

Políticas públicas e mobilidade urbana com bicicleta: a produção e espacialização da malha cicloviária em Pelotas/RS

Márcio Daniel Lages Pinheiro
Mestrando Pós Graduação em Geografia FURG
madalapin@hotmail.com

Leda Velloso Buonfiglio
Prof^a Colaboradora do Programa de Pós Graduação em Geografia FURG
ledabuonfiglio@yahoo.com.br

RESUMO: O presente trabalho, discute o reflexo da materialização das políticas públicas, no espaço urbano cicloviário de Pelotas, RS. A metodologia se propôs em identificar as ciclovias e ciclofaixas existentes, e entender quais políticas públicas estão, direta ou indiretamente ligadas na produção e fragmentação do espaço ciclável, pois entende-se que há dois níveis de políticas: nacional e local. A base teórica buscou conceituar a produção e fragmentação do espaço discuti também questões ligadas ao Estado e política públicas, assim como a planejamento urbano voltado à mobilidade urbana. Posteriormente foi identificado e periodizado a implementação das ciclovias e ciclofaixas em Pelotas. E como conclusão direciona-se em como esses processos tornaram a malha fragmentada.

Palavras-chave: Mobilidade urbana com bicicleta; Políticas públicas e Viás cicláveis.

GT-16: Produção e reprodução do espaço urbano- teoria e prática

1 INTRODUÇÃO

A perspectiva do presente trabalho entende que a mobilidade urbana é um direito inerente à sociedade, e deve ser tratada como uma política pública, assim sendo a discussão refere-se à produção e fragmentação espaço urbano para circulação de bicicletas, ou seja, a ciclomobilidade no entendimento como um modal suave¹ de transporte ativo não motorizado.

É uma pesquisa que está em andamento, e se propõe em discutir a produção do espaço urbano cicloviário e identificar as políticas públicas que foram desenvolvidas ao longo do tempo que propiciaram a espacialização da atual malha cicloviária na cidade de Pelotas, RS. O objetivo buscou entender as questões relacionadas à produção e fragmentação do espaço urbano, junto ao processo das políticas públicas que refletiram na espacialização da mobilidade urbana voltada para a circulação de bicicletas.

As políticas públicas foram identificadas em duas escalas: nacional, com documentos em nível de Brasil, e municipal, com documentos normativos do município de Pelotas voltados para mobilidade por bicicleta. Após identificadas as políticas públicas, buscou-se espacializar os locais na cidade em que as políticas públicas foram materializadas com a malha cicloviária atual e a partir daí foi realizada uma leitura espacial, e entendeu-se como reflexo da produção do espaço urbano de Pelotas, na materialização das políticas públicas.

De modo geral, a cidade está espacialmente fragmentada, porém chama a atenção a extensão das ciclovias, com cerca de 60 quilômetros, sendo superior até a que a própria capital do estado, Porto Alegre que atualmente conta com cerca de 46 quilômetros em extensão. Tais ciclovias foram sendo implementadas por políticas atravessadas, e "aos pedaços".

Entretanto é importante ressaltar que houve desenvolvimento de políticas voltadas para o uso da bicicleta principalmente nas últimas duas décadas, e por isso foram organizadas tabelas,

¹ (...)os modos suaves mais comuns, tanto o pedonal como o ciclável, devem integrar toda e qualquer rede de mobilidade urbana. Estes podem ser desenvolvidos em dois formatos distintos, os percursos de recreação e lazer e as viagens urbanas de proximidade, assumindo-se que a mobilidade de proximidade é "aquela que absorve os trajetos compreendidos entre a habitação, os serviços básicos de apoio à família. (SILVA, 2017)

com os principais marcos referentes à promoção da bicicleta em nível nacional e local, porém como resultados que é a materialização das ciclovias.

Para justificar o trabalho é necessário entender que existem consequências do processo massificação do carro e que estão cada vez mais evidentes nos grandes e médios centros urbanos. Além disto, o perfil que mais utiliza os transportes públicos no Brasil é da classe trabalhadora e a bicicleta está em dois principais perfis, da classe média e classe média alta que usam a bicicletas para esportes, e a população de baixa renda que muitas vezes não tem como utilizar nem mesmo o transporte público que utiliza como meio de transporte urbano.

O tempo gasto nos congestionamentos é oriundo da utilização dos carros; da desvalorização e precarização do transporte público; da própria formação da cidade que ao estratificar a população, empurra ou assenta os menos favorecidos economicamente para as bordas ou franjas da cidade, gerando diversos transtornos para os cidadãos, como problemas de acesso desigual ao direito da mobilidade, poluição visual, sonora, e, principalmente, o estresse que causa na população.

A mobilidade urbana, utilizando bicicleta, é uma forma de apropriação dos espaços públicos, segundo Gehl (2015). Fica viável vivenciar o urbano na escala humana, com deslocamentos sejam a pé ou por bicicletas, além disto, os impactos ambientais passam a ser positivos, ao contrário dos malefícios que são gerados principalmente, pelos carros, em diferentes aspectos, sejam eles econômicos, sociais ou ecológicos.

Mas Virílio (1995, 63,) já alertava pois “na expectativa de alcançar grandes velocidades, superando o espaço através do tempo, o contingente de população torna-se um exército, propício com suas máquinas que além de disponibilizar velocidade ao mesmo tempo gera violência”.

Diante disto, o uso da bicicleta como um meio de transporte urbano e as questões sociais a ele correlacionadas são múltiplas, desde o baixo custo de implantação e manutenção das vias destinadas ao seu uso comparado com as vias de veículos automotores, o auxílio na saúde do indivíduo que a utiliza, a apropriação do espaço pelo indivíduo e o coletivo, o nível de poluição supra citado, consideravelmente menor que o de um carro e o tempo de deslocamento levando em consideração distâncias de até 5 quilômetros como apontam o PROGRAMA BICICLETA BRASIL, (2007); Gehl, (2015).

