

POLÍTICAS PÚBLICAS DE MOBILIDADE E O DIREITO À CIDADE

Marcelle Alves Farfan¹; Sérgio Carvalho Benício de Mello²

¹Estudante do Curso de Administração - CCSA - UFPE; E-mail: marcellefarfan@gmail.com,

²Docente/pesquisador do Depto de Ciências Sociais Aplicadas – CCSA – UFPE. E-mail: sergio.benicio@gmail.com.

Sumário: Atualmente, a demanda por um novo estilo de vida que integre o ambiente físico às pessoas é evidente. As mudanças ligadas ao clima, as tendências populacionais e à pluralidade de novos hábitos sociais, inferem na utilização de novos meios de mobilidade, que buscam incluir e transformar os espaços públicos e privados e o relacionamento entre eles. Contudo, a produção desses espaços de sociabilidade, vivência e mobilidade não-motorizada demandam a superação de desafios complexos que vão além da simples construção de infraestruturas. É diante de tal desafio que buscamos por meio deste estudo fazer uso da abordagem desenvolvida por Lefebvre quanto a produção de espaços e o direito a cidade levando em consideração tanto as representações de espaços como suas práticas espaciais. Concluímos que o Planejamento Urbano para esta “nova” condição urbana que privilegie diferentes experiências de tempos e espaços deve estar envolvida numa perspectiva transdisciplinas e complexa que supere as perspectivas voltadas unicamente para os aspectos técnicos de mobilidade urbana. Neste sentido, a Região Metropolitana do Recife possui um grande potencial ciclístico, porém representações hegemônicas do espaço acabam por produzir desigualdades de acesso aos espaços públicos de mobilidade.

Palavras-chave: ciclomobilidade; produção de espaço; políticas públicas; práticas espaciais; planejamento urbano; representações espaciais

INTRODUÇÃO

Em janeiro de 2012 foi criada a Lei Nº 12.587 que institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana (PNMU), tendo como uma dessas diretrizes a priorização dos modais de transporte não motorizados e dos serviços de transporte público coletivo sobre o transporte individual motorizado. Diversos são os trabalhos que vem nos últimos anos apontando para os problemas da mobilidade urbana e suas consequências. Por exemplo, quanto a sustentabilidade ambiental e mobilidade, a importância dos transportes alternativos (ARAÚJO; SOUZA, 2011; XAVIER et al., 2009) e aspectos democráticos da utilização de bicicletas (FURNESS, 2005). Na capital pernambucana tem sido cada vez mais perceptível os conflitos entre os usuários dos diferentes modais de transporte em seus cotidianos. Dentre a diversidade de usuários dos espaços públicos, por exemplo, ciclistas, pedestres, motoristas, motociclistas, carroceiros, têm empreendido verdadeiras “batalhas” urbanas por espaço.

Apesar de partir desses problemas, esperamos que abordagens como a desenvolvida neste texto possam contribuir para a construção de novas perspectivas sobre os espaços que estamos construindo quando pensamos, planejamos e executamos políticas que posicionem as bicicletas como parte importante, talvez central, dos sistemas de transportes urbanos. Mesmo estando distante de uma posição modelo quanto ao uso de transportes alternativos de mobilidade, diversas esferas da sociedade recifense têm apresentado um desenvolvimento da cultura da bicicleta em detrimento da cultura dominante do automóvel, seja para lazer, trabalho ou meio de transporte. Questionamos então: como tem se dado a

construção social do espaço para bicicleta na cidade do Recife e como o conhecimento local pode contribuir para requalificar e incrementar o uso desse modal em outras cidades? Para responder a essa e outras questões que guiaram nosso estudo utilizamos inicialmente os trabalhos sobre automobilidade desenvolvidos por Dennis e Urry (2009) que contribuíram por conta de sua abordagem do desenvolvimento de sistemas sociotécnicos para uma interpretação dos conflitos entre os diferentes meios de transporte supracitados. Para compreender como tem se constituído o espaço de ciclismo na cidade, passamos a considerar a tríade elaborada por Lefebvre (1991) que inclui as representações e práticas espaciais e os espaços representacionais que serão debatidos em seguida.

Três tipos diferentes de espaços se misturam em um quando o espaço social é produzido (LEFEVBRE, 1991). Aplicar aspectos físicos, mentais e sociais em análises espaciais requer um conjunto de definições de cada um desses:

- **Representações de espaço:** refere-se ao espaço conceitualizado e construído por planejadores, urbanistas, engenheiros, arquitetos e demais experts e tecnocratas, utilizando-se de um conjunto de sinais, jargões, codificações e representações objetivadas e produzidas por eles.
- **Espaço representacional:** o elemento social do espaço é considerado o espaço vivido, o espaço da experiência cotidiana, onde história, cultura, simbolismo e tradição são socialmente construídos (LEFEVBRE, 1991).
- **Prática espacial:** as práticas espaciais são responsáveis pela estruturação da realidade social e urbana cotidiana, incluindo, rotas, redes e padrões de interação que ligam lugares reservados para lazer, diversão e trabalho.

