



IJSN - Instituto Jones dos Santos Neves

2015

02

CADERNOS DA JUVENTUDE

Juventude, Mobilidade e Cicloativismo no Espírito Santo

GOVERNO DO ESTADO DO ESPÍRITO SANTO
SECRETARIA DE ESTADO DE ECONOMIA E PLANEJAMENTO – SEP
INSTITUTO JONES DOS SANTOS NEVES – IJSN



Juventude, Mobilidade e Cicloativismo no Espírito Santo

Vitória, setembro 2015

Instituto Jones dos Santos Neves
Juventude, mobilidade e cicloativismo no Espírito
Santo. Vitória, ES, 2015.

76p.; il. Tab. (Cadernos da juventude, 02)
ISBN: 978-85-8370-019-7

1.Juventude. 2.Mobilidade Urbana. 3.Bicicletas.
4.Transporte Ciclovitário. 5.Espírito Santo(Estado).
I. Barbosa, Isabella Batalha Muniz. II.Oliveira Júnior,
Adilson Pereira. III.Título. IV.Série.



GOVERNADOR DO ESTADO DO ESPÍRITO SANTO

Paulo Hartung

VICE-GOVERNADOR DO ESTADO DO ESPÍRITO SANTO

César Colnago

SECRETÁRIO DE ESTADO DE ECONOMIA E PLANEJAMENTO

Régis Mattos Teixeira

INSTITUTO JONES DOS SANTOS NEVES

Diretor Presidente

Andrezza Rosalém Vieira

Diretor de Estudos e Pesquisas

Ana Carolina Giuberti

Coordenador de Estudos Sociais

Antônio Ricardo F. da Rocha

Coordenadora de Estudos Territoriais

Latussa Laranja Monteiro

Coordenadora do projeto Cadernos da Juventude

Sandra Mara Pereira

Equipe Técnica

Isabella Batalha Muniz Barbosa (Coordenação de Estudos Territoriais – CET)

Adilson Pereira Oliveira Junior (Coordenação de Estudos Territoriais – CET)

Assessoria de Relacionamento Institucional

Projeto Gráfico

Lastênio João Scopel

Editoração

João Vitor André

Maria de Fátima Pessotti de Oliveira

Fotografia Capa

Rogério Caldeira

Bibliotecária

Andrezza Ferreira Tovar



AGRADECIMENTOS

Um trabalho não se realiza sozinho. Nesse sentido, mencionar o apoio de pessoas e instituições que contribuíram para enriquecer e aprimorar o conteúdo da pesquisa.

Cicloativistas:

Audrey Netto

Fernando Braga

Luiz Gustavo Gabler

Secretaria de Transporte e Obras Públicas – SETOP:

Ruth Paste

Antonio Luís Caus

José Fernando Destefani

Prefeitura Municipal de Vitória (SEDEC):

Clemir Regina Pela Meneghel

Imagens:

Rogério Caldeira

Fernando Braga

Carlos Eugênio Alves

João Vitor André



APRESENTAÇÃO

O Caderno da Juventude é uma publicação periódica do IJSN que tem por objetivo analisar a juventude em diversas temáticas. Para os limites desse Caderno, a pesquisa busca identificar, analisar dados e indicadores, mostrar conceitos e tendências relativos à Mobilidade Urbana e Cicloativismo no âmbito da juventude, definida aqui pela faixa etária de 15 a 29 anos¹. O jovem é aquele que clama pelo novo, transita e circula pela urbe e faz dela sua experimentação. Quais seriam os ritmos desses personagens que se mobilizam diariamente pelas cidades, os passos e descompassos da espera, do ir e vir, do devir? Como o jovem se insere, participa e se faz representar neste contexto de fluxo permanente? Nesse sentido, compreender também como a juventude se organiza e quais estratégias utilizam para suprir demandas na agenda governamental por cidades mais qualificadas. A pesquisa partiu do pressuposto de que o jovem seria o protagonista do ativismo e do cicloativismo em prol da mobilidade ampla e de qualidade, mas esta hipótese não se confirmou no desenvolvimento da pesquisa.

Os procedimentos metodológicos constam de pesquisa bibliográfica, levantamento e análise de dados em sites oficiais de Governo (IBGE, DATASUS). Além dessas fontes, a pesquisa procura reduzir a distância entre o contexto real e a ação investigativa por meio da entrevista e da pesquisa em redes sociais e nos sítios eletrônicos, o que possibilitou registros enriquecedores.

O Caderno está dividido em nove seções. O texto passa pelos desdobramentos da problemática que envolve a mobilidade no contexto da juventude com análise dos indicadores, os avanços da legislação, a evolução dos movimentos pró-mobilidade, os modos alternativos de transporte, em especial, a bicicleta, até chegar às experiências locais do cicloativismo. Desse modo, o Caderno busca revelar as especificidades da temática estudada, e os limites para se pensar projetos e ações, a partir dos resultados encontrados.

Boa leitura!

¹ A Lei nº12852/2013 que institui o Estatuto da Juventude define em seu inciso 1º que “[...] são consideradas pessoas jovens as pessoas com idade entre 15 (quinze) e 29 (vinte e nove anos)”.