Uma das possibilidades para incentivar mobilidades suaves é promover o uso da bicicleta, sobretudo nos deslocamentos cotidianos. Entretanto, alguns fatores devem ter prioridade tais como: a presença de ciclovias e ciclofaixas e em condições atrativas ao usuário, que ofereçam segurança e acessibilidade nos deslocamentos, que possibilitem o acesso a diferentes pontos e espaços das cidades em que o ciclista para chegar.

2. CONTEXTUALIZAÇÃO E LOCALIZAÇÃO DA ÁREA DE ESTUDO

Localizada no Extremo Sul do Brasil, Pelotas é uma das atuais 496 cidades que formam o estado do Rio Grande do Sul, estando em sua porção sul, além desta conta com 22 municípios sendo Pelotas com a maior população, ainda nesta questão Pelotas faz parte do CORED Sul, sendo essa região composta por cinco, municípios: ao Arroio do Padre, Capão do Leão Pelotas, Rio Grande e São José do Norte que torna Pelotas.

Com população estimada, segundo o IBGE (2018) em, 341.648, sendo que 92% destes vivem na zona urbana, cujo sítio está no distrito-sede, localizado no Sul do município, com uma área total de, aproximadamente, 35km². As coordenadas geográficas Pelotas localizam-se nas medições 31°46'19" Latitude Sul e 52°20'33" Longitude Oeste.

Nos últimos anos houve um impulso no uso carro em Pelotas; o DETRAN RS (2018) aponta que a frota de veículos registrados quase dobrou entre 2007 e 2018 (passando de 116.167 veículos, para um total de 206.851) e que a população não teve o mesmo crescimento, deixando patente que esse aumento da frota de carros é fruto de inúmeros fatores, entre eles, a conjuntura do país e os incentivos fiscais (Maricato, 2015).

Os principais bairros da cidade são o Centro, Fragata, a oeste e o Areal a leste, que também estão instaladas em áreas de terraços. Este bairro limita-se, ao leste, pelo arroio Pelotas, a partir do qual se inicia o bairro do Laranjal e balneários. Também há o bairro das Três Vendas, constituído na porção Norte. Mais ao sul e sudeste, às margens do Canal São Gonçalo e nas áreas mais baixas, ficam a “Zona do Porto” e o bairro do Navegantes e Barragem.

Os mapas a seguir apresentam a localização de Pelotas e o contexto, e das ciclovias e ciclofaixas implementadas na zona urbana da cidade.

Mapa político de Pelotas, RS: Distritos e Bairros

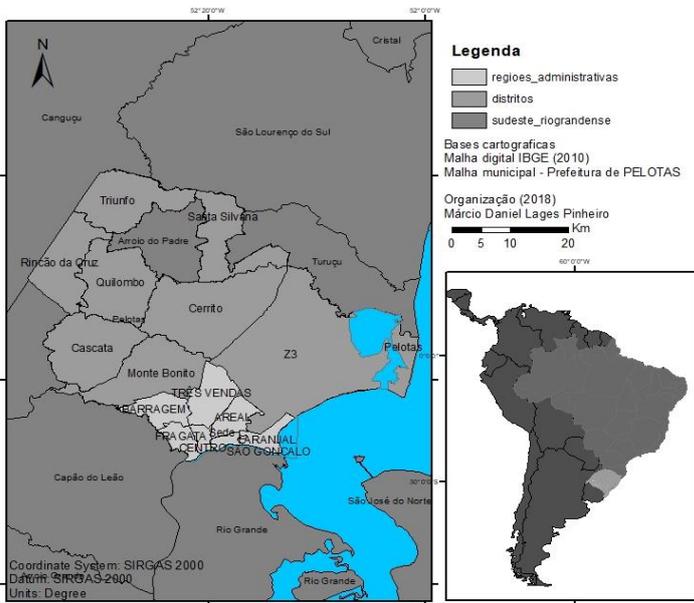


Figura 1. Localização de Pelotas no Rio Grande do Sul

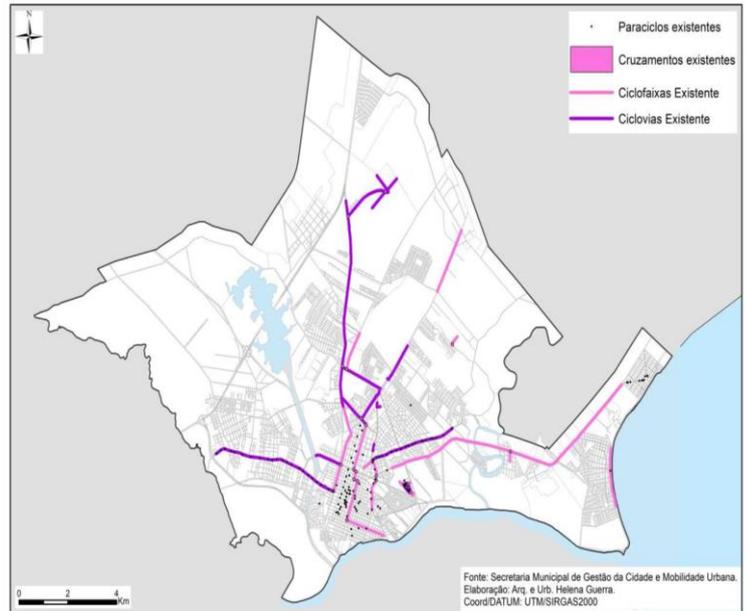


Figura 2. Mapa da atual malha cicloviária de Pelotas

3 FUNDAMENTOS TEÓRICO-METODOLÓGICOS

3.1 PRODUÇÃO E FRAGMENTAÇÃO DO ESPAÇO URBANO

Lefebvre (2013) considera o espaço uma construção social, partilhando dessa consideração Carlos (2007) aponta o espaço urbano como lócus da reprodução e das relações sociais de produção no qual afirma a seguinte questão. Ainda, Carlos chama atenção do conceito de produção para além do conceito de econômico, mas no sentido social, do cotidiano e das relações sociais e do vivido.

