

UNIVERSIDADE FEDERAL DE MINAS GERAIS
BACHARELADO EM ARQUITETURA E URBANISMO

Aline Gonçalves Laranjo, Daniel Luis Viana Daniel, Esther Kanda Cardozo, Holchan
Souza Gomes, Isabel Mayumi Garcia Zerbinato e Larissa Amanda de Almeida
Ribeiro

**ANÁLISE COMPARATIVA DA ATUAÇÃO DAS ASSOCIAÇÕES DE
CICLISTAS URBANOS DAS CIDADES DE BELO HORIZONTE,
MANAUS, RIO DE JANEIRO E SÃO PAULO**

Belo Horizonte

2018

Aline Gonçalves Laranjo, Daniel Luis Viana Daniel, Esther Kanda Cardozo, Holchan
Souza Gomes, Isabel Mayumi Garcia Zerbinato e Larissa Amanda de Almeida
Ribeiro

**ANÁLISE COMPARATIVA DA ATUAÇÃO DAS ASSOCIAÇÕES DE
CICLISTAS URBANOS DAS CIDADES DE BELO HORIZONTE,
MANAUS, RIO DE JANEIRO E SÃO PAULO**

Trabalho apresentado à disciplina Estudos
Sociais: Espaço e Sociedade, da Escola de
Arquitetura da Universidade Federal de Minas
Gerais.

Orientadora: Prof. Dr. Ana Marcela Ardila Pinto
Área de concentração: Aspectos Sociais do
Planejamento Urbano e Regional

A gente desenvolve muito aqui a questão da resiliência, é um valor que a gente aprendeu a desenvolver (...) pra você ter uma ideia, de 2013 pra cá, já morreram 19 ciclistas. É muita gente morrendo, e isso dá um desânimo desgraçado pra gente, mas aí a gente tem que praticar todo dia a resignação, pra não deixar de existir. Porque a gente entende que a gente tem que ta ali cutucando os caras, tem que ta ali provocando, tem que ta ali dizendo 'ó, a bicicleta existe', porque se a gente não fizer isso a coisa não acontece. (...) Por um lado, a gente fica bastante triste porque as coisas não avançam, é sempre promessa, promessa, promessa... mas por outro lado a gente percebe que a bicicleta ta sempre ali, ta na pauta, ta na agenda, mesmo que seja o último item da agenda, lá na última página do caderno, então isso é o nosso combustível pra gente continuar lutando e querendo uma cidade melhor através da bicicleta. (Paulo Aguiar)

RESUMO

Este artigo visa realizar uma comparação entre a atuação das associações de ciclistas urbanos das seguintes cidades: Belo Horizonte (MG), Manaus (AM), Rio de Janeiro (RJ) e São Paulo (SP), em vista de sua imprescindibilidade na elaboração e efetivação de políticas públicas voltadas para a infraestrutura cicloviária e a fomentação do uso da bicicleta, aliada aos respectivos governos municipais e sociedade civil, promovendo os benefícios da adesão ao ciclismo como meio de transporte nas esferas ambiental, social e política. O caráter sustentável e os aspectos mais latentes da bicicleta como promotora da cidadania e da experiência urbana foram significativos no decorrer da pesquisa, juntamente da percepção desse modal como o mais adequado meio de locomoção urbano, para além de instrumento de lazer e esporte. Além da realização de pesquisas referentes ao tema, foram realizadas, entrevistas com representantes das instituições de cada cidade com a finalidade de abordar o tema de forma mais fidedigna.

Palavras-chave: mobilidade urbana. bicicleta. associação de ciclistas urbanos. sustentabilidade. cidadania.

ABSTRACT

The paper aims to compare the urban cyclists associations' performance in the following cities: Belo Horizonte (MG), Manaus (AM), Rio de Janeiro (RJ) and São Paulo (SP), due to its indispensability in the formulation and effectiveness of public politics related to cycling infrastructure and bicycle's use inducement, allied to the respective municipal's government and civilian society, promoting the benefits of cycling as a means of transportation in the environmental, social and political reaches. The sustainable feature and the most latent aspects of the bicycle such as promotor of citizenship were also significant throughout the elaboration of this article, along to the perception of this modal as the most suitable urban vehicle, apart from being a recreational and exercising tool. Besides doing the researches relative to this topic, interviews were made with each city's institution's representant with a view to approach the theme in a more accurate way.

Key-words: urban mobility. bicycle. urban cyclist association. sustainability. citizenship.

SUMÁRIO

1	INTRODUÇÃO.....	7
2	REVISÃO BIBLIOGRÁFICA.....	8
2.1	Mobilidade urbana e a bicicleta.....	8
2.2	Transporte ativo e sustentabilidade.....	10
2.3	Cidadania e mobilidade.....	12
3	MATERIAIS E MÉTODOS.....	14
3.1	<i>Belo Horizonte</i>.....	15
3.2	<i>Manaus</i>.....	16
3.3	<i>Rio de Janeiro</i>.....	17
3.4	<i>São Paulo</i>.....	18
3.5	Metodologia.....	20
4	RESULTADOS.....	21
4.1	Relação com o governo municipal.....	21
4.2	Relação com as outras associações.....	25
4.3	Relação com a cidadania.....	26
4.4	Relação com a cidade.....	28
5	CONSIDERAÇÕES FINAIS.....	32
	REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS.....	34
	ANEXO.....	36
	Questionário.....	36
	<i>Tabela 1 – Eixo A</i>.....	38
	<i>Tabela 2 – Eixo B</i>.....	39

Tabela 3 – Eixo C.....40

Tabela 4 – Eixo D.....41

1 INTRODUÇÃO

Mobilidade urbana é um conceito amplo que concerne essencialmente a matriz de transporte responsável pelo deslocamento da população dentro de um espaço. Essa é avaliada por meio de fatores urbanos como a abrangência no espaço territorial, a tipologia modal e as pessoas que a utilizam, as quais são constituintes intrínsecos ao sistema de transportes.

Raquel Rolnik (1988), em seu livro “O que é cidade”, estabelece a segregação espacial promovida pela cidade capitalista, que segrega em função da renda, em detrimento do ideal de cidade como local de vida coletiva na qual deveria ser garantido o direito à cidadania – incluindo o acesso à cidade por meio da mobilidade. Isto posto, conclui-se que a solução para tal problema seja a utilização de um meio acessível economicamente, em vista de suprimir a exclusão por mobilidade, tendo sido neste artigo estabelecida a bicicleta.

Visto isso, associado a ideia de que a mobilidade é um direito civil, supõe-se que o governo assuma a responsabilidade da agenda ciclística por meio de legislações, políticas públicas, planos de mobilidade, plano diretor, infraestrutura adequada, além de promover a educação quanto ao tema. Todavia, não é o que ocorre na prática devido a negligência governamental acerca de sua atuação para a inclusão da bicicleta na malha de transportes urbanos.

Nessa conjuntura, a sociedade civil deparou-se com a necessidade de se organizar em associações que têm como objetivo suprir a ineficiência por parte das prefeituras em âmbito municipal. Essas têm como intuito pressionar o governo para que sejam cumpridas as diretrizes dos planos estabelecidos no decorrer da criação da pauta de mobilidade, realizar levantamentos de dados para comprovar a necessidade da realização de mudanças - principalmente em infraestrutura - e engajar a população para que divulguem e ampliem a temática.

Em suma, este trabalho salienta o importante papel das associações de ciclistas e do engajamento popular para que haja alteração do quadro atual de mobilidade urbana.

2 REVISÃO BIBLIOGRÁFICA

A bicicleta está, indispensavelmente, vinculada à mobilidade urbana no que tange a malha de transportes urbanos; ao desenvolvimento sustentável; e ao acesso à cidade. Esses conceitos foram elencados a fim de análise e considerando sua relevância para a atuação das associações de ciclistas urbanos, enfoque deste artigo.

2.1 Mobilidade urbana e a bicicleta

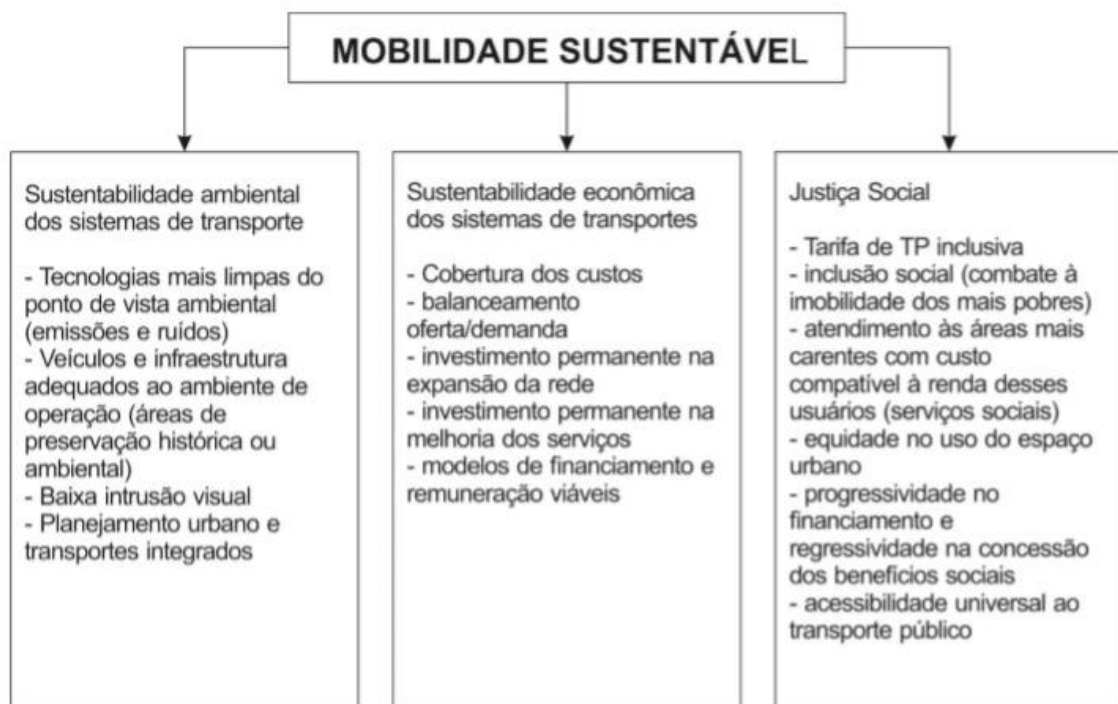
Mobilidade urbana constitui-se, no sentido mais amplo e literal do conceito, pelos diversos meios de locomoção utilizados para o deslocamento dentro do espaço urbano. São eles: automóveis privados como carros; transportes coletivos como ônibus, metrô e trens; transportes ativos como bicicleta e o deslocamento a pé; entre outros.