SUMÁRIO

APRESENTAÇÃO	6
1. INTRODUÇÃO	9
2. METODOLOGIA	11
3. O JOVEM NO CONTEXTO DA MOBILIDADE	12
4. ANÁLISE DE DADOS MOBILIDADE URBANA PARA JUVENTUDE NO ESPÍRITO SANTO	17
4.1 Tempo Deslocamento por Faixa Etária	18
4.2 Uso de Modal por Faixa Etária	20
4.3 Óbitos por Faixa Etária	21
4.4 Internações em Acidentes por Transporte Terrestre	22
4.5 Taxa de Mortalidade em Acidentes por Transporte Terrestre	26
5. PROGRAMAS DE MOBILIDADE URBANA E O MODAL CICLOVIÁRIO	27
6. MOBILIDADE NA AGENDA DA SUSTENTABILIDADE	33
6.1 Mobilidade por Bicicleta	38
7. ATIVISMO E ESPAÇO PÚBLICO	43
8. CICLOATIVISMO	48
8.1 Uma Abordagem Conceitual	48
8.2 A Organização em Redes no Brasil	52
8.3 Conquistas e Experiências de Bicicletadas	56
8.4 Cicloativismo na Grande Vitória	59
9. CONSIDERAÇÕES FINAIS	63
REFERÊNCIAS	66
APÊNDICE	75

LISTA DE TABELAS

Tabela 01 – Participação das Faixas Etárias no Tempo de Deslocamento ao trabalho da população do Espírito Santo em 2010	18
Tabela 02 – Participação das Faixas Etárias no Tempo de Deslocamento ao trabalho da população masculina do Espírito Santo em 2010	18
Tabela 03 – Participação das Faixas Etárias no Tempo de Deslocamento ao trabalho da população feminina do Espírito Santo em 2010	19
Tabela 04 – Participação do Tempo de Deslocamento ao trabalho da população do Espírito Santo em 2010, segundo Faixa Etária	19
Tabela 05 – Participação do Tempo de Deslocamento ao trabalho da população da Região Metropolitana da Grande Vitória em 2010, segundo Faixa Etária	20
Tabela 06 – Percentual de uso dos modais de transporte pela população, por faixa etária, na Grande Vitória, em 2007	21
Tabela 07 – Número de Óbitos Gerais por traumatismo em acidente de transporte terrestre, segundo modo de transporte entre 2004 e 2013 no Espírito Santo	22
Tabela 7.1 – Percentual de Óbitos Gerais por traumatismo em acidente de transporte terrestre, segundo modo de transporte entre 2004 e 2013 no Espírito Santo	22
Tabela 08 – Número de Internações Hospitalares por traumatismo em acidente de transporte terrestre, segundo modo de transporte entre 2008 e 2014 no Espírito Santo	23
Tabela 8.1 – Percentual de Internações Hospitalares por traumatismo em acidente de transporte terrestre, segundo modo de transporte entre 2008 e 2014 no Espírito Santo	23
Tabela 09 - Taxa de Internação Hospitalar por 10 mil habitantes, decorrente de Acidentes com Transporte Terrestre no Espírito Santo em 2002 e 2012	25
Tabela 10 - Taxa de Mortalidade por 100 mil habitantes, decorrente de Acidentes com Transporte Terrestre no Espírito Santo em 2001 e 2011	26
Tabela 11 – Quadro Ciclovias em Km da aglomeração Grande Vitória	32

LISTA DE GRÁFICOS

Gráfico 01 – Número de Internações Hospitalares por traumatismo de motociclistas no Espírito Santo de 2008 a 2014	24
Gráfico 02 – Número de Óbitos por traumatismo de motociclistas no Espírito Santo de 2004 a 2013	24
Gráfico 03 – Atuação dos Coletivos de Ciclistas no Brasil	54
Gráfico 04 – Perfil por Idade Bike Anjo	54
Gráfico 05 – Perfil Gênero Bike Anjo	55

A vida urbana impõe aos cidadãos ampla mobilidade, para realização das funções urbanas (trabalhar, habitar, circular e recriar), o que lhes é, afinal, a forma possível de obter os meios de vida. Nesse contexto, a mobilidade é fundamental para desempenho das atividades e tida como um processo inerente ao desenvolvimento urbano, cuja dimensão se amplia na medida em que as funções urbanas tornam-se mais complexas.

Foto: Rogério Caldeira



A crescente urbanização e a complexidade de seus sistemas demandam frequentemente normativas, planos de desenvolvimento e inovações tecnológicas para adequação das funções sociais inerentes às cidades: habitação, circulação, trabalho e lazer. Neste contexto, o tema mobilidade passou a ser foco de políticas públicas, considerados os impactos que afetam diretamente a rotina urbana de forma dinâmica nas relações de uso do solo. Com o Estatuto da Cidade (Lei 10.257/2001), a questão da mobilidade torna-se parte estruturante do debate urbano. Mesmo considerando a recente aprovação da Política Nacional de Mobilidade Urbana (Lei

12.587/2012) com avanços e inovações relativos ao tema, observa-se que os desafios da mobilidade urbana ainda são imensos: há descompasso na aplicabilidade das legislações; ineficiência no sistema de transporte público; falta de integração entre os modais de transporte e a notória priorização do automóvel. Todos esses fatores convergem para a mobilidade caótica nos grandes centros urbanos.

