

SIMONE JOUKOSKI

**A BICICLETA NA CIDADE: UM OLHAR EM BUSCA DE UMA MOBILIDADE
SUSTENTÁVEL**

Monografia apresentada como requisito parcial
para a conclusão do Curso de Licenciatura em
Educação Física, Setor de Ciências Biológicas,
Universidade Federal do Paraná.

Orientadora: Professora Dra. Simone Rechia e
Co orientadora: Professora Mestre Aline
Tschoke.

**CURITIBA
2013**

DEDICATÓRIA

Dedico essa monografia à todos que pedalam por esse mundo, pois a sensação de liberdade e prazer é inexplicável. Aos cicloativistas pela luta em busca dos direitos dos ciclistas e conquistas por espaços respeitados na cidade. Em especial ao meu parceiro de pedalada, o meu noivo, ao qual agradeço por me proporcionar momentos de muita diversão ao seu lado!

AGRADECIMENTOS

Agradeço com todo amor e carinho à todos os professores e amigos que fizeram parte dessa minha trajetória acadêmica, e que farão parte da minha história para sempre.

Agradeço a minha amada família, em especial minha mãezinha, que estiveram ao meu lado em todos os momentos dessa longa caminhada.

À meu grande amor, amigo, companheiro e futuro marido Maurício.

À minha orientadora Simone Rechia e co orientadora Aline Tschoke pelo carinho, pela amizade, pela paciência e pela doação de sábios conhecimentos.

À minhas queridas amigas de caminhada Gabi e Vilma pela amizade incondicional.

À todos que fazem ou fizeram parte do GEPLEC pela aquisição e troca de conhecimentos.

Por fim agradeço à Deus por ter colocado em meu caminho pessoas tão especiais.

"Nenhuma cidade pode solucionar a mobilidade completamente se não considerar o veículo auto-propulsor por excelência: o homem"

Lewis Mumford

RESUMO

Esta pesquisa abordou o uso da bicicleta na Cidade de Curitiba sob três perspectivas: Lazer, atividade física e Mobilidade Urbana. Analisando a estrutura física da cidade como parques, ruas, ciclofaixas e ciclovias. Tendo como objetivo **identificar como se dão as possibilidades e as barreiras nas finalidades de uso da bicicleta nos espaços públicos e ruas da Cidade de Curitiba.** O interesse por essa temática surgiu devido às experiências da autora em relação ao ciclismo tanto nos momentos de lazer quanto como meio de transporte. Dessa forma buscamos entender melhor como essa prática se dá na Cidade de Curitiba, quais as políticas públicas envolvidas nesse contexto e de que forma ela está presente no cotidiano dos indivíduos praticantes. Para tanto a pesquisa explorou discussões acerca da bicicleta, sua história, sua relação no mundo, no Brasil e em Curitiba. Foi desenvolvida uma abordagem qualitativa, fundamentalmente empírica realizada em três etapas de pesquisa: fase exploratória, trabalho de campo e análise interpretativa. Na última etapa foram construídas as seguintes categorias de análise: (1) Rede cicloviária de Curitiba, (2) Os espaços dos ciclistas, (3) Leis e normas de trânsito para uso da bicicleta, (4) A utilização da bicicleta na cidade de Curitiba: uma questão de atitude, (5) O incentivo ao uso da bicicleta na cidade: o que as políticas públicas tem para contribuir. Concluímos que o uso da bicicleta pode contribuir de forma significativa não somente para a qualidade de vida dos praticantes, mas para o meio ambiente e para o trânsito das cidades. Configura-se como uma importante alternativa sustentável para a mobilidade urbana e que pode ser iniciada em vivências no campo do lazer. Porém se faz necessário uma ênfase nas políticas públicas em relação a educação e respeito no trânsito, planejamento cicloviário e infraestrutura adequada às necessidades dos ciclistas.

Palavras-chave: lazer, mobilidade urbana, bicicleta, cidade

ABSTRACT

This study addressed the use of bicycles in the city of Curitiba from three perspectives: Leisure, Urban Mobility and physical activity. Analyzing the physical structure of the city such as parks, streets, lanes and bike paths. Aiming to identify how to provide the opportunities and barriers in the purposes of bicycle use in public spaces and streets of the city of Curitiba. Interest in this issue has arisen due to the experiences of the author in relation to both cycling during leisure time and as a means of transport. Thus we seek to better understand how this practice occurs in the City of Curitiba, which public policies involved in this context and how it is present in daily life practitioners. For this research explored discussions about the bike, its history, its relationship in the world, Brazil and Curitiba. We developed a qualitative approach, fundamentally empirical held in three stages of research: exploratory phase, fieldwork and interpretative analysis. In the last stage were built the following categories of analysis: (1) Network of Curitiba cycling, (2) spaces for cyclists, (3) Laws and regulations for use of bicycle traffic, (4) The use of bicycles in the city of Curitiba: a question of attitude, (5) encouraging the use of bicycles in the city: that public policy has to contribute. We conclude that the use of the bicycle can contribute significantly not only the quality of life of those who practice, but for the environment and for the city traffic. Set up as an important alternative for sustainable urban mobility and can be initiated in the field of leisure experiences. But it is necessary na emphasis in public policy regarding education and respect in transit, bicycle planning and infrastructure suited to the needs of cyclists.

LISTA DE FIGURAS

FIGURA 1 - HISTÓRIA DA BICICLETA	18
FIGURA 2 - LEONARDO DA VINCI (1452-1519)	19
FIGURA 3 - CÓPIA DO ORIGINAL	19
FIGURA 4 - RÉPLICA DE BICICLETA PROJETADA PELO LEONARDO DA VINCI.....	19
FIGURA 5 - “CELERÍFERO”, REALIZADO PELO CONDE DE SIVRAC.....	21
FIGURA 6 - BARÃO DE VON DRAIS	22
FIGURA 7 - DRAISIANA	23
FIGURA 8 - MÁQUINA FUNCIONAL	24
FIGURA 9 - VELOCÍPEDE DE MICHAUX	25
FIGURA 10 - EVOLUÇÃO NO TEMPO	27
FIGURA 11 - DISTÂNCIA ENTRE CARRO E CICLISTA	35
FIGURA 12 - MAPAS DA REDE CICLOVIÁRIA DE CURITIBA	40
FIGURA 13 - PROJETO CICLOFAIXA	42
FIGURA 14 - CICLOVIA DE CURITIBA	43
FIGURA 15 - CICLOVIA: PISTAS EXCLUSIVAS PARA BICICLETAS EM SOROCABA.....	44
FIGURA 16 - CICLOVIAS NA CIDADE DE BOGOTÁ NA COLÔMBIA.....	45
FIGURA 17- CICLOFAIXA NO CENTRO DE CURITIBA.....	46
FIGURA 18 - CICLOFAIXA PEMAENTE NA AVENIDA MARECHAL FLORIANO PEIXOTO COM 0,75 CENTÍMETROS DE LARGURA.....	47
FIGURA 19 - CICLOFAIXA PEMAENTE NA AVENIDA MARECHAL FLORIANO PEIXOTO.....	48
FIGURA 20 - CICLOFAIXA DA AVENIDA MARECHAL FLORIANO PEIXOTO.....	48
FIGURA 21 - CALÇADA COMPARTILHADA EM CURITIBA.....	50

FIGURA 22 - CICLO REDE	51
FIGURA 23 - VELÓDROMO DO PARQUE JARDIM BOTÂNICO.....	52
FIGURA 24 - CICLOVIA DO PARQUE SÃO LOURENÇO.....	53
FIGURA 25 - PISTA DE CAMINHADA PARQUE BARIGUI.....	54
FIGURA 26 – PISTA DE CORRIDA PARQUE BARIGUI.....	54
FIGURA 27 - CICLOVIA / PARQUE BARIGUI.....	55
FIGURA 28 - CICLOATIVISTAS.....	61
FIGURA 29 - ESPAÇO VIÁRIO OCUPADO PELO MESMO NÚMERO DE PESSOAS EM 3 MODAIS DIFERENTES: BICICLETA, CARRO E ÔNIBUS.....	64
FIGURA 30 - GUSTAVO FRUET NO DIA DE SUA POSSE.....	67
FIGURA 31 - PARACICLO NO CENTRO DE CURITIBA	68
FIGURA 32 - NOVOS BICICLETÁRIOS NO CENTRO CÍVICO E JARDIM BOTÂNICO.....	68
FIGURA 33 - CHARGE DA INAUGURAÇÃO DA CICLOFAIXA.....	70
FIGURA 34 - INCHAÇO URBANO NAS GRANDES CIDADES.....	71

SUMÁRIO

1 INTRODUÇÃO	12
2 CONCEITOS SOBRE O CICLISMO	18
2.1 BICICLETAS, CIDADES E DESAFIOS PARA SUSTENTABILIDADE	18
2.2 O MUNDO E A BICICLETA.....	29
2.3 O BRASIL E AS BICICLETAS.....	32
2.4 LEIS E NORMAS DE TRÂNSITO PARA USO DA BICICLETA.....	35
3 CURITIBA E AS BICICLETAS	39
3.1 REDE CICLOVIÁRIA DE CURITIBA.....	41
3.1.1 Ciclovía.....	43
3.1.2 Ciclofaixa.....	47
3.1.3 Calçada compartilhada.....	49
3.1.4 Outras formas: ciclo rede e ciclorrota.....	50
3.2 OS ESPAÇOS DOS CICLISTAS EM CURITIBA.....	51
3.3 A UTILIZAÇÃO DA BICICLETA NA CIDADE DE CURITIBA: UMA QUESTÃO DE ATITUDE.....	56
3.3.1 Uso da Bicicleta e Atividade Física.....	57
3.3.2 O uso da bicicleta e o meio ambiente.....	58
3.3.3 Tempo de lazer, cicloativismo e aderência da bicicleta como meio de transporte	59
3.3.4 Uso da bicicleta e a mobilidade urbana.....	62
3.4 O INCENTIVO AO USO DA BICICLETA NA CIDADE: O QUE AS POLÍTICAS PÚBLICAS TEM PARA CONTRIBUIR	64

4 CONCLUSÃO.....	72
REFERÊNCIAS.....	74

1 INTRODUÇÃO

A cidade moderna pode ser compreendida como um espaço denso, dotado de diversificadas funções, por meio das quais se estabelecem múltiplas práticas sociais, fundamentais para a construção da identidade e do exercício da cidadania. (RECHIA, 2003).

De acordo com Rechia (2003) Curitiba desenvolveu sua forma identitária a partir do planejamento urbano valorizando a preservação da natureza e a constituição de espaços públicos de lazer. Tais espaços oportunizam ainda uma aproximação cotidiana entre sujeito e natureza, pelas experiências no âmbito do lazer e da cultura. Essas experiências são facilitadas em função da localização, dos equipamentos, da infra-estrutura e da acessibilidade dos parques.

Dentre os espaços públicos os parques constituem os principais exemplos de espaços para o lazer. Eles podem se diferenciar em função de suas características funcionais ou morfológicas e constituírem-se a partir de diferentes paradigmas de lazer. Além disso, é no espaço da cidade que as práticas corporais se desenvolvem e estão relacionados ao processo de urbanização das cidades. Como aponta Rechia (2003), as práticas vivenciadas nesses lugares e as diferentes maneiras de sua apropriação podem gerar, também, sentimentos, comportamentos, percepções, que transcendem a simples ocupação da cidade, colocando aspectos singulares na vida cotidiana.

Dentre essas vivências na cidade o lazer, a atividade física e a mobilidade urbana tem sido grandes preocupações da sociedade moderna, nesse contexto emerge a bicicleta como possibilidade de materialização dessas perspectivas, tanto no passeio, no exercício quanto como meio de transporte. Destaca-se ainda o surgimento de novas tendências de sustentabilidade que geram a necessidade de novos espaços dentre os quais destacamos a construção e manutenção de ciclovias e ciclofaixas que poderão ser usadas em diversos tempos.

Uma dessas possibilidades seriam as experiências no tempo e espaço de lazer, este entendido como direito social presente no artigo 6º da Constituição Federativa Brasileira, que possui diversas formas de ser vivenciado a partir da

escolha individual dos sujeitos e das possibilidades presentes na cidade, dentre elas o uso da bicicleta em espaços públicos.

Sendo assim, essas experiências no tempo e espaço de lazer podem ocorrer de forma positiva ou negativa, relacionadas não somente a estrutura do espaço quanto as próprias escolhas do indivíduo ou por imposição de uma sociedade que o condiciona.

Dentre as possibilidades de uso da bicicleta no tempo de lazer podemos incluir a perspectiva da atividade física, pois tal prática corporal pode promover efeitos importantes sobre a saúde do indivíduo, tanto físico como mental, além de auxiliar na diminuição do estresse do dia a dia. Então além dos momentos de lazer, a adoção de uma mobilidade mais ativa, por meio do uso da bicicleta como meio regular de transporte que resulta em uma prática diária caracterizada como uma atividade física pode trazer diversas vantagens na promoção da saúde.

Essas três perspectivas: lazer, atividade física e mobilidade urbana têm a cidade como espaço de desenvolvimento, esta que se constitui como palco de contradições econômicas, políticas e sociais, sendo o sistema viário um espaço em permanente disputa entre diferentes atores que se apresentam como: pedestres, ciclistas, carrinheiros, carroceiros, condutores e usuários de automóveis, caminhões, ônibus e motos (BELOTTO, 2009).

No caso de Curitiba, temos o transporte coletivo como referência para várias outras cidades; com seus expressos articulados e biarticulados, as linhas de ônibus se completam unindo toda a cidade. A promoção da mobilidade sustentável requer ênfase no transporte público coletivo e nos meios não motorizados e não no transporte individual, o que significa, ao mesmo tempo, a adoção de uma política pública com orientação de inclusão social, de racionalidade de investimentos públicos e de redução de congestionamentos, poluição e acidentes.

A inclusão da bicicleta como modal de transporte regular nos deslocamentos urbanos deve ser abordada considerando o novo conceito de Mobilidade Urbana Sustentável, e também por representar a redução do custo da mobilidade para as pessoas (BELOTTO, 2009). É importante destacar, também, que a inclusão da bicicleta nos deslocamentos urbanos deve ser abordada como elemento para promoção do conceito de mobilidade urbana saudável e sustentável, como forma de

inclusão social, redução de agentes poluentes e melhoria da saúde da população. A inclusão da bicicleta nos atuais sistemas de transporte e trânsito é possível, mas deve ser considerada como elemento de um novo desenho urbano, que contemple a implantação de infra-estrutura, que facilite a sua utilização, bem como novas configurações do uso e ocupação do solo urbano, assim como iniciativas que potencialize uma educação no trânsito.

