

# **POLÍTICAS PÚBLICAS DE CONFORTO AMBIENTAL: O SISTEMA CICLOVIÁRIO NA QUESTÃO DA MOBILIDADE EM RECIFE – PE**

## *PUBLIC POLICIES OF ENVIRONMENTAL COMFORT: THE BICYCLE PATH SYSTEM IN QUESTION OF MOBILITY IN RECIFE – PE*

Bruno Augusto PONTES<sup>1</sup>

Danilo SANTOS<sup>2</sup>

Karla Rafaella SEABRA<sup>3</sup>

Laudemir LIRA<sup>4</sup>

Walter OLIVEIRA<sup>5</sup>

### **RESUMO**

Mobilidade urbana, transporte público coletivo, bicicletas, sustentabilidade urbana, espaços democráticos, são assuntos que muito se discutem em busca de resoluções para a caótica situação das metrópoles brasileiras. No estado de Pernambuco e na cidade do Recife as ações realizadas no intuito de atender às exigências da Política Nacional de Mobilidade Urbana vêm tendo gradual evolução, através do Programa Estadual de Mobilidade Urbana e do Projeto Ciclofaixa Recife, que são protagonistas das novas ações para avançar na melhoria da mobilidade urbana. Destarte, discute-se introdutoriamente a mobilidade e o transporte na cidade do Recife, tratando com maior enfoque as questões que envolvem o transporte alternativo, por meio da bicicleta. Para tanto, foram realizadas entrevistas com alguns dos atores envolvidos e visitas de campo, além de observações empíricas e pesquisas bibliográficas. Constata-se que, apesar da insipiência das ações para melhoria da mobilidade urbana, avanços são percebidos. Nesse sentido, deve-se buscar a construção de cidades sustentáveis havendo proposições de planejamento integrado às questões de mobilidade urbana, com participação ativa da sociedade.

**Palavras-chave:** Políticas Públicas; Mobilidade; Espaço Urbano; Sustentabilidade, Bicicleta.

### **ABSTRACT**

Urban mobility, public transport, bicycles, urban sustainability, democratic spaces, are matters that much are discussed in search of resolutions to the chaotic situation of Brazilian cities. In the state of Pernambuco and in the city of Recife the actions taken in order to meet the requirements of National Policy on Urban Mobility are having gradual evolution, through the State Program for Urban Mobility and Bike Lane Recife Project, which are the protagonists of the new actions to advance in the urban mobility improvement. Thus, it discusses introductorily mobility and transport in the city of Recife, dealing with greater focus the issues surrounding the alternative transportation, by bicycle. To this end, interviews were conducted with some of the stakeholders

---

<sup>1</sup> Mestrando em Desenvolvimento e Meio Ambiente – PRODEMA/UFPE. E-mail: bruno.pontes@ufpe.br

<sup>2</sup> Discente do Curso de Bacharelado em Geografia da UFPE. E-mail: danilo\_gremista\_56@hotmail.com

<sup>3</sup> Discente do Curso de Bacharelado em Geografia da UFPE. E-mail: karla.rss@hotmail.com

<sup>4</sup> Discente do Curso de Bacharelado em Geografia da UFPE. E-mail: laudemir.lira@ufpe.br

<sup>5</sup> Discente do Curso de Bacharelado em Geografia da UFPE. E-mail: w.l.tr@hotmail.com

and field visits, as well as empirical observations and literature searches. It appears that, despite the foolishness of actions to improve of urban mobility, advances are perceived. In this sense, one should seek to build sustainable cities having integrated planning proposals the issues to urban mobility with active participation of society.

**Keywords:** Public Policy; Mobility; Urban Space; Sustainability; Bicycle.

## INTRODUÇÃO

Os discursos de mobilidade urbana hodiernos vem nos trazendo constatações que os fazem paradoxais, quando comparamos discurso e prática do Estado, principalmente no que tange ao sistema de transporte público adotado nas grandes cidades do Brasil. Estas constatações referem-se – na prática – às permanentes limitações da “liberdade” de ir e vir, já que nos tornamos reféns das (des)estruturas de transporte oferecidas, às constantes desonerações fiscais concedidas às montadoras de automóveis e às degradantes estruturas de transportes, já saturadas pela quantidade excessiva de automóveis. Os deslocamentos são realizados predominantemente por transportes motorizados e através do sistema viário (ônibus coletivos, automóveis, motocicletas). O discurso é o de buscar superar as fragilidades do sistema de transporte urbano garantindo meios universais e plurais para a mobilidade da população.

A permanência da priorização aos meios de transporte motorizados, individuais – que utilizam o sistema viário – é a opção mais degradante, tanto econômica e socialmente quanto ambientalmente, pelo alto custo, e pelas externalidades causadas pela poluição.

As divergências entre o estabelecido na Política Nacional de Mobilidade Urbana de 2012 – a qual prioriza o transporte público de qualidade – e as ações realizadas pelo governo federal, no que concerne às desonerações de impostos para as indústrias de automóvel, entendendo-se que para garantir suas vendas, a competitividade econômica, as permanências dos índices de emprego, minam a difusão dos meios previstos para superar a crise de mobilidade instaurada nos centros urbanos.

Isso acontece em detrimento dos estímulos, ainda bastante incipientes, dados pelas políticas públicas e pelos planos do governo para o fornecimento e uso dos diversos modais de transporte, que hoje se mostram necessários e urgentes para a garantia dos fluxos e do direito à mobilidade assegurada aos cidadãos.

A caótica situação da mobilidade urbana pode ser entendida da seguinte forma: como um antagonismo presumível, de um lado o Estado busca o bem-estar social, oferecendo melhores condições de vida à população através de um sistema de transporte multimodal e plural, ainda que através de posturas neoliberais; de outro lado estão os atores privados, responsáveis pela operacionalização do transporte público urbano – já que lhes foi entregue por concessões

públicas – buscando auferir a maior quantidade de excedentes possíveis, tentando atender minimamente as exigências “reguladoras” do Estado, para o bem público. Esta contraditória relação que deve buscar equilíbrio é, na verdade, uma disputa que já se sabe quem vence. O capital ainda fala mais alto quando se discute o transporte público urbano, defendendo que ele tem que ser viável financeiramente para os atores privados assumirem essa responsabilidade.

