Destas, qual a mais importante ?	Visualização da bicicleta	“Olhar do ciclista”, melhora da infraestrutura	Atividade física, saúde, sair do sedentarismo	Amizade, socialização	Atividade física;	Melhora na condução de motoristas;

Fonte: Autora, 2019

Outra contribuição não citada diretamente no questionamento final da entrevista, mas que foi pronunciada ao longo desta, é, por exemplo, a construção de uma consciência social sobre o modo a partir de experiências pessoais dos entrevistados. O coordenador do CV núcleo Cassino diz ser “normal” o desrespeito de motoristas cujos xingamentos são comumente presenciados pelo grupo; e completa: “Não deveria ser normal, mas infelizmente aqui ainda é cultural assim”. Corroborando, a fundadora do Vou de Bike explica um incidente ocorrido com alguns ciclistas de grupo que pedalavam pela manhã:

O grupo sai 5h 45min do posto do Tigre, vai até o Cassino e volta. Já teve um rapaz que eles tiveram que conversar porque ele todos os dias jogava os ciclistas para fora da faixa. Ai eles se reuniram com o rapaz, conseguiram contato, descobriram quem era... Ele e a esposa, os dois faziam a mesma coisa. O pessoal ia até fazer um boletim de ocorrência, mas, como eles conseguiram o contato, se reuniram no escritório de advocacia de um deles que é advogado, acabaram entrando em um acordo. E ele disse que não fazia de propósito (ENTREVISTA 5, 2019).

A entrevistada põe em dúvida, posteriormente, se a atitude praticada pelo motorista era realmente sem propósito, já que, era repetida todos os dias. Ela afirma que tanto mais os ciclistas forem vistos na rua, mais os motoristas serão induzidos a respeitar, “é inevitável”. No entanto, também diz que:

Claro, sempre vai ter aquele um ou outro que vai querer complicar, que vai querer contrariar, achando que a ciclovia é bobagem, que é um estacionamento a menos na cidade para botar o carro. Eles não têm essa visão de que é um carro a menos na rua, menos poluição, menos trânsito, sabe? Que vai fluir melhor... Quem é apaixonado pelo carro, acha que ele está acima de tudo e de todos, até do pedestre, de qualquer coisa (ENTREVISTA 5, 2019).

Tal citação ilustra que a consciência sobre a insustentabilidade de priorizar o automóvel no ambiente urbano restringe-se aos interessados da bicicleta e ao meio acadêmico principalmente, pois a população, em geral, desconhece a importância de haver ciclovias e ciclofaixas como bem comum da cidade. Por outro lado, essas também acabam por ajudar os próprios condutores de veículos, no momento em que, desafogam o tráfego congestionado nas áreas centrais e periféricas. Isto é, a criação de infraestrutura urbana para ciclistas é capaz de beneficiar até os motoristas imutáveis, os apaixonados pelo automóvel, que determinam sua escolha modal baseada em simbologias culturais expressas na seção 2.1.

A favor de um movimento contra essa cegueira social em transportes, apresenta-se mais um exemplo, em que é traçada uma discussão com um indivíduo

de comportamento agressivo na visão de ciclistas. Em rede social, um morador de Rio Grande realiza uma publicação ofensiva que viraliza na internet até atingir blogs de ciclismo de outras regiões do país, há, portanto, uma mobilização virtual contra as ameaças (ENTREVISTA 5, 2019): “Quando a gente vê e a gente pode lutar contra, a gente luta com o que a gente tem, tira *print*, salva, não pode deixar passar”.

Já o coordenador do CV Rio Grande expõe que uma das principais contribuições do grupo é seu potencial multiplicador, pois foi a partir do Corta Vento que começaram a surgir outros grupos de ciclistas na cidade. Para ele, quanto mais crescer o número de ciclistas, maior crescerá o número de motoristas com sensibilidade e educação para compartilhar o espaço, por consequência, mais segurança para o ciclista.

A liderança do CV Rio Grande foi o único nome citado em todas as entrevistas, assim, pode-se concluir que, mais do que seu posto à frente do pedal, é a sua personalidade individual que se destaca na conjuntura da mobilidade por bicicleta em Rio Grande, bem como, na organização de competições de corrida de rua junto a ACORRG. É um forte incentivador das práticas esportivas e busca, por meio de sua capacidade social, agregar mais pessoas às atividades.

4.2 A conjuntura pelotense

Em Pelotas, dois grupos ganham destaque no ambiente urbano: o Pedal Curticeira e o Pedal Dominguera, sendo que, fala-se recorrentemente também em um terceiro grupo de ciclistas denominado de MubiPel. Este é um grupo, já extinto, que realizava passeios ciclísticos na cidade, próximo ao ano de 2001, quando participavam tanto vereadores quanto professores da universidade e comunidade em geral. Portanto, além dos grupos Curticeira e Dominguera, incluiu-se na pesquisa o MubiPel, por meio, apenas, de uma entrevista realizada com um de seus fundadores.

A seguir, apresentam-se os resultados obtidos através das descobertas virtuais dos grupos Curticeira e Dominguera, posteriormente, há uma seção de histórico e prática desses na cidade (inclusive o MubiPel); outra sobre a relação entre Prefeitura e organizações de ciclistas e, por último, algumas conclusões do Caso

juntamente à descrição das contribuições questionadas aos entrevistados nas entrevistas.

4.2.1 Descobertas virtuais

Em Pelotas, optou-se por iniciar os levantamentos em rede social pelo grupo de ciclistas mais antigo da internet, o qual também já se sabia algumas informações descobertas ao longo da pesquisa. O Pedal Curticeira possui uma página criada em 31 de maio de 2011, com 6.858 seguidores e se define como “Movimento de Ciclocidadania dedicado à promoção regional do uso da bicicleta como estímulo à Cidadania e Sustentabilidade”. Também possui um grupo público no Facebook, com solicitação para acesso, de 4.949 membros e cujo espaço é dedicado à interatividade, promoção e troca de conhecimento e informações que envolvam o “uso da Bicicleta a estratégias de Desenvolvimento Sustentável, Mobilidade Urbana, Cidadania e Educação Ambiental focado no desenvolvimento territorial da região Sul do RS”. Criado em 14 de julho de 2011 com dois administradores, o grupo postou 372 publicações entre 1º de abril de 2017 a 21 de fevereiro de 2019 (22 meses de acompanhamento), cujo levantamento detalhado se deteve nas últimas 200 postagens.

A princípio, durante a coleta de dados virtuais, nota-se um domínio de *posts* de um mesmo integrante - administrador do grupo - sobre projeto de cicloturismo na Via Ecológica da Serra dos Tapes. Impressão que é comprovada pelas análises do levantamento detalhado, visto que, 74% das publicações apresentam tópicos relacionados a eventos diferentes das atividades entendidas como próprias do grupo. A categoria **Evento Externo** inclui postagens de propagandas de eventos (99), informes de parcerias estabelecidas com o projeto Via Ecológica (17), avisos gerais (9), congratulações quando o administrador agradece a presença dos ciclistas nos Desafios da Serra dos Tapes (6) e evento de pedais solidários (5), além de outros assuntos menos frequentes.

A Figura 4.22 ilustra de forma nítida o perfil de interesse do grupo de pedal, por conta de apenas uma categoria deter majoritariamente as postagens do grupo, com um valor absoluto de 148 publicações em um total de 200. Enquanto isso,

Comércio de Produtos com 4% é composta por *posts* de venda de cursos de mecânica para manutenção bicicletas; já **Incentivo à bicicleta/ ciclismo**, com 2%, reúne postagens de ação social para produção de materiais informativos na Praça Coronel Pedro Osório, avisos sobre votação do programa Bicicleta Brasil, *post* de discurso e de instrução, cujos dizeres aconselham começar a pedalar por ruas mais tranquilas, de pouco movimento, até adquirir confiança e equilíbrio para pedalar onde quiser na cidade.

Foto/ percurso das pedaladas com 1% obteve três publicações com fotografias sem texto, contudo, remetem à Via Ecológica Serra dos Tapes e ao evento Desafio Serra dos Tapes; além de alinhar o nome de ambas as organizações ao do Pedal Curticeira. **Informativos do grupo** com 1% tem somente uma publicação (a última, de número 200), quando são expressos o local e a data da pedalada Giro da Lua, um treino de *mountain bike* que se repete com frequência ao longo das postagens mais antigas. Não ao acaso, essa recorrência de publicações com informações precisas sobre as pedaladas é percebida como um segundo comportamento em rede social do grupo. No período anterior a 12 de dezembro de 2017, percebe-se uma forte atuação do Pedal Curticeira na cidade de Pelotas com práticas mensais noturnas de passeio (20 km) e de treinamento (45 km) todas as terças e quintas-feiras.

Por fim, **Relações com adm. Pública** obteve 0%, e a categoria **Outros**, com tópicos dispensáveis a temática da pesquisa, somou 18% do total de publicações, das quais quinze são notícias em revistas e em jornais sobre a Via Ecológica Serra dos Tapes e seus desafios anuais, bem como, notícias sobre sustentabilidade e pegada ecológica; cinco de congratulações em que o idealizador do projeto coloca depoimentos sobre a experiência de organizar o evento. Outros tópicos são: avisos gerais (3), não identificados (3), vagas de emprego (3), ações sociais (de pedal solidário e de pedido de doação de bicicletas subutilizadas), previsão do tempo, roubo de bicicleta, convite cultural e um de instrução:

Há 6 anos a cidade de Pelotas experimentava o que eram *bike-boxes*, espaços para ciclistas aguardarem o sinal verde em segurança. Sem ele não há espaço seguro para parar no sinal vermelho (conforme determina o CTB), o que estimula a desobediência aos semáforos e indignação de quem não é usuário do veículo bicicleta, e portanto, não compreende a prática como tal. Quem sabe um dia ainda possamos incluir este avanço em nosso Plano Diretor, oficializar a sinalização e, assim, dar mais um passo importante na humanização do trânsito e estímulo à mobilidade sustentável

em nossa cidade, além de um ótimo incremento turístico. #ficaadica #mobilidadesustentavel #bikelife #cidadeparapessoas #PelotasConectada¹⁴ (PEDAL CURTICEIRA, 2018).

A inclusão da respectiva postagem na categoria Outros, porventura, pode significar certa irrelevância no tema, entretanto, a classificação justifica-se apenas por critérios de incompatibilidade com as seis demais categorias de análise. Logo, por essa razão, é que se destaca o conhecimento de membros da comunidade virtual sobre mobilidade por bicicleta, de modo a representar o interesse desses ciclistas não só por lazer ou esporte, mas, sobretudo, para o bem comum de todos os ciclistas.

Por isso, comenta-se que a citação anterior ressalta argumentos coerentes com a revisão bibliográfica, não somente no que se refere a parâmetros de desenho urbano como as *bike-boxes*, mas também reconhece o comportamento do ciclista que, por vezes, tem de desrespeitar a legislação de trânsito em prol de sua segurança viária. A publicação acompanha a reportagem “Pelotas tem nova sinalização de trânsito” do Jornal do Almoço (RS), cuja apresentação informa que a demarcação das instalações estava sendo realizada pelo grupo Pedal Curticeira.

Em contrapartida, o interesse por assuntos relacionados à mobilidade por bicicleta pode ser percebido somente no nível de detalhe do levantamento, cujas publicações, em maioria, foram postadas pelo administrador. Em análise gráfica dos dados, não é possível encontrar a mesma representatividade; por consequência, com base na Figura 4.23, o grupo de ciclistas mostra-se fortemente envolvido pela Via Ecológica Serra dos Tapes e seus eventos vinculados. Ademais, propagandas do Clube Audax de Bagé e do cicloturismo Cassino-Chuí também são encontradas.

A Tabela 4.4 corrobora com a discussão ao comparar a coluna de postagens totais por categoria com a de publicações curtidas mais que a mediana, em que nota-se baixa atividade dos membros do Pedal Curticeira. As médias por categorias, por sua vez, não foram tão destoantes neste contexto, mantendo uma média geral de quinze curtidas. Assim, a categoria **Evento externo** prevalece com 59 *posts* curtidos mais que doze vezes, sub um total de 148, totalizando uma taxa de 40% de aprovação. A segunda categoria destacável é **Outros** com 25 *posts* de 35 no total, cuja aprovação soma 71% (Figura 4.24).

¹⁴ Publicação do dia 22 out. 2018, no grupo Pedal Curticeira no Facebook.

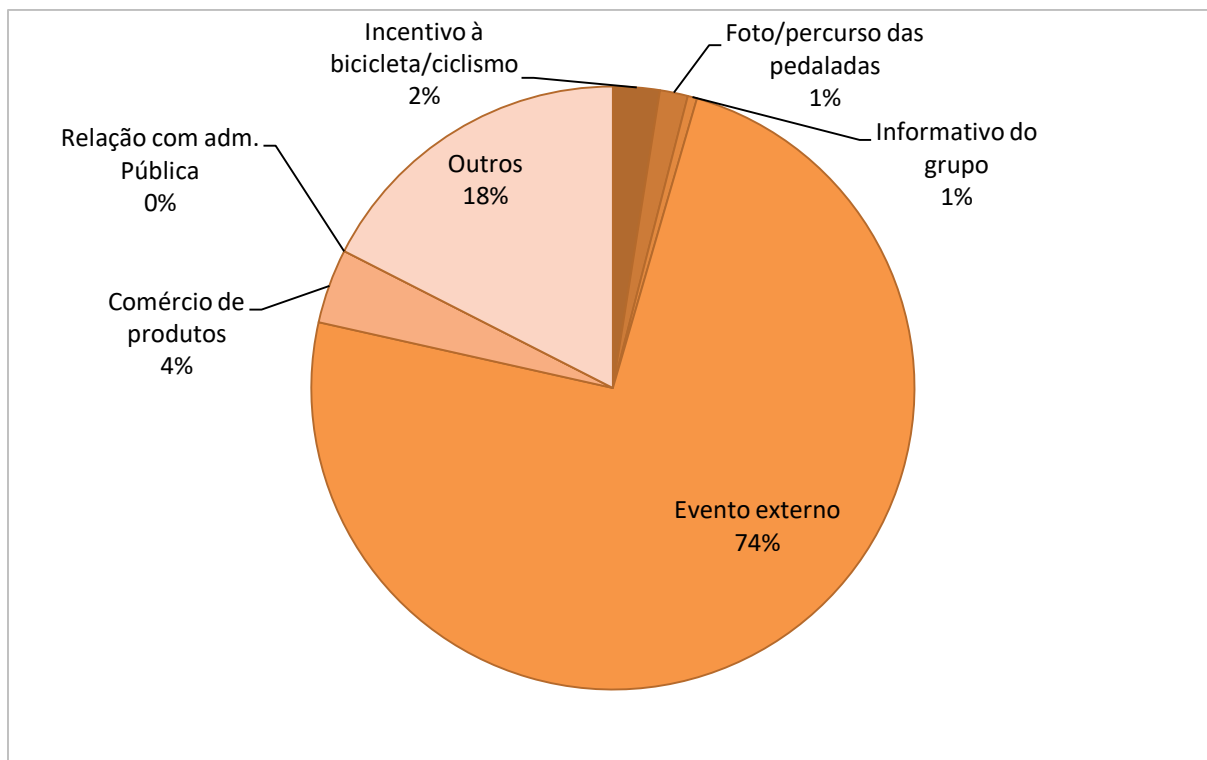


Figura 4.22 - Incidência percentual de postagens por categoria de análise em 200 publicações no Facebook do Pedal Curticeira
Fonte: Autora, 2019.

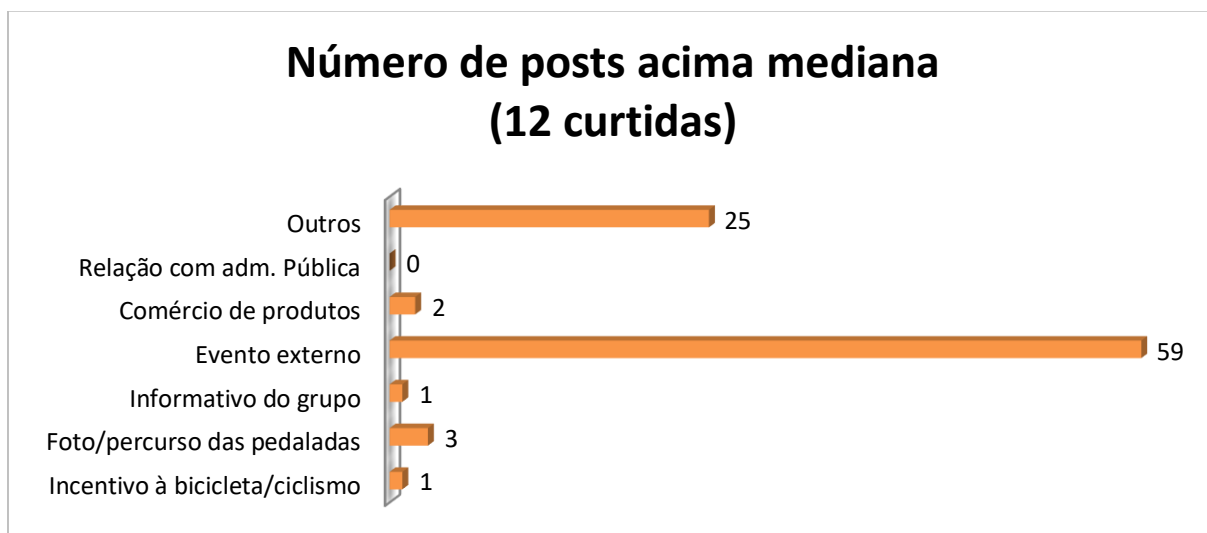


Figura 4.23 - Categorias mais curtidas acima da mediana no grupo Pedal Curticeira.
Fonte: Autora, 2019.

Incentivo à bicicleta/ ciclismo e **Comércio de produtos** possuem taxas de interesse de 20 e 25%, mesmo com incidências baixas de cinco e oito publicações no total absoluto por categoria, respectivamente. Além dessas, **Relações com adm.**

Pública não tem postagens classificadas, portanto, tem 0%. Já **Foto/ percurso das pedaladas** e **Informativos do grupo** resultam em 100% de interesse dos integrantes que, mesmo com baixíssimas recorrências, têm um número de curtidas satisfatório nas postagens de menor impacto dessas categorias, com quatorze e quinze curtidas (Tabela 4.4).

Tabela 4.4 - Análise de interesse do grupo Pedal Curticeira por categoria através do número de curtidas.

CATEGORIAS	TOTAL DE POSTAGENS	Número de posts acima mediana	Postagem mais curtida	Postagem menos curtida	Média de curtidas	%
Incentivo à bicicleta/ciclismo	5	1	23	2	11	20%
Foto/percurso das pedaladas	3	3	35	14	22	100%
Informativo do grupo	1	1	15	15	15	100%
Evento externo	148	59	95	0	13	40%
Comércio de produtos	8	2	21	0	9	25%
Relação com adm. Pública	0	-	-	-	-	0%
Outros	35	25	70	1	19	71%

Fonte: Autora, 2019.

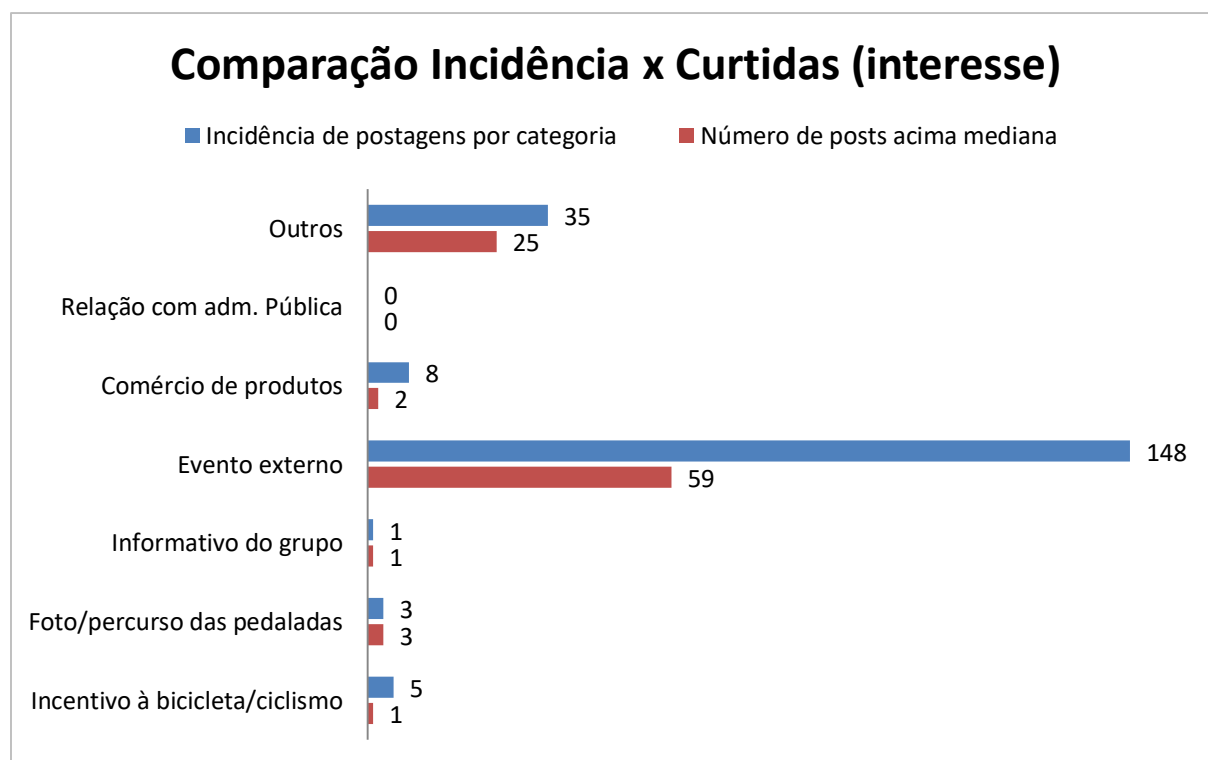


Figura 4.24 - Análise comparativa entre incidência de cada categoria e interesse dos membros do grupo, Pedal Curticeira.

Fonte: Autora, 2019.

Adicionalmente, três publicações (uma em Outros e duas em Evento externo) recebem uma quantidade de curtidas distante da média normal do levantamento, de maneira a representarem *posts* de impacto na comunidade virtual. Essas são expostas pelo Quadro 4.5 e tratam, novamente, do projeto Via Ecológica e do evento 1º Desafio Serra dos Tapes.

Quadro 4.5 - Publicações de maior impacto no grupo do Facebook do Pedal Curticeira.

Data	Tópico postagem	Curtidas	Texto da postagem
05/11/2018	Congratulações	70	"Bom dia amigos! É muito recompensador perceber o resultado de anos de trabalho sendo reconhecido e ecoando cada vez mais forte! Nós da Equipe Gestora do Projeto Via Ecológica (Via Ecológica Serra dos Tapes-RS), estamos muito felizes e confiantes em poder contribuir tanto para que nossa região se torne uma das maiores referências nacionais no mapa do Turismo de Experiência Ecológica do país. VIVA ESTE ECO!!! Quer ver isso mais de perto? Te inscreve no 3º Desafio Serra dos Tapes-RS + informações pelo nº (-----) #ProjetoViaEcologica #SerradosTapes #MTB #Cicloturismo #Caminhada #Trekking #runners #Corrida #Desafio #AgriculturaFamiliar #Orgânicos #Natureza #Aventura #Pelotas #MorroRedondo #RioGrandedoSul"
20/04/2018	Propaganda Evento	59	"É com extrema alegria que te convidamos para o evento de lançamento oficial da 1ª Via Ecológica de Cicloturismo da América Latina, que acontecerá no dia 9/Mai (4ª feira) das 18:30 às 20:30 na Cervejaria Original Bier, em Pelotas. Curioso pra ver a programação? Aguarde até domingo, e surpreenda-se!! ^ _ ^"
17/04/2018	Notícia	95	"Começaram as instalações das placas de sinalização da 1ª Via Ecológica de Cicloturismo da América Latina. Inauguração será dia 10/maio. Saiba + no link https://bit.ly/2J3i07A" FOTO

Fonte: Autora, 2019.

Juntamente com o Pedal Curticeira, outro grupo ganha destaque na cidade de Pelotas, o qual se organiza em ambiente virtual também por meio de um grupo e uma página no Facebook. Devido ao aceite no grupo não ter sido confirmado há tempo, os levantamentos da pesquisa são respectivos às publicações na página

Pedal Dominguera. Contudo, em observação superficial, percebe-se certa semelhança nas publicações, portanto, não houve perdas significativas de conteúdo.

O grupo exige permissão para entrar, possui 5.444 membros, e se descreve como “Grupo de pedalada entre amigos em pleno domingo Pelotense, cativando e prosperando a amizade, a igualdade entre grupos e pessoas, pois todos somos um. Juntos saímos e juntos voltamos, sempre com sorrisos abraços e alegrias”. Tem um administrador e foi criado em 24 de junho de 2013. Por outro lado, a página Pedal Dominguera tem 6.312 seguidores e descreve-se como:

Grupo de pedalada Pelotense, Pedal Dominguera. Seja você quem for, seja qual for a posição social que você tenha na vida, a mais alta ou a mais baixa, tenha sempre como meta muita força, muita determinação e sempre faça tudo com muito amor; Nunca deixe alguém dizer que você não pode fazer alguma coisa, nunca desista das coisas que fazem você sorrir. Se você tem um sonho tem que correr atrás dele. Cada um de Vocês é o nosso sonho, são a família que alguns nunca tiveram, ou que muitos querem compartilhar, quando você pedala em nosso grupo você tem mais que amigos, você tem uma família. Seja muito bem vindo ao nosso grupo, a FAMILIA PEDAL DOMINGUERA. Onde sempre alguém estará de braços abertos pra te receber (PEDAL DOMINGUERA, 2019).

Criada em 20 de novembro de 2013, a página Pedal Dominguera postou 1.095 publicações no período de 22 meses, sendo que os últimos 200 *posts* foram tabelados em Excel para levantamento de dados detalhados sobre o interesse do grupo de pedal. A Figura 4.25 apresenta o resultado da incidência de publicações divididas em sete categorias de análise, em que **Informativos do grupo** detém a maior parcela com 45%. A categoria inclui 84 *posts* de informativos sobre data, local e horário das pedaladas modalidade iniciante e preparação física, avisos sobre cancelamento dos passeios devido a condições meteorológicas e ainda orientações sobre eventos no final de semana com pedais até a colônia de Pelotas e cidades limítrofes. Além disso, inclui cinco avisos gerais e um informe sobre a venda de uniformes.

Foto/ percurso das pedaladas obtém a segunda maior taxa de incidência do grupo com 39%, dentre os quais estão 43 *posts* de fotografias em locais específicos da cidade e, principalmente, no posto de gasolina em frente ao Supermercado Big - ponto de encontro frequente do grupo. Há também quinze publicações com os trajetos dos passeios gravados pelo aplicativo Strava e disponibilizados em *link* na internet; nove passeios diurnos, normalmente, aos finais de semana; seis fotografias

em eventos fora dos horários fixos do grupo, mas com participação de seus integrantes; e cinco vídeos das pedaladas.

Evento externo, com 8%, reúne as publicações de passeios ciclísticos além dos dias dos pedais iniciante e de preparação física, cujos destinos são variáveis e, geralmente, ocorrem aos finais de semana; em destaque tem-se a Pedalada de Verão que ocorreu em fevereiro e juntou grande número de ciclistas na cidade. Ademais, há pedaladas em parceria com SESC e Diário Popular.

A categoria **Outros**, também com 8%, é composta por sete postagens de confraternizações, jantares e reuniões do Pedal Dominguera; cinco avisos gerais; dois informes de previsão do tempo e um não identificado. Ressalta-se que somente esta única postagem foi titulada como Não identificado, diferentemente de outros grupos de ciclistas em que não foi possível compreender a intenção em mais de uma publicação. Já as categorias: **Incentivo à bicicleta/ ciclismo**, **Comércio de produtos** e **Relação com adm. Pública** não tiveram postagens classificadas.

Portanto, o grupo apresenta-se mais como um meio visual de suas próprias atividades do que como promotor de pensamento crítico sobre temas diversos, ou inclusive como instrumento de diálogo entre membros da comunidade. Fato que pode ser justificado por conta dessa ser uma Página no Facebook, logo, apenas seus administradores (ocultos) têm permissão para publicar. Nesse caso, a tipologia Grupo na rede social apresenta mais possibilidades aos integrantes, de modo a propor um ambiente mais plural e democrático. Visto isso, no grupo Pedal Dominguera, pode-se notar algumas outras poucas publicações, por exemplo, agradecimentos por aceite no grupo e incentivos como: “pedalar pode ser o verdadeiro remédio para você que anda estressado, cansado e irritado”; muito embora, grande maioria das postagens ainda é igual àquelas coletadas pelo levantamento.

A análise de interesse do grupo Dominguera mostra que a categoria **Foto/ percurso das pedaladas** tem forte aceitação de seus membros, pois possui 61 *posts* curtidos mais que 17 vezes em um total de 78 publicações, sendo a categoria de maior aprovação com 78%. Em contrapartida, **Informativos do grupo**, que obtém a incidência de 45% no levantamento global, soma 22 *posts* curtidos mais que a mediana em um total de 90 postagens, de modo a representar apenas 24% do interesse dos seguidores da página (Figura 4.26).

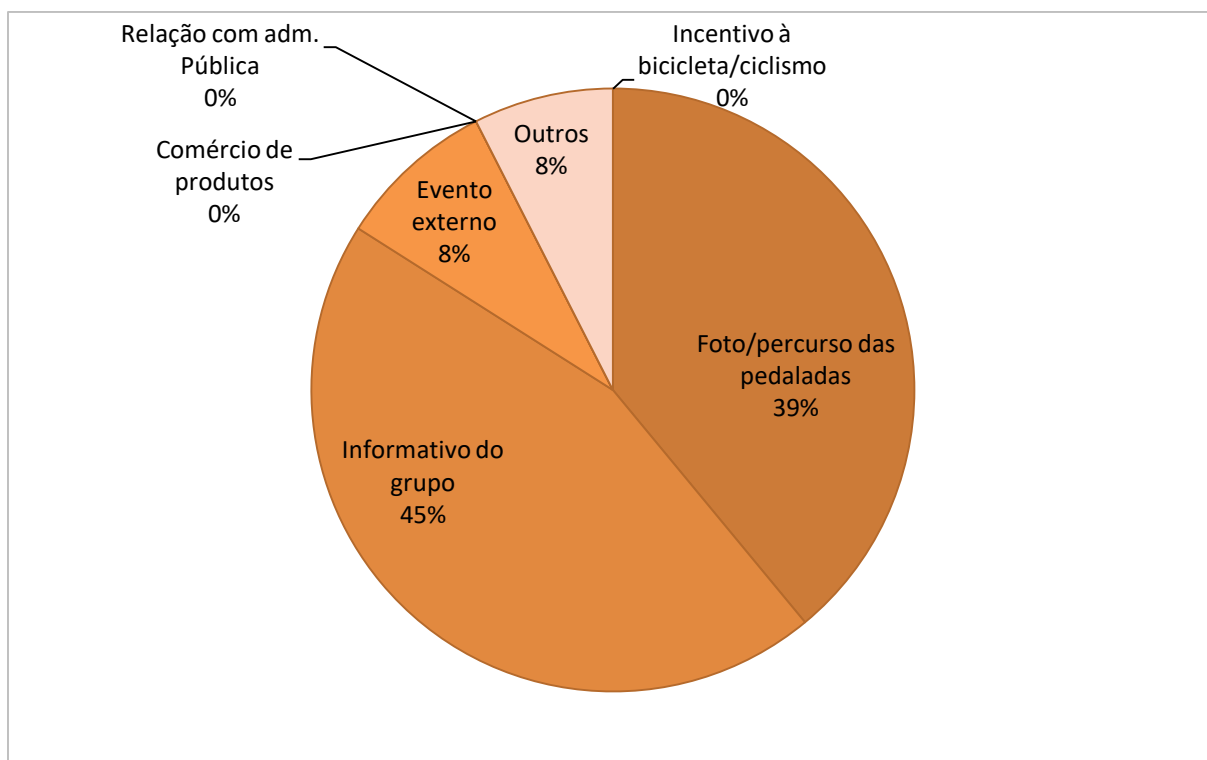


Figura 4.25 - Incidência percentual de postagens por categoria de análise em 200 publicações no Facebook do Pedal Dominguera.
Fonte: Autora, 2019.

