

## **CAPÍTULO 2 A “MAGRELA” CONCEBIDA**

Nosso objetivo, neste capítulo, é fazer uma análise da política pública oficial de fomento ao modal cicloviário na cidade do Rio de Janeiro dos anos 90 até o presente, com o intuito de tentar captar a(as) visão(ões) do Estado acerca da questão. Para tanto, após levantamento de literatura sobre o assunto, interpretamos as reflexões de Menezes (2004) e da própria prefeitura (s/d). Pesquisamos as páginas eletrônicas de órgãos da municipalidade, realizamos entrevistas com quadros técnicos da Prefeitura e do Estado e, além disso, também entrevistamos um ativista de uma ONG que tem projetos com a prefeitura. Levantamos também, na imprensa, declarações públicas da atual gestão municipal sobre o tema.

Iniciaremos interpretando o período de 1990 a 2008, período de construção e ampliação das ciclovias. Depois passaremos à análise do programa “Rio-Estado da bicicleta” do governo estadual. Por último, voltaremos a atenção para os projetos e declarações da gestão Eduardo Paes (2009) para o planejamento cicloviário.

### **2.1- A política pública oficial da Prefeitura Municipal do Rio de Janeiro (PMRJ) para o fomento do uso da bicicleta (1990-2008).**

A cidade do Rio de Janeiro ostenta o título de cidade com a maior malha cicloviária do país, com mais de 140Km de extensão (PMRJ: s/d, MOVILIZATION e PMRJ: s/d), o que não necessariamente a faz uma cidade na qual o trânsito de bicicletas se dá de maneira tranqüila. Segundo a literatura (PMRJ: s/d, Menezes: 2004), a primeira ciclovia a ser construída na cidade foi a da Avenida Marechal Fontenelle, em Jardim Sulacap 1972, mas devido a erros no projeto, segundo esta mesma bibliografia (PMRJ: s/d, Menezes: 2004), acabou caindo em desuso. Em 1987 (PMRJ: s/d, Menezes: 2004) é criada a faixa compartilhada da Lagoa Rodrigo de Freitas, que na época não contava com sinalização específica. No entanto, foi no início dos anos de 1990, com o projeto Rio

Orla, que tinha o objetivo de “preparar” a cidade para a ECO 92, que houve o grande impulso de construção das atuais ciclovias. Foram construídas as ciclovias em Copacabana, Ipanema, Leblon, São Conrado e Barra da Tijuca (PMRJ: s/d, Menezes, 2004). Segundo Menezes (2004), estas foram iniciativas pontuais, não se caracterizando como planejamento cicloviário.

Alfredo Sirkis foi um personagem importante dessa história, pois enquanto vereador influenciou na introdução do tema no Plano Diretor da cidade, no início da década de 1990; entretanto, foi com sua entrada no governo César Maia (1993-1996), assumindo a Secretaria de Meio Ambiente (SMAC), que ele e outros ligados à temática constituíram um grupo de trabalho para a questão dentro da prefeitura (PMRJ: s/d, Menezes: 2004). Esse grupo de trabalho apresentou propostas de construção de ciclovias distribuídas pelas cinco áreas de planejamento da cidade (Menezes, 2004).

Comparamos as propostas do Grupo de Trabalho (encontradas em Menezes, 2004) com o resultado que foi materializado de fato (PMRJ: s/d) e, apesar da prefeitura ter construído ciclovias em todas as áreas de planejamento, foram as da Zona Sul as que apresentaram a maior proximidade entre o plano concebido e o executado de acordo com os estudos especializados. O traçado cicloviário liga diretamente a Zona Sul ao Centro, mas passa pelo Museu de Arte Moderna e chega até o Aeroporto Santos Dumont, margeando o Centro. Cabe ressaltar que recentemente foi inaugurado um bicicletário no estacionamento privado da Cinelândia, que conta com segurança, armários e vestiários para o usuário ao custo atual de R\$8,00<sup>23</sup>, ou seja, superior ao deslocamento de ônibus ou metrô. O caso deste estacionamento, que embora privado se trate de uma concessão pública, denota claramente a que classes sociais essa iniciativa está voltada<sup>24</sup>.

---

<sup>23</sup> Informações obtidas no sítio virtual: [www.ta.org.br](http://www.ta.org.br) capturado em 25 de abril de 2009.

<sup>24</sup> Nas últimas licitações de estacionamentos subterrâneos tem sido incluído um termo que obriga os novos estacionamentos públicos de destinar vagas a bicicletas. Tal regulamentação não versou nada sobre os custos da utilização pelo concessionário. Isto abriu a brecha para tal estabelecimento cobrar esta quantia. Apesar disto, outro

Menezes (2004) ressalta que um dos grandes desafios deste grupo foi propor esta conexão entre a ciclovia existente na orla e o centro da cidade. Assim foi projetada a ciclovia Mané Garrincha, que sai de Copacabana, passa pelo túnel novo, pelo canteiro central da Avenida Lauro Sodré, a praia de Botafogo, Aterro do Flamengo, chegando ao Museu de Arte Moderna. Além desta ciclovia foi construída uma outra, a João Saldanha, ligando a orla de Copacabana à orla de Ipanema-Leblon. A segunda foi feita em cima de uma ciclo-faixa<sup>25</sup> na rua Francisco Otaviano, talvez uma das únicas onde a via foi construída sobre um espaço de automóveis, pois as demais, via de regra, foram construídas em parques, praias ou sobre a calçada<sup>26</sup>. Mais adiante iremos refletir a esse respeito.