Ao mesmo tempo que o espaço se produz, ele se fragmenta, no caso da malha cicloviária pelotense, embora existente, foi consolidada de forma desintegrada, sendo assim se faz necessário compreender o termo fragmentação, além do que é recente nos estudos urbanos, designando novas dinâmicas urbanas.

Pois entende-se que a fragmentação do espaço é um processo que tem ocorrido articulado ao modo de produção do espaço urbano e no Brasil, pois muitas das vezes têm o intuito especulativo, seja pelo mercado imobiliários, e ou de políticas públicas, e acaba onerando a sociedade, pois é o poder público quem tem que organizar e viabilizar a ligação entre às áreas urbanizadas produzidas de maneira disforme, o que acaba atrapalhando e tornando a cidade mais esparsa assim como o uso dos espaços públicos.

Gottdiner (1997, p.115), seguindo a afirmação de Lefebvre, aponta que a fragmentação do espaço se dá como uma forma de continuação do capitalismo, em que Mark G. também explica a seguinte questão, a escala em que ambos estejam afirmando a fragmentação do espaço seja global.

O modo de espaço urbano em pedaços também reflete na paisagem e nas diferenciações na malha cicloviária urbana da cidade, e Sposito (2011) afirma que: “os tecidos urbanos se estabelecem, crescentemente, em descontinuidade, considerando que o espaço em sua produção não é contínuo. E ainda reforça que para entender a fragmentação do espaço urbana, é necessário entender que no momento da produção desse espaço não é produzido de uma vez só, mas, aos poucos.

Para compreender as políticas públicas envolvidas é necessário entender quem às produz que é o Estado que segundo Poulantzas; o Estado “atua na mediação dos conflitos entre as classes dominantes e dominadas, dividindo e desorganizando as massas, mas, simultaneamente, comprometendo-se com muitas de suas demandas” (CARNOY,1988, P.161).

Para Gottdiener (1997, 138), o Estado administra e faz a mediação entre as crises do capitalismo, culminando na produção do espaço e nas políticas urbanas que tendem a emergir dos interesses de classes, mas, para isto é necessário compreender as políticas públicas que são desenvolvidas.

Diante disto a primeira temática a ser discutida é o papel do Estado como mediador na produção do espaço no qual Jean Lojkine (1997), O mesmo autor aponta que a política passou de uma macroestrutura para haver a política voltada ao urbano, uma vez que as políticas passaram a abarcar questões relacionadas ao urbano, tais como, mobilidade, habitação, saneamento, entre outros aspectos de equipamentos e infraestruturas necessários para o coletivo urbano.

Henri Lefebvre no capítulo dois do livro a Produção do Espaço, explica o que é o espaço social e, em sua introdução e como se deve compreender o conceito de produção sendo que no hegelianismo a produção era de mundo, Marx e Engels, ampliando para compreensão da produção da sua vida ciência e mundo, no qual o homem, isto é, a prática social, cria obras e produz coisas. Em ambos casos se precisa do trabalho, e com isto o espaço social não é apenas uma criação, como Henri Lefebvre²,

Justifica que o espaço no modo social não é só uma coisa qualquer, entre tantos outros, mas que envolve o que é produzido, ou seja, o homem produz e o que relaciona estas coisas que são produzidas, e que não se pode tratar como simples objeto pois, neste caso, o espaço em que trata o a dissertação, não apenas o espaço produzido, para o desenvolvimento dos deslocamentos com bicicletas, mas também, entender o contexto que foi produzido.

Mesmo no sistema capitalista que incentiva o uso dos carros particulares, o Estado, com as políticas, que ao mesmo tempo facilita a compra do carro, promove - seja com leis ou planos - a circulação de outros modais de circulação. E assim o nessa dialética o Estado também passa a intermediar estes conflitos ou interesses entre capital, Estado e a sociedade civil.

Pois como pode se observar, com as duas políticas antagônicas, uma promovendo o incentivo a compra do automóvel, com a redução do Imposto, a outra e determinando que deve haver prioridade dos deslocamentos a pé e de bicicleta, sobre os automotores. Então o Estado fica com a atribuição de ser o articulador do capital, tornando acessível o carro, mas ao mesmo tempo tem que intermediar, no sentido de valorizar outros modais de deslocamento.

Gottdiener (1997), reafirma a questão dialética do espaço: um espaço que compreende as relações sociais, seja de quem o produz, e neste modo, se explica a produção do espaço, é necessário pensar que o espaço além de não ser um simples objeto, mas, que envolve relações, e se produz com o tempo, e mesmo que determinados espaços sejam projetados de uma maneira,

² El espacio (social) no es una cosa entre las cosas, un producto cualquiera entre los productos: más bien envuelve a las cosas producidas y comprende sus relaciones en su coexistencia y simultaneidad: en su orden y/o desorden (relativos). En tanto que resultado de una secuencia y de un conjunto de operaciones, no puede reducirse a la condición de simple objeto. (Lefebvre, 2013, p.129)

seu uso ou não dos espaços criados através do trabalho com a sociedade dará olhares e valores, ou mesmo o Estado, o mercado ou grupos sociais.

Embora certas estruturas cicláveis, tenham sido desenvolvidas com um propósito na cidade (por exemplo para o turismo), o uso maior tem sido por trabalhadores em deslocamentos pendulares, então mesmo que haja uma intencionalidade quando se produz um espaço, certos fatores irão mostrar o que resultou a produção social e se atendem à demanda.

Lefebvre afirma que o espaço não é algo à parte, assim como a mobilidade por bicicleta nos centros urbanos é resultado também de um processo, no qual em um primeiro momento poderia ser como estilo de vida passa a ganhar contornos de necessidade, frente aos problemas que o trânsito de maneira geral que tem gerado.

Soja (1997), justifica que o preço da terra é um elemento de diferenciação espacial, diante desta afirmação é possível trazer esta leitura para escala local, onde as diferenciações no espaço social urbano se dão, sejam elas pelos serviços que determinadas áreas possuem, ou mesmo pela especulação imobiliária, frente a equipamentos coletivos.