A priorização de uma dessas tipologias em detrimento de outras modifica o espaço urbano e as relações entre os indivíduos que o utilizam. No Brasil, isso se configura devido ao modelo de desenvolvimento econômico baseado no crescimento da indústria automobilística, padrão evidente desde os princípios da industrialização do país e que se manifesta no planejamento urbano modernista. Nesse contexto, observa-se a secundarização da bicicleta como meio de transporte e a desconsideração das diversas vantagens e benefícios que essa pode proporcionar, os quais serão melhor elucidados no decorrer deste artigo.

O conceito de mobilidade urbana se expande em diversas direções conforme a escala elencada para análise. É importante a concepção da natureza paradoxal da escala (Howitt, 2007) que é, ao mesmo tempo, auto evidente e socio-politicamente construída, de acordo com a necessidade de pesquisa. Ademais, o cuidado ao estudá-la é imprescindível considerando que deve-se sempre levar em conta a concomitância de múltiplas escalas e, essencialmente, as relações existentes entre elas. Retomando o conceito de mobilidade urbana, a ele estão atrelados, majoritariamente neste artigo, os seguintes: sustentabilidade e cidadania – escalas simultâneas cuja separação é realizada apenas por fins analíticos – cujo vínculo é estabelecido por meio da bicicleta.

O autor e pesquisador do IPEA (Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada) Carlos Henrique Carvalho emprega a mobilidade urbana invariavelmente intrínseca à sustentabilidade e, ainda, dentro de um conceito mais amplo de desenvolvimento sustentável. Para mais, ele estabelece três dimensões de análise: econômica, social e ambiental, as quais identificam medidas necessárias para uma condição de deslocamento mais democrática e acessível para a população.

Figura 1 – Dimensões da Mobilidade Urbana Sustentável



Fonte: Carvalho (2016)

Segundo Carvalho, na esfera ambiental são requeridas tecnologia limpa e integração modal, de maneira que essas medidas sejam aplicadas de forma a distribuir a contribuição de custos em equivalência entre todas as classes sociais, já no âmbito econômico. Por fim, a justiça social exige a acessibilidade universal ao sistema de transporte e às condições de deslocamento, o que implica na necessidade de planejá-lo de maneira a ser inclusivo e possibilitado para a população de baixa renda.

A autora Paola Jirón Martínez, no artigo “Mobile Borders in Urban Daily Mobility Practices in Santiago de Chile” publicado em 2010, expande a escala física do

conceito de mobilidade urbana – isto é, o deslocamento entre dois locais e suas implicações em infraestrutura, meio ambiente e sociais – atingindo o campo virtual, caracterizado pela potencialização de espaços, através da prática de mobilidade no cenário urbano. O caráter latente dessa prática cria tanto a possibilidade de amplificação da experiência urbana, como também pode conferir a delimitação da mesma. Faz-se, portanto, relevante o aspecto virtual da mobilidade e primordial ao analisar, planejar e praticar a mobilidade urbana.

Portanto, considerando o sistema de transporte urbano e suas insuficiências, tem-se a bicicleta como o modal com maior potencial em supri-las, em escala ambiental e social e, conseqüentemente, em toda sua completude.

2.2 Transporte ativo e sustentabilidade

Transporte ativo, também denominado mobilidade ativa ou transporte não motorizado, configura-se como qualquer meio de transporte à propulsão humana, seja pedestre, patins, skates ou a bicicleta. Quando, como já citado neste artigo, ocorre a secundarização dessa tipologia de modal em função do desenvolvimento e priorização do transporte motorizado e individual, tem-se conseqüências em diversas escalas, seja ambiental ou social. A ele está atrelado o conceito de sustentabilidade, relação a qual será melhor desenvolvida posteriormente.

Após a Segunda Guerra Mundial, marcada pelo conflito nuclear, o ambientalismo é alavancado como pauta em destaque em todo o mundo. A recente preocupação com a excessiva poluição ameaçando o ecossistema global levou a convocação da Conferência das Nações Unidas sobre o Ambiente Humano em 1972 em Estocolmo, na Suécia. Nela foi elaborado o Manifesto Ambiental estabelecendo a nova agenda do meio ambiente do Sistema da ONU (Organização das Nações Unidas) que tinha como principal objetivo “defender e melhorar o meio ambiente para as atuais e futuras gerações” (Declaração da Conferência da ONU sobre o Meio Ambiente. Estocolmo, 1972, parágrafo 6).

Ademais, surge nessa Conferência o conceito de desenvolvimento sustentável e de sustentabilidade. Esse primeiro, “é o desenvolvimento que encontra as

necessidades atuais sem comprometer a habilidade das futuras gerações de atender suas próprias necessidades” (Comissão Brundtland, 1987). A partir dessa definição promovida pela ONU, diversos conceitos de sustentabilidade foram elaborados no decorrer das décadas seguintes. Alguns deles, os mais relevantes para este artigo, são: o de foco sociocultural – relacionado ao aumento da qualidade de vida das classes de baixa renda, contribuição para a memória cultural e o desenvolvimento socioeconômico, por meio de estratégias de sustentabilidade de longo prazo; e o que dá ênfase ao aspecto ambiental, propriamente dito – relativo à preservação ecológica. Além do sociocultural e ambiental, há o enfoque econômico, e esses três principais conceitos configuram o que foi denominado Tripé da Sustentabilidade. Mais recentemente, em novembro de 2017, foi realizada na Alemanha a Conferência de Partes (COP23), advinda também da ONU e que teve como uma das principais pautas a descarbonização do transporte.

Visto isso e, segundo os dados abaixo declarados, tem-se que o transporte não motorizado constitui-se como o recurso mais competente em cumprir com a agenda ambiental estabelecida pela Organização e participar de um desenvolvimento sustentável.

A priorização de infraestrutura viária e o uso excessivo do carro provocam diversos impactos ambientais. É a tipologia modal mais poluente, representa 9% do total de emissões de gás carbônico no país, segundo o MCT (Ministério da Ciência e Tecnologia); só em São Paulo a poluição por meio dos carros corresponde a 90% do total - de acordo com dados da CETESB – podendo citar, também, a Região Metropolitana de Belo Horizonte como integrante do ranking das áreas com o ar mais poluído do mundo, baseado no relatório de análise da qualidade do ar divulgado pela OMS (Organização Mundial de Saúde) em 2010, sendo assim, conclui-se que as grandes cidades necessitam de uma alternativa sustentável para solucionar os problemas quanto a mobilidade urbana.

Destarte, ressalta-se que a bicicleta se mostrou o meio de locomoção mais eficiente para atendimento das questões urbanas relativas aos âmbitos econômico e ambiental. Além de ser mais economicamente viável do que os meios motorizados, a construção de infraestrutura cicloviária gera em torno de 11,4 empregos para cada U\$1 milhão investido, de acordo com um estudo de Garret Peltier realizado em 2011, o que é relativamente melhor dos 7,8 empregos gerados na construção de estradas.

Finalmente, quanto às vantagens para o meio ambiente cita-se a não emissão de poluentes atmosféricos e a fácil reciclagem de seus componentes

2.3 Cidadania e mobilidade

O conceito de cidadania, palavra originária do latim *civitas*, é definido, de forma elementar, como um conjunto de deveres e direitos delegados à habitantes de determinada localidade. Contudo, a abrangência dessa compreensão permeia instâncias muito mais complexas de análise quanto a relação da cidade e sua população e quais suas consequências no espaço urbano.

Para o autor francês Henri Lefebvre, a concepção da cidadania não se restringe ao direito de voto e a liberdade de expressão verbal, como estabelecido pelo senso comum, o filósofo entende essa questão como o exercício da democracia direta, em que a forma de habitar a cidade acarreta na produção de uma obra humana coletiva, que permite a expressão das diferenças de cada comunidade e seus indivíduos. A apropriação do espaço pelos cidadãos expande as necessidades e demandas daquela parcela populacional, e é assim que ocorre a produção do povo pelo povo.

Tangente ao conceito de cidadania, Lefebvre reflete acerca do espaço urbano como um local de encontros em que seu valor é validado pelo uso e não pela troca, a qual é evidente dentro do sistema capitalista. Em *Direito à Cidade (Le Droit à la Ville, 1968)*, é possível identificar críticas ao determinismo social e à metafísica do urbanismo modernista, e ainda, à condição de alienação proveniente da aspiração de transformação dos problemas urbanos em tópicos administrativos, científicos e técnicos, o que transforma os cidadãos em objetos do espaço social, ao invés de sujeitos do mesmo. Ao entender o espaço como “inscrição do tempo no mundo”, ele propõe, através da contestação, a contrariação do *status quo* de segregação e uniformização do cotidiano citadino.

Tendo como premissa os conceitos estabelecidos pelo geógrafo Roberto Lobato Correa no livro “O Espaço Urbano”, publicado em 1989, podemos discorrer sobre como a cidade limita o pleno exercício da cidadania de uma parcela da população. Segundo o autor, o espaço urbano, no que se diz respeito à sua

segregação socioespacial, é produzido pelos seguintes atores: os proprietários dos meios de produção, fundiários e promotores imobiliários; o Estado; e os próprios grupos sociais excluídos e, portanto, segregados.