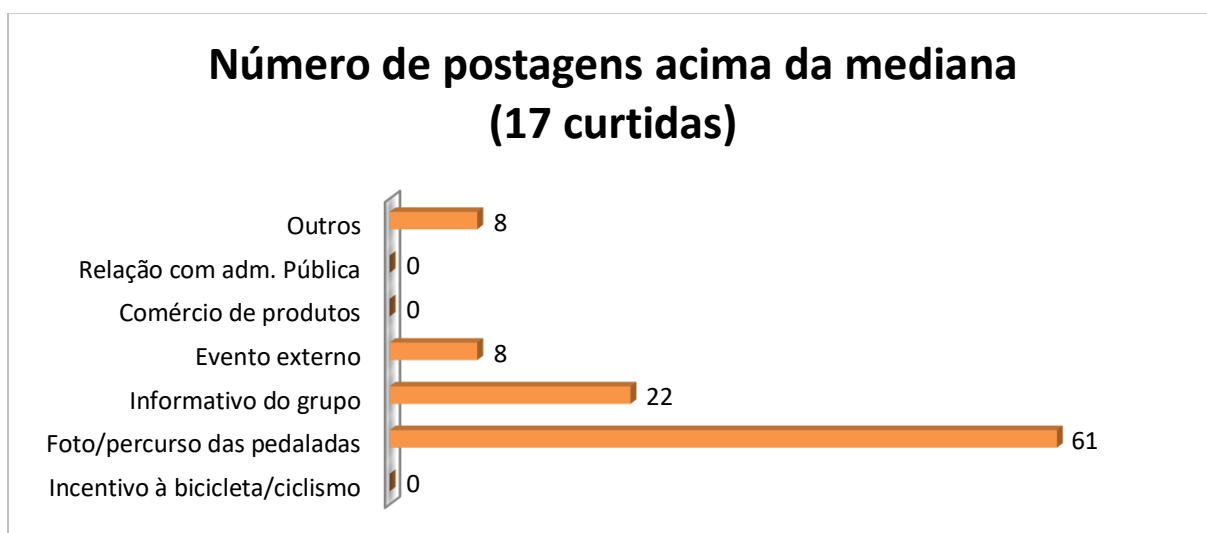


Figura 4.26 - Categoria mais curtida acima da mediana do grupo Pedal Dominguera.
Fonte: Autora, 2019.

Tabela 4.5 - Análise de interesse do grupo Pedal Dominguera por categoria através do número de curtidas.

CATEGORIAS	TOTAL DE POSTAGENS	Número de posts acima mediana	Postagem mais curtida	Postagem menos curtida	Média de curtidas	%
Incentivo à bicicleta/ciclismo	0	-	-	-	-	0%
Foto/percurso das pedaladas	78	61	89	2	28	78%
Informativo do grupo	90	22	56	2	13	24%
Evento externo	17	8	39	6	20	47%
Comércio de produtos	0	-	-	-	-	0%
Relação com adm. Pública	0	-	-	-	-	0%
Outros	15	8	388	6	71	53%

Fonte: Autora, 2019.

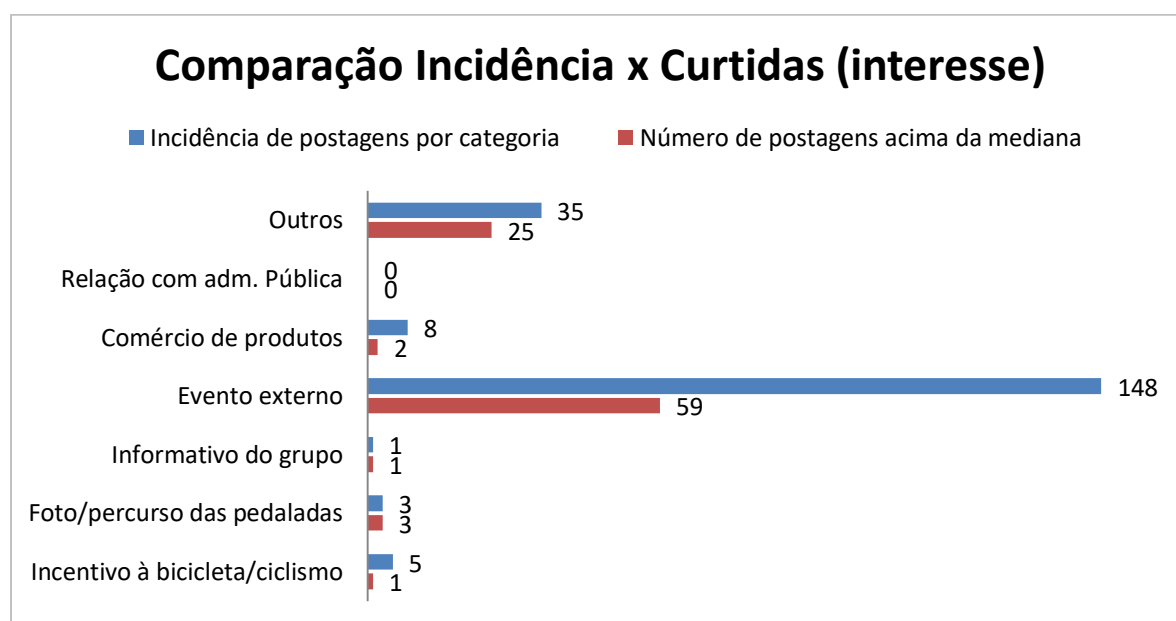


Figura 4.27 - Análise comparativa entre incidência de cada categoria e interesse dos membros do grupo, Pedal Dominguera.

Fonte: Autora, 2019.

Em comparação com as categorias anteriores, **Evento externo** apresenta uma condição intermediária, já que tem baixa frequência de postagens, mas uma aprovação de interesse do grupo de 47%, com oito *posts* curtidos mais que a mediana em 17 publicações. O mesmo pode ser dito para **Outros**, pois também somou oito *posts*, em um total de 15, de maneira a resultar em uma taxa de 53% de aprovação (Figura 4.27).

Ademais, destacam-se os valores da coluna “Postagem mais curtida” da Tabela 4.5, sobretudo a categoria Outros que possui uma publicação de 388 curtidas e outra de 355. Ambas destoam do padrão e chamaram atenção no momento da coleta de dados, a mais curtida trata de uma retrospectiva do Pedal Dominguera no ano de 2018, com agradecimentos e lembranças de eventos. Já a segunda é um convite para passar o carnaval de 2019 em Gravatal; comenta sobre a logística da viagem e informa como entrar em contato (Quadro 4.6).

Quadro 4.6 - Publicações de forte impacto no grupo do Facebook do Pedal Dominguera.

Data	Tópico postagem	Responsável	Curtidas	Texto da postagem
20/01/2019	Aviso	-	355	"Passaremos o carnaval em Gravatal, teremos 3 pedaladas, Serra do Corvo Branco, São Martinho e Mirante em Gravatal, ainda temos algumas vagas sobrando. Interessados poderemos passar informações da logística inbox, abraço!" Você trocaria seu carnaval por um lugar assim?
25/12/2018	Congratulações	-	388	"Galera saiu nossa retrospectiva 2018, foram muitas pedaladas, vários eventos, viagens, algumas confraternizações e muita energia positiva com vocês, afinal nossa intenção é conectar uma ampla diversidade de indivíduos para prática do ciclismo, oportunizando a vivência de diversos valores relacionados diretamente com o simples fato de andar de bicicleta. O nosso muito obrigado pela parceria, bora pedalar então, abraços!" FOTOS

Fonte: Autora, 2019.

Algumas características do pedal também são de significativa relevância como a organização da página do Pedal Dominguera no Facebook. Com grafia própria, a divulgação do passeio dos iniciantes acontece por meio de uma publicação em formato de imagem com o logo do grupo de ciclistas, as informações da pedalada – data, hora, local de encontro -, link para a página no Facebook, descrição da modalidade do pedal, com a quilometragem média de 15 km, e uma mensagem motivacional “Aguardamos vocês!”. No mesmo formato, o pedal de preparação física (aproximadamente 40 km) é divulgado com uma imagem com a descrição do pedal: “Preparação Física”, com o logo e o link do grupo. Um e outro

são publicados semanalmente em todos os dias de sua ocorrência, de modo a manter sempre constante a atividade do grupo.

Em colaboração, após o pedal, mais uma postagem com as fotografias tiradas durante o passeio são publicadas na rede social, de modo que todos possam ter acesso. Aos finais de semana, entretanto, as publicações variam, sem necessariamente, possuir uma publicidade específica. Normalmente, os *posts* incluem uma fotografia dos ciclistas em algum passeio anterior do grupo e uma descrição textual sobre o trajeto, a hora e o local de encontro; postados de modo incansável toda semana. Adicionalmente, exige-se uso de capacete, luzes de sinalização, óculos de proteção e câmara reserva para todas as modalidades.

Em postagem específica do dia 21 de janeiro de 2019 nota-se, ao fundo, um carro da Guarda Municipal de Trânsito como que acompanhando o pelotão de ciclistas. Logo, sugere-se a possibilidade do Pedal Dominguera ter apoio da municipalidade no monitoramento dos ciclistas ao longo dos passeios (Figura 4.28).



Figura 4.28- Guarda Municipal de Trânsito acompanha pedal dos iniciantes do Dominguera em Pelotas.

Fonte: PEDAL DOMINGUERA, 2019.

Assim, aparentemente, a cidade de Pelotas tem apenas um grupo de ciclistas ativo, com pedaladas frequentes e organizadas no meio urbano, voltado à prática do lazer e esporte por meio da bicicleta. Enquanto isso, o Pedal Curticeira mostra-se

mais voltado a tópicos de turismo rural, com uma pequena presença de publicações sobre mobilidade por bicicleta e ciclocidadania. Os dois grupos diferem-se em muitos aspectos – organização, frequência, interesse, propósito -, entretanto, ambos não mantêm um comportamento ativista de cunho reivindicatório para conquista de maior respeito no trânsito, nem tão pouco apresentam caráter revolucionário significativo quanto ao desenho urbano atual.

O Quadro 4.7 resume os dados gerais de cada um dos grupos de pedal analisados, em que são apresentados novamente: as descrições de cada grupo escrita por eles, o número de membros, os administradores responsáveis pelas comunidades virtuais; datas de surgimento e mais algumas informações do levantamento geral e detalhado em rede social. Esse compilado serve para melhor explicitar as características dos grupos de ciclistas existentes.

Quadro 4.7 - Resumo das características gerais dos grupos de ciclistas em Pelotas conforme os dados publicados por eles em rede social e segundo a coleta de dados do levantamento virtual da pesquisa.

Grupos de ciclistas em Pelotas	Pedal Curticeira (Grupo público)	Pedal Dominguera (Página)
Descrição da comunidade virtual pelo próprio grupo.	<i>Este espaço é dedicado à interatividade, promoção e troca de conhecimento e informações que envolvam o uso da Bicicleta a estratégias de Desenvolvimento Sustentável, Mobilidade Urbana, Cidadania e Educação Ambiental focado no desenvolvimento territorial da região Sul do RS.</i> <i>Maiores informações em nosso portal web - http://www.pedalcurticeira.org/</i>	<i>Grupo de pedalada Pelotense, Pedal Dominguera</i> <i>Seja você quem for, seja qual for a posição social que você tenha na vida, a mais alta ou a mais baixa, tenha sempre como meta muita força, muita determinação e sempre faça tudo com muito amor; Nunca deixe alguém dizer que você não pode fazer alguma coisa, nunca desista das coisas que fazem você sorrir. Se você tem um sonho tem que correr atrás dele. Cada um de Vocês é o nosso sonho, são a família que alguns nunca tiveram, ou que muitos querem compartilhar, quando você pedala em nosso grupo você tem mais que amigos, você tem uma família. Seja muito bem vindo ao nosso grupo, a FAMILIA PEDAL DOMINGUERA. Onde sempre alguém estará de braços abertos pra te receber.</i>
Membros/Seguidores	4.949	6.312
Administrador	2 (homens)	1 (homem) (informação obtida no Grupo Pedal Dominguera no Facebook)
Data de surgimento	Jul. 14, 2011	Nov. 20, 2013
Total de publicações em 22 meses de acompanhamento virtual (01/04/2017 a 21/02/2019)	1.095	372
Média de publicações entre 01/04/2017 a 21/02/2019	109,5 posts/mês 3,65 posts/dia	37,2 posts/mês 1,24 posts/dia
Período do levantamento detalhado de 200 publicações.	12/12/2017 a 21/02/2019	01/10/2018 a 21/02/2019
Intervalo de tempo do levantamento detalhado de 200 publicações.	Aprox. 14 meses	Aprox. 5 meses

Fonte: Autora, 2019.

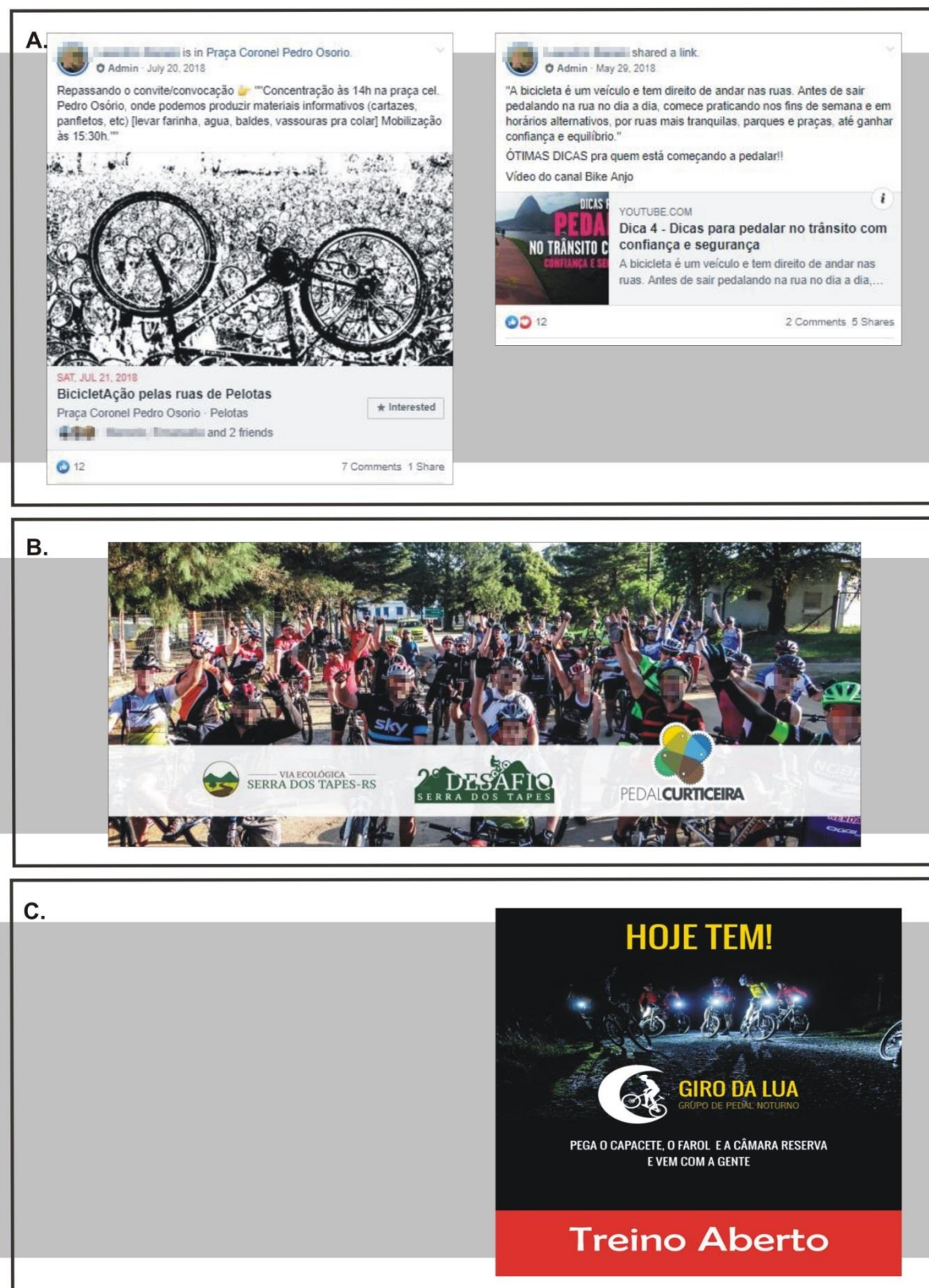


Figura 4.29 - Categorias de análise grupo Pedal Curticeira; A) Incentivo à bicicleta/ ciclismo; B) Foto/ percurso das pedaladas; C) Informativo do grupo.
Fonte: Autora, 2019.



Figura 4.30 - Categorias de análise grupo Pedal Curticeira; A) Evento pedal; B) Comércio de produtos.

Fonte: Autora, 2019.



Figura 4.31 - Categoria de análise Outros do grupo Pedal Curticeira.
Fonte: PEDAL CURTICEIRA, 2019.



Figura 4.32 - Categoria de análise Foto/ percurso das pedaladas grupo Pedal Dominguera.
Fonte: Autora, 2019.

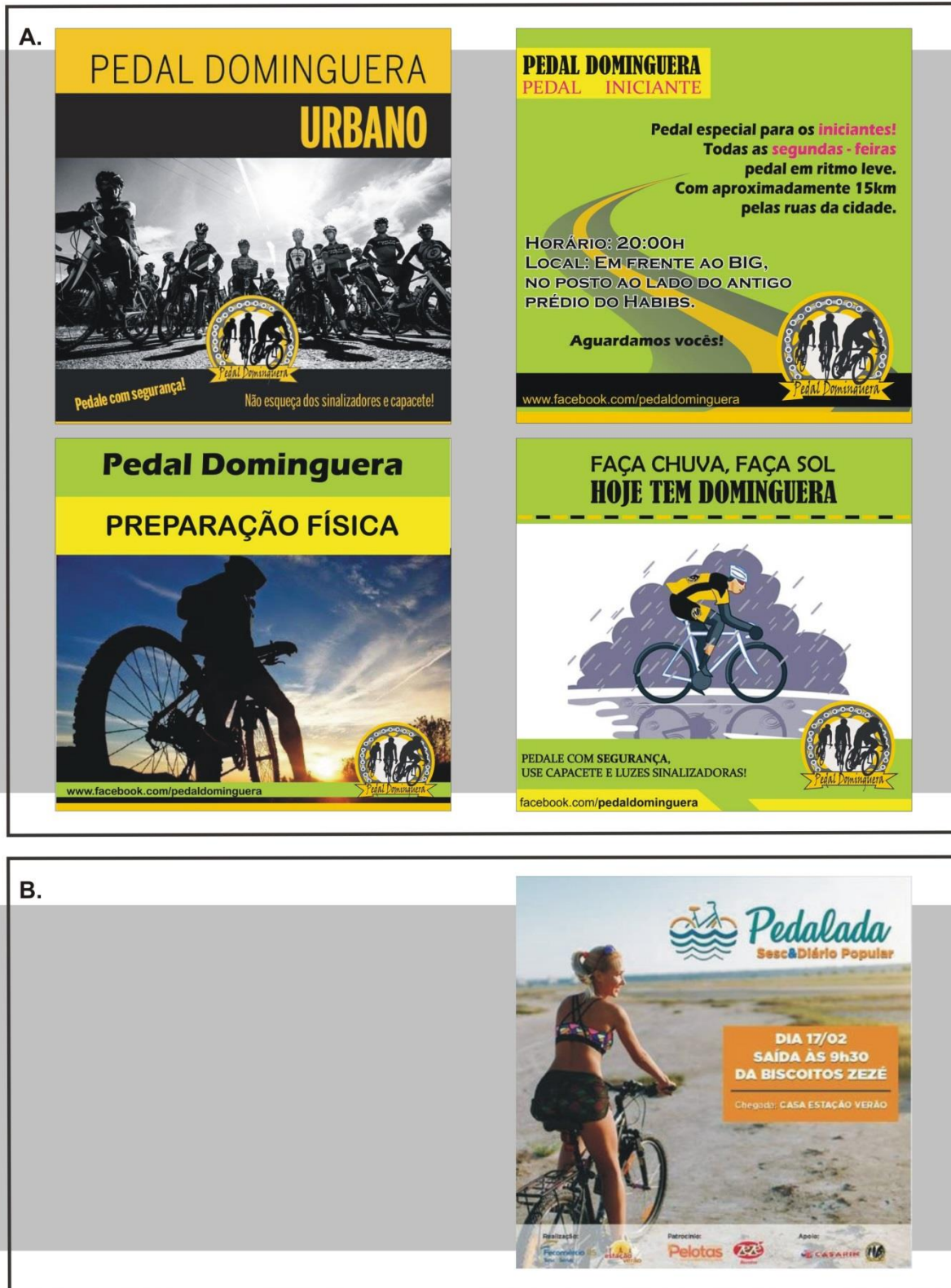


Figura 4.33 - Categorias de análise grupo Pedal Dominguera; A) Informativo do grupo; B) Evento externo.

Fonte: Autora, 2019.



Figura 4.34 - Categoria de análise Outros do grupo Pedal Dominguera.
Fonte: Autora, 2019.

4.2.2 Histórico e prática: morte e vida dos grupos de ciclistas

Em 2001, surge um grupo de ciclistas na cidade de Pelotas com o nome de MubiPel, o qual foi organizado por meio da extinta rede social Orkut. A motivação provém das dificuldades enfrentadas dia-a-dia pelos ciclistas, das infraestruturas inadequadas que mal garantiam sua segurança. Assim, pensa-se em realizar uma bicicletada, inspirada no Movimento Massa Crítica, como uma ação pública para chamar os governantes ao debate com relação à necessidade de implantação de infraestrutura viária destinadas à bicicleta. A data escolhida foi 1º de maio, dia do trabalhador, por conta de sua liderança identificar-se com a classe e porque o viés da bicicletada deveria ser o deslocamento de bicicleta para o trabalho (ENTREVISTA 11, 2019).

A organização do primeiro evento teve ajuda de meios de comunicação como jornal, rádio e televisão, já que, por tratar-se de uma ação inovadora, atraiu a atenção da mídia local. O pacífico passeio ciclístico tornou-se visível na cidade, de modo a expor facilmente os princípios norteadores do grupo, logo, dialogava com

mais pessoas com ideias semelhantes através da rede social. A partir disso, começou-se a estabelecer uma bicicletada por semana, não só por lazer, mas também com o foco na reivindicação do espaço. Os trajetos eram debatidos no Orkut e, quando surgiu a necessidade, foram realizados também pedais de ciclotur até a Colônia e cidades limítrofes, com o intuito de oferecer cultura e lazer para as pessoas que moravam na cidade e que não conheciam o entorno de Pelotas. Geralmente, havia um líder que frequentava todos os eventos, porém, o debate era aberto e os trajetos incluíam majoritariamente vias asfaltadas, bem como, incluía lugares turísticos da zona urbana.

Segundo o entrevistado, a atuação do grupo foi significativa para incitar o debate sobre a mobilidade por bicicleta nas políticas públicas para implantação de ciclovias e ciclofaixas, que não existiam na época. Até mesmo porque alguns integrantes do movimento eram servidores da administração municipal, dentre eles um dos Arquitetos e Urbanistas da Secretaria Municipal de Gestão da Cidade e Mobilidade Urbana (SGCMU). Professores da UFPel e vereadores também aderiram aos eventos das bicicletadas, assim, as discussões ganhavam notoriedade e houve a formação de outros grupos de ciclistas em Pelotas anos mais tarde.

As novas organizações de ciclistas, por vezes, tinham objetivos diferentes do MubiPel, entretanto, promoviam também passeios ciclísticos. Consequentemente, a liderança do grupo precursor percebeu que não haveria necessidade de realizar semanalmente passeios reivindicatórios, de modo que, foi sendo reduzida sua atuação.

Posteriormente ao MubiPel, o Pedal Curticeira protagonizou o cenário dos grupos de ciclistas na cidade de Pelotas, fundado em 2011 com o objetivo de promover a bicicleta em uma perspectiva cidadã. Sua liderança diz que, ao residir novamente na cidade, deu falta de iniciativas voltadas ao ciclismo como já havia presenciado em Florianópolis, SC, dessa maneira, algum tempo depois, resolveu medir esforços a fim de construir tal cenário favorável a este modo de transporte.

No primeiro evento foram cinco pessoas, no próximo, oito, seguido por dias com 12, 20, 50 pessoas, até atingir um número de cem aproximadamente. O grupo ganhou prestígio em pouco tempo, chamando a atenção de diversos setores da cidade, pois se tratava de uma atividade organizada, a qual ainda foi incentivada pelas discussões e pelo ambiente favorável ao modo de transporte em âmbito

nacional. Conforme coloca o coordenador do grupo, “era pouca estratégia e muita ação”, por isso, apesar da atuação ativa e constante a organização de ciclistas não tinha maturidade para estabelecer um cenário de futuro para a prática: “Para onde estamos indo? Vamos instituir a bicicleta de que jeito? Como fazer?”.

Devido à formação acadêmica em biologia e em educação ambiental de sua liderança, instituiu-se ao grupo um caráter cidadão, de preocupação ambiental, voltado a um desenvolvimento territorial comprometido com os princípios da sustentabilidade. A ideia era revolucionar o projeto de cidade que se estabelecia naquele momento, mantendo viva a ação reivindicatória por espaços para ciclistas e pela questão ambiental, como com atividades de plantar mudas de árvores durante as pedaladas (ENTREVISTA 9, 2019).

No entanto, a partir da grande visibilidade, não só integravam aos passeios pessoas comprometidas com o propósito do grupo, mas também pessoas que viam no ato de pedalar uma atividade de lazer prazerosa. Por consequência, houve conflitos internos entre integrantes da organização de ciclistas, visto que, havia uma divergência sobre a própria atividade do Pedal Curticeira. De um lado, valorizava-se a prática da pedalada como lazer, contudo, de outro, não se queria que o grupo fosse somente reuniões entre amigos; havia um objetivo maior sobre o espaço da bicicleta no debate urbano.

Os eventos ocorriam todos os sábados às 14h, todas as terças e quintas-feiras às 19h e 30min com saída da área central de Pelotas e ocorriam durante todo o ano desde 2011, exceto nos meses de janeiro e agosto quando o entrevistado disse tirar férias da liderança dos passeios do Pedal Curticeira, já que, normalmente, ficava responsável pelos eventos do grupo. Nesse período, abre-se a oportunidade para despertar novas lideranças, ou para uma independência dos integrantes em marcar as pedaladas.

A organização da prática dava-se por meio do grupo no Facebook e a liderança cabia ao fundador, o qual comenta sobre este controle necessário de haver alguém na coordenação dos pedais, pois, segundo ele, as pessoas precisavam de assessoria para que a prática tenha continuidade, elas precisam que exista uma liderança clara. Assim, nos meses de férias, começou a surgir um novo nome à frente do pedal, o qual também promovia passeios de lazer na cidade,

consequentemente, os integrantes que participavam da prática dividiam-se entre aqueles com ideais ativistas e os que somente queriam pedalar por diversão.

A visibilidade do Curticeira na conjuntura pelotense, juntamente com o envolvimento de seu coordenador em diálogos com Prefeitura e iniciativas como a pintura de *Bike Boxes* – já comentada na seção 4.2.1 –, idealizaram uma identidade política ao grupo, o que resultou, simultaneamente, em um enfraquecimento dessa liderança como propósito de lazer. Logo, alguns ciclistas, que não pertenciam às causas da sustentabilidade, sentem-se desconfortáveis quanto à evidência do pedal nas mídias de comunicação, como se a ideia fosse “aparecer”, e não a construção de uma cidade favorável à bicicleta.

À vista disso, inspirado na prática do Pedal Curticeira, outro grupo de ciclistas paralelo é criado com um viés de pedalar para prática de atividade física, sem envolvimento político. Esse acaba por agregar os ciclistas que não se encaixavam no propósito reivindicatório e político da primeira organização, de modo a criar um ambiente competitivo entre ambas. Os conflitos internos e externos do Pedal Curticeira demonstravam, ao longo do tempo, o desinteresse de alguns ciclistas membros em dialogar sobre a necessidade de haver infraestruturas para bicicleta em Pelotas, cuja constatação foi desmotivadora para aqueles que tinham objetivos maiores do que somente pedalar (ENTREVISTA 9, 2019).

Assim, em 2014, o Pedal Curticeira encontra-se abatido, com redução das atividades e desanimado na luta por uma conscientização social no trânsito. Ademais, sua principal liderança envolvia-se no princípio de um projeto de desenvolvimento rural sustentável a partir do cicloturismo em propriedades agroecológicas familiares; ou seja, resumidamente, levar grupos de ciclistas para conhecer a realidade rural através da bicicleta. Ideal distinto da atividade inicial do Curticeira em zonas urbanas, mas ainda assim coerente com o fundamento motivador que incitou a prática, cujo produto a ser desenvolvido é capaz de, efetivamente, promover um desenvolvimento regional (ENTREVISTA 9, 2019). Argumenta-se que:

Vão surgir outras lideranças de grupos, de passeios, de diversão, de lazer, mas projetos ligando a bicicleta a questão de meio ambiente, cidadania, rural – que sempre foi minha área – tem uma capilaridade maior no processo de conscientização social vinculado a essas questões (ENTREVISTA 9, 2019).

Simultaneamente ao declínio do Pedal Curticeira enquanto grupo de lazer, há o fortalecimento desse movimento dissidente, cuja justificativa inicial para sua criação baseia-se na obrigação de praticar atividade física por meio da bicicleta. O administrador e liderança do Pedal Dominguera comenta que, por razões de saúde devido a uma lesão no quadril, sugere-se a ele pedalar, logo, começa a realizar passeios individuais e também se insere no grupo de ciclistas ativo na cidade de Pelotas, o Curticeira. Tendo em vista a greve geral das universidades no ano de 2012, esse tinha disponibilidade para participar das pedaladas as terças e quintas-feiras com o grupo, contudo, ao retornar as aulas, a incompatibilidade de horários não permitia que continuasse pedalando. Assim, passou a convidar amigos, por meio de seu perfil pessoal na rede social Facebook, para pedalar aos domingos pela manhã, já que esse era o único dia viável em sua agenda acadêmica (ENTREVISTA 10, 2019).

No primeiro domingo, após a publicação, apareceram seis ciclistas já conhecidos, no próximo, 12, depois 20 pessoas, as quais, não necessariamente mantinham relações com esta ainda incipiente liderança. Destaca-se que os convites eram publicados no Facebook com descrições como “Amigos, vou pedalar domingo com saída às 9h do Habib’s¹⁵”. Portanto, até este momento, não há a formação de um novo grupo na cidade, trata-se apenas de um passeio de bicicleta aos domingos com interessados.

Adicionalmente, a liderança do Dominguera comenta que manteve diálogo com a coordenação do Curticeira na época, quando esclareceu sobre a exigência médica e sobre a inviabilidade nos horários, fato que é também comentado em outra entrevista. Conforme o entrevistado, a liderança do Curticeira não só foi informada sobre os passeios aos domingos, como também foi convidada a participar; entretanto, não se acolheu a possibilidade devido ao grupo já ter passeios as terças, quintas e aos sábados (ENTREVISTA 10, 2019).

Após completar um mês de pedaladas aos domingos, o grupo ainda não tinha nome e era chamado de Pedal Clandestino: “Olha só, hoje teve passeio com o Pedal Clandestino”. Por conseguinte, um amigo – que também pedalava no Curticeira -

¹⁵ Rede de *fast food* brasileira especializada em comida árabe que tinha loja em Pelotas. Hoje não existe mais a filial na cidade.

sugere o nome de Pedal Dominguera, sem “i”, uma vez que os passeios eram sempre aos domingos e seus integrantes eram todos gaúchos do sul do estado.

As publicações no perfil individual já não abrangiam o número de interessados que compareciam nos dias de passeios, pois crescia todos os domingos a quantidade de ciclistas, de modo a somar 60, 70 pessoas em um período de dois meses. Já as fotografias tiradas durante o evento eram publicadas no Facebook do entrevistado, que diz ser importante investir em um *marketing* digital do grupo, sendo as imagens o principal meio para atrair atenção. Nesse momento, foi que a liderança do recente Pedal Dominguera passou a sentir necessidade de auxílio para gerenciamento das atividades, por isso, pediu ajuda a duas pessoas.

No final do primeiro ano, sugere-se a expansão dos dias de eventos para sexta-feira, nomeado de pedal da gastronomia - uma identificação do passeio de sexta do Pedal Dominguera. A seleção do novo dia de pedaladas semanais alternava com os dias do Pedal Curticeira, de maneira a não estimular a concorrência entre os grupos (ENTREVISTA 10, 2019). Desse modo, mais um dia de pedal é incluído na agenda posteriormente, às quartas-feiras com o intuito de preparação física.

Além disso, sugere-se também a incorporação de um pedal dos iniciantes às segundas-feiras, apesar do entrevistado declarar que não podia liderar a prática, pois ainda permanecia com aulas nesse dia. Assim, outro integrante ativo do grupo assumiu a responsabilidade de instruir os iniciantes ao ciclismo urbano, com explicações sobre o funcionamento da nova modalidade no Facebook. Quando terminou as aulas, o entrevistado responsabilizou-se pela organização do grupo, o qual, nessa época, já tinha em torno de 60 integrantes, um número grande de ciclistas inexperientes para serem coordenados. Por consequência, teve-se a iniciativa de conversar com a administração municipal a fim de explicar a ação desenvolvida pela organização e pedir acompanhamento da Secretaria Municipal de Trânsito e Transporte (STT) durante os eventos de segunda-feira.