Para esse equilíbrio, ações positivas devem ser adotadas pelo Estado para que a conta possa fechar. Para tanto, esforços vêm sendo envidados pelos estados e pelos municípios que possuem a partir de 20.000 habitantes, para superar as dificuldades da mobilidade urbana, universalizar a acessibilidade e garantir o desenvolvimento sustentável das cidades, nas dimensões socioeconômicas e ambientais e oferecer segurança nos deslocamentos das pessoas, como consta no art. 5º da lei 12.587/2012 (Política Nacional de Mobilidade Urbana).

Portanto, a opção mais viável econômica, social e ambientalmente, quando se trata de universalização e desenvolvimento sustentável, é a priorização dos espaços para os pedestres e os ciclistas, e o transporte coletivo. Opções, porém, que ainda são pouco priorizadas na disputa pela mobilidade no espaço urbano.

No estado de Pernambuco, as ações realizadas no intuito de atender às exigências da política Nacional de Mobilidade Urbana vêm tendo gradual evolução. Vêm surgindo, ainda que de forma lenta, ciclovias<sup>6</sup>, ciclofaixas<sup>7</sup> e ciclorrotas<sup>8</sup>, espaços garantidos para o trânsito exclusivo de transportes coletivos, novos modais de transporte estão previstos para entrar em atividade, como o transporte fluvial pelos rios navegáveis da cidade, e a expansão quantitativa e qualitativa do sistema metroviário.

Os programas PROMOB (Programa Estadual de Mobilidade Urbana) e o Projeto Ciclofaixa Recife, são protagonistas destas novas ações do estado de Pernambuco e do município do Recife para avançar na melhoria da mobilidade urbana.

Aqui, discutiremos introdutoriamente a mobilidade e o transporte na cidade do Recife, tratando com maior enfoque do transporte alternativo àqueles que se mostram hegemônicos, ressaltando a importância do papel da mobilidade através da bicicleta. Além de ambientalmente ser superior aos meios motorizados, pois não polui, a bicicleta prioriza também a vida saudável e exercita a consciência cidadã de contribuir com a melhoria da mobilidade urbana. Da mesma

---

<sup>6</sup> **Ciclovias:** é o espaço destinado à circulação exclusiva de bicicletas, sendo, habitualmente, mais elevada do que a pista de veículos motorizados. Também pode ser considerada ciclovias a faixa destinada à circulação de bicicletas situada na pista utilizada pelo tráfego motorizado, desde que haja segregação absoluta da mesma. (MINISTÉRIO DAS CIDADES, 2007, p. 102)

<sup>7</sup> **Ciclofaixa:** é o espaço destinado à circulação de bicicletas, contíguo a pista de rolamento de veículos automotores, sendo dela separada por pintura e/ou por dispositivos delimitadores denominados de tachas pelo Código de Trânsito Brasileiro (CTB) (Ibidem).

<sup>8</sup> **Ciclorrotas:** caminhos mais seguros para os ciclistas percorrerem, como vias com baixo volume de tráfego (Ibidem).

forma, estimula a ocupação dos espaços pelas pessoas, aumentando a sociabilidade, percorrendo, assim, também o âmbito cultural da mobilidade.

## **2. O USO MULTIMODAL DE TRANSPORTES COMO CERNE DO DISCURSO DA MOBILIDADE URBANA NO PROMOB**

O PROMOB surgiu da necessidade de adequação do sistema de transporte urbano no estado de Pernambuco como exigência do Plano Nacional de Mobilidade Urbana, para resolver a crise histórica do transporte e mobilidade. O que também é reflexo das exigências dos comitês organizadores de grandes eventos que terão como sede o Brasil e subsede a cidade do Recife, a Copa do Mundo de Futebol (2014) e as Olimpíadas (2016). Para o atendimento de padrões internacionais de qualidade, a área da mobilidade e do transporte urbano vem recebendo vultosos investimentos.

O impulso para a implementação de mudanças, apesar de estimuladas, principalmente, por forças externas (os grandes eventos), foram um estimulador das discussões de mobilidade urbana e para percepção do quão atrasados estamos nessa questão.

O Programa almeja intervir no aumento e melhoria das estruturas do sistema de transporte público e na circulação nas vias urbanas. Os projetos preveem a construção de corredores exclusivos para o transporte público, requalificando os já existentes, novos terminais integrados, além da criação do programa de navegabilidade e da criação e requalificação de ciclovias e calçadas, ou seja, ampliando as opções de mobilidade urbana.

A expansão e a requalificação do sistema de transporte viário preveem um aumento de cerca de 100 km entre novas vias, corredores exclusivos e terminais integrados. No programa de transporte fluvial, estima-se a navegabilidade por 24,5 km, com a construção de 8 estações para atender aos passageiros. Já o sistema ciclovário deve ser implantado na extensão dos principais corredores de mobilidade e terá 106,3 km de extensão, de acordo com o PROMOB (2012).

Espera-se com essas intervenções a redução dos congestionamentos e dos problemas de transporte cotidianos. O que se deve ressaltar é a necessidade de acompanhamento dessas ações, a fim de garantir a qualidade na prestação dos serviços, a transparência e a dialogicidade no andamento desse processo, legitimando as ações de forma democrática, com participação e discussão dos projetos junto à sociedade, através das ONGs, dos movimentos sociais organizados, etc. E, avaliar, com a ampliação do sistema de transporte, o uso desses modais com segurança e conforto por todos os cidadãos. Entretanto, pouco tem sido feito nesse sentido, o que se percebe ainda é o “fetiche” da participação popular (LEAL, 2004).

### **3. PROJETO CICLOFAIXA DE TURISMO E LAZER DO RECIFE: IMPLEMENTAÇÃO E QUESTIONAMENTOS**

Este projeto tem como objetivo implementar ações requeridas pelo PROMOB realizadas pelo governo do estado de Pernambuco, criando ciclofaixas móveis, separadas das faixas dos veículos, nos fins de semana em áreas turísticas da cidade do Recife. O projeto foi planejado pelas secretarias de Turismo e Lazer e de Mobilidade e Controle Urbano da Prefeitura do Recife (PR).