Apesar da institucionalização da política nacional de mobilidade com obrigatoriedade de estender-se aos municípios, constata-se que há uma grande dificuldade de acesso aos serviços urbanos, por parte da juventude, em especial, aqueles residentes nas periferias. Sabe-se também que a juventude é a principal vítima dos

acidentes de trânsito. Além das vidas interrompidas no auge de sua plenitude e das sequelas deixadas para pessoa e para família, os custos no sistema de saúde e previdenciário poderiam ser usados na prevenção dos acidentes com a sistematização de pesquisas para subsidiar políticas públicas adequadas.

Neste contexto, o espaço público da cidade traz à tona conflitos e disputas. Assim, cresce o ativismo e o cicloativismo no Brasil, movimentos que entendem a cidade como o lócus da diversidade e da contestação por onde clamam direitos e demandam cidades mais saudáveis e sustentáveis. A sociedade vem se manifestando proativamente em favor da causa. Os movimentos além de reivindicarem um transporte público eficiente, integrado e acessível a todos, lutam pelo transporte não motorizado como alternativa viável para reconversão do modelo rodoviário. Estes movimentos contemporâneos são caracterizados por sua dimensão urbana, cujas manifestações são convocadas por meio de redes sociais, sem liderança de partidos, sindicatos e organizações de massa tradicionais.

O tema da mobilidade é amplo e complexo. A abordagem aqui relacionada à juventude está intrinsecamente associada às articulações e estratégias veiculadas no território urbano. Esta pesquisa é importante para fazer um panorama da inserção do jovem no padrão de deslocamento da população, apontando especificidades que podem ser úteis na formulação de políticas públicas na área de transporte e mobilidade urbana, a partir da análise dos indicadores apresentados e dos movimentos contemporâneos que ditam um novo olhar para a cidade com respectivas urgências e demandas. E como o jovem se faz representar nesse contexto? Nesse sentido, o Caderno busca compreender o jovem em seus constantes deslocamentos e se ele é protagonista dos movimentos urbanos em prol da mobilidade, em especial, o cicloativismo.

Vale ressaltar que, a identificação e a solução de problemas de mobilidade se desdobram em diferentes planos setoriais com repercussão no território e nos espaços de vida cotidiana, e fomentam cada vez mais interesse da sociedade e do Governo para ações que promovam uma mobilidade mais equitativa e eficiente com base no cumprimento da função social da cidade.

A metodologia aplicada se aproxima da análise fenomenológica, isto é, a compreensão dos processos referentes à mobilidade vinculada à totalidade da dinâmica urbana ao qual está inserida. Nessa perspectiva, a pesquisa envolve publicações técnicas e científicas, textos publicados por instituições governamentais, leis e/ou projetos referentes à mobilidade urbana, assim como pesquisa nos sítios eletrônicos. Para formulação de indicadores, constatou-se que não há pesquisas recentes e sistematizadas relativas ao tema. Portanto, foram utilizados os dados disponíveis sobre o padrão de deslocamento da população por faixa etária no Espírito Santo (IBGE /Censo 2010); óbitos e internações envolvendo acidentes de trânsito no Espírito Santo (DATASUS) e a última pesquisa Origem e Destino 2007 da Região Metropolitana da Grande Vitória. A mensuração e análise dos indicadores permitem uma visão mais clara e objetiva da realidade e das eventuais dificuldades por que passam os jovens em seus deslocamentos diários.

A pesquisa procurou conjugar também o aporte teórico com uma aproximação do cotidiano aplicando método empírico de entrevista com os ciclousuários/ cicloativistas, assim como também representantes do poder público que desempenham atividades relacionadas à temática de mobilidade. Para além do significado do processo de inserção gradativa do movimento cicloativista no Espírito Santo, importava também a contextualização do cotidiano, as perspectivas, obstáculos e anseios postos pela juventude e que pudessem ser percebidos nessa interlocução; quem participa e faz uso deste modal e como se organizam os movimentos em rede e organizações que lideram o movimento de cicloativistas. Associar o trabalho de gabinete e penetrar na singularidade de cada uma das falas, abordando visões e comportamentos que pudessem eventualmente ser revelados, permitiu um diferencial na abordagem da pesquisa, o que favoreceu o seu desenvolvimento e a conjugação de novas ideias.

As entrevistas foram intermediadas via redes sociais. Para composição do grupo partiu-se do conhecimento prévio de alguns nomes de cicloativistas mais atuantes na Grande Vitória e que, num primeiro momento, foram convidados a integrar um grupo de debate no Facebook. A interação desse grupo via redes possibilitou ampliar e agregar novos interlocutores que estariam interessados e/ou disponíveis para participar da entrevista. A entrevista foi realizada em 09/06/2015 no Auditório do IJSN com um pequeno grupo heterogêneo de homens e mulheres, jovens e adultos. O grupo formado para entrevista foi composto por três cicloativistas e uma representante da Secretaria de Transporte e Obras Públicas (SETOP). Os cicloativistas integram organizações no contexto nacional (União Ciclistas do Brasil e Bike Anjo) e local (Ciclistas Vila Velhenses). Outras reuniões foram realizadas em gabinetes de instituições governamentais para enriquecer o debate com informações e experiências de propostas e programas de mobilidade em curso. O Apêndice ao final do Caderno traz informações acerca do perfil dos entrevistados, assim como o roteiro e as perguntas que orientaram a condução das entrevistas.