De acordo com Menezes (2004), surgiram à época diversas críticas em relação à ciclovia Mané Garrincha, como:

“(i) quanto à preferência da localização das ciclovias na zona sul, alegando-se um privilégio social nessa escolha, o que elitizaria o uso da bicicleta; (ii) quanto à locação de um dos trechos da ciclovia sob o túnel Engenheiro Marques Porto que, cruzando o Morro de São João, liga a Avenida Princesa Isabel, em Copacabana, a Botafogo, quando se levantou a possibilidade da intoxicação por monóxido de carbono dos ciclistas que utilizassem o trecho; (iii) quanto a sinuosidade do trecho que percorre o parque do Flamengo, afirmando-se que esse fator promoveria a inutilidade do trecho, dentre outras”(Menezes, 2004:p 31).

Some-se ao supracitado que, segundo Sirkis (PMRJ s/d), pelo fato destas ciclovias terem retirado algumas dezenas de vagas para automóveis, freqüentemente localizadas sobre as calçadas, o projeto foi bombardeado por críticas da imprensa.

---

estacionamento subterrâneo construído sob a Avenida Presidente Antônio Carlos não cobra tarifa para o estacionamento de bicicletas. Informações obtidas através de entrevista realizada com José Lobo da ONG Transporte Ativo.

<sup>25</sup> Ciclofaixa é uma faixa da rua destinada a bicicleta, diferente da ciclovia que uma via fisicamente segregada para as bicicletas. Então neste caso primeiro se pintou uma faixa para depois separar com marcos físicos este espaço.

<sup>26</sup> Segundo já pontuamos acima a construção das ciclovias também retiraram algumas vagas de automóveis. Não obtivemos informação em quais locais tais vagas deixaram de existir, mas acreditamos que provavelmente fora justamente na rua Francisco Otaviano.

Com relação às críticas da mídia levantadas por Menezes (2004), cabe ressaltar que à exceção da intoxicação, todas as outras são recorrentes por parte dos chamados cicloativistas, e serão exploradas no Capítulo 3.

Além das ciclovias comentadas acima, foram construídas a ciclovia Rubro-Negra, que liga a PUC à faixa compartilhada da Lagoa e a construção da ciclovia Ayrton Senna, que liga a orla da Barra da Tijuca a Jacarepaguá.

Menezes (2004) faz uma periodização que intitula o período de 1993-1996 de sistematização da política, e o período de 1997-2000 de dessistematização da política. Claramente isto se dá pela mudança da administração César Maia para a administração Luiz Paulo Conde. O livro ciclovias cariocas editado no terceiro mandato (s/d - provavelmente 2005) de César Maia simplesmente ignora este período de 1997-2000<sup>27</sup>.

Segundo Menezes (2004), esta dessistematização da política acontece em decorrência da desarticulação do grupo de trabalho que elaborava a política para o setor; foi então criada uma gerência de assuntos cicloviários. Além da extinção do grupo anterior, outro fator que alterou o cenário foi a descentralização da gestão de projetos e da implementação de ciclovias, o que por sua vez fez com que as vias implementadas não segam o padrão urbanístico do grupo anterior. Menezes (2004) acredita também que esse corpo técnico tem menos força política dentro da prefeitura para implementar as ações. Ainda assim são construídas ciclovias, especialmente na cola dos programas Rio-Cidade<sup>28</sup> de Bangu e Santa Cruz.

Através da análise das fichas cadastrais contidas no Livro Ciclovias Cariocas (PMRJ s/d), podemos constatar a realização da faixa

---

<sup>27</sup> Tal período é ignorado no texto de análise, mas como esta publicação apresenta dados das ciclovias foi possível identificar as ciclovias construídas no período.

<sup>28</sup> Projeto da PMRJ, que se iniciou na primeira gestão do Governo César Maia, mas teve continuidade no governo Luiz Paulo Conde, de reurbanização de áreas da cidade.

compartilhada<sup>29</sup> da Pacheco Leão na Zona Sul e a faixa compartilhada da Floresta da Tijuca, ambas construídas em 1999. Na Zona Oeste foram inauguradas a Fernando Pinto em 1999, e em 2000 foram construídas as cicloviárias Alfredo Del Cima, Estrada da Cachamorra e Estrada do Magarça. Na Zona Norte será construída a Nelson Cavaquinho em 1999.

Menezes (2004) acredita que a volta do Governo César Maia ao poder não garantiu a retomada do ritmo de construção de cicloviárias, continuando assim, em sua visão, o período de dessistematização da política cicloviária. Apesar disto, o livro *Cicloviárias Cariocas* (PMRJ, s/d) cita diversas cicloviárias: na Zona Sul, Lagoa-Botafogo e Tricolor em 2003; na Baixada de Jacarepaguá, Barra-Jacarepaguá, Curicica e Rio Centro em 2002; Eco Orla em 2003; Eco-Macumba e Recreio-Itaúna em 2004; na Zona Oeste, Inhoaíba-Paciência e Eco Brisa inaugurada em 2002, Rio Cidade Santa Cruz em 2004. Na intitulada área 4<sup>30</sup> serão construídas a Rio Jequiá e Eco Acari, além da ampliação da Moneró em 2002, a Rio Cidade Marechal Hermes e a Rio cidade Cocotá 2004.