Com isso em mente, três questões específicas se apresentaram como importantes para complementar a pergunta inicial: Quanto às práticas espaciais: quais são as práticas sociais de ciclismo na RMR? Quanto às representações de espaço: quais são os principais discursos no espaço de ciclismo na RMR? Quanto ao espaço representacional: quais são os principais discursos do espaço de ciclismo na RMR?

MATERIAIS E MÉTODOS

Diante da complexidade de lidar com a diversidade de fatores atrelados as dimensões da tríade apontada por Lefebvre, optou-se por diversificar a forma como os dados coletados seriam analisados. Num primeiro momento, foi utilizada a Análise do Discurso de vertente foucaultiana de modo a apreender as formações discursivas que apontam para as representações de espaços, a partir de fontes discursivas governamentais. Dessa forma foi possível identificar como Prefeitura e outras instituições governamentais representam os espaços da mobilidade urbana, especificamente, da ciclomobilidade na RMR. Em um segundo momento, de modo a considerar as práticas espaciais e os espaços representacionais foram utilizadas coleta de dados em páginas de ciclistas, de modo a ter acesso a registros de seus trajetos e possíveis interações com outros usuários dos espaços. Para complementar tais dados, foi utilizada a vídeoetnografia para registrar interações entre ciclistas e não-ciclistas nas práticas espaciais.

RESULTADOS

O Plano Diretor Cicloviário da RMR tem o potencial de modificar as experiências de tempos e espaços através da produção de espaço no sistema de mobilidade urbana da região envolvendo as interações entre ciclistas e não ciclistas. No entanto, o processo político hegemônico ao qual o mesmo se insere cria condições de impossibilidade para alcance de tais fins. Dominado por uma lógica instrumental e técnica, assim como, por demandas de uma conjuntura dominada pelo sistema da automobilidade, demandas sociais

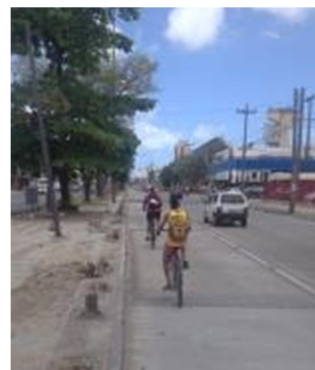
de ciclistas urbanos e suas necessidades plurais por deslocamentos cotidianos são por muitas vezes excluídas do projeto.

Ao longo da análise chegamos a um total de 21 enunciados, os quais foram agrupados de acordo com suas similaridades e convergências, finalizando a análise com 15 enunciados, 7 funções enunciativas, 4 regras de formação e, por fim, 4 formações discursivas. Em sua maioria foi identificado nas formações discursivas governamentais referências a aspectos como de infraestrutura, crescimento econômico e necessidade de regulamentação das práticas de ciclomobilidade na cidade do Recife. Entretanto, pouco foco é dado a outros aspectos como o potencial de sustentabilidade e quais as demandas populares e usos dados a bicicleta pela população. Passamos, então, a deslocar nosso olhar de uma paisagem geral e abstrata das representações espaciais para aquilo que podemos considerar como a prática cotidiana de pedalar na paisagem urbana do Recife e Região Metropolitana. Este movimento é possível pelas percepções e descrições de experiências de alguns ciclistas e contribuições relevantes de alguns teóricos, assim como de nossas próprias observações por meio de vídeoetnografias.

Andar de bicicleta na cidade é um modo de transporte comunicativo que afeta diretamente a infraestrutura da cidade e está ligado a interação entre uma diversidade de sujeitos ou usuários tanto ciclistas como não ciclistas. Estes são posicionados diariamente em espaços restritos e conflituosos como na Figura 1. Os confrontos entre ciclistas e motoristas são relatados com frequência pelos ciclistas da RMR. Em um evento recente o ciclista Eduardo comentou: *Não sei se vocês notam, mas pelas minhas pedaladas existe uma empresa de ônibus que não respeita o ciclista*. Em seguida, outro ciclista comenta: *Normal vindo de motoristas de ônibus e caminhão*. Na ausência de espaços cicláveis na cidade, assim como, na presença da sensação de insegurança nas vias muitos ciclistas optam por percorrer trajetos alternativos ou mesmo produzir espaços cicláveis em lugares que não foram pensados para tal. Esse é o caso dos corredores de BRT (Figura 2)