Pensar na complexidade da Mobilidade Urbana na atual conjuntura de urbanização acelerada e compreender como se dá a inserção do jovem nesse contexto, não é tarefa das mais simples, pela própria dialética inerente à dinâmica da vida urbana em constante renovação. Por outro lado, existem vários aspectos a serem abordados conforme seja o contexto ao qual o jovem esteja inserido, seja cultural, geográfico, ou socioeconômico. Portanto, faz-se necessário revisitar algumas premissas para a compreensão de processos necessariamente vinculados à tríade: jovem, cidade, mobilidade.



Foto: Rogério Caldeira

Milton Santos (2005) argumenta que o movimento e a velocidade são impostos às cidades para a conquista de ganhos de produtividade e acabam por converterem os sistemas de transporte em vetores logísticos fundamentais para o desempenho das atividades. Esses sistemas técnicos incluem, de um lado, a materialidade e, de outro, seus modos de organização e regulação. Em função da necessidade de constantes deslocamentos para desenvolvimento de suas atividades diárias, uma parcela significativa da população jovem, que no Espírito Santo perfaz um percentual de 24,6%² do total da população, passa a ter sua vida organizada em escala mais ampla, não somente restrita ao bairro ou ao município, mas por vezes em escala metropolitana e/ou regional.

Além da questão da densidade demográfica e da concentração de atividades nas grandes cidades, os problemas de mobilidade se agravam ainda mais pela constante extensão das periferias urbanas. Segundo Reis (2006), há dois processos de crescimento da malha urbana: concentração e dispersão. A forma de apropriação do solo urbano ritmada por ações cumulativas promovidas pelo mercado imobiliário consolida determinadas características inerentes aos padrões de crescimento da mancha urbana das regiões metropolitanas. Este fenômeno urbano in-

² Fonte: INSTITUTO JONES DOS SANTOS NEVES. Juventude e educação no Espírito Santo. Vitória, ES, 2015, p.14.

duz à segregação das atividades em áreas distantes dos centros de produção, consumo e lazer, à proliferação de áreas de acesso restrito e um acentuado processo de dispersão. Françoise Choay (apud Reis, 2006, p.33 e 34) procurou caracterizar a dialética dessa configuração urbana:

De um lado, uma tendência à concentração focaliza os fluxos humanos em direção aos polos de atuação, que ainda são as metrópoles nacionais ou regionais; mas as atividades implantam-se nas periferias cada vez mais amplamente irradiadas (...). De outro, uma tendência à dispersão opera uma desconcentração linear ou pontual. (CHOAY, 1994 apud REIS 2006, p.34)

Desse modo, a urbanização brasileira configura determinadas características inerentes aos padrões de crescimento da mancha urbana com a segregação dos mais pobres em áreas distantes dos centros de produção, consumo e lazer. Este processo simultâneo de fragmentação em manchas descontínuas demanda do poder público um alto custo para reconexão dessas áreas com investimentos em infraestruturas de suporte para fins de mobilidade. Nessa perspectiva, é notável a separação entre as políticas de uso e ocupação do solo e as políticas de transportes, que, juntamente com a prioridade dada ao automóvel, atribui um caráter de crise à mobilidade. Para Maricato (2001), a reestruturação produtiva tecnológica e informacional impacta ainda mais a base socioeconômica historicamente excludente. Os jovens residentes nas periferias urbanas são as principais vítimas desse processo de urbanização segregada e os que enfrentam grandes adversidades no contexto de mobilidade no território.

Na perspectiva de conhecer melhor essa realidade, vários indicadores foram elaborados com base no banco de dados IBGE/Censo 2010 e DATASUS para mostrar onde estão as dificuldades encontradas pelos jovens no Espírito Santo, de modo que mensuradas, possam ser alvo de ações e projetos para fins de políticas públicas. Os indicadores revelam que a juventude (15 a 29 anos) representa parte significativa dos deslocamentos ao trabalho, representando 35,25% do total de deslocamentos do Espírito Santo (Tabela 01). Na Região Metropolitana, observa-se que a juventude realiza deslocamentos mais demorados em relação às demais faixas etárias para fins de trabalho: de meia hora até uma hora é de 33,78%³ (Tabela 05). No estado do Espírito Santo, os deslocamentos para fins de trabalho com duração de seis minutos a meia hora correspondem a 54,36% e de 23,05% para um tempo de meia hora até uma hora (Tabela 04). Portanto, os indicadores apontam que o jovem disponibiliza de um tempo maior de deslocamento para fins de trabalho do que as demais faixas etárias, o que mostra certa lentidão e/ou dificuldade para realização de suas atividades cotidianas.

³Fonte: IBGE, Censo 2010.