Sendo assim, a configuração do espaço urbano é determinada em função da condição financeira de grupos sociais, estabelecida pelos agentes produtores que detém o capital e legitimada pelo Estado. Tem-se como consequência o isolamento dos grupos de baixa renda, que sofrem com a falta de infraestrutura e com a insuficiência da malha de transporte urbano, ciclo vicioso propagador dessa segregação espacial que atua em conjunto com a exclusão por mobilidade. A fim de explicar esse último conceito, estabeleceremos um paralelo com conceitualizações de Jirón, 2010:

The consequences of mobility are here presented in terms of the possibility of restriction or expansion to places or as mobile place confinement or enlargement. Mobile place confinement refers to limitations individuals face to signify places while moving, whereas mobile place enlargement refers to the possibility to create, signify, or access places while moving or through mobility. Mobile place confinement and enlargement depend on the type of mobility within the city. (...) Under the mobility lens, a double sort of exclusion can be detected for those with limited capital: spatial fixation in vulnerable areas combined with limited urban access possibilities.

O *confinamento*, imposto aos grupos segregados por suas condições socioeconômicas, é contrário ao ideal *amplificador* no qual o *espaço móvel* deveria se adequar, tornando, portanto, a cidadania e o acesso à experiência urbana inviáveis. Diante disso, consideramos a bicicleta como sendo a tipologia de transporte que mais permite a ampliação das possibilidades em meio ao contexto urbano, só não o faz por conta da displicência do Estado.

Além das já citadas vantagens do transporte ativo neste artigo, até então limitadas à esfera ambiental, temos o sistema cicloviário como instrumento de cidadania, posto que o uso da bicicleta infere uma consciência sustentável e preocupação com o coletivo, além de viabilizar o direito à cidade das classes de baixa renda.

3 MATERIAIS E MÉTODOS

A fim de realizar uma análise comparativa da atuação de diferentes associações de ciclistas urbanos, foram elencadas quatro cidades, tendo como objeto de pesquisa seus respectivos Planos de Mobilidade Urbana e suas principais associações: BH Em Ciclo, de Belo Horizonte; Pedala Manaus, de Manaus; Transporte Ativo, do Rio de Janeiro; e Ciclocidade, de São Paulo.

Primordialmente de acordo com o art. 3º da lei do Estatuto da Cidade nº 10.257/2001, que prevê a instituição de “diretrizes para desenvolvimento urbano, inclusive habitação, saneamento básico, transporte e mobilidade urbana (...)”, o art. 24º da lei nº 12.587/2012 da Política Nacional de Mobilidade Urbana (PNMU), estabelece que todo município do país com mais de 20mil habitantes deve estabelecer um Plano de Mobilidade Urbana, sujeito a sanções relacionadas ao recebimento de recursos do Orçamento Geral da União (OGU) para investimentos no setor. A lei prevê que os Planos privilegiem os deslocamentos de bicicleta, a pé e de transporte público, tendo como principal objetivo proporcionar melhores condições ao exercício da mobilidade através de melhorias na infraestrutura urbana.

Uma campanha realizada pela UCB (União dos Ciclistas do Brasil) em parceria com as associações Transporte Ativo e Bike Anjo no ano de 2016, denominada Bicicleta nos Planos, disponibiliza avaliações indicativas que sistematizam a presença de tópicos relevantes no que se refere a bicicletas nos Planos de Mobilidade de diversas cidades, contando com contribuição popular na coleta de dados. As notas geradas de 0 a 10 (sendo 0 considerado muito ruim a abordagem da bicicleta no plano, e 10 muito boa) relativas a cada plano serão utilizadas como complementação de pesquisa deste artigo.

A elaboração de variadas pesquisas como a Bicicleta nos Planos, que contribuem com dados passíveis de análise que precede o desenvolvimento de planos e ações voltados para bicicletas, é só uma das contribuições realizadas pelas associações de ciclistas urbanos. São elas instituições sem fins lucrativos que visam a promoção da bicicleta como meio de locomoção; participar no desenvolvimento do planejamento urbano da cidade; e a intermediação entre as demandas populares de ciclistas e o governo municipal, através de discussões acerca da mobilidade urbana.

Sua atuação é primordialmente local, entretanto, associações de todo o país buscam compartilhar e disponibilizar suas pesquisas, ações e planos, a fim de que o progresso seja amplificado em escala nacional. A UCB, fundada em 24 de novembro de 2007 com a finalidade de organizar a pauta das bicicletas que até então estava espalhada pelo país, congrega e representa as associações de ciclistas locais em nível federal.

3.1 Belo Horizonte

A cidade de Belo Horizonte, capital do estado de Minas Gerais, tem população de aproximadamente 2,5 milhões de habitantes, conforme o último censo realizado pelo IBGE (Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística) em 2010. A Prefeitura de Belo Horizonte (PBH) conta com a BHTrans (Empresa de Transportes e Trânsito de Belo Horizonte) para realizar o planejamento da mobilidade urbana, além da gestão de serviços como Transporte Coletivo Convencional por Ônibus, gerenciamento dos serviços de táxis, transporte escolar, entre outros.

A BHTrans, entre os anos de 2003 e 2010, foi responsável pela criação do PlanMob-BH (Plano de Mobilidade de Belo Horizonte), vigente a partir do decreto nº 15.317 instituído no dia 3 de setembro de 2013. Apenas após a criação do programa Pedala BH – desenvolvido pela BHTrans em 2005 – foi incluída a bicicleta como meio de transporte no Plano. Mais do que apenas infraestrutura cicloviária, a educação foi muito priorizada pela equipe do Pedala BH, que reconheceu a falta de conscientização sobre o transporte ativo e seus benefícios como um dos principais desestímulos ao uso da bicicleta.

Algumas de suas principais diretrizes são: implantação gradativa da Rede Cicloviária; implantação de paraciclos (suporte para estacionar bicicletas) nas vias locais de grande demanda; implantação de bicicletários (local controlado para estacionar bicicletas); incentivar o uso da bicicleta; integrar a bicicleta aos demais usos de transporte; ampliar sistema de bicicletas públicas (Bike BH); implantação de equipamentos de apoio e ações de suporte; melhorar a governança do Pedala BH. De

acordo com os parâmetros da pesquisa Bicicleta nos Planos, o PlanMob-BH recebe nota 8,44/10, a segunda maior dentre as cidades avaliadas.

A prefeitura não demonstrou comprometimento devido para com a efetivação dos planos estabelecidos no Plano, muito evidente na implantação da rede de ciclovias que estagnou na construção dos 100km sendo que a prevista era de 380km – estabelecida pelo Pedala BH. Nesse contexto de crítica à gestão municipal, surge a BH Em Ciclo, associação de ciclistas urbanos da cidade de Belo Horizonte. As seguintes linhas de ação podem ser encontradas no estatuto da instituição, no artigo 2: articulação intersetorial; comunicação; política pública; educação; promoção; ação direta; e pesquisa.

Críticas e oposição a prefeitura levaram a BH Em Ciclo a redigir em 2016 uma Carta Aberta a Mario Lacerda, prefeito de Belo Horizonte que terminava seu segundo mandato no mesmo ano. Na carta, foram apontadas metas e compromissos não cumpridos e novas propostas sugeridas pela instituição. Sempre tentando ampliar a inclusão da bicicleta na atuação da prefeitura, uma das principais ações realizadas pela BH Em Ciclo foi durante as eleições do executivo em 2016, com a campanha Bicicletas nas Eleições, que propunha um plano de mobilidade e oferecia-o aos candidatos. Apesar de todos eles terem aderido à temática em suas campanhas, inclusive o prefeito eleito Alexandre Kalil, nenhum plano de governo constava com as propostas estabelecidas pela campanha.

3.2 Manaus

A cidade de Manaus é o principal centro urbano na região Norte do Brasil, a capital amazonense possui em torno de 2,1 milhões de habitantes, conforme o último censo realizado pelo IBGE. No ano de 2010, foi criada a SMTU (Superintendência Municipal de Transportes Urbanos), secretaria da prefeitura responsável pela criação do PlanMob-Manaus (Plano de Mobilidade de Manaus), documento diretriz publicado e instituído no ano de 2015.

O PlanMob mostra-se muito falho, recebe nota 4,27/10 na pesquisa Bicicleta nos Planos, visto a falta de metas e datas estipuladas para o cumprimento de

diretrizes, que são vagas. Não estabelece conexão entre mobilidade e questões ambientais; medidas para expansão da infraestrutura cicloviária; recursos exclusivos à desenvolvimento e manutenção de programas, ações e infraestrutura ligados à bicicleta.

A associação de ciclistas urbanos Pedala Manaus, surge ainda antes da elaboração do PlanMob-Manaus, em 2010. Ela entende a bicicleta como um meio de transporte, além de lazer e esporte, e realiza iniciativas que promovem e incentivam o uso dela na cidade. A instituição promove e age de acordo com valores de cidadania, resiliência, altruísmo e respeito, e visa uma democratização da cidade por meio da bicicleta. Devido às falhas do Plano de Mobilidade de Manaus, a instituição enfrenta a maior obstacularização dentre as pesquisadas e entrevistadas e, conseqüentemente, torna-se a mais engajada, procurando abranger mais os âmbitos social e de cidadania.

A instituição promove o Fórum de Bicicleta anual já há oito anos que reúne governo, iniciativa privada e sociedade civil a fim de discutir e elaborar ações; atividades mais incisivas em periferias e de contato direto com o cidadão como o Pedala Maninho, que promove a autonomia do ciclista a partir da capacitação de mão de obra com realização de oficinas de manutenção de bicicletas, além de oportunizar o debate sobre o tema; a disponibilização e a divulgação do Código de Trânsito Brasileiro (CTB) que estabelece condutas de segurança, direitos e deveres do ciclista; entre outras ações.