A bicicleta também é uma forma de economizar renda, pois o seu usuário estará economizando com a passagem de transporte coletivo ou com combustível, manutenção e estacionamento. Ainda, quem usa a bicicleta como meio de transporte, além de colaborar com a sua própria saúde, colabora com o meio ambiente, pois não estará poluindo. Com isso estará ajudando a promover a saúde do restante da população, além de ocupar menos espaço urbano e colaborar para a diminuição dos congestionamentos.

Embora a bicicleta não constitua a única resposta aos problemas de circulação e de meio ambiente na cidade, ela representa uma opção que se inscreve perfeitamente numa política geral de revalorização do ambiente urbano, visando a construção de uma mobilidade urbana mais saudável e sustentável, aspecto importante para a melhoria de qualidade de vida nas cidades.

Muitas cidades brasileiras como Curitiba e São Paulo, vêm apresentando crescente uso da bicicleta como meio de transporte. Entretanto, tais usos necessitam de condições adequadas (manutenção dos espaços públicos como ciclovias e parques, educação no trânsito, incentivo ao uso da bicicleta na cidade, entre outras), além de exigirem políticas públicas específicas, diante do papel que a bicicleta desempenha nos deslocamentos urbanos de milhões de pessoas.

Sendo assim o problema de pesquisa foi: Como se dão as possibilidades e as barreiras nas finalidades de uso da bicicleta nos espaços públicos da Cidade de Curitiba?

A idéia foi abordar o uso da bicicleta na Cidade de Curitiba sob três perspectivas: Lazer, atividade física e Mobilidade Urbana. Levando em consideração a estrutura física da cidade em relação aos parques, ruas, ciclofaixas e ciclovias.

Este estudo é sustentado teoricamente em alguns autores brasileiros de diferentes áreas do conhecimento, os quais demonstraram ou vêm demonstrando

interesse em discutir a problemática proposta na perspectiva do lazer e os espaços públicos, assim como a mobilidade urbana e as relações com as políticas públicas, dentre eles citamos da Educação Física Rechia (2003), do Serviço Social Belotto (2009) e da Engenharia Urbana Providelo e Sanches (2010).

Destaca-se que o interesse por essa temática surgiu devido a apreciação e ser adepta a tal prática nos momentos de lazer e como meio de transporte no meu dia a dia em Curitiba; Minha pesquisa intitulada “*A BICICLETA NA CIDADE: Um olhar em busca de uma mobilidade sustentável*”, me instigou a entender melhor como essa prática se dá na Cidade de Curitiba, quais as políticas públicas envolvidas nesse contexto, de que forma ela está presente no dia a dia dos indivíduos praticantes, e inclusive nos seus momentos de lazer.

Nessa pesquisa o objeto geral foi identificar como se dão as possibilidades e as barreiras nas finalidades de uso da bicicleta na Cidade de Curitiba. Tal objetivo geral será desdobrado em objetivos específicos apresentados a seguir:

- a) Discutir os principais conceitos sobre o ciclismo – buscar por meio de sites e artigos, a história da bicicleta; como foi o processo de inclusão e adaptação da bicicleta, ao longo dos anos, nas cidades e nas leis de trânsito; conceitos de ciclovias, ciclofaixas e calçadas compartilhadas; ações cicloativistas; como a bicicleta está inserida no contexto social dos indivíduos das grandes cidades como Curitiba;
- b) Analisar os documentos que regulamentam o uso da bicicleta na Cidade de Curitiba e apresentar as normas e leis de trânsito para o uso da bicicleta na Cidade;
- c) Identificar as ciclovias, ciclofaixas e calçadas compartilhadas regulamentadas nos espaços públicos e ruas da Cidade de Curitiba, coleta de dados via internet, e trazer um mapeamento de algumas ciclovias, ciclofaixas e calçadas compartilhadas de Curitiba;
- d) Investigar as políticas públicas relacionadas à problemática abordada - buscar materiais que possam dar subsídios a essa investigação (por meio de sites, artigos, reportagens) para que seja identificado o que realmente tem

sido feito por meio das políticas públicas em relação à problemática apresentada (projetos, manutenção dos espaços públicos e as políticas de incentivo ao uso da bicicleta na cidade).

Esta pesquisa foi desenvolvida a partir de uma abordagem qualitativa, fundamentalmente empírica, tendo como característica central a problematização do uso da bicicleta na cidade de Curitiba. Para tanto, foram realizadas três etapas de pesquisa: (1) Fase exploratória; (2) Trabalho de campo; (3) Análise interpretativa, cada uma com seus instrumentos metodológicos específicos como descrito a seguir:

(1) Fase exploratória – nessa etapa buscamos artigos científicos, sites e reportagens relacionados à temática e demais referências para conceituar o tema e suas interfaces.

(2) Trabalho de campo – que foi composto por observações registradas em um diário de campo¹, e entrevistas informais com os indivíduos freqüentadores dos seguintes espaços públicos na cidade de Curitiba - Paraná: Parque Barigui, Parque São Lourenço, Jardim Botânico, ciclofaixa na Avenida Marechal Floriano Peixoto, ciclovias que interligam o Passeio Público - Parque São Lourenço, calçadas compartilhadas no trajeto Parque São Lourenço - Parque Barigui. Tais espaços foram selecionados devido apresentarem uma estrutura física para a utilização da bicicleta na cidade nas diferentes perspectivas de uso como lazer, atividade física e transporte, e também por serem espaços utilizados por uma das pesquisadoras em seus momentos de lazer e em sua rotina diária de deslocamento. No total foram realizadas 7 observações no período de Agosto de 2012 à Fevereiro de 2013 e em diferentes horários (manhã e tarde), sendo 4 domingos no Parque Barigui, 3 domingos no Parque São Lourenço e 1 domingo no velódromo do Jardim Botânico. As ciclovias, ciclofaixas e calçadas compartilhadas foram observadas no trajeto

¹ “O principal instrumento de trabalho de observação é o chamado diário de campo, que nada mais é que um caderninho, uma caderneta, um arquivo eletrônico no qual escrevemos todas as informações que não fazem parte do material formal de entrevistas em suas várias modalidades. Respondendo uma pergunta freqüente, as informações escritas no diário de campo devem ser utilizadas pelo pesquisador quando vai fazer análise qualitativa.” (MINAYO, 2011, p.71)

entre os espaços observados e a casa de uma das pesquisadoras, assim como nos dias de semana em seu trajeto diário até a Universidade. Todos os deslocamentos foram feitos usando a bicicleta como meio de transporte. Além disso, realizamos algumas entrevistas informais com algumas pessoas.

Destaca-se que a maioria dos indivíduos observados era do sexo masculino, com idades variadas entre adolescentes e adultos (maior número) e idosos (em menor número), poucas crianças e mulheres.

Sobre as rotas percorridas a autora que realizou a coleta de dados dessa pesquisa utiliza diariamente as ciclofaixas da Avenida Marechal Floriano Peixoto (do início – terminal do Carmo até o seu final – linha verde), depois a calçada compartilhada ou a canaleta da linha verde sentido centro até chegar no Departamento de Educação Física. Destacando que utilizar a canaleta é proibido, porém, parece uma boa alternativa e me sinto mais segura em usá-la devido ao fato dela estar desativada; e raramente encontro algum carro com giroflex ou carro de agentes da polícia e ambulâncias. Aos finais de semana, no momento de lazer frequenta o parque Barigui utilizando ciclofaixas da Avenida Marechal Floriano Peixoto, depois que acaba as ciclofaixas utilizo a canaleta dessa avenida até a Avenida 7 de Setembro, depois entra novamente na canaleta, após sair da canaleta segue pela calçada compartilhada até o cruzamento com a Rua Mario Tourinho e segue sempre por calçadas compartilhadas até chegar no Parque Barigui. Para chegar ao Parque São Lourenço utiliza o mesmo caminho até a Avenida 7 de setembro citado acima, depois viro sentido estação central e chegando no Passeio Público eu inicio o meu trajeto até o Parque São Lourenço pela ciclovía que liga os Parques.

(3) Análise interpretativa – nesse momento os dados coletados foram sistematizados em categorias de análise – (1) Rede cicloviária de Curitiba, (2) Os espaços dos ciclistas, (3) Leis e normas de trânsito para uso da bicicleta, (4) A utilização da bicicleta na cidade de Curitiba: uma questão de atitude, (5) O incentivo ao uso da bicicleta na cidade: o que as políticas públicas tem para contribuir.

2 CONCEITOS SOBRE O CICLISMO

FIGURA 1 - HISTÓRIA DA BICICLETA



FONTE: Escola de Bicicleta (2012)

2.1 BICICLETAS, CIDADES E DESAFIOS PARA SUSTENTABILIDADE

A bicicleta é o meio de transporte por propulsão humana mais antigo e em duas rodas é o mais usado em todo o mundo. A sua utilização ao longo dos séculos teve vários marcos na história, desde a sua importância e utilidade nos espaços das cidades até sua expansão por todo o mundo. Porém, aos poucos foi perdendo esse espaço conquistado para uma arquitetura projetada para os automóveis que dominaram as ruas, e hoje a bicicleta se encontra em processo de reconquista por um espaço respeitado dentro de um novo modelo de cidade sustentável.

Segundo Escola de Bicicleta (2012):

O primeiro projeto conhecido de uma bicicleta é um desenho de Leonardo da Vinci sem data, mas de aproximadamente 1490, o qual só foi descoberto em 1966 por monges italianos. Os princípios básicos de uma bicicleta estão lá: duas rodas, sistema de direção e propulsão por corrente, além de um selim. Mas o posicionamento do eixo de direção faz com que a bicicleta dobre no meio, o que teria

feito que qualquer um tivesse muita dificuldade em manter o equilíbrio.

FIGURA 2 - LEONARDO DA VINCI (1452-1519)



FONTE: Belotto (2009)

FIGURA 3 - CÓPIA DO ORIGINAL



FONTE: Belotto (2009)

FIGURA 4 - RÉPLICA DE BICICLETA PROJETADA PELO LEONARDO DA VINCI



FONTE: Belotto (2009)

É interessante pensarmos também que a idéia de uma bicicleta pode ter surgido por meio de um brinquedo, e acompanhado o homem ao longo da sua

história, mesmo que não tenha provas documentadas dessa influência na construção do que hoje denominamos bicicleta. Pois, segundo Belotto (2009) mesmo antes de Leonardo da Vinci já existiam brinquedos de duas rodas. Há referências em pinturas feitas em vasos, murais e relevos. Talvez houvesse a transmissão de alguma cultura falada sobre veículos de duas rodas com a possibilidade de alguns destes brinquedos terem existido de fato, mas não há uma documentação sequer e provavelmente não tenha influenciado as idéias e projetos posteriores.

Em relação aos documentos encontrados sobre o tema, os mesmos surgiram como aponta Belotto (2009) apenas após a Renascença em 1680 um construtor de relógios alemão, Stephan Farffler, que era paraplégico, construiu para si primeiro uma cadeira de rodas de três rodas e depois outra de quatro, ambas movidas por um sistema de propulsão por alavanca manual. Várias outras referências de veículos de propulsão humana são encontradas até 1800, todas construídas na forma de carruagem.

De acordo com o mesmo autor citado anteriormente, tempos mais tarde ao desenvolvimento de experiências com veículos do tipo carruagem, voltamos a encontrar vestígios da relação entre a bicicleta e o brinquedo.

A história da bicicleta começa de fato com a criação de um brinquedo, o "celerífero", realizado pelo Conde de Sivrac. Construído todo em madeira, por duas rodas alinhadas, uma atrás da outra, unidas por uma viga onde se podia sentar. A máquina não tinha um sistema de direção, só uma barra transversal fixa à viga que servia para apoiar as mãos. A brincadeira consistia em empurrar ou deixar correr numa descida para pegar velocidade e assim tentar manter-se equilibrado de maneira muito precária por alguns metros. (ESCOLA DE BICICLETA, 2012).

FIGURA 5 - “CELERÍFERO”, REALIZADO PELO CONDE DE SIVRAC



FONTE: Belotto (2009)

Destacamos que essas primeiras formas de apropriação da bicicleta eram rudimentares, perigosas e tinham como base o equilíbrio do indivíduo que brincava, pois o equipamento não contribuía muito para a ação pelo fato de não possuir ainda comandos de direção:

Pelos desenhos existentes sabe-se que era muito pesada e rígida, e com o piso irregular das ruas e estradas de terra devia pular e socar o passageiro. Como não tinha freio e sistema de direção quem a experimentou descobriu o “prazer” do medo de um tombo ou colisão eminente e praticamente inevitável. (ESCOLA DE BICICLETA, 2012).

Mesmo com as adversidades dos primeiros modelos, logo a bicicleta se tornou não só um brinquedo mas também uma alternativa de transporte

Desde sua invenção, a bicicleta tem sido um meio de transporte útil e vantajoso, pode ser adquirida por um preço relativamente baixo, não consome nenhum tipo de combustível, ocupa pouco espaço, é um veículo leve, pois pesa cerca de 10 quilos, mas pode suportar cargas de até 10 vezes o seu próprio peso. Além disso, sua manutenção é fácil e barata. (BELOTTO, 2009, p.16).

O alemão Barão Karl Von Drais² pode ser considerado o pai da bicicleta, pois incluiu naquele equipamento antes rudimentar vários elementos que possibilitaram usos mais diversificados, como podemos perceber na citação de BELOTTO (2009, p. 16):

FIGURA 6 - BARÃO DE VON DRAIS



FONTE: Belotto (2009)

Em 1817 instalou em um celerífero um sistema de direção que permitia fazer curvas e com isto manter o equilíbrio da bicicleta quando em movimento. Além do mais a “draisiana” tinha com um rudimentar sistema de freio e um ajuste de altura do selim para facilitar o seu uso por pessoas de diversas estaturas. A possibilidade de sentar-se num selim parecido a uma sela de cavalo e apoiar os pés no chão, de direcionar a máquina e manter o equilíbrio por longos trechos, e ainda frear, permitia ao condutor o controle da situação e uma sensação conforto e segurança. O princípio para movimentá-la era bastante simples: sentado no selim da draisiana com os pés apoiados no chão bastava sair andando ou correndo até que se chegasse ao equilíbrio. A partir daí o condutor levantava os pés até que fosse necessário mais impulso para manter a velocidade e o equilíbrio. No plano, conforme a situação do piso era possível ir mais rápido do que a pé. Nas descidas a velocidade era quase impensável para a época. (ESCOLA DE BICICLETA, 2012).

² O alemão Barão Karl von Drais, engenheiro agrônomo e florestal vindo de família de posses, pode ser considerado de fato o inventor da bicicleta.