Outro fator que muito contribuiu para complexidade dos processos relativos à mobilidade urbana foi a política desenvolvimentista dos anos 1970, que teve como um de seus eixos fundamentais a expansão de um complexo viário que elegeu a rodovia como instrumento de efetivação do desenvolvimento econômico e de integração nacional. Essa condição de priorização do transporte motorizado se mantém até os dias de hoje. Recentemente, houve o estímulo da política federal para aquisição de veículos automotivos com a redução de IPI e a contrapartida das montadoras com o aumento do prazo de financiamento (Decreto 7.725/2012)⁴. Segundo dados disponibilizados pelo DENATRAN⁵, entre 2001 e 2011, o número de automóveis nas 12 metrópoles brasileiras aumentou de 11,5 milhões para 20,5 milhões. Já as motocicletas passaram de 4,5 milhões para 18,3 milhões. O país terminou o ano de 2012 com mais de 50,2 milhões de automóveis e 19,9 milhões de motos. Quer dizer, a frota brasileira praticamente dobrou em dez anos sem que a infraestrutura viária e os órgãos de controle do trânsito acompanhassem o ritmo⁶. Esse aumento da frota de veículos é resultado do modelo rodovia-rista que caracteriza historicamente a política de mobilidade no Brasil, e nesse contexto, os jovens são os que mais sofrem os riscos com frequentes traumatismos em acidentes com transporte automotivo.

Portanto, um dos fatores mais preocupantes na mobilidade urbana diz respeito aos indicadores que apontam a população jovem como a mais vulnerável a acidentes com transporte motorizado. Analisando os dados do DATASUS, verificou-se que a maior frequência de internações hospitalares decorrentes de acidentes com transporte terrestre ocorre na faixa etária de 15 a 29 anos com um percentual de 39,58% observado no período entre 2008 e 2014 (Tabela 08). Em relação ao número de óbitos, morreram 10.192 pessoas no período entre 2004 e 2013 vítimas de acidentes com transporte terrestre no Espírito Santo, sendo que 34,28% dos óbitos corresponde à faixa etária entre 15 e 29 anos, percentual superior às

⁴ O Decreto 7.725/2012, que reduz o Imposto sobre Produtos Industrializados (IPI) para automóveis e utilitários começou em 2012, como uma estratégia do governo para manter a economia aquecida. A medida já tinha sido adotada, com o mesmo propósito, em 2009. Os dados mostram que o setor automotivo concentrou 53,4% das desonerações concedidas pelo governo, entre cinco setores. De um total de desonerações de R\$ 15,5 bilhões entre 2010 e 2014, R\$ 8,3 bilhões foram para este setor. O presidente da Anfavea, Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores, Luiz Moan, cita como exemplo a venda de 1,5 milhão de veículos a mais entre maio de 2012 e dezembro de 2013 como resultado do IPI zero para os carros de até mil cilindradas. Essa política acabou em janeiro de 2015. Fonte: <http://www2.planalto.gov.br/excluir-historico-nao-sera-migrado/decretos-anunciam-reducao-do-ipi-sobre-automoveis-e-utilitarios-e-queda-do-iof-no-credito-para-pessoa-fisica>. Acesso em 14/07/2015.

Fonte: <http://oglobo.globo.com/economia/reducao-de-ipi-de-carros-gera-pouco-impacto-na-economia-13401927#ixzz3k2YFkgTy>. Acesso em 14/07/2015
http://ipea.gov.br/agencia/images/stories/PDFs/2009_nt015_agosto_dimac.pdf. Acesso em 15/07/2015.

⁵ DENATRAN – Departamento Nacional de Trânsito.

⁶ Segundo pesquisa do Observatório das Metrópoles (IPPUR/UFRJ), o aumento no número de veículos automotores no Brasil foi 10 vezes maior do que o aumento da sua população: enquanto a população aumentou em 12,2% em uma década, o aumento do número de veículos motorizados foi de 138,6%. http://www.observatoriodasmetropoles.net/index.php?option=com_k2&view=item&id=671%3Acrise-de-mobilidade-urbana-brasil-atinge-marca-de-50-milhoes-de-veiculos&Itemid=164&lang=pt. Acesso em 14/07/2015.

demais faixas analisadas (Tabela 07), sendo que quase metade eram jovens usuários de motocicletas (39,55%), seguido pelos usuários de transporte automotivo (32,45%).

O arcabouço de importantes legislações nacionais vem pressionando os Estados e Municípios no sentido de minorar ou reverter o acúmulo histórico de políticas públicas que ainda priorizam quase exclusivamente a circulação de automóveis e os graves problemas decorrentes desse modelo. Recentemente foi aprovada a Política Nacional de Mobilidade Urbana (Lei 12.587 /2012), que reforça a correta priorização dos modos ativos e coletivos de transporte e ainda estabelece prazos para que os municípios a partir de 20 mil habitantes elaborem seus planos de mobilidade. Há de se considerar também para fins de mobilidade ampla e irrestrita, a legislação referente à acessibilidade universal, a NBR9050/2015⁷ que estabelece critérios e parâmetros técnicos a serem observados quando do projeto, construção e adaptação de edificações, mobiliário e equipamentos urbanos às condições de acessibilidade, contemplados aí os jovens especiais com dificuldades de locomoção.