Analisando o Mapa das Cicloviárias Cariocas (Mapa 01) com o auxílio da periodização das inaugurações, concordamos parcialmente com a análise de Menezes (2004) de que houve uma dessistematização da política cicloviária, mas acreditamos que mais importante que a diminuição do ritmo de construção é o fato de que embora a estrutura viária tenha aumentado na periferia, ela não se dá de forma integrada como a da Zona Sul<sup>31</sup>, ou seja, os efeitos desta “dessistematização” não são iguais por toda cidade. Além disso, durante o segundo governo César Maia foi construída uma alternativa viária à orla na Zona Sul, com as cicloviárias Tricolor e Lagoa-Botafogo, o que é um exemplo de sistematização. O problema é que esses projetos acabaram não sendo

---

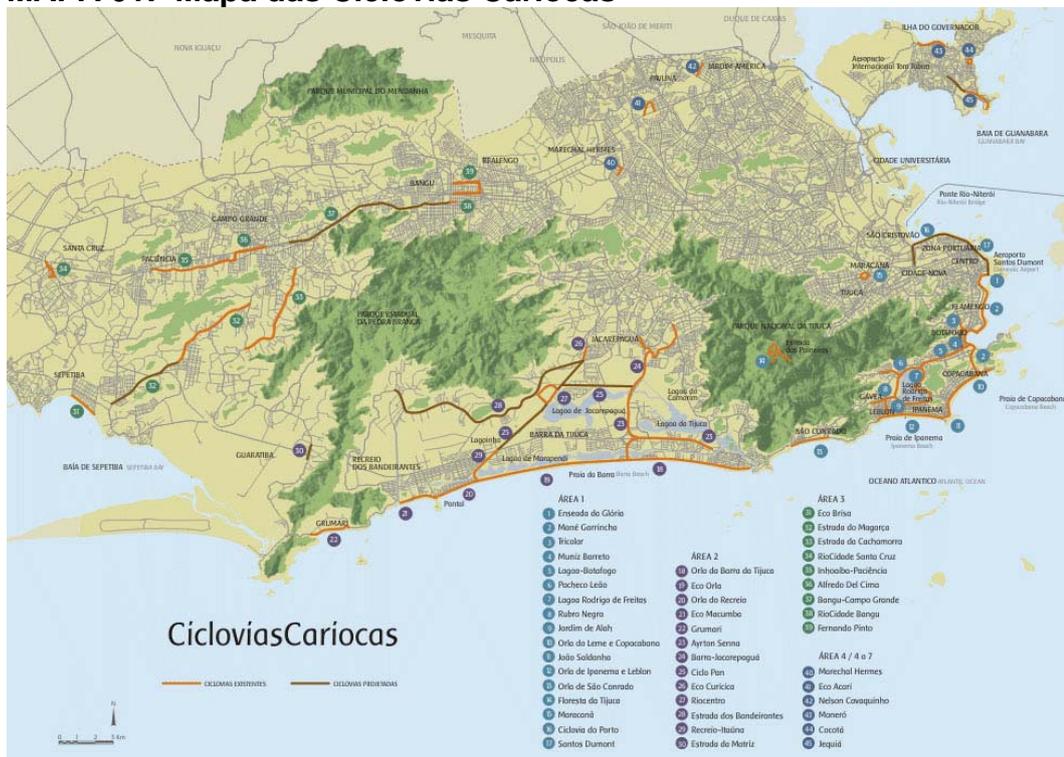
<sup>29</sup> Faixa compartilhada é quando uma via tem seu uso dividido com mais de um modal. Nestes casos são vias feitas sobre a calçada nas quais, de acordo com o Código Brasileiro de Trânsito, têm Preferência o Pedestre.

<sup>30</sup> Regionalização feita pelo projeto *Cicloviárias Cariocas*, no caso abrange a zona norte distante e a Ilha do Governador.

<sup>31</sup> Embora esta rede receba uma série de críticas, como iremos apontar no Capítulo 3, é inegável que pelo menos na Zona Sul é possível se fazer consideráveis deslocamentos por vias segregadas que são integradas, apesar de existirem problemas em sua integração.

bem sucedidos. Na primeira ficou faltando o trecho final que seria contemplado pela ciclo-faixa da Muniz Barreto, fazendo com que ela atualmente termine em frente à Universidade Santa Úrsula. A segunda é uma das que mais recebem críticas por alguns ciclistas, pois tem a maior parte de sua extensão sobre calçadas curtas e com fluxo considerável de pedestres. Além disto, ela possui trechos que simplesmente somem e aparecem em outras ruas. Apesar destas duas infra-estruturas não terem alcançado êxito não podemos afirmar que seu projeto era “dessistêmico”.

**MAPA 01: Mapa das Ciclovias Cariocas**



Fonte: IPP, extraído em 16 de dezembro de 2009 de [http://www.rio.rj.gov.br/ipp/pu\\_mp-ci.htm](http://www.rio.rj.gov.br/ipp/pu_mp-ci.htm).

Além da Zona Sul, outra área que terá uma integração é a região da baixada de Jacarepaguá, mas neste caso é a exceção que confirma a regra, uma vez que as ciclovias se concentram na Barra da Tijuca, que se trata de outro espaço das classes médias da cidade.

Em nossa entrevista a quadros técnicos da prefeitura que trabalharam do final de 2002 a 2008, nos foi revelado que foram implantadas ciclovias principalmente em Bangu e Campo Grande. Neste período também existiram projetos que não foram executados, como a

ciclo-faixa da Muniz Barreto (em Botafogo) e a revisão da ciclovia Lagoa-Botafogo<sup>32</sup>.

Em nossa investida ao Instituto Pereira Passos, órgão de planejamento do município, nos foi revelado que outra ação considerada relevante pelos quadros técnicos foram as campanhas educativas “pedale legal” e “pedale legal na escola”. A primeira foi uma campanha publicitária veiculada através de *folders* e totens na cidade, a segunda era uma campanha mais volta para as escolas. Este projeto contou com a parceria e financiamento da “Urbal Regional Aid Programme” (URB AI) (PMRJ, 2008). Esta instituição é uma organização ligada a Comunidade Européia para a cooperação técnica entre cidades da Europa e da América Latina. No programa em questão houve uma troca de experiências com a cidade Holandesa de Utrecht. Na página do IPP na internet também há informações sobre os projetos do GT cicloviário referentes ao período ora em tela. Trata-se de um registro do seminário “Planejamento Cicloviário e Transporte Público”<sup>33</sup> coordenado por este instituto em parceria com o “*Institute for Transportation and Development Policy*” (ITDP) e a ONG Transporte Ativo. Nesta ocasião, “*Carlos Pardo, coordenador do projeto GTZ voltado ao desenvolvimento sustentável na área de transportes, falou do processo de implantação do uso da bicicleta em Bogotá. Os exemplos de Londres, Copenhague e Paris também foram apresentados por Jonas Hagen, do ITDP*”<sup>34</sup>.