Trata-se de implementar, inicialmente, a cultura da bicicleta como forma de transporte apenas para atividade de lazer, já que as ciclofaixas são instaladas apenas nos fins de semana, das 07h às 16h. Portanto, não deve ser considerada, ainda, propriamente como alternativa de transporte urbano, no caso do Recife. Isso, apesar da pretensão do governo do estado de criar cerca de 100 km de ciclovias na Região Metropolitana do Recife (RMR).

Inicialmente as ciclofaixas foram implantadas para ligar as Zonas Norte e Sul (figura 1), e posteriormente a Zona Leste e Oeste, totalizando aproximadamente 35 km de ciclofaixas, passando por 28 bairros, que concentram cerca de 60% do PIB da cidade do Recife, de acordo com os dados do Atlas de Desenvolvimento Humano na RMR (2005).



**Figura 1** – Folder de divulgação das Ciclofaixas de Turismo e Lazer da Zona Norte e Zona Sul do Recife. Fonte: Prefeitura do Recife, 2013. Disponível em: < <http://www2.recife.pe.gov.br/tag/ciclofaixa-recife-de-turismo-e-lazer/> >.

Com sete quilômetros, o trajeto da Zona Norte terá início na Avenida Parnamirim, bairro de Casa Amarela. Já o percurso da Zona Sul, que possui 6,5 quilômetros, começará no Parque Dona Lindu, em Boa Viagem. As duas rotas se somam aos sete quilômetros de ciclofaixas da Avenida Boa Viagem e se encontram no Marco Zero. No total, o roteiro é de 25,5 quilômetros e envolve 11 bairros (Casa Amarela, Casa Forte, Parnamirim, Graças, Espinheiro, Santo Amaro, Recife, São José, Cabanga, Pina e Boa Viagem) (PR, 2013).

O trajeto da Zona Oeste começa no bairro da Imbiribeira, na Lagoa do Araçá, e percorre 17 bairros, até chegar ao Marco Zero, no bairro do Recife, integrando-se às rotas das ciclofaixas da Zona Norte e da Zona Sul, totalizando cerca de 10 quilômetros (figura 2).



**Figura 2** – Folder de divulgação da nova rota (Zona Oeste) da Ciclofaixa de Turismo e Lazer do Recife. Fonte: Prefeitura do Recife, 2013. Disponível em: < <http://www2.recife.pe.gov.br/terceira-rota-da-ciclofaixa-comeca-a-funcionar-no-dia-28-deste-mes/>>.

Ao todo, as três rotas possuem quatro estações de aluguel de bicicleta (Jaqueira, Recife Antigo, Dona Lindu e Lagoa do Araçá) e quatro pontos de apoio e informação.

A Prefeitura do Recife, no intuito de conhecer a opinião dos usuários das ciclofaixas e avaliar a efetividade das suas ações no sentido de estimular o uso da bicicleta e da disposição dos usuários em utilizá-la, promoveu uma pesquisa de opinião, feita pelo Instituto de Pesquisa Maurício Nassau em parceria com a secretaria de turismo e Lazer. Ressaltam-se os principais resultados da pesquisa: 91% dos entrevistados afirmaram que o domingo é o dia que eles mais pedalam, seguido do sábado (56%). Dos usuários ouvidos, 85,4% já tinham ouvido falar sobre a Ciclofaixa de Turismo e Lazer do Recife. Desse total, 97,7% são a favor do programa e 100% gostariam que a Ciclofaixa passasse pelo seu bairro. O aspecto mais positivo levantado pelos usuários é o lazer (24,3%), seguido pela saúde (20,6%), esporte (11,3%) e segurança (11%).

Ademais, 61,3% dos recifenses afirmam usar a bicicleta costumeiramente, sendo que 34,4% dizem ter bicicleta há menos de um ano. Mais da metade do público entrevistado (56,8%)

tem o lazer como a principal finalidade para usar a bicicleta, outros (31,8%) usam-na para atividade física e 9,5% como veículo para o trabalho.

Em relação à convivência no trânsito, o desafio é grande: 91,9% afirmaram que os automóveis não respeitam o ciclista no Recife, e que tal atitude também é seguida por 73,7% dos pedestres. Porém, 53,9% afirmaram que os próprios ciclistas não respeitam os automóveis no Recife, e que 50% dos ciclistas não respeitam os pedestres.

Foram entrevistados 360 usuários da ciclofaixa. A abordagem foi realizada no bairro do Recife (Antigo). O perfil dos entrevistados revela que 60% são do sexo masculino e 40% do feminino. A maioria (30%) tem de 20 a 29 anos, seguida (26,4%) pelos usuários de 30 a 39 anos. A metade dos entrevistados (50%) tem Ensino Médio completo ou superior incompleto e 27,5% têm superior completo.

Em relação à renda individual, 23,1% ganham acima de um até dois salários mínimos, enquanto 22,2% ganham até um salário. Mas 20,3% recebem acima de dois salários mínimos. 53,5% afirmaram ser empregado com carteira assinada. Já sobre a renda familiar, 26,9% afirmaram ter acima de dois e até cinco salários mínimos.

Sobre a classe socioeconômica, nenhum entrevistado respondeu ser das classes D/E: 52,5% afirmaram ser da classe B; 28,8% da C e 18,7% são da classe A. Ao todo, 12,5% do público entrevistado moram em Boa Viagem, seguidos por aqueles que moram em Boa Vista (7,8%), Santo Amaro (5,8%), Casa Amarela (5,6%), Graças (4,2%) e Aflitos (3,9%) (PR, 2013). Logo, a pesquisa mostra uma visão parcial sobre a problemática, não condizendo com a pluralidade e a diversidade social dos usuários da estrutura cicloviária da cidade.