A popularização desse equipamento, segundo Belotto (2009) teve início em 1818 na Europa, com viagens do Barão Karl von Drais para apresentar o produto, entretanto por dificuldades na área de vendas ele não obteve êxito. Cópias surgiram e novos elementos foram sendo incluídos tais como: o ferro em sua construção, sistema de suspensão no selim ou mesmo nas rodas, isso tornou a bicicleta mais funcional:

A primeira a ser adaptada com pedais surge em 1839, criada pelo ferreiro escocês Kirkpatrick Macmillan. Ele aproveita o conceito da máquina criada por Drais, redesenha a viga central que liga as duas rodas, e adapta um sistema de propulsão por pedais em balanço ligados a um virabrequim no eixo da roda traseira por meio de alavancas. O ciclista aciona o sistema em paralelo à roda dianteira, com os pedais se movimentando para frente e para trás. A bicicleta funcionava bem, mesmo assim não se popularizou (BELOTTO, 2009, p.16)

FIGURA 8 - MÁQUINA FUNCIONAL



Kirkpatrick Macmillan

FONTE: Escola de Bicicleta (2012)

Outras alterações em busca de facilitar o uso foram sendo construídas nos anos seguintes, como por exemplo, o caso do velocípede:

Pierre Michauxum carroceiro da cidade de Brunel, França, recebeu em sua oficina uma draisiana para reparos. Depois de pronta colocou seu filho para usá-la e este a achou muito cansativa. Michaux então

passou a pensar em algum sistema de propulsão que fosse ligado diretamente a roda dianteira e que fizesse o deslocar da máquina mais fácil. Acabou redesenhando todo o projeto original da draisiana, criando um quadro de ferro e um sistema de propulsão por alavancas e pedais na roda dianteira. Pai e filho gostaram tanto do resultado que acabaram por optar pela sua fabricação. Estava criado o que viria a ser chamado de “velocípede”. Michaux teve a esperteza de dar um de seus velocípedes para o filho de Napoleão III e isto abriu as portas comerciais de seu produto. (BELOTTO, 2009, p. 17).

FIGURA 9 – VELOCÍPEDE DE MICHAUX



FONTE: Escola de Bicicleta (2012)

Mesmo com tais registros, outros personagens da história afirmam ter criado os velocípedes antes mesmo de Michaux, tais como Pierre Lallement e Philipp Moritz Fiher.

Nesse momento da história a bicicleta (velocípedes) começa em passos lentos, a entrar no mercado, e fortalecendo seu papel como meio de transporte, processo este impulsionado pela Revolução Industrial

Os veículos movidos a propulsão humana ganharam espaço e atenção do público, acabando por aparecer com destaque nas grandes exposições da época. Já na exposição de Paris em 1868 fica muito clara a importância que bicislos, bicicletas, triciclos,

sociáveis e outras variantes tomariam no mercado francês e logo em toda a Europa. Neste mesmo ano foi levado para a Inglaterra um biciclo Michaux (ESCOLA DE BICICLETA, 2012).

Outro nome de destaque no desenvolvimento da bicicleta foi James Starley, este que

Decidiu repensar este biciclo e acabou criando um modelo completamente diferente. Tinha construção em aço, com roda raiada, pneus em borracha maciça e um sistema de freios inovador. Sua grande roda dianteira, de 50 polegadas ou aproximadamente 125 cm, fazia dela a máquina de propulsão humana mais rápida até então fabricada. Como os pedais são fixos no eixo da roda, quanto maior o diâmetro da roda maior é a distância percorrida em cada giro desta, portanto, maior a velocidade em cada pedalada. As rodas, a partir de então, seriam fabricados com medidas que atendiam ao comprimento da perna do ciclista. O modelo foi patenteado em 1870 quando Starley deixa a Coventry e funda a marca Ariel, que coloca seus biciclos a venda por oito libras em 1871, preço que poucos podiam pagar (ESCOLA DE BICICLETA, 2012)

Nesse período a bicicleta ainda era um privilégio de poucos devido ao seu custo elevado, somente mais tarde sua versão de “modelos sociáveis” se tornou viável para uma boa parcela da sociedade

Os modelos “Sociáveis” foram os primeiros veículos individuais ou de família. Com uma variação muito grande de desenhos de estrutura ou chassis, tendo de uma a mais de quatro rodas, movidos pela força de pernas, braços ou até mesmo dos dois juntos, esses veículos começam a circular pelas ruas e avenidas em grande quantidade e acabaram enviando a vida das cidades para a modernidade. Em poucos anos os “sociáveis” se tornaram viáveis para uma boa parcela da sociedade urbana. Eram normalmente muito mais baratas e ocupavam muito menos espaço que qualquer outra opção de transporte da época: charretes, carruagens e carroças (ESCOLA DE BICICLETA, 2012).

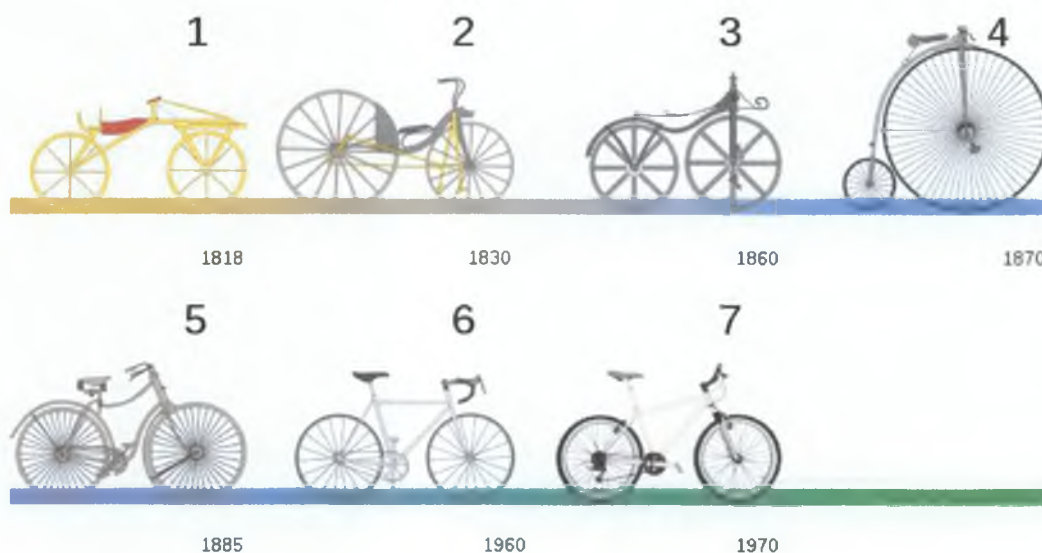
Nesse marco da história podemos citar uma forte aceitação do meio de transporte em duas rodas, que proporcionou novas relações sociais em direção ao avanço da modernidade.

Somente na última década do século dezenove, são solucionados os problemas relacionados ao equilíbrio e os biciclos dão lugar as bicicletas em um formato parecido como os modelos atuais e as mesmas foram popularizadas:

Sua configuração com duas rodas do mesmo tamanho e o ciclista pedalando entre elas resolve definitivamente o grave problema de equilíbrio que existe nos bicislos de roda grande. Tudo isto faz a bicicleta ser um modo de transporte simples, eficiente, mais seguro, confortável e mais barato que o biciclo, transformando-a em um transporte de massa. A bicicleta é levada a todas as partes do mundo com aceitação que varia de local para local, mas no geral se populariza. (ESCOLA DE BICICLETA, 2012).

Chegamos então a “expansão” de um meio de transporte antigo que se tornou um transporte de massa; entendendo que a sua funcionalidade se faz relevante para a utilização na cidade de forma segura, eficiente e confortável.

FIGURA 10 - EVOLUÇÃO NO TEMPO



FONTE: Belotto (2009)

No decorrer dos tempos e das invenções, chega uma adaptação de um sociável de três rodas chamado “automóvel”, essa evolução traria sérios e graves problemas de mobilidade e poluição na cidade

O automóvel, invenção feita por Carl Benz em 1886, é basicamente adaptação de um motor a combustão num sociável de três rodas. E a história como sempre se repete: no início o automóvel era uma diversão para pouquíssimos, logo passa a ser popular entre os ricos, dá seus primeiros passos como transporte de verdade, até atingir o estágio de produção industrial. O Ford Model T, lançado no ano 1908, é o marco do início de produção em grande escala do carro, não demorando muito para se tornar popular. Custavam 825 dólares e já no primeiro ano foram vendidas mais de 10.000 unidades. Era fabricado única e exclusivamente na cor preta. A técnica para sua produção em larga escala foi tirada da experiência da fabricação de bicicletas (ESCOLA DE BICICLETA, 2012).

Em pouco tempo a mobilidade humana seria completamente transformada pela invasão do automóvel que, ao longo de mais de 100 anos de história, vem alcançando números gigantescos e assustadores, tanto no que tange a facilidade no deslocamento de pessoas e cargas, quanto nos inúmeros problemas urbanos (poluição, trânsito, necessidade de alargamento de vias, estacionamentos, etc) decorrentes do seu uso demasiado que estão comprometendo uma vida de qualidade nas cidades.

Após várias décadas, nos vemos em uma realidade bastante preocupante nas cidades, o inchaço urbano e a venda de automóveis vem crescendo de forma exacerbada, a ponto de enfrentarmos longos congestionamentos em nossa rotina diária. É nesse contexto caótico que a opção por um meio de transporte que colabore tanto para um trânsito mais tranquilo quanto para a preservação do meio ambiente, se faz extremamente relevante.

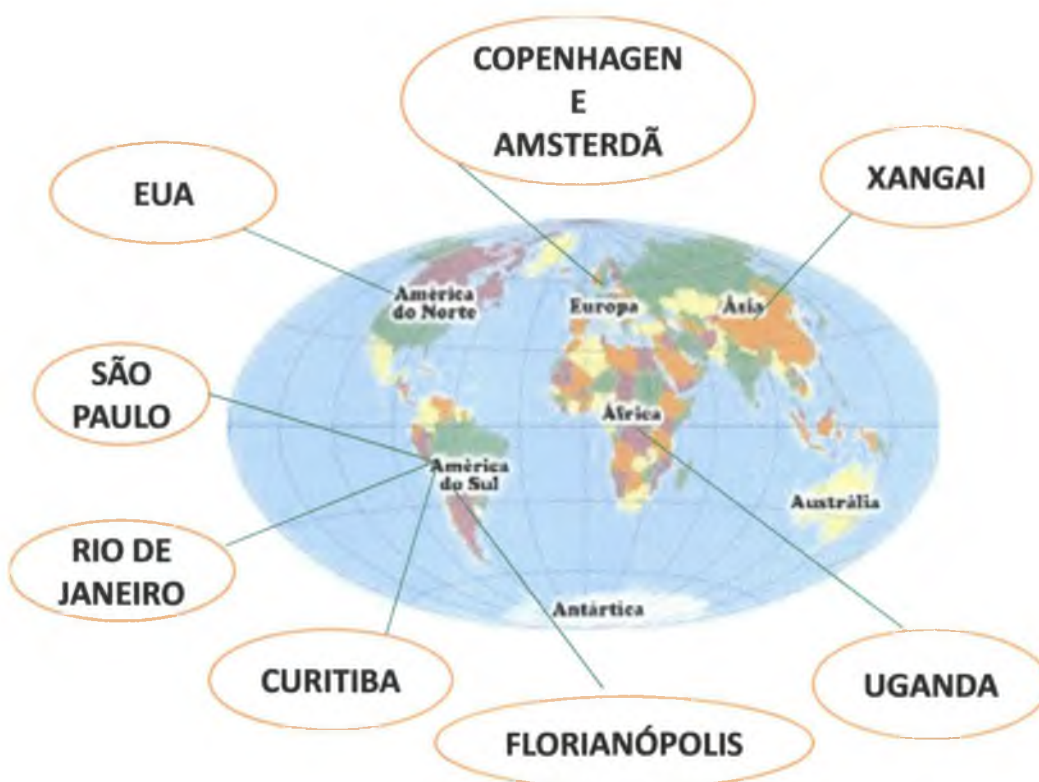
Pensando na diminuição destas fontes de poluição, surge o incentivo à uma mobilidade não poluente e saudável. Dessa forma, a bicicleta se torna um dos meio de transporte mais viável para os deslocamentos urbanos, tornando-se um ícone mundial da mobilidade sustentável³. As pessoas precisam ser informadas, educadas e sensibilizadas em relação às diferentes possibilidades de mobilidade urbana, buscando contribuir para um processo de amenizar os problemas urbanos atuais.

³ Entende-se por mobilidade o trânsito de pessoas e por sustentável a busca de equilíbrio entre desenvolvimento econômico, proteção ambiental e justiça social (CMMAD, 1991 *apud* Belotto, 2009, p.30). Econômico porque se dá através do incentivo a novos paradigmas, como redes de transporte comunitário e núcleos urbanos projetados para pedestres. Ambiental porque trata da redução de impactos advindos do setor de transporte. Social pela disseminação de conceitos como cidadania e equidade. (BELOTTO, 2009).

Atualmente o mercado oferece diversas opções de modelos, tamanhos e preços, tendo uma vasta possibilidade tanto para o uso no tempo e espaço de lazer quanto para o transporte dos indivíduos na cidade.

Sendo assim, percebemos que desde os primórdios do uso da bicicleta, encontramos a ludicidade bastante presente nos relatos, isso nos provoca a pensarmos sobre a evolução da bicicleta como um brinquedo que chegou nos dias atuais como um meio de transporte alternativo e sustentável.

2.2 O MUNDO E A BICICLETA



Ao longo da evolução das cidades em diversos países do mundo, a bicicleta sempre esteve presente. Muitas cidades apresentam uma forte cultura do uso da bicicleta em sua história, seja como mobilidade urbana ou como lazer. Essa cultura se espalha por diversas cidades europeias, que tem implementado nas políticas de

planejamento urbano a construção de ciclovias, ciclofaixas, faixas compartilhadas, serviço de apoio integração com transporte público e bicicletários. Os pedágios urbano, alto preço da gasolina e de estacionamentos, são fatores que estimulam os europeus a aderirem à bicicleta como meio de deslocamento na cidade.

Algumas cidades européias podem ser consideradas exemplos no uso da bicicleta como meio de transporte, tais como: Copenhagen que nos últimos 40 anos, foi sendo fechada aos automóveis e a infra-estrutura de apoio aos ciclistas foi ampliada, sendo assim o uso da bicicleta representa a soma da vontade política e da cultura ciclística centenária, valorizando a opinião e a necessidade dos usuários no planejamento urbano. Já em Amsterdã, na década de 1970, uma forte campanha de incentivo ao uso da bicicleta foi realizada na tentativa de soluções alternativas para o trânsito, e hoje metade da população usa a bicicleta todos os dias através da rede cicloviária que cobre toda a cidade e proporciona um deslocamento seguro. Citamos também Londres, cidade que conta com vários programas dedicados às bicicletas e a sua promoção como meio efetivo de transporte (BELOTTO, 2009).