Além das instituições internacionais mencionadas acima, o indicado documento ainda faz referência à Holandesa “*Interface for Cycling Expertise*” (I-CE), demonstrando uma outra dimensão deste debate, a parceria de técnicos de outros países na prefeitura já apontado pela nossa entrevista realizada no IPP.

Ainda nos referenciando a esse documento, há a citação da criação de leis para obrigar estabelecimentos comerciais a destinarem

---

<sup>32</sup> Entrevista realizada com Cláudia Tavares do IPP em 24 de novembro de 2009.

<sup>33</sup> [http://www.rio.rj.gov.br/ipp/noticias/nota\\_116.htm](http://www.rio.rj.gov.br/ipp/noticias/nota_116.htm) acessado em 29 de novembro de 2009.

<sup>34</sup> Op cit.

vagas para bicicleta. Aproveita também para pontuar as linhas de ação do grupo:

“Atualmente, o GT Ciclovias trabalha com **seis linhas de ação**, (...). A primeira visa à **inclusão da bicicleta nos projetos urbanos**, regra seguida pelo IPP e já utilizada no projeto do Porto do Rio. Na palestra do engenheiro Jeroen Buis, do Interface for Cycling Expertise, Planejamento do trânsito ciclo-inclusivo, ele defendeu o equilíbrio entre os diversos modos de transporte e o respeito a todos os usuários do trânsito. Buis ressaltou que a segurança e a utilização são fatores mais importantes do que simplesmente a construção de ciclovias. No planejamento de transportes já deve estar incluída a bicicleta.

A segunda linha de ação propõe a **integração da bicicleta ao transporte público**. O GT também vem estimulando a implantação de bicicletários junto à Supervia e ao Metrô, além de sua inclusão nos terminais rodoviários e foi sobre esse assunto a palestra A integração do ciclista com o Transporte Público, também por Jeroen Buis, demonstrando os benefícios da combinação entre bicicleta, trem, metrô e ônibus.

Dar **prioridade para a Zona Oeste** é a terceira linha de ação do Grupo de Trabalho, já que, de acordo com a informação de Antonio Jofre, Coordenador de Planejamento da Secretaria Municipal de Transportes, os bairros da região têm a maior incidência de viagens em bicicleta por dia na cidade. Para tanto, o GT pretende ampliar a rede cicloviária da região.

Em busca de grandes resultados, a partir de pequenas ações, a quarta linha do GT é a **extensão das ciclovias já existentes**. Além de ampliá-las, faz parte do planejamento sua interligação, o aumento da segurança, além de vistoria e manutenção.

A **promoção do uso da bicicleta** constitui a quinta linha de ação e, para isso, o GT apóia organizações e eventos que estimulam a utilização desse veículo. Em 2007, foram firmadas parcerias com o ITDP, a Fundação Clinton e a ONG Transporte Ativo. Além disso, o GT visa ao treinamento do público interno, dos técnicos da Prefeitura e parceiros. Entre as ações de treinamento está a própria realização do workshop de Planejamento Cicloviário.

Para complementar as ações do Grupo de Trabalho, a sexta linha proposta é a **pesquisa**. Para tanto, em parceria com universidades, foi realizada a pesquisa Urbal, em dois projetos: A e B. O primeiro com a UFRJ, em 2003, buscou maior entendimento a respeito do uso da bicicleta em viagens integradas. O projeto B teve duas fases: a primeira durante a Campanha Pedale Legal, realizada pelo GT Ciclovias; a segunda em parceria com a UERJ, antes e após a Pedale Legal nas Escolas”[Grifos no original]<sup>35</sup>

Este relato do evento realizado em 2007 demonstra, a nosso ver, um entusiasmo de diversos técnicos em relação à promoção do modal cicloviário. Gostaríamos de destacar o fato de que sabiamente reconhecem que uma região periférica como a Zona Oeste merece uma atenção especial. Apesar desse entusiasmo, se compararmos o mapa

35

Op cit.

das ciclovias cariocas, atualizado em 12/01/2009, com o existente na publicação impressa de 2005 (PMRJ, s/d), vemos que nenhuma ciclovia foi feita ou ampliada. Em compensação, no apagar das luzes do governo César Maia, algumas ações com características um pouco distintas do que o apontado pelos técnicos foram gestadas nesse período.

No final do segundo mandato da gestão César Maia foi lançado o programa de aluguel de bicicletas (PMRJ, 2008). Para ser mais preciso sua inauguração ocorreu no último mês do mandato. Até iniciarmos nossas pesquisas de campo, nós mesmos considerávamos que essa era uma política da gestão atual, mas a idéia já existia em estudo nos órgãos de planejamento. Segundo uma entrevistada, eles já tinham formulado a idéia, mas acreditavam que seria mais interessante aumentar a infraestrutura cicloviária antes de instalar o sistema. No último semestre da gestão César Maia é que parte do gabinete a solicitação para implantá-la.

Apesar de inicialmente comentar que primeiro deveria se criar a infra-estrutura viária para depois se criar um sistema de aluguel, a entrevistada reconhece que a “bicicleta pública foi nossa aliada”<sup>36</sup>, pois a partir dela foi possível aos quadros técnicos a proposição de outros projetos, como as ciclofaixas de Copacabana, as quais foram planejadas neste período mas implantadas na gestão seguinte. Além das ciclofaixas, foram projetadas também rotas ciclísticas para alimentá-las.