Isso explica um desenvolvimento geográfico desigual, que é algo fundamental para continuação do capitalismo, seja ele em escala global, ou como em escalas menores sejam elas urbanas ou intra-urbana. Gottidiner (1997, 121) corrobora na compreensão do o urbano diz que o urbano é uma forma de espaço, que se desenvolveu apenas na sociedade moderna, onde o próprio espaço abrange apenas as relações sociais subjacentes em ações que o produzem.

Explicando a diferenciação espacial, Lojkin (1997) afirma que a segregação passa por níveis, sendo a primeira da habitação, depois dos equipamentos coletivos, terceira (a qual é o foco da pesquisa) transportes, nos deslocamentos cotidianos, tendo em vista a saturação dos transportes públicos, em contraste do que ele considera um privilégio o uso do automóvel.

No entanto, com as Políticas Urbanas, o Estado assumiu o papel principal frente ao setor privado, a fim de garantir a qualidade de vida dos cidadãos, conforme Gottdiener, (1997) e isso pode ser observado em zonas onde há maior concentração de infraestrutura cicloviária, que estão presentes em locais de maior concentração da população com maior renda e que tem maiores

infraestruturas sociais, e no oposta onde estão ciclovias e ciclo faixas desconectadas da malha tornando o traçado um retalho, o tornando fragmentado.

Para finalizar, buscou-se seguir na questão de compreender o Estado como mediador de conflitos, tendo o espaço como algo que é produzido pela sociedade, que a sociedade chegou no modo de vida e produção de espaço urbano. O modo de vida é atrelado diretamente com o sistema vigente, ou seja o sistema capitalista, em que valoriza setores ou locais e desvaloriza outros, atraindo, ou não, estrutura e equipamentos em dados locais e produzindo ou reproduzindo o espaço urbano em fragmentos.

3.2 MOBILIDADE URBANA

A compreensão deste processo tem a crítica ao sistema de transporte priorizando os carros GORZ diz que os carros passaram a ser uma necessidade na sociedade urbana,

De um objeto de luxo e de fonte de privilégio, o carro transformou-se assim numa necessidade vital: ele é imprescindível para escapar do inferno urbano dos carros. A indústria capitalista ganhou assim o jogo: o supérfluo tornou-se necessário. Nem sequer é necessário persuadir as pessoas a quererem um carro: sua necessidade é um fato rotineiro. (GORZ in LUDD, 2005, pág. 79)

A mobilidade urbana no presente trabalho é entendida da seguinte forma segundo Brasil, (2007) e Cycling-Inclusive Policy Development. A Handbook.

O conceito de mobilidade urbana é em si uma novidade, um avanço na maneira segmentada de tratar, isoladamente, o trânsito, o transporte coletivo, a logística de distribuição das mercadorias, a construção da infraestrutura viária, a gestão das calçadas e outros temas afins aos deslocamentos urbanos. A transformação desse conceito, em algo palpável, precisa ser consolidada na visão sistêmica sobre toda a movimentação de bens e de pessoas, envolvendo todos os modos e todos os elementos que produzem as necessidades destes deslocamentos.” (BRASIL, 2007)

Desta forma, a mobilidade urbana abordada aqui, se refere, aos deslocamentos realizados no espaço urbano. Entendendo como metodologia para implementação ou melhoramento da malha cicloviária no espaço urbano, buscou-se compreender os conceitos ligados ao TOD. O Instituto De Políticas De Transporte & Desenvolvimento, (2013) apresenta a seguinte definição:

O Padrão de Qualidade TOD é um resumo das novas prioridades adotadas para o desenvolvimento urbano contemporâneo. Elas refletem uma mudança fundamental do velho paradigma insustentável do urbanismo orientado ao uso do veículo particular, para um novo paradigma em que as formas urbanas e usos do solo se integram intimamente com modos de viagens urbanas mais eficientes, de baixo impacto e orientados às pessoas: a pé, por bicicleta ou transporte público.

O uso da metodologia TOD (*Transit-Oriented Development*)³, atualmente empregada em países desenvolvidos, e que recentemente vem ganhando espaço na pesquisa acadêmica da cidade contemporânea, possibilita uma revisão da mobilidade urbana. A definição do TOD (*Transit-Oriented Developments*).

Um sistema de transporte público viável começa com calçadas com bom índice de caminhabilidade e complementado por rotas cicláveis e acessíveis. Este aspecto fica evidenciado na metodologia TOD, propõe revitalizar áreas urbanas degradadas escolhendo locais adequados para implantação das estações nas quais são prioridades a mobilidade interna e dar acessibilidade aos pequenos deslocamentos.

O TOD apresenta cinco princípios para uma boa infraestrutura ciclo viária sendo eles conforme Bicicleta Brasil, *Cycling-Inclusive Policy Development. A Handbook* e GEHL. Sendo eles: Acessibilidade; atrativos; conectividade; conforto; e segurança.

Pode ser considerada como uma solução individual para um problema coletivo que é o trânsito, a questão do transporte e ainda a problemática urbana acima abordada. Assim, para Villaça (2011), isso provoca a segregação da sociedade entre aqueles que possuem carro e dispõe do direito de circular na cidade e aqueles que não possuem e ficam sujeitos e limitados sua condição econômica. Com isso, a superioridade social relativa dos usuários de automóveis é evidenciada, pelo fato de raio de abrangência de sua viagem ser maior.

Para Maricato (2015) a mobilidade urbana, começou a torna-se uma imobilidade, no que ela justifica entre as questões que as políticas foram voltadas nos últimos anos principalmente direcionadas, para o uso do automóvel, o que acarretou no aumento do número veículos automotores circulando por ruas e vias, com a sobrecarga das vias, tornando o tempo maior para fazer os deslocamentos, como ocorre na cidade de São Paulo.