Ainda como destaca Belotto (2009) a Holanda, atualmente, é o país no qual mais se usa a bicicleta no mundo, além de uma infra-estrutura pensada no deslocamento diário do ciclista, existe uma forte cultura voltada para a bicicleta.

Diante de realidades totalmente diferentes em questões de prioridade e necessidades, nos deparamos com a África, continente pobre, no qual, a bicicleta tem sua importância devido ao auxílio na busca por alimentos, medicamentos, água, trabalho, etc. A África do Sul, que sediou a Copa do Mundo de Futebol em 2010, teve forte investimento em infra-estrutura viária e conta com a participação da organização holandesa I-Ce no desenvolvimento de seu planejamento cicloviário (ANTP, 2007).

Seguindo no caminho inverso em relação ao uso da bicicleta na cidade, podemos citar a China que tem mostrado um número decrescente de ciclistas. A China, historicamente, é a potência das bicicletas, com um terço da frota mundial, aproximadamente 650 milhões de bicicletas. Porém com a atual abertura econômica a população está migrando cada vez mais para os automóveis. O número de ciclistas tem diminuído no país inteiro e as bicicletas começam a ser vistas como um problema para o trânsito. Em janeiro de 2004 foram banidas das principais avenidas

de Xangai em uma tentativa de melhorar o tráfego. Apenas dois anos depois, em junho de 2006, as cidades chinesas, que destruíram vias cicláveis para oferecer mais espaço para os carros, foram orientadas reconstruí-las, para diminuir o número de poluentes que prejudica as cidades chinesas devido ao excessivo uso de automóveis (BELOTTO, 2009).

Nos Estados Unidos os carros são o meio de transporte mais comum: 71% dos trabalhadores e metade dos estudantes se locomovem em automóveis, apenas 1% das viagens é feita em bicicletas e o número de crianças que utilizam a bicicleta para irem à escola tem caído significativamente. Porém, os EUA sendo o maior mercado importador de bicicletas ao ano e gerando um enorme consumo anual, acredita-se que o crescimento de seu uso como meio de transporte diário possa a vir ser uma alternativa sustentável. A promoção e o uso de bicicletas entre os norte-americanos estão muito abaixo dos níveis europeus. Como a exemplo de Portugal que apresenta uma forte tendência de mudanças nos costumes do país, o qual, mais depende do carro para o deslocamento de pessoas (BELOTTO, 2009).

O Brasil segue em busca desse caminho mundial. Algumas cidades já aderiram a bicicleta como veículo de transporte: Rio de Janeiro e Florianópolis são alguns importantes exemplos nacionais da mobilidade por bicicleta, pois apresentam uma infra-estrutura cicloviária planejada e já percebe-se resultados positivos. São Paulo diante de um caos urbano vem buscando incluir a bicicleta como transporte. Citamos também o Programa Brasileiro de Mobilidade por Bicicleta – Bicicleta Brasil lançado em 2004 para promover um planejamento cicloviário que garanta acessibilidade universal e minimize conflitos, Brasília conta desde 2006, com o Programa Cicloviário do Distrito Federal (ANTP, 2007).

Porém, muitas cidades caminham em passos lentos rumo à uma cultura bastante difícil de ser implantada, como é o caso de Curitiba, que leva uma referência de “cidade modelo” em transporte público, e infelizmente está muito atrasada em questão de educação no trânsito. A bicicleta vem tentando conquistar um espaço que é de direito do ciclista e que deveria ser respeitado pelos motoristas, pois está no Código Brasileiro de Trânsito, mas muitas vezes é ignorada e o motorista nem sequer é punido, pois não temos agentes da SETRAN (Secretaria Municipal de Trânsito) atuando de forma assídua no trânsito de Curitiba.

A tendência das cidades brasileiras em seguir pelo caminho da sustentabilidade se faz de extrema relevância para uma melhor compreensão da importância de se pensar em um meio de transporte que contribuía para um trânsito mais tranqüilo e mais humano, e colabore de forma significativa para a conservação do meio onde vivemos.

2.3 O BRASIL E AS BICICLETAS

A história da bicicleta no Brasil apresenta poucos referenciais teóricos, pois a temática não instigou estudiosos ao longo do século XX. Porém, no século XXI percebe-se que a temática tem se mostrado bastante relevante e vem ganhando espaço na mídia, isso pode estar relacionado ao “caos urbano” comentado anteriormente, pois as disputas por espaço na cidade estão cada vez mais constantes e a necessidade de repensar a mobilidade urbana se torna um desafio também para as políticas públicas brasileiras.

Segundo Belotto (2009) a cultura da bicicleta ao longo do tempo passou por vários marcos na história. Teve sua importância no momento de lazer das classes elitizadas, fase essa que ocorreu não somente na Europa como no Brasil. E após a II Guerra Mundial e década de 50, houve a massificação da bicicleta tornando-a um veículo de uso da classe trabalhadora, deixando de ter um carácter elitizado para um uso funcional.

Para entendermos o porquê caminhamos em passos lentos rumo a utilização da bicicleta de forma racional, precisamos entender que fatos históricos influenciaram o processo de evolução e inclusão desse modal⁴ nas cidades.

Desde a sua chegada no Brasil, a bicicleta foi muito popular entre os trabalhadores, especialmente junto aos empregados de indústrias, de pequenos estabelecimentos comerciais e de serviços de grandes áreas urbanas. Esse quadro sofreu modificações no final da década de 50, com o surgimento da indústria automobilística brasileira que permitiu a produção de automóveis de passeio e a

⁴ Modal: modo de transporte, modalidade

instalação de algumas empresas fabricantes de ônibus para transporte coletivo urbano. O uso da bicicleta como modal apresentou queda significativa nas principais cidades do país. Nesse momento também tivemos a substituição dos bondes elétricos por ônibus movidos a diesel. Já no interior brasileiro, nas vilas e cidades pequenas, o burro e o cavalo eram os meios de transporte predominantes, e a partir do início da década de 80, as montarias foram substituídas por bicicletas (ESCOLA DE BICICLETA, 2012).

Segundo Belotto (2009), a presidência de Juscelino Kubitschek, mudou a "matriz" do transporte em nosso país, fazendo a opção pelos veículos motorizados, inclusive, trazendo para o Brasil, as primeiras montadoras de veículos leves, ônibus e caminhões. O desdobramento dessa política que hoje pagamos o preço foi a imediata abertura de estradas por todo país e o sucateamento de nossas ferrovias. Nesse contexto a bicicleta foi sendo introduzida de forma discreta no mercado consumidor; surgiram pequenas fábricas de bicicletas em São Paulo (capital e interior) como: Caloi; Rivera; Bérgamo, Monark, entre outras; que concorriam com o mercado importado de bicicletas da Inglaterra, Itália, França, Suécia e Alemanha.

O mercado de vendas tinha espaço para difundir, pois o carro não era acessível para todos devido ao seu custo. Porém com as reformas monetárias ocorridas na revolução de 64, os fabricantes com dívida ativa de importação tiveram empréstimos bloqueados e as marcas Caloi e Monark dominaram o espaço no mercado de bicicletas.

Ressalta-se que durante o período dos governos militares foi levada a cabo a política de "Segurança Nacional" que atuava com plenos poderes em áreas estratégicas, dentre elas a de transporte. Seguindo a mesma linha traçada pelo presidente Juscelino Kubitschek a prioridade dos militares foi única e exclusivamente a de fortalecimento da indústria automobilística. O interessante é que a sensação que passava a quem viveu no meio da bicicleta nesta época é que havia uma relação mais que amistosa entre os dois grandes fabricantes de bicicleta e o Governo Militar e a bicicleta era "permitida dentro de limites" (ESCOLA DE BICICLETA, 2012).

É nesse contexto de conflitos, autoritarismo e rigidez que percebemos o uso da bicicleta como uma fuga de uma sociedade de imposições e uma opção de

viagem mais barata no tempo e espaço de lazer. Os bicíclis e os sociáveis já eram utilizados para fazer viagens ou mesmo passar o dia fora da cidade. Os fatos ocorridos na história da bicicleta nos levam acreditar que o cicloturismo tenha surgido no período de invenções em duas, três ou quatro rodas, com documentos registrados de usuários de bicíclis que faziam longas viagens bem antes de 1880, e atualmente popularizou-se com a prática em duas rodas “bicicleta”.

O público que iniciou o cicloturismo eram das classes mais abastadas, como exemplo o movimento hippie americano, e no Brasil era comum pedalar em romarias que duravam dias. A bicicleta nas décadas do fortalecimento da indústria automobilística remou contra a maré da cultura na época, fazendo do cicloturismo um momento de curtir a natureza e relaxar a mente.

No início dos anos 80, houve uma drástica redução da bicicleta enquanto modal de transporte no país. Em menos de duas décadas, de 1970 a 1990, a bicicleta deixou de ser um dos meios de transporte mais usados no país para ser o último da lista devido a popularização do automóvel. Isto revela que tais ações para o incentivo ao uso da bicicleta foram insuficientes ou inadequadas, o que demanda ações efetivas por parte das autoridades de forma objetiva, ouvindo opiniões dos indivíduos que utilizam a bicicleta na cidade e fazer das políticas públicas uma construção de ideias em parceria com os usuários desse modal nas cidades(ESCOLA DE BICICLETA, 2012)

Segundo Escola de Bicicleta (2012) na década de 90 com o surgimento do Mountain bike no mercado, começou a fabricação de bicicletas com produtos de alta qualidade e um público bastante exigente. Com essas mudanças a Caloi e Monark quase faliram, ocupando um menor espaço no mercado nacional com seus modelos tradicionais.

Nos dias atuais, a Caloi vem conquistando novamente o seu espaço no mercado de trabalho de forma acelerada e muito presente no momento em que, a utilização da bicicleta na cidade é tema de discussão das políticas públicas em relação à mobilidade urbana. A evolução da marca é bastante evidente no mercado, tanto na qualidade do material de fabricação, quanto no valor comercializado, atingindo um público diversificado que envolve desde crianças até idosos, e com diferentes interesses de uso como lazer, atividade física ou mobilidade urbana.

O aumento excessivo do uso de automóveis individuais em Curitiba segue uma tendência mundial e pode ser relacionado com o sistema de transporte público que é insatisfatório em termos de conforto e vantagem econômica em relação ao transporte particular. Atualmente temos um sistema saturado que tenta conectar a capital com a Região Metropolitana, sendo esta comunicação imprescindível para uma região onde seus habitantes há muito tempo desconsideram essas fronteiras para fins de trabalho, lazer e consumo.

2.4 LEIS E NORMAS DE TRÂNSITO PARA USO DA BICICLETA

FIGURA 11 - DISTÂNCIA ENTRE CARRO E CICLISTA



FONTE: CTB (1997)

Para que o ciclista possa se deslocar na cidade de forma segura e respeitado, não basta somente construir ciclovias, é importante entender sobre as leis que o Código de Trânsito Brasileiro (CTB) apresenta, pois as ruas também são para os ciclistas e não somente para os carros.

Aprovado em 1997, o CTB incluiu pela primeira vez, regras claras para favorecer o uso da bicicleta. São regras de condução da bicicleta, de organização da sinalização, limitação aos veículos motorizados e muitas outras normas de comportamento para o uso das vias públicas (BELOTTO, 2009, p. 43).

O CTB reconhece a bicicleta como veículo e estabelece tanto direitos como deveres para seus condutores, como relata Belotto (2009), esse é um marco legal já instituído, mas sua implementação necessita de um conjunto de outros instrumentos, tais como boas práticas de desenho urbano, infra-estrutura cicloviária, sinalização adequada, campanhas educativas e fiscalização efetiva para que a bicicleta possa contribuir efetivamente na melhoria do trânsito no Brasil. Destacam-se, por exemplo, os artigos 58 e 201, que demonstram a prioridade dada à bicicleta e ao ciclista

Art.58. Nas vias urbanas e nas rurais de pista dupla, a circulação de bicicletas deverá ocorrer, quando não houver ciclovia, ciclo faixa ou acostamento, ou quando não for possível a utilização destes, nos bordos da pista de rolamento, no mesmo sentido de circulação regulamentado para a via, com preferência sobre os veículos automotores.

Art.201. Constitui infração de trânsito deixar de guardar a distância lateral de um metro e cinquenta centímetros ao passar ou ultrapassar bicicleta (ESCOLA DE BICICLETA, 2012).

Nesse momento podemos refletir sobre a política viária de Curitiba que traz um planejamento de ruas que estão cada vez mais estreitas dificultando e limitando ainda mais o espaço para os ciclistas.

Também nos deparamos com uma lei que muitas vezes não é obedecida pelos ciclistas, seja por desconhecimento da lei ou seja pela falta de segurança nas ruas. A bicicleta na calçada, só com autorização da autoridade de trânsito e sinalização adequada na calçada:

Art. 59. Desde que autorizado e devidamente sinalizado pelo órgão ou entidade com circunscrição sobre a via, será permitida a circulação de bicicletas nos passeios. Calçada é para pedestres, bicicleta só circula nela em casos excepcionais como calçada compartilhada (ESCOLA DE BICICLETA, 2012).

O ciclista também precisa respeitar algumas regras de trânsito, como atravessar uma rua, ele precisa estar fora da bicicleta.

Art. 68. É assegurada ao pedestre a utilização dos passeios (...) O ciclista desmontado empurrando a bicicleta equipara-se ao pedestre em direitos e deveres (ESCOLA DE BICICLETA, 2012).

Também citamos os decretos Municipais de Curitiba n° 696/95 e n° 759/95 elaborado e oficializado em 1995 durante a gestão do prefeito Rafael Greca, que proibi o uso das bicicletas nas canaletas do ônibus expresso. Porém nas cidades de Berlin e Londres acontece o compartilhamento seguro das vias exclusivas de ônibus com os ciclistas, transformando a canaleta em uma ciclovia gigante. Acreditamos que seria mais seguro do que andar nas vias disputando espaço os carros.

As duas leis a seguir, apesar de serem consideradas infração “grave”, infelizmente não são fiscalizadas devidamente. Estacionar em cima de ciclovia ou ciclofaixa:

Art. 181. Estacionar o veículo: (...) VIII – no passeio ou sobre faixa destinada a pedestre, sobre ciclovia ou ciclofaixa, bem como nas ilhas, refúgios, ao lado ou sobre canteiros centrais, divisores de pista de rolamento, marcas de canalização, gramados ou jardim público;
Art. 193. Transitar com o veículo em calçadas, passeios, passarelas, ciclovias, ciclofaixas, ilhas, refúgios, ajardinamentos, canteiros centrais e divisores de pista de rolamento, acostamentos, marcas de canalização, gramados e jardins públicos (ESCOLA DE BICICLETA, 2012).