Concomitantemente à análise das informações da pesquisa realizada pela PR, foram feitas entrevistas em locais onde o fluxo de ciclistas é mais diversificado, ao longo da Av. Conde da Boa Vista, no bairro Boa Vista, para que houvesse complementaridade quanto ao ponto de vista de ciclistas dos bairros mais periféricos. O resultado foi o seguinte: 93% dos entrevistados consideram as condições de mobilidade na cidade insatisfatórias ou péssimas; o principal transporte utilizado para a locomoção de 71% é a bicicleta, os demais (29%) utilizam a bicicleta e outro modal de transporte. Quanto às condições infraestruturais da cidade para o uso da bicicleta 71% classificaram como ruim; 86% dos entrevistados afirmam não haver ciclovias/ciclofaixas no bairro onde residem; e 57% não se sentem seguros para utilizar a bicicleta e as ciclovias/ciclofaixas por medo de acidentes e pela falta de respeito e educação no trânsito.

Com isso, esses dados mostram como vem sendo utilizada a ciclofaixa e quem a utiliza, revelando o público que a Prefeitura da Cidade do Recife deseja atingir, seja pelos bairros em que estão sendo instaladas as ciclofaixas, seja pela forma como vem sendo conduzido o projeto, para finalidades transitórias e muito específicas, deixando de lado o caráter universalizante e

plural, quanto à população que utiliza as ciclofaixas. Desta maneira, ratifica-se a intensa fragmentação existente na cidade, tendo em vista que os bairros mais estruturados, com os moradores mais abastados, são os maiores beneficiados por estas intervenções, já os bairros com menor infraestrutura e acesso à mobilidade permanecem menos privilegiados. E ainda, expõe as formas de ingerência nas ações do governo quanto à mobilidade: a implementação de ciclofaixas apenas para o turismo e lazer, em detrimento da necessária e urgente oferta de alternativas à utilização dos automóveis como meio de locomoção principal nos centros urbanos brasileiros.

#### **4. NA DISPUTA PELA MOBILIDADE URBANA HÁ LUGAR PARA A BICICLETA?**

O automóvel se tornou o sonho daqueles que sempre foram reféns do precário sistema de transporte público nos centros urbanos, e ainda altamente incentivado durante anos pela economia global e a onipotente indústria automotiva. Atualmente, porém, o contexto da imobilidade, dadas as condições de pouco espaço para tantos automóveis, além da intensificação dos impactos ambientais negativos dessa forma de mobilidade urbana, nos permite vislumbrar um futuro pós-carro (DENNIS; URRY, 2008). Os cotidianos congestionamentos e a sobrecarga do sistema viário não nos deixa dúvidas de que uma solução deve ser pensada urgentemente para essa problemática.

O aumento da apropriação do espaço público por veículos motorizados é crescente, assim como a quantidade de congestionamentos, da poluição e da redução de áreas verdes para a construção de mais vias. O transporte público não funciona, sendo ainda altamente desumano e fatigante para o trabalhador que o utiliza diariamente na cidade do Recife.

É diante desse cenário que ascende a discussão de algo que não poderia ter sido deixado de lado: a liberdade de escolha de qual transporte utilizar, para o quê, seria preciso ter um aparato estrutural suficiente para dar esse poder de escolha, além de conciliar a viabilidade dos meios para a mobilidade com a avaliação de impactos sociais, econômicos e ambientais.

A busca por equacionar esses problemas passa por questões de mudanças culturais e estruturais. A promoção do uso de determinados modais de transporte, considerados ambientalmente sustentáveis poderá contribuir para minimizar os problemas da mobilidade e aumentar a qualidade de vida dos cidadãos. É nesse sentido que se insere e cresce a importância do uso da bicicleta nos centros urbanos.

Uma pesquisa feita pela Comissão Europeia (2000) demonstrou que a escolha da bicicleta como meio de transporte depende de fatores subjetivos e objetivos. Os subjetivos seriam os seguintes: a imagem de marca, aceitação social, sentimento de insegurança,

reconhecimento da bicicleta como meio de transporte, entre outros. Enquanto os fatores objetivos são: rapidez, topografia, clima, segurança, aspectos práticos, entre outros.

A bicicleta é um meio de transporte sustentável e ainda contribui para uma condição de conforto ambiental<sup>9</sup>, pois agrega benefícios econômicos, sociais e ambientais, tanto para o indivíduo quanto para a coletividade urbana. O exercício físico, a redução do espaço físico ocupado e dos congestionamentos, a diminuição dos custos com o transporte, a redução da poluição sonora e da poluição ocasionada pelo monóxido de carbono expelido pelos automóveis, além da diminuição do sentimento de insegurança nos espaços urbanos. Isso acontece uma vez que passam a ser mais humanizados, concentrando mais pessoas nas ruas, dando ao cidadão maior sentimento de pertencimento àquele espaço, e gerando também valorização, sentimento de cuidado e conservação do espaço urbano.

No Brasil, pode-se afirmar que a bicicleta é o veículo individual mais utilizado nos pequenos centros urbanos do País (cidades com menos de 50 mil habitantes), que representam mais de 90% do total das cidades brasileiras. Ela divide com o modo pedestre a esmagadora maioria dos deslocamentos nestas cidades (ALCÂNTARA, 2006, p. 26).

Nas cidades médias, o que muda em relação às pequenas cidades é a presença eventual de linhas de transporte coletivo, às vezes em condições precárias, pois a exploração dos serviços só se torna viável quando a demanda é concentrada e as distâncias são grandes. A situação somente muda nas grandes cidades, onde há oferta significativa de transporte coletivo, associada a um tráfego mais denso e agressivo (PAIVA, 2006), representando maior tempo despendido nos deslocamentos diários. Por isto mesmo, as bicicletas se encontram presentes em grande número nas áreas periféricas das grandes cidades, onde as condições se assemelham às encontradas nas cidades médias, sobretudo em função da precariedade dos transportes coletivos (BIANCO, 2003) e da necessidade de complementar seus percursos.