3.3 Rio de Janeiro

A cidade do Rio de Janeiro, capital de estado homônimo, segundo dados do IBGE (2015) tem aproximadamente 6,5 milhões de habitantes. Destaca-se pelo pioneirismo do ciclismo no Brasil, alavancado no contexto da ECO-92 – Conferência das Nações Unidas sobre o Meio Ambiente e o Desenvolvimento – a qual foi recebida na cidade em conjunto com a construção das primeiras ciclovias da capital carioca, no projeto Rio Orla.

Num primeiro momento, a bicicleta estava essencialmente atrelada à agenda ambiental e, a partir de uma alteração no Código de Trânsito Brasileiro em 1998, ela foi devidamente reconhecida como parte integral da malha de transporte urbano.

Sendo assim, a associação de ciclistas urbanos Transporte Ativo, surge em 2003 com o intuito de unificar a pauta entre os ciclistas, porém, tendo sempre sido acompanhada por políticas públicas e visibilidade governamental. Algumas de suas principais ações são a realização da Bicicultura, um encontro brasileiro de mobilidade por bicicleta e cicloativismo, em parceria com outras associações locais; oficinas, seminários e workshops pautados na bicicleta; além da realização de pesquisas e levantamento de dados, como o Perfil do Ciclista, atualizado em 2018.

A implantação e expansão do sistema de ciclovias no Rio, tendo sido iniciada em 1992, foi catalisada por ações governamentais como o Programa Rio Capital da Bicicleta, vinculado a SMAC (Secretaria Municipal de Meio Ambiente), que pretendia a duplicação da já existente quilometragem, de 150km para 300km, na época. O histórico da cidade leva a rede cicloviária do Rio a ser a maior do país, contando com 432,5km entre ciclovias, ciclofaixas e faixas compartilhadas, dados de acordo com a Gerência de Planejamento Cicloviário em 2016.

Somente após 2012, com a instituição da PNMU, a Secretaria Municipal de Transportes (SMTR) da prefeitura do Rio foi responsável pela elaboração do Plano de Mobilidade Urbana Sustentável (PMUS), instituído em 2013, de acordo com o Plano Diretor da Cidade do Rio de Janeiro e da Política Municipal de Mudanças Climáticas. O Plano prevê a integração de transportes modais motorizados e não motorizados, priorizando o público e ativo. Visa também a compactação e o equilíbrio da cidade, isto é, a democratização da infraestrutura de transporte a partir do reconhecimento e implantação do sistema cicloviário em áreas menos atendidas.

3.4 São Paulo

São Paulo, capital do estado de mesmo nome, é o município mais populoso do país, possui população estimada em 2018 de 12,1 milhões de habitantes segundo o IBGE. Destaca-se por ser o principal centro financeiro, corporativo e mercantil da América do Sul. O planejamento da mobilidade urbana é responsabilidade não só da Secretaria Municipal de Transportes, mas também das empresas públicas SPTrans e CETSP (Companhia de Engenharia de Tráfego de São Paulo).

A Prefeitura Municipal de São Paulo (PMSP), em conjunto com a SPTrans e a CETSP, instituiu em 2016 por Decreto o PlanMob-SP (Plano de Mobilidade Urbana de São Paulo). Uma das diretrizes principais encontradas no PlanMob-SP 2015 (p.52), e que inclui a bicicleta, é “melhorar a acessibilidade e a mobilidade urbana por meio da implantação de um sistema de mobilidade com uma rede integrada de transporte coletivo, composto por vários modos complementares, transporte ativo com destaque para a bicicleta, promover a acessibilidade, a redução de custo para o usuário e a inclusão social”. Não consta a avaliação do PlanMob de São Paulo na pesquisa Bicicleta nos Planos.

A cidade já contava com 365km de vias destinadas aos ciclistas, até 2015; o PlanMob estabeleceu uma meta de implantação de mais 600km até o ano de 2028, totalizando, em conjunto com o já existente Plano de Metas municipal, 1000km de ciclovias. A implementação de um Sistema Ciclovário (paraciclos, bicicletários, equipamentos de apoio e ações de suporte) pretende, segundo o PlanMob-SP 2015 (p.101), “integrar o modo bicicleta ao Sistema de Transporte Público Coletivo, através de seus terminais e estações; ampliar a participação da bicicleta na distribuição de viagens no Município; (...) proporcionar a participação social na gestão democrática do Sistema Ciclovário”.

As eleições para prefeito da cidade de São Paulo de 2012 demonstraram ampla abordagem do tema mobilidade urbana no que se refere as bicicletas, que seguiu relevante durante a gestão do prefeito eleito Fernando Haddad. Apesar das inúmeras controvérsias de cunho político quanto a implantação de ciclovias que, ao final do mandato, completavam 400km, estudos como o Impacto Social do Uso da Bicicleta em São Paulo realizado pelo CEBRAP (Centro Brasileiro de Análise e Planejamento) em conjunto com o Itaú demonstram avanços tanto sociais como ambientais devido a essas ações de iniciativa governamental.

Ainda na conjuntura dessas eleições, a Ciclocidade – associação de ciclistas urbanos de São Paulo que foi fundada em novembro de 2009 por ciclistas atuantes que sentiram a falta de uma entidade que representasse a defesa pela mobilidade urbana por bicicletas na cidade – realizou a pesquisa Relevância das Ações em Favor da Bicicleta que elencou, contando com consulta pública, os itens considerados mais relevantes relativos a bicicletas dentro dos programas eleitorais. A Ciclocidade é um grupo muito ativo na cidade de São Paulo, realizando ações periódicas e criando

Grupos de Trabalho com direcionamentos diversos, além de oficinas mecânicas como o Mão na Roda e debates abertos como os Ciclo Debates.

3.5 Metodologia

A metodologia utilizada é construída por pesquisas realizadas nos sites das instituições e prefeituras, com apoio da bibliografia das disciplinas de Estudos Sociais e Introdução ao Urbanismo, mas principalmente por entrevistas realizadas com representantes das associações selecionadas - Amanda Cristine, secretária executiva e fundadora do BH Em Ciclo; Paulo Aguiar, coordenador do Pedala Manaus; Zé Lobo, diretor da Transporte Ativo do Rio de Janeiro; e Aline Cavalcante, diretora de participação da Ciclocidade de São Paulo.

4 RESULTADOS

Com o propósito de sistematizar melhor o questionário das entrevistas (anexo), agrupamos as perguntas em quatro eixos que consideramos relevantes: relação da associação (A) com o governo municipal; (B) com as outras associações; (C) com a cidadania; e (D) com a cidade. A análise comparativa é realizada dentro de cada eixo, evidenciando semelhanças, diferenças e as principais peculiaridades de cada instituição em sua respectiva cidade.

4.1 Relação com o governo municipal

Em frente ao quadro político, nota-se a grande influência que diferentes gestões municipais exercem quanto a criação e execução de políticas públicas voltadas para bicicletas. Apesar da existência de leis federais que regem a política do plano cicloviário, é perceptível a descontinuidade da atuação das prefeituras em relação aos planos e ações.

Em destaque, os Planos de Mobilidade que não recebem a devida relevância. Ainda que haja uma tentativa por parte da esfera nacional de desenvolvimento de PlanMobs, previsto no Estatuto da Cidade, há uma negligência por parte das prefeituras em sua concretização, evidente a partir das diferentes datas as quais foram instituídos os planos em cada cidade estudada, por exemplo: as cidades de Manaus e de São Paulo, tiveram seus PlanMobs sancionados apenas em dezembro de 2015, enquanto os de Belo Horizonte e Rio de Janeiro tiveram em 2013.

Não só a elaboração e sancionamento tardios dos planos, como a aplicação deles e de quaisquer outras medidas relativas ao ciclismo se mostram falhas devido as diferentes gestões. Paulo Aguiar, do Pedala Manaus, evidencia em seu relato o caráter oscilante da efetivação de projetos e ações, quando se refere a dois momentos enfrentados pelo Pedala em relação ao governo municipal, desde o seu surgimento:

Tudo é muito novo, a prefeitura começou a olhar pra bicicleta a partir da primeira gestão do atual prefeito. Ele foi eleito em 2012 e eles começaram a olhar pra bicicleta a partir de 2013, então teve o primeiro

mandato dele que saíram pouquíssimas coisas, e agora no segundo mandato dele as coisas saíram porque o prefeito teve que se ausentar por problemas de saúde e o vice-prefeito é um cara muito amigo da bicicleta, aí eles começaram a fazer uma série de coisas: fez campanha com a nossa ajuda, retomou as obras da infraestrutura, comprou uma ideia nossa de instalar paraciclos na cidade... Só que aí o cara saiu e tudo parou, voltou pra estaca zero. Então assim, a gente teve dois momentos, a gente teve o primeiro momento que foi o primeiro mandato onde quase nada aconteceu, então apesar de todas as provocações quase nada saiu do papel; e a gente teve o início do segundo mandato, assim, avassalador de tudo estar acontecendo, a gente nem acreditava. Que infelizmente agora parou por questões políticas aqui e tudo mais.

Assim como Paulo, Aline Cavalcante, da Ciclocidade, discorre a respeito dessa diferença percebida entre gestões, evidenciando ainda a negligência para com o PlanMob, como citado anteriormente:

Depende muito de gestão pra gestão, então [o PlanMob-SP] não é, infelizmente, ainda, uma política de Estado e sim de governo, essa é a nossa maior dificuldade hoje. Porque mesmo que o PlanMob seja um decreto do Fernando Haddad, pactuando uma política pública, não deveria sofrer muitos impactos na medida em que entra um novo governo, mas não é isso que a gente tem visto. São instrumentos que, infelizmente, dependem muito da pressão social pra serem efetivados.

Nessa conjuntura, o método mais eficaz encontrado pelas associações para fomentar a atuação governamental é a somatória entre a pressão social e a produção e divulgação de dados e pesquisas. A carência de informações por parte do governo é revelada na falta de infraestrutura em ciclovias, devido ao “anseio por quilometragem e não por qualidade”, como aponta Zé Lobo da Transporte Ativo.