Outra lei que poderia ser respeitada somente por meio do bom senso do motorista não é cumprida:

Art. 38. Antes de entrar à direita ou à esquerda, em outra via ou em lotes lindeiros, o condutor deverá:
(...) Parágrafo único. Durante a manobra de mudança de direção, o condutor deverá ceder passagem aos pedestres e ciclistas, aos veículos que transitem em sentido contrário pela pista da via da qual vai sair, respeitadas as normas de preferência de passagem (ESCOLA DE BICICLETA, 2012).

Muitos motoristas não respeitam o espaço de direito do ciclista e acabam acuando-os no meio fio ou pressionando-os se aproximando da roda traseira, cometendo dessa forma, uma infração gravíssima no trânsito:

Art. 170 Dirigir ameaçando os pedestres que estejam atravessando a via pública, ou os demais veículos é infração gravíssima (ESCOLA DE BICICLETA, 2012).

A partir dessa breve síntese sobre as leis de trânsito e o uso da bicicleta, infere-se que o Brasil é rico em leis, porém, ainda há o desconhecimento por muitos motoristas das leis que diz respeito ao espaço do ciclista no trânsito, e também temos o problema da falta de agentes de trânsito nas ruas para fazer cumprir tais leis de trânsito, prejudicando assim, os trajetos dos ciclistas que deveriam ser mais seguros e tranquilos, resultando em mais pessoas utilizando a bicicleta na cidade, e principalmente como modal, contribuindo para a diminuição dos poluentes.

Para que o ciclista tenha uma boa segurança é importante destacar o Art. 105 que apresenta os equipamentos obrigatórios dos veículos, entre outros a serem estabelecidos pelo CONTRAN:

(...) VI para as bicicletas, a campainha, sinalização noturna dianteira, traseira, lateral e nos pedais, e espelho retrovisor do lado esquerdo (ESCOLA DE BICICLETA, 2012).

Pelo Código de Trânsito Brasileiro, o capacete não é um equipamento obrigatório. No artigo 105 do Código, ele nem é mencionado. Porém, não somente o capacete, como os óculos e as luvas, são bastante recomendados para a segurança do ciclista, não somente para os indivíduos que utilizam a bicicleta como meio de transporte no seu deslocamento diário na cidade, mas também para os que utilizam como atividade física e como lazer.

A utilização do capacete é fundamental em qualquer situação, porém para quem utiliza a bicicleta como meio de transporte ele se torna ainda mais importante. Agora uma questão encontrada e questionada durante o cotidiano da pesquisadora sobre o porquê os carteiros-ciclistas dos Correios, cuja função é passar o dia todo entregando correspondências de bicicleta e enfrentando o perigosíssimo trânsito urbano, não utilizam o mais importante equipamento de segurança que um ciclista deve usar? Se pensarmos a utilização da bicicleta como um meio alternativo na cidade para “desafogar” os congestionamentos, precisamos entender que a segurança desses funcionários precisa estar em primeiro lugar. Outra situação

observada são os agentes da polícia militar que utilizam a bicicleta na sua profissão como deslocamento, e fazem uso do capacete. Essa é uma atitude bastante importante e que pode servir de exemplo para um trânsito seguro.

E será que não poderíamos ter agentes de trânsito se deslocando pela cidade de bicicleta para realizar o seu trabalho, auxiliando no cumprimento das leis, e principalmente das leis que se referem ao direito do espaço do ciclista nas ruas e as infra-estruturas de uso exclusivo do mesmo?

3 CURITIBA E AS BICICLETAS

Seminários sobre o assunto têm despertado grande interesse reunindo experiências de todo o país e fazendo crescer a compreensão do que a bicicleta representa. Consultores internacionais e a sociedade civil têm participado ativamente desta fase de crescimento e conscientização ciclística (ANTP, 2007).

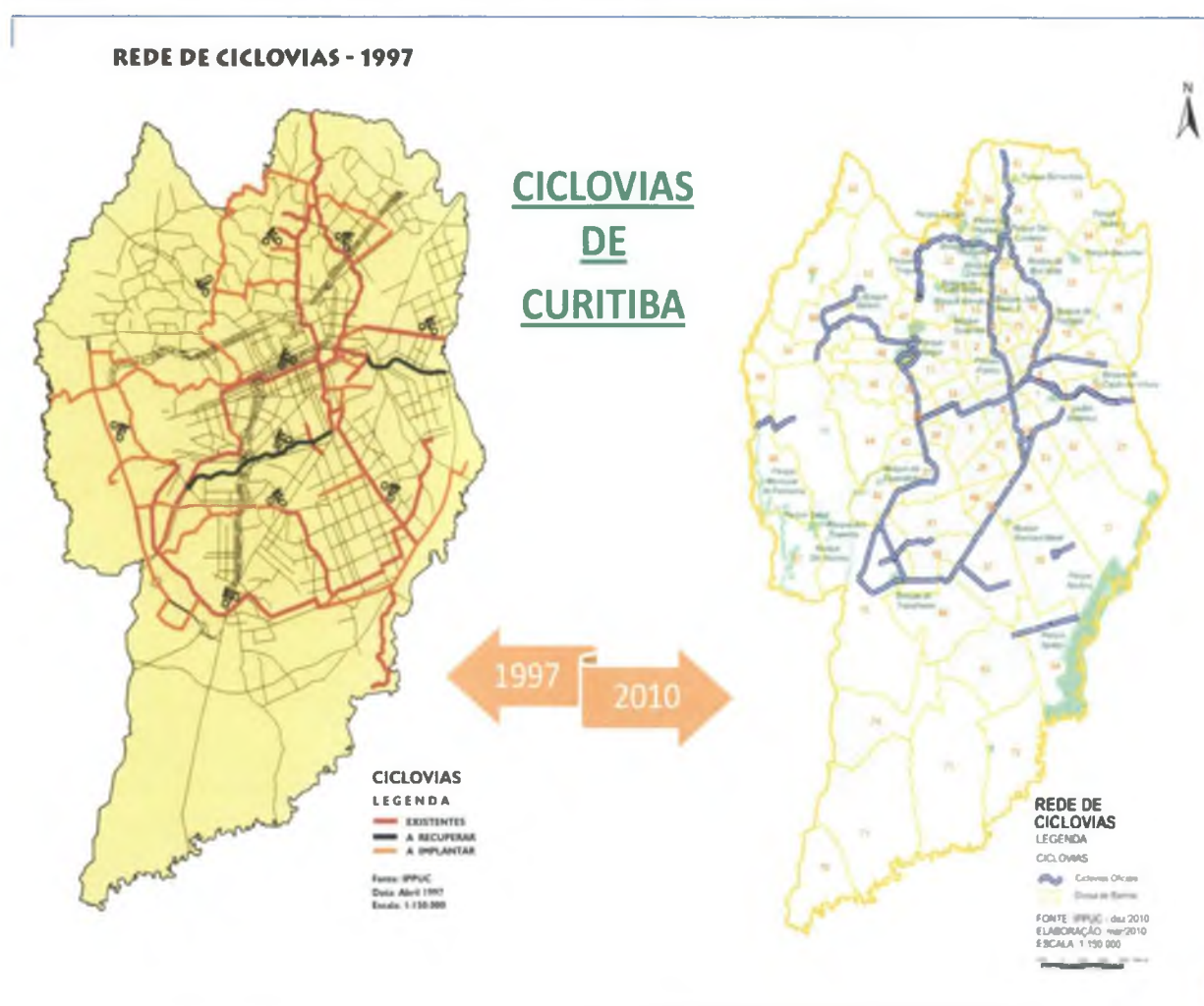
Segundo dados da prefeitura a atual malha cicloviária de Curitiba tem cerca de 120 km de ciclovias⁵. É uma das maiores redes cicloviárias do Brasil e sua implantação iniciou em 1977, na Avenida Victor Ferreira do Amaral. Em 1980, foram construídos 35 km de ciclovias, do Parque da Barreirinha à Cidade Industrial de Curitiba. A partir daí foram implantadas ciclovias nos parques da cidade, ao longo de fundos de vale e também ao longo da linha férrea. As ciclovias, com diferentes trajetos, percorrendo e integrando diversos bairros. Em meados de maio de 92, foi inaugurado um traçado de 40 Km de vias exclusivas para bicicletas, unindo o bairro da Barreirinha ao Boqueirão (Ciclovía Norte–Sul), cujo trajeto pode ser percorrido pedalando. A ciclovía inclui também passagem pelas ruas Engenheiro Rebouças, João Vianna Seiller e Prado Velho, passando pela PUC-PR, campus da Universidade Federal do Paraná, no Centro Politécnico e outro, ao Jardim Botânico.

Destaca-se no período de 1997 a 2010 acerca da rede cicloviária de Curitiba, que algumas ciclovias foram mantidas, outras construídas e ainda algumas recuperadas. Porém, questionamos se nesses 13 anos tivemos mudanças

⁵ Ciclovias – é um espaço segregado para fluxo de bicicletas.

significativas? A resposta tende a ser negativa se compararmos com o número de obras de revitalização e alargamento de ruas para os carros, mas de forma específica algumas melhorias foram realizadas. Inferimos que o projeto cicloviário ainda não é satisfatório, mas não podemos deixar de destacar a implantação de ciclofaixas⁶ e calçadas compartilhadas⁷ que aos poucos estão sendo percebidas e utilizadas pelos cidadãos curitibanos.

FIGURA 12 - MAPAS DA REDE CICLOVIÁRIA DE CURITIBA



FONTE: Curitiba (2010)

⁶ Ciclofaixas – é uma faixa na via de tráfego no mesmo sentido de direção dos automóveis.

⁷ Calçada compartilhada – é um espaço compartilhado entre pedestres e ciclistas.

É intrigante pensarmos que a nossa rede cicloviária é uma das maiores do Brasil e pouquíssimas campanhas são feitas para incentivo ao uso da bicicleta na cidade. Será que estamos remando contra a evolução de uma cidade que necessita com uma máxima urgência de alternativas sustentáveis para tentar minimizar a problemática da poluição e do inchaço de carros nas ruas?

A possibilidade de ampliação do uso da bicicleta como meio de transporte na cidade necessita de atenção das políticas públicas específicas, assim como a inserção da bicicleta nos atuais sistemas de transportes deve ser buscada respeitando o conceito de Mobilidade Urbana para construção de cidades sustentáveis.

3.1 REDE CICLOVIÁRIA DE CURITIBA

Segundo dados do site da Prefeitura de Curitiba, o Plano Diretor Cicloviário apresenta uma proposta de estímulo ao uso da bicicleta não somente como lazer ou prática esportiva, mas como meio alternativo de transporte; sendo uma das prioridades da Prefeitura dentro do Programa Mobilidade e Acessibilidade. A política municipal de mobilidade, definida para a cidade de Curitiba no Plano Diretor de 2004, se soma às diretrizes do Plano Municipal de Mobilidade Urbana e Transporte Integrado, aprovado pelo CONCITIBA em Dezembro de 2008, que determinou, entre outras ações, a elaboração do Plano Diretor Cicloviário que é desenvolvido pelo Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano de Curitiba (IPPUC, 2010).

FIGURA 13 - PROJETO CICLOFAIXA



FONTE : Curitiba (2010)

A partir do plano diretor ciclovitário⁸ de Curitiba várias ciclovias e ciclofaixas vêm sendo ampliadas na cidade, como exemplo apontamos a Rua Toaldo Túlio, importante via de ligação do bairro de Santa Felicidade com 5,5 km de extensão, cuja obra de revitalização foi inaugurada em fevereiro de 2012, já conta com faixa para circulação de bicicletas compartilhada com pedestres e também com paraciclos⁹.

Pensar em projetos para uma cidade é necessário visualizar a diferença entre ciclovias, ciclofaixas e calçadas compartilhadas. Para a construção de ciclovias, é preciso entender que para criar uma via apropriada é necessário tirar espaço de alguém, seja dos veículos motorizados ou até mesmo dos pedestres, o que faz com que o processo de implementação seja conflituoso. Talvez por esse motivo Curitiba

⁸ O Plano Diretor Ciclovitário não é um plano de obras para a construção de ciclovias, mas sim um plano que estabelece as diretrizes de expansão da rede de infraestrutura ciclovitária existente, considerando a malha viária da cidade e a necessidade de conexão com a região metropolitana. O plano norteará o desenvolvimento de todos os projetos de urbanização e revitalização de ruas e definirá as tipologias que se pretende implantar: ciclovias, ciclofaixas, circulação compartilhada, faixa compartilhada, rotas cicláveis, entre outras.

⁹ Paraciclos é um estacionamento para bicicletas

enfrente essa problemática devido a prioridade de ruas para os carros e não para as pessoas e nem para os ciclistas. As cicloviias são importantes e interessantes numa cidade que é pensada para as bicicletas, mas se o projeto for mal elaborado e executado, o resultado final pode ser desastroso não somente para o ciclista, mas também para os pedestres e para os veículos motorizados.

3.1.1 Ciclovia

Ciclovia é um espaço segregado para fluxo de bicicletas, com separação através de mureta, meio fio, grade, blocos de concreto ou outro tipo de isolamento fixo, ou ainda, uma rua exclusiva para ciclistas. A ciclovia é indicada para avenidas e vias expressas, pois protege o ciclista do tráfego rápido e intenso.

FIGURA 14 - CICLOVIA DE CURITIBA



FONTE: Escola de Bicicleta (2012)

FIGURA 15 - CICLOVIA: PISTAS EXCLUSIVAS PARA BICICLETAS EM SOROCABA



FONTE: Escola de Bicicleta (2012)

Exemplo de ciclovias como o citado acima na Cidade de Sorocaba, interior de São Paulo, nos faz refletirmos sobre a possibilidade de implantação de um projeto cicloviário bem planejado e direcionado para bom uso da bicicleta na cidade.

Em Curitiba, mais de 30 km de ciclovias serão implantadas com as obras da Copa do Mundo 2014, sendo que 10 quilômetros de infraestrutura cicloviária serão construídas somente na Avenida Comendador Franco (avenida das Torres). Previsto no Plano Diretor, o projeto para esse eixo prevê a implantação de infraestrutura cicloviária nos dois lados da Avenida das Torres, com sentidos opostos (IPPUC, 2010).

A seguir um exemplo de uma possibilidade de ciclovia para comparação com a futura obra na Avenida das Torres:

FIGURA 16 - CICLOVIAS NA CIDADE DE BOGOTÁ NA COLÔMBIA



FONTE: Escola de Bicicleta (2012)

A infraestrutura cicloviária de Curitiba exige muito mais do que apenas algumas ciclovias soltas pela cidade. É preciso se pensar em uma integração do ciclista no trânsito, pois o número de pessoas que estão aderindo ao uso da bicicleta no seu deslocamento diário tende a crescer na Cidade de Curitiba devido ao intenso número de congestionamentos principalmente em horários de pico.