---

<sup>9</sup> Para uma condição de conforto ambiental – que aqui consideramos como premissa para uma vida saudável, sobretudo no espaço urbano – de uma forma geral deve haver a observação dos aspectos relacionados à oferta de serviços de saneamento, água, energia, segurança, mobilidade, além da presença de áreas arborizadas, do controle de emissão de substâncias poluentes, seja das águas, dos solos ou do ar, assim como a da poluição visual e sonora, e o controle e tratamento dos resíduos, ou seja, todas as atividades que venham a contribuir para a saúde e a qualidade de vida dos cidadãos. Não obstante, entende-se a dificuldade para uma condição de conforto ambiental plena. Sendo assim, a relação da mobilidade com as condições de conforto ambiental estão diretamente ligadas à forma como se deslocam as pessoas, pois o meio de transporte influencia especialmente na saúde e na qualidade de vida, como no caso da utilização da bicicleta como meio de transporte principal, o qual ocasiona a redução da emissão de poluentes no ar e estimula a prática da atividade física, além de aumentar a sensação de segurança, pois garante maior presença de pessoas nas ruas, gera maior interação entre os cidadãos e o espaço por onde trafegam, e faz com que vivam com maior intensidade o espaço urbano.

As bicicletas são, portanto, os veículos individuais mais utilizados no País, constituindo na única alternativa ao alcance de todas as pessoas, não importando a renda, e podendo ser usadas a partir da infância até a idade mais avançada.

A quantidade de grupos de mobilização voltados ao estímulo do uso da bicicleta, e para que haja maior atenção aos ciclistas na mobilidade urbana, tem vertiginoso crescimento. Segundo o site *Loop Bikes* (2012), existem 21 grupos de ciclistas no estado de Pernambuco, e 13 na cidade do Recife. Dentre eles, a AMECiclo (Associação Metropolitana de Ciclistas do Grande Recife) que se reúne juntamente com outros grupos sempre na última sexta-feira de todo mês para realizar pedaladas pela cidade como forma de ativismo (figura 3). O grau de criticidade e de compreensão da dinâmica da mobilidade e do espaço urbano enquanto local democrático, para interação social e aproximação das pessoas vem crescendo, isso é muito salutar para que paulatinamente conquistem-se espaços mais justos, humanizados e que priorizem a qualidade de vida dos cidadãos.



**Figura 3** - Concentração de grupos de ciclistas e cicloativistas no monumento Coreto, Praça do Derby, Recife. Foto: Danilo Santos, 2013.

Em entrevista realizada no dia 27 de setembro de 2013, na Praça do Derby, local escolhido para o encontro da AMECiclo, destaca-se o discurso por um usuário: “A estrutura de ciclovias/ciclofaixas é uma forma de incentivo inicial e não suficiente; é necessária a infraestrutura, a educação no trânsito e a mudança de mentalidade das pessoas para estimular o uso de bicicletas (informação verbal)”.

Todavia, sabe-se que existem dificuldades históricas a serem superadas nos centros urbanos: a insegurança em utilizar esse tipo de transporte pela ausência de estruturas suficientes, ciclovias, ciclofaixas e ciclorrotas e a integração com os outros modais de transporte, a falta de educação e respeito aos usuários da bicicleta no trânsito, a disputa por espaço,

principalmente, com os usuários do carro, que não querem perder o seu espaço, além da disputa de interesses com as indústrias automotivas que têm enorme força política pela quantidade de trabalhadores que empregam e pela importância na economia nacional.

O incentivo à mobilidade por bicicleta pode trazer benefícios para os usuários e para o meio ambiente urbano. Para tornar esta afirmativa uma prática corrente é preciso enfrentar as dificuldades estruturais e buscar a mudança de comportamento. É possível promover mudanças, desde que haja vontade política, planejamento, distribuição equitativa dos espaços de circulação e educação para o trânsito. [...] Alguns aspectos das cidades representam pontos de permanente conflito para a livre circulação das bicicletas. Em verdade, constituem desafios a serem removidos ou contornados, para a formação de uma nova ordem na mobilidade urbana que inclua em larga escala os ciclistas (MINISTÉRIO DAS CIDADES, 2007, p. 69).

A bicicleta não é, ainda, portanto, um meio de transporte atraente para a maioria dos cidadãos das metrópoles brasileiras, apesar dos inúmeros benefícios que trazem, pois não há uma política pública específica que o favoreça e garanta segurança àqueles que aderem ao seu uso. No entanto, na busca pela solução à problemática da mobilidade urbana, a bicicleta é uma das alternativas que ganham força. Timidamente, ações vêm sendo realizadas para estimular o uso da bicicleta, como as efetivadas pelo governo do estado de Pernambuco e pela PR, porém, ainda com enormes deficiências.

Nestes lugares, o acesso ao uso da bicicleta ainda se restringe a espaços de lazer e turismo e em bairros que não refletem o verdadeiro interesse no transporte por bicicleta, já que é usada pela maioria apenas como prática de lazer e não como meio principal ou alternativo para a mobilidade urbana. Nos bairros de baixa renda, em que seriam altamente necessárias as estruturas para o uso de bicicletas, pois há grande quantidade de pessoas que as utilizam como meio de transporte principal, não existem. Estas são as discrepâncias que precisam ser repensadas e equiparadas. Poucos têm o privilégio de escolher o transporte que desejam utilizar. A população de baixa renda ainda se encontra à margem desse poder de decisão, a estes o direito de ir e vir é bastante limitado.

## **5. CARTOGRAFANDO E INTERPRETANDO O FENÔMENO**

A cidade do Recife, reitera-se, se encontra, hoje, praticamente intransitável, em certos pontos e horários, por meio de transportes coletivos, automóveis e motocicletas. O resultado são enormes congestionamentos, gerando uma insatisfação geral devido à (i) mobilidade e pelo tempo cada vez mais intenso gasto no trânsito. A consequência disso é a redução da qualidade de vida da população, o aumento da poluição e do consumo de combustíveis fósseis, maior poluição sonora, o aumento dos acidentes de trânsito, dentre outras externalidades negativas.

Consequências da ausência do planejamento urbano e consequentemente da mobilidade sustentável, do pouco investimento nos transportes públicos de qualidade e da ausência de alternativas para a mobilidade com uso de outros modais de transporte.