A construção da primeira ciclovia de Manaus exemplifica uma eficiente cobrança da Pedala Manaus partindo de uma pesquisa origem-destino, que identificou determinadas vias com maior fluxo de ciclistas, assegurando a eficácia da ação do governo. Em Belo Horizonte, o diálogo com a prefeitura inicia-se em 2012 a partir da produção e compartilhamento do relatório foto-ilustrado das condições das ciclovias na época, “a prefeitura estava começando a fazer as ciclovias, que não estavam agradando nem aos motoristas e tampouco os ciclistas, pois eram construídas por pessoas que não pedalavam” ressalta Amanda Cristine, diretora da BH Em Ciclo.

Essa questão levantada por Amanda não representa um caso singular no planejamento urbano e, à vista disso, tornou-se um sintoma muito estudado na sociologia urbana. Magnani (2002) revela algumas falhas usualmente cometidas ao analisar a cidade, dentre elas, o desdém para com os diversos atores sociais no

momento de idealizar um projeto urbano, tomando a cidade como elemento apartado das relações sociais que nele acontecem e a ele inferem implicações, e dessa maneira, desconsiderando a visão de quem de fato vive a cidade.

A filosofia do espaço social (Harvey, 1980) que categoriza por fins analíticos a espacialidade em três – orgânica, perceptiva e simbólica – ressalta a relevância da percepção individual do espaço, em função de suas diferentes ordens sociais, culturais, de valores, entre outros fatores. Isto posto, conclui-se que é inevitável a falência de um projeto para ciclistas elaborado por não ciclistas, devido a suas diferentes vivências no espaço e, portanto, suas percepções. A metodologia adotada pelas associações, de elaborar pesquisas e levantar dados e, assim pressionar a prefeitura, é responsável por suprir a ineficiência dos planos governamentais, advinda da falta de sensibilidade à percepção do ciclista.

Senão por essa pressão realizada pelas associações, pouco seria feito quanto a bicicleta na cidade. Quando perguntados sobre como era a atuação do governo antes do surgimento da associação e sobre políticas públicas voltadas para ciclovias e o uso da bicicleta de iniciativa exclusivamente governamental, obtivemos as seguintes respostas:

Em São Paulo, a pauta não era consistente no âmbito público e, portanto, não avançava. A malha cicloviária de 30km se restringia a áreas de parques, estabelecendo a bicicleta como atividade de lazer, contrário às diretrizes das associações, que propõem a bicicleta como uma matriz de transporte. A ampliação das ciclovias nos últimos anos e a instalação do programa de Bike Sharing também são de iniciativa do governo, mesmo que com contribuição privada.

Grande parte da atuação da prefeitura paulista presente nos dias atuais é consequência da insistência das associações frente ao quadro de mobilidade urbana. Expandir a pauta relacionada à bicicleta da área de meio ambiente para a de transportes representa uma abertura para novas discussões a respeito de assuntos pouco pautados anteriormente, como a questão de orçamento e do planejamento urbano, normalmente voltado para os carros, possibilitando a ampliação do papel do Estado na implantação de projetos eficazes voltados para o sistema cicloviário.

Em Manaus, antes da atuação da associação, mesmo existindo em torno de 4% da população que utiliza a bicicleta como meio de locomoção de acordo com o

IPE (Instituto de Pesquisas Ecológicas), ela possuía pouca visibilidade. A atuação por parte do governo se iniciou por volta de 2012, como já mostrado neste artigo, após a eclosão de ações da Pedala Manaus e de seus associados, se fazendo por meio da abertura de oportunidades para a participação da entidade na elaboração do plano diretor municipal e em diversas audiências públicas, contudo, restringida à atuação em conjunto.

Foram mínimas as iniciativas exclusivamente governamentais voltadas para bicicletas, sendo essas, na maior parte das vezes, resultado da pressão civil organizada ou da instituição em questão. Temos, por exemplo, o Transversalizando o Trânsito, uma iniciativa que capacita os professores da rede municipal a respeito do trânsito, desde a alfabetização até o EJA (Educação de Jovens e Adultos), no qual a bicicleta só foi inserida após sugestão e solicitação da Pedala Manaus.

No Rio de Janeiro, havia a promoção da bicicleta de maneira individual, o que não despertava o interesse do governo, levando à criação da Transporte Ativo para que o tema recebesse relevância dentro das políticas públicas. Além do mais, as ciclovias construídas pela prefeitura apresentam diversas falhas, haja vista que seu planejamento é determinado pelo departamento do meio ambiente que não compreende devidamente a demanda, considerando que é composto, em sua maioria, por não ciclistas. Logo, percebe-se a importância da entidade para incitar a ação por parte dos órgãos públicos.

Em Belo Horizonte, antes do surgimento da BH em ciclo, o diálogo acontecia com a Mountain Bike BH, sendo responsável, inclusive, pela criação do GT Pedala BH em 2005, porém, discutindo a bicicleta somente nas pautas esportiva e ambiental. Ademais, antes da criação da instituição existia um fórum que discutia mobilidade urbana, como também audiências públicas e reuniões específicas que abordavam o tema. Ainda assim, percebia-se a falta de interesse governamental em ampliar a discussão a respeito do transporte ativo, limitando a sua atuação para o trabalho conjunto com as associações.

4.2 Relação com as outras associações

Diante da relevância das associações para cumprimento dos Planos de Mobilidade estabelecidos para as bicicletas, viu-se necessário o alinhamento de diretrizes e ações para que a pauta atinja nível nacional. Isto posto, deve-se mencionar também a integração entre entidades locais em alguns estados e a criação da União de Ciclistas do Brasil para que haja melhor diálogo entre elas, sendo a União dividida em instituições atuantes e instituições apoiadoras.

Entretanto, tal apoio se faz de maneira desigual em cada local, alterando a atuação da UCB. Em sua entrevista, Paulo Aguiar, conselheiro regional da UCB no Norte, disserta sobre o quão burocrática é a relação com a organização, destacando a carência local de destaque que poderia existir para que houvessem atuações locais mais propositivas. Dessa maneira, a maioria das associações atreladas que não possuem convívio frequente acabam apenas usando o nome da mesma com a tentativa de fortalecer suas iniciativas em âmbito federal. Já na zona Sul do país, a proximidade dos estados permite o diálogo com certa frequência, visto que a UCB foi fundada no estado do Rio de Janeiro.

Além do mais, os grandes estados possuem uma maior demanda relativa a informações devido a sua vasta extensão e diferenciação, dando origem ao surgimento de diversas associações locais que ampliam a temática da bicicleta dentro do território municipal e exercem atuação conjunta com movimentos sociais. Temos como exemplo de consequência desse vínculo a aprovação de seis emendas relativas ao modal cicloviário na LDO (Lei de Diretrizes Orçamentárias), que é responsável pelo estabelecimento de um limite para o gasto público, definindo suas metas e prioridades, além de atividades escolares promovidas para divulgação do conteúdo.

Pode-se citar, ainda, a formação de fóruns e seminários nacionais e internacionais, como o Fórum Mundial da Bicicleta, que são espaços e oportunidades de trocar experiências e conhecer melhor o trabalho de outras organizações brasileiras e de outros países, principalmente latino-americanas.

4.3 Relação com a cidadania

Com base nas entrevistas feitas, foi percebida a importância do engajamento popular para a concretização das ações desenvolvidas pelas associações. Grande parte da divulgação das discussões, debates e dados promovidos só conseguem abranger o devido público a partir dos membros voluntários que se disponibilizam e participam ativamente do processo. Com isso, o crescente envolvimento da população promove notoriedade para o projeto e, conseqüentemente, atrai atenção do governo e de entidades privadas que podem se tornar bons patrocinadores da causa da bicicleta.

Na cidade de Belo Horizonte, a principal ação que incita a participação popular é a Cicloformação, evento que integra a sociedade civil, o governo e também a academia, a fim de despertar o comprometimento com a ciclomobilidade em todos seus âmbitos, além de promover a bicicleta e inclui-la na agenda de políticas públicas. Não só o interesse quanto a bicicleta é encontrado, como também é atrelado a ele a concepção de participação ativa, parte integrante dos deveres e direitos do cidadão, assim sendo, esse princípio ideológico é estimulado e amplificado, expandindo também as noções de cidadania e coletividade.

A efetiva participação da sociedade civil pode se dar das seguintes maneiras, na BH Em Ciclo: através de associados – qualquer um pode se associar à instituição de forma gratuita, podendo participar de campanhas, atividades e projetos, sugerindo ideias, opiniões e mobilizações, além de divulgar as ações propostas; através das reuniões abertas realizadas mensalmente.

Em Manaus, nota-se maior simpatia pela bicicleta, tornando mais fácil a sua inclusão. De acordo com Paulo Aguiar, o interesse pela bicicleta já existente é mais localizado, isto é, não existe uma noção da pauta por inteiro, geralmente; assim, a estratégia utilizada pela associação é iniciar o diálogo a partir desses subtemas mais abrangentes e, sucessivamente complexificar a discussão, elevando o senso crítico da população, sua noção de cidadania e estabelecendo a bicicleta como meio de transporte, em detrimento da ideia dela ser complementar ligada exclusivamente ao lazer e ao esporte. Além dessa conversa com quem já demonstra interesse, o Pedala Manaus tem um grande enfoque no diálogo com não ciclistas, a partir de atividades

como o Bicicleta no Trombone, que promove a cultura da bicicleta de forma comunitária.

Ademais, o estímulo à participação se faz por meio de encontros de bairros, audiências públicas promovidas pela prefeitura e oficinas que visam o desenvolvimento do senso crítico em relação à mobilidade urbana, ampliando a sua definição para incluir a ideia de acesso à cidade vinculada a bicicleta. O sistema cicloviário vai além do deslocamento de um ponto a outro de maneira mais sustentável, ele inclui pessoas que precisam de alternativas mais economicamente viáveis de deslocamento, mais eficientes para favorecer a saúde, podendo ser usado, também, de forma comercial para ampliar o turismo.