Também é necessário um entendimento da utilidade desse espaço, o planejamento de ciclovias ciclofaixas são construídas sem ao menos escutar a opinião do próprio usuário. Podemos citar como exemplo o projeto de ciclofaixa da Avenida Marechal Deodoro que perdeu a sua utilidade e foi retirado devido à um planejamento inadequado para tal uso. O projeto Ciclofaixas de Lazer foi desativado em razão das diversas críticas que vinha recebendo de usuários e cicloativistas desde a sua implantação em outubro de 2011, ainda na gestão anterior. Entre as críticas estavam o roteiro mal implantado, que não ligava áreas de interesse público e não atendia a ciclomobilidade. A baixa procura pelos ciclistas também pesou na decisão de extinção da rota central. Nos dois primeiros meses deste ano, a média de utilização aos domingos foi de 274 pessoas (CASTILHO, 2013).

FIGURA 17 - CICLOFAIXA NO CENTRO DE CURITIBA



FONTE: Vinicius Souza

O novo formato reelaborado do circuito ciclístico foi discutido entre a Secretaria Municipal de Esporte, Lazer e Juventude (Smelj), Setran, Ippuc, Urbs e Guarda Municipal e também com cicloativistas e professores da UFPR que participaram de reuniões para a elaboração do projeto. Inclusive, um grupo de ciclistas que participou do Pedala Curitiba Especial - atividade em comemoração ao aniversário da capital paranaense, realizado em 26 de março - teve acesso a uma apresentação sobre o Ciclolazer Curitiba na sala do Centro Referência e Qualidade de Vida e Movimento (CRQVM), na Praça Bento Munhoz da Rocha Neto, Vila Guáira (PREFEITURA DE CURITIBA, 2013).

O novo projeto estimula o uso da bicicleta através de ações educativas, lúdicas e recreativas, promovendo de maneira pedagógica o uso da bicicleta. “É uma proposta que busca levar ao conhecimento do público as diferentes formas do uso da bicicleta, seja como divertimento, esporte e também como modal de transporte, com destaque à promoção da atividade física e respeito ao meio ambiente”, afirmou o diretor de lazer da Smelj, Fabiano Brusamolín (PREFEITURA DE CURITIBA, 2013).

3.1.2 Ciclofaixa

Ciclofaixa é quando há apenas uma faixa pintada no chão, sem separação física de qualquer tipo (inclusive cones ou cavaletes). Pode haver “olhos de gato” ou no máximo os tachões do tipo “tartaruga”, como os que separam as faixas de ônibus. Indicada para vias onde o trânsito motorizado é menos veloz, e muito mais barata que a ciclovia, pois utiliza a estrutura viária existente.

Outro exemplo de ciclofaixa é na Avenida Marechal Floriano Peixoto que liga os bairros do boqueirão (terminal do Carmo até o viaduto que corta a linha verde no Hauer), porém destaca-se que parte desse espaço não atende a lei de trânsito da distância de 1,5 metros entre o carro e o ciclista. No início da ciclofaixa (terminal do Carmo) apresenta o erro nessa distância entre o ciclista e o carro, pois está inferior a 1,5 metros conforme a lei determina. Isso gera insegurança, pois os ônibus passam bem próximo do ciclista comprometendo a sua segurança. A rotina diária de uma das pesquisadoras deslocamento até a Faculdade é feita por essa ciclofaixa, e muitas vezes já me deparei com situações bastante inseguras, como o desrespeito por encontrar carros parados ou estacionados em cima da ciclofaixa, e não ter agente da Setran para orientar esse motorista infrator. Todos os dias refletimos sobre o comportamento dos motoristas no trânsito, e questionamos o porque estamos tão longe de outras cidades que respeitam a bicicleta como prioridade em relação ao automóvel.

FIGURA 18 - CICLOFAIXA PEMAENTE NA AVENIDA MARECHAL FLORIANO PEIXOTO COM 0,75 CENTÍMETROS DE LARGURA



FIGURA 19 - CICLOFAIXA PEMANENTE NA AVENIDA MARECHAL FLORIANO PEIXOTO



FONTES: Alexandre Costa Nascimento (2012)

FIGURA 20 - CICLOFAIXA DA AVENIDA MARECHAL FLORIANO PEIXOTO



FONTE: Zig Koch (2012)

3.1.3 Calçada compartilhada

Uma outra possibilidade de espaço para a bicicleta são as calçadas compartilhadas, um espaço para uso compartilhado entre pedestres e ciclistas; parte da calçada separada por pintura ou elemento físico separador, livre de interferências, destinada à circulação exclusiva de pedestres e, excepcionalmente, de ciclistas.

Porém não é desejável pois a prioridade do uso da calçada é do pedestre. Essa é uma forma dos responsáveis pela administração das vias urbanas resolverem o problema do espaço do ciclista no trânsito. É simples colocá-lo em cima de uma calçada onde terá que resolver atrito com os pedestres e não com os motoristas, priorizando o espaço das ruas exclusivamente para carros e motos, diminuindo assim as possibilidades para o deslocamento do ciclista.

Para que a bicicleta seja respeitada, conquiste seu espaço e seja eficiente na mobilidade urbana, é necessário que a mesma seja considerada um veículo, com o ciclista exigindo seus direitos e cumprindo suas obrigações conforme prevê o Código de Trânsito Brasileiro. A demarcação de ciclofaixas com largura mínima, nos dois sentidos da pista que permite a inserção da bicicleta e a conquista oficial do seu espaço no trânsito, resultando num deslocamento rápido e com maior nível de segurança.

A calçada compartilhada é um jeito elegante de expulsar o ciclista da pista; Dessa forma, nenhum motorista irá respeitar um ciclista sobre a rodovia, achando que o seu lugar é na calçada. Em suma, a calçada compartilhada não é a melhor solução, pois ciclistas e motoristas devem dividir o espaço da rua cada um respeitando o direito do outro, as leis de trânsito e acima de tudo o respeito ao próximo e a vida.

FIGURA 21 - CALÇADA COMPARTILHADA EM CURITIBA



FONTE: Zig Koch (2010)

3.1.4. Outras formas: ciclo rede e ciclorrota

Outra opção para o ciclista é o ciclo rede, com a mesma finalidade de compartilhamento, é uma rede de caminhos instituídos em uma determinada área, própria principalmente para ciclistas, mas também pensada para cadeirantes, não-motorizados e pedestres, por onde eles possam se deslocar com segurança e tranquilidade, mantendo-os, na medida do possível, afastados de vias de tráfego intenso, e locais reconhecidamente considerados perigosos. O Ciclo Rede leva em consideração todas as possibilidades de harmonizar o uso da bicicleta com outros modos de transporte, auxiliando assim as demais formas de deslocamento não motorizadas. Potencializa os deslocamentos internos no bairro, fortalecendo a comunidade local. Facilita o acesso aos serviços disponíveis, locais de interesse e outras opções de equipamento urbano. Aponta para a integração com o sistema de transporte estabelecido (ESCOLA DE BICICLETA, 2012).

Temos ainda a opção de ciclorrota (ou *ciclo-rota*) significa um *caminho*, sinalizado ou não, que represente a rota recomendada para o ciclista chegar onde deseja. Representa efetivamente um trajeto, não uma faixa da via ou um trecho segregado, embora parte ou toda a rota possa passar por ciclofaixas e ciclovias (ESCOLA DE BICICLETA, 2012).

FIGURA 22 - CICLO REDE



FONTE: Cicloativismo (2012)

3.2 OS ESPAÇOS DOS CICLISTAS EM CURITIBA

Todos esses espaços citados na rede cicloviária são construídos para os ciclistas e estão presentes em algumas das ruas de Curitiba, aos redores e dentro de alguns parques de Curitiba.

Observamos três parques de Curitiba que apresentam espaços para o ciclista, sendo o Parque Barigui, Parque São Lourenço e Parque Jardim Botânico, o olhar estava voltado a entender um pouco melhor como essa prática “andar de bicicleta” acontece na cidade, nas ruas e nos parques.

Pudemos identificar no Parque Jardim Botânico a bicicleta como possibilidade de uso para o esporte, pois lá se encontra um velódromo que é uma pista artificial

que recebe provas e disputas de ciclismo, seu formato é oval, com curvas e retas inclinadas e a superfície da pista pode ser composta de madeira ou concreto.

Observei algumas crianças brincando na pista do velódromo e seus pais tentando tirá-las daquele espaço para que não atrapalhassem os ciclistas que estão treinando. Nem sempre é possível limitar um espaço “público” para uma única finalidade, criança se apropria de qualquer espaço no momento de brincar! (Diário de campo, 18 de Agosto de 2012).

FIGURA 23 - VELÓDROMO DO PARQUE JARDIM BOTÂNICO



FONTE: Mazobikers (2012)

Muitos ciclistas que residem em Curitiba fazem seus treinos nesse velódromo e levam a sério essa prática apropriam-se daquele espaço com a finalidade esportiva. Em uma conversa informal com um dos atletas, ele revelou que outro espaço que eles treinam é no acostamento da BR 277, porém consideram um lugar de alto risco, pois os carros e caminhões passam bem próximos dos ciclistas.

O segundo parque observado foi o Parque São Lourenço, fui até parque pedalando pela ciclovia que liga o Passeio Público até o Parque São Lourenço; nesse trajeto pude identificar várias problemáticas que vão desde uma infraestrutura precária, falta de sinalização e de segurança para o ciclista. Chegando ao parque

identifiquei quais eram as formas de uso da bicicleta naquele espaço, percebi desde crianças até idosos pedalando, alguns com equipamentos de segurança e outros não, também observei ciclistas com todos os equipamentos necessários de segurança que circulavam pela ciclovia dentro do parque, mas somente de passagem, e outros passeando pelo parque. Identificamos o lazer presente naquele contexto, as pessoas não tinham pressa, pedalavam livremente, curtindo aquele espaço verde e tranquilo.

FIGURA 24 - CICLOVIA DO PARQUE SÃO LOURENÇO



FONTE: Washington Cesar Takeuchi (2011)

Dessa forma podemos entender o momento de lazer daqueles indivíduos como algo prazeroso e possível de ser vivenciado com a família, amigos e até pessoas que simpatizam com a mesma prática.

O terceiro espaço observado foi o Parque Barigui, o trajeto até lá também foi feito de bicicleta, passando por ruas, ciclovias, ciclofaixas e calçadas compartilhadas, e também observei as mesmas problemáticas citadas anteriormente em outro trajeto. O público desse parque tem um perfil diferente do Parque São

Lourenço, pois apresentam um perfil voltado para a atividade física caracterizados por vestimentas específicas para a prática da caminhada, corrida e ciclismo.

Esse parque tem um diferencial na sua estrutura que são as pistas de caminhada, corrida e ciclismo separadas. Atletas, praticantes de atividade física e indivíduos passeando se misturam nas três pistas, fazendo do Parque Barigui uma mistura de interesses e objetivos.

FIGURA 25 – PISTA DE CAMINHADA
PARQUE BARIGUI



FONTE: O autor (2013)

FIGURA 26 - PISTA DE CORRIDA



FONTE: O autor (2013)

FIGURA 27 - CICLOVIA / PARQUE BARIGUI



FONTE: O autor (2013)

Em uma conversa informal questionamos um indivíduo sobre ele ter trazido a sua bicicleta no suporte do carro, e o mesmo relatou que por morar longe não se sentia seguro de ir pedalando da sua casa até o parque. Nesse momento refletimos sobre a falta de estrutura, segurança e respeito que fazem do direito de ir e vir do indivíduo algo desconfortável, tendo que se deslocar de carro com a bicicleta no suporte até um parque para poder praticar sua modalidade preferida.

Também tivemos a oportunidade de conversar com um senhor que trouxe sua bicicleta no suporte do carro, ele me falou que não vai até o parque de bicicleta porque não tem preparo físico e usa a bicicleta somente para passear. Podemos entender o parque como um dos principais lugares para as práticas de lazer, por

apresentar segurança, conforto e relações familiares, de amizades e até oportunidade de conhecer novas pessoas que praticam a mesma atividade que você. Esses espaços precisam ser potencializados no sentido de apropriação para que se tornem um espaço conquistado e respeitado pelos cidadãos e pela sociedade.

Rechia (2003), relata evidências de que experiências no âmbito do lazer nos parques das cidades constituem-se em um campo fértil para o conhecimento das dimensões de determinados fenômenos socioculturais contemporâneos e podem ser observadas num contexto social ampliado. As pessoas que vivenciam várias práticas corporais e lúdicas em parques, praças e ruas dos grandes centros urbanos são famílias ou amigos que se organizam para vivenciar práticas de lazer nesses espaços principalmente nos finais de semana. Dessa forma se faz necessário políticas públicas relacionadas ao direito de lazer do cidadão, assim como o equilíbrio entre o crescimento econômico, desenvolvimento e crescimento nos grandes centros urbanos de espaços de lazer.

3.3 A UTILIZAÇÃO DA BICICLETA NA CIDADE DE CURITIBA: UMA QUESTÃO DE ATITUDE

O uso da bicicleta na cidade de Curitiba possuía historicamente uma característica de transporte utilizado por pessoas com baixa renda. Porém hoje percebemos que a utilização da bicicleta se dá em diferentes tempos, espaços, atitudes e por indivíduos de diferentes classes sociais.

A opção de um indivíduo por um modo de transporte é um processo bastante complexo, uma vez que o mesmo é influenciado por diversos fatores, que vão desde as características individuais do indivíduo, seu objetivo de uso, vantagens e desvantagens e principalmente a sua segurança no deslocamento diário.

Segundo FHWA (2002, *apud* PROVIDELO; SANCHES, 2010, p.54), existem diversos fatores que influenciam na escolha modal dos indivíduos:

Fatores subjetivos: Distância a ser percorrida no deslocamento, segurança no tráfego, conveniência, custo da viagem, valor atribuído ao tempo, valorização dos exercícios físicos, condições físicas, circunstâncias familiares, hábitos cotidianos, atitudes de valores sociais e aceitabilidade social.

Fatores objetivos: Fatores ambientais – Clima e Topografia

Características da infraestrutura - Infraestrutura adequada para bicicletas, acessibilidade e continuidade das rotas e alternativas de transporte.

A utilização da bicicleta no contexto das cidades brasileiras nos remete a identificar as atitudes pelas quais os indivíduos optam pela utilização desse equipamento, seja como atividade física, lazer ou meio de transporte. Vários são os motivos que levam um indivíduo a agregar a bicicleta na sua vida.

Sendo assim, é possível identificar como relevantes algumas percepções em relação ao uso da bicicleta como: segurança pessoal, esforço físico, aceitabilidade social, conforto térmico, infraestrutura específica para bicicletas, custo das viagens, distância das viagens, modo de transporte confortável, segurança para ciclistas, valorização da saúde, preferência pessoal e estacionamento seguro para bicicletas.