A mobilidade é quase universalmente reconhecida como um dos mais importantes pré-requisitos para um melhor padrão de vida. Uma melhor mobilidade pessoal aumenta o acesso a serviços essenciais e também àqueles serviços que tornam a vida mais agradável, expandindo as escolhas sobre onde queremos viver e o estilo de vida que queremos ter (WBCSD, 2004, p. 13).

Atualmente, existem cerca de 30 km de ciclovias e ciclofaixas instaladas ou em processo de instalação no Recife. Para a implementação delas são realizados estudos baseados no volume e nas capacidades operacionais das vias, considerando a política de prioridade à mobilidade sustentável e do transporte público, de acordo com técnico da Companhia de Trânsito e Transporte Urbano (CTTU). Portanto, são instaladas em locais onde existem infraestruturas instaladas capazes de receber as ciclovias, ciclofaixas e ciclorrotas, reproduzindo, dessa forma, a construção de uma cidade que privilegia os locais já dotados de estruturas, oferecendo melhor mobilidade para uns em detrimento de outros. Deste modo, não buscam prioritariamente dotar os locais que realmente necessitam de estruturas cicloviárias.

A cidade do Recife possui 94 bairros, dentre estes, 27 (29%) possuem renda média acima de R\$1.000,00<sup>10</sup>, de acordo com o Atlas de Desenvolvimento Humano da Região Metropolitana do Recife (2005). E, dentre os 94 bairros, 28 deles (mencionados na seção 2) foram contemplados com a implantação das ciclofaixas móveis do Projeto Ciclofaixas de Turismo e Lazer do Recife, 21 daqueles que possuem renda acima de R\$1.000,00. Ou seja, a implantação das ciclofaixas atende um público específico, que não tem a bicicleta como meio de transporte principal, e deixa de atender 67 bairros (71%), na sua maioria de baixa renda, os quais sofrem com o fornecimento precário de transporte público e veem na bicicleta uma alternativa viável para locomoverem-se. As minorias atendidas, destarte, representam pequena parcela daqueles que necessitam da bicicleta para deslocar-se.

A implantação de ciclovias, ciclofaixas e ciclorrotas na cidade do Recife ainda é insólita e de caráter transitório, já que se dão, primordialmente, como forma de lazer e turismo, apenas nos fins de semana. A localização onde se implantam, dão a diretriz de como é feita a intervenção pública para resolução de um dos grandes problemas urbanos na capital de Pernambuco. Priorizam-se os bairros de classe média, média-alta e alta, percorrendo pontos que podem ser explorados turisticamente e que já possuem boa infraestrutura (figura 4). Um dos motivos para isso é claro, a utilização destes trajetos e locais para exploração dos turistas que virão à cidade

---

<sup>10</sup> Aflitos, Boa Viagem, Boa Vista, Casa Amarela, Casa Forte, Cordeiro, Derby, Encruzilhada, Espinheiro, Graças, Hipódromo, Ilha do Leite, Ilha do Retiro, Jaqueira, Madalena, Monteiro, Paissandu, Parnamirim, Pau-Ferro, Poço da Panela, Ponto de Parada, Rosarinho, Santana, Soledade, Tamarineira, Torre e Torreão.

no período da Copa do Mundo de Futebol (2014)<sup>11</sup>, já que o Recife é uma das subsedes do evento e haverá alguns jogos no estádio (Arena Pernambuco) construído na Região Metropolitana do Recife.



**Figura 4** – Mapa das ciclovias e ciclofaixas móveis na cidade do Recife Fonte: Prefeitura do Recife, 2013. Folder de divulgação digitalizado.

Não obstante, a pretensão do PROMOB é de expandir as ciclovias, ciclofaixas e ciclrorrotas, inserindo definitivamente a bicicleta no modal de transporte da RMR. O governo do estado de Pernambuco almeja implantá-las até o fim do ano de 2014 para adequar as cidades da RMR às condições atuais de mobilidade que exigem novos meios de transporte, mais sustentáveis e acessíveis a todos. Com a construção das novas rotas de transporte por bicicletas espera-se que haja mais ações para educação no trânsito e respeito aos ciclistas e pedestres, aumentando a segurança daqueles que optem por utilizar a bicicleta como principal meio de transporte.

A criação dos espaços para o tráfego das bicicletas através das ciclovias, ciclofaixas e ciclrorrotas se dará através dos corredores e ramais criados pelo PROMOB para a priorização do transporte público coletivo e das bicicletas, os quais passarão pelas principais vias de tráfego da RMR, constituídas em 5 trechos (figura 5): o corredor Norte-Sul (início no Terminal Integrado de

<sup>11</sup> A redação deste artigo se deu antes da realização do referido evento.

Igarassu, seguindo até Tacaruna, passando por Joana Bezerra, via Av. Agamenon Magalhães e para o Centro do Recife, via Av. Cruz Cabugá), o corredor Leste-Oeste (início na Praça do Derby até o terminal de integração de Camaragibe), o ramal Cidade da Copa (início no Terminal de Integração de Camaragibe seguindo até a BR-408), o corredor da II Perimetral (início na Av. Beberibe passando pela PE-15 e seguindo até a PE-001) e o corredor da BR-101 (início no entroncamento da BR-101 com a PE-15, em Abreu e Lima, seguindo até o Terminal de Integração de Cajueiro Seco) (PROMOB, 2012).



**Figura 5** – Sistema ciclovitário pretendido pelo PROMOB na RMR. Fonte: PROMOB, 2012.

Percebe-se que há uma sensibilização por parte do poder público quanto às questões de fornecimento de infraestrutura para utilização de outros meios de transporte, e a bicicleta é um dos mais ressaltados visto os já mencionados benefícios que traz para a coletividade urbana. Paulatinamente espera-se avançar na acessibilidade e mobilidade dos cidadãos no espaço urbano, fazendo da mobilidade um direito garantido.