O funcionamento da parceria ocorre da seguinte forma: todas as segundas-feiras até às 15h o coordenador do Dominguera encaminha um e-mail para a Secretaria com a descrição do percurso a ser realizado pelo grupo na parte da noite, pois estas informações serão impressas e encaminhadas aos servidores

responsáveis pelo acompanhamento do grupo de pedal naquela data (ENTREVISTA 10, 2019; ENTREVISTA 8, 2019). À exemplo:

Boa tarde, segue o trajeto do Pedal dos Iniciantes de 17.06.2019, sairemos as 20 horas pela Av. Juscelino K. de Oliveira passando na frente da Studio Augusto Saleh, onde faremos o retorno para entrar a direita na Rua Ver. Celso Garcia D'avila Silas, indo até a Rua Dr. Figueiredo Mascarenhas, após seguiremos até a Av. República do Líbano onde pegaremos o canteiro e iremos até a Av. Salgado Filho. Ao entrar na ciclovia da Av. Salgado Filho iremos até Rua Zeferino Costa, entraremos a direita pela ciclofaixa da Rua Zeferino Costa até a Av. Assis Brasil, dobraremos a esquerda pela Av. Assis Brasil indo até a Av. Fernando Osório, ali pegaremos também a ciclovia da Av. Fernando Osório indo até a rótula com a Av. Dom Joaquim, pegaremos a ciclovia da Av. Dom Joaquim até a Choperia Cruz de Malta, ali dobraremos a direita e seguiremos pela ciclofaixa da Rua Andrade Neves até a Rua Voluntários da Pátria, depois dobraremos a esquerda indo até a Rua Anchieta, ao chegar na Rua Anchieta, dobraremos a direita indo até a Praça Coronel Pedro Osório, faremos o contorno na Praça e seguiremos pela Rua Quinze de Novembro até a Rua Tiradentes, dobraremos a esquerda na Rua Tiradentes, seguindo até a Rua Garibaldi, ao chegar na rótula, faremos o contorno e seguiremos pela Av. Juscelino K. de Oliveira até a Rua Barão de Butuí, ali pegaremos a ciclovia da Av. Juscelino K. de Oliveira onde iremos até o posto em frente ao Big, para finalizar o trajeto em 18 km.

Hoje, o grupo tem cinco eventos semanais: iniciante, preparação física, gastronomia, pedal na colônia e pedaladas de domingo, as quais foram definidas pela Revista Ecosul (ISLABÃO, 2019, p. 9). Sendo que, as modalidades iniciante, preparação física e gastronomia ocorrem no período da noite, às 20h, enquanto que o pedal da colônia e o de domingo são realizados pela manhã ou à tarde:

- **Iniciante:** pedalada em ritmo leve que tem como proposta formar novos ciclistas e melhorar a mobilidade urbana. Ocorre nas segundas-feiras, com saída em frente ao Hipermercado BIG;
- **Preparação física:** volta mais longa que busca condicionar a parte física dos ciclistas. Acontece sempre às quartas-feiras;
- **Gastronomia:** de 20 km os participantes se reúnem para saborear um lanche. O encontro ocorre sempre às sextas-feiras;
- **Pedal da colônia:** é o percurso mais longo, são percorridos entre 60 e 70 km pelas estradas da região rural de Pelotas. Sempre aos sábados;
- **Pedalada de domingo:** é a volta de bicicleta precursora do grupo. Ela é feita apenas no inverno, substituindo a Pedalada da Gastronomia por causa do rigoroso frio.

Quando questionado sobre a organização dos passeios, o entrevistado diz que o Pedal Dominguera conta com uma equipe de oito pessoas, equipadas com

rádios e bastões para manter a segurança dos ciclistas, principalmente, no pedal dos iniciantes; além de participarem da contenção e organização dos ciclistas nos eventos do Maio Amarelo promovidos pela STT. Este mesmo grupo seletivo também é responsável por escolher os percursos, de modo que, olha-se o trajeto, mapeia-se esse no aplicativo Strava e discute-se em um grupo de Whatsapp - o qual é chamado informalmente de Diretoria do Dominguera. Na entrevista, comenta-se também que a proposta inicial das vias escolhidas, geralmente, é enviada pela principal liderança do grupo, entretanto, há diálogo com os demais integrantes da comissão sobre as áreas da cidade a serem abrangidas:

Digamos assim, normalmente, a iniciativa é minha “Oh pessoal, bom dia, amanhã nós temos pedal dos iniciantes, quem sabe, faz horas que a gente não vai só para o Areal”. A gente faz isso de vez em quando, só Areal, ou vamos para a Terezinha, para o Fragata, Porto ou para o Centro (ENTREVISTA 10, 2019).

Ademais, o meio de comunicação central do Pedal Dominguera não é o Whatsapp, mas o grupo e a página da comunidade no Facebook. Nessa são publicadas constantes fotografias dos passeios, como *marketing* digital para atrair atenção dos seus 6.000 seguidores, fato que foi ressaltado pela liderança, já que as fotos mantêm um formato padrão dos ciclistas enfileirados. Para ele, “o ponto forte do Pedal Dominguera é a organização, as pessoas gostam das coisas organizadas”, o que pode ser percebido facilmente no levantamento de dados na rede social (seção 4.2.1).

Assim, quanto ao histórico do ciclismo organizado, nota-se que a conjuntura pelotense justifica o título desta seção como “morte e vida dos grupos de ciclistas”, pois, há a emergência destes grupos seguida de um processo de desmonte da organização. O fato ocorreu inicialmente com o MubiPel iniciado em 2001, depois com o Pedal Curticeira entre 2011 a 2014 e encerra com o Pedal Dominguera, que por sua vez, não apresenta sinais de dissipação.

Em contrapartida, a conformação urbana de Pelotas nos dois primeiros exemplos estimula a formação de grupos comprometidos com a cidade, de maneira a reivindicar espaços para a bicicleta. No MubiPel, a partir do discurso de seu fundador, pode-se perceber um caráter mais ativista, de embates políticos constantes, cujo ideal era melhorar as condições de deslocamento do ciclista trabalhador. Consciência que é continuada no Pedal Curticeira, por meio do viés de

desenvolvimento sustentável através da bicicleta, com propostas de educação ambiental em razão da formação acadêmica de sua liderança. Porém, apesar das iniciativas, o Pedal Curticeira distancia-se, involuntariamente, do principal beneficiário de suas ações políticas em parceria com instituições e com Prefeitura; que é o ciclista utilitário/trabalhador. Isto é, apesar da tomada de ação do grupo a favor do debate sobre mobilidade por bicicleta, perdeu-se, do MubiPel para o Curticeira, a forte ênfase no ciclista utilitário. De modo que, ao longo do tempo, emerge-se uma identidade de ciclismo de lazer pregada por integrantes sem perspectivas revolucionárias de mudança do *status quo* na questão de inversão do paradigma: da mobilidade motorizada para a mobilidade ativa e pública.

Tendo isso em vista, podem-se compreender melhor as mudanças físicas e culturais de Pelotas no período após o surgimento dos grupos até a atualidade, de modo a entender as discussões apresentadas na próxima seção - sobre os desafios e conquistas da cidade quanto à bicicleta – não só como um entrelaçamento urbano de desejos de poder e de arranjos políticos, mas também como uma união das diferentes esferas sociais em prol de construir uma cidade mais ciclável.

4.2.3 Entrelaçamentos urbanos: desafios e conquistas da mobilidade por bicicleta em Pelotas

Um diferencial da cidade de Pelotas obtido pela pesquisa é a experiência de servidores da Prefeitura Municipal não só como gestores urbanos, mas também como ciclistas utilitários. Em entrevista com os arquitetos e urbanistas da SGCMU, responsáveis pelo Plano de Mobilidade, comentou-se que esses percebem algumas demandas de infraestrutura ciclovária a partir de seus próprios deslocamentos. Fato ainda não presenciado academicamente pela pesquisadora.

O entrevistado explica que o interesse pelo modo de transporte, na sua vida, intensifica-se após seu retorno à Pelotas, depois de ter passado uma temporada na Inglaterra, de modo a reafirmar a teoria acadêmica sobre os motivos de tornar-se ciclista (ver seção 2.3.2). Logo, insere-se nos diálogos sobre o tema, juntamente com o fundador do MubiPel e, posteriormente, com a liderança do Pedal Curticeira, pois, em paralelo, há a emergência e disseminação deste grupo na cidade. Na época, seminários e reuniões são promovidos apoiados por entidades como o

SESC/SENAT, onde comparecem guarda municipal, servidores da prefeitura e demais interessados na mobilidade por bicicleta (ENTREVISTA 7, 2019; ENTREVISTA 9, 2019; ENTREVISTA 11, 2019).

No ímpeto de criar políticas públicas, aferventado pelo contexto nacional de desenvolvimento sustentável, origina-se destes encontros o Observatório da Mobilidade Urbana, um grupo apartidário com fins de discutir mobilidade, composto de pessoas envolvidas pela temática, líder de grupo de ciclistas e outros que poderiam contribuir, dentre os quais o urbanista da SGCMU e o fundador do Curticeira se faziam presentes. Entre as propostas desenvolvidas, está a iniciativa de convidar individualmente todos os candidatos a prefeito do ano de 2012 para uma roda de conversa, quando se questionaria as propostas para o modo ciclovário (ENTREVISTA 7, 2019; ENTREVISTA 9, 2019). Por consequência, ao eleger-se, o Prefeito saberia das responsabilidades defendidas durante o debate, de maneira a fazer com que a bicicleta ganhasse força no cenário pelotense:

Daquele ambiente surgiu a força que faltava para implementar a *bike* de uma maneira mais atenciosa dentro do plano de mobilidade. E, naquela época, se inscreveu Pelotas para receber recursos federais do Ministério das Cidades para questão do desenvolvimento urbano pela mobilidade. A Prefeitura fez os pedidos, depois vieram os recursos e as ciclovias e ciclofaixas estão aí. Isso é um resultado direto de um ambiente que aconteceu muito impulsionado pelo calor da *bike* (ENTREVISTA 9, 2019).

Além da pintura das *bike boxes* pelo Pedal Curticeira que foi autorizada pelo município, outra ação que ocorre no período é a simulação de ciclofaixas com o uso de cones. A parceria entre Observatório da Mobilidade e Secretaria de Trânsito estimula a conscientização dos cidadãos pelotenses à importância da oferta de instalações para ciclistas, em prol de maior segurança viária. No entanto, com o tempo, o grupo foi perdendo fôlego e acabou extinto por falta de participação ativa dos integrantes.

Sobre isso, o urbanista da SGCMU comenta que existe a possibilidade de que alguns membros do Observatório tenham se desmotivado a discutir, pois, segundo ele, muito se conversava sobre o assunto, mas a materialização prática da discussão não era tão visível pelos seus principais agentes. Isto é, havia barulho, pressão e diálogo, mas poucas infraestruturas eram realmente construídas na cidade, bem como, a que condições estas se encontravam.

À exemplo, o entrevistado cita a ciclofaixa da rua Prof. Araújo que, atualmente, encontra-se em parte destruída devido à liberação da Prefeitura em desviar os veículos do transporte coletivo da rua Marechal Deodoro para essa, a fim de gerir os problemas causados pelas obras na Marechal Deodoro. À vista disso, pode-se entender que as conquistas com relação à bicicleta em Pelotas ocorrem de forma lenta, simultaneamente, a desvalorização do espaço do ciclista quando em situação de intervenções no espaço viário da cidade, mesmo que seja para implantação de corredores de ônibus (Figuras 4.35 e 4.36).



Figura 4.35 - Ciclofaixa rua Prof. Araújo em Pelotas, vista lado esquerdo
Fonte: Autora, 2019.

De maneira análoga, o exemplo da via Prof. Araújo também foi citado pela principal liderança do Pedal Dominguera, contudo, para explicar que existe uma relação entre o grupo e o Secretário da STT. Ambos, em entrevista, contaram do diálogo estabelecido por meio do Whatsapp do coordenador do grupo, em que o Secretário é informado sobre irregularidades no pavimento e na vegetação dos 55 km de instalações ciclovias, além de receber sugestões de pinturas horizontais implantadas em parques de propriedade privada na cidade (ENTREVISTA 8, 2019; ENTREVISTA 10, 2019). O Secretário diz que os grupos são grandes parceiros da

Prefeitura por ajudar na manutenção das infraestruturas, no sentido de informar onde existem barreiras à bicicleta.



Figura 4.36 - Ciclofaixa rua Prof. Araújo em Pelotas, vista lado direito.
Fonte: Autora, 2019.

Já a urbanista da SGCMU, responsável pelo PlanMob de Pelotas, sugere que os passeios de grupos de ciclistas na cidade podem ter maior abrangência com relação ao conhecimento da dinâmica urbana e das infraestruturas cicloviárias, quando em comparação com o ciclista utilitário. Assim, os membros dos grupos podem contribuir tanto com uma descrição dos problemas encontrados (ENTREVISTA 8, 2019), quanto com opiniões sobre os trajetos mais frequentados pelos ciclistas em geral (ENTREVISTA 7, 2019).

Ambas as Secretarias Municipais, STT e SGCMU, ressaltaram a importante disponibilidade das últimas gestões do governo em conversar com a comunidade, sobretudo, no que se refere à elaboração do Plano de Mobilidade. Os entrevistados comentam que havia a intensão da Prefeitura de Pelotas em contratar uma empresa privada com viés sustentável para elaboração do plano, como a Embarque Brasil, atual WRI. Entretanto, os custos de contratação eram elevados e decidiu-se pela própria administração realizar os estudos. Dessa forma, diversos âmbitos sociais

foram ouvidos e convidados a participar, dentre eles os grupos de ciclistas Pedal Curticeira e Pedal Dominguera (ENTREVISTA 7, 2019).

Seminários e reuniões do Fórum de Acompanhamento foram realizados, em que o único integrante participativo na discussão foi a liderança do Dominguera. Contudo, tal informação só pode ser confirmada nas entrevistas com a STT e com a própria liderança presente (ENTREVISTA 8, 2019; ENTREVISTA 10, 2019), pois na entrevista realizada com a SGCMU não houve certeza sobre a efetiva participação de grupos, já que não existiu identificação clara para aqueles que não o conhecia pessoalmente (ENTREVISTA 7, 2019). Em contrapartida, a liderança do Curticeira justificou a ausência por problemas de incompatibilidade com a agenda (ENTREVISTA 7, 2019). Inclusive, há um questionamento, por parte da SGCMU, sobre a singela participação destes grupos na discussão, visto que a elaboração do Plano é a principal e maior janela de oportunidade para instituir a bicicleta no ambiente urbano de Pelotas. A entrevistada diz que:

Maior oportunidade que essa. Esse plano que tem proposta para toda a cidade, além do interesse da administração... Porque, depois, se vai ser executado, quando vai ser executado, não se sabe, mas no plano pode estar tudo o que se quer para a cidade e não ter ninguém participando, ou muito poucos (ENTREVISTA 7, 2019).

Tais subdivisões do governo, após assumirem a responsabilidade da realização do Plano, investem no desenvolvimento da bicicleta de maneira a colocá-la como prioridade, juntamente com a questão da acessibilidade e do pedestre; coerente com os princípios da PNMU. Ademais, destaca-se a relação próxima entre STT e SGCMU - característica não usual na política regional – a qual promove diálogos frequentes a respeito, tanto dos projetos, como da execução dos mesmos, o que engloba aspectos de posicionamento das infraestruturas cicloviárias, traçados e suas dimensões (ENTREVISTA 7, 2019; ENTREVISTA 8, 2019). Na pesquisa realizada, é possível perceber um entrelaçamento e uma congruência entre os discursos das duas Secretarias, em que os servidores ciclistas da SCGMU comentam sobre a receptividade do Secretário da STT quanto à temática da visão do ciclista e do pedestre. Logo, as Secretarias de Pelotas, independente do uso que seus representantes fazem da bicicleta, tem um posicionamento que dá prioridade a todos os modos de transporte, e não exclusivamente aos veículos motorizados.

Em contrapartida, o entrevistado realça a dificuldade que a administração pública tem para implantar infraestruturas para bicicletas, já que existe uma grande

resistência por parte dos moradores e comerciantes (ENTREVISTA 7, 2019). As duas Secretarias enfatizam a pressão social exercida sobre a Prefeitura para não implantação de ciclovias e ciclofaixas, principalmente, na área central de Pelotas, pois os comerciantes defendem que esse tipo de instalação prejudica o acesso de seus consumidores aos empreendimentos, quando, na verdade, a bibliografia demonstra o inverso. Um aspecto interessante defendido pela SGCMU é que os grupos teriam potencial de confrontar tal argumento, de modo a corrigir a visão marginalizada sobre a bicicleta.

Nesse cenário, apesar da prioridade clara da PNMU para transporte coletivo, bicicleta e pedestre, a implantação prática disso não é facilmente percebida por aqueles que usam o modo de transporte diariamente em Pelotas. Isso se deve a falta de conectividade das ciclovias e ciclofaixas criticada pelos ciclistas, principalmente no entorno da área central, mas, sobretudo, a resistência contra a bicicleta presente na esfera social e também na consciência de alguns servidores da administração municipal, os quais se preocupam com o desgaste político envolvido no debate (ENTREVISTA 7, 2019). Entretanto, a Prefeita atual apoia os projetos de mobilidade ativa e, em alguns depoimentos para o Diário Popular, defende a importância de construir uma cidade voltada aos pedestres e aos ciclistas.

Corroborando, o Plano de Mobilidade, que está em processo de elaboração, envolve o planejamento da rede cicloviária em curto, médio e longo prazo (ENTREVISTA 7, 2019). São 155 km de malha nova prevista pelo PlanMob, a qual se soma aos 27 km já em projeto (aguardando licitação ou realizados pela iniciativa privada). Destes, 19 km são trechos em ruas pavimentadas para ligar algumas instalações existentes, de modo a solucionar parte do problema mais comentado pelos ciclistas: a conectividade. Esta etapa será executada até 2020, enquanto que, mais 84 km serão implantados em vias arteriais já pavimentadas até 2024 e os últimos 79 km, previstos para zonas mais periféricas da cidade, serão executados em ruas sem pavimentação ou vias ainda inexistentes, tendo o prazo de até 2028 (PELOTAS, 2019a).

A escolha do traçado baseia-se em atributos como pavimentação, hierarquia viária, quantidade e tipo de veículos em circulação, pois, em vias denominadas locais, a solução adotada pela Prefeitura é a de compartilhamento entre modos motorizados e ativos. A previsão é a colocação de placas, sinalizando a possível

existência de ciclistas à direita da faixa de rolamento, a fim de que ciclistas e motoristas usem e respeitem o espaço, respectivamente (ENTREVISTA 7, 2019). Dessa forma, Pelotas oferecerá uma oportunidade maior à bicicleta, que é coerente com o comportamento do ciclista utilitário de pedalar em vias arteriais e vias coletoras principalmente. Além disso, ressalta-se o ganho de segurança viária a ser obtido por esse modo de transporte quando as infraestruturas cicloviárias forem concluídas. No entanto, há a preocupação em como instruir os agentes da mobilidade para que convivam em harmonia em ambiente compartilhado, já que a ideia sofre resistência no debate social, mesmo que apoiada pela liderança de grupos (ENTREVISTA 8, 2019).

A Figura 4.37 apresenta os 55 km de infraestruturas cicloviárias já existentes na cidade, os quais atendem em maioria os bairros Fragata, Três Vendas e Areal. Essas são as regiões administrativas com maiores percentuais em número de viagens com destino à área central de Pelotas, conforme os diagnósticos do Plano de Mobilidade. Ademais, tem-se o planejamento de curto, médio e de longo prazo, onde, além da conexão entre bairros, o plano prevê trechos com caráter de lazer como o entorno da Barragem Salta Bárbara, Arroio Pelotas, Laguna dos Patos e Estrada da Costa de acesso às Charqueadas (PELOTAS, 2019a).

Atualmente, as reclamações sucessivas dos ciclistas não se referem tanto mais a aquisição de infraestruturas, mas a qualidade em que essas se encontram (ENTREVISTA 8, 2019). Por serem implantados em áreas urbanas já consolidadas, os projetos referentes à mobilidade por bicicleta tomaram forma a partir de adaptações na regulamentação, em que infraestruturas bidirecionais devem ter 2,50 metros (BRASIL, 2012), mas encontram-se com 2,10 m. Aspecto talvez irrelevante para qualquer condutor de veículo, mas importante para ciclistas nos momentos de ultrapassagem ou fluxo em ambos os sentidos, já que há a probabilidade de colisões em razão do balanço característico do modo. Conforme o Secretário da STT, essa reclamação, dentre outras semelhantes, justifica-se porque Pelotas já possui uma rede cicloviária satisfatória - exceto a falta de conexões entre instalações -, o que faz com que o debate reivindicatório popular articule-se também para outros aspectos mais específicos de segurança como maiores larguras, sinalização e campanhas de educação no trânsito.

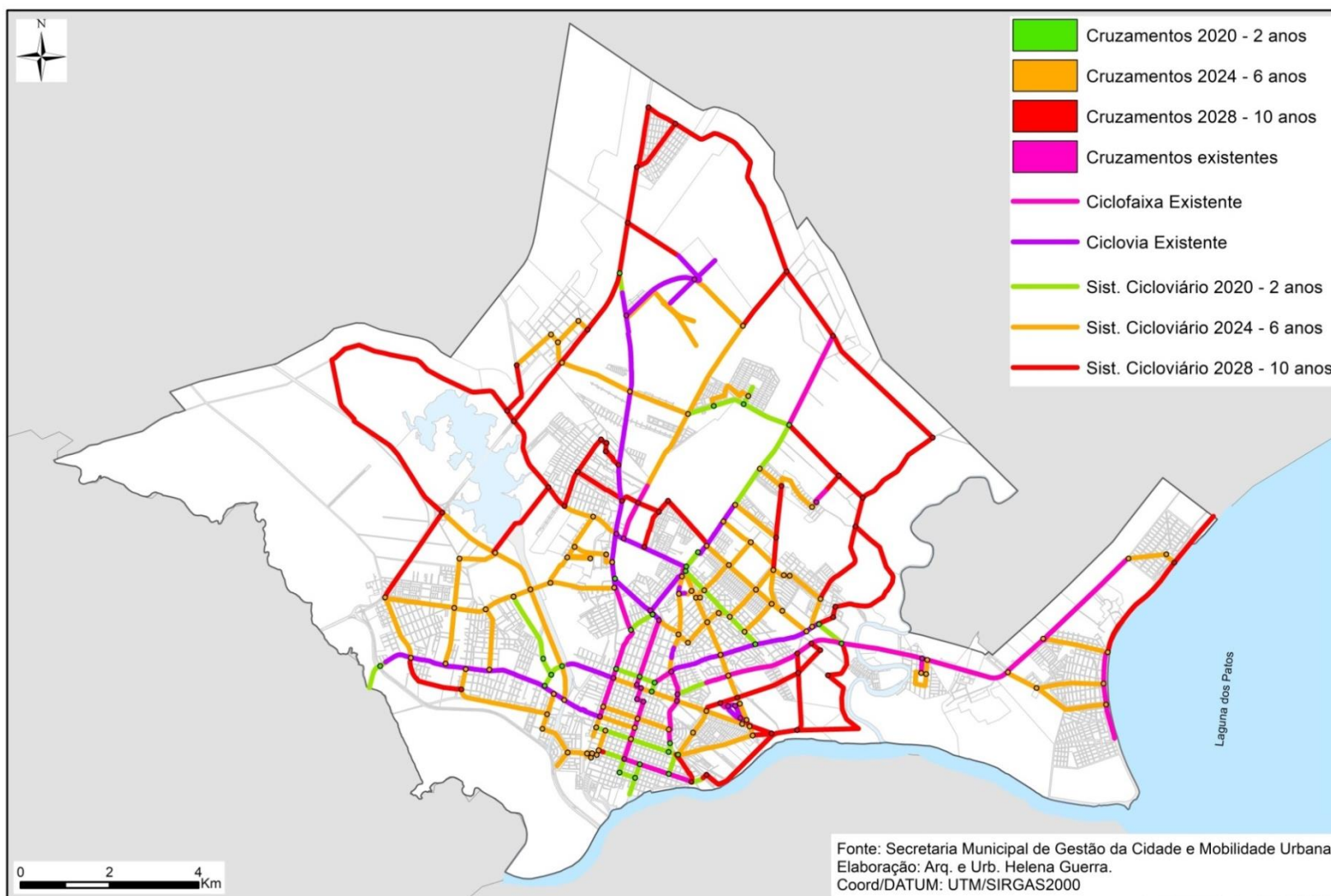


Figura 4.37 - Mapa de infraestruturas ciclovárias existentes e em planejamento na cidade de Pelotas.

Fonte: Pelotas, 2019a.

Ademais, no mês de julho de 2019, Pelotas inaugurou o serviço de compartilhamento de bicicletas, o BikePel, em que são 17 pontos de retirada e devolução das bicicletas públicas, de modo a se localizarem próximo a ciclofaixas e ciclovias da cidade. As estações localizam-se no Campos Anglo, Praça da Alfândega, Campus Porto, Campus II, Praça Conselheiro Maciel, Praça Coronel Pedro Osório (em dois locais), Praça 20 de Setembro, Av. Duque de Caxias, Colégio Pelotense, Parque Dom Antônio Zattera, Av. Dom Joaquim, Av. República do Líbano, Praça do Colono, Av. Fernando Osório, Parque da Baronesa e na rótula da Av. Ferreira Viana (PELOTAS, 2019b). A iniciativa tem a intenção de atrair uma nova demanda de ciclistas sem posse de uma bicicleta ou que tem medo de furtos desse equipamento nas áreas centrais e periféricas (ENTREVISTA 7, 2019). Da mesma maneira, como no Plano de Mobilidade, o projeto também incluiu a liderança do grupo Dominguera na discussão (ENTREVISTA 8, 2019).

Complementando, o Quadro 4.8 cita as infraestruturas cicloviárias da cidade com descrições sobre o tipo de instalação existente no local, o trecho o qual abrange, comprimento, pavimentação e a condição em que se encontra. No material original contido no levantamento da mobilidade urbana pelotense para o Plano de Mobilidade, há ainda as larguras respectivas de cada instalação destinada às bicicletas (PELOTAS, 2019a).

Quadro 4.8 - Qualitativo do levantamento do sistema cicloviário existente em Pelotas.

Via	Tipo	Trecho	Comprimento (km)	Pavimento	Condição
Rua Gomes Carneiro	Ciclofaixa	R. Silveira Calheca; R. Félix da Cunha	1,60	Asfalto	Boa
Rua Félix da Cunha/ R. XV de Novembro	Ciclofaixa	R. Gomes Carneiro; Av. Bento Gonçalves	1,80	Asfalto/ Pedra	Boa
Av. Bento Gonçalves	Compartilhada	R. Marcílio Dias; Av. João Goulart	1,20	Saibro	Ruim
Rua Andrade Neves	Ciclofaixa	Av. Bento Gonçalves; Av. Dom Joaquim	1,10	Asfalto	Boa
Av. Fernando Ozório	Ciclovía	R. Prof. Araújo; Av. Um do Lot. Danúbio	8,20	Bloco concreto	Ruim
Av. Domingos de Almeida	Compartilhada	R. Gonçalves Chaves; R. Comendador Rafael Mazza;	3,90	Asfalto/ Cimento	Ótima
Av. República	Compartilhada	Av. D. Joaquim;	1,30	Saibro	Ruim

do Líbano			Av Salgado Filho			
Av. Salgado Filho	Ciclovía		Av. D. Joaquim; Av. Salgado Filho	1,80	Cimento	Boa
Av. Eng. Ildefonso Simões Lopes	Ciclovía		Av. Salgado Filho; R. Laudelino G. Ribeiro	1,80	Asfalto	Ruim
Lot. Parque Una	Compartilhada		Rua Um, Dois, Cinco e Seis do Lot.; Parque Una	1,4	Asfalto	Ótima
Av. Duque de Caxias	Compartilhada		R. Prof. Araújo; R. Prof. Francisco P. A. Fonseca	5,30	Concreto	Ótima
Lot. Danúbio	Ciclovía		Av. Um, R. Dois e R. Três do Lot Danúbio	3,90	Bloco concreto	Boa
Rua Prof. Araújo	Ciclofaixa		Av. Fernando Osório; R. Marechal Floriano	2,00	Asfalto	Boa
Av. Juscelino K. de Oliveira	Ciclofaixa		R. Br Butuhy; Av. Domingos de Almeida	1,70	Cimento	Ótima
Av. Ferreira Viana Av. Adolfo Fetter	Ciclofaixa		R. Barros Cassal; Av. Amazonas	10,70	Asfalto/Saibro	Ruim
Av. Dr Antônio Augusto de Assunção Jr.	Ciclofaixa		R. Paulo de Souza Lobo; Av. José Maria da Fontoura	1,90	Bloco concreto	Boa
Av. Zeferino Costa	Ciclofaixa		Av. Salgado Filho; Av. Assis Brasil	1,30	Asfalto	Boa
Total				51,70		

Fonte: PlanMob, Pelotas, 2019a.

O Pedal Dominguera, único grupo conhecido pela pesquisa que ainda permanece ativo em Pelotas, afirma incluir as infraestruturas cicloviárias em seus trajetos recorrentes; principalmente, no pedal dos iniciantes (ENTREVISTA 10, 2019). Todavia, além da existência, ou não, de instalações desse tipo nas ruas selecionadas, o aspecto de qualidade do pavimento também é levado em consideração, visto que, como nota-se no Quadro 4.8, há algumas infraestruturas com condições ruins de tráfego para ciclistas.

Assim, pode-se estabelecer uma relação do grupo com a forma urbana voltada à bicicleta em Pelotas, a qual é instituída pela Prefeitura com base no pavimento, na hierarquia viária, na quantidade e no tipo de veículo em circulação

nas vias. Por consequência, tais atributos inferem diretamente sobre a percepção de segurança do ciclista, a qual é materializada pela presença de infraestruturas cicloviárias, que são escolhidas pelo grupo Dominguera como a principal característica levada em consideração durante os passeios (Quadro 4.9).

Quadro 4.9 - Resultado do questionamento sobre a escolha dos trajetos em entrevista com grupo de ciclistas em Pelotas e com a administração municipal no traçado das infraestruturas cicloviárias.

Pergunta da entrevista com representante do Dominguera e da SGCMU	SGCMU	Pedal Dominguera
Quais critérios são levados em consideração na escolha do traçado/ dos trajetos?	1 - Pavimento; 2 - Hierarquia viária; 3 - Quantidade e/ou tipo de veículo	1 - Infraestrutura cicloviária; 2 – Pavimentação*
Destes, qual o fator mais importante na escolha do traçado/ dos trajetos?	Quantidade e/ou tipo de veículo	Infraestrutura cicloviária
* Da infraestrutura cicloviária		

Fonte: Autora, 2019.

A Figura 4.38 mapeia os trajetos do grupo realizados em um mês, entre junho e julho, os quais foram enviados via e-mail pela liderança do Pedal Dominguera para a STT a fim de acompanhamento dos pedais dos iniciantes, adicionalmente, por iniciativa do entrevistado, foram também enviados para a pesquisadora. Nota-se, portanto, que o grupo de pedal tem uma abrangência satisfatória quanto às infraestruturas cicloviárias de Pelotas, bem como, explora as possibilidades permitidas pela área urbana extensa da cidade.