O Estatuto da Juventude (Lei nº 12.852/2013) estabelece a premissa que todos os jovens têm direito ao território e à mobilidade, incluindo a promoção de políticas públicas de circulação e equipamentos públicos, no campo e na cidade, com a finalidade de garantir a acessibilidade e os deslocamentos necessários a todos os jovens. Os incisos IV, V E VI do Artigo 3º, explicitam bem essas premissas:

IV - proporcionar atendimento de acordo com suas especificidades perante os órgãos públicos e privados prestadores de serviços à população, visando ao gozo de direitos simultaneamente nos campos da saúde, educacional, político, econômico, social, cultural e ambiental;

V - garantir meios e equipamentos públicos que promovam o acesso à produção cultural, à prática esportiva, à mobilidade territorial e à fruição do tempo livre;

VI - promover o território como espaço de integração.

Mesmo com a existência das leis que visam garantir o direito à cidade para os jovens, há ambiguidades. Para além da leitura da cidade e respectiva compreensão de processos associados, há que se ter um cuidado na observância da institucionalização do escopo das legislações, o que elas preconizam e o que ocorre na prática. O Estatuto da Juventude estabelece diretrizes para o amplo exercício da cidadania e direito à circulação do jovem no território, porém, objetivamente, os equipamentos sociais são pouco acessados pela população jovem de baixa

⁷ A ABNT NBR 9050 foi elaborada no Comitê Brasileiro de Acessibilidade (ABNT/CB-040), pela Comissão de Estudo de Acessibilidade em Edificações (CE-040:000.001) http://www.pessoacomdeficiencia.gov.br/app/sites/default/files/arquivos/%5Bfield_generico_imagens-filefield-description%5D_24.pdf

renda, sejam as unidades de saúde, os serviços de assistência social ou mesmo as escolas, conforme documento da 2ª CONJUVES⁸:

De forma geral, há uma grande dificuldade, por parte da juventude, no acesso aos serviços urbanos. A centralização de equipamentos de cultura e lazer em determinadas regiões e o alto custo para sua fruição, por exemplo, acabam limitando as atividades dos jovens em seu tempo livre, sejam eles moradores de grandes ou pequenos centros urbanos. (CONJUVES, 2011, p.10)

Conforme mostra o documento, o acesso à cultura e à Educação⁹ em toda sua dimensão é restrita para os jovens. A complexidade dos processos de adensamento urbano, a segregação socioespacial e o transporte público ineficiente fazem com que essa população jovem das periferias urbanas tenha mais dificuldades de deixar o bairro que, por vezes, oferece poucas condições para a prática de lazer, esportes ou cultura. Esta realidade de mobilidade restrita contrapõe o que o Estatuto da Juventude estabelece, e traz dissonâncias em relação à Política Nacional de Mobilidade.

Circular, palavra de ordem no contemporâneo. Circulação de mercadorias, de pessoas, da novidade, das notícias, dos carros, do mundo. Mas que lugar é este que não se sai do lugar, isto é, que não produz diferença? [...] Na sociedade em que o novo nasce velho, o circular faz parte de uma política de mobilidade atual que tal qual o modo de funcionamento capitalista [...], pois então, é o indivíduo que circula e as consequências de não se conseguir acompanhar os deslocamentos deste novo cenário é inteiramente dele. (FERNANDES, 2015, p.149)

O estado do Espírito Santo não se exime da complexidade da mobilidade urbana em seu território e no âmbito da juventude ressaltava essa condição de vulnerabilidade e circulação restrita. Nesta seção apenas alguns dados foram colocados para emblematizar o jovem no contexto da mobilidade urbana e as dificuldades que para ele se apresentam, porém os indicadores serão melhor analisados e detalhados na seção que se segue.

⁸ Conforme destacado no documento "Perfil da Juventude e Políticas Públicas no Espírito Santo" elaborado pelo IJSN em 2014, a dificuldade de acesso aos serviços urbanos e o direito ao território foram objeto de debate e estão presentes no documento resultante da 2ª Conferência Nacional da Juventude (CONJUVES, 2011), expresso no combate à exclusão ao longo de todo Eixo Direito ao Território.

⁹ A pesquisa elaborada pelo IJSN aponta que no estado do Espírito Santo apenas 41,1% dos jovens com 16 anos completaram o ensino fundamental e 53,8% dos jovens com 19 anos terminaram o ensino médio, em 2013. A meta colocada pelo Movimento Todos pela Educação é 95% ou mais de jovens com 16 anos com ensino fundamental completo e 90% dos jovens com 19 anos com ensino médio completo. Fonte: INSTITUTO JONES DOS SANTOS NEVES. Juventude e educação no Espírito Santo. Vitória, ES, 2015, p.16

Foto: João Vitor André



Esta seção é dedicada à análise do padrão de deslocamento da juventude, a partir do banco de dados disponível sobre o assunto. Compreender isso é fundamental para a aplicação de políticas públicas para o setor, uma vez que permite vislumbrar questões relacionadas não somente à mobilidade em si, mas também ao sistema de saúde, educação, mercado de trabalho, dentre outros. O tema da mobilidade, cuja relevância na problemática urbana é relativamente recente, possui poucas bases de dados disponíveis. Desse modo, serão analisados os dados do Censo de 2010¹⁰ referentes ao tempo de deslocamento ao trabalho, dados de 2007 da Pesquisa Origem-Destino da Região Metropolitana da Grande Vitória e dados sobre óbitos e internações hospitalares, disponibilizados pelo DATASUS.