Além das ciclofaixas de Copacabana, os técnicos da prefeitura também projetaram uma ciclofaixa para a Tijuca, e segundo a nossa entrevistada, tal projeto se encontra na SMAC para ser apropriado.

Segundo nossa entrevistada, o projeto de bicicletas públicas se iniciou pela Zona Sul porque era onde já existia uma infra-estrutura cicloviária. Além disso, “como a idéia é solidificar cada vez mais a bicicleta como meio de transporte”<sup>37</sup> a integração com o metrô é muito importante. Assim, o GT cicloviário atendeu a solicitação do Prefeito, elaborando um termo de referencia para a licitação do sistema em etapas.

---

<sup>36</sup> Entrevista realizada com Cláudia Tavares do IPP em 24 de novembro de 2009.  
<sup>37</sup> Op cit.

O termo de referência (PMRJ, 2008) para bicicleta pública, na verdade se trata de uma concessão de espaço publicitário. O objeto do pregão é definido como “Exploração Publicitária nas estruturas das bicicletas e em até 3 (três) painéis de mídia digital acoplados às estações definidas no item 3.5 deste Termo, com encargo de implantação de uma rede de estações de bicicletas, englobando o fornecimento, operação, administração e manutenção, pelo prazo de 5 (cinco) anos” (PMRJ, 2008, p.1).

O vencedor deveria arcar com o investimento em todo o sistema que tem a abrangência da Zona Sul, Centro e Tijuca; notadamente o sistema segue a influência da linha 1 do metrô, uma vez que, como citado por nossa entrevistada, a integração com este modal pretende dar o caráter de iniciativa voltada ao transporte. O referido termo indica as características de como o sistema iria operar, fornecendo, por exemplo, a localização das 50 estações distribuídas por áreas, a configuração mínima das bicicletas, das estações, a gratuidade pelo uso dos 30 primeiros minutos, bem como um intervalo mínimo de 15 minutos entre uma utilização e outra. Além disso, estabelece um cronograma de implantação do sistema como descrito abaixo:

REGIÃO	PRAZO
Copacabana	3 (três) meses
Ipanema/Leblon	6 (seis) meses
Lagoa	6 (seis) meses
Botafogo/Flamengo	12 (doze) meses
Centro	12 (doze) meses
Tijuca	15 (quinze) meses

Cronograma de implantação do sistema de bicicletas públicas (PMRJ, 2008, p. 4)

A partir de uma consulta ao sítio virtual da empresa que administra o sistema podemos constatar que o sistema já está em operação em Copacabana, Ipanema, Leblon, Lagoa e uma parte da Gávea (nas proximidades da Lagoa). Em breve faremos nossa interpretação de tal estrutura.

Convém, agora, analisar a política estadual para o incentivo de bicicletas. O lançamento dessa política aparenta ter influenciado tanto o final da gestão César Maia quanto o início da gestão Eduardo Paes.

## 2.2 O programa “Rio - O Estado da Bicicleta”

O programa “Rio - O Estado da Bicicleta” foi elaborado em 2007<sup>38</sup> (Setrans 2008) pelo Governo Estadual. Tal programa teve um destaque da mídia após a visita do Governador do Estado, Sérgio Cabral Filho, à Paris, quando conheceu o *Velib*, o sistema francês de aluguel de bicicletas. Pelo menos no papel, o programa pretende ser mais amplo, abrangendo três dimensões: programa educacional, programa promocional e programa operacional.

Com relação aos objetivos do programa, são descritos como:

*“estimular o uso da bicicleta como meio de transporte alternativo para parcela da população que hoje faz as suas viagens à pé;  
Implantar em parceria com os demais órgãos de transporte e trânsito do Estado e dos municípios, políticas de educação para o trânsito;  
Integrar a bicicleta aos outros modais de transporte, funcionando como transporte complementar, para percursos de curta distância;  
Apoiar os municípios do Estado do Rio e Janeiro a construir ciclovias, ciclofaixas e sistemas cicloviários;  
Instalar bicicletários públicos  
Promover e apoiar eventos esportivos, culturais e institucionais que incentivem o uso da bicicleta como meio de transporte”.* (SETRANS, 2009, grifo nosso).

Grifamos o primeiro objetivo acima por considerarmos estranho um programa que, em “tese”, traz a crítica à prioridade do automóvel dizer que o alvo são as pessoas que andam a pé.

Voltando à descrição do projeto, o programa educacional é constituído por uma série de iniciativas para difundir o uso da bicicleta, como campanhas educativas e a criação de uma escola da bicicleta. O programa promocional seria uma estratégia de propagandas e o operacional, a criação de infra-estruturas para a bicicleta.

---

<sup>38</sup> Informação obtida através de entrevista realizada por nós com o atual coordenador do programa Mauro Tavares.

O programa operacional (SETRANS, 2008) é audacioso e prevê as metas de:

- (i) construir 1000km de ciclovias no estado, sendo pelo menos 10km por município e 80km no Arco Rodoviário Rio de Janeiro<sup>39</sup>;
- (ii) bicicletário integrador em terminais de Metrô, Trem e Ônibus. Com custo pelo uso desta estrutura integrada à passagem;
- (iii) ecovias – ciclovias ao longo das margens dos rios: Sarapuí, Meriti e Pavuna, segundo o texto do projeto com o objetivo de coibir a ocupação desordenada desses locais;
- (iv) bicicleta pública – um sistema de aluguel de bicicletas a um baixo custo, com bicicletários automatizados para a população.

O programa promocional, além de estratégias de propagandas usuais, traz uma ação que é sintomática. A criação do *Tour* do Rio nos moldes da famosa corrida francesa *Tour de France*, mais uma vez mostrando que o ar europeu continua influenciando nossas elites políticas. Inspiração esta que marcou o lançamento do programa<sup>40</sup>.