## 6. CONSIDERAÇÕES FINAIS E RECOMENDAÇÕES À GESTÃO SUSTENTÁVEL DO FENÔMENO

As políticas públicas, cujo conceito muito se discute no âmbito jurídico, nas Ciências Sociais, na Filosofia, na Antropologia Social e na Geografia Humana, devem ser consideradas como ferramenta política para a efetivação do interesse público. Para tanto, ajuíza-se de acordo com Breus (2006, p. 17) como “mecanismo central de atuação da Administração Pública

brasileira voltada à efetivação dos Direitos Fundamentais, sobretudo, dos direitos sociais, econômicos e culturais”. E ainda segundo Teixeira (2002, p. 02):

Políticas públicas são diretrizes, princípios norteadores de ação do poder público; regras e procedimentos para as relações entre poder público e sociedade, mediações entre atores da sociedade e do Estado. São, nesse caso, políticas explicitadas, sistematizadas ou formuladas em documentos (leis, programas, linhas de financiamentos) que orientam ações que normalmente envolvem aplicações de recursos públicos. Nem sempre, porém, há compatibilidade entre as intervenções e declarações de vontade e as ações desenvolvidas. Devem ser consideradas também as ‘não-ações’, as omissões, como formas de manifestação de políticas, pois representam opções e orientações dos que ocupam cargos.

Elaborar políticas públicas significa definir quem decide o quê, quando e para quem. São definições estabelecidas de acordo com a natureza do regime político em que se vive, com o grau de organização da sociedade civil e com a cultura política vigente.

As políticas públicas devem visar responder demandas, principalmente, dos setores marginalizados da sociedade, considerados como vulneráveis. Essas demandas são interpretadas pelos que ocupam o poder, mas influenciadas pela sociedade civil através da pressão e mobilização social. Visam ampliar e efetivar direitos de cidadania, também buscados nas lutas sociais e que passam a ser reconhecidos institucionalmente.

Quando se concebe políticas públicas para o conforto ambiental e direciona-as para questões de mobilidade urbana, surgem discussões inerentes ao espaço urbano, salientado pela dinamicidade, pela intensidade dos fluxos, pela mercantilização dos espaços e busca por diferenciais competitivos. Diante de um cenário global e de cidades, estados, buscando atrair investimentos, vantagens competitivas e de estratégias voltadas ao ‘*city marketing*’ deve-se observar até que ponto as ações que vêm sendo realizadas para a melhoria da mobilidade urbana são para transmitir imagens superficiais de um todo cronicamente problemático. Devem-se cobrar ações holísticas, políticas públicas e planos, que surtam reais efeitos na melhoria da mobilidade e que não tenham caráter temporário, mas permanente.

A atividade do planejamento urbano deve ser, portanto, norteadora das políticas públicas que favoreçam o conforto ambiental, espaços democráticos e que propiciem qualidade de vida e justiça social. Isso, tendo nas perspectivas de longo prazo, as condições de mobilidade dignas e universais, que priorizem as pessoas e a conservação do ambiente, como forma de tornar o espaço urbano inteligível e coerente com as aspirações de sustentabilidade.

O crescimento das cidades e a forma acelerada de como se dão as dinâmicas urbanas, sem o adequado planejamento, levam-nos ao convívio com diversos problemas, dentre eles a falta de infraestrutura, sobretudo para a população de menor renda, e a degradação ambiental. A forma de ocupação do solo urbano, associada à políticas setoriais pouco integradas, acaba por influenciar negativamente o sistema de mobilidade das cidades (MINISTÉRIO DAS CIDADES, 2005).

Para a construção de cidades sustentáveis, deve haver proposições de planejamento integrado às questões de mobilidade urbana, tendo como foco a intersecção de quatro campos de ação: desenvolvimento urbano, sustentabilidade ambiental, inclusão social e democratização do espaço. Esse último inclui o acesso democrático à cidade e a valorização dos deslocamentos dos ciclistas. A inclusão da bicicleta nos deslocamentos urbanos deve ser abordada como elemento para a implementação do conceito de mobilidade urbana para cidades sustentáveis (figura 6) como forma de inclusão social, de redução e eliminação de agentes poluentes e melhoria da saúde da população. A integração da bicicleta nos sistemas de circulação é possível, mas ela deve ser considerada como elemento integrante de um novo desenho urbano, que contemple a implantação de infraestruturas, bem como novas reflexões sobre o uso e a ocupação do solo urbano, conforme assinala o Ministério das Cidades (2007, p. 14).

As questões relativas à mobilidade assumem hoje grandes proporções nas áreas urbanas. A realização das atividades diárias mais simples, como o acesso ao trabalho, educação, recreação, compras e aos serviços tem sido dificultada por problemas crescentes associados às condições de deslocamento e, por conseguinte, tem consumido uma proporção significativa de recursos financeiros, humanos e naturais com fortes impactos ao meio ambiente, entre os quais, aqueles relativos à poluição do ar e à degradação do patrimônio urbano. Desse modo, além de responsável por prejuízos econômicos e ambientais, a deficiência das condições que garantem a mobilidade traz também reflexos diretos ao convívio social e interatividade nas cidades (SILVA, 2006, p. 47).



**Figura 6** – Alguns dos elementos que devem ser considerados na definição de mobilidade urbana sustentável. Fonte: Ministério das Cidades, 2006.

Porém, para a concretização destas aspirações, o Estado deve adotar medidas mais incisivas e alocar mais recursos financeiros na área da mobilidade urbana, priorizando o

transporte público coletivo e as bicicletas. A desoneração de impostos no setor de transporte é necessária, devendo haver uma contrapartida razoável para viabilizar e equacionar os custos que o setor assume, entre eles combustível, energia, encargos das folhas de pagamento de pessoal e outros – como em vários países desenvolvidos em que o transporte público funciona com qualidade. Isso, além de maior controle pelo Estado do lucro que é auferido por esses agentes privados, tentando equilibrar os interesses e garantir a supremacia do interesse público. O resultado do desequilíbrio dos interesses e da má mediação do Estado é o alto custo para a população e a má qualidade na prestação dos serviços. O fornecimento de estruturas para o trânsito de bicicletas é também fundamental, devendo fazer parte das estratégias para a melhoria do espaço e da mobilidade urbana.