Além disso a velocidade média em que se realizam os deslocamentos, afirma que há momentos em que a velocidade se equipara com “andar a pé” (p. 43), juntamente com a demora nos deslocamentos, ressalta um grave problema no trânsito apresentando o levantamento das mortes, e alto número de pessoas feridas, em acidentes, sejam de carro, moto, bicicleta ou a pé.

³ GEHL, (2013) Tradução: Desenvolvimento Orientado Pelo trânsito

Ainda Maricato aponta a dialética capitalista, que ao mesmo tempo que o carro produziu as cidades, hoje devido à exaustão do espaço a ele destinado, se torna contraditório, e torna-se uma necessidade, ou válvula de escape para superar a crise de mobilidade, a construção de locais destinados a deslocamentos de outras formas, seja com os corredores de ônibus, passeios, calçadas e as ciclovias e ciclo faixas.

O uso do carro nas grandes cidades hoje, é tido como uma alternativa frente ao transporte público que é precário, e os metrô que poucas cidades brasileiras possuem Jacobs (2009). Por inúmeros fatores, seja pela insegurança, distância entre a atual realidade do mundo urbano das cidades dormitórios, em que a vivido do urbano Lefebvre (2013) é a cidade dormitório.

E também que a bicicleta, além disso, como as estratégias urbanas priorizam a ampliação de vias para a circulação do automóvel particular e pouco fazem para, o transporte coletivo, de ciclistas e pedestres. Gehl (2013). Cidade para as pessoas

4 BREVE HISTÓRICO DAS POLÍTICAS DE MOBILIDADE E OS DIRECIONAMENTOS VOLTADOS PARA BICICLETA NO BRASIL

Entende-se que houve uma série de ações, não lineares, mas que tem ocorrido desde os anos 70, fruto no início da crise do petróleo no qual começaram buscas alternativas frente a crise. Começou-se lentamente a promoção ao uso da bicicleta, no entanto, também deve ser levado em consideração que não foi levado a sério. O primeiro marco foi a criação do Grupo de Estudo de Transportes GEIPOT, 1973. Posteriormente outro, foi a o Código de Trânsito Brasileiro, 1997. o Estatuto das Cidades e o Ministério das Cidades, respectivamente nos anos de 2001 e 2004.

E o documento diretamente voltado para bicicleta em 2007 foi Programa Bicicleta Brasil. Além disso o Programa de Aceleração do Crescimento (PAC) e PAC mobilidade urbana, influenciou diretamente na ampliação das vias nos últimos anos. E em 2012, foi implementada a Lei da Mobilidade Urbana. Ainda assim essa política pública não é específica para os deslocamentos por bicicletas.

4.1 O PANORAMA DE POLÍTICAS PÚBLICAS VOLTADAS PARA BICICLETA EM PELOTAS

Embora Pelotas, possua sua malha ciclo viária consolidada, mesmo que seja fragmentada, é necessário compreender, como se deu e quais políticas e ações foram desenvolvidas para a atual

especialização das vias cicláveis, desenvolvendo-se, ao longo do tempo, na produção do espaço urbano pelotense.

Recorreu-se aos documentos municipais, como o Plano Diretor (2008), e documentos nacionais, como o Programa de aceleração do crescimento e mobilidade urbana, e as diretrizes que tem se dado nesse respeito.

Muitas das ciclovias e ciclo faixas foram, num primeiro momento, adaptadas ao espaço viário da cidade existentes e aos poucos, foram sendo apropriados pelos ciclistas e depois legalmente destinados ao uso da bicicleta.

Quadro das diretrizes promovendo o espaço cicloviário e incentivo ao uso da bicicleta em Pelotas.

Documento	Lei	Ano	Proposta
Dispõe sobre a implantação obrigatória de ciclovias em vias públicas municipais.	LEI Nº 4016	1995	Direcionar as vias que deveriam receber ciclovias e ciclofaixas além de estipular em que momento deveria ocorrer.
Plano Diretor de Pelotas	Art. 160 Art. 161 Art. 163 Art. 164 Art. 165 É assegurada: Art. 7º AXVI - LXXXIX - XC -XCI - OArt. 102 - CVIII -Art. 103 - XCVIII - CIX - Art. 104 -Art. 110 - Capítulo III PROJETOS ESPECIAIS Art. 119 – SI	2008	Normatiza a circulação de bicicletas na zona urbana
	LEI Nº 6079,	2014	Determina aos estacionamentos de veículos automotores de pelotas a disponibilizarem vagas para bicicletas.
	LEI Nº 6233	2015	Selo amigo do ciclista
	LEI Nº 6492, DE 14 DE AGOSTO DE 2017.	2017	Dispõe sobre a criação da "Semana Municipal do Ciclista", e dá outras providências.
Plano de mobilidade urbana		2019	

Desta forma, compreende-se que legalmente há leis para implementar trechos cicloviários, desde 1995, porém, sem um projeto que contemplasse toda cidade, o que revela um dos motivos das ciclovias sejam fragmentadas, pois a lei determina que haveria implementação de eixo cicloviário apenas se houvesse requalificação da via, ou se houvesse construção de uma nova via.

Além disso, direcionava quais avenidas que deveriam ser contempladas com eixos cicloviários, mas o que se constata é que dos vinte e um trechos ciclo viários, apenas sete estão contemplados hoje: Av. Duque de Caxias, Av. Fernando Osório, Av. Adolfo Fetter; Av. Domingos de Almeida, Av. Ferreira Viana, Av. Presidente Juscelino Kubitschek de Oliveira e Av. Dom Joaquim.