Até o presente momento, fora a construção de dois bicicletários no metrô (Pavuna e Cantagalo)<sup>41</sup>, a meta operacional desse projeto que saiu da concepção para a ação, foi a bicicleta pública. O sistema tem o sugestivo nome de “SAMBA – Solução Alternativa para Mobilidade por Bicicletas de Aluguel”, com estações no bairro de Copacabana. A iniciativa foi tomada pela Prefeitura no final do mandato de César Maia.

<sup>39</sup> Projeto do Governo estadual em parceria com o Governo Federal para construção de uma rodovia que integre as vias de acesso ao rio ligando o Pólo petroquímico de Itaboraí ao porto de Itaguaí.

<sup>40</sup> Talvez pudéssemos retroceder ainda mais. Schetino em seu original trabalho: *Pedalando na Modernidade: a bicicleta e o ciclismo na transição do século XIX para o XX* (2008), demonstra como tal artefato e seu uso chega ao Brasil como uma moda parisiense a ser seguida pela elite. Demonstra como o ciclismo e a bicicleta anunciam a entrada na modernidade tanto na França quanto no Brasil. Uma diferença apontada pelo autor é que, no período estudado, a bicicleta já era um artefato popular na cidade das luzes, enquanto que cá, nos trópicos, ficava restrito às elites. Embora não indique precisamente quando a bicicleta irá se popularizar em nosso país, pontua que entre final do corte temporal de sua pesquisa (1901) e a primeira fábrica de bicicletas no país (1947) se passará quase meio século.

<sup>41</sup> Esta iniciativa foi tomada pelo próprio Metrô, não conseguimos verificar se esta se deu por influência do Estado. Tal hipótese tem um peso, uma vez que um dos que disputam simbolicamente o “papel” de defensor das bicicletas é o atual secretário estadual de transporte Julio Lopes.

Aqui se apresenta uma dimensão muito relevante de nosso objeto: o *marketing*, que neste caso foi tão intenso, com a repetição da imagem do governador pedalando de braços abertos pelas ruas de Paris, que nós mesmos acreditamos que o sistema implantado em Copacabana tivesse sido obra do Governo do Estado. No caso, não parece ter havido nem parceria. Embora neste quesito não possamos ultrapassar o terreno da suposição, nos parece ter havido aí uma disputa pelo simbólico. Uma disputa pela paternidade do sistema. Talvez isso explique porque o gabinete do prefeito solicitou ao final de seu governo, que seus técnicos elaborassem um projeto antes de solicitar estruturas que os próprios técnicos consideravam importantes.

Com relação aos itens (i) e (iii), é interessante o fato de tal política “ecológica” estar à mercê de florear outros projetos de governo que têm provavelmente outros interesses envolvidos. O primeiro item é, inclusive, um empreendimento rodoviário. Tal empreendimento, uma vez consolidado, amplia ainda mais “as redes vastas e densas” (Lefebvre, 1994) que intensificam a “*implosão/explosão da cidade* [neste caso convém falar em metrópole]” (Lefebvre, 1999)<sup>42</sup>.

### **2.3 – Os projetos e declarações da gestão Eduardo Paes para o planejamento cicloviário.**

Alguns dos projetos iniciados e ou elaborados no governo César Maia terão continuidade no governo Eduardo Paes. Segundo a atual coordenadora do programa cicloviário, um dos programas estratégicos do prefeito é o “Rio-Capital da Bicicleta”<sup>43</sup>. Segundo ela, as metas para o planejamento cicloviário seriam:

(i) dobrar extensão da malha de cicloviária;

---

<sup>42</sup> Tema vastamente abordado em nosso primeiro capítulo a partir de Lefebvre (1991, 1994, 1999, 2001, 2008), Santos (1999, 1988), Debord (2002 e 1959), Illich (2005), Gorz (2005).

<sup>43</sup> Entrevista realizada com Anete Carvalho Markus Soares em 23 de novembro de 2009.

- (ii) aumentar o número de bicicletários e de outras infra-estruturas;
- (iii) ampliar o sistema de bicicleta pública;
- (iv) realizar conservação da malha existente.

Ainda segundo esta entrevistada, estas metas estão correlacionadas com outros projetos do governo, como o corredor T544, no qual se planeja criar uma ciclovia em grande parte de sua extensão, rotas alimentadoras a esse sistema e bicicletários nas estações de ônibus.

Além desse projeto, a coordenadora também citou o projeto “Porto Maravilha”<sup>45</sup> como outro projeto que receberia uma ciclovia. Neste caso, a idéia não é nova, pois a administração anterior já previa essa possibilidade (PMRJ, s/d, p. 21). Ela também vislumbra a possibilidade de ciclovias serem implantadas nos projetos de macrodrenagem da Bacia de Jacarepaguá<sup>46</sup>.

O relevante, segundo a entrevistada, é que quando o prefeito diz “é Rio-Capital da Bicicleta”, ele sinaliza, em sua opinião, para todas as secretarias, que a bicicleta deva entrar como possibilidade nos mais variados projetos. Em sua opinião, a diferença da prefeitura atual é que a política emana do prefeito, enquanto que em gestões anteriores tais políticas partiam mais de dentro das secretarias. Esta opinião é um pouco compartilhada pela técnica do IPP vinculada ao GT cicloviário da gestão anterior, que também entrevistamos. Esta última ainda ressalta o fato do atual prefeito já ter aparecido duas vezes em capas de jornais em cima de uma bicicleta<sup>47</sup>. Ela chega a comparar com a época em que Sirkis era secretário e o programa cicloviário tomou força.

---

<sup>44</sup> O corredor T5 é um projeto de construção de um corredor de ônibus expresso, conhecido como BRT (“Bus Rapid Transit”) entre os bairros da Penha e Barra da Tijuca. O projeto já existia anteriormente, inclusive com a idéia do uso da bicicleta como alimentadora do sistema, o que a atual prefeitura apresenta de novo é a inclusão de ciclovias em parte do trajeto.