No Rio de Janeiro são feitos levantamentos de dados responsáveis por definir os perfis dos ciclistas, o que possibilita a realização de campanhas voltadas para os temas de maior destaque relacionados à bicicleta. Como a sustentabilidade é um conceito em ascensão na contemporaneidade, a mobilidade urbana sustentável vem sendo evidenciada, o que promove o sistema cicloviário. Dessa forma, os próprios civis procuram a instituição, que age divulgando os seus projetos e atuando em conjunto com o universo acadêmico de maneira a ampliar o conhecimento com as informações coletadas em suas pesquisas.

Em São Paulo, o interesse é demonstrado na contribuição na agenda de participação cidadã, no fortalecimento do cicloativismo e da pauta dentro da área de transportes, não apenas na área de meio ambiente. As pessoas são atraídas pelas reuniões mensais a respeito da associação e seus projetos promovidos, além das formações divididas em quadros para discorrer sobre ativismo, incidência e participação na sociedade. Existia um projeto chamado Ciclobate, no qual haviam espaços abertos para debate relacionados à política pública cicloviária e à mobilidade na cidade, para além dos grupos organizados com o objetivo de integrar as audiências públicas.

Deve-se destacar o quão importante é a construção da consciência cidadã e do senso crítico para desenvolvimento dos projetos de mobilidade urbana e para o entendimento do indivíduo em relação ao seu papel na cidade. A bicicleta como meio de transporte é inclusiva, representando classes mais baixas e que não possuem acesso a meios privados, o que estabelece representatividade social. Sendo assim, é

essencial para o entendimento do funcionamento da cidade e da maneira como as suas relações se estabelecem, tendo vista que o aumento da utilização e da relevância concedida ao sistema cicloviário destaca o status de ciclista, concedendo o empoderamento necessário para que ocorram mais movimentos sociais em prol do tema.

A negligência governamental, aliada ao lucro advindo da comercialização de meios de transportes motorizados, secundariza a implantação e enfoque de meios alternativos desenvolvidos para contornar os desdobramentos do sistema capitalista, intensificadores da segregação socioeconômica existente. Tendo como base os conceitos de inclusão e alteridade, são desenvolvidas maneiras de acesso à cidade mais abrangentes, promovendo a identificação com o assunto abordado e a participação popular na causa.

4.4 Relação com a cidade

As associações de ciclistas urbanos estudadas, como já estabelecido anteriormente neste artigo, atuam de maneira análoga, adaptando-se à realidade da respectiva cidade. As diferentes gestões, relações com o governo, receptividade social, aliadas às peculiaridades físicas e conjunturais de cada cidade, é que levam à essa distinção. Sendo assim, compreende-se a importância desses fatores que foram levantados a partir das entrevistas, os quais estão expostos na tabela abaixo e, em sequência, melhor esclarecidos.

Tabela 1 - análise comparativa dos fatores estimulantes e desestimulantes relativos ao uso da bicicleta em cada cidade

	Belo Horizonte	Manaus	Rio de Janeiro	São Paulo
Fatores que estimulam o uso da bicicleta na cidade	Eficiência da bicicleta; trânsito da cidade; custo reduzido da bicicleta.	Nenhum.	Cidade plana; trânsito caótico.	Trânsito caótico; dificuldade no deslocamento na cidade; clima ameno; custo do transporte público; saúde.
Fatores que desestimulam o uso da bicicleta na cidade	Falta de políticas públicas; senso comum sobre topografia.	Clima quente demais; ladeiras; falta infraestrutura; trânsito violento.	Sol forte o ano todo; insegurança no trânsito.	Falta de políticas públicas; falta de integração modal; violência no trânsito.

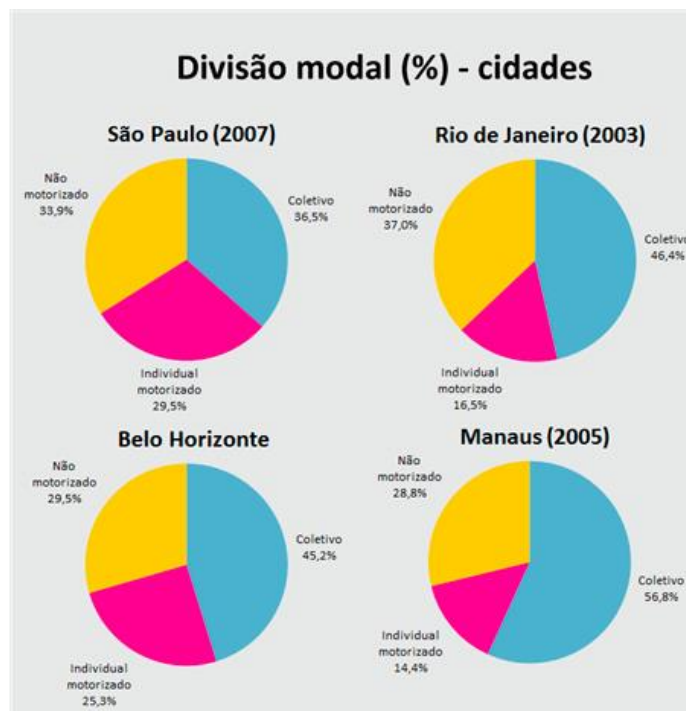
Fonte: Entrevistas realizadas para este artigo

Fatores físicos podem ser, de imediato, determinantes quanto ao uso da bicicleta: em Manaus, a grande quantidade de ladeiras de fato dificulta a adesão da bicicleta pela população, já que a prática é muito dificultada em trajetos íngremes. No entanto, nem sempre isso é realidade. Em Belo Horizonte, o senso comum em torno da topografia é um impedimento para o avanço das bicicletas quando, na realidade, a cidade apresenta uma declividade média de somente 8,28%, segundo o Mapa de Declividades de Belo Horizonte realizada pelo IGC/UFMG (Instituto de Geociências da Universidade Federal de Minas Gerais) em conjunto com o ITDP Brasil (Instituto de Políticas de Transporte e Desenvolvimento) e a BHTrans. Torna-se parte da agenda da instituição, portanto, reverter essa concepção pré-estabelecida da população, descartando a ideia da topografia como limitante do desenvolvimento do sistema ciclovitário. Por fim, no Rio de Janeiro, a cidade plana faz com que a topografia não se apresente como um problema e sim, como um fator estimulante.

Ainda sobre o Rio, Zé Lobo cita o clima quente como potencial fator que poderia desestimular parte da população a adotar a bicicleta como meio de transporte, mas que, no geral, torna-se indiferente devido a “tendência natural para o uso da bicicleta” na cidade. Ele retoma o contexto histórico carioca que, tendo sido capital brasileira entre 1763 e 1960, atualmente sendo a segunda maior metrópole e maior destino

turístico do país, não carece de infraestrutura básica – como ocorre em estados menos favorecidos, majoritariamente do Norte e do Nordeste – além de ter sido palco da ECO-92, conferência promovida em 1992 pela ONU (Organização das Nações Unidas) a fim de debater problemas ambientais mundiais. Diante desse conjunto de aspectos, o Rio de Janeiro apresenta a maior porcentagem relativa de transporte não motorizado (transporte ativo, isto é, de ciclistas e pedestres) dentre as cidades estudadas.

Gráfico 1: Divisão modal (%) das cidades de São Paulo, Rio de Janeiro, Belo Horizonte e Manaus



Fonte: Mobilize Brasil, Estudo Mobilize 2011, Pesquisa Origem-Destino (Metrô; STM)

A disparidade entre o transporte ativo no Rio, que representa 37%, e em Manaus, 29,8%, pode ser explicada, muitas das vezes, pelas diferenças relacionadas ao clima e a falta de infraestrutura locais. Em Manaus, a necessidade de desenvolvimento e aperfeiçoamento do sistema cicloviário faz-se mais presente devido a maior negligência por parte do governo, considerando que pode-se observar a ausência de aspectos físicos necessários para o estímulo da população à adesão da bicicleta como locomoção, como a falta de calçadas e sombras, além da ausência de quilometragem adequada. Além disso, o clima surge como fator desestimulante,

visto que a cidade suporta um intenso calor durante o ano todo, dificultando a prática de exercícios físicos, sobretudo a utilização da bicicleta como meio de transporte. Ainda assim, aliado aos aspectos citados acima, o trânsito violento local contribui para o desestímulo quanto a bicicleta, tornando a cidade pouco agradável a ele.

Análogo a Manaus, São Paulo e Belo Horizonte enfrentam problemas devido ao trânsito caótico das cidades, o que tem como consequência a dificuldade de integração do modal cicloviário, haja vista que impossibilita o desenvolvimento de políticas públicas voltadas para a bicicleta por sobrecarregar a área de transportes com problemas urbanos de difícil solução. O custo também aparece como fator estimulante: o alto custo do transporte público que, em São Paulo atinge R\$7,85 em ônibus intermunicipais; e o baixo custo da bicicleta e de sua manutenção. Além disso, a segurança do ciclista não entra em pauta, sendo o governo displicente quanto a construção de estabelecimentos e estruturas de qualidade, como estacionamentos para bicicletas. Além da existência de empecilhos quanto aos próprios motoristas e não somente ao trânsito estagnado em si. Sendo assim, compromete-se a relação entre os modais de transporte, dificultando o acesso a cidade pelo fato de existir uma falha na educação do trânsito.

5 CONSIDERAÇÕES FINAIS

Considerando a dissertação realizada na revisão bibliográfica deste artigo, juntamente com os dados coletados nas entrevistas e pesquisas, conclui-se que a bicicleta é o mais adequado modal, para além da esfera ambiental, desfazendo o pensamento integrado ao senso comum que acaba por limitar a sua atuação. Deve ser incluída na malha de transportes urbano, por meio de infraestrutura cicloviária, educação quanto ao tema e estímulo ao seu uso. A fim de encerrar as ideias previamente estabelecidas neste artigo, as mesmas serão retomadas e relacionadas aos resultados obtidos.