¹⁰ Somente em 2010, o tempo de deslocamento ao trabalho entrou no questionário do Censo, não sendo possível uma análise temporal de sua evolução.

4.1. Tempo Deslocamento por Faixa Etária

A juventude¹¹ representa parte significativa dos deslocamentos ao trabalho, como demonstram os dados do Censo de 2010, representando 35,25% do total de deslocamentos do Espírito Santo, percentual abaixo apenas da população entre 30 e 44 anos (Tabela 01). Apenas para os deslocamentos mais curtos, até cinco minutos (31,70%), e mais longos, mais de duas horas (31,41%), esse percentual de deslocamentos diminui. Para os demais tempos de deslocamento, o percentual de participação do jovem tem um ligeiro aumento.

Tabela 01 - Participação das Faixas Etárias no tempo de deslocamento ao trabalho da população do Espírito Santo em 2010

Faixa etária	Até 05 minutos	De 06 minutos até meia hora	Mais de meia hora até uma hora	Mais de uma hora até duas horas	Mais de duas horas	Total
10 a 14 anos	1,53	0,71	0,37	0,19	0,15	0,71
15 a 29 anos	31,70	35,58	36,77	36,06	31,41	35,25
30 a 44 anos	36,97	37,63	37,86	38,76	38,38	37,68
45 a 59 anos	23,68	22,11	21,57	21,89	24,56	22,23
60 anos e mais	6,12	3,97	3,42	3,10	5,51	4,12
Total	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00

Fonte: IBGE, Censo 2010.
Elaboração: IJSN – Coordenação de Estudos Territoriais (CET).

Se fizermos uma discriminação por gênero não há grandes alterações, exceto nos deslocamentos acima de duas horas, onde o percentual de jovens é de 28,75% para os homens, enquanto entre as mulheres chega a quase 37% (Tabelas 02 e 03).

Tabela 02 - Participação das Faixas Etárias no tempo de deslocamento ao trabalho da população masculina do Espírito Santo em 2010

Faixa etária	Até 05 minutos	De 06 minutos até meia hora	Mais de meia hora até uma hora	Mais de uma hora até duas horas	Mais de duas horas	Total
10 a 14 anos	1,77	0,86	0,38	0,24	0,22	0,83
15 a 29 anos	31,41	35,59	36,15	35,48	28,75	35,02
30 a 44 anos	35,13	36,14	36,95	37,98	39,00	36,35
45 a 59 anos	23,93	22,25	22,33	22,19	26,02	22,55
60 anos e mais	7,76	5,16	4,20	4,11	6,01	5,25
Total	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00

Fonte: IBGE, Censo 2010.
Elaboração: IJSN – Coordenação de Estudos Territoriais (CET).

¹¹ Em geral trabalharemos com um recorte de juventude com a população entre 15 e 29 anos.

Tabela 03 - Participação das Faixas Etárias no tempo de deslocamento ao trabalho da população feminina do Espírito Santo em 2010

Faixa etária	Até 05 minutos	De 06 minutos até meia hora	Mais de meia hora até uma hora	Mais de uma hora até duas horas	Mais de duas horas	Total
10 a 14 anos	1,23	0,51	0,37	0,13	0,00	0,56
15 a 29 anos	32,06	35,56	37,67	36,81	36,99	35,57
30 a 44 anos	39,30	39,71	39,16	39,76	37,08	39,51
45 a 59 anos	23,37	21,91	20,49	21,51	21,49	21,80
60 anos e mais	4,05	2,32	2,32	1,79	4,44	2,57
Total	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00

Fonte: IBGE, Censo 2010.
Elaboração: IJSN – Coordenação de Estudos Territoriais (CET).

Ao analisarmos os deslocamentos de cada faixa etária em separado, percebe-se que aqueles entre seis minutos e meia hora representam mais da metade do total em todas as faixas, seguido dos deslocamentos entre trinta minutos e uma hora. Em ambos os casos essa concentração é ainda um pouco superior na faixa etária entre 15 e 29 anos (Tabela 04). Por outro lado, a juventude é quem realiza o menor percentual de deslocamento até cinco minutos, o oposto do que ocorre na faixa etária anterior, até 14 anos.

Tabela 04 - Participação do Tempo de Deslocamento ao trabalho da população do Espírito Santo em 2010, por faixa etária

Faixa etária	Até 05 minutos	De 06 minutos até meia hora	Mais de meia hora até uma hora	Mais de uma hora até duas horas	Mais de duas horas	Total
10 a 14 anos	32,45	53,62	11,60	2,13	0,20	100,00
15 a 29 anos	13,62	54,36	23,05	8,13	0,84	100,00
30 a 44 anos	14,86	53,80	22,20	8,17	0,96	100,00
45 a 59 anos	16,13	53,57	21,43	7,83	1,04	100,00
60 anos e mais	22,51	51,91	18,34	5,98	1,26	100,00
Total	15,15	53,86	22,10	7,95	0,94	100,00

Fonte: IBGE, Censo 2010.
Elaboração: IJSN – Coordenação de Estudos Territoriais (CET).