<sup>45</sup> Projeto de “revitalização” da Zona Portuária do Rio de Janeiro.

<sup>46</sup> Assim como no projeto Ecovias do programa Rio Estado da Bicicleta, a bicicleta pode ser utilizada para florear projetos outros.

<sup>47</sup> Fizemos um levantamento no Jornal o Globo, provavelmente ela se referia as edições de 23 de setembro e 8 de novembro de 2009. Na primeira ocasião, em referência ao “Dia Mundial Sem Carro”

O comentário da entrevistada é revelador, pois acreditamos demonstrar que os projetos cicloviários da prefeitura tomam corpo quando são assumidos por alguns “padrinhos”, aqueles que de alguma forma tentam capturar o “capital” político de promotores da bicicleta. Vale ressaltar também que a idéia de vender o Rio como “capital da bicicleta” não é nova, pois já era utilizada pela gestão anterior (PMRJ, s/d). Neste momento, retornamos a uma questão central de nosso objeto: a representação. Neste sentido, uma disputa pelo simbólico, pela paternidade da idéia. Sirkis é referenciado em seu próprio sítio virtual como “o pai das ciclovias cariocas”<sup>48</sup>; Julio Lopes se esforça profundamente para promover a bicicleta e Eduardo Paes desfila de bicicleta no jornal. Em um período no qual a “*nebulosa ambiental*” (Moreira, 2004) parece confundir todos os discursos, figuras públicas com auxílio de seus assessores de *marketing* se esforçam para cristalizar a imagem de “defensores” do clima, do ambiente e etc.

Consideramos que a ação do Estado na política cicloviária merece dois planos de análise: o dos quadros técnicos e o dos quadros políticos. Os primeiros, ora avançam em propostas que são brechadas na disputa técnica com outros quadros formados com uma visão tipicamente “rodoviarista”, ora são surpreendidos pela demanda dos quadros políticos; formulam planos de acordo com esse jogo. Em um primeiro momento, as ciclovias foram construídas ao redor da orla, com um caráter inegável de lazer. Após esse momento, inicia-se uma sutura dessas vias, pelo menos na Zona Sul da cidade, originando ciclovias que em sua grande maioria foram construídas sobre a calçada.

Neste momento, abrimos uma brecha para abordar como o uso da bicicleta é normatizado no código brasileiro de trânsito, pois isto tem implicações na análise da política local. Por exemplo, ao se construir uma ciclovia ou similar, automaticamente se proíbe a circulação de bicicletas na via principal, ou seja, a prefeitura ao pintar uma faixa compartilhada em cima de uma calçada subverte a lógica da prioridade do pedestre e da

---

<sup>48</sup> [http://www.sirkis.com.br/interna\\_realizacoes\\_ciclovias.shtml](http://www.sirkis.com.br/interna_realizacoes_ciclovias.shtml) acessado em 28 de Novembro de 2009.

bicicleta que existe em “tese” na lei, pois não só a bicicleta é proibida de passar na rua quanto o pedestre passa a ser, do ponto de vista prático, ameaçado na calçada.

Esta questão não é ignorada pelos quadros técnicos, mas é o que é possível propor. O uso das diferentes vias pelos ciclistas: ciclovias, ruas e calçadas, por si só subverte a normatização concebida em tais projetos. Estabelece-se o que iremos chamar provisoriamente de “crítica prática”<sup>49</sup>, ou seja, pelo uso e não necessariamente pelo discurso, estabelecendo-se de maneira diferenciada em cada ciclovia, indo da negação de algumas, como no caso da Lagoa-Botafogo, até a utilização parcial, como no caso da Rubro Negra na rua Mario Ribeiro<sup>50</sup>.

Isso, obviamente, também não é ignorado pelos quadros técnicos. Diante de uma nova demanda da gestão da prefeitura, agora com mais força interna, começam a aparecer propostas e projetos de ciclofaixas, que apresentam características que julgamos como positivas, pois se apropriam de espaço dos automóveis, não disputam espaço com os pedestres e pelo menos se apresentam com um caráter mais voltado ao transporte. Porém, cabe ressaltar que até o presente momento apenas foram implantadas ciclo-faixas em Copacabana.

Outra questão ao nosso entender complicada, é o fato de tal infraestrutura estar sendo gestada de forma conjunta ao programa de bicicleta pública. Não que a idéia da bicicleta pública seja ruim “em si”, mas pelo fato de ter sua aplicação em função de um projeto midiático, que pode não coincidir com a prioridade para promover a mobilidade na cidade. Outra dimensão complicada é o fato da bicicleta pública ser um investimento privado, ou seja, a aplicação dos recursos públicos para infra-estrutura viária acaba seguindo a lógica de investimento da empresa que administra o sistema. Esta por sua vez, pelo menos pelo que está sendo apregoado, retirará o retorno do capital investido pelo aluguel de espaços publicitários nas bicicletas e nas estações. É de se esperar que

---

<sup>49</sup> Embora não extraído diretamente, é claro que tal noção tem forte influência de Lefebvre.

<sup>50</sup> Tal dimensão será abordada melhor em nosso terceiro capítulo.

esta empresa deseje que o sistema opere em locais nos quais haja a melhor visibilidade para seus clientes, não necessariamente o melhor deslocamento para os cidadãos, principalmente aqueles que mais precisam do transporte público.