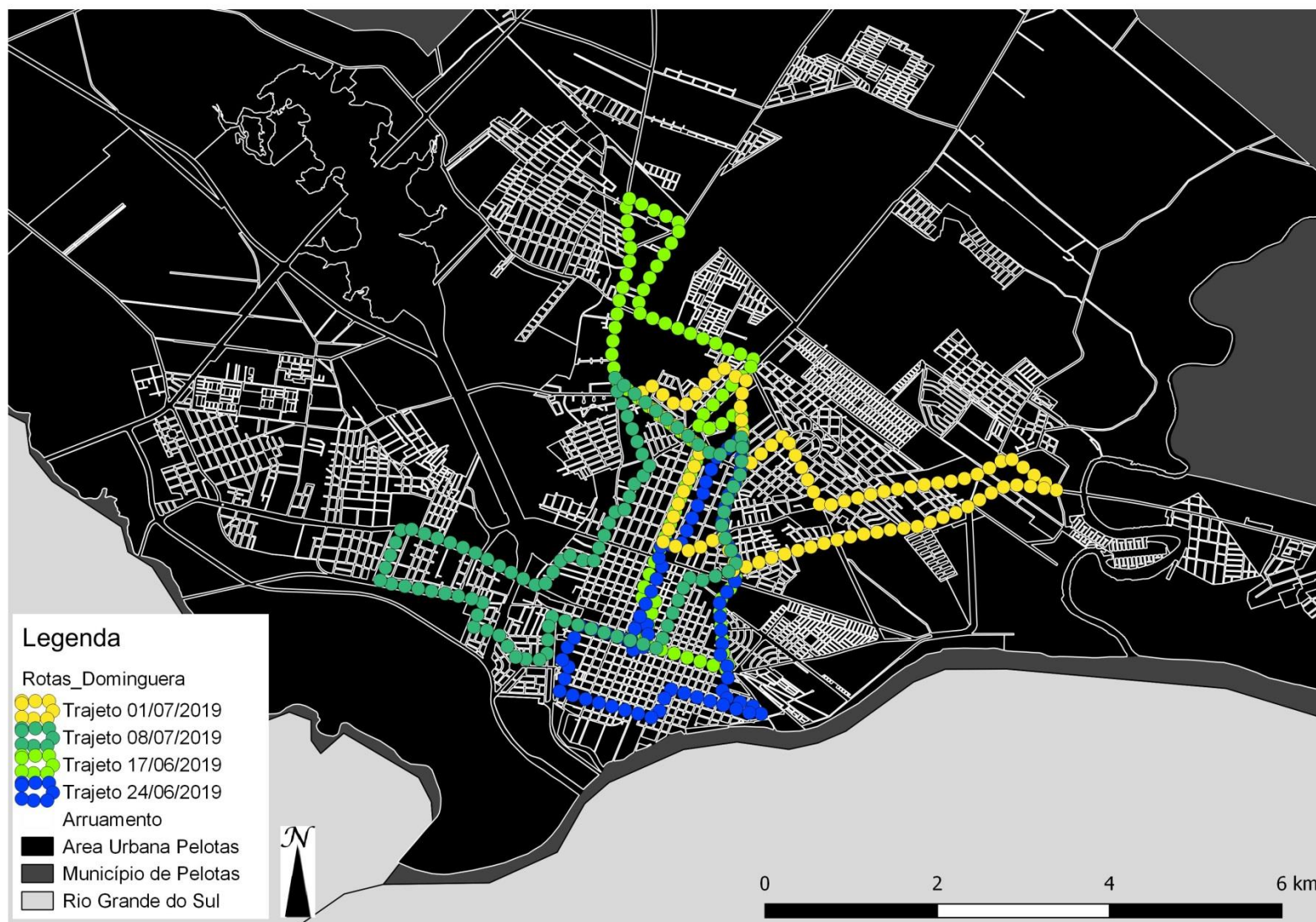


Figura 4.38 - Mapa dos trajetos principais do grupo Pedal Dominguera em Pelotas.
 Fonte: Autora, 2019.

4.2.4 O papel dos grupos na visão de quem participa

No estudo de Bacchieri, Gigante e Assunção. (2005) a cidade de Pelotas tinha apenas 10 km de infraestruturas cicloviárias e, dos 31,2% utilitários que usavam esse modo de transporte para ir ao trabalho (27,1% homens e 4,1% mulheres), a maioria era de baixa escolaridade e de baixo quantil econômico. Foram entrevistados 1.705 trabalhadores em domicílios de 144 setores censitários baseados no Censo 2000 do IBGE, cujos resultados mostraram que apenas 0,3% das bicicletas examinadas possuíam todos os equipamentos de segurança exigidos obrigatoriamente pelo CTB e 55% possuíam apenas um, sendo eles: campainha, espelho retrovisor, refletor lateral, dianteiro e traseiro, refletor nos pedais - exigidos pelo CTB; farolete dianteiro, farolete traseiro e freios – não exigidos pelo CTB. O equipamento de segurança com maior incidência nas bicicletas era os refletores dos pedais (que já vêm inclusos na compra da bicicleta, normalmente), seguidos pelos freios, ainda que 15% não apresentavam estes em funcionamento. Aspecto justificado, conforme os autores e o relatório do GEIPOT (2001), pelo baixo nível de conhecimento da população de Pelotas quanto à legislação em questão.

Cientes do estudo, os entrevistados da SGCMU enfatizam uma mudança na percepção do modo de transporte na cidade, visto que, atualmente, afirma-se a presença de um novo perfil de ciclista. Esse não é mais o trabalhador da construção civil, com bicicletas em péssimas condições usada cinco dias na semana independente das condições meteorológicas (BACCHIERI; GIGANTE; ASSUNÇÃO, 2005), mas um ciclista que não tem propriamente um perfil geral, podendo assumir a posição de estudante, de mãe que leva o filho para o colégio, com todas as idades, classes e sexos. O que, para estes agentes públicos, pode ser considerado como uma contribuição dos grupos de ciclistas, no momento em que, esses apresentam uma nova opção de transporte; primeiramente, como lazer, mas com o potencial de uma possível demanda diária futura para as infraestruturas cicloviárias (ENTREVISTA 7, 2019).

São grupos que iniciam as pessoas no processo de andar de bicicleta, de maneira a serem capazes de trazer novos utilitários para o modo de transporte, em razão das condições caóticas da mobilidade motorizada (ENTREVISTA 7, 2019). A STT também coloca a visualização do Pedal Dominguera como uma referência para

projetos escolares de educação no trânsito, a fim de ensinar crianças, desde cedo, a importância do modo ciclovitário.

O Secretário da STT destaca, sobretudo, a importância dos grupos de ciclistas nos anos de 2010 a 2012, em um enfrentamento teórico para obtenção do espaço do ciclista em Pelotas, que não era uma discussão local, mas mundial, como já retratado pela fundamentação teórica deste estudo. É comentado que esse “pedir” infraestruturas para a bicicleta, mesmo que tenha faltado diálogo na execução do processo, foi indispensável para que, atualmente, haja debates sobre largura das ciclofaixas e conexões entre infraestruturas; isto é, sobre melhorias na qualidade do espaço do ciclista, e não somente uma discussão para sua existência.

Não sei se é relevante para o teu trabalho, mas eles tiveram uma grande importância lá no despertar, na provocação, no enfrentamento, no pedir eles foram importantes. Depois, o próprio executivo também incorporou a ideia, para posteriormente, talvez, começar essa disputa de “vamos fazer melhor”, “vamos caprichar”. (...) Acho que hoje eles participam muito em outro viés, eles não precisam mais lutar por espaço, eles precisam ajudar que a gente crie esse ambiente e que esse ambiente se propague (ENTREVISTA 8, 2019).

Nesse caso, o poder público deixa de assumir o papel de inimigo dos ciclistas e passa a ser um aliado das lideranças de grupos em Pelotas, muito mais em diálogos abertos com o Pedal Dominguera, do que na época do Curticeira, quando não havia tantos espaços destinados à bicicleta. Naquele momento, esse espaço estava em fase de construção, em que não se sabia exatamente como criar uma cidade ciclável. É também colocado que, talvez, se os grupos não tivessem pressionado o poder público, não se sabe se Pelotas estaria à frente de outras cidades na região Sul quanto à esta forma de mobilidade (ENTREVISTA 8, 2019).

A principal contribuição dos grupos para o Secretário da STT é, igualmente, citada por todos os demais agentes entrevistados – sem exceções – que foi: chamar a discussão para o ciclista, exigir um espaço e reivindicar o transporte por bicicleta em Pelotas há alguns anos atrás. Dessa maneira, enfrentando, tanto o poder público responsável pela implantação das infraestruturas, quanto à própria sociedade. Até porque essa é, ainda, fortemente conservadora quanto a uma mudança na hierarquia dos modos de transporte, já que os órgãos responsáveis por implantar instalações ciclovitárias são, frequentemente, alvos de críticas da comunidade local. A reclamação parte da efetividade de construir infraestruturas como ciclovias e ciclofaixas se, no fim, “ninguém” as utiliza. Ou seja, um posicionamento contrário à

bicicleta, geralmente, produzido por motoristas ou comerciantes que desconhecem o modo de transporte ativo, bem como, esperam visualizar ciclofaixas e ciclovias lotadas de ciclistas congestionados.

Além da recorrente visualização da bicicleta no ambiente urbano e da retomada do transporte como uma escolha modal independente de classe social, outra contribuição dos grupos de ciclistas, mais especificadamente do Pedal Curticeira, é os benefícios do cicloturismo. A Via Ecológica Serra dos Tapes aproxima o uso da bicicleta ao âmbito rural, assim, apresenta esse modo de transporte urbano como uma ferramenta para desmistificar a produção agroecológica da região, a fim de promover um desenvolvimento mais sustentável e uma consciência sobre a questão ambiental (ENTREVISTA 9, 2019). Além da utilização da bicicleta, o projeto beneficia a saúde das pessoas que passam a consumir em feiras ecológicas, com produtos colhidos no entorno da cidade de Pelotas, um ambiente desconhecido para muitos habitantes do núcleo urbano.

O Quadro 4.10 sintetiza as respostas da última pergunta do roteiro aplicado aos servidores públicos responsáveis pelas infraestruturas cicloviárias e do roteiro aplicado aos coordenadores/fundadores dos grupos de ciclistas. Logo, as perguntas tratam sobre as contribuições desta prática para a cidade de Pelotas, sendo que, no primeiro questionamento, algumas sugestões foram feitas, como: opiniões sobre o traçado das rotas; participação nas discussões sobre o entendimento da mobilidade por bicicleta (atuação política); uma construção social sobre o transporte por bicicleta (visualização da bicicleta/ reeducação no trânsito); a constituição de um novo visual para esse modo de transporte (distinção de classe); melhoria da infraestrutura; e melhora da segurança. Destaca-se, no entanto, que as atribuições Aspectos negativos e Aspectos positivos são uma divisão da pesquisa com base no referencial teórico apresentado, não necessariamente as características listadas são interpretadas dessa maneira pelos entrevistados.

Quadro 4.10 - Resultado do questionamento sobre as principais contribuições dos grupos de ciclistas para a cidade de Pelotas, respondido pela administração municipal e pelos membros dos grupos.

Perguntas entrevista	SGCMU	STT	Pedal Curticeira	Pedal Dominguera	MubiPel
Quais as contribuições dos grupos de ciclistas para a cidade?	Aspectos negativos	Não são participativos politicamente no traçado das rotas;	-	-	-
	Aspectos positivos	Opiniões individuais de lideranças sobre os traçados das rotas;	Visualização da bicicleta;	Atuação política, participação em reuniões e no Fórum do Plano de Mobilidade de Pelotas;	Atuação política, participação em reuniões;
		Visualização da bicicleta;	Constituição de um novo visual para o transporte;		
Quais outras também seriam relevantes?		Participação em reuniões (solução de problemas pontuais);	Atuação política, participação em reuniões;		Visualização da bicicleta;
		Constituição de um novo visual para o transporte;	Visualização da bicicleta;		
Quais outras também seriam relevantes?	Pintura das <i>bike boxes</i> ;		Berço de motivação para criação de outros grupos de ciclistas;	Atividade física, saúde, sair do sedentarismo;	Grupos foram fundamentais no despertar da sociedade pelotense para a bicicleta;
	Ensinar pessoas a andar de bicicleta (possível incorporação da modo de transporte no dia-a-dia);	Grupos foram fundamentais no despertar da sociedade pelotense para a bicicleta;	Saúde; autonomia;	Ajudar a pedalar sem fins lucrativos;	
			Desenvolvimento do cicloturismo;	Amizade, socialização;	
Destas, qual a mais importante?	Constituição de um novo visual para o transporte	Constituição de um novo visual para o transporte	Berço de motivação para criação de outros grupos de ciclistas na região;	Ajudar a pedalar sem fins lucrativos; e Ganho de saúde	Despertar da sociedade para a bicicleta;

Fonte: Autora, 2019

Assim, algumas conclusões podem ser inferidas e comparadas com a fundamentação teórica, dentre essas está a sequência de comportamentos percorrida por movimentos sociais como o cicloativismo. Isto é, esses iniciam com viés radical baseado em tendências internacionais, seguido por um deslocamento do propósito do grupo relacionado às questões ambientais, até a conquista de discutir políticas como pauta principal das organizações. Fato que inicia com o MubiPel, perpassa o Curticeira e, de certa forma, é a causa da desmobilização do grupo, o qual desanima durante o processo; mesmo que, o esforço tenha servido para instalar na gestão política administrativa a importância de investir na ciclo mobilidade. Exemplo semelhante pode ser percebido inclusive em metrópoles como São Paulo, visto que, a manutenção das premissas desse tipo de movimento é difícil nas transições de gerações, conforme Couto (2015). Ademais, a liderança do Curticeira foi o único agente citado em todas as entrevistas realizadas na Cidade Caso, o que ressalta sua importância política na questão.

Além disso, dois aspectos também encontrados em outros trabalhos acadêmicos estão presentes no Caso Pelotas, em que, o primeiro, refere-se à profissionalização de membros do grupo em áreas como *marketing* digital, de modo a conseguir atrair mais potenciais ciclistas na cidade, como ocorre com o Pedal Dominguera. Já o segundo, trata da relação entre ativismo e mercado de trabalho, pois ao acompanhar o histórico do Pedal Curticeira, cuja liderança é claramente o principal mantenedor da prática, infere-se que a valorização da bicicleta em âmbito nacional e internacional permite a alguns ciclistas assumir a bicicleta como meio de desenvolvimento de suas carreiras profissionais, como no caso da Via Ecológica da Serra dos Tapes.

4.3 A realidade de Bagé

Atualmente, sabe-se que Bagé possui três grupos de ciclistas: o Pelotão da Quinta, o Pedaladas Ciclo Regert e o Pedala Bagé, entretanto, no momento de seleção das unidades de análise não foi identificada a existência do grupo denominado de Pedala Bagé. Nas pesquisas para determinação dos objetos de estudo na cidade via *internet*, não se encontrou nenhum material jornalístico sobre a

organização, nem no Facebook, nem no Blog As Magrelas em Bagé e no Mundo. Logo, o reconhecimento deste grupo de ciclistas apenas se deu durante a aplicação das entrevistas, quando um dos entrevistados apresentou um ciclista, para ele, importante na inclusão da pesquisa, que pertencia a organização.

Como esse não é um estudo individual, mas sobre um coletivo, não se pôde incluir em tempo hábil o grupo Pedala Bagé, por isso, a seguir, apresentam-se os resultados obtidos através do conhecimento dos grupos online Pelotão da Quinta e Pedaladas Ciclo Regert. Posteriormente, há uma seção de histórico e prática desses na cidade; outra sobre a relação entre Prefeitura e organizações de ciclistas e, por último, algumas conclusões do Caso juntamente à descrição das contribuições questionadas aos entrevistados.

4.3.1 Conhecendo grupos online

Em uma pesquisa inicial no Facebook, encontrou-se um grupo de ciclistas denominado de Pelotão da Quinta. Na descrição de sua Página na rede social, há uma definição breve: “Um grupo de ciclistas de estrada (equipe de *speed*)” e um pequeno histórico:

Em 2011 um grupo de amigos se reunia todas as quintas-feiras, daí surgiu o nome “Pelotão da Quinta” para pedalar no asfalto, nessa época ainda com bicicletas de MTB (*Mountain Bike*) adaptadas para asfalto, com o tempo fomos pegando gosto pelo esporte e aos poucos fomos adquirindo as bicicletas “*Speed*” “bicicletas apropriadas para o ciclismo de estrada, “asfalto”.

Com o equipamento melhor e já mais experientes, houve uma grande evolução no desempenho do grupo, fixou-se um novo ponto de encontro ‘posto internacional’ onde nos reunimos até hoje.

Aos poucos nos sentimos mais confiantes e começamos a nos aventurar em provas onde alguns integrantes conseguem resultados bem expressivos na região sul, também conseguimos trazer para a nossa cidade (Bagé) uma etapa do campeonato Zona Sul de Ciclismo.

Hoje o PELOTÃO DA QUINTA trabalha para aumentar o número de praticantes desse esporte em Bagé, disponibilizando treinos mais leves destinados para quem quer iniciar nesta modalidade e desta forma conseguir colocar novos atletas em competições.

*Lembrando que, o ciclismo de estrada não tem idade, então venha pedalar conosco (PELOTÃO DA QUINTA, 2019).

Assim, de início, percebe-se uma diferença dos grupos de Rio Grande e de Pelotas para o Pelotão da Quinta em Bagé, em razão do tipo de bicicleta escolhida e da proposta de optar pelo ciclismo de estrada. Contudo, pensa-se que esta oposição

com os dois Casos anteriores pode resultar em um novo modelo de grupos de ciclistas na região sul e, portanto, no contexto brasileiro, a fim de confrontar a teoria desenvolvida em uma realidade distinta dos grupos de ciclistas mais urbanos e de *mountain bike* como o Corta Vento, o Dominguera e, no passado, o Curticeira.

Portanto, o Pelotão da Quinta possui somente uma Página, de mesmo nome, na rede social Facebook, com 803 seguidores, sem administrador definido e com data de surgimento em 11 de fevereiro de 2014. No acompanhamento passivo da pesquisadora, o grupo postou 54 publicações de 1º de abril de 2017 a 21 de fevereiro de 2019 (22 meses de acompanhamento), cujo levantamento detalhado extrapola esse período até o ano de 2016. Logo, devido à baixa frequência de postagens, foi possível compreender mais a atividade do grupo de pedal e sua organização no ambiente virtual.

Em destaque, a categoria **Informativos do grupo** obtém 50% das publicações no levantamento detalhado, das quais 86 são informativos de pedal como “Hoje tem treino minha gente!!!! Saída às 19:30 hrs do Posto Internacional”; nove são avisos de convites para jantares de confraternização entre os ciclistas; dois *posts* são de chamamento para participar dos passeios; dois de venda de uniformes do Pelotão da Quinta e um de questionamento sobre o horário da pedalada. O caráter informativo do grupo infere que a mídia social serve para organização dos eventos e comunicação dos administradores da página (desconhecidos) com os ciclistas participantes (Figura 4.39).

A segunda categoria com maior número de publicações é **Evento externo** com 19%, a qual inclui convites para o lançamento da União de Ciclistas do Pampa (UCP) em setembro de 2017, para a Volta Internacional de Ciclismo de Uruguiana, para uma palestra sobre ciclismo e, principalmente, para participar da Copa Nobre de Ciclismo; todas as publicações rotuladas como Propaganda evento. Ademais, há nove *posts* de eventos com participação do grupo, dentre eles, um passeio ciclístico no Dia do Desafio; cinco congratulações com estímulos aos ciclistas competidores do Pelotão que participam de campeonatos; dois de ação social sobre um jantar beneficente do grupo; mais algumas postagens de aviso, chamamento, notícia e vídeo de um integrante em competição.

Na sequência, **Foto/ percurso das pedaladas**, com 11%, possui 15 publicações de fotografias do grupo em eventos, normalmente, de extensa

quilometragem percorrida; e sete fotos dos passeios internos da organização de ciclistas; além de um registro em vídeo de um treino. Em compensação, a categoria **Incentivo à bicicleta/ ciclismo** não teve publicações consistentes, foram apenas duas com discursos como “*Life is better on a bike*” e “Fui atrás da felicidade e voltei em uma bicicleta”. Já **Comércio de produtos** e **Relações com adm. Pública** não tiveram nenhuma publicação.

A categoria **Outros**, com 19%, somou 18 posts de congratulações com felicitações de natal, ano novo, dia da mulher, parabéns aos colegas, agradecimentos a realização de competições, etc. Além destes, há dez publicações referentes a notícias que envolvem ou o Pelotão da Quinta (em revistas e jornais), ou os ciclistas integrantes do grupo que participaram de alguma competição. Há também outras nove rotuladas como Não identificado, em razão de não se ter compreendido claramente e uma postagem de ação social sobre a doação de brinquedos.

Quanto ao interesse dos seguidores do Pelotão da Quinta, não há nenhuma estranheza em comparação à incidência no levantamento detalhado (Figura 4.40). **Informativos do grupo** obteve destaque com 40 *posts* curtidos mais que dez vezes em um total de 100 publicações, de modo a somar 40% de aprovação do grupo. Enquanto que, **Foto/ percurso das pedaladas**, com 20 postagens curtidas mais que a mediana em um total de 23, resultou em 87%. Ambas as categorias incluem as publicações mais populares da página com 50 e 48 curtidas.

Já **Evento externo** e a categoria **Outros** possuem uma média de curtidas semelhante com 13 e 14 respectivamente, assim como, tiveram um total de publicações próximo, sendo que Outros teve uma taxa de aprovação melhor com 58%, ao passo que, Evento Externo somou 38%. Por fim, **Incentivo à bicicleta/ ciclismo** não teve nenhum, de seus dois *posts*, com mais de 10 curtidas, logo, obteve 0% de aprovação (Tabela 4.6).

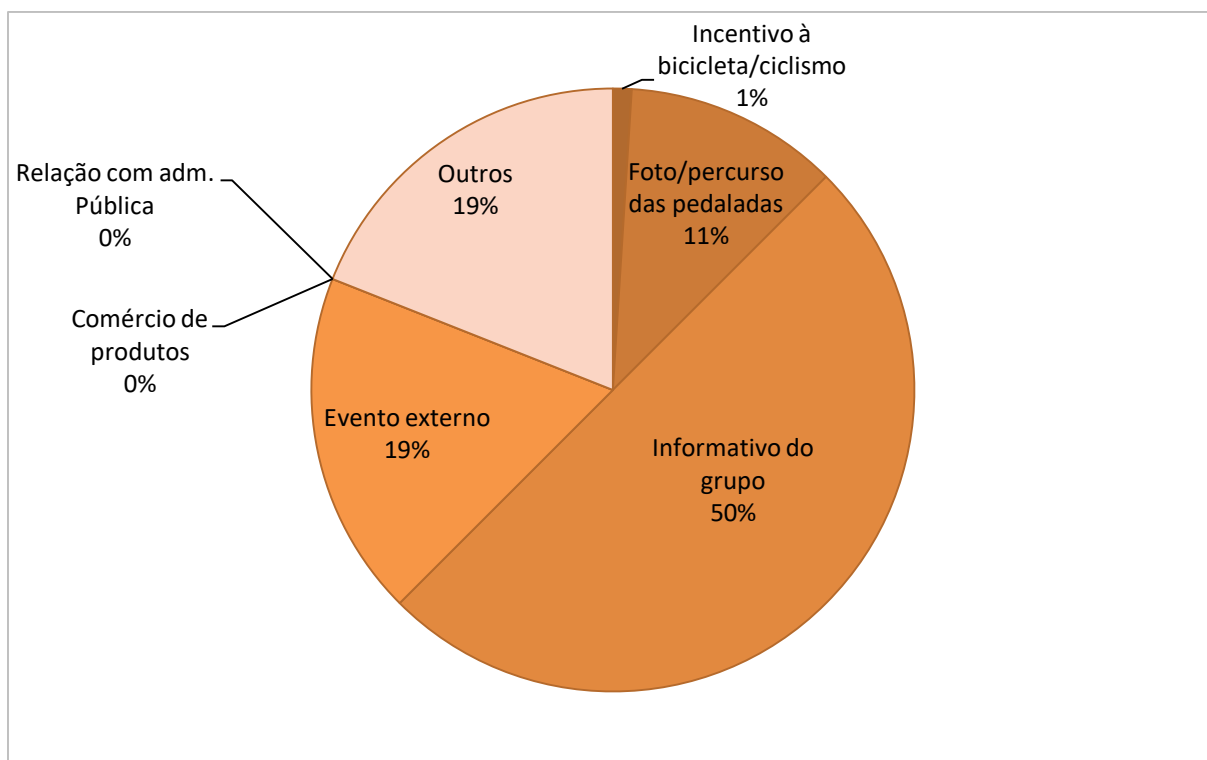


Figura 4.39 - Incidência percentual de postagens por categoria de análise em 200 publicações no Facebook do Pelotão da Quinta.
Fonte: Autora, 2019.

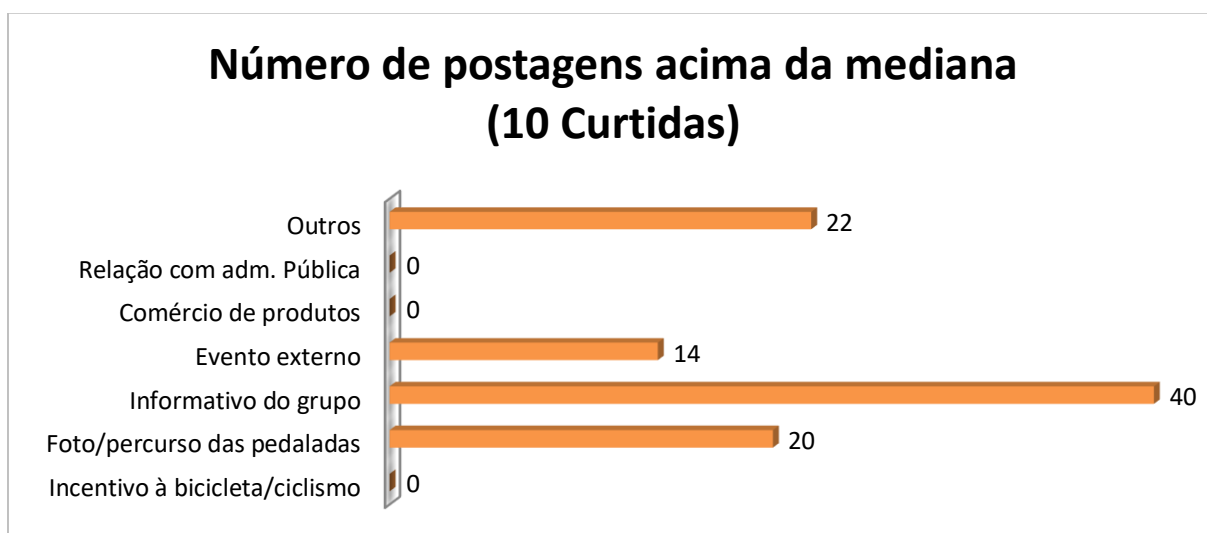


Figura 4.40 - Categorias mais curtidas acima da mediana no grupo Pelotão da Quinta.
Fonte: Autora, 2019.

Tabela 4.6 - Análise de interesse do grupo Pelotão da Quinta por categoria através do número de curtidas.

CATEGORIAS	TOTAL DE POSTAGENS	Número de posts acima mediana	Postagem mais curtida	Postagem menos curtida	Média de curtidas	%
Incentivo à bicicleta/ciclismo	2	0	9	7	8	0%
Foto/percurso das pedaladas	23	20	48	3	23	87%
Informativo do grupo	100	40	50	0	10	40%
Evento externo	37	14	35	0	13	38%
Comércio de produtos	0	-	-	-	-	0%
Relação com adm. Pública	0	-	-	-	-	0%
Outros	38	22	38	1	14	58%

Fonte: Autora, 2019.

À vista do que foi exposto, o Pelotão da Quinta tem um comportamento padrão de grupos de ciclistas na rede social Facebook, da mesma maneira que os grupos das outras Cidades Caso. A Figura 4.41 mostra um comparativo das incidências de publicações dessa organização com o número de postagens mais curtidas pelos seguidores da página, logo, infere-se que há uma coesão entre o interesse do grupo e o que é postado pela sua administração.

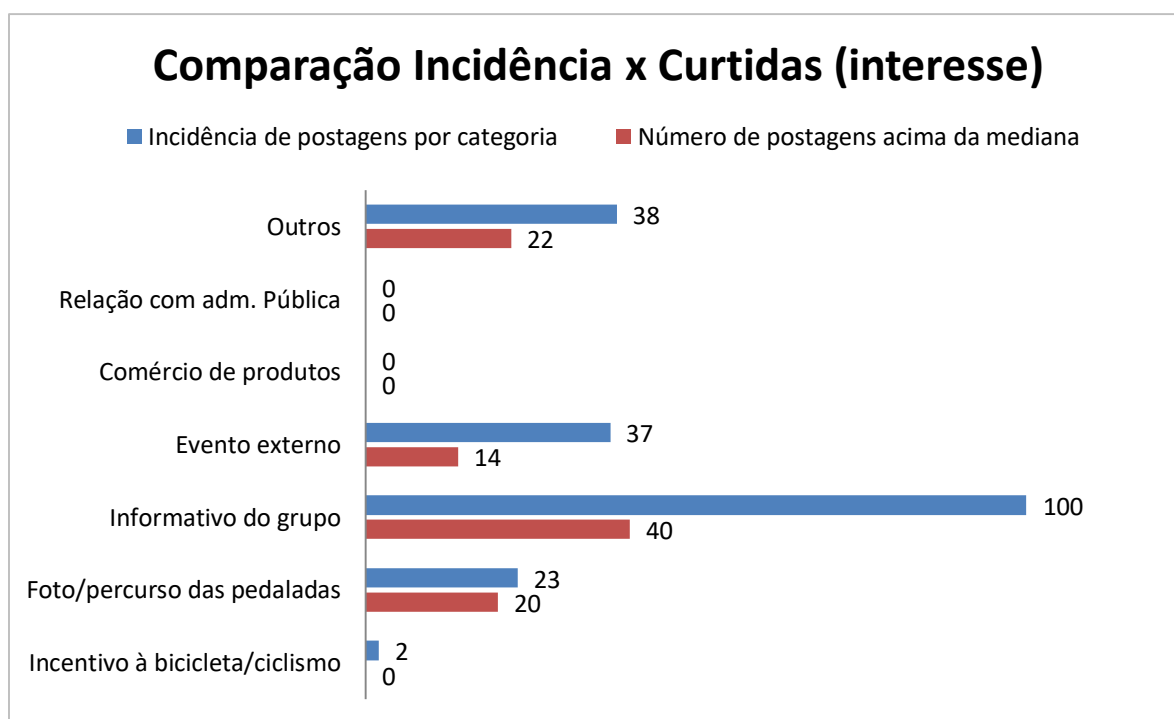


Figura 4.41 - Análise comparativa entre incidência de cada categoria e interesse dos membros do grupo, Pelotão da Quinta.

Fonte: Autora, 2019.

No decorrer da pesquisa, encontrou-se outro grupo de ciclistas na cidade de Bagé, presente no Facebook como Pedaladas Ciclo Regert e encontrado a partir de um Blog chamado As Magrelas em Bagé e no Mundo. O endereço eletrônico tem o nome de um dos administradores do grupo e possui dois links: para a página do Pelotão da Quinta e para o grupo do Pedaladas Ciclo Regert. Portanto, este é um grupo público da rede social Facebook, com 730 membros, e a descrição de apresentação é: “Compartilhe aqui suas idéias, seus convites para roteiros e eventos... Aqui, o propósito é reunir e incentivar os ciclistas, independente de modalidade e grau de experiência... Bora pedalar!!!”. Surgiu em 2 de janeiro de 2012 e, no tempo de acompanhamento das publicações, obteve um total de 730 posts de 1º de abril de 2017 a 21 de fevereiro de 2019, dos quais os últimos 200 mais recentes foram detalhados em planilhas no Excel.

Para esse grupo, há uma distribuição das incidências de publicações, principalmente, entre as categorias **Evento externo**, com 37%, e **Informativos do grupo** com 24%. A primeira delas inclui 31 *posts* de propagandas de evento e mais 31 de evento pedal, os quais estão, geralmente, associados ao Clube Audax Bagé; há também uma publicação do Desafio Via Ecológica Serra dos Tapes, promovido pelo Pedal Curticeira de Pelotas. Os eventos Audax são de desafios de 100, 200, 300 km, em que participam também ciclistas de outras regiões do estado, incluso Pelotas e Rio Grande - como já verificado nos levantamentos anteriores (seção 4.1.1 e 4.2.1). Bem como, duas publicações de ação social com alunos da APAE, três avisos gerais, três notícias sobre os eventos, e outros tópicos menos frequentes também estão inclusos.

Por outro lado, **Informativos do grupo** reúne informações sobre as pedaladas com 45 *posts* no total, somados a mais três questionamentos dos passeios. Há postagens de informativos com descrições como Alexandria, Pedal Light e Pampedal, entretanto, não foi possível identificar o que exatamente significavam, até o momento em que foi encontrada uma reportagem postada no Facebook, a qual explica as diferenciações dos passeios do grupo Pedaladas Ciclo Regert. Nessa estão: Pelotão da Alexandria, com 40km, Pedal das Gurias e Pedal Light para iniciantes, e o tradicional Pampedal. Por isso, depois de concluído o levantamento, esse foi revisado novamente de modo a incluir essas variações na categoria Informativos do Grupo, pois haviam sido classificadas como Evento

externo. Há também uma publicação que exige o uso de capacete, sinalizador traseiro, farol dianteiro, câmara de ar reserva e o lembrete para uma garrafa de água em passeios com o coletivo de ciclistas.

Já as categorias **Foto/ percurso das pedaladas** e **Comércio de produtos** obtêm 8 e 6%, de modo a apresentarem, majoritariamente, publicações de fotografias dos passeios e propagandas comerciais de produtos para ciclistas da loja Ciclo Regert, publicados pelo administrador do grupo. **Incentivo à bicicleta/ ciclismo** e **Relações com adm. Pública** somam 1% cada, em que se constituem por publicações explicativas sobre as vantagens da bicicleta e de uma campanha da Prefeitura Municipal, com participação do grupo, para o mês do Novembro Azul.

Por fim, com 23%, a categoria **Outros** reúne 22 *posts* com temáticas de difícil rotulação (não identificadas), seis de congratulações, cinco de notícias, quatro de sugestão de um livro de cicloturismo e outros temas menos frequentes como avisos, sobre competição infantil; um discurso crítico à ciclofaixa de Torres, RS, que havia carros estacionados; instrução; propaganda evento e uma postagem sobre os tipos de bicicleta (Figura 4.42).