O outro documento municipal que orienta Pelotas, em relação a ciclomobilidade é o Plano Diretor (2008), que segue as diretrizes do Estatuto Das Cidades (2004). Com o plano diretor percebe-se a importância da esfera nacional o Plano Diretor normatiza o tamanho das vias cicláveis, e segue as diretrizes do CBT, a seguintes questões, referentes não só aos eixos ciclo viários, mas também relacionadas às bicicletas

Além da lei nacional, Estatuto das Cidades, que determina que as cidades com mais de 20.000 habitantes devem ter um plano diretor (na qual se baseia o Plano Diretor de Pelotas, de 2008), há mais três leis pelotenses que, apesar de não serem direcionadas às vias de circulação, promovem o uso para o trabalho, incentivando a empresa a estimular o uso da bicicleta pelos funcionários e também estabelecem que estacionamentos privados disponibilizem locais para guardar bicicletas

Do ano de 2015, “o selo amigo do ciclista” que é uma iniciativa afim de promover que as empresas incentivem os seus funcionários para irem até o trabalho fazendo uso da bicicleta, em contrapartida a empresa recebe um selo da prefeitura, qualificando a empresa, por estar engajada com a causa da mobilidade por bicicleta.

É possível perceber que há leis que incentivem o uso da bicicleta na cidade, porém, até o momento, o plano de mobilidade urbana não dispõe de uma política centrada, apenas direcionamentos, o que não deve ser desmerecido, pois são espaços de luta, que aos poucos vão dando visibilidade aos ciclistas.

A legislação mais recente institui uma semana com ações que envolvem a comunidade de Pelotas, dando visibilidade aos ciclistas, e informando sobre regras de trânsito, e aulas em escolas, conforme a seguir. E no ano de 2017 institui-se a lei com a semana do ciclista, que busca dar visibilidade aos ciclistas.

Em, abril de 2019, apresentou-se o plano realizado pela prefeitura, e no plano de mobilidade o modal da bicicleta está inserido na Política de Mobilidade Urbana, de que trata a Constituição Federal (inciso XX do art. 21 e art. 182) e o Estatuto da Cidade (inciso VII do art. 2º e § 2º do art. 40), é um apêndice da Política de Desenvolvimento Urbano e foi instituída pela Lei 12.587/12, que dispõe sobre a Política Nacional de Mobilidade Urbana (PNMU) e deve contribuir “para o acesso universal à cidade” (2012, art. 2º).

Determina aos municípios a tarefa de planejar e executar a política de mobilidade urbana “para a efetivação dos princípios, objetivos e diretrizes da política de desenvolvimento urbano, por meio do planejamento e da gestão democrática do Sistema Nacional de Mobilidade Urbana” BRASIL, (2012, art. 2º). A PNMU define esta como sendo as condições “em que se realizam os deslocamentos de pessoas e cargas no espaço urbano”; (BRASIL, 2012, art. 4º, II)

Fica definido também o que a Lei considera como transporte urbano (motorizado e não motorizado; coletivo, individual e de cargas) e o princípio da acessibilidade, como sendo a “facilidade disponibilizada às pessoas que possibilite a todos autonomia nos deslocamentos desejados, respeitando-se a legislação em vigor” BRASIL, (2012, art. 4º, III).

A PNMU está fundamentada em diversos princípios e diretrizes, sendo que as diretrizes da PNMU “destacam a necessidade de integração com as demais políticas urbanas e a priorização dos modos não motorizados e do transporte público coletivo” (BRASIL, 2013, p. 8) e das quais desta lançaram as prioridades para o plano, e no quesito da mobilidade relacionado ao uso da bicicleta,

4.2 PROCESSOS DAS POLÍTICAS PÚBLICAS E OS AGENTES ENVOLVIDOS QUE NA CONSTRUÇÃO E CONSOLIDAÇÃO DA MALHA CICLOVIÁRIA

Os trabalhos anteriores sobre a ciclomobilidade em Pelotas apontam que até o ano de 2012 havia cerca de trinta quilômetros em extensão como eixos ciclo viários, como RAU, (2013).

- A primeira ciclovia da Avenida Duque de Caxias - Foi a primeira, segundo os registros, a ser destinada aos ciclistas, como consequência da apropriação do espaço pela população do entorno.

Em princípio, o canteiro central era para passagem dos bondes que ligavam a zona central ao Bairro Fragata. Com a desativação dos bondes, no ano de 1955, também como uma política nacional voltada para os veículos automotores, o canteiro central foi organizado para ser um corredor de ônibus, no entanto como não adveio esse uso para transporte público, ocorreu a apropriação do espaço público, com a circulação de pedestres, ciclistas e carroceiros, até ser sancionada a lei, mas sem demarcações físicas, que a identifica com o trecho cicloviário.

- Ciclovias da Avenida Fernando Osório - O (GEIPOT, 2001), apresenta a seguinte constatação quanto aos eixos cicloviários de Pelotas, o que se conclui é que Avenida Fernando Osório é também uma das ciclovias propulsoras na produção do espaço ciclável em Pelotas. Foi implantada junto da reforma que ocorreu na Avenida, entre os anos 2011 e 2012.
- Vias cicláveis pautadas e discutidas entre sociedade civil e Estado- Estes eixos cicláveis são as ruas: Santos Dumont, e a ciclo faixa das rias Andrade Neves, Félix da Cunha e Gomes Carneiro. conforme aponta o blog Pinha Livre e Rau (2013). Tais ciclovias que surgem entre 2006 e 2010, com um movimento de ciclistas de Pelotas, representados pelo Pedal Curticeira e Pinha livre, alunos e professores da Universidade Federal de Pelotas e Universidade Católica de Pelotas junto da Secretaria de Transporte e Trânsito de Pelotas.
- PAC Mobilidade - Na última década a malha ciclo viária ampliou-se e algumas das vias foram requalificadas e outros espaços que eram apropriados pelos ciclistas, como nas Avenidas Dom Joaquim, Domingos de Almeida e Zeferino Costa. Com o recebimento dos recursos do financiamento do PAC Mobilidade. Implantou-se então os estes eixos cicloviários

As demais ciclovias e ciclofaixas, foram sendo implementadas nos seguintes anos:

Tabela 1: Localização e ano da implementação das vias cicláveis pelo PAC. Mobilidade Urbana em Pelotas.