A relação entre a bicicleta e a acessibilidade configuram, em seu conceito mais amplo, a ideia de mobilidade como causador de confinamento pessoal ou ampliação das relações urbanas, abrindo possibilidades quanto a forma com a qual as pessoas interagem com o espaço urbano, assim como estabelecido por Jirón (2010). Isso exemplifica-se na cidade de Manaus, onde o caráter de responsabilidade da bicicleta por dar acesso à cidade para as classes mais baixas e integra-los ao centro urbano é perceptível e relevante, tanto para a associação Pedala Manaus quanto para a própria população. A sensação de pertencimento e o vínculo criado com o ambiente em que vivem assegura o direito à cidade declarado por Henri Lefebvre (1968) e corrobora para a amplificação da experiência urbana, sintetizada no conceito de *mobile place enlargement* de Jirón.

Quanto aos agentes produtores do espaço urbano, categorizados por Roberto Lobato Corrêa, encontram-se presentes na maioria dos casos ligados aos problemas quanto a formação e configuração do espaço. O desenvolvimento das cidades geralmente voltado para as classes detentoras de renda, além de prejudicar as relações sociais coletivas e estabelecer segregação, remete à falha na matriz de transportes atual, na qual a bicicleta é posposta. O desuso da bicicleta se faz por conta de diversos fatores, inclusive a falta de infraestrutura, mencionada na maioria das entrevistas, caracterizada pela negligência do governo em efetivar políticas públicas e de fato abordar o modal dentro da pauta de transportes urbanos.

Magnani (2002) e a sua definição de conceitos como “de perto e de dentro” e “de longe e de fora” podem ser frequentemente relacionados com a forma como as

diferentes gestões atuam sobre a pauta da mobilidade urbana. A determinação de departamentos que não possuem interação direta com a área para formulação de seus projetos acaba por ter como consequência o não atendimento das demandas e até a obstacularização do andamento de ações previamente analisadas, como por exemplo a concepção de projetos para a construção de ciclovias no Rio de Janeiro que, por mais que possuam um número considerável, são, em sua maioria ainda vinculadas às secretarias e órgãos ambientais e, conseqüentemente, rotas sem final. Podendo ser esse alinhado à filosofia do espaço social de Harvey (1980) que analisa esse descaso e identifica sua falha na desconsideração das diferentes percepções quanto ao espaço urbano, no caso, dos ciclistas para com o espaço cicloviário e suas relações.

Assim, surgem as associações de ciclistas urbanos como imprescindíveis para o avanço da pauta em toda e qualquer escala, seja social, econômico, ambiental e de transportes, por meio da pressão social e levantamento de dados e pesquisas, que elevam a percepção do ciclista ao âmbito legislativo, através do diálogo com as respectivas prefeituras. Existe ainda, o intermédio entre as associações, que alinham seus discursos a fim de fortalecer a pauta; e entre as associações e a sociedade civil, peça chave para a execução de todos os projetos, ações, atividades, oficinas, etc.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- BELO HORIZONTE. **Plano de mobilidade de Belo Horizonte**. Conheça o PlanMob-BH. Disponível em: <<https://www.mobilidadebh.org/>>. Acesso em: 16 nov. 2018.
- BELO HORIZONTE. Prefeitura Municipal. Decreto nº 15.317, de 2 de setembro de 2013. Diário Oficial do Município, Belo Horizonte. Disponível em: <<http://portal6.pbh.gov.br/dom/iniciaEdicao.do?method=DetalheArtigo&pk=1106431>>. Acesso em: 27 nov. 2018.
- BH EM CICLO. **Associação Dos Ciclistas Urbanos de Belo Horizonte**. BH em Ciclo. Disponível em: <<http://bhemiciclo.org/>>. Acesso em: 14 nov. 2018.
- BINATTI, Gabriela. **Mobilidade e Cultura de Bicicleta no Rio de Janeiro**. [s.l.: s.n.], 2012. Disponível em: <<http://transporteativo.org.br/ta/?p=9155>>. Acesso em: 27 nov. 2018.
- BRASIL. Lei nº 10.257 de 10 de julho de 2001. Regulamenta os arts. 182 e 183 da Constituição Federal, estabelece diretrizes gerais da política urbana e dá outras providências. Diário Oficial da União, Brasília, 11 de jul. 2001. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/LEIS_2001/L10257.htm>. Acesso em: 22 nov. 2018.
- CARVALHO, Carlos Henrique. **Emissões Relativas de Poluentes do Transporte Motorizado de Passageiros nos Grandes Centros Urbanos Brasileiros**. [s.l.: s.n.], 2011. Disponível em: <http://www.ipea.gov.br/portal/index.php?option=com_content&view=article&id=9567>. Acesso em: 25 nov. 2018.
- CEBRAP. **Impacto Social do Uso da Bicicleta em São Paulo**. CEBRAP. Disponível em: <<https://cebrap.org.br/impacto-social-do-uso-da-bicicleta-em-sao-paulo/>>. Acesso em: 25 nov. 2018.
- CICLOCIDADE. **Associação dos Ciclistas Urbanos de São Paulo**. Ciclocidade. Disponível em: <<https://www.ciclocidade.org.br/>>. Acesso em: 14 nov. 2018.
- CICLOCIDADE. **Eleições 2012 e a bicicleta em SP - relatório da pesquisa**. Disponível em: <<https://www.ciclocidade.org.br/biblioteca/pesquisa-ciclocidade/file/41-eleicoes-2012-e-a-bicicleta-em-sp-relatorio-da-pesquisa?start=60>>. Acesso em: 17 nov. 2018.
- CORRÊA, Roberto Lobato. **O espaço urbano**. [s.l.]: Editora Atica, 1989.
- IBGE. **População das cidades**. IBGE | censo 2010 | resultados. Disponível em: <<https://censo2010.ibge.gov.br/resultados.html>>. Acesso em: 25 nov. 2018.
- JIRÓN MARTÍNEZ, Paola. Mobile Borders in Urban Daily Mobility Practices in Santiago de Chile. 2010. Disponível em: <<http://repositorio.uchile.cl/handle/2250/117838>>. Acesso em: 22 nov. 2018.
- LEFEBVRE, Henri. **O direito à cidade**. [s.l.]: Centauro, 2004.
- MOBILIZE. **Divisão de modais por cidades I**. Mobilize - Mobilidade Urbana Sustentável. Disponível em: <<https://www.mobilize.org.br/estatisticas/37/divisao-de-modais-por-cidades-i.html>>. Acesso em: 22 nov. 2018.

MOBILIZE. **Divisão de modos de transporte por cidades II.** Mobilize - Mobilidade Urbana Sustentável. Disponível em: <<https://www.mobilize.org.br/estatisticas/38/divisao-de-modais-por-cidades-ii.html>>. Acesso em: 22 nov. 2018.

ONU. **A ONU e o meio ambiente.** ONU Brasil. Disponível em: <<https://nacoesunidas.org/acao/meio-ambiente/>>. Acesso em: 25 nov. 2018.

PEDALA MANAUS. **Avaliação Indicad PlanMob - Bicicleta - Manaus/AM.** Google Docs. Disponível em: <https://docs.google.com/spreadsheets/d/16M0sCNowu_VLVWbewsHT61Bux9v5mRBZx6FxFIFspzk/edit?usp=embed_facebook>. Acesso em: 14 nov. 2018.

PEDALA MANAUS. **Em defesa do uso da bicicleta como meio de transporte, lazer e esporte.** Pedala Manaus. Disponível em: <<https://pedalamanaus.org/>>. Acesso em: 15 nov. 2018.

PEREIRA, Adriana Camargo; SILVA, Gibson Zucca da; CARBONARI, Maria Elisa Ehrhardt. **Sustentabilidade, responsabilidade social e meio ambiente.** [s.l.]: Editora Saraiva, 2012.

PRODWEB. **Calculadora de CO2.** Iniciativa Verde. Disponível em: <<http://www.iniciativaverde.org.br/calculadora/index.php>>. Acesso em: 25 nov. 2018.

RAPHAEL, Reis. Se o tema da redação fosse Mobilidade Urbana... Disponível em: <<https://www.estrategiaconcursos.com.br/blog/se-o-tema-da-redacao-fose-mobilidade-urbana/>>. Acesso em: 1 dez. 2018.

ROUSSEF, Dilma Vana; RIBEIRO, Aguinaldo Velloso Borges; FERNANDES, Carlos Antonio Vieira. Política Nacional De Mobilidade Urbana. p. 37, .

SÃO PAULO. DECRETO Nº 56.834, DE 24 DE FEVEREIRO DE 2016. Secretaria Municipal de Mobilidade e Transportes. Prefeitura da Cidade de São Paulo. Disponível em: <<https://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/transportes/planmob/index.php?p=212623>>. Acesso em: 19 nov. 2018.

SÃO PAULO. **Políticas adotadas pela atual gestão municipal recebem grandes prêmios internacionais.** Prefeitura de São Paulo. Disponível em: <<http://www.capital.sp.gov.br/noticia/politicas-adotadas-pela-atual-gestao-municipal-recebem-grandes-premios-internacionais>>. Acesso em: 19 nov. 2018.

SÃO PAULO. **Prefeitura alcança meta de implantar 400 quilômetros de ciclovias.** Prefeitura de São Paulo. Disponível em: <<http://www.capital.sp.gov.br/noticia/prefeitura-alcanca-meta-de-implantar-400-quilometros-de-ciclovias>>. Acesso em: 19 nov. 2018.

SÃO PAULO. **Secretaria Municipal de Mobilidade e Transportes. Prefeitura da Cidade de São Paulo.** Plano de Mobilidade Urbana do Município de São Paulo - 2015. Disponível em: <<https://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/transportes/planmob/index.php?p=189299>>. Acesso em: 18 nov. 2018.

TRANSPORTE ATIVO. Por mais pessoas em mais bicicletas mais vezes | Mobilidade Urbana e por Bicicletas | Qualidade de Vida | Educação Ciclovária | Transporte Sustentável. Disponível em: <<http://transporteativo.org.br/ta/>>. Acesso em: 14 nov. 2018.