O interesse dos membros do grupo em rede social, medido através do número de curtidas, segue a mesma ordenação das incidências conforme mostra a Figura 4.43. Cinco das sete categorias de análise atingiram taxas de aprovação em torno de 50%, o que representa um interesse intermediário do grupo pelas publicações postadas; mesmo que a mediana tenha dado baixa, com apenas cinco curtidas.

Evento externo teve 35 *posts* curtidos mais que cinco vezes em um total de 73 publicações (38%), enquanto que, **Informativos do grupo** teve 25 postagens medianamente curtidas em um total de 48 (52%). **Foto/ percurso das pedaladas** resultou na mais alta taxa de aprovação do grupo com 59%, em que 10 *posts* foram curtidos mais vezes que a mediana em um total de 17. Por outro lado, **Comércio de produtos** que teve uma incidência de 6%, semelhante à categoria anterior, resultou em uma taxa de aprovação de 15%, com duas postagens curtidas mais que cinco vezes em um total de 13.

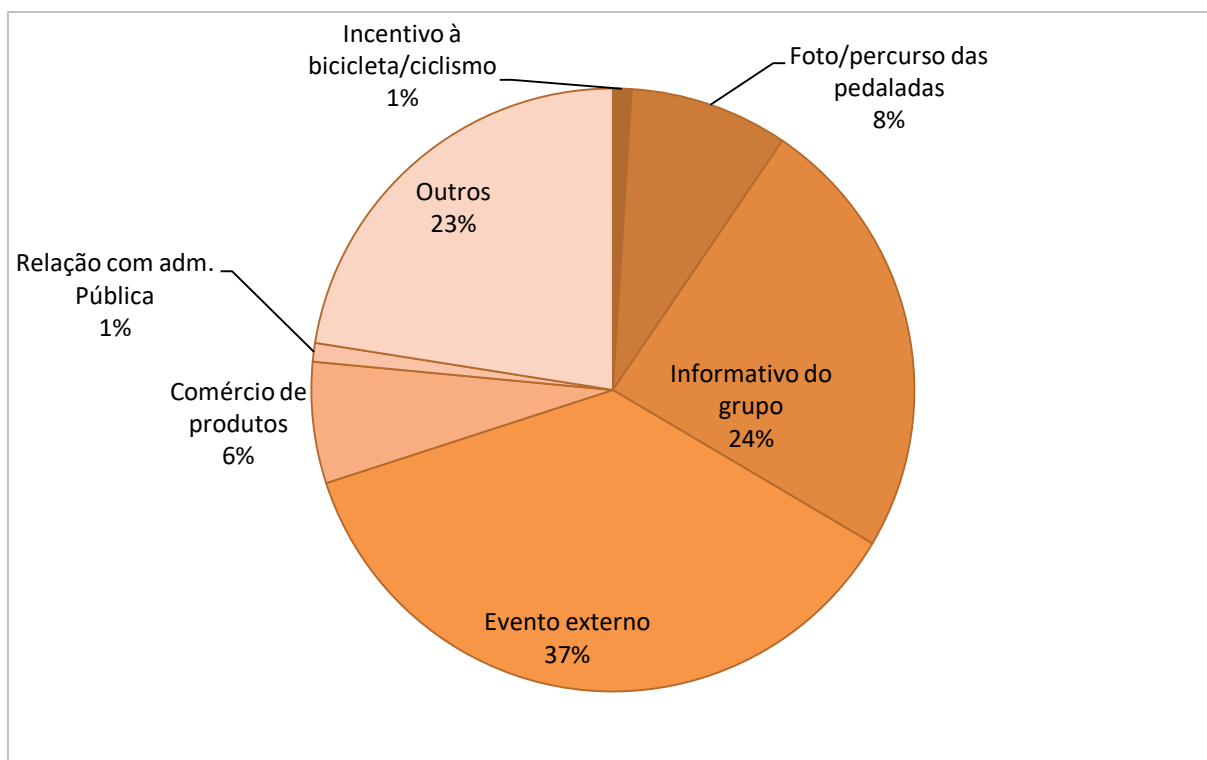


Figura 4.42 - Incidência percentual de postagens por categoria de análise em 200 publicações no Facebook do Pedaladas Ciclo Regert.
Fonte: Autora, 2019.

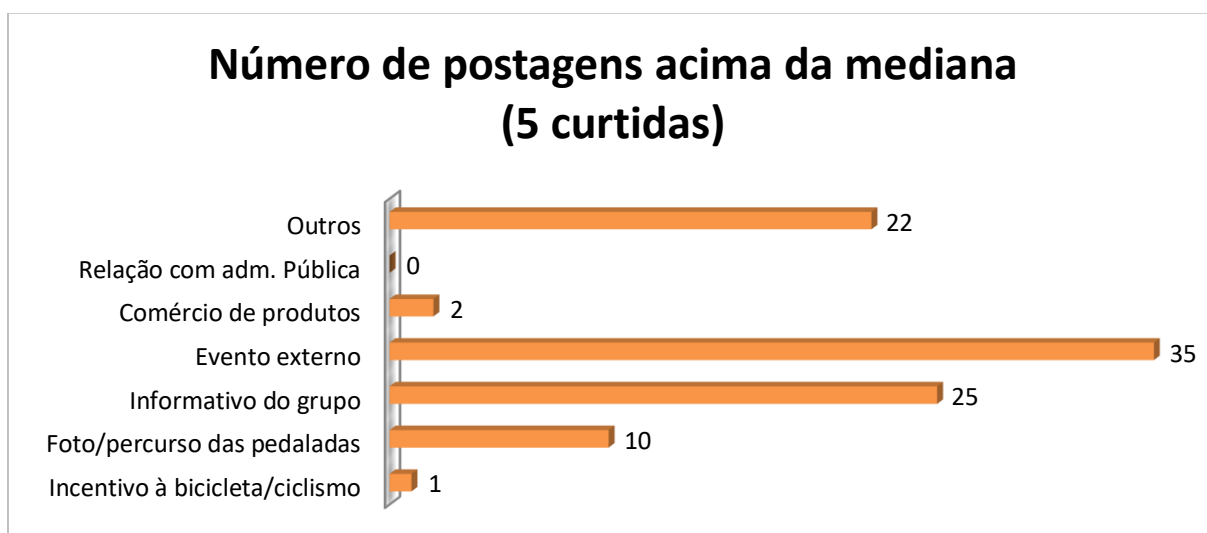


Figura 4.43 - Categorias mais curtidas acima da mediana no grupo Pedaladas Ciclo Regert.
Fonte: Autora, 2019.

Tabela 4.7 - Análise de interesse do grupo Pedaladas Ciclo Regert por categoria através do número de curtidas.

CATEGORIAS	TOTAL DE POSTAGENS	Número de posts acima mediana	Postagem mais curtida	Postagem menos curtida	Média de curtidas	%
Incentivo à bicicleta/ciclismo	2	1	12	1	7	50%
Foto/percurso das pedaladas	17	10	48	1	12	59%
Informativo do grupo	48	25	30	0	7	52%
Evento externo	73	35	36	0	8	48%
Comércio de produtos	13	2	20	0	4	15%
Relação com adm. Pública	2	0	3	2	3	0%
Outros	45	22	42	0	6	49%

Fonte : Autora, 2019.

Já **Incentivo à bicicleta/ ciclismo** teve baixa incidência de publicações e metade delas (no caso, uma) obteve mais curtidas que a mediana, de modo a somar 50% de aprovação. Em contrapartida, a categoria **Relação com adm. Pública**, também com baixa incidência, não teve nenhum *post* curtido mais que cinco vezes. Ademais, **Outros**, com uma taxa de aprovação de 49%, obteve 22 publicações curtidas em um total de 45.

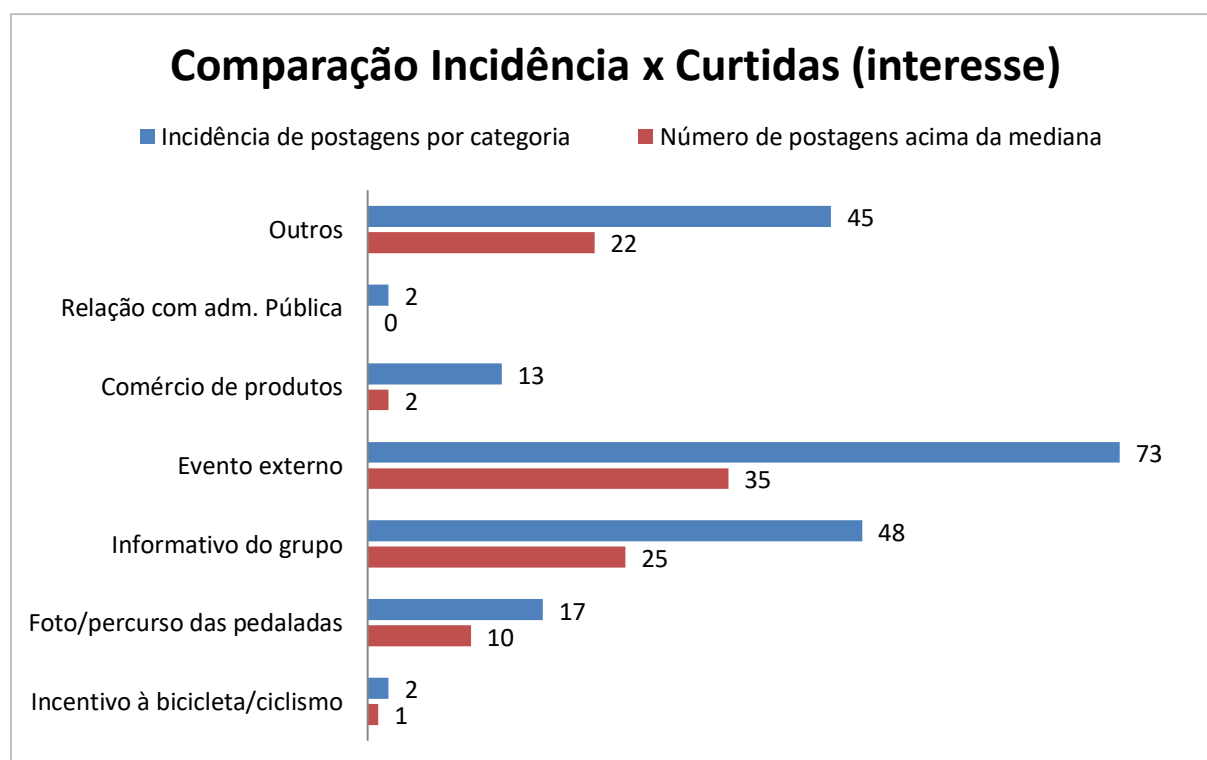


Figura 4.44 - Análise comparativa entre incidência de cada categoria e interesse dos membros do grupo, Pedaladas Ciclo Regert.

Fonte: Autora, 2019.

A Figura 4.44 compara a incidência de publicações com o número de *posts* curtidos acima da mediana, de modo a resultar em um gráfico coerente entre temática das postagens e interesse dos membros da comunidade virtual. Apenas a categoria Comércio de produtos obteve um valor absoluto de publicações curtidas menor do que sua incidência, em relação ao ordenamento das categorias mais e menos interessantes do grupo no Facebook.

Portanto, pode-se dizer que o Pelotão da Quinta usa a mídia virtual mais para informativos sobre pedaladas e para eventos externos, dos quais, os *posts* com fotos têm maior apelo pelos membros da comunidade. Até mesmo porque é um grupo de pedaladas com maiores distâncias percorridas, de modalidade estrada e de bicicletas tipo *speed*, as quais têm maior facilidade para ganho de velocidade, em um comparativo com as *mountain bikes*. Simultaneamente, o Pedaladas Ciclo Regert tem uma melhor distribuição nas categorias de *posts* publicados pelo grupo, em que prevalecem também Evento externo e Informativos do grupo. Assim, ambos os grupos de pedal assemelham-se no perfil publicado em rede social, exceto pelo fato do Pedaladas Ciclo Regert ter maior ênfase em eventos de MTB, como os promovidos pelo Clube Audax Bagé, e pelo Pelotão da Quinta destacar-se por valorizar, majoritariamente, as publicações de informativos do próprio grupo.

O Quadro 4.11 resume os dados gerais de cada um dos grupos de pedal analisados, em que são apresentados novamente: as descrições de cada grupo escrita por eles, o número de membros, os administradores responsáveis pelas comunidades virtuais; datas de surgimento e mais algumas informações do levantamento geral e detalhado em rede social. Esse compilado serve para melhor explicitar as características dos grupos de ciclistas existentes.

Quadro 4.11 - Resumo das características gerais dos grupos de ciclistas em Bagé conforme os dados publicados por eles em rede social e segundo a coleta de dados do levantamento virtual da pesquisa.

Grupos de ciclistas em Pelotas	Pelotão da Quinta (Página)	Pedaladas Ciclo Regert (Grupo público)
Descrição da comunidade virtual pelo próprio grupo.	Um grupo de ciclistas de estrada (equipe de <i>speed</i>). Hoje o PELOTÃO DA QUINTA trabalha para aumentar o número de praticantes desse esporte em Bagé. + citação anterior	Compartilhe aqui suas idéias, seus convites para roteiros e eventos... Aqui, o propósito é reunir e incentivar os ciclistas, independente de modalidade e grau de experiência... Bora pedalar!!!
Membros/ Seguidores	803	2.008
Administrador	-	1 (homem)
Data de surgimento	Fev. 11, 2014	Jan 2, 2012
Total de publicações em 22 meses de acompanhamento virtual (01/04/2017 a 21/02/2019)	54	730
Média de publicações entre 01/04/2017 a 21/02/2019	5,4 posts/mês 0,18 posts/dia	73 posts/mês 2,43 posts/dia
Período do levantamento detalhado de 200 publicações.	03/08/2016 a 21/02/2019	21/06/2018 a 21/02/2019
Intervalo de tempo do levantamento detalhado de 200 publicações.	Aprox. 31 meses	Aprox. 8 meses

Fonte: Autora, 2019.

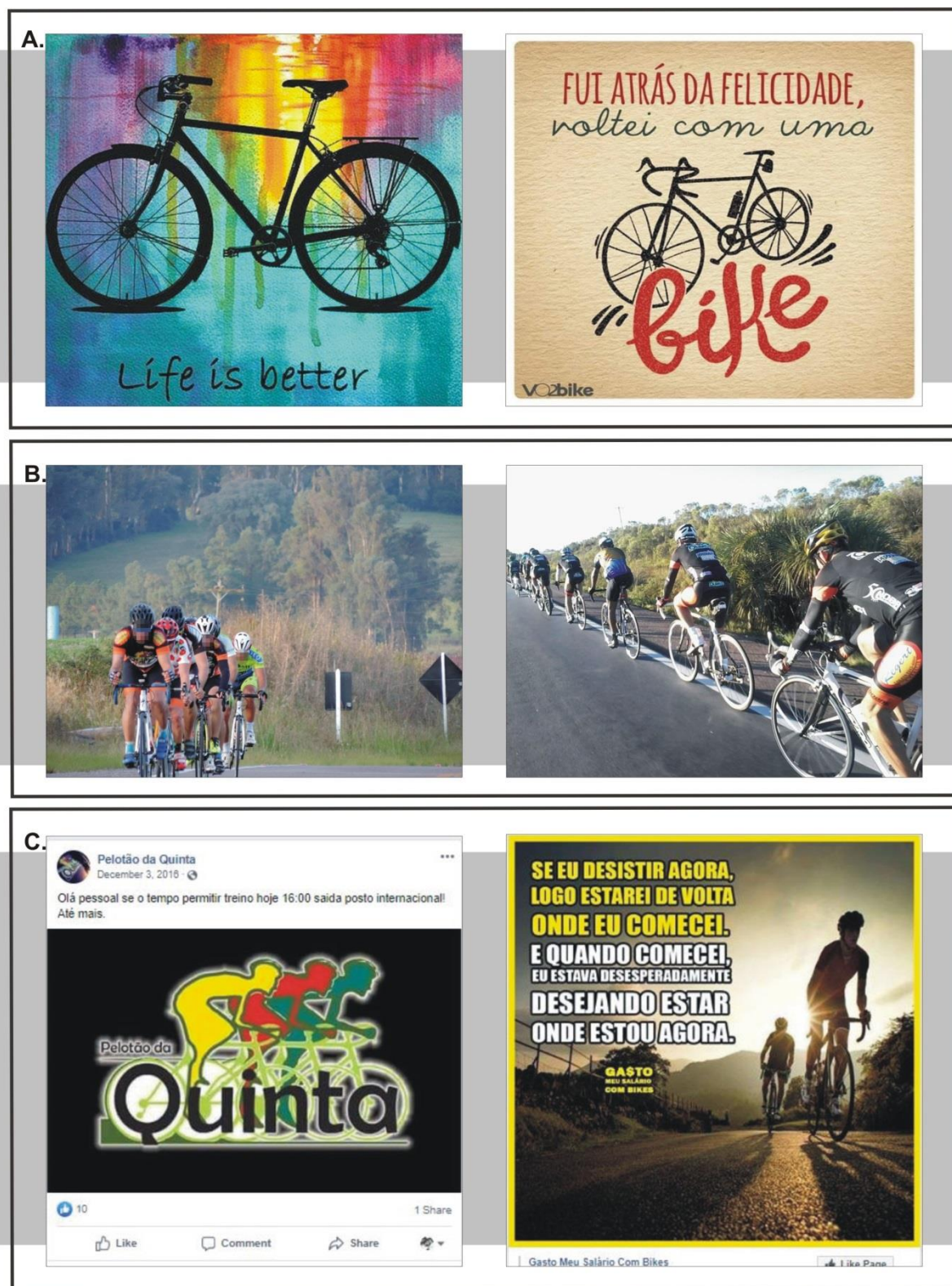


Figura 4.45 - Categorias de análise do grupo Pelotão da Quinta; A) Incentivo à bicicleta/ ciclismo; B) Foto/ percurso das pedaladas; C) Informativo do grupo.
Fonte: Autora, 2019.

A.



B.



Figura 4.46 - Categorias de análise do grupo Pelotão da Quinta; A) Evento pedal; B) Outros.
Fonte: Autora, 2019.

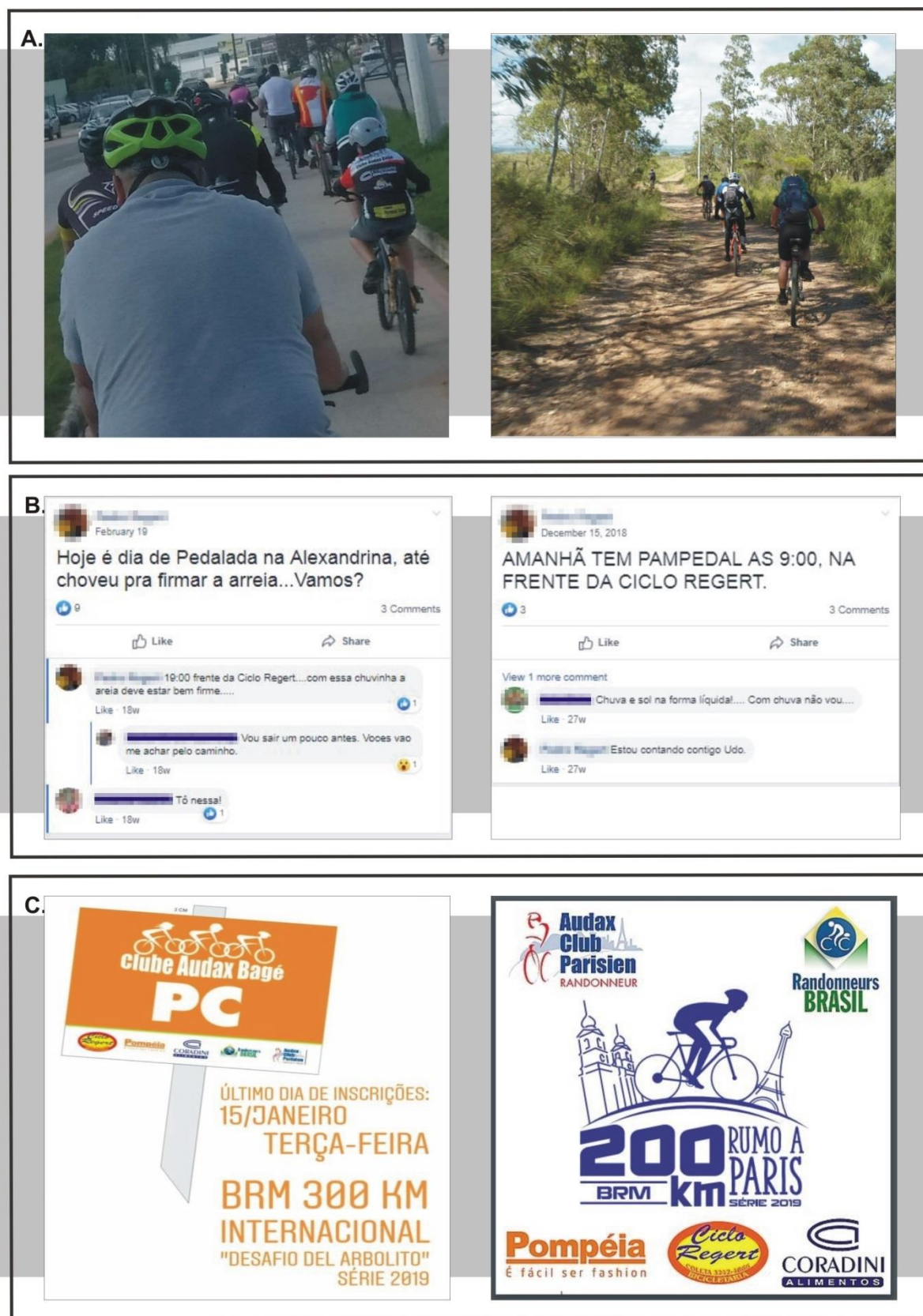


Figura 4.47 - Categorias de análise do grupo Pedaladas Ciclo Regert; A) Foto/ percurso das pedaladas; B) Informativo pedal; C) Evento pedal.
Fonte: Autora, 2019.

A.



B.



C.



Figura 4.48 - Categorias de análise do grupo Pedaladas Ciclo Regert; A) Comércio de produtos; B) Relações com adm. Pública; C) Outros;
Fonte: Autora, 2019.

4.3.2 Histórico e prática: as organizações de ciclistas pelo Pampa

Talvez, o grupo de ciclistas mais antigo de Bagé seja o Pelotão da Quinta, fundado em 2011 por quatro a seis pessoas que pedalavam de MTB todas as quintas-feiras, cujo nome se deve ao dia da semana em que ocorriam os eventos e também por conta da posterior adaptação do grupo para as bicicletas *speed*. Os trajetos englobam trechos de rodovias asfaltadas, por isso, a adoção da nova modalidade fez-se necessária para que esses participassem de competições. Logo, a denominação de “pelotão” refere-se à formação dos ciclistas durante os treinamentos (ver Figura 4.45).

Inicialmente, o objetivo do grupo era apenas reunir pessoas para pedalar e incluir mais ciclistas na prática esportiva, até mesmo por uma questão de saúde. Assim, com o tempo, mais ciclistas homens agregam as atividades semanais, todas as quintas-feiras, estendendo para sextas e sábados. Uma das coordenadoras da prática¹⁶ comenta que, depois de acompanhar o marido até o ponto de encontro do grupo algumas vezes, iniciou a pedalar em 2014, quando convidava mais ciclistas mulheres a participar, de modo a transformar o Pelotão da Quinta em um grupo misto (ENTREVISTA 14, 2019).

Sobre o primeiro evento, a entrevistada não soube informar exatamente como ocorreu, já que, ainda não fazia parte da organização, entretanto, diz que a fundação do grupo deve-se a um ciclista, seu amigo, que queria pedalar e chamou outros amigos para acompanhá-lo; em torno de quatro a seis ciclistas, como já explicado. Sem objetivos claros, era apenas “Vamos nos juntar e vamos pedalar”, cuja prática foi reunindo mais pessoas interessadas que visualizavam o grupo de pedal na cidade. As competições em campeonatos como o Zona Sul de Ciclismo, igualmente promoveram o grupo, pois as conquistas individuais de seus integrantes eram noticiadas na mídia virtual e na imprensa.

Hoje, o grupo possui membros de diferentes idades entre 25 e 60 anos, com pessoas de variadas áreas profissionais e classes sociais, faz passeios de 40 ou 45

¹⁶ O acesso para agendamento da entrevista ocorreu por meio do *chat* no Facebook da página do Pelotão da Quinta, visto que, até aquele momento, não se sabia quem eram os fundadores/coordenadores da organização. Logo, foi feita uma apresentação breve sobre a pesquisa e um questionamento sobre a possibilidade de um diálogo, quando uma integrante respondeu positivamente.

km semanalmente todas as terças e quintas-feiras à noite, em torno das 19h, em que o trajeto inclui somente estradas asfaltadas como a Rodovia Transbrasiliana (BR-153) ou a BR-473 até Colônia Nova ou Acegua (UY). Não há diferenciação das pedaladas entre esses dias, pois o que distingue um passeio do outro é a condição física dos ciclistas que se fazem presente naquela data, assim, estabelecendo os trajetos e a quilometragem coletivamente. Já aos sábados, os percursos tendem a ser longos, uma vez que são realizados durante o dia, com trajetos de 100 km ou mais. Em todos os dias de evento, o ponto de encontro é no Posto Internacional, visto que, é um local de fácil acesso à Rodovia Transbrasiliana e se localiza em rua asfaltada, portanto, evita desgastes desnecessários logo na largada do pedal.

A organização dos eventos acontece por meio de redes sociais como Facebook e Whatsapp, da mesma maneira como em outros grupos de ciclistas: a página no Facebook serve mais para um contato de novos membros e o Whatsapp é o meio de comunicação direto entre os integrantes frequentes. Quando questionada sobre a existência de uma liderança no grupo, informa que, atualmente, esse assume uma característica mais de comunidade, em que qualquer um pode comentar ou assumir uma postura mais enfática no Pelotão. Simultaneamente, diz que, no princípio, o amigo fundador dessa organização de ciclista assumia o papel de líder, a fim de divulgar os passeios, propor rotas e agregar mais pessoas, no entanto, esse teve que se afastar da coordenação devido à incompatibilidade com o trabalho. Logo, a entrevistada e seu marido assumiram a coordenação do grupo, onde ela tinha a iniciativa de incentivar mulheres ciclistas a pedalar com o Pelotão da Quinta. Em contrapartida, por ter começado a trabalhar e fazerem, pelo menos, quatro anos que o casal se encontrava à frente do grupo, ela comenta sobre a missão cansativa de ter a obrigação de puxar as pedaladas toda semana, consequentemente, os passeios têm continuidade hoje, porém sem uma liderança específica (ENTREVISTA 14, 2019).

Um dos motivos destacados, que pode ter interferido no seguimento das atividades do Pelotão, é o estímulo competitivo de seus integrantes em tentar superar uns aos outros, bem como, a habilitação dos trajetos para treinamento. A modalidade por bicicletas *speed* e a especialidade pelo asfalto concebem ao grupo um caráter mais esportivo, suposição que foi confirmada em entrevista até mesmo para justificar sua ausência à frente do pedal, afirmando que, em certos momentos,

alguns integrantes precisam investir nos treinamentos para uma determinada competição específica e havia incompatibilidade com sua motivação em pedalar. Além do quesito segurança, pois, o treino noturno em pelotão garante maior proteção social e viária ao ciclista de estrada.

Já o grupo Pedaladas Ciclo Regert tem uma origem diferente, fundado pela própria família Regert, a intenção era promover um movimento da bicicleta em Bagé, porque seus três principais membros são competidores de várias modalidades como *Bici Cross*, MTB, *Down Rio*, ciclismo de estrada, entre outros. Um dos entrevistados diz estar envolvido com bicicletas há 45 anos, participando até de campeonatos mundiais, de maneira a experimentar o crescimento desse equipamento com o passar dos anos. Ele comenta que, quando se começou a prática de MTB, estava em um campeonato de *Bici Cross* e seu sobrinho, ainda criança, participava dos Jogos da Juventude, em 1989 aproximadamente, quando a Caloi lança as primeiras MTB no Brasil (ENTREVISTA 13, 2019).

Assim, a partir do envolvimento da família com o ciclismo, abre-se uma loja de comércio e serviços para bicicleta na cidade, a qual já existe há 27 anos segundo os entrevistados. Contudo, a coordenadora mulher do grupo coloca que a intenção não é somente vender bicicletas para clientes, mas também querer que esses realmente pedalem, a fim de formar novos ciclistas. O grupo de pedalada, por sua vez, surge a partir desta necessidade de estimular as pessoas e de encoraja-las a incluir a bicicleta na rotina diária, seja por lazer, seja para deslocamento.

O ‘movimento da bicicleta’ no município, citado pelo entrevistado mais jovem, refere-se, tanto ao Pedaladas Ciclo Regert, quanto ao vínculo da família com associações de ciclistas organizadoras de eventos do tipo Desafio, como, por exemplo, os promovidos pelo Clube Audax de Bagé, os quais estão presentes também nos levantamentos virtuais do Caso Rio Grande e do Caso Pelotas. Nas palavras do entrevistado, é dito ainda que: “A função da bicicleta não é só o esporte, não é só promover eventos, a gente tem que estar junto com o pessoal que é usuário da bicicleta, para incentivar” (ENTREVISTA 13, 2019).

O primeiro evento do grupo não tem marcação exata, mas, conforme a família Regert, as pessoas têm maior disposição para aderir a esportes e querer fazer algum tipo de atividade física atualmente, o que pode ter excitado a emergência dessa organização, já que, a bicicleta é um desses meios. Para o outro entrevistado:

“hoje, o maior movimento que se vê quanto à bicicleta é os ‘pedalantes’”, como ele próprio diz, “pessoas que pedalam por lazer ou por saúde”. Além disso, esse desfaz a ideia de que a família criou o estímulo do ciclismo em Bagé, pois, na visão dele, essa é uma mudança de comportamento social que incita o investimento individual das pessoas na bicicleta. Ademais, diz que essa poderia ser uma prática popular caso houvesse mais infraestruturas cicloviárias ou educação no trânsito (ENTREVISTA 13, 2019).

Quanto às práticas do grupo de pedal, há alguns subgrupos dentro do Pedaladas Ciclo Regert, as quais já foram listadas no levantamento em rede social virtual, porém sem aprofundamentos. O Pampedal, modalidade mais antiga, ocorre as terças e quintas-feiras na parte da noite, e aos sábados pela manhã; o Pedal Light é destinado aos ciclistas iniciantes e, normalmente, é realizado aos sábados à tarde; e o Pedal das Gurias é também para ciclistas iniciantes e destina-se exclusivamente ao público feminino, ocorrem às quartas-feiras à noite durante o verão e a tarde durante o inverno, devido a questões de segurança.

A organização do grupo é pelo Facebook, para informar os dias, horários e o local de encontro dos passeios (normalmente na loja Ciclo Regert); já pelo Whatsapp, discute-se e apresenta-se o trajeto a ser realizado, uma vez que, esse meio de comunicação é mais seguro devido a todos os membros presentes se reconhecerem. Quanto aos passeios com horários fixos, que os integrantes já têm conhecimento, não é preciso combinar nas redes sociais para comparecer. Contudo, o grupo no Whatsapp é usado para listagem dos ciclistas interessados naquela data específica de pedal, a fim de realizar uma ‘chamada’ antes de sair do local de partida. Todos os convites para pedalar são bem-vindos, até propagandas de eventos ciclísticos.

Quanto à liderança, a família Regert diz assumir a frente das pedaladas, já que, quando é aberta a discussão para definição dos trajetos, todos parecem indecisos, de maneira a passar a responsabilidade para o ciclista seguinte. Portanto, em decorrência da prática longa dos Regert, esses se tornam responsáveis pelos percursos e continuidade dos passeios, dando o “martelaço final”, mesmo que seja um grupo democrático. Adicionalmente, há situações em que existem duas demandas no grupo, uma que deseja pedalar pouco e outra que gostaria de um pedal mais longo, por isso, nesses casos, escolhe-se um trajeto em que os

integrantes do pedal de baixa quilometragem possam cortar o caminho em segurança para retorno à suas casas.

Já em outros casos, nas quartas-feiras, faz-se um tipo de pedal denominado por eles de Bate-volta, pois consiste em um percurso de ida e retorno pelo mesmo local, onde os ciclistas experientes empregam velocidades maiores e atingem distâncias mais longas, ao passo que, os ciclistas iniciantes ficam para trás, pedalando em velocidade normal. Assim, quando os ciclistas experientes atingem o local de inversão de sentido, esses visam encontrar os ciclistas iniciantes no mesmo trajeto, a fim de arrecadá-los de volta à cidade. Essa prática é ótima para desafiar a capacidade física sobre a bicicleta, pois todos almejam estar no pelotão principal à frente, entretanto, conforme a entrevistada, alguns ciclistas não gostam da modalidade e preferem os outros tipos de pedal oferecidos pelo grupo.