3.3.1 Uso da Bicicleta e Atividade Física

O ser humano foi constituído para ser ativo, porém, nas civilizações modernas, a mecanização, a automação e a tecnologia dos computadores têm eximido as pessoas, em grande parte, das tarefas físicas mais intensas no trabalho, no transporte e em todas as tarefas do dia-a-dia. Da mesma forma, as muitas opções do chamado lazer passivo, como televisão, cinema, internet e os jogos eletrônicos, têm reduzido a parcela de tempo livre em que as pessoas poderiam estar fisicamente ativas. Estes meios de poupar esforços, apesar de proporcionarem conforto e maior produtividade, não diminuem a necessidade de exercitar regularmente o organismo para que os males oriundos do sedentarismo não

prejudiquem o estado geral de saúde física e mental, reduzindo a qualidade de vida a médio e longo prazo (OSIECK; BELOTTO, 2008 *apud* BELOTTO, 2009, p.36).

Ao optar por uma atividade física a pessoa precisa identificar uma prática que ela goste e que se sinta bem em executá-la. Esse é um fator importantíssimo para que o a prática corporal escolhida seja incluída de forma prazerosa no dia a dia do indivíduo, e dessa forma as chances de desistência sejam reduzidas.

O ciclismo praticado como atividade física regular é uma modalidade que tem crescido bastante e vem a cada dia conquistando mais adeptos. Essa modalidade é indicada para todas as pessoas, de todas as idades e com qualquer nível de condicionamento físico. É uma atividade que apresenta uma menor sobrecarga nas articulações, se comparada a corrida ou caminhada, diminuindo principalmente a carga sobre a articulação do joelho e da coluna. É uma forma de diminuir o estresse do dia-a-dia, pois há liberação de endorfina e adrenalina que aumentam a sensação de bem-estar.

3.3.2 O uso da bicicleta e o meio ambiente

As vantagens ambientais do uso da bicicleta na cidade têm sido bastante discutidas.

A partir de 2006 o mundo capitalista calou-se diante das evidências das mudanças climáticas do planeta. Aquilo que os ambientalistas vinham alardeando há duas décadas teve, na seca do rio Amazonas e no derretimento das geleiras e dos picos nevados, amostras contundentes da quebra da harmonia da vida no planeta. Até os mais céticos industriais e empresários renderam-se à prova de que a Terra está em processo de degeneração acelerada (BELOTTO, 2009, p.34).

O Protocolo de Kyoto, de 1997, obteve forte reação de alguns países industrializados. Um dos grandes vilões apresentados pelo documento foram os automóveis. A emissão de gases emanados pelo escapamento dos veículos constitui forte contribuinte para a formação do efeito estufa e a acumulação de Co^2

na atmosfera. Alternativas vêm sendo buscadas para a circulação motorizada com geração de menos poluentes (BELOTTO, 2009).

Segundo Belotto (2009) é neste cenário de caos e transformação lenta, mas com rígidas e crescentes exigências ambientais, que a bicicleta aparece mais uma vez como uma alternativa salvadora. A primeira vez que a bicicleta apareceu como salvadora das crises foi nos anos 70, na crise do petróleo, devido a afronta dos países produtores que elevaram de forma exacerbada o preço do barril.

Pode-se afirmar que o impacto ambiental da bicicleta ocorre somente durante a sua fabricação. No entanto, destaca-se que tal impacto é pequeno, em termos relativos, pois seu porte e peso são reduzidos e, assim, apresenta baixo consumo de energia e de materiais no processo de transformação, comparando-se aos outros veículos individuais.

3.3.3 Tempo de lazer, cicloativismo e aderência da bicicleta como meio de transporte.

O ciclismo praticado no momento de lazer pode instigar o cidadão a perceber as possibilidades de uso da bicicleta na cidade. É nesse momento livre de obrigações que o cicloativismo acontece, com um interesse político que vai além de um simples passeio. A prática pode também aumentar o círculo de amizades, promovendo ainda uma espécie de nivelamento social dos participantes. Os grupos de ciclistas reúnem profissionais das mais diferentes áreas e de classes sociais distintas; mas quando estão pedalando juntos se tornam um único grupo em busca de seus direitos, liberdade e prazer.

Em conversa com um vendedor que trabalha há uns 20 anos na loja Bike Tech em Curitiba, o qual, é adepto à tal prática, o mesmo relatou que a venda de bicicletas tem crescido de forma significativa nos últimos anos e principalmente em 2012. Ele afirma que a maioria dos indivíduos no momento da compra opta por uma bicicleta confortável para o uso em momentos de lazer, mas afirma que alguns desses indivíduos depois de iniciar no lazer, acabam voltando à loja para comprar

um outro modelo para utilizar no seu deslocamento diário seja para o trabalho, estudo, entre outros. Percebemos que o interesse principal ou inicial é o uso da bicicleta como lazer, mas que pode ser aderido como meio de transporte e que essa tendência seja de uso para lazer, atividade física ou mobilidade urbana está cada vez mais ocupando espaço na cidade.

A falta de espaço para quem pedala nas ruas da cidade não atinge apenas os desportistas, e sim, trabalhadores, estudantes que vão para o seus destinos de bicicleta, pois estamos ficando com espaços limitados para utilizar a bicicleta nas grandes cidades. E qual a solução para o problema? O assunto está sempre em pauta por meio de protestos ou quando se anuncia obras viárias na cidade, Infelizmente, o poder público pouco faz para a problemática. A falta de estrutura e o desrespeito no trânsito, além de causar um risco de acidentes para o ciclista, ele também está sujeito a lesões provocadas pelo estresse gerado pela falta de segurança.

Pensando nessa problemática existente, destacamos o cicloativismo que é uma atividade de militância política nos diversos movimentos sociais, defendendo melhores condições para o uso da bicicleta, assumindo caráter reivindicatório ou contestatório junto à sociedade e ao Estado.

Assim acontece com o ciclismo. Milhões de pessoas pedalam diariamente, ocupando o espaço público e, muitas vezes, confrontando com motoristas que se pretendem - amparados por um imaginário e pela omissão do poder público em desconstruí-lo - proprietários das vias públicas. A maior parte dos ciclistas pedalam por necessidade ou simplesmente por gosto, pedala "naturalmente" e não pensa ou conversa sobre democratização do trânsito, direitos dos ciclistas e deveres dos motoristas.

Dentre estes ainda encontramos alguns que manifestam seus pontos de vista em seus círculos de relacionamentos, escrevem para jornais ou para a prefeitura requerendo a garantia de direitos ou ainda comparecem a audiências públicas e outros espaços de participação cidadã para tentar influir nas políticas públicas. Recortando mais ainda, encontramos um grupo menor, de pessoas que fazem tudo isto, mas que buscam seus pares ciclistas-afirmativos-manifestantes para atuarem conjunta e organizadamente.

O cicloativista usa a bicicleta sempre que possível, o faz para ocupar um espaço que lhe é de direito e para demonstrar que sua escolha não se dá apenas em benefício próprio e procura outras pessoas que pensam e agem de forma similar para, em conjunto, ocupar todos os espaços disponíveis para alcançar mais rápida e autenticamente não apenas sua inclusão no trânsito, mas seu direito à cidade. Ou seja, o cicloativista afirma sua atividade de influência social.

FIGURA 28 - CICLOATIVISTAS



FONTE: Bicletada Curitiba (2012)

E obtendo uma cicloviazinha aqui e outra acolá, uma sentença judicial de vez em quando ou um estimulante sorriso ou buzina de apoio, vão deixando seu rastro de contribuição civilizacional, onde encontram alguma razão para acreditar que se não for pelo bom senso, será pelo caos e pela crise que as cidades terão de fazer da mobilidade ciclística mais do que um elemento tolerado ou um enfeite urbano.

Hoje em dia, com pessoas com maior poder aquisitivo e formadores de opinião usando a bicicleta como meio de transporte, as discussões sobre o espaço destinado às magrelas¹⁰ têm se tornado mais frequente. Acontecem debates que já deveriam ter ocorrido há muitos anos. Felizmente, essa força - independente da classe social, afinal a idéia é todos podermos compartilhar do desejo de ir e vir como nos convém sem, claro, prejudicar a liberdade do outro - já obteve avanços. Nem que seja como forma de lazer, como as ciclofaixas aos domingos e feriados, para apresentar a vida sobre duas rodas para aqueles que só tem a perspectiva de dentro do carro.

A ideia não é abolir os carros e outros veículos motorizados. Nem impor o uso da bicicleta para todos. Mas pensar em alternativas de locomoção. Em integrar os meios de transporte. Precisamos melhorar a nossa qualidade de vida, tomar as ruas, seja de bicicleta ou a pé, buscando mais segurança para fazer parte de uma sociedade mais ativa e humana.

3.3.4 Uso da bicicleta e a mobilidade urbana

A bicicleta ainda precisa ser entendida como um meio de transporte, e não somente como um instrumento de lazer e atividade física. Esse processo longo e árduo de inclusão da bicicleta nas ruas da cidade tem sido bastante criticado por adeptos desse modal e que acreditam na utilização da bicicleta como uma importante alternativa sustentável para uma cidade que vem a cada dia tendo suas ruas tomadas pelos carros. Os espaços viários acabam tornando-se inadequados para comportar de maneira harmônica a quantidade crescente de veículos motorizados e pessoas que realizam seus deslocamentos a pé ou de bicicleta.

As vantagens que a bicicleta pode trazer para o trânsito das cidades passam pelas mudanças de modelo de planejamento urbano, que até hoje, na grande maioria das cidades do planeta levou em consideração o transporte público e

¹⁰ Magrelas – um apelido dado à bicicleta

principalmente as vias para veículos particulares. Mas, atualmente, quando se fala em mobilidade urbana, a ordem é priorizar equipamentos para pedestres e ciclistas pensando no impacto ambiental de qualquer ação. De nada adianta tentar resolver o problema de congestionamentos construindo viadutos, abrindo e alargando ruas. Em pouco tempo haverá mais carros e novamente necessidade de ampliação de infraestrutura viária.

Segundo o Professor de Planejamento e Operações de Sistema de Transportes da USP (Universidade de São Paulo) Antonio Néilson Rodrigues da Silva: os maiores problemas de trânsito das grandes cidades brasileiras foram causados justamente porque se investiu, durante muito tempo, em infra-estrutura para veículos particulares. “O poder público precisa parar de facilitar a vida de quem anda de carro e dar mais facilidade para quem anda a pé, bicicleta ou de transporte público”. Curitiba ainda não vive uma situação de caos no trânsito, mas tem um quadro crítico. A frota cresce 6% ao ano, três vezes mais que o crescimento da população. Hoje são 1,1 milhão de automóveis enquanto que as vias somam 4,7 mil quilômetros, ocupando 23% do território do município, não podendo aumentar de forma significativa já que o espaço urbano se encontra ocupado quase por inteiro (GAZETA DO POVO, 2012).

O trânsito das cidades é um dos desafios enfrentados não só por Curitiba, mas por governos e cidadãos do mundo inteiro. O desafio é apoiar o crescimento das cidades e o seu desenvolvimento econômico, fornecendo equipamentos de mobilidade urbana e, ao mesmo tempo, conseguir limitar o tráfego de veículos motorizados, já que estes têm impacto negativo no meio ambiente e podem inviabilizar a mobilidade.

A grande vantagem da bicicleta para o trânsito urbano, é que ocupa muito menos espaço sendo capaz, em uma faixa de circulação durante uma hora, transportar 14.000 mil pessoas, enquanto o carro no mesmo período consegue transportar apenas 2.000 pessoas. Também para estacionar acomodam-se até 10 bicicletas, numa área equivalente a uma vaga de automóvel, podendo-se chegar a mais de 20, com sistemas que utilizam mais de um nível, como é ilustrado na figura a seguir:

FIGURA 29 – ESPAÇO VIÁRIO OCUPADO PELO MESMO NÚMERO DE PESSOAS EM 3 MODAIS DIFERENTES: BICICLETA, CARRO E ÔNIBUS.



FONTE: Belotto (2009)

Essas imagens nos fazem refletir sobre as escolhas que fazemos em nosso deslocamento diário, quais as possibilidades que temos em contribuir com um trânsito mais tranquilo e com menos poluentes que prejudicam o meio onde precisamos cuidar para que tenhamos uma vida de melhor qualidade.

3.4 O INCENTIVO AO USO DA BICICLETA NA CIDADE: O QUE AS POLÍTICAS PÚBLICAS TEM PARA CONTRIBUIR

Em várias cidades o incentivo ao uso da bicicleta vem crescendo, como relata Belotto (2009), na cidade de Copenhague na Dinamarca há anos a administração local cria possibilidades e encoraja as pessoas a se deslocarem por meio da bicicleta. Em Amsterdã na Holanda desde cedo as crianças recebem orientação para o trânsito e para o uso correto da bicicleta nas escolas. As leis são rígidas e a circulação a noite é proibida sem iluminação adequada. É nessa fase que o indivíduo precisa ser educado para que possa se tornar um adulto consciente das suas ações no trânsito e em relação ao próximo. Também em Paris, a legislação é

severa e um ciclista sem luzes, buzina ou freios em boas condições pode ser multado. A cidade conta com ciclovias e as faixas seletivas para ônibus são para uso compartilhado com bicicletas. Aos domingos e feriados, muitas ruas são destinadas ao uso exclusivo de pedestres, ciclistas e patinadores. Além disso, a bicicleta já faz parte do turismo em Paris, grupos de turistas podem ser vistos pedalando pela cidade.

Destaque para uma política pública eficiente, em Portland nos EUA, a bicicleta é pensada em todas as esferas, desde o Gabinete do Prefeito até as equipes nas ruas, com uma crescente malha cicloviária composta de mais de 250 km de ciclovias e 90 km de rotas sinalizadas. Há policiamento bem treinado nas vias ciclísticas, manutenção freqüente, possibilidade de transporte nos trens, mapa detalhado do sistema cicloviário e um intensivo programa de promoção e encorajamento ao uso de bicicletas em parceria com organizações de usuários locais, impulsionando esta modalidade aos níveis atuais (BELOTTO, 2009).

Na Cidade do México foi implantado um sistema para incentivar os trabalhadores à usarem a bicicleta para irem trabalhar; em toda primeira segunda-feira do mês, todos os funcionários do governo devem chegar ao trabalho pedalando a fim de demonstrar a importância do uso de bicicletas. Incentivos fiscais também estão sendo estudados para as empresas que estimularem seus funcionários a pedalarem para o trabalho. Essa é uma campanha bastante interessante, uma vez que o exemplo parte dos órgãos responsáveis por esse processo de elaboração e execução de projetos (Belotto, 2009).