Ciclovias e ciclofaixas	Ano de implementação
Av. Dom Joaquim	2014
R. a Félix da Cunha	2016
Av. Zeferino Costa Av. Ferreira Viana Av/Adolfo Av. Salgado Filho	2017
Av. Juscelino Kubitschek Av. Domingos de Almeida Av. Doutor Augusto Assunção.	2018

Fonte: Organizado pelo próprio autor. Data: 2019.

- Vias cicláveis implantadas pela iniciativa privada em condomínios

Conforme, demanda do Plano Diretor da cidade, por serem residenciais abertos, fazem parte da Lei que obriga novas vias da cidade a implementarem eixos ciclo viários, neste caso, são eles: o Parque Una e Residencial Danúbio, ambas implementadas no ano de, 2018.

5 CONSIDERAÇÕES FINAIS

Assim percebe-se que as vias cicláveis além de serem fruto de políticas distintas, foram pautadas por agente distintos, sendo eles o Estado, a sociedade civil e o mercado, no caso imobiliário, para regularizar o empreendimento.

Em relação a fragmentação da malha cicloviária é relativa às políticas públicas que as implementaram, pois cruzam-se em esferas e escalas distintas, seja em escala nacional, ou escala local; seja com acesso aos recursos financeiros e aplicação dos mesmos como os recursos acessados pelo município de Pelotas, com o PAC.

A esfera municipal deveria articular com os anseios da população, normatizando a implantação de vias onde deveriam são realizados o deslocamento, mas, pelo que se constata, não houve estudos prévios que demonstrassem se era necessária ou não a implementação de uma ciclovia ou ciclofaixa em determinada rua ou avenida, e como resultado, o que se percebeu é que de 21 programadas pela Lei municipal de 1995 para receberem vias cicláveis, apenas sete, atualmente, foram contempladas.

Deve se reconhecer que se tratando de lei priorizando os espaços para bicicleta, Pelotas foi pioneira, pois lançou diretrizes priorizando a construção de locais destinados à circulação da bicicleta, antes do Ministério das Cidades normatizar com e o Estatuto das Cidades ser implementado. No entanto não bastou para ser concretizado e acarretou no segundo problema que foi a fragmentação do espaço cicloviário.

Na atualidade, além das políticas envolvidas, tem-se a ação de gestores que aplicam os recursos de melhorias em determinados bairros e vias e noutros não, o que evidencia a distinção no espaço. A lei municipal LEI Nº 4016, tornou-se um mecanismo de implementação de infraestrutura cicloviária, não pela demanda de uso pelos ciclistas, ou pelo número de acidentes (pois não estabeleceu um critério técnico), mas sim onde houvesse recursos para implementação

de vias ou requalificação, o que tornou as vias clicáveis uma espécie de um bônus para cidade, não de forma pensada estratégica e articuladamente, mas sim como obrigação.

Atualmente, o plano de mobilidade urbana, apresenta-se como forma de minimizar essa fragmentação do espaço destinado ao uso da bicicleta, pois o projeto é concentrado no principalmente em um dos princípios do TOD, que é o da conectividade, entretanto embora estipule às próximas vias para serem produzidas não esclarece como fará a integração, apenas ordena quais serão as próximas vias a serem implementadas.

O ponto positivo do plano de mobilidade é que existe a intenção de produzir novos espaços cicloviários, mas entendendo como metodologia de desenvolvimento o TOD, que ao produzir um espaço cicloviário, deve levar em conta os cinco princípios. Não leve em consideração todos princípios baseia-se principalmente na conexão e desconsidera os demais.

Porém como ponto negativo é necessário destacar que no plano não prevê as novas áreas de ocupação, que Pelotas possa ter, tendo em vista que a cidade passa pelo processo de adensamento da malha urbana.

O plano prevê como ação prioritária a conexão das ciclovias e estipula prazos para isto acontecer, no entanto não apresenta de onde serão retirados os recursos para essa aplicação. Além disso, como o próprio plano municipal já previu em 1995, haverá implementação de novos trechos ciclo viários apenas em caso de novas obras ou requalificação de vias.

Desta forma o que se conseguiu perceber, que embora exista uma política central sólida em escala nacional, como o a lei de mobilidade urbana, ou o recurso como o PAC, que foi implementado em Pelotas, entende-se que há duas situações, uma que é programa de Estado, pois estipula uma data limite para os municípios elaborarem, mas por outro lado os recursos são de um programa de governo não, que fica à mercê de gastos públicos e gera desgastes em aplicações em médio e longo prazo na viabilização da implantação novos trechos e manutenção dos atuais.

O que reflete na diretamente quando as políticas públicas se materializam no espaço urbano, pois embora tenha ocorrido a implementação das ciclovias e Pelotas e atualmente conte com o Plano de Mobilidade Urbana (2019), e exista o plano o que se espera é que seja continuação, ou seja, urbano é a forma de vida que a sociedade se produz e reproduz, e este modo de vida é

materializado em um espaço, espaço esse que é produto da sociedade, ou seja a sociedade urbana produz o espaço urbano.

Consequentemente as diferenciações espaciais acabam gerando consequências no urbano, e refletindo até mesmo no sistema ciclovitário em que explica da seguinte maneira Mark G. (1997), o espaço é também reflexo do Estado e como apontado no início do texto, fruto de políticas, mas também é necessário compreender que a fragmentação do espaço passa por outra questão, questão está que é a diferenciação do valor da terra urbana.

REFERÊNCIAS

BRASIL. **Política Nacional de Mobilidade Urbana**. Lei nº 12.587. Brasília: Presidência da República, 2012.

CAIXA ECONÔMICA FEDERAL disponível em: <http://www.brasil.gov.br/noticias/infraestrutura/2014/02/caixa-garante-mobilidade-urbana-em-pelotas-rs>

CARLOS, Ana Fani Alessandri. **O Espaço Urbano: Novos Escritos Sobre a Cidade**. São Paulo: FFLCH, 2007.

CARLOS, Ana F. A.; SOUZA, M. L.; Sposito, M. E. B. **A produção do espaço urbano. Agentes e processos, escalas e desafios**. São Paulo. Ed. Contexto. 2011.