Um aspecto percebido durante as entrevistas e confirmado pela Entrevista nº 14 é que os grupos de ciclistas em Bagé aparentam ser mais unidos entre si do que nas outras duas Cidades Caso, uma vez que, todos têm vínculos com eventos competitivos ou de desafios, bem como, valorizam o turismo regional por meio da bicicleta. É explicado sobre a importância desta união entre grupos e associações de ciclistas na luta por programar eventos ou para conquistar benefícios sobre infraestruturas cicloviárias, pois, caso não houvesse esse esforço coletivo, mais difícil seriam os embates. À vista disso, é possível compreender melhor as articulações dos grupos de ciclistas com a administração pública e também com a sociedade, como pretendem as próximas seções na sequência.

4.3.2 A bicicleta na fronteira: os avanços e as lacunas do diálogo

A principal diferença percebida entre Pelotão da Quinta e Pedaladas Ciclo Regert é o tipo de bicicleta escolhido pelos grupos, em que, o primeiro escolhe as denominadas *speed*, enquanto que, o segundo opta pela *mountain bike*. Por consequência, essas características, além de dividirem os ciclistas da cidade, ainda interferem nos trajetos percorridos dos grupos de ciclistas. O Pelotão da Quinta usa bicicletas leves com formato aerodinâmico, com rodas finas, destinadas à velocidade, por isso, pedala somente por estradas asfaltadas e, devido à quilometragem de 40 – 45 km, esse se limita a rodovias e estradas no entorno do

município de Bagé. Em oposição, a opção pelas MTB possibilita o Pedaladas Ciclo Regert de fazer passeios por estradas de chão, já que são bicicletas destinadas a todos os tipos de terrenos e preparadas para transpor irregularidades e obstáculos.

Assim, nenhum dos grupos pode ser considerado como pedal urbano, em razão dos percursos escolhidos não se limitarem somente à área estabelecida como urbana, mas avançam áreas rurais próximas. Aspecto justificado na pelos entrevistados (ENTREVISTA 13, 2019), pois, Bagé não comporta um pedal urbano nas condições em que são realizados os passeios do Pelotão da Quinta e do Pedaladas Ciclo Regert, já que o raio de abrangência da cidade não ultrapassa quatro quilômetros (Figura 4.49). Para exemplificar, um entrevistado comenta sobre a cidade de Pelotas, a qual possui tanto infraestruturas ciclovárias, quanto uma grande possibilidade de opções para trajetos.

O Quadro 4.12 dispõe, de forma resumida, as respostas dos coordenadores/fundadores dos grupos de pedal na cidade de Bagé quando questionados sobre a escolha dos trajetos. Assim, diferentemente das entrevistas de Rio Grande e de Pelotas, a pergunta realizada não ofereceu opções de respostas, uma vez que, com base no levantamento do Facebook, já se sabia que esses tinham algumas modalidades de pedal não urbanas, o que poderia resultar em uma questão vazia para os entrevistados. Logo, são perguntados quais fatores são considerados nos trajetos de modo amplo, em que através das respostas, pode-se adequá-las às opções pré-existentes da questão [pavimentação, hierarquia viária, gabarito (tamanho da via), quantidade e/ou tipo de veículos, iluminação, velocidade da via e existência de ciclofaixa e ciclovia]. Ressalta-se, portanto, que a ordem de apresentação dos critérios relevantes está de acordo com a ordem citada pelo entrevistado após o questionamento, não que essa disposição represente o arranjo real do grupo.

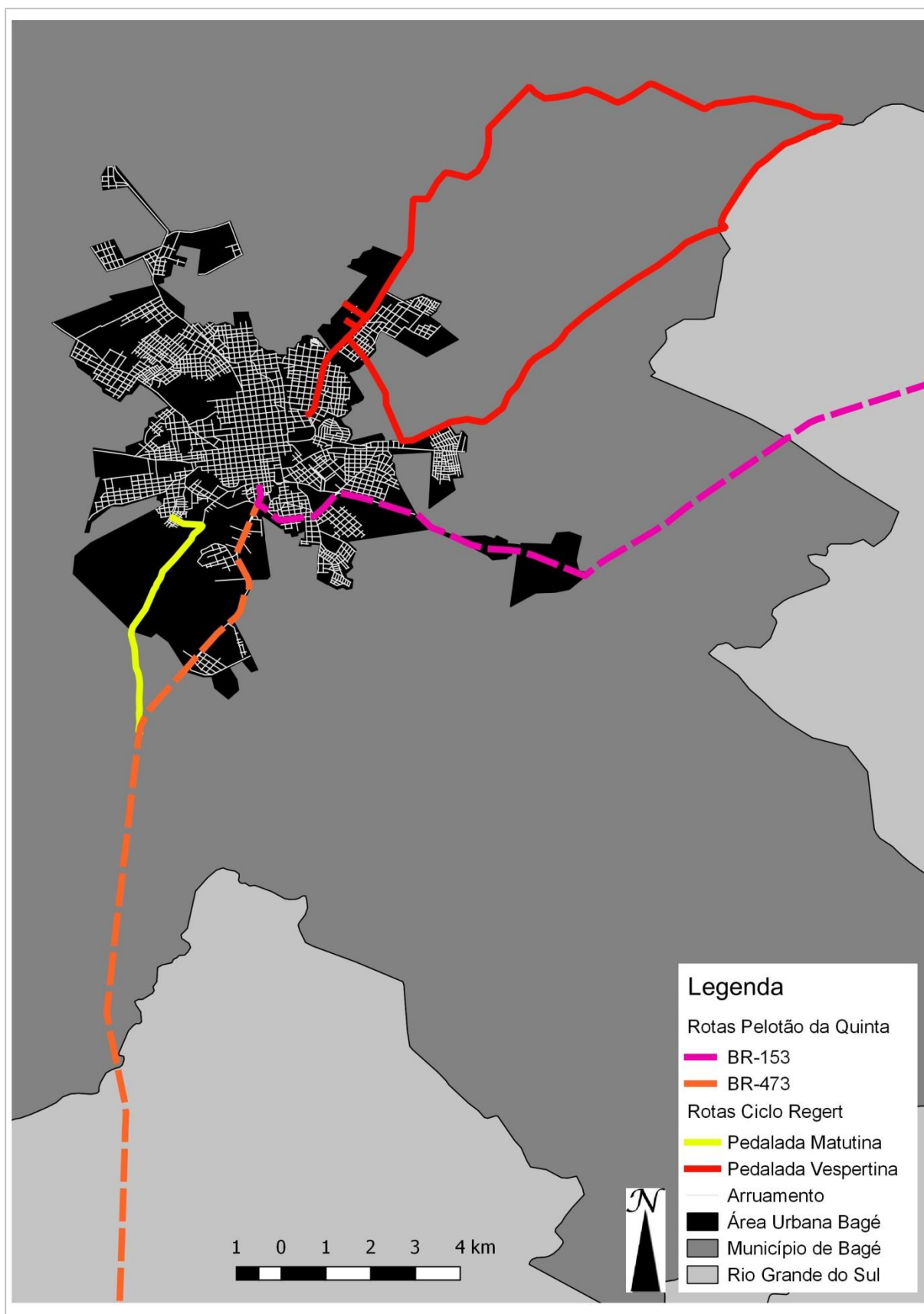


Figura 4.49 - Mapa dos trajetos principais dos grupos de ciclistas em Bagé.
 Fonte: Autora, 2019.

Quadro 4.12 - Resultado do questionamento sobre a escolha dos trajetos em entrevista com grupos de ciclistas em Bagé.

Perguntas da entrevista com representante dos grupos de ciclistas em Bagé	Pelotão da Quinta	Pedaladas Ciclo Regert
Quais critérios são levados em consideração na escolha dos trajetos?	1 - Pavimento;	1 - Pavimentação*
Quais outros fatores são considerados?	2 - Tempo disponível 3 - Segurança social	3 - Segurança social
Destes, qual o fator mais importante na escolha dos trajetos?	Pavimento	-

* Ausência de pavimento; estradas de chão

Fonte: Autora, 2019.

Nota-se que a Secretaria de Segurança e Mobilidade Urbana (SSM) não apresenta respostas no Quadro 4.12, em razão dos entrevistados não saberem informar quais foram os aspectos considerados no momento do desenho das infraestruturas cicloviárias. A cidade de Bagé possui, hoje, um Plano de Mobilidade Urbana aprovado em lei no ano de 2018, cuja elaboração se deu por uma empresa privada em 2015, na gestão passada, quando ainda não havia sido prorrogado o prazo da Política Nacional para municípios entre 20 mil a 500 mil habitantes (BRASIL, 2012). Dessa forma, a governança política atual decidiu por aproveitar os estudos já elaborados, uma vez que, eram coerentes com a realidade do município e também pela administração ter investido outrora nisso. Assim, o documento passou, novamente, por uma revisão e por uma apresentação em audiência pública, com a nova gestão da SSM, até ser aprovado em 2018 (ENTREVISTA 12, 2019).

No presente momento, dos projetos que constam no PlanMob de Bagé, foram realizados o asfaltamento de vias e algumas mudanças de sentido no fluxo, estando em fase de estudo algumas melhorias nas infraestruturas cicloviárias como modificações em estacionamentos de veículos e a colocação de tachões para delimitação de espaços destinados ao ciclista. Adicionalmente, estuda-se a viabilidade de uma conexão por ciclofaixa ligando as avenidas Espanha e General Mallet, de maneira a favorecer o fluxo de bicicletas de entrada e saída da cidade, incluso a área central do município. Destaca-se que essas intervenções condizem com a situação financeira e legal da administração pública local, já que, existem dificuldades de obtenção de recursos e limitações decorrentes de Bagé possuir

áreas de tombamento histórico nessas áreas de adequação (ENTREVISTA 12, 2019).

Devido aos servidores da SSM não terem participado da elaboração do PlanMob e esse ter sido elaborado por empresa privada, existe também um obstáculo declarado pelos entrevistados em compreender o que consta no documento, como um processo de desvendar enigmas. O documento apresentado é de grande volume e estabelece diretrizes não só para a bicicleta, mas também para a integração modal dessa com o transporte público, a estruturação de um anel viário e outras modificações voltadas ao fluxo de veículos.

Nas declarações dos agentes integrantes de grupos de ciclistas, tanto o Pelotão da Quinta, quanto o Peladals Ciclo Regert disseram ter sido incluídos em reuniões junto a Prefeitura. O segundo grupo declara uma participação em discussões que perpassa a gestão atual do governo, principalmente, pela família Regert reivindicar infraestruturas cicloviárias há bastante tempo em Bagé (ENTREVISTA 13, 2019). Além disso, o grupo participou de encontros com a empresa responsável pela elaboração do PlanMob, quando comenta a surpresa dos técnicos em haver ciclistas interessados no debate. Nota-se, ainda, que a representatividade da família Regert não se restringe à atuação enquanto membros de grupo de ciclistas, pois esses foram também incluídos nos diálogos do Plano como comerciantes e por meio da Associação Clube Audax.

O Pelotão da Quinta, por sua vez, comenta a participação de seu coordenador em um diálogo aberto com a SSM sobre a implantação de placas de ciclo rotas, as quais não dividem os fluxos entre veículos e bicicletas, porém ressaltam a necessidade de um compartilhamento do espaço, a fim de atrair a atenção de motoristas. A coordenadora do grupo diz que a participação dos ciclistas do Pelotão serviu para mapeamento do local de implantação para esse tipo de estrutura, já que, a experiência como ciclistas de rodovias os faz melhores entendedores da condição de mobilidade nesses trechos.

Corroborando, a Secretaria confirma o projeto e diz que está trabalhando para aquisição das placas de sinalização sobre ciclistas na via, visto que, esta iniciativa serve de conscientização para motoristas em locais sem ciclovias e sem ciclofaixas; apesar de declararem que as placas não servirão para multar motoristas, cujo comportamento desrespeita o Artigo 201 do CTB (BRASIL, 1997). O projeto de

colocação de *Busdoors*¹⁷ sobre a importância de distanciar um metro e meio do ciclista em vias sem infraestrutura viária específica para bicicletas serve, igualmente, para a conscientização de condutores, conforme os administradores responsáveis. Assim, a ideia é evitar que políticas venham depois de acidentes fatais com ciclistas, de modo a se implantar o máximo de infraestruturas possíveis dentro das condições limitantes de toda administração municipal.

A cidade soma 5,26 km de ciclovias e ciclofaixas (Figura 4.50), dados do Programa Cidades Sustentáveis¹⁸ para o ano de 2017, o qual consiste em uma plataforma virtual para gestores públicos incluírem indicadores associados à Agenda 21 de sustentabilidade urbana. Um dos benefícios citados pelo Programa trata da visibilidade oferecida as cidades participantes na divulgação de seu material nesse meio de comunicação, a fim de receber e doar informações estratégicas para troca de experiência entre municípios, além de se constituírem como exemplares referências de desenvolvimento sustentável.

Ademais, Bagé possui uma peculiaridade quando em comparação com outros municípios do Rio Grande do Sul, pois tem algumas de suas infraestruturas cicloviárias pertencentes a rotas de interesse turístico, devido às belezas naturais e às chácaras de estancieiros ao longo da rodovia que conecta Bagé à Acegua. Portanto, há um apelo para captação de recursos Federais ou privados (nacionais ou internacionais) que invistam na região, uma vez que, o turismo é uma fonte de desenvolvimento econômico potente para municípios do porte de Bagé.

¹⁷ Publicidade externa, na traseira dos ônibus de transporte coletivo.

¹⁸ Retirado do site: <https://www.cidadessustentaveis.org.br/>, durante a entrevista. No Rio Grande do Sul, os municípios de Antônio Prado, Cachoeirinha, Lavras do Sul, Montenegro, Passo Fundo, São Gabriel, Bagé, Dom Pedrito, Manoel Viana, Nova Santa Rita e Sapucaia do Sul integram o programa.

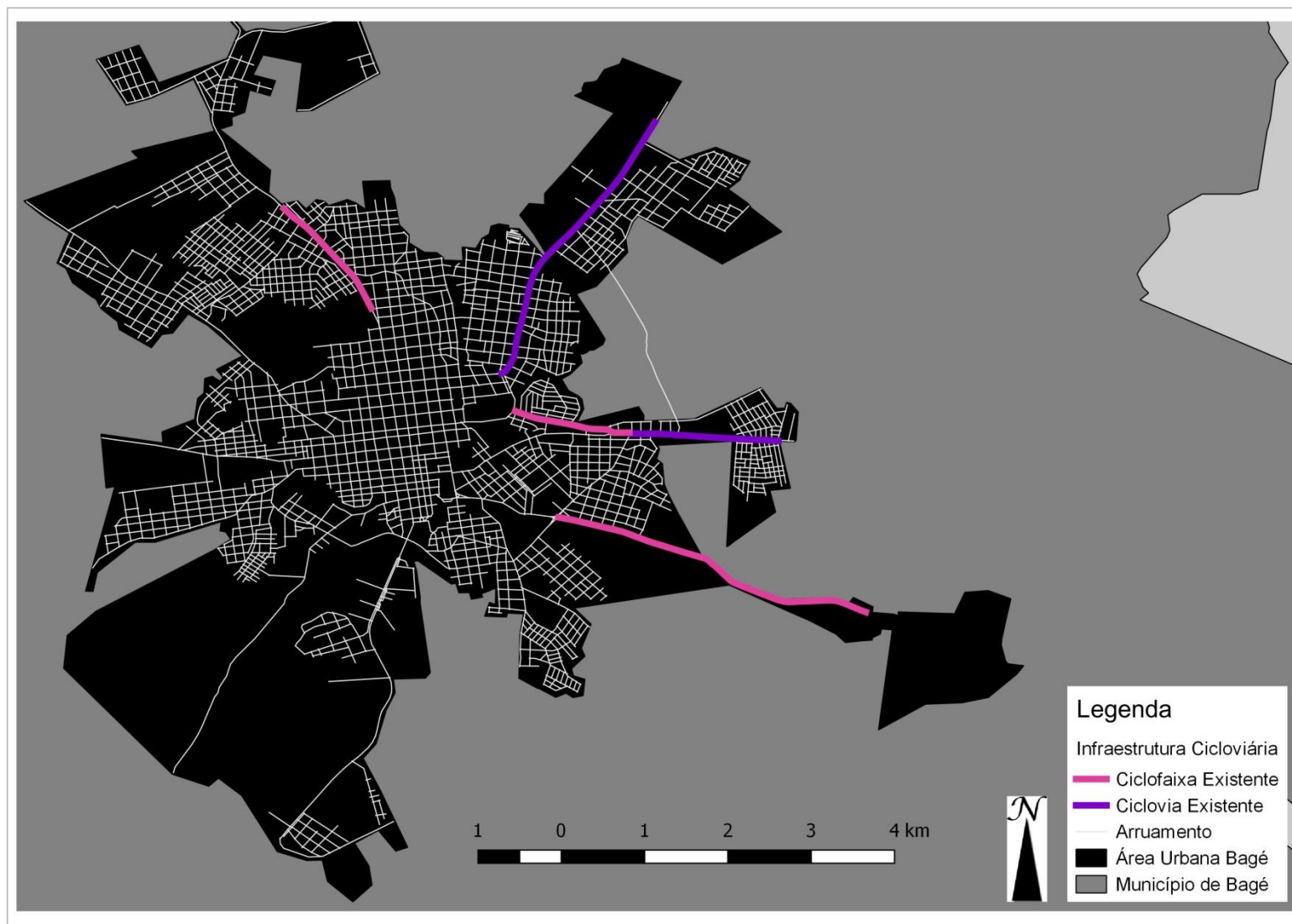


Figura 4.50 - Mapa de infraestruturas ciclovárias existentes na cidade de Bagé.
Fonte: Autora, 2019.

À vista disso, há uma moção de associações como o Clube Audax de Bagé e a União de Ciclistas do Pampa para estimular o potencial cicloturístico, as quais dialogam com a Prefeitura por meio da SSM e da Secretaria de Desenvolvimento Econômico, Ciência, Tecnologia e Inovação (SDI). O trecho retirado de reportagem do site da Prefeitura Municipal explica melhor as intenções dessa parceria, a qual visa a elaboração de um plano de ações integradas entre as secretarias municipais para a realização de campanhas relativas à educação para o trânsito, incentivo e estímulo à cultura da bicicleta e cicloturismo, como políticas permanentes de mobilidade sustentável, das quais se pode citar os *Busdoors*.

Para o secretário da SDI, o processo que está sendo construído fortalece a governança como principal mecanismo de gestão e participação dos atores sociais envolvidos com a temática. “Precisamos garantir mais investimentos nesta área. Algumas ações já foram desenvolvidas como a instalação de bicicletários no Centro Administrativo, integração ao Dia Mundial Sem Carro, apresentação do projeto piloto de Eco-bicicletário para a ciclofaixa da Avenida José do Patrocínio, consolidação das tratativas de cooperação binacional com o Uruguai para implantação da Ciclovía Internacional do Pampa. Esses são alguns dos compromissos, com o propósito de tornar Bagé uma cidade amiga das bicicletas”, explica o secretário da pasta (BAGÉ, 2018).

O projeto principal de cunho turístico desenvolvido pela SSM é a Ciclovía Internacional do Pampa na estrada entre as cidades de Bagé e Acegua, na fronteira entre Brasil e Uruguai, que consiste na primeira via para ciclistas entre dois países da América Latina, segundo o Assessor do Gabinete do Vice-Prefeito de Bagé, Secretário Executivo da Sudoeste Pampa Gaúcho e associado da União dos Ciclistas do Brasil. Em razão das características institucionais do trecho, a promoção de um projeto como esse não pode ser contemplado apenas pela Prefeitura de Bagé, mas por um conjunto de atores nacionais e internacionais. A iniciativa surge a partir de exemplos europeus para desenvolvimento regional e de políticas inovadoras de perspectivas mais sustentáveis, em que a bicicleta se encaixa com perfeição.

Em contrapartida, os representantes da Pedaladas Ciclo Regert ressaltam que o projeto da Ciclovía Internacional consiste mais em uma propaganda política do que propriamente uma realidade, visto que, seguidamente, noticiam-se os avanços do processo, com execução lenta e pouco perceptível, até mesmo porque as ciclovias da cidade encontram-se sem manutenção há algum tempo (ENTREVISTA

13, 2019). O mesmo fala-se sobre a Lei Municipal da Mobilidade Sustentável, também citada pela SSM, que se baseia em uma legislação do estado de São Paulo, cujas diretrizes incluem a presença de estrutura para higiene de funcionários ciclistas em empresas do município e uma porcentagem de ciclovias e de ciclofaixas sobre o total de malha viária (ENTREVISTA 13, 2019). Em resumo, na opinião dos entrevistados, pode-se dizer que o contexto é de muita teoria e pouca prática quanto à mobilidade por bicicleta.

Para estes ciclistas e também para os coordenadores do Pelotão da Quinta, há diálogos frequentes e tranquilos com a Prefeitura Municipal, inclusive porque um dos servidores responsáveis é um ciclista ativo junto aos grupos, de modo a participar dos passeios e propor debates. Entretanto, estes cidadãos que adotam a bicicleta como transporte, seja por lazer, seja para deslocamento diário, não percebem melhorias nas infraestruturas cicloviárias, dando falta de alguns aspectos essenciais para continuidade das práticas. A classificação dita por esses ciclistas é de que há mais um debate político da questão, do que uma efetividade na fiscalização e implantação das políticas já existentes.

À exemplo, cita-se a conexão entre a ciclovia e a ciclofaixa da rua José do Patrocínio, onde o ponto de conflito é uma rótula que força o ciclista a contorna-la, quando, na verdade, esse deveria atravessar sobre a rótula para ter um espaço de parada seguro enquanto atravessa em dois tempos o cruzamento. Esta sugestão pertence aos próprios ciclistas que dizem ter sido convidados a opinar sobre a melhor solução para o trecho, no entanto, afirmam que o diálogo foi em vão, visto que a situação permanece da mesma forma. Outro exemplo é a limpeza das ciclovias, cujo pedido já foi solicitado à Secretaria há algum tempo, sem a efetiva ação por parte do poder público, o que acaba por desmotivar o grupo de ciclistas nos debates institucionais.

Dentre as pautas mais problemáticas estão: a falta de conectividade das infraestruturas de ciclovias e de ciclofaixas presentes na cidade e a inexistência de paraciclos em muitos locais, já que, a bicicleta é um objeto fácil de ser furtado e precisa ser estacionada próximo ao destino do ciclista. Além da largura das infraestruturas que são percebidas como estreitas pelos utilitários da bicicleta, aspecto que é justificável, pois ruas estreitas são uma peculiaridade da cidade.

Logo, coloca-se a solução de que: “bom seria se todos pudessem andar juntos”, dividindo o fluxo entre veículos, pedestres e ciclistas.

4.3.4 O amplo espectro de contribuições dos grupos de ciclistas

Na realidade do município de Bagé, os grupos de ciclistas apresentam contribuições de naturezas distintas como participação social junto ao Estado, turismo e visualização da bicicleta como transporte, principalmente. Contudo, nesta seção, discutem-se todos os tópicos relevantes obtidos nas entrevistas sobre a temática da pesquisa.

Por isso, destacam-se duas questões. A primeira é citada pela SSM como um aporte da iniciativa privada quanto à mobilidade por bicicleta, isto é, a venda de bicicletas por lojas específicas desse departamento não só beneficia o comércio local, mas também vende simultaneamente a cultura da bicicleta e a educação no trânsito, já que, as duas lojas de ciclismo em Bagé possuem grupos de ciclistas, sendo eles o Pedaladas Ciclo Regert e o Pedala Bagé.

Já o segundo tópico, também citado pela SSM, vincula-se a ação silenciosa de um grupo de ciclistas em Bagé que marcava, durante a noite, com tinta vermelha os locais onde tinham ocorrido acidentes fatais com ciclistas, de maneira a chamar a atenção da administração municipal para a fragilidade do ciclista no contexto urbano, bem como, como um pedido por ciclovias e ciclofaixas. Tal prática atrai atenção da pesquisa por conta dessa ser uma ação comum em metrópoles com grupos de cicloativismo, o que, por consequência, resultou em políticas preocupadas como coloca o entrevistado:

Nós tínhamos o entendimento dessa ação dos grupos, em um despertar de consciência, como “Olha, nós não queremos que haja mais uma vítima de acidente fatal para que haja uma mobilização na Câmara e para que se cobre do Legislativo, para que o Legislativo trabalhe com o Executivo, que se finalize ou que se bote recurso para que isso seja efetivo”. Então essa foi a dinâmica: vamos buscar melhorar antes que aconteça algum acidente nesse sentido (ENTREVISTA 12, 2019).

De maneira análoga, as *Ghost Bikes* são uma espécie de monumento colocado na cidade também nos locais onde houve morte de algum ciclista, o que também pôde ser fotografado no município incluído na pesquisa, conforme a Figura 4.51. Assim, apesar dos grupos de ciclistas em Bagé apresentarem um viés voltado

para o esporte e para o lazer, houve, no passado, uma influência de outros movimentos mais revolucionários, com princípios ativistas de reivindicação do espaço e luta por respeito no trânsito, o que, todavia, desafia e intriga a pesquisadora por conta de Bagé ser o município mais distante desta perspectiva cicloativista durante todas as técnicas aplicadas, em comparação à Pelotas e à Rio Grande.

Adicionalmente, a Lei da Mobilidade Sustentável e a tentativa da SSM em implantar placas e incluir a cidade de Bagé no *ranking* de cidades amigas da bicicleta, pode ser um resultado direto dessas práticas ativistas, mesmo que, não condiga com a opinião dos grupos de ciclistas sobre as infraestruturas cicloviárias existentes atualmente, nem com a efetividade das políticas no contexto urbano real.



Figura 4.51 - *Ghost Bike* em Bagé.
Fonte: Autora, 2019.

Por outro lado, em uma perspectiva mais coerente com os resultados apresentados pelos grupos, o Secretário da SSM coloca a contribuição desses nos diálogos políticos, visto que, a opinião do ciclista utilitário ressalta, normalmente, as

dificuldades diárias enfrentadas pelo cidadão sobre uma bicicleta, enquanto que, os ciclistas organizados já denotam um conhecimento específico sobre ciclo mobilidade, a fim de propor soluções ou sugestões no desenho das estruturas urbanas.

Além disso, todos os grupos entrevistados, incluso a Prefeitura Municipal, colocam a importante colaboração dos grupos de ciclistas para o desenvolvimento do cicloturismo regional, já que, a prática do esporte ou do lazer estimula a promoção de eventos, tanto aqueles mais competitivos, quando os de contemplação da paisagem como a proposta da Ciclovía Internacional.

Quadro 4.13 - Resultado do questionamento sobre as principais contribuições dos grupos de ciclistas para a cidade de Bagé, respondido pela administração municipal e pelos próprios membros dos grupos em entrevista.

Perguntas entrevista	SSM	Pelotão da Quinta	Pedalas Ciclo Regert
Quais as contribuições dos grupos de ciclistas para a cidade?	Participação em reuniões (detêm conhecimento técnico); Visualização da bicicleta;	Participação nas discussões sobre o entendimento da mobilidade por bicicleta (na sociedade); Visualização da bicicleta;	Participação em reuniões;
Quais outras também seriam relevantes?	Turismo; Propaganda da cidade; Incentivo à saúde e à prática de um esporte;	Turismo; Propaganda da cidade; Incentivo à saúde;	Turismo esportivo; Desenvolvimento econômico; Benefício às lojas de bicicletas e comércios;
Destas, qual a mais importante?	Visualização da bicicleta	Visualização da bicicleta	Turismo esportivo

Fonte: Autora, 2019.

Logo, o Quadro 4.13 sintetiza as respostas da última pergunta do roteiro aplicado aos servidores públicos responsáveis pelas infraestruturas ciclovárias e do roteiro aplicado aos coordenadores/ fundadores dos grupos de ciclistas. As perguntas tratam sobre as contribuições dessa prática para a cidade de Bagé, sendo que, no primeiro questionamento, algumas sugestões foram feitas, como: opiniões sobre o traçado das rotas; participação nas discussões sobre o entendimento da mobilidade por bicicleta (atuação política); uma construção social sobre o transporte

por bicicleta (visualização da bicicleta/ reeducação no trânsito); a constituição de um novo visual para esse modo de transporte (distinção de classe); melhoria da infraestrutura; e melhora da segurança.

5 CONCLUSÕES

O objetivo principal desta pesquisa é investigar o papel das organizações de ciclistas na produção de cidades contemporâneas e na constituição de uma estrutura urbana favorável ao deslocamento por bicicleta, fazendo associações com as infraestruturas ciclovárias. Desse modo, estabelece-se a hipótese de que a contribuição destes grupos poderia ser de duas naturezas: política, pois as ações decorrem de uma organização popular e influenciam os poderes constitutivos e reguladores da produção da cidade; e de natureza espacial, pelos trajetos escolhidos dos ciclistas serem possíveis indicadores de um sistema viário estruturante, seja confirmando a concepção dos planos e projetos públicos, seja identificando novas possibilidades.

As técnicas metodológicas de revisão da bibliografia, de pedaladas com os grupos e de diálogos com agentes fundadores de organizações de ciclistas ajudaram a autora a construir seu pensamento ao longo da pesquisa. Isso se deve ao despertar para uma nova visão da bicicleta a partir de perspectivas de ciclistas de lazer, de esporte, utilitários e ativistas, os quais possuem contribuições e limitações especificamente distintas de acordo com sua apropriação no espaço urbano local.

Seres humanos estão inseridos em contextos sociais, econômicos e ambientais complexos, ora distintos, ora integrados, afirmação que esteve presente em todo o processo de pesquisa. Quanto mais se avançava em direção a conclusão deste trabalho, mais se percebia o quanto os elementos (formas, instituições, agentes) e as relações (ações sociais, relacionamentos, interações) assemelhavam-se na escala local entre as três Cidades Caso, e dessas com a escala global, considerando a formação de grupos de ciclistas no Brasil e no mundo. Assim, a emergência destes sistemas chama a atenção em razão de sua conectividade, tanto por uma ordem global, quanto pela constatação de que iniciativas locais como o Plano das Bicicletas Brancas, na Holanda, e como o *Critical Mass*, nos Estados Unidos, são exemplos reproduzidos internacionalmente até os dias de hoje.

Por mais que as ações sociais tenham se modificado, e o pensamento crítico sobre urbanismo ou transportes tenha avançado, a continuidade destas práticas ciclísticas na cidade se mostram formas de inserção da bicicleta no contexto atual, que produzem, gradativamente, alguma transformação. A bicicleta, nos últimos

anos, além da atenção governamental, desperta curiosidade do cidadão que visualiza grupos de amigos, colegas ou de familiares pedalando pela cidade em uma celebração do lazer, da atividade física ou da própria crítica ao sistema capitalista excludente. Logo, vários são os resultados desta curiosidade, dentre os quais estão a iniciação de novos ciclistas e a desaprovação da prática por motoristas.

O primeiro objetivo específico: descrever as atividades dos grupos e identificar sua apropriação no espaço, à luz de um estado da arte com trabalhos já desenvolvidos sobre a temática, exigiu o desenvolvimento de duas seções de contexto, as quais se referem às questões sociais vinculadas à circulação urbana e às questões de conhecimento técnico, já que a bicicleta é tida como solução para a mobilidade motorizada, quando conjunta ao transporte coletivo e a instalações para pedestres. Atualmente, o equipamento está incluído nos planos governamentais brasileiros como um modo de transporte, em uma hierarquia onde o pedestre e o ciclista são os principais agentes prioritários do sistema de circulação urbana, juntamente com o transporte coletivo. Ao passo que, no cotidiano, a bicicleta é ainda usada, majoritariamente, cinco e sete dias na semana por trabalhadores com renda de um a dois salários mínimos, os quais não têm a sua disposição infraestruturas cicloviárias que garantam a segurança no deslocamento.

Nesse cenário, pôde-se entender que os grupos organizados de ciclistas tiveram conquistas importantes nacionalmente através da aprovação da Política de Mobilidade Urbana – que engendrou a bicicleta no panorama dos transportes -, da criação da União dos Ciclistas do Brasil e de outras entidades e associações representativas em diferentes cidades e estados. Independentemente do nível de governo atingido, essas organizações institucionais e representativas da classe ciclista puderam reivindicar infraestruturas e campanhas educativas de justiça aos “acidentes” fatais com os utilitários da bicicleta. Logo, serviram como um controle social de pressão a efetividade dos discursos politicamente corretos – pouco aplicáveis - sobre mobilidade por bicicleta.

Ademais, uma contribuição comum da prática do ciclismo é sua relevante atividade para reverter a visão marginalizada que este modo de transporte adquiriu ao longo do tempo, mesmo que, ainda não seja suficiente para modificar o perfil do ciclista brasileiro, de acordo com a última pesquisa realizada em nível de Brasil (TRANSPORTE ATIVO, 2015b) e pesquisas locais como a realizada por Quadrado

(2018) em Rio Grande. Todavia, eventos e pedaladas de celebração ativaram a prática do pedalar na mente de ex-ciclistas, os quais andaram de bicicleta pela última vez na infância, o que, por um viés estritamente ambiental, é de grande valia, pois insere estes indivíduos novamente à realidade do ciclismo. Posteriormente, em razões de preocupação ambiental, de desgaste mental no trânsito motorizado, de longo tempo perdido em deslocamentos ou em razão de experiências internacionais com transportes públicos, estes cidadãos passam a adotar a bicicleta diariamente como modo de transporte, e, por vezes, tornam-se também cicloativistas.