Diferente das políticas de outras cidades, Curitiba precisa potencializar o incentivo ao uso da bicicleta na cidade, ou melhor, precisamos de um planejamento que supra as necessidades de quem utiliza a bicicleta não somente no seu tempo de lazer e aos finais de semana, e sim, um planejamento adequado para que o deslocamento do ciclista seja seguro e acima de tudo respeitado pelos outros meios de transporte existentes nos centros urbanos.

Existem em Curitiba grupos que promovem pedaladas como o *Pedala Curitiba* que é uma atividade de ciclismo noturna, que tem sua realização semanal (às terças-feiras), com concentração a partir das 19h45min e saída às 20h15min, da Praça Garibaldi (Largo da Ordem) e chegada no mesmo local. Um percurso novo é

elaborado semanalmente, levando o participante a conhecer e/ou redescobrir a sua cidade. A distância percorrida oscila entre 15 a 17 quilômetros. O uso do capacete é obrigatório. Caso não o tenha, você tem a opção do empréstimo, mediante apresentação de documento de identidade, e a idade mínima para a participação é de 15 anos.

Também temos o grupo da *Bicicletada Curitiba* que se reúnem no último sábado de cada mês em busca de um movimento de massa crítica, é uma iniciativa que busca promover os meios de transporte não-motorizados e a cidadania. Os atos consistem numa pedalada pacífica de aproximadamente uma hora realizada uma vez por mês pelo centro da cidade, preferencialmente nas ruas de maior movimento.

Curitiba segue em busca de mudanças, podemos citar como exemplo a atitude do novo Prefeito Gustavo Fruet, que fez sua participação no incentivo ao uso da bicicleta na cidade de Curitiba, indo tomar posse de seu cargo montado em uma bicicleta, ele seguiu em comitiva de bicicleta da Câmara Municipal até a Prefeitura, em um trajeto que durou cerca de 30 minutos (GAZETA DO POVO, 2013). Isso gerou bastante polêmica, pois ao mesmo tempo em que ele demonstrou apoio ao incentivo da bicicleta como deslocamento na cidade, o mesmo assumiu uma responsabilidade mesmo que de forma indireta, de fazer de seu mandato uma oportunidade de implantação de campanhas e projetos voltados ao uso da bicicleta na cidade; e também gerou polêmica se o novo Prefeito usaria a bicicleta para se deslocar no seu dia a dia ou simplesmente teve uma atitude que influenciaria numa imagem positiva como Prefeito consciente?

FIGURA 30 - GUSTAVO FRUET NO DIA DE SUA POSSE



FONTE: Albari Rosa / Agência de Notícias Gazeta do Povo

Pensando em projetos de incentivo, a Prefeitura de Curitiba já implantou vários paraciclos nos espaços públicos da cidade e também implantou em parceria público privada, dois bicicletários integrados, um no Centro Cívico e outro no Jardim Botânico, e contou com a presença do prefeito Gustavo Fruet na inauguração. Inicialmente, os pontos têm 21 bicicletas, no total. Elas podem ser alugadas em um bicicletário e devolvidas no outro. Considerada uma frota piloto, com uma escala inicial reduzida. Para alugar uma bicicleta, é necessário fazer um cadastro e pagar uma taxa de inscrição de R\$ 15,00 – com essa taxa o usuário já pode utilizar a bicicleta por três horas. O cadastro deve ser feito no site da empresa ou nos bicicletários. A partir de então, o custo do aluguel por uma hora é de R\$ 5,00. Ainda é preciso disponibilizar uma caução de R\$ 500,00 para caso de extravio. Esse valor é pré-autorizado para ser descontado no cartão de crédito do usuário. Após a devolução da bicicleta, a caução é cancelada. O pagamento só pode ser feito com cartão de crédito (GAZETA DO POVO, 2013).

FIGURA 31 - PARACICLO NO CENTRO DE CURITIBA



FONTE: O autor (2012)

FIGURA 32 - NOVOS BICICLETÁRIOS NO CENTRO CÍVICO E JARDIM BOTÂNICO



FONTE: Daniel Castellano / Agência Gazeta do Povo

O objetivo do projeto é incentivar as pessoas a usarem a bicicleta no meio urbano. Segundo afirmação de Lucas Pereira Nery, um dos idealizadores do projeto,

as pessoas estão bastante interessadas e a maioria busca para o uso esporádico, a passeio.

A ideia do projeto é muito interessante, porém precisa atingir um outro olhar do indivíduo em relação a utilização da bicicleta na cidade como uma possibilidade de deslocamento, e não somente para o momento de lazer do mesmo. Toda essa burocracia apresentada, podem se tornar uma barreira na utilização da bicicleta na cidade, remando contra uma implantação de uma cultura importante tanto para a qualidade de vida dos indivíduos quanto para a mobilidade na sua cidade. O importante é saber que os idealizadores desse projeto buscam patrocinadores para redução do custo da locação, e que seja possível oferecer aluguel mensal. Dessa forma, a intenção é expandir os pontos e o número de bicicletas pela cidade.

Acredito que a implantação desse projeto será de extrema relevância para a criação de uma cultura bastante resistente na Cidade de Curitiba. O simples fato de que o interesse maior é pela utilização da bicicleta como lazer, nos remete à uma esperança, uma vez que por meio do lazer é possível educar o indivíduo para que o mesmo entenda a importância do uso da bicicleta não somente para a sua saúde, mas para o bem de uma sociedade que se encontra num momento bastante crítico em relação a sustentabilidade do planeta. Podemos entender o lazer como uma possível ferramenta de educar o indivíduo, pois ele pode iniciar pedalando em seus momentos de lazer e tomar consciência da importância que a bicicleta representa para ele mesmo e para o contexto que está inserido.

O Bicicletário é considerado elemento fundamental para a política de mobilidade e estímulo ao uso da bicicleta como meio de transporte. Infelizmente Curitiba está muito atrasada em relação à esse incentivo ao uso da bicicleta na cidade. Como relata Belotto (2009) em outras cidades como Copenhague existem bicicletários nas estações além do que, desde 1995, há uma frota pública, hoje, com três mil bicicletas, para uso gratuito pela cidade. Por toda a Espanha os empréstimos das bicicletas são gratuitos, desde bicicletários em pontos na cidade e dentro dos metrô.

O incentivo ao transporte cicloviário faz parte da estratégia atual de planejamento urbano e de transportes, que tem como um dos objetivos reverter os problemas urbanos causados pela priorização do uso do automóvel, como

congestionamentos e comprometimento da qualidade do ar. Outras vantagens do uso da bicicleta como modo de transporte incluem a igualdade entre os membros da sociedade no acesso às atividades, devido aos custos reduzidos desse modo de transporte e a possibilidade de promover um estilo de vida fisicamente mais ativo para seus adeptos.

O crescimento constante das cidades requer do poder público por meio de suas várias políticas, dirigir e orientar suas atuações públicas. A combinação das diversas políticas públicas, ainda que não se relacionem diretamente ao setor transportes, pode afetar o desempenho e a configuração dos setores de transporte público, privado e não-motorizado.

Especificamente no caso das bicicletas, com raríssimas exceções, encontramos esta modalidade de transporte em pauta de políticas públicas relacionadas aos modos de transporte, possíveis de serem utilizados pelos habitantes das cidades brasileiras. O desconhecimento do modo bicicleta combinado com a falta de informação de como as pessoas se deslocam nas cidades, tem prejudicado quem deseja ou necessita se deslocar fazendo uso da propulsão humana, caminhando ou pedalando.

FIGURA 33 - CHARGE DA INAUGURAÇÃO DA CICLOFAIXA



FONTE: Carlos Latuf (2011)

Tanto a proteção ao pedestre quanto ao ciclista, bem como a inclusão deste último no sistema viário com segurança requer da sociedade uma nova abordagem,

um novo olhar. Temos um caminho longo a percorrer, seja no campo educacional, seja no campo de operação e construção das infra-estruturas viárias, isto é, calçadas, ruas, avenidas, pontes, túneis etc. Muitas cidades estão sendo construídas, outras consolidadas, outras em constante transformação. Um dos desafios da sociedade agora, mais do que nunca, é incluir com segurança o ser humano dentro de seus sistemas de transportes.

É nesse contexto de exemplos que temos de outras cidades que agregam a bicicleta ao planejamento urbano como um veículo, faz com que um planejamento urbano bem elaborado se torne imprescindível para uma cidade, na qual, é referência em transporte coletivo como é o caso de Curitiba. Mas como é possível pensar em alternativas de mobilidade urbana quando o crescimento da frota de carros aumenta de forma surpreendente, remando na contramão da sustentabilidade do planeta?

FIGURA 34 - INCHAÇO URBANO NAS GRANDES CIDADES



FONTE: Jornal de São Paulo (2012)

4 CONCLUSÃO

As bicicletas podem não ser apropriadas para todo indivíduo, nem todos os tipos de deslocamentos, mas na maioria das cidades elas têm a capacidade de desempenhar um importante papel. Além disso, suas múltiplas vantagens fazem com que ela seja extremamente atrativa para viagens de curtas e médias distâncias.

O trânsito é um espaço de relações sociais em que todos deveriam ser conhecedores da legislação e conscientes de que andar de bicicleta contribui para a qualidade de vida urbana, para a diminuição da pressão sobre os recursos naturais e para o próprio bem estar físico e mental. Uma busca desenfreada por espaços urbanos para construção de ruas, avenidas e estacionamentos para os carros particulares se faz presente em nossa sociedade, assim como o desconhecimento de como se poderia edificar uma cidade mais protetora e humana.

A relação dos ciclistas com os pedestres e com a cidade se torna mais próxima e viva, possibilita um contato direto com o espaço e cria uma sensação de pertencimento gerando uma confiança em se apropriar daquele espaço e vivenciar diferentes relações sociais.

Em suma, a adoção de uma mobilidade mais ativa, por meio dos diferentes usos da bicicleta como vivências e experiências no tempo e espaço de lazer, atividade física regular, ou meio de transporte pode trazer diversas vantagens na promoção da saúde. O uso da bicicleta pode trazer diversos benefícios não somente para a qualidade de vida dos praticantes, mas para o meio ambiente e para o trânsito das cidades. É uma importante alternativa para a mobilidade urbana, pois o atual modelo de transporte e urbanismo centrado no automóvel vem causando sérios problemas para a sustentabilidade do nosso planeta.

Neste estudo percebemos a partir de fatos relatados na história da bicicleta a sua intensa relação com o lúdico, e o trajeto percorrido pelos interessados em desenvolver e popularizar esse equipamento muitas vezes com foco no indivíduo.

Além disso, a partir de exemplos de cidades do mundo e do Brasil apontamos como ainda podemos avançar no que tange ao uso da bicicleta nas cidades, tanto para mobilidade urbana quanto na exploração de outras formas de práticas corporais no tempo e espaço de lazer dentre elas o passeio e a atividade física, pensando

principalmente no incentivo ao uso e no planejamento e gestão de espaços adequados.

Para este estudo específico, é necessário compreender a respeito da cidade de Curitiba, como estão constituídas as estruturas físicas da cidade sendo estas ciclofaixas, ciclovias, calçadas compartilhadas, entre outras, e identificar de que forma as políticas públicas podem contribuir para o desenvolvimento dessas redes cicloviárias.

Por meio de observações nos parques citados foi possível identificar um número relevante de adeptos a tal prática, seja praticando o ciclismo como atividade física ou em momentos de lazer. Isso nos remete a refletir que esses praticantes entendem o espaço do parque (ciclovias) como um espaço específico e seguro para suas práticas corporais.

Concluimos que as barreiras encontradas nesse estudo para o uso da bicicleta foram: falta de educação no trânsito, falta de fiscalização das normas e leis, falta de manutenção e planejamento da malha cicloviária.

Inferimos a necessidade de políticas públicas tanto no âmbito da educação para o respeito ao ciclista e para o comportamento adequado dos ciclistas, quanto valorizando a perspectiva dos ciclistas no planejamento cicloviário. Além de intensificar a fiscalização e manutenção dos espaços adequados ao uso da bicicleta tanto para o transporte quanto para o lazer, pois já existem leis que organizam a divisão dos espaços e a conduta de ciclistas, porém o que falta é informação, orientação, acesso e uma fiscalização do cumprimento dessas leis.

Podemos ainda refletir e discutir sobre uma ideia bastante relevante para a educação, a possibilidade de incluir no currículo escolar uma proposta voltada ao incentivo do uso da bicicleta pelos alunos, contribuindo assim, não somente para um estímulo à uma atividade física, mas também como uma opção de transporte e a preservação de um meio ambiente mais saudável pra vivermos.

Destacamos ainda a possibilidade do uso da bicicleta para a ampliação de estratégias de mobilidade urbana, que pode partir de experiências no âmbito do lazer e do cicloativismo, de forma sustentável e individualmente contribuindo para uma vida de mais qualidade.

REFERÊNCIAS

ANTP. Transporte cicloviário. **Cadernos Técnicos**, v. 7, set./2007

BELOTTO, J. C. A. **Bicicleta**: opção para uma mobilidade urbana mais saudável e sustentável. 188f. Monografia (Curso de especialização em Serviço Social) – Setor Serviço Social, Universidade Federal do Paraná – Litoral, Curitiba, 2009.

CASTILHO, C. **Gazeta do Povo**, jan./2013. Disponível em: <> Acesso em: 10/02/2013.

CÓDIGO BRASILEIRO DE TRÂNSITO. Disponível em: <<http://www.senado.gov.br/web/codigos/transito/htoc.htm>>. Acesso em: 12/12/2012.

ESCOLA DE BICICLETA. **Escola de Bicicleta de A a Z**. Disponível em: <<http://www.escoladebicicleta.com.br/AZ.html>> Acesso em: 22/11/2012.

IPPUC. **Planejamento Urbano**. Disponível em: <<http://www.ippuc.org.br/default.php>> Acesso em: 11/10/12.

MINAYO, M. O desafio da pesquisa social. In: MINAYO, M. (Org). **Pesquisa Social Teoria método e criatividade**. Petrópolis: Vozes, 2011. p.9-29.

Novo prefeito vai à posse de bicicleta. **Gazeta do Povo**, jan./2013. Disponível em: <<http://www.gazetadopovo.com.br/blog/irevirdebike/?id=1332154>> Acesso em: 02/02/2013

PROVIDELO, J. K.; SANCHES, S. P. Percepções de indivíduos acerca do uso da bicicleta como modo de transporte. **Transportes**, v. 18, n. 2, p. 53-61, jun./2010.

RECHIA, S. **Parques públicos de Curitiba**: a relação cidade – natureza nas experiências de lazer. Tese (Doutorado em Educação Física) – Faculdade de Educação Física, UNICAMP, Campinas, 2003.