Figura 1: o olhar do ciclista



2: Ciclistas no Corredor do BRT

DISCUSSÃO

A partir das leituras e fundamentações teóricas do presente estudo, se tem procurado problematizar e contextualizar o fenômeno da ciclomobilidade. Neste sentido, podemos identificar que existem diversas características que podem ser pensadas na promoção de áreas urbanas agradáveis para ciclistas. Essas características podem ser consideradas como níveis de ciclabilidade de uma determinada rota, área urbana ou de uma cidade. Algumas delas são: infraestrutura cicloviária, segurança, acessibilidade, conveniência e atratividade do ambiente urbano. Além disso, podemos agrupar essas características em grupos de fatores que influenciam o uso da bicicleta enquanto modal de transporte: fatores individuais (preferências por estilos de bicicleta e pedalada, assim como conforto e

habilidades), fatores socioambientais (relacionados à comunidade ciclística) e fatores físicos do ambiente (características funcional, segurança, estética e de destino).

As características funcionais estão relacionadas aos atributos físicos das ruas ou ciclovias que refletem aspectos estruturais do ambiente local. Fatores que influenciam essa característica incluem: atributos específicos das ciclovias; o tipo e largura das ruas ou ciclovias; o volume, velocidade e tipo de tráfego; e a falta de rotas que levem direto aos destinos. A característica de segurança reflete a necessidade de ambiente físico seguro para os ciclistas. A estética inclui: a presença, condição e tamanho de árvores, presença de parques e jardins, o nível de poluição, a diversidade e interesses em paisagens naturais; e, projetos arquitetônicos com rotas para ciclistas. A característica quanto a destinos se refere à disponibilidade de facilidades comunitárias e comerciais.

Os ciclistas urbanos representam uma classe ou parcela da população que também estão sujeitas a vulnerabilidade de sua segurança e aos riscos presentes nas vias das cidades, em especial, nas interações entre aqueles ditos ciclistas e não ciclistas. A importância deste estudo para a área acadêmica reside na discussão dos poderes envolvidos no cotidiano urbano e no desenvolvimento econômico e social das cidades através da mobilidade urbana. Este estudo, em especial, tem em sua temática a originalidade por abordar um fenômeno novo e em construção; também considerado inovador quanto a sua abordagem discursiva quando se lança a compreender e explicar esse “novo” tipo de prática social – o uso do modal bicicleta na prática de mobilidade cotidiana. Tem-se em mente sua importância para a área das ciências sociais aplicadas graças à emergente importância do planejamento urbano e da gestão pública das cidades como espaço de vida para as pessoas.

CONCLUSÕES

A efetiva inserção das bicicletas nos sistemas de mobilidade das cidades brasileiras vai além do simples desenvolvimento de vias e melhoria em sua sinalização. É necessária a construção de uma abordagem holística e interdisciplinar da mobilidade que considere e incorpore no Planejamento Urbano seus três principais aspectos: os movimentos físicos, as narrativas desses movimentos e as experiências relativas aos mesmos. A inversão de prioridades prevista do Plano Nacional de Mobilidade Urbana não está sendo implantado pelo Governo do Estado e Prefeituras da RMR. A ciclomobilidade apesar de ser apontada como solução para crise da mobilidade continua a ser tratada como lazer e turismo, tanto que recentemente o PDC foi transferido a Secretaria de Turismo, Lazer e Esportes.

AGRADECIMENTOS

Gostaria de agradecer a Pro-Reitoria para Assuntos de Pesquisa e Pós-Graduação (Propesq) da Universidade Federal de Pernambuco e ao Conselho Nacional de Desenvolvimento Científico e Tecnológico (CNPq) pela oportunidade que me foi concebida para iniciar minha jornada acadêmica junto ao professor Sérgio Carvalho Benício de Mello e o seu grupo de pesquisa, que ao longo de todo meu estágio esteve presente para orientar e contribuir com o desenvolvimento da pesquisa e do bolsista.

REFERÊNCIAS

- ARAUJO, I. L. V. de; SOUZA, A. A. de. 2011. A importância social e econômica do transporte alternativo: estudo de caso de Betim/MG. In: *Anais do 18º Congresso Brasileiro de Transporte e Trânsito*.
- DENNIS, K.; URRY, J. 2009. *After the car*. Polity press, Cambridge UK.
- FURNESS, Z. 2005. “Put the Fun between Your Legs!”: The Politics and Counterculture of the Bicycle. Ph.D. diss., University of Pittsburgh.
- LEFEBVRE, H. 1991 [1974]. *The Production of Space*. Blackwell, Oxford.