O cicloativismo consiste em uma das tipologias incluídas como objeto de estudo da pesquisa, o qual se trata de uma prática internacional, ora de reivindicação e de militância política, ora de celebração. Como uma coincidência organizada, os ciclistas reúnem-se para apropriarem-se do espaço dos automóveis; uma ocupação pacífica, nada discreta e de confraternização entre aqueles cujo dia-a-dia é repleto de sentimentos como medo, insegurança e felicidade. São as formas da cidade, seus aspectos quantitativos e qualitativos prioritários aos veículos motorizados que fazem emergir organizações ativistas como o *Critical Mass*, bem como, é a continuidade destas práticas em escala internacional que estimulam a formação de novos grupos, mesmo que em uma ordem descentralizada e dispersa.

A mudança individual de seres espectadores em cidadãos que vivenciam e percebem o espaço construído da cidade por meio da bicicleta, cria uma reflexão urbanística relativa à “para quem é construída a cidade?”. E o sentimento de insatisfação dos ciclistas utilitários com as respostas faz com que esses se tornem produtores de um espaço urbano, enquanto agentes excluídos da circulação urbana, uma vez que não possuem infraestruturas. Logo, em cidades de grande porte, os ativistas da bicicleta utilizam-se de meios, por vezes, assumidos por eles como ilegais, a fim de reivindicar um espaço, visto a inexistência de estruturas, o que infringe o direito de ir e vir do cidadão.

Os veículos possuem leitos carroçáveis, os pedestres, calçadas – mesmo que em condições precárias –; e o ciclista é culpabilizado quando pedala à direita da via para veículos e é proibido, em certos momentos, conforme a legislação do Código de Trânsito, de deslocar-se sobre calçadas. Portanto, nesta forma urbana atual não existe um espaço para o ciclista, apesar das discussões sobre reestruturação viária

partirem da perspectiva do transporte coletivo e da mobilidade ativa principalmente, desde a década de 1970.

Todos os riscos sofridos diariamente, apenas por adotar a bicicleta como transporte, são um atentado à liberdade individual e à escolha por uma melhor qualidade de vida física e mental. Por isso, esses colam adesivos de muita moral, pintam ciclovias clandestinas, travam o trânsito e gritam palavras de ordem contra os princípios capitalistas da cultura do automóvel, a fim de atrair atenção para a cultura da bicicleta. Como dizem: “Nós [ciclistas] não atrapalhamos o trânsito, nós [ciclistas] somos o trânsito”.

Já com relação à tipologia de grupos de pedal, não se obtiveram estudos representativos da prática do ciclismo para a mobilidade urbana, já que as pesquisas encontradas tratam, geralmente, dos ganhos em saúde, pertencentes a disciplinas acadêmicas de Educação Física e de Saúde Pública. Entretanto, nas pesquisas de cicloativismo em metrópoles brasileiras, há alguns comentários críticos sobre a prática do ciclismo de lazer. Assim, pode-se concluir que o uso de equipamentos de segurança (capacete, por exemplo) e a incorporação de diretrizes básicas da cultura do automóvel, sobretudo, a sensação de liberdade ligada à velocidade, por vezes, pode ser transportada também para a bicicleta. Alguns grupos de pedal apropriam-se da venda de liberdade da mesma maneira que a mídia de comerciais automobilísticos faz para o mercado de veículos. Apesar disso, pode-se dizer que há um ganho para a questão ambiental, uma vez que a bicicleta não polui como um automóvel. Ao mesmo tempo, há um problema para a complexa realidade contrária do cicloativismo, visto que a necessidade por elevadas velocidades em bicicletas pode resultar em um conflito destes ciclistas com o ciclista utilitário que pedala a 15km/h, em média, nos centros urbanos.

Além disso, a maior distinção entre ambas tipologias de ciclistas é a visão de mundo, em que os cicloativistas buscam confrontar a sociedade carrocêntrica a fim de reivindicar o espaço do ciclista utilitário/ trabalhador, bem como, criticam a espacialidade urbana que isola estes agentes socialmente excluídos do direito à cidade. Por outro lado, os grupos de pedal, normalmente, têm objetivos de lazer e esporte, portanto, não estão preocupados com a crítica urbanística, nem tão pouco com a situação dos agentes sociais excluídos, já que esses pertencem

majoritariamente à classe média brasileira, como comprovado pelas diferentes pesquisas acadêmicas.

Em suma, perante a bibliografia, pode-se compreender que o cicloativismo possui um caráter anárquico que usa a bicicleta como uma ferramenta para criticar todo um sistema capitalista global, o que inclui a estrutura carrocêntrica de desenho urbano – apropriando-se do termo fortemente usado por esse movimento social. As atividades ocorrem, normalmente, na última sexta-feira do mês em várias cidades do Brasil e do mundo, com trajetos espontâneos que percorrem avenidas arteriais e coletoras no horário de pico, a fim de reivindicar o espaço e de propor um confronto educativo aos motoristas. Enquanto isso, os grupos de pedal têm pautas mais ambientalistas, em que a relação bicicleta e automóvel é o objeto central da organização, como igualmente o fazem administrações municipais e estaduais nos discursos.

Além desta variabilidade entre ativistas e esportistas de lazer, questiona-se se esta apropriação urbana é semelhante nas diferentes cidades onde existem grupos de ciclistas. Logo, o segundo objetivo específico consiste em um relato do histórico e da prática dos grupos de ciclistas em três cidades: Rio Grande, Pelotas e Bagé, associando tal levantamento com as infraestruturas cicloviárias. Para isso, fez-se levantamentos em rede social para primeiro contato com as organizações e seus objetivos, os quais foram acompanhados de passeios de bicicleta noturnos com os integrantes e de entrevistas semiestruturadas com o coordenador ou fundador do grupo. Ressalta-se, sobretudo, a importância que o estudo do comportamento *online* no Facebook teve para a pesquisa, uma vez que, através deste, foi possível identificar os agentes a serem entrevistados, os locais onde se podia encontrar o coletivo de ciclistas e informações que permitiram ajustar as entrevistas ao longo do processo de coleta dos dados.

À vista disso, já no levantamento online na rede social Facebook, foi possível verificar particularidades marcantes de cada organização de ciclistas, mesmo que todos os sete grupos tenham sido considerados, pela pesquisa, como grupos de pedal, em razão de não terem mostrado comportamentos ativistas significativos, coerentes com a fundamentação teórica e também por conta de possuírem passeios pelo menos três dias na semana.

Em Rio Grande, o grupo Pedal Corta Vento é dividido em dois núcleos denominados de Rio Grande e de Cassino, cujo objetivo é tirar as pessoas do sedentarismo e estimular a interação social a partir da amizade entre ciclistas. O primeiro núcleo possui duas características marcantes: a permeabilidade com entidades públicas e privadas, em que participa da organização de passeios ciclísticos locais, e a publicação constante de fotografias. O segundo, no Cassino, caracteriza-se pelo elevado número de publicações interativas como vídeos e imagens divertidas, além dos informativos frequentes sobre os passeios semanais, o que denota fortes laços de amizade entre os integrantes. Já o grupo Vou de Bike RG, dissidente do Pedal CV-RG, tem por objetivo estimular pedaladas mais longas para fins de atividade física, não se caracterizando, entretanto, como um grupo de esporte, mas de lazer. É marcado pelas publicações de eventos externos como competições de desafios em Bagé e campeonatos ciclísticos citadinos em Rio Grande, juntamente ao compartilhamento de fotografias dos integrantes.

Em Pelotas, o grupo Pedal Curticeira mostrou-se, hoje, como um coletivo empreendedor de propostas de cicloturismo, em que, ao final do levantamento *online*, verificou-se outro comportamento de pedaladas noturnas na área urbana. Como um grupo de ciclocidadania e com objetivos de desenvolvimento territorial sustentável na região sul, o Curticeira atuou enfaticamente nos debates políticos para implantação de melhorias de infraestrutura para bicicleta na cidade, de modo a ter sua importância reconhecida, tanto por outros grupos de pedal, quanto pelas Secretarias responsáveis da Prefeitura Municipal. Na sequência, surge o grupo Pedal Dominguera, que tem forte atuação na prática do ciclismo urbano em Pelotas, de maneira a chamar mais pessoas para pedalar. Os informativos com grafias próprias explicam a modalidade do pedal que pode ser iniciante, intermediária ou para a área rural do município, além da publicação quase diária de fotografias com os ciclistas enfileirados. Assim, passa a imagem de um grupo estruturado e seguro, por consequência, reúne frequentemente em torno de 50 ciclistas nos pedais dos iniciantes, consistindo no grupo com maior massa de ciclistas ativos e participantes nas três cidades pesquisadas.

Em Bagé, o grupo Pelotão da Quinta tem baixa incidência de publicações virtuais, em que predomina, sobretudo, os informativos dos passeios ciclísticos. O objetivo do grupo é pedalar, aumentando o número de ciclistas do esporte em Bagé,

por isso usa bicicletas tipo *speed*, o que os difere das demais organizações de ciclistas da pesquisa. Além desse, o grupo Pedaladas Ciclo Regert é formado por ciclistas com larga experiência em diferentes modalidades de bicicleta, os quais transmitem de geração em geração a importância do equipamento, até mesmo porque atuam no comércio deste mercado. No Facebook, as publicações são, principalmente, de informativos sobre pedaladas e de eventos de competições tipo desafio promovidas por um clube de Bagé. Adicionalmente, há participação social dos integrantes junto aos governos municipais, a fim de reivindicar infraestruturas cicloviárias, tanto de ciclovias e ciclofaixas, quanto de paraciclos e manutenção das instalações.

Outros dois grupos de ciclistas foram investigados pela pesquisa, os quais consistem em organizações antigas, cujo surgimento se deu próximo ao ano 2000, sendo inativos atualmente. Um deles localizava-se na cidade do Rio Grande, denominado de Pró-Pedal, o qual, a partir de uma observação sobre a insegurança das pessoas para pedalar no período noturno, teve a iniciativa de formar um coletivo que pedalava na área urbana do município com auxílio de técnicos entendidos do equipamento. Já o segundo, localizava-se em Pelotas e denominava-se MubiPel; teve por motivação a falta de segurança e de infraestruturas para aqueles que pedalavam de bicicleta, isto é, os trabalhadores. Por isso, no dia do trabalhador, fez-se um primeiro passeio ciclístico, que teve continuidade nos meses seguintes, de modo a atrair a atenção da mídia televisiva, de rádio e da própria sociedade.

É relevante destacar que seis dos grupos pesquisados valorizam a publicação de fotografias, em que alguns usam isso como uma medida para continuidade da prática, de modo a atrair mais ciclistas; e outros, possivelmente, para divulgação das imagens entre integrantes. Logo, esta identificação pessoal, nas páginas *online*, caracteriza-os mais como grupos de pedal, uma vez que, devido às atividades rebeldes dos cicloativistas, evita-se a divulgação do rosto e de nomes dos integrantes. Nas fotografias em rede social dos grupos nas Cidades Caso, percebe-se também a uniformização dos membros com camisas e jaquetas com identificação do nome do coletivo. Corroborando, perante algumas bibliografias, o uso ou a exigência de acessórios de segurança os classifica como grupos de esporte ou lazer que visam à segurança quando em velocidades acima da média. Aspecto que pode ser interpretado, analogamente, como uma medida de segurança para ciclistas de

faixas etárias mais elevadas como ocorre no grupo do Pedal Corta Vento, sobretudo, no núcleo Cassino.

Cada Cidade Caso teve um processo de formação de grupos de ciclistas distinto, em que Rio Grande multiplicou seu grupo inicial em várias organizações, constituídas, em média, de vinte ciclistas ativos que variam conforme dia da semana. Essas organizações inspiram-se no Pedal Corta Vento núcleo Rio Grande, porém surgem a partir de propostas distintas, que visam maiores velocidades, maiores distâncias ou preferência por percorrer outras áreas do município.

Já em Pelotas, a emergência de grupos de ciclistas baseia-se na substituição gradativa do grupo anterior, processo que ocorre do MubiPel para o Pedal Curticeira, e do Pedal Curticeira para o Pedal Dominguera, sendo que, juntamente com essa desmobilização das organizações, há a perda paulatina do viés com princípios ativistas, de reivindicação do espaço do ciclista utilitário, em detrimento dos princípios da bicicleta como equipamento de atividade física e de lazer.

Adicionalmente, no interior do Rio Grande do Sul, a cidade de Bagé confere uma terceira formação de grupos de ciclistas, em que não se percebeu relações entre os coletivos nos seus processos formação. Os grupos Pelotão da Quinta, Pedaladas Ciclo Regert e Pedala Bagé (não pesquisado) aparentam ter emergido no mesmo período de tempo com propostas diferentes, em que o primeiro se especializa no ciclismo de asfalto com tipologia de bicicleta *speed*, e o segundo com ciclismo em estrada de chão com tipologia de bicicleta *mountain bike*. Além disso, as duas lojas de comércio e serviços de bicicleta do município possuem seus próprios grupos de ciclistas, sendo eles o Pedaladas Ciclo Regert, da loja Ciclo Regert, e o Pedala Bagé, da loja Mecânica – Fit & Assessoria.

Quanto à organização, os grupos de ciclistas estudados dividem-se em auto-organizáveis e em hierarquizados, pois, ou possuem estruturas descentralizadas sem liderança determinada – às vezes, também adquirem essa característica com o tempo, como ocorreu com o Pelotão da Quinta -, ou já surgem com uma liderança específica que coordena as atividades e a organização do coletivo, não somente por vontade individual do coordenador, mas por uma necessidade, em razão do grupo não manter a continuidade da prática. Esta segunda situação foi citada por Pedal Corta Vento (Rio Grande e Cassino), Pedal Curticeira, Pedal Dominguera e por Pedaladas Ciclo Regert, bem como, pelo MubiPel e pelo Pró-Pedal.

Assim, os coordenadores dos grupos citados dizem não serem proprietários, nem donos das atividades, pois ressaltam que os integrantes têm opinião para discutir, propor trajetos e pedaladas, entretanto, dizem que, geralmente, a prática não é continuada semanalmente quando não são estimuladas por eles. Por outro lado, o Vou de Bike RG é um grupo que, no seu princípio formador, já se caracterizou por ser um grupo descentralizado, até mesmo por alguns ciclistas já terem tido a experiência desse outro formato com o Pedal CV-RG - apesar da declaração de que existe a necessidade de um ciclista motivador. O Pelotão da Quinta era um grupo com liderança definida, porém se modifica e passa a assumir uma estrutura auto-organizada, em que os integrantes mantêm as pedaladas semanais, pois se sentem seguros socialmente durante as atividades de treinamento para competições.

Destes, os únicos grupos que estabelecem alguma associação de sua origem com as infraestruturas cicloviárias nas Cidades Caso respectivas são o Pró-Pedal, o MubiPel e o Curticeira, os quais declaram que a falta de ciclovias e de ciclofaixas, aliado ao ambiente hostil para o ciclista, fizeram emergir a formação de grupos de ciclistas, inspirados pelo apelo global às questões ambientais, o que inclui a discussão sobre mobilidade por bicicleta. Ademais, as formas de organização dos grupos nas Cidades Caso assemelham-se a de outras cidades, incluso capitais, conforme a fundamentação teórica, o que mostra o caráter global do movimento.

Tendo em vista a possibilidade de um vínculo entre os percursos dos grupos com a estrutura oferecida pela cidade, o terceiro objetivo específico busca verificar relações entre a estrutura existente e as vias principais elegidas nos trajetos dos grupos de ciclistas. Por isso, é indispensável esclarecer que nem todos os grupos de ciclistas pesquisados restringem seus passeios às áreas urbanas dos municípios, visto que, alguns oferecem a possibilidade de passeios em zonas rurais em dias específicos da semana e, até mesmo porque, o Caso Bagé foi incluído justamente por seu caráter distinto de Rio Grande e de Pelotas, a fim de confrontar a teoria em uma perspectiva oposta, como grupos de pedal que atuavam em estradas de chão e em rodovias.

O Quadro 5.1 resume as respostas dos grupos de ciclistas quando questionados sobre quais critérios são levados em consideração no momento da escolha dos trajetos, sendo que o espaçamento entre as características das vias

divide aquelas que foram incluídas pelo roteiro e citadas nas entrevistas, e aquelas destacadas espontaneamente pelos agentes entrevistados; bem como, o critério sublinhado consiste naquele selecionado como principal na determinação do percurso.

Quadro 5.1 - Dados cruzados entre Casos: escolha dos trajetos de grupos de ciclistas

CASOS	RESPOSTAS DOS GRUPOS DE CICLISTAS		
RIO GRANDE	Pedal CV-RG Iluminação; Quant. / tipo de veículo (ruas não desertas); <u>Pavimentação</u> ; Segurança social;	Pedal CV-Css <u>Pavimentação</u> ; Iluminação Quant. / tipo de veículo (movimento intermediário); Infraestrutura ciclovária; Segurança social;	Vou de Bike <u>Pavimentação</u> ; Quant. / tipo de veículo; Segurança social;
PELOTAS	Pedal Curticeira -	Pedal Dominguera Infraestrutura ciclovária; Pavimentação (das ciclovias e ciclofaixas);	
BAGÉ	Pelotão da Quinta <u>Pavimento (asfalto)</u> ; Tempo disponível; Segurança social;	Pedaladas Ciclo Regert Pavimento (estrada de chão); Segurança social;	

Fonte: Autora, 2019.

Dessa maneira, é possível notar que, no Caso Rio Grande, há uma congruência entre as respostas, pois os três grupos citaram pavimentação e quantidade/ tipo de veículos, mesmo que, as preferências para esse segundo critério variem entre ruas não desertas, ruas de movimento intermediário e vias com fluxo de veículos menor e menos agressivo. Adicionalmente as três unidades de análise optaram pelo pavimento como critério mais relevante na determinação dos percursos, o que pode ser justificado pelo fato de Rio Grande possuir poucas infraestruturas ciclovárias atualmente e somente 24,8% das vias terem urbanização adequada, conforme IBGE. Na península central do município, existe apenas um binário de ciclofaixas que foi incluído nos percursos do Pedal CV-RG. Já no Balneário Cassino, as principais avenidas possuem ciclovias que foram também incluídas nos trajetos do Pedal CV-Css, tanto que aparecem como critério para escolha de rotas. Demais vias selecionadas pelos grupos consistem em avenidas estruturantes desses núcleos urbanos, normalmente, de pavimento asfáltico e com

movimento constante de veículos; características que, do mesmo modo, explicam a escolha pelas rodovias do grupo Vou de Bike RG.

No Caso Pelotas, o Pedal Curticeira não possui pedaladas ativas, portanto, não se questionou sobre a escolha das rotas, já que as configurações da cidade mudam constantemente, e visa-se verificar as relações com a estrutura urbana atual. Logo, apenas o Pedal Dominguera responde a questão, cujo resultado mostra a preferência por incluir infraestruturas cicloviárias nos percursos, tendo como segundo aspecto relevante a qualidade do pavimento das ciclovias e das ciclofaixas. Além disso, a abrangência e a continuidade das instalações lineares para ciclistas na área urbana de Pelotas proporcionam opções ao grupo de ciclistas, o qual não tem apenas uma oportunidade de percurso para esse fim, como ocorre em Rio Grande e em Bagé. Isto é, mesmo com falhas nas conexões entre ciclovias e ciclofaixas em Pelotas, o grupo Pedal Dominguera consegue percorrer trajetos de 18 km, em grande maioria, sobre instalações cicloviárias, principalmente, no pedal dos iniciantes.

No Caso Bagé, ambos os grupos não fazem, em nenhum tipo de pedalada semanal, percursos somente na área urbana, apropriação que se apoia sobre a afirmativa de que a cidade não tem infraestruturas cicloviárias suficientes para manter um grupo de pedal com trajetos de 40 km em média, e pelo fato da área urbana não ultrapassar os quatro quilômetros de raio. Complementarmente, nos três municípios pesquisados, Bagé é o que tem uma economia vinculada, principalmente, à área rural, por isso, talvez, os grupos de pedal tenham essa preferência pela paisagem rural ou pelas estradas de chão.

Uma comparação entre casos mostra que o Cassino tem uma dimensão territorial pequena, diferente da península de Rio Grande e da cidade de Pelotas, entretanto, possui um pedal tipo urbano devido às preferências e características do tipo de passeio do Pedal CV, as quais são: atividade física leve e inclusão de mais ciclistas iniciantes sem prática no pedalar. Em oposição, apesar da dimensão urbana também pequena em Bagé, os grupos de ciclistas do município optam por realizar passeios além dos limites da área classificada como urbana, uma vez que existe variabilidade nas estradas de chão e de asfalto no entorno da cidade. Enquanto isso, a ligação do Balneário Cassino com a rodovia oferece risco ao ciclista por não haver acostamento em muitos trechos.

Por fim, o quarto objetivo específico tenta identificar o potencial dos grupos na conquista por segurança viária e infraestrutura ciclovária, por meio de uma comparação da prática do movimento com os planos públicos e infraestruturas existentes voltadas ao uso da bicicleta. Logo, no decorrer da pesquisa, entendeu-se que há uma divisão simbólica entre a necessidade de infraestrutura e a sensação de segurança, já que, o critério segurança social foi citado por todos os grupos de pedal ativos, exceto pelo Pedal Dominguera que tem acompanhamento da Guarda Municipal de trânsito nos passeios dos iniciantes. Por isso, não há como ignorar a percepção de vulnerabilidade do ciclista no meio urbano à noite, mesmo que, esse esteja em grupos compostos de vinte ou mais pessoas. Dessa maneira, esta sensibilidade percebida nas entrevistas é discutida junto à percepção de segurança viária do ciclista, apesar de consistirem em perceptivas diferentes.

A espontânea argumentação sobre rotas que previnem a insegurança social percebida pelos grupos de ciclista ressalta a característica brasileira de perigo urbano, o que é intensificado quando se trata do ciclista utilitário, imerso sozinho no trânsito agressivo e ainda sujeito a assaltos e a violência; ou do ciclista de grupos no retorno à sua casa após a dispersão. Isso exige estudos que visem um diagnóstico da mobilidade por bicicleta, pois, é a partir do reconhecimento dessas necessidades dos ciclistas que se pode estimular uma mudança na escolha modal da população. Somente a aplicação de técnicas internacionais não é suficiente para encorajamento de ciclistas utilitários, sobretudo, no período noturno, principalmente, se estes têm condições de optar por outras escolhas modais. Assim, a identificação do critério de segurança social como uma preocupação de cinco dos grupos entrevistados, no momento de seleção dos percursos, infere que essa necessidade é tão relevante quanto os parâmetros físicos da cidade, sendo que, estes últimos podem ainda ser amenizados pela prática coletiva do pedalar devido à sensação de proteção promovida pela massa de ciclistas.

Tal como argumentado no Caso Rio Grande, o atributo de segurança não é considerado como uma barreira à bicicleta por indivíduos não ciclistas, de modo que, essa consiste em uma semelhança entre ciclistas utilitários e ciclistas de grupos, já que ambos a têm como uma das características mais importantes para continuidade da ação. Por isso, a participação de organizações de ciclistas nas discussões sobre mobilidade urbana pode ser um fator decisivo no processo de elaboração dos planos

de mobilidade, a fim de evitar que as administrações públicas planejem ciclovias e ciclofaixas em vias desertas ou inseguras para “proteção do ciclista” do fluxo de veículos. Justificativa que denota a incompreensão dos agentes públicos (não ciclistas) sobre o modo ativo de transporte, que os faz projetar instalações cicloviárias com os mesmos princípios da engenharia de tráfego do século passado.

Em razão dos ciclistas de grupos parecerem ser mais participativos politicamente, há uma maior facilidade em trazer estes agentes para a discussão em ambientes institucionais, uma vez que, dificilmente os ciclistas utilitários comparecem em audiências ou em reuniões. No entanto, é preciso cautela dos técnicos responsáveis na adoção das sugestões propostas, sobretudo, ao ‘olhar do ciclista’, pois a mobilidade por bicicleta é planejada para fins utilitários; ou seja, para indivíduos que realizam deslocamentos previsíveis cotidianos, como viagens para trabalho e estudo, e não projetada para fins de esporte e de lazer.

Nesse sentido, a revisão da bibliografia técnica faz-se essencial para distinguir o que são sugestões de projeto importantes, provenientes de debates com grupos de ciclistas, e o que são sugestões atravessadas à mobilidade por bicicleta, as quais depõem contra os princípios básicos de linearidade e de coerência das instalações, quando pertencentes ao sistema de transportes urbano. Como visto, há semelhanças entre as necessidades do ciclista diário e do ciclista usual, contudo, há também diferenças importantes que distinguem o propósito de cada prática urbana. A título de exemplo, os ciclistas utilitários prezam pela agilidade e pela redução de tempo gasto em seus deslocamentos, enquanto que, os ciclistas usuais consideram tempo e distância dos percursos como aspectos fixos (2 horas ou 18 km de pedalada); o que pode induzir a um planejamento cicloviário de ligação de parques e circuitos fechados, distantes dos polos de geração de viagens como estações de transporte coletivo, escolas, universidades e outras áreas de atração.

Por isso, a possível confusão entre os tipos de ciclistas existentes, como uma demanda única, pode prejudicar o modo cicloviário, principalmente quanto ao traçado das rotas pela administração local, já que, a prática de pedalar dos grupos de 15 a 18 km respeita a sinalização semafórica de automóveis e tem comportamentos distintos dos ciclistas utilitários destituídos de espaço viário, os quais buscam sobreviver no ambiente urbano hostil, de modo a assumir posturas dúbias perante o CTB. Em contrapartida, analogamente, há integrantes de grupos

de ciclistas que, devido à formação acadêmica ou ao interesse individual, compreendem os princípios básicos de planejamento da mobilidade por bicicleta, até mesmo por serem também utilitários.

É certo que os ciclistas urbanos organizados possuem conhecimentos que os diferenciam dos demais cidadãos, por isso, pode-se dizer que a gestão pública local pode ser alimentada pela experiência desses ciclistas, não somente de grupos de pedal, mas de todas as tipologias, a fim de suprir as falhas de um planejamento motorizado da mobilidade por bicicleta. Todavia, a experiência de qualquer ciclista no ato de planejar instalações deve ser considerada junto à cegueira urbanística, para evitar que as decisões sejam tomadas apenas com base em experiências individuais e empíricas, sem investimento em conhecimentos técnicos, conforme é instruído nos manuais (GTZ; SUTP; I-CE, 2009; CIHT, 2014). Dessa maneira, problemas como falta de conectividade, qualidade do pavimento e tratamento incorreto nas intersecções com presença de ciclovias e de ciclofaixas podem ser evitadas.

Tendo isso em vista, as Prefeituras de Pelotas e de Bagé reconhecem mais de um tipo de ciclista, identificando-os como trabalhador, de grupos e de turismo, de modo a oferecer janelas de oportunidades a todos, mesmo que somente participem os ciclistas de grupos de pedal. Em Rio Grande, a distinção entre as modalidades da bicicleta não é claramente especificada, apesar de parcialmente reconhecida. Trata-se de organizações sociais que redefinem seus valores de maneira a olharem para o Estado não como um inimigo, mas como um possível parceiro em um ambiente de disputas políticas do espaço do ciclista na sociedade.

O poder local é um campo mais e menos amplo dos governos, pois, simultaneamente, as cidades não estão submetidas à mesma competição capitalista como países, mas, também não são independentes nos aspectos: econômico, político e cultural, de modo a estar condenada à obtenção de recursos e aprovações das outras escalas de governo, como colado por Vainer (1986). Portanto, é preciso um equilíbrio entre o tempo das reivindicações de grupos de ciclistas e o tempo das burocracias do poder público, em razão de evitar possíveis desgastes que desmotivem a participação social, assim como ocorrido em metrópoles brasileiras, em Pelotas e como ocorre, aparentemente, em Bagé. Inclusive porque o conhecimento empírico dos grupos pode informar as vias com maior fluxo de

ciclistas, já que esses percorrem extensas áreas na zona urbana, de forma a compreender as dinâmicas locais das cidades para além da bibliografia.

É indispensável ressaltar ainda que os debates institucionais dos grupos de ciclistas nas três Cidades Caso, quando existem, são motivados pelas lideranças das organizações. Isto é, o potencial dos grupos na conquista de infraestruturas cicloviárias, por meio da inclusão na agenda política local, dá-se pela representatividade individual e não pelo coletivo. Era a liderança do Pedal Curticeira que discutia a bicicleta junto à gestão urbana em Pelotas, a fim de despertar a política de mobilidade na mente dos planejadores, de modo a conquistar esse reconhecimento (individual) por parte de todos os entrevistados nesse Estudo de Caso. Adicionalmente, na mesma cidade, atualmente, o diálogo institucional acontece por meio da liderança do Pedal Dominguera. Em Bagé, são os coordenadores do Pedaladas Ciclo Regert e do Pelotão da Quinta que participam do diálogo, e não as organizações como um todo.

Em Rio Grande, é a liderança do Pedal CV-RG que tem seu nome citado durante todas as entrevistas, apesar de que, nesse caso, há uma representatividade maior de outros integrantes do grupo em diálogos com a Prefeitura, sendo identificada por meio de entrevista com uma das Secretarias e em audiência pública. Nesse evento foram, aproximadamente, quinze membros do grupo de pedal devidamente uniformizados com as camisetas da organização, o que não ocorreu em Pelotas, durante a elaboração do PlanMob, nem em Bagé. Ademais, os agentes da mobilidade mais envolvidos em debates institucionais são criticados, por outros ciclistas usuais, com a justificativa de serem indivíduos que querem se promover politicamente, sem se considerar as conquistas desse diálogo para a mobilidade por bicicleta.

Já em escala regional, a integração entre grupos de ciclistas por meio de eventos de esporte e de turismo nas três cidades de Rio Grande, Pelotas e de Bagé, mostra-se como um potencial estímulo à visualização e à inserção da bicicleta na cultura presente. Dessa maneira, a formação de entidades como a União de Ciclistas do Pampa, por exemplo, pode debater assuntos em níveis mais amplos do governo, a fim de confrontar a ordem moral da sociedade no Rio Grande do Sul. Adicionalmente, a incorporação de princípios comuns entre os distintos grupos de ciclistas, sejam eles ativistas ou não, engendra uma rede de práticas a favor de

idades mais cicláveis – nas variadas formas que esse conceito pode ter para cada coletivo. Logo, essa integração mundial foi o ânimo base da ascensão do tema bicicleta na primeira década do ano 2000, o qual tem continuidade hoje, por conta dessas práticas sociais e da adaptação do capitalismo, o qual se apropria do *marketing* do ciclismo e da utilidade do sistema de compartilhamento de bicicletas.

Por fim, a inclusão de mais pessoas no universo da bicicleta pode não chamar a atenção de políticos para implantação de infraestruturas de segurança viária, mas estimula, no cotidiano das pessoas, uma cultura leve, ativa e saudável: uma cultura da bicicleta. Modifica-se a forma como ciclistas usuais dirigem seus automóveis, como criam laços de amizade por meio desse equipamento e como melhoram a sua saúde. Logo, consiste em uma medida gradativa de educação no trânsito que pode reestabelecer um relacionamento respeitoso entre ciclistas e motoristas, ao mesmo tempo em que têm contribuições além da mobilidade urbana.

Certamente ainda há muito que avançar na produção de espaços para ciclistas no Brasil, mas a pressão política de pessoas, que conhecem o equipamento bicicleta e que são ativos na participação institucional, pode ser um meio para construção de cidades mais humanas e compartilhadas. É possível que as rotas escolhidas pelos ciclistas mostrem-se como indicadores de um sistema viário estruturante, até porque se viu que os critérios de escolha envolvem características de infraestruturas físicas, contudo, é preciso cautela no momento de aplicar os resultados dos diálogos com ciclistas de organizações. Adicionalmente, não se perceberam distinções entre a prática de grupos de pedal em área urbana e em zona rural, a não ser por conta da visualização das condições das instalações. Conclusão contrária à prática proposta pelo cicloativismo: de mudança de concepções e de paradigmas capitalistas.

A existência de políticas consistentes não é garantia de um ambiente viário de compartilhamento saudável entre modos de transporte, pois o reinventar a cidade depende inevitavelmente do exercício de um poder coletivo sobre o processo de urbanização. Assim, a revolução da bicicleta deve envolver todas as escalas e agentes interessados, a fim de criar elementos e relações cuja aprovação é concedida durante o processo, e não quando as formas já estão postas.

6 REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ASCHER, François. *Le nouveaux principes de l'urbanisme*. Paris: l'Aube, 2001. **Los nuevos principios del urbanismo**. Madrid: Alianza Ed., 2004.