CARNOY, Martin. **Estado e Teoria política**. (equipe de trad. PUCCAMP) 2ª ed. Campinas: Papyrus, 1988.

CÓDIGO DE TRÂNSITO BRASILEIRO. LEI Nº 9.503, DE 23 DE SETEMBRO DE 1997. disponível em: <<http://www.denatran.gov.br/ctb.h>>.

COMISSÃO EUROPEIA. **Cidades para Bicicletas, Cidades de Futuro**. Luxemburgo: Serviço das Publicações Oficiais das Comunidades Europeias, 2000.

CORRÊA, Roberto Lobato. **O Espaço Urbano**. Ática: São Paulo, 2005.

Departamento Estadual De Trânsito Do Rio Grande Do Sul. **Frota em circulação no RS**. Disponível em: <http://www.detran.rs.gov.br/conteudo/27453/frota-do-rs>.

FERREIRA, Mauro. **Políticas Públicas de Mobilidade Urbana**. Franca : UNESP-FCHS Nº 01–nov/2015.

GEHL, Jan. **Cidade para pessoas**. Perspectiva, São Paulo; 1ª edição, 2013.



GOTTDIENER, Mark. **A produção social do espaço urbano**. São Paulo: editora da universidade de São Paulo, 1997. 2ª ed.

GTZ – Deutsche Gesellschaft für technische Zusammenarbeit (Publisher) / Godefrooij, Tom; Pardo, Carlosfelipe; Sagaris, **Cycling-Inclusive Policy Development. A Handbook**. Eschborn, Utrecht. Lake (Editors) (2009):

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. (IBGE) <https://cidades.ibge.gov.br/brasil/rs/pelotas>. Acesso em abril de 2019.

INSTITUTO DE ENERGIA E MEIO AMBIENTE - IEMA. **A Bicicleta e as Cidades: Como Inserir a Bicicleta na Política da Mobilidade Urbana**. 2. ed. São Paulo: 2010.

JACOBS, Jane. **Morte e vida de grandes cidades**. 2. ed. São Paulo: Editora WMF Martins Fontes, 2009.

LEFEBREVE, Henri. **La Produçion del Espaço**. Espanha, CAPITAN SWING II. 2013.

_____. **O direito a cidade**. São Paulo: Centauro. 2001.

Lei 4016/95, Pelotas Lei nº 4016 de 24 de novembro de 1995 DISPÕE SOBRE A IMPLANTAÇÃO OBRIGATÓRIA DE CICLOVIAS EM VIAS PÚBLICAS MUNICIPAIS. Disponível em: <https://www.jusbrasil.com.br/topicos/18142227/lei-n-4016-de-24-de-novembro-de-1995-do-municipio-de-pelotas>

LEI Nº 5502, DE 11 DE SETEMBRO DE 2008. INSTITUI O PLANO DIRETOR MUNICIPAL E ESTABELECE AS DIRETRIZES E PROPOSIÇÕES DE ORDENAMENTO E DESENVOLVIMENTO TERRITORIAL NO MUNICÍPIO DE PELOTAS, E DÁ OUTRAS PROVIDÊNCIAS. Disponível em: <https://leismunicipais.com.br/plano-diretor-pelotas-rs>

LOJKINE, Jean . **O Estado Capitalista e a Questão Urbana**.

LUDD, Ned. **Apocalipse motorizado: a tirania do automóvel em um planeta poluído**. Tradução Leo Vinicius; ilustrações de Andy Singer]. 2. ed. rev. -- São Paulo: Conrad Editora do Brasil, 2005. -- (Coleção Baderna).

MARICATO, Erminia. **Para entender a crise urbana**. Expressão Popular; Edição: 1ª.2015.

SOUZA, Marcelo Lopes de. **Fobópole: O medo generalizado e a militarização da questão urbana**. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2008.

PAUL, Virilíio. **Velocidade e Política**. São Paulo: Estação Liberdade. 1995

PELOTAS, RS. **Plano de Mobilidade Urbana de Pelotas**. 2019.

PROGRAMA BRASILEIRO DE MOBILIDADE POR BICICLETA – BICICLETA BRASIL. **Caderno de referência para elaboração de Plano de Mobilidade por Bicicleta nas Cidades**. Brasília: Secretaria Nacional de Transporte e da Mobilidade Urbana, 2007.



RAU, Sabrina Leal. **Sistema Ciclovitário e suas potencialidades de desenvolvimento: o caso de Pelotas / RS**. Faculdade de Arquitetura e Urbanismo UFPel. Pelotas, 2013.

RODRIGUES, J. N. **Políticas públicas e geografia: retomada de um debate**. GEOUSP – Espaço e Tempo (Online), São Paulo, v. 18, n. 1, p. 152-164, 2014.

SILVA, Alberto Urbani Ramos. Implementação de soluções de mobilidade suave nas ações do planejamento Caso de estudo–Cascais. Dissertação. Lisboa. 2017.

SOARES, P. R. R. (2001). **Modernidade Urbana e Dominação da Natureza: o saneamento de Pelotas nas primeiras décadas do século XX**. História em Revista, Pelotas, v.7.

SOJA, Edward. **Geografias pós-modernas: a reafirmação do espaço na teoria social crítica**. Rio de Janeiro. Ed. Jorge Zahar. 1993.

TRINDADE, Rodrigo. **Avaliação do modal bicicleta para a redução da emissão de dióxido de carbono (CO2) em Curitiba/PR**. Curitiba, 2016.

VASCONCELLOS, E. A. **Transporte e meio ambiente: conceitos e informações para análise de impactos**. São Paulo: Ed. do autor, 2006.

VILLAÇA, Flávio. **A problemática do transporte urbano no Brasil**. In: In.: SILVEIRA, Márcio Rogério (Org.). Circulação, transportes e logística: diferentes perspectivas. São Paulo: outras expressões, 2011.

VIRILIO, Paul. **Velocidade e política**. São Paulo, Estação da Liberdade. 1996.