ANEXO

Questionário para a entrevista

Introdução

Qual é o nome da associação, quando ela foi criada e quais eram os direcionamentos e propostas iniciais?

Eixo A - relação com o governo municipal

1. Como a gestão pública voltada para bicicletas funcionava na cidade antes do surgimento da _____?
2. Quais foram os meios encontrados pela instituição de atuar com apoio governamental? Como se dá essa relação com a prefeitura?
3. Quais são as principais ações voltadas para ciclovias e uso de bicicleta na cidade de iniciativa exclusivamente governamental? E quanto a efetivação delas?
4. De que maneira o Plano de Mobilidade Urbana do município contribui para o desenvolvimento de políticas públicas relacionadas a ciclovias e uso de bicicletas?
5. Qual foi o papel do governo na efetivação das principais ações promovidas pela instituição? (houve contribuição/necessidade de aprovação legal? foram encontrados empecilhos?)

Eixo B - relação com outras associações

1. Com quais outras associações de ciclistas a _____ possui vínculos? E qual é a importância dessa integração? (em escala municipal e nacional)

*Posto que a _____ é uma instituição associada atuante da UCB (União de Ciclistas do Brasil),

2. de que maneira essa integração (com a UCB) agrega para a associação?
3. Como são desenvolvidas as ações em conjunto com outras associações?

Eixo C - relação com a cidadania

1. Como a associação estimula o engajamento popular?
2. Quais são as motivações geralmente encontradas em quem demonstra interesse em participar?
3. A participação pública é possível até qual instância no processo de desenvolvimento de projetos e ações dentro da instituição?

Eixo D - relação com a cidade

1. Quais fatores da cidade incentivam ou desestimulam o uso da bicicleta?
2. Quais ações são realizadas a fim de reforça-los/contorna-los?
3. Quais foram os impactos sociais e ambientais percebidos na cidade após a realização das ações promovidas pela instituição?

Tabela 1 – Eixo A

EIXO A	1	2	3	4	5
BH Em Ciclo	Não existia uma agenda contínua de atuação, apesar da existência do GT Pedala BH.	Realizam pesquisas, produzem conhecimento a fim de pressionar a prefeitura; Atuação em conjunto para melhor desenvolvimento das ações e projetos em geral.	As primeiras cicloviarias da cidade; a iniciativa de criação do GT Pedala BH.	Assegura o monitoramento do andamento das políticas públicas; assegura o transporte ativo em detrimento dos motorizados.	Realização de eventos e campanhas, abrindo a pauta da bicicleta; foram encontrados empecilhos no aspecto financeiro que impediu a realização de algumas campanhas; elaboração do PlanBici .
Ciclocidade (SP)	Dependia da gestão: em geral não se dava a devida importância às políticas públicas para as bicicletas, com poucas ressalvas. As cicloviarias que existiam eram restritas a parques e voltadas exclusivamente para lazer e esportes.	É uma relação por vezes de colaboração, por vezes de pressão, ultimamente tem sido de resistência. Realizam pesquisas, produzem conhecimento a fim de pressionar a prefeitura.	Algumas cicloviarias, o PlanMob , sistema de bicicletas compartilhadas (em conjunto com iniciativa privada).	Por ter esse caráter legislativo, por mais que algumas gestões não o colocam em prática, sua existência legal é um marco de desenvolvimento da cidade e das políticas públicas, contribuindo muito com sua efetivação.	Não tem papel do governo, por ser uma associação mais autônoma, independente, não vinculada de fato ao governo, do ponto de vista formal.

Fonte: entrevistas realizadas nesse artigo

Pedala Manaus	A bicicleta sempre existiu mas sem visibilidade da população, muito menos do governo.	Realizam debates e levantamento de dados/pesquisa/estudos pra tentar convencer a prefeitura a desenvolver e efetivar políticas públicas.	Nada. A pedala incluiu a bicicleta em alguns projetos que já existiam mas não teve nada sem pressão e cobrança.	Plano falho: sem metas e com diretrizes vagas.	Depende da gestão (influência política). Houveram dois momentos: o primeiro de efetivação por parte do vice-prefeito que assumiu; o segundo de negligência por parte do prefeito atual.
Transporte Ativo (RJ)	Já tinha alguma infraestrutura, mas não tinha nada de educação e conscientização.	Foco no grupo técnico da prefeitura que lida com a bicicleta e sua infraestrutura; educação desse grupo, por parte do Transporte Ativo, através de levantamento de dados, pesquisa e estudos para melhorar a eficiência.	Muitas cicloviarias (não necessariamente da melhor qualidade). A associação critica o anseio por quilometragem e não por qualidade por parte da prefeitura.	<i>Não respondeu.</i>	Pouca influência das diferentes gestões por conta do maior contato da instituição com o grupo de técnicos há muito tempo, não dependendo muito dos gestores.

Fonte: entrevistas realizadas para este artigo

Tabela 2 – Eixo B

EIXO B	1	2	3
BH Em Ciclo	Integrações de maior influência são com associações locais. A importância da integração é a divulgação das pautas da bicicleta.	A unificação da pauta e promoção de campanhas em nível nacional.	Desenvolvimento de projetos e eventos em conjunto, em sua maioria são parcerias pontuais; a UCB e os contatos locais são as de diálogo contínuo.
Ciclocidade (SP)	Integrações de maior influência são com associações menores da região de SP.	É útil quando convém: <u>é</u> mais pra formalizar a <u>integração</u> mas não funciona na prática.	Parcerias para realização de projetos.
Pedala Manaus	De diversas localidades do Brasil; É construtiva a integração Destaque pra representatividade do Pedala no <u>norte/nordeste</u>	Há críticas, acha pouco influente em nível nacional.	Replicar ações umas das outras, adaptando à realidade local.
Transporte Ativo (RJ)	Integrações com associações menores da região; é dada grande importância à integração com a UCB e, consequentemente, às outras associações participantes dela.	UCB fundada por eles, consideram ela muito importante no nível federal, trabalhando em conjunto com o governo na parte legislativa.	Importante os discursos estarem alinhados pra dar maior credibilidade à causa pro governo.

Fonte: entrevistas realizadas para este artigo

Tabela 3 – Eixo C

EIXO C	1	2	3
BH Em Ciclo	Através da realização de eventos que promovem o encontro de pessoas interessadas, o governo e a academia, em prol da bicicleta.	Geralmente as que já se interessam pela questão da mobilidade e querem se inteirar nos assuntos da cidade.	A gestão da associação na tomada de decisões é feita através dos associados, que contribuem com ideias, propostas, opiniões, projetos, divulgação; o Grupo Impulsor (na plataforma do facebook e whatsapp); reuniões mensais abertas.
Ciclocidade (SP)	Reuniões abertas, ciclobates , cursos de formação.	Em geral, quem quer contribuir com a agenda da participação cidadã	Reuniões abertas para as propostas de qualquer pessoa.
Pedala Manaus	Mostrar para as pessoas que a bicicleta faz parte da equação da mobilidade urbana / educação e senso crítico sobre cidadania e coletividade / falar fora da bolha dos ciclistas; Foco em atuação em conjunto com as universidades; nos trabalhadores de indústrias; e gestores públicos.	Pessoas que normalmente tem uma consciência ambiental, percepção de cidadania; Pessoas que usam por necessidade.	Os voluntários atuam transmitindo o que é discutido dentro da instituição em seu cotidiano, promovendo as ações e planos.
Transporte Ativo (RJ)	Divulgação das ações para atingir o maior número de pessoas; importante relação com o universo acadêmico para transmissão de conhecimento.	Interesse natural da população como um todo, já que a bicicleta sempre foi muito utilizada devido a sua praticidade. Uma pesquisa realizada sobre o perfil do ciclista identificou que meio ambiente definitivamente não é um motivo de interesse (menos de 1% das pessoas).	Na realização de projetos, oficinas e debates, convocam estudantes, moradores das regiões de atuação, mantendo em aberto para a participação de voluntários.

Fonte: entrevistas realizadas para este artigo

Tabela 4 – Eixo D

EIXO D	1	2	3
BH Em Ciclo	Fatores que estimulam: eficiência da bicicleta / trânsito / custo reduzido da bicicleta. Desestimulam: falta de políticas públicas / *menciona o senso comum relativo a topografia, mas desmitifica isso como fator desestimulante.	Implementação das ações do PlanBici; desmistificação algumas informações através de dados.	<i>Não menciona impactos ambientais</i> Social: número de ciclistas aumentou.
Ciclocidade (SP)	Fatores que estimulam: caos no trânsito / dificuldade no deslocamento / clima ameno / custo do transporte público / saúde / envolvimento com a cidade. Desestimulam: falta de política pública / falta de integração modal / violência no trânsito.	Estimular o uso através de bicicletas compartilhadas, maior incidência da bicicleta no setor empresarial; a fim de mudar a concepção sobre mobilidade urbana, e o estilo de vida do ciclista.	<i>Não menciona impactos</i>
Pedala Manaus	Estimulam: nada. Desestimulam: clima quente demais / ladeiras / falta infraestrutura / trânsito violento.	Reforçar o já existente senso crítico, consciência ambiental e noção de cidadania da população; Estimulam a continuidade do uso da bicicleta por aqueles que necessitam por questões financeiras.	Ambiental: nenhum Social: empoderamento e sentimento de representatividade dos ciclistas (principalmente os que necessitam).
Transporte Ativo (RJ)	Estimulam: cidade plana / trânsito caótico Desestimulam: sol forte todo o ano / relação com os outros usuários do sistema de trânsito/insegurança.	Realizam levantamento de dados pra reforçar a importância do uso da bicicleta, e divulgam nas áreas onde já há algum envolvimento.	Difícil medição da influência da associação nas questões sociais e ambiental devido a espontaneidade percebida no avanço do uso da bicicleta na cidade.

Fonte: entrevistas realizadas para este artigo