A cidade do Recife passa por intensas transformações, por grande inserção das forças do capital privado, o qual vem determinando a reorganização do espaço urbano e conseqüentemente a mobilidade urbana, que ainda prioriza os automóveis. Mas, a massa crítica que vem se somando às muitas vozes de luta daqueles que sempre fizeram do espaço urbano o palco para buscar concretizar os ideais de qualidade de vida e justiça social tem aumentado a pressão social para resolução dos problemas de mobilidade urbana e denunciado a urgência de democratização e universalização dos espaços e as formas de mobilidade neles.

Torná-lo [o espaço] inteligível é, para nós geógrafos, uma tarefa inicial. Decifrando-o, como diz LEFÉBVRE (1974), revelamos as práticas sociais dos diferentes grupos que nele produzem, circulam, consomem, lutam, sonham, enfim, vivem e fazem a vida caminhar. (CORRÊA, 2010, p. 44) (grifo nosso).

## REFERÊNCIAS

- ALCÂNTARA, Adilson. ASCOBIKE a nossa associação. Palestra proferida no Workshop Internacional de Guarulhos – SP – Brasil. Ago. 2006. In: *Plano de Mobilidade por Bicicleta nas Cidades, Coleção Bicicleta Brasil*. Brasília: Secretaria Nacional de Transporte e da Mobilidade Urbana, caderno 1. 2007. 234 p.
- BASTOS SILVA, A.; SILVA, J. P.i Coimbra, 7 p., 2006.
- BIANCO, Sérgio. *O papel da bicicleta para a mobilidade urbana e a inclusão social*. Brasília: ANTP – Associação Nacional dos Transportes Públicos, Revista dos Transportes Públicos – Ano 25, 3º trimestre, 2003.
- BREUS, Thiago L. *Políticas públicas no estado constitucional: A problemática da concretização dos direitos fundamentais sociais pela administração pública brasileira contemporânea*. 2006. Dissertação de Mestrado. Universidade Federal do Paraná, Curitiba.
- COMISSÃO EUROPÉIA. *Cidades para Bicicletas, Cidades de Futuro*. Luxemburgo: Serviços das Publicações Oficiais das Comunidades Europeias, 2000.

- CORRÊA, Roberto L. Espaço: um conceito-chave da Geografia. In: *Geografia: Conceitos e Temas*. Org.: CASTRO, Iná E. de; GOMES, P. C. da C.; CORRÊA, R. L. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 13<sup>a</sup> ed. 2010. 352 p.
- DENNIS K.; URRY, J. *After the car*. London: Polity, 2008.
- LEAL, Suely M. Ribeiro. *"Fetichismo" da participação popular*. Novas práticas de planejamento, gestão e governança democrática no Recife-Brasil. Recife: Ed. CEPE, 2004.
- LOOP BIKES. *Grupos de Pedaladas e Passeios*. Disponível em: <<https://loopbikes.com.br/grupos>> Acesso em: 23. Set. 2013.
- MINISTÉRIO DAS CIDADES. *A mobilidade urbana no planejamento da cidade, Cartilha*. Brasília: Secretaria Nacional de Transporte e da Mobilidade Urbana, 2005.
- \_\_\_\_\_. *Plano de Mobilidade por Bicicleta nas Cidades, Coleção Bicicleta Brasil*. Brasília: Secretaria Nacional de Transporte e da Mobilidade Urbana, caderno 1. 2007. 234 p.
- PAIVA, R. A. *Integração de ciclovias com outros modos de transporte*. Companhia Paulista de Trens Metropolitanos - CPTM. Workshop Internacional de Guarulhos-SP – Brasil. Ago. 2006.
- PONTES, Bruno. A. N. M.; FERREIRA, H. *Políticas Públicas Urbanas: instrumento de atendimento aos interesses públicos?* Encontro de Geógrafos da América Latina (EGAL), 2013. 16 p.
- PREFEITURA DA CIDADE DO RECIFE. *Geraldo anuncia ciclofaixa móvel e implantação do projeto "Recife Antigo de Coração"*. Disponível em: <<http://www2.recife.pe.gov.br/geraldo-anuncia-ciclofaixa-movel-e-implantacao-do-projeto-recife-antigo-de-coracao>> Acesso em: 15 ago. 2013.
- \_\_\_\_\_. *Ciclofaixa Recife de Turismo e Lazer*. Disponível em: <<http://www2.recife.pe.gov.br/tag/ciclofaixa-recife-de-turismo-e-lazer/>> Acesso em: 15 ago. 2013.
- \_\_\_\_\_. *100 % dos usuários de bicicleta querem ciclofaixa em seus bairros*. Disponível em: <<http://www2.recife.pe.gov.br/100-dos-usuarios-de-bicicleta-querem-ciclofaixa-em-seu-bairro/>> Acesso em: 15. Ago.2013.
- SILVA, A. N. R.; COSTA, C. S. *Cidade, Cidadão e Mobilidade Urbana Sustentável*. Brasília: Ministério das Cidades. Curso de Gestão Integrada da Mobilidade Urbana, módulo 2. 2006. Disponível em: <[http://www.abcp.org.br/solucoesparacidades/arquivos/01/40%20%20Gestao%20Integrada%20mobilidade%20urbana\\_MCidades.pdf](http://www.abcp.org.br/solucoesparacidades/arquivos/01/40%20%20Gestao%20Integrada%20mobilidade%20urbana_MCidades.pdf)> Acesso em 02. Set. 2013.
- SILVEIRA, Mariana O. *Mobilidade Sustentável: A Bicicleta como um meio de transporte integrado*. 2010. Dissertação de Mestrado. Programa de Pós-Graduação em Engenharia de Transporte, COPPE, UFRJ. Rio de Janeiro. 168 p.
- TEIXEIRA, Elenaldo C. *O Papel das Políticas Públicas*. Salvador: AATR-BA. 2002. 11 p.
- WBCSD - World Business Council for Sustainable Development. *Mobilidade 2030 - Vencendo os desafios da sustentabilidade*. 2004. 178 p. Disponível em: <<http://wbcsdmobility.org>>. Acesso em: 12. set. 2013.