ACSELRAD, Henri (Org.). **A duração das cidades**: sustentabilidade e risco nas políticas públicas. Rio de Janeiro: Dp&A, 2001.

AMARAL, Izabel Cristina Gonçalves. **Metodologia para escolha de estações para implantação de projetos de DOT (Desenvolvimento Orientado ao Transporte)**. 2016. 215 f. Dissertação. (Mestrado em Engenharia de Transportes) – Instituto Militar de Engenharia, Rio de Janeiro, 2016.

ANTP Associação Nacional de Transportes Públicos. **Perfil da mobilidade do transporte e do trânsito 2009**. Sistema de Informações da Mobilidade Urbana, 2009. Disponível em: <http://portal1.antp.net/site/simob/Lists/rltgrl09/rltgrl09menu.aspx>. Acesso em: 25 jul. 2017.

ANTP Associação Nacional de Transportes Públicos. **Relatório geral 2016**. Sistema de Informações da Mobilidade Urbana, 2018. Disponível em: <http://files.antp.org.br/simob/simob-2016-v6.pdf>. Acesso em: 25 jul. 2017.

ARANTES, Otília Beatriz Fiori. A “virada cultural” do sistema das artes. **Comunidades Intencionais**, [s. l.], set. 2009. Disponível em: <https://comunidadesintencionais.files.wordpress.com/2009/09/a-e2809cvirada-cultural-e2809d-do-sistema-das-artes-otilia-arantes.pdf>. Acesso em: 04 abril 2017.

ARRINGTON, G. B. *Light Rail and the American City: State-of-the-Practice for Transit-Oriented Development*. In: *9th National Light Rail Transit Conference. Transportation Research Circular*, E-C058: *Light Rail Transit and Transit-Oriented Development*. **Annals [...]**. Portland: [s.n.], 2003.

AUGÉ, Marc. **Éloge de la bicyclette**. Paris: Éditions Payot & Rivages, 2010.

BACCHIERI, Giancarlo; GIGANTE, Denise; ASSUNÇÃO, Maria. Determinantes e padrões de utilização da bicicleta e acidentes de trânsito sofridos por ciclistas trabalhadores da cidade Pelotas, Rio Grande do Sul, Brasil. **Revista Cad. Saúde Pública**. Rio de Janeiro, 21, 5, p.1499-1508, set-out. 2005.

BAGÉ. Prefeitura Municipal de Bagé. **Secretarias Municipais anunciam que a bicicleta está no plano de metas do governo para 2019-20**. Página Prefeitura. Disponível em: <https://www.bage.rs.gov.br/index.php/2018/12/17/secretarias-municipais-anunciam-que-a-bicicleta-esta-no-plano-de-metas-do-governo-para-2019-20/>. Acesso em: 11 de ago. 2019.

BARCELLOS, Fernando. O Cicloativismo Brasileiro e o Fórum Mundial da Bicicleta. In: Congresso Internacional Interdisciplinar em Sociais e Humanidades, 4. **Anais [...]**. Foz do Iguaçu: UNIOESTE, 2015.

BARDIN, Lawrence. *L'Analyse de contenu*. Press Universitaires de France, 1977. **Análise de conteúdo**. Tradução Luís Antero Reto, Augusto Pinheiro. São Paulo: Edições 70, 2011.

BASTOS, Virgínia. **Plano de Mobilidade urbana de Rio Grande – RS: Avaliação do planejamento da ciclo rota via orla**. 2012. 90 f. Dissertação (Mestrado em Geografia) – Universidade Federal do Rio Grande, 2012.

BATTY, Michael. **Complexity in city systems**: understanding, evolution, and design. CASA Working Papers, v. 44. London: [s.n.], 2007. p. 01–35.

BELOTTO, José Carlos Assunção. **Ciclomobilidade**: um estudo de caso sobre a participação da UFPR na implantação do Cicloparaná - Programa Paranaense de Mobilidade Não Motorizada por Bicicleta. 2017. 141 f. Dissertação (Mestrado em Desenvolvimento Territorial Sustentável) – Universidade Federal do Paraná, Maringá - PR, 2017.

BICYCLE INNOVATION LAB. **Cykelbiblioteket**. Dinamarca, 2012. Disponível em: <<http://bicycleinnovationlab.dk/cykelbiblioteket/>>. Acesso em: 30 mar. 2018.

BRASIL. **Lei nº 9.503. Código de Trânsito Brasileiro**. Diário Oficial da União, Brasília, Imprensa Nacional, de 23 de set. de 1997. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l9503.htm. Acesso em: 20 jun. 2019.

BRASIL. Ministério das Cidades. Secretaria Nacional de Transporte e da Mobilidade Urbana. **PlanMob construindo a cidade sustentável**. Caderno de referência para elaboração de Plano de Mobilidade Urbana. Brasília, Semob, 2007a.

BRASIL. Ministério das Cidades. Secretaria Nacional de Transporte e da Mobilidade Urbana. **Plano de mobilidade por bicicleta nas cidades**. Caderno de referência novo manual de planejamento cicloviário. Brasília, Semob, 2007b.

BRASIL. **Lei nº 12.587. Política Nacional de Mobilidade Urbana**. Diário Oficial da União, Brasília, Imprensa Nacional, de 03 de jan. de 2012. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2012/lei/l12587.htm. Acesso em: 20 jun. 2016.

BRASIL. Ministério das Cidades. Secretaria Nacional de Transporte e da Mobilidade Urbana. **Planejamento em mobilidade urbana**. Brasília, Semob, 2013.

BRASIL. Ministério das Cidades. Secretaria Nacional de Transporte e da Mobilidade Urbana. **Sistema de prioridade ao ônibus**. Caderno técnico para projetos de mobilidade urbana. Brasília, Semob, 2016a.

BRASIL. Ministério das Cidades. Secretaria Nacional de Transporte e da Mobilidade Urbana. **Transporte ativo**. Caderno técnico para projetos de mobilidade urbana. Brasília, Semob, 2016b.

BRASIL. Ministério das cidades. Secretaria Nacional de Transporte e da Mobilidade Urbana. **Veículo leve sobre trilhos**. Caderno técnico para projetos de mobilidade urbana. Brasília, Semob, 2016c.

BRASIL. Ministério das cidades. Secretaria Nacional de Transporte e da Mobilidade Urbana. **PlanMob**. Caderno de referência para elaboração de plano de mobilidade urbana. Brasília, Semob, 2016d.

BRASIL. Ministério das cidades. Secretaria Nacional de Transporte e da Mobilidade Urbana. **Cartilha do ciclista**. Brasília, Semob, 2017.

BRAVERMAN, Harry. **Trabalho e capital monopolista: a degradação do trabalho no século XX**. 3. ed. Rio de Janeiro: LTC, 1987.

CAF Corporación Andina de Fomento. **Información para mejores políticas y mejores ciudades**. Observatorio de movilidad urbana para América Latina. Panamericana Formas e Impresos S.A. Rio de Janeiro, [s.n.], 2009. Disponível em: <http://scioteca.caf.com/handle/123456789/422>. Acesso em: 17 maio 2018.

CARLSSON, Chris. et. al. **Critical Mass in São Francisco: One Year Old**. São Francisco, [entre 1992 e 1998]. Disponível em <http://www.scorcher.org/cmhistory/>. Acesso em 20 ago. de 2017.

CARLSSON, Chris; ELLIOTT, LisaRuth; CAMARENA, Adriana. **Shift Happens: Critical Mass at 20**. San Francisco: Full Enjoyment Books, 2012.

CASTELLS, Manuel. **Redes de indignação e esperança: movimentos sociais na era da internet**. São Paulo: Zahar, 2º ed, 2013.

CHAPADEIRO, F. C. **Limites e potencialidade do planejamento cicloviário: um estudo sobre a participação cidadã**. 2011. 142 f. Dissertação (Mestrado em Transportes) – Universidade Federal de Brasília, DF, 2011.

CIHT Chartered Institution of Highways and Transportation. **Planning for cycling**. Autores: Rob Gallagher and John Parkin. Londres: CIHT, 2014. ISBN 978-0-0902933-52-1.

COMPLEXITY LABS. **Platafom for complex system**. [entre 2012 e 2018]. Fotografia. Disponível em: <<https://complexitylabs.io/multimedia/>>. Acesso em: 10 fev. 2018. il. color.

COMPLEXITY LABS. **Complexity theory**. [S.l.:s.n.], 2016. Disponível em: <<http://complexitylabs.io/complexity-theory-ebook/>>. Acesso em: 10 fev. 2018.

COMPLEXITY LABS. **Emergence theory**. [S.l.:s.n.], 2017a. Disponível em: <<http://complexitylabs.io/emergence-theory-book/>>. Acesso em: 10 fev. 2018.

COMPLEXITY LABS. **Nonlinear system**. [S.l.:s.n.], 2017b. Disponível em: <<http://complexitylabs.io/complexity-theory-ebook/>>. Acesso em: 10 fev. 2018.

CONTESTED Streets. Direção: Stefan Schaefer. EUA, 2006. Disponível em: <https://vimeo.com/26396887>. Acesso em: 20 maio 2017.

COPENHAGENIZE. *The Blog by Copenhagenize Design Co.* **Arrogance of space – Copenhagen – Hans Christian Andersen Boulevard**. Copenhagen, 09 mai. 2017. Disponível em: <http://www.copenhagenize.com/search/label/arrogance%20of%20space>. Acesso em: 12 out. 2017.

CORRÊA, Roberto Lobato. **O Espaço Urbano**. São Paulo: Ática, 2005.

COUTO, David Pinheiro Lima. **Da galera da bike ao cicloativismo**: bicicleta e política na cidade de Curitiba/PR. 2015. 263 f. Dissertação (Mestrado em Sociologia) – Universidade Federal de Santa Catarina, Florianópolis, 2015.

ECO, Umberto. **Como se faz uma tese**. São Paulo: Editora Perspectiva, 1991.

EMBARQ Brasil. **Manual de projetos e programas para incentivar o uso de bicicletas em Comunidades**. 2ª ed. Rio de Janeiro: [s. n.], 2014. Disponível em: <http://wricidades.org/research/publication/manual-de-projetos-e-programas-para-incentivar-o-uso-de-bicicletas-em>>. Acesso em: 30 mar. 2018. il. color.

ENTREVISTA 1. Secretaria de Mobilidade, Acessibilidade e Segurança. Prefeitura Municipal do Rio Grande. Entrevista concedida a Camila Teixeira Martins em 23 de mar. 2019.

ENTREVISTA 2. Gabinete de Programas e Projetos Especiais. Prefeitura Municipal do Rio Grande. Entrevista concedida a Camila Teixeira Martins em 09 abril 2019.

ENTREVISTA 3. Pedal Corta Vento - Cassino. Entrevista concedida a Camila Teixeira Martins em 03 abril 2019.

ENTREVISTA 4. Pedal Corta Vento – Rio Grande. Entrevista concedida a Camila Teixeira Martins em 10 abril 2019.

ENTREVISTA 5. Vou de Bike RG. Entrevista concedida a Camila Teixeira Martins em 22 abril 2019.

ENTREVISTA 6. Pró-pedal. Entrevista concedida a Camila Teixeira Martins em 30 abril 2019.

ENTREVISTA 7. Secretaria de Gestão da Cidade e Mobilidade Urbana Prefeitura Municipal de Pelotas. Entrevista concedida a Camila Teixeira Martins em 22 mai. 2019.

ENTREVISTA 8. Secretaria de Transportes e Trânsito. Prefeitura Municipal de Pelotas. Entrevista concedida a Camila Teixeira Martins em 17 mai. 2019.

ENTREVISTA 9. Pedal Curticeira. Entrevista concedida a Camila Teixeira Martins em 04 mai. 2019.

ENTREVISTA 10. Pedal Dominguera. Entrevista concedida a Camila Teixeira Martins em 11 mai 2019.

ENTREVISTA 11. MubiPel. Entrevista concedida a Camila Teixeira Martins em 31 mai. 2019.

ENTREVISTA 12. Secretaria de Segurança e Mobilidade Urbana. Prefeitura Municipal de Bagé. Entrevista concedida a Camila Teixeira Martins em 25 jul. 2019.

ENTREVISTA 13. Pedaladas Ciclo Regert. Entrevista concedida a Camila Teixeira Martins em 25 jul. 2019.

ENTREVISTA 14. Pelotão da Quinta. Entrevista concedida a Camila Teixeira Martins em 25 jul. 2019.

FLICH, Uwe. **Introdução à metodologia de pesquisa**: um guia para iniciantes. Tradução Magda Lopes. Porto Alegre: Penso, 2009.

FLORENTINO, Renata; BERTUCCI, Jonas; IGLESIAS, Fabio. Os caminhos dos ciclistas em Brasília/DF. In: ANDRADE, Victor. et. al. **Mobilidade por bicicleta no Brasil**. Rio de Janeiro: PROURB/UFRJ, 2016. p. 51-75.

FONSECA, João José Saraiva. **Metodologia da pesquisa científica**. Fortaleza: UEC, 2002. Apostila.

FURNESS, Zack. *Critical mass, Urban Space and Vélomobility*. **Mobilities**, Seattle – WA (EUA), v. 2, n. 2, jul. 2007. p. 299-319. DOI: 10.1080/17450100701381607.

GAETE, C. M. As Estratégias de Jannete Sadik-Khan para Humanizar as ruas. **ArchDaily Global**, Santiago, Abr. 2016. Disponível em: < <http://www.archdaily.com.br/br/784906/a-estrategia-de-jannete-sadik-khan-para-humanizar-as-ruas>>. Acesso em: 13 de out. de 2016.

GEHL, Jan. **Cities for people**. Washington: IslandPress, 2010.]

GEIPOT. **Manual de planejamento cicloviário**: uma política para as bicicletas. Empresa Brasileira de Planejamento de Transportes. Brasília: Ministério dos Transportes, 2001a.

GEIPOT. **Planejamento cicloviário**: diagnóstico nacional. Empresa Brasileira de Planejamento de Transportes. Brasília: Ministério dos Transportes, 2001b.

GOHN, Maria da Glória. **Teoria dos movimentos sociais**: paradigmas clássicos e contemporâneos. São Paulo: Edições Loyola, 1997.

GOTTDIENER, Mark. **A produção social do espaço urbano**. 2 ed. São Paulo: Edusp, 2010.

GTZ; SUTP; I-CE. **Cycling-Inclusive Policy Development: A Handbook**. Tom Goderfrooij (editor). Utrecht – Nederland, 2009.

GUARNACCIA, Matteo. **Provos**: Amsterdã e o nascimento da contra cultura. Tradução de Leila de Souza Mendes. São Paulo: Veneta, 2015.

GUTH, Daniel. Carros vs não-carros. **Folha de São Paulo**, São Paulo, 15 fev. 2016. Disponível em: <https://abicicletanacidade.blogfolha.uol.com.br/2016/02/15/carros-vs-nao-carros/>. Acesso em: 02 nov. 2017.

HAN, Byung-Chul. **Sociedade do cansaço**. Tradução de Enio Paulo Giachini. Petrópolis: Vozes, 2010. p. 80.

HARVEY, David. *Social Justice and the city*. Athens: University of Georgia Press, 1974. **A justiça social e a cidade**. São Paulo: Hucitec, 1980.

HARVEY, David. A liberdade da cidade. In: MARICATO, Ermínia. et. al. **Cidades rebeldes**: Passe livre e as manifestações que tomaram as ruas no Brasil. São Paulo: Carta Maior, 2013. p. 27-34.

HARVEY, David. *Rebel Cities: from the right to the city to the urban revolution*. New York: Verso, 2012. **Cidades rebeldes**: do direito à cidade à revolução urbana. Tradução de Jeferson Camargo. São Paulo: Martins Fontes, 2014.

IBGE. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. **Cidades e Estados**, 2019. Disponível em: <https://www.ibge.gov.br/cidades-e-estados.html>. Acesso em: 15 ago. 2019.

IEMA. Instituto de Energia e Meio Ambiente. **A bicicleta e as cidades**: como inserir a bicicleta na política de mobilidade urbana. São Paulo: IEMA, 2009. Disponível em: <http://www.energiaeambiente.org.br/2010/09/a-bicicleta-e-as-cidades/>. Acesso em: 30 mar. 2018.

ILLICH, Ivan. Energia e equidade. In: LUDD, Ned. **Apocalipse motorizado**: a tirania do automóvel em um planeta poluído. Título original: *Energy and equity*. [S.l.:s.n.], 1974. São Paulo: Conrad Editora do Brasil, 2005.

IPEA Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada. **Sistema de indicadores de percepção social (SIPS)**: mobilidade urbana. 4 maio 2011. Disponível em: http://www.ipea.gov.br/portal/images/stories/PDFs/SIPS/110504_sips_mobilidadeurbana.pdf. Acesso em: 25 jul. 2017.

ISLABÃO, Igor. Pedaladas saudáveis. **Revista Ecosul**. Pelotas, nº 62, p. 08-09, mar-abril, 2019.

JACOBS, Jane. *The Death and Life of Great American cities*. New York: Random House, 1961. **Morte e vida de grandes cidades**. São Paulo: Martins Fontes, 2000.

JACQUES, Paola Berenstein (org). **Apologia da deriva**: escritos situacionistas sobre a cidade. Tradução de Estela dos Santos Abreu. Rio de Janeiro: Casa da Palavra, 2003.

JAMESON, Frederic. Reificação e utopia na cultura de massa. Tradução de João Roberto Martins Filho. **Crítica Maxista**, Campinas, n. 1, 1994. Disponível em: https://www.ifch.unicamp.br/criticamarxista/arquivos_biblioteca/sumario1.html. Acesso em: 04 abril 2017.

JOHNSON, Steven. **Emergência**: a dinâmica de redes em formigas, cérebros, cidades e softwares. São Paulo: Zahar, 2003.

KOZINETTS, Robert V. *Netnography: doing ethnographic research online*. London: Sage Publications, 2010. **Netnografia**: realizando pesquisa etnográfica online. São Paulo: Penso, 2010.

LAMAS, J. M. R. G. **Morfologia Urbana e Desenho da Cidade**. Porto: Fundação Calouste Gulbenkian, 2004.

LEFÈBVRE, Henry. *Le detroit à la ville*. Paris: Anthropos, 1968. **O direito a cidade**. Tradução de Rubens Eduardo Frias. São Paulo: Centauro, 2001.

LEFÈBVRE, Henry. *La pensée marxiste et la ville*. Paris: Anthropos, 1972. **A cidade do capital**. Rio de Janeiro: DP&A, 2001.

LEFÈBVRE, Henry. *La révolution urbaine*. Paris: Gallimars, 1970. **A revolução urbana**. Tradução de Sérgio Martins. Belo Horizonte: Editora UFMG, 2002.

LEFÈBVRE, Henry. *La production de l'espace*. Paris: Anthropos, 1974. **La producción del espacio**. Tradução de Emilio Martínez Gutiérrez. Barcelona: Capitán Swing, 2013.

LIMONAD, Ester (org). **Entre a ordem próxima e a ordem distante**: contribuições a partir do pensamento de Henri Lefèbvre. Niterói: UFF/GECEL, 2003.

LUDD, Ned (org.). **Apocalipse Motorizado**: a tirania do automóvel em um planeta poluído. São Paulo: Conrad Editora do Brasil, 2005.

MARIBONDO, Daniel Barboza. **Ciclos urbanos: traços e rastros de uma cidade pedalada**. 2015. 110 f. Dissertação. (Mestrado em Psicologia) – Universidade Federal Fluminense, Niterói, 2015.

MARICATO, Ermínia. **E-Brasil, cidades**: alternativas para a crise urbana. Petrópolis, RJ, Vozes, 2001.

MARICATO, Ermínia. **O impasse da política urbana no Brasil**. Petrópolis, RJ, Vozes, 2011.

MARICATO, Ermínia. et. al. **Cidades rebeldes**: Passe Livre e as manifestações que tomaram as ruas no Brasil. São Paulo: Carta Maior, 2013. 112 p.

MARTINS, Camila Teixeira. Por uma mobilidade urbana inclusiva: a relação entre os transportes, o capitalismo e o direito à cidade. *In*: Encontro Internacional Cidade, Contemporaneidade e Morfologia Urbana, 7, 2018, Pelotas. **Anais [...]**. Pelotas: UFPel, 2018, p. 349-360.

MARTINS, Guilherme. **Ciclismo, lazer e mobilidade urbana**: um olhar a partir de grupos de ciclistas da cidade de Rio Grande. Trabalho de Conclusão de Curso. (Educação Física) – Universidade Federal do Rio Grande, Rio Grande, 2018.

MARTINS, Sérgio. Metrôpoles e automóveis: para além da indústria, aquém do urbano. **Revista Brasileira de Geografia Econômica** [online], n. 5, dez, 2014. p. 1-36.

MARTINS, Solismar Fraga. **Cidade do Rio Grande**: industrialização e urbanidades (1873-1990). Rio Grande: Ed. da FURG, 2006.

MARX, Karl. Introdução à Crítica da Economia Política. *In*: **Para a crítica da economia política**. Lisboa: Editora Estampa, 1973. p.03-21.

DA MATTA, Roberto. **Fé em Deus e pé na tábua**: ou, como e por que o trânsito enlouquece no Brasil. Rio de Janeiro: Rocco, 2010.

MEDEIROS, Valério. **Urbis Brasiliae ou sobre cidades do Brasil**: inserindo assentamentos urbanos do país em investigações configuracionais comparativas. 2006. 520 f. Tese (Doutorado em Arquitetura e Urbanismo) – Universidade Federal de Brasília, Brasília, 2006.

NACTO. *National Association of City Transportation Officials. Urban Bikeway Design Guide*. Washington: Island Press, 2014. Disponível em: <https://nacto.org/publication/urban-bikeway-design-guide/>. Acesso em: 04 jan. 2018.

OLIVEIRA, Danielle Soares Pires de. **“Mais amor, menos motor”**: análise sobre a atuação da rede cicloativista na construção da agenda da política de mobilidade urbana de Porto Alegre/RS. 2017. 175 f. Dissertação (Mestrado em Sociologia) – Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Porto Alegre, 2017.

PEDALADAS CICLO REGERT. Pedaladas Ciclo Regert. Facebook. Disponível em: <https://www.facebook.com/groups/323403114346522/>. Acesso em: 12 abril 2019.

PEDAL CURTICEIRA. Pedal Curticeira. Facebook. Disponível em: <https://www.facebook.com/groups/pedalcurticeira/>. Acesso em: 7 abril 2019.

PEDAL CURTICEIRA. **Há 6 anos...** Publicação de 2018. Pedal Curticeira. Facebook. Disponível em: <https://www.facebook.com/groups/pedalcurticeira/>. Acesso em: 7 abril 2019.

PEDAL CV-RG. **Corta Vento (Cassino – RS)**. Facebook. Disponível em: <https://www.facebook.com/pcvcassino/>. Acesso em: 14 mar. 2019.

PEDAL CV-RG. **Nenhum de nós pedala tão...** Publicação de 2017. Corta Vento (Rio Grande - RS. Facebook. Disponível em: <https://www.facebook.com/groups/pedalcortavento/>. Acesso em: 14 mar. 2019.

PEDAL CV-CSS. **Corta Vento (Rio Grande - RS.** Facebook. Disponível em: <https://www.facebook.com/groups/pedalcortavento/>. Acesso em: 14 mar. 2019

PEDAL DOMINGUERA. **Pedal Dominguera.** Facebook. Disponível em: <https://www.facebook.com/pedaldominguera/>. Acesso em: 7 abril 2019.

PELOTAS. PlanMob. **Plano de Mobilidade Urbana de Pelotas.** Disponível em: <http://www.pelotas.rs.gov.br/plano-mobilidade>. Acesso em: 12 de abril, 2019^a.

PELOTAS. Prefeitura Municipal de Pelotas. **Município regulamenta serviço de compartilhamento de bicicletas.** Página Prefeitura. Disponível em: http://www.pelotas.com.br/noticia/municipio-regulamenta-servico-de-compartilhamento-de-bicicletas?fbclid=IwAR0dsWvwHNa7ZuKf_gevEuXDqg8S69MzvGJV9u2RuNu15RYguRmhdcsnEKQ. Acesso em: 17 de abril, 2019^b.

PELOTÃO DA QUINTA. Pelotão da Quinta. Facebook. Disponível em: <https://www.facebook.com/pelotaodaquinta/>. Acesso em: 12 abril 2019.

PERRENGUE: o desafio da mobilidade em São Paulo. Direção de Murilo Azevedo. Brasil, 2013. Vídeo (25min). Disponível em: <https://www.youtube.com/watch?v=o53FSMnfDio>. Acesso em: 20 maio 2017.

PEZZUTO, Cláudia Cotrim; SANCHES, Suely da Penha. Identificação dos fatores que influenciam no uso da bicicleta. In: ANPET. CONGRESSO DE ENSINO E PESQUISA EM TRANSPORTES, 18, 2004, São Carlos. **Anais [...]**. São Carlos: Universidade Federal de São Carlos, 2004, p. 977-986.

PORTUGALI, Juval. **Complexity, cognition and the city.** Berlin: Springer, 2011.

PORTUGALI, Juval. **Self-organization and the city.** Berlin: Springer, 2000.

POULANTZAS, Nicos. **O Estado, o poder, o socialismo.** São Paulo: Par e Terra, 2019.

POUPART, Jean. et. al. **A pesquisa qualitativa:** enfoques epistemológicos e metodológicos. 3º ed. Petrópolis: Vozes, 2012.

QUADRADO, Caroline Aveiro. **Rotas de ciclistas no ambiente urbano:** fatores decisivos para a escolha de percursos na cidade de Rio Grande - RS. 2018. 177 f. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo) – Universidade Federal de Pelotas, 2018.

RIO GRANDE. Prefeitura Municipal. **Plano de Mobilidade Urbana do Rio Grande.** Apresentação Audiência Pública. Rio Grande, 2011.

RIO GRANDE. Prefeitura Municipal. Secretaria de Segurança, Acessibilidade e Mobilidade Urbana. **Projeto rede cicloviária** - Etapa III. Apresentação Audiência Pública. Rio Grande, 2019.

ROCHA, Fernanda Andrade. **Os novos cidadãos da metrópole:** um estudo sobre a experiência moral dos cicloativistas na cidade de Recife. 2014. 142 f. Dissertação (Mestrado em Sociologia) – Universidade Federal da Paraíba, João Pessoa, 2014.

RODRIGUES, Jose Nivaldino. **Mobilidade urbana por bicicleta no distrito federal:** uma análise do programa cicloviário. 2013. 261 f. Tese (Doutorado em Sociologia) – Universidade Federal de Brasília, Brasília - DF, 2013

ROTHER, Mirian Stella. **A mobilidade por bicicletas em Piracicaba – SP:** aspectos culturais, ambientais e urbanísticos. 2016. 143 f. Tese (Doutorado em Ciências) – Universidade de São Paulo, Piracicaba, 2016.

SAMPAIO, Tiago Saboia. **Apropriações e práticas do espaço urbano: o pedalar como momento de protesto.** 2015. 145 f. Dissertação. (Mestrado em Sociologia) – Universidade Federal do Ceará, Fortaleza, 2015.

SCHWARTZ, Mitchael Lee. ***Cycling as a political act: the framing and culture that create new social movement.*** [S.l.]: University of Kentucky Master's Theses, 2010.

SGARBOSSA, Marcelo. **A importância dos espaços públicos abertos e da mobilidade urbana para a democracia em Porto Alegre.** 2015. 217 f. Tese (Doutorado em Direito) – Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Porto Alegre, 2015.

SINGER, A; GHENT, R. **Cartoons: atropelando a ditadura do automóvel.** São Paulo: Autonomia Literária, 2017. il.

SMITH. Neil. Gentrificação, a fronteira e a reestruturação do espaço urbano. **GEOUSP**, São Paulo, nº 21, 2007. p. 15-31.

SOUZA, Jessé. **A elite do atraso: da escravidão à lava jato.** Rio de Janeiro: Leya: 2017.

SOUZA, Marcelo Lopes de.; RODRIGUES, Glauro Bruce. **Planejamento urbano e ativismos sociais.** São Paulo: UNESP, 2004. p. 136.

SOUZA, Yuri Vasquez. **Quando as rodas conquistam a cidade: cultura, tensões, conflitos e ações na prática do ciclismo em São Paulo.** 2016. 149 f. Dissertação (Mestrado em História Social) – Pontifícia Universidade Católica de São Paulo, São Paulo, 2016.

STINSON, M.A.; BHAT, C. R. *Frequency of Bicycle Commuting: Internet-Based Survey Analysis. Transportation Research Record: Journal of the Transportation Research Board*, nº1878, p.122-130, 2004.

TAKE for a Ride. Produção: ITVS - *Independent Television Service/ New Day Films*, distribuição como vídeo educacional, 1996. Disponível em: <<https://www.youtube.com/watch?v=EShblA5aQAc>>. Acesso em 09 de setembro de 2017.

TORRES, Júlio. **Teoria da Complexidade.** [S.l.:s.n.], 2016. Disponível em: <https://www.teoriadacomplexidade.com.br/postagem/teoria-da-complexidade/>. Acesso em: 12 fev. 2018.

TRANSPORTE ATIVO. **Perfil do Ciclista Brasileiro.** Parceria Nacional Pela Mobilidade por Bicicleta (Livreto), 2015a. Disponível em <<http://transporteativo.org.br/wp/2015/11/27/conheca-quem-usa-a-bicicleta-no-brasil/>>. Acesso em 20 maio de 2017.

TRANSPORTE ATIVO. **Pesquisa Perfil do Ciclista.** Parceria Nacional Pela Mobilidade por Bicicleta, 2015b. Disponível em < <http://www.ta.org.br/perfil/ciclista.pdf>> Acesso em 21 mar. de 2018.

TRANSPORT SCOTLAND. ***Cycling by Design 2010.*** [S. l.; s. n.], 2011. Disponível em: < https://www.transport.gov.scot/media/14173/cycling_by_design_2010__rev_1__june_2011_.pdf> Acesso em: 30 mar. 2018. il. color

TRB. ***Highway Capacity Manual.*** Volume 1: *Concepts. Transportation Research Board of the National Academies.* Washington D.C., [s.n.], 2010.

TRINDADE, Analice Ohashi. **“Vale a pena acreditar na cidade”: o movimento ativista em Curitiba e suas práticas.** 2016. 178 f. Dissertação (Mestrado em Antropologia) - Universidade Federal do Paraná, Curitiba, 2006.

VAINER. Carlos Bernardo. As escalas do poder e o poder das escalas: o que pode o poder local? In: IPPUR. Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano e Regional. **Planejamento e Território: ensaios sobre a desigualdade.** n.1. Rio de Janeiro: IPPUR/UFRJ, jan.-abr.,1986. p. 13-32.

VILLAÇA, Flávio. Uma contribuição para a história do planejamento urbano no Brasil. In: DEÁK, Csaba; SCHIFFER, Sueli Ramos (org.). **O processo de urbanização no Brasil**. São Paulo: EdUSP, 1999. p. 169–243.

WE ARE TRAFFIC. Direção de Ted White. EUA, 1999. Vídeo (1h05min). Disponível em: <https://www.youtube.com/watch?v=Lpsdy24xbLY>. Acesso em: 20 maio 2017.

VOU DE BIKE RG. **Vou de bike RG**. Facebook. Disponível em: <https://www.facebook.com/groups/1675520202680343/>. Acesso em: 14 mar. 2019

XAVIER, Giselle. O Cicloativismo no Brasil e a produção da lei de política nacional de mobilidade urbana. **Revista dos Pós-Graduandos em Sociologia Política da UFSC**, v. 3, n. 2 (2), jan-jun, 2007. p. 122-145.

XAVIER, Giselle. **O desenvolvimento e a inserção da bicicleta na Política de Mobilidade Urbana brasileira**. 2011. 306 f. Tese (Doutorado Interdisciplinar em Ciências Humanas) – Universidade Federal de Santa Catarina, Florianópolis, 2011.

XAVIER, Gisele. et. al. A contribuição da sociedade civil para a inclusão da bicicleta no sistema de mobilidade urbana em Florianópolis/SC. In: Congresso Brasileiro de Transporte e Trânsito INTRANS, 17, 2009, Curitiba. **Anais [...]**. Curitiba: ANTP, 2009.

YIN, R. K. **Estudo de caso: planejamento e métodos**. 3 ed. Porto Alegre: Bookman, 2005.

YUASSA, Vanesa Naomi. **Impacto da hierarquia viária orientada para o automóvel no nível de serviço dos modos não motorizados**. 2008. 202 f. Dissertação (Mestrado em Engenharia de Transportes) – Universidade de São Paulo, São Carlos, 2008.

ZIBECHI, Raúl; MACHADO, Decio. **Os limites do progressismo: sobre a impossibilidade de mudar o mundo de cima para baixo**. Tradução Carlos Alvarenga. 1 ed. Rio de Janeiro: Consequência, 2017.

ZÜGE JR. Odir. **Cicloativismo paulistano: uma investigação jurídico-fenomenológica**. 2015. 106 f. Tese (Doutorado em Filosofia e Teoria Geral do Direito) – Universidade de São Paulo, São Paulo, 2015.