Neste momento (sem nossa separação didática em dois quadros), nossa análise parece se aproximar de Serpa (2007). O autor discute o espaço público na cidade contemporânea a partir da criação de parques e jardins públicos, com ênfase em Salvador e em Paris. Também comenta as manifestações culturais da capital baiana e os conflitos envolvendo a sua espetacularização/mercantilização. Apresenta uma forte crítica à criação de parques que se apresentam, na esfera do discurso, como uma proposta pública, mas que demonstram estratégias de valorização do espaço para as classes médias consumidoras, tanto na França quanto no Brasil. No caso de Salvador, demonstra como o poder público privilegiou as regiões de expansão urbana das classes médias. No caso parisiense, como várias áreas foram requalificadas, alterando a composição de classes nas mesmas, principalmente na requalificação de bairros outrora industriais. Este fenômeno que vem ocorrendo em várias cidades do mundo<sup>51</sup>, como salientado por Harvey (1992), Em nosso caso, no Rio de Janeiro, a infra-estrutura ciclovária não aparenta promover a valorização, pois ela já é implantada, principalmente, em áreas já bastante valorizadas, sendo difícil esta assimilação<sup>52</sup>. Apesar de não afirmamos esta lógica simbiótica aos capitais imobiliários privados, a dimensão que Serpa (2007, p. 115) atribui ao consumo cultural da capital baiana nos é interessante, quando afirma que

“na verdade, são as classes médias cultivadas, ‘os clientes’ privilegiados dos equipamentos socioculturais, concebidos por elas e para elas, que são, ao mesmo tempo, os criadores, os

<sup>51</sup> Arantes (1998, P.13) faz uma crítica ácida a este respeito: “De fato, tanto a preservação do patrimônio arquitetônico, quanto a necessidade de uma renovação respeitosa do entorno, acabaram se transformando numa espécie de alegação ideológica dos gestores urbanos como formas de recomposição de uma identidade ou de uma vida social inexistentes – uma espécie de panacéia que por vezes não passa de recurso publicitário, quando não, inclusive, de inibição e controle cultural e social. O que acaba ocorrendo é, no mais das vezes, uma espetacularização do urbano, uma espécie de vida pública que há muito deixou de existir”.

<sup>52</sup> Ao mesmo tempo também não descartamos esta hipótese para determinadas áreas pontuais. O fato é que não nos propomos neste trabalho em comparar a implantação destas estruturas e a valorização do solo urbano.

gestores e os usuários dos espaços públicos urbanos, definindo e garantido através da apropriação social e espacial, sua identidade e seu poder”.

A estrutura cicloviária tem este quê, tem esta forma concebida para as classes médias consumidoras, primeiro para o lazer, para o “culto ao corpo”. Depois, na cola de uma preocupação mundial com o “meio ambiente”, aparece, muito timidamente é verdade, como alternativa de transporte. Mais uma alternativa dentro do plano do concebido, administrar o movimento desses corpos por uma determinada rota.

“Isto também ocorre porque o cotidiano se concebe como estratégia do Estado dirigida às classes médias, suporte e produto deste mesmo Estado (Seabra, 1996 [apud Serpa])<sup>53</sup>. Trabalhando para as classes médias urbanas, o Estado parece produzir apenas objetos e imagens que são, na verdade, testemunhos da desintegração e da desorganização da cidade contemporânea”(Serpa, 2007, p. 176).

Agora esta estrutura é concebida e aplicada na metrópole, cidade já deveras transfigurada pelas “*redes cada vez mais vastas e densas*” (Lefebvre, 1994. p 307) do veículo automotor. Tais classes médias são as principais usuárias desse modal de transporte (Vasconcellos, 2001), conseqüentemente, em conjunto tendem a apresentar forte resistência à restrição de seu uso. Ainda existem especificidades em relação à “*colonização da vida cotidiana promovida pelo automóvel*”<sup>54</sup> nas sociedades do capitalismo periférico e na brasileira em particular. A dimensão do *status*, que existe também no capitalismo central, é muito maior por aqui. O uso do automóvel, majoritariamente, apresenta uma dimensão de classe, apresenta a distinção de quem pertence ou não a esse estrato social<sup>55</sup>. Neste sentido, a tentativa de convencimento intra-

<sup>53</sup> No original de Seabra (1996), “a insurreição do uso”, presente na coletânea Henri Lefebvre e o retorno a dialética: “o cotidiano se concebe como estratégia do Estado dirigida as classes médias, suporte e produto deste mesmo Estado. Só com a existência das classes médias, ampliadas pelas estratégias de crescimento, é que foi se tornando possível ao Estado erigir-se acima da sociedade” (1996, p. 77). Sobre esta questão também é relevante ver outro artigo da mesma coletânea, O Estado e as classes sociais de Ethel V Kosminsky e Margarida M. de Andrade (1996, p. 51-70).

<sup>54</sup> Inspirado em Lefebvre, 1991.

<sup>55</sup> Dados do Plano Diretor de Transporte Urbano (PDTU), realizado em 2004 apontam que apenas 16,5% dos deslocamentos na Região Metropolitana do Rio de Janeiro são feitas por transporte individual motorizado. Acessado em: <http://www.central.rj.gov.br/pdtu/pesquisa-origem-destino>, em 30 de dezembro de 2009.

classe de diminuição do uso do automóvel é mais complicada do que nos países centrais. Ao mesmo tempo, talvez inspirada pelo que acontece na Europa, uma fração da classe média passa a aceitar e até mesmo defender o uso da bicicleta, mas de uma forma bem distinta de como este modal fora apropriado pelas classes populares ao longo da urbanização brasileira.

Voltando ao ponto de vista específico do plano dos quadros políticos, a preocupação em firmar sua representação ao lado da aplicação de tais políticas demonstra a sua visão de sustentabilidade, ou seja, da sustentação da imagem de promotor do verde; da presença marcante nas capas de jornais, na disputa pela paternidade da “idéia”. Em meio à “nebulosa ambiental”, as representações da “mobilidade verde” se cristalizam, mesmo diante da ausência de um conteúdo real que, neste caso, seria a promoção efetiva do direito à mobilidade como acesso ao direito à cidade.