Ao recortarmos os municípios da Região Metropolitana da Grande Vitória (RMGV), percebe-se um aumento do percentual de deslocamentos entre trinta minutos e uma hora e entre uma e duas horas (Tabela 05). Em ambos os casos, a juventude apresenta concentrações maiores em relação às demais faixas etárias o que indica que realiza deslocamentos mais demorados. Mais uma vez, nos deslocamentos até cinco minutos, a juventude é a faixa etária com menor participação.

Tabela 05 - Participação do Tempo de Deslocamento ao trabalho da população da Região Metropolitana da Grande Vitória em 2010, segundo faixa etária

Faixa etária	Até 05 minutos	De 06 minutos até meia hora	Mais de meia hora até uma hora	Mais de uma hora até duas horas	Mais de duas horas	Total
10 a 14 anos	24,49	52,12	17,15	6,24	0,00	100,00
15 a 29 anos	7,15	43,62	33,78	14,19	1,25	100,00
30 a 44 anos	8,25	45,26	31,31	13,86	1,33	100,00
45 a 59 anos	9,30	45,74	30,28	13,20	1,49	100,00
60 anos e mais	14,32	47,48	26,21	10,04	1,94	100,00
Total	8,38	44,90	31,71	13,66	1,35	100,00

Fonte: IBGE, Censo 2010.
Elaboração: IJSN – Coordenação de Estudos Territoriais (CET).

Na RMGV, portanto, onde o tempo de deslocamento ao trabalho é maior que a média estadual, cerca de metade dos jovens gasta ao menos uma hora (ida e volta) com transporte por dia. Certamente, se comparada a outras regiões metropolitanas, o cenário não é dos piores, mas revela que a precariedade da situação da juventude é maior que a do resto da população.

4.2. Uso de Modal por Faixa Etária

Em 2007, foi realizada uma Pesquisa de Origem Destino (OD) na Grande Vitória¹² com o objetivo de atualizar os dados de uma pesquisa amostral mais ampla realizada em 1998, analisar a evolução no padrão de deslocamento da população metropolitana neste período e subsidiar a elaboração do Plano Diretor de Transporte e Mobilidade Urbana de Vitória (PDTMU).

Apesar de desatualizados, os dados da OD de 2007 são importantes, pois, ao contrário do Censo, a pesquisa faz um recorte sobre o modal de transporte utilizado para o deslocamento. Como foi divulgado um recorte por faixa etária decenal, trabalharemos neste caso com as faixas etárias 10 a 19 e 20 a 29 anos, incorporando parte da população infanto-juvenil na análise.

Observa-se que na Tabela 06, a população entre 20 e 29 anos é a principal usuária dos modos de transporte por motocicleta (54,0%), seguida pelo ônibus (28,2%) e bicicleta (24,1%). Já a faixa etária de 10 a 19 anos se destaca nos modos de transportes não motorizados, sendo a principal usuária do transporte a pé (35,1%) e a segunda que mais usa bicicleta (22,8%).

¹² Devido ao recorte da pesquisa OD de 2007, consideraremos a Grande Vitória como os cinco municípios conurbados da RMGV: Vitória, Vila Velha, Cariacica, Serra e Viana.

Tabela 06 - Percentual de Uso dos Modais de transporte pela população, por faixa etária, na Grande Vitória em 2007

Faixa etária	Percentual de modal por faixa etária				
	Ônibus	Automóvel	Motocicleta	Bicicleta	A pé
Até 09 anos	1,3	6,8	3,2	6,3	20,2
10 a 19 anos	14,6	7,9	5,7	22,8	35,1
20 a 29 anos	28,2	17,2	54,0	24,1	11,7
30 a 39 anos	16,5	16,8	23,9	20,2	9,7
40 a 49 anos	17,0	22,1	12,1	15,1	8,6
50 a 59 anos	11,7	17,3	1,1	8,4	7,2
60 anos e mais	10,8	12,0	0,0	3,1	7,5
Total	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

Fonte: PDTMU Vitória, 2007.
Elaboração: IJSN – Coordenação de Estudos Territoriais (CET).

Apenas no modo automóvel, a juventude não se destaca, demonstrando o quão importante é focar campanhas que visem desestimular o uso do automóvel para o jovem, uma vez que seu uso está menos incorporado ao seu cotidiano. A juventude perfazia em 2007, segundo a pesquisa, 42,8% dos usuários de transporte coletivo, 46,9% dos usuários de bicicleta, 46,8% das pessoas que se deslocam a pé, mas apenas 25,1% dos usuários de automóvel na Grande Vitória. Mesmo pensando que o resultado reflete também o fato dessa faixa etária ainda não ter independência financeira ou acúmulo de recursos que permita a compra de um carro, uma mudança de comportamento é geralmente mais facilmente assimilada pelos jovens.

Por outro lado, o uso da motocicleta para deslocamentos é extremamente concentrado na faixa etária entre 20 e 29 anos, o que reflete uma opção de deslocamento mais rápida e econômica, porém perigosa, como indica dados do DATASUS referentes aos óbitos e internações hospitalares relacionados a acidentes de trânsito.

4.3. Óbitos por Faixa Etária

Entre 2004 e 2013, morreram 10.192 pessoas vítimas de acidentes com transporte terrestre no Espírito Santo, sendo que mais de um terço delas entre 15 e 29 anos. Desse total de óbitos, 2.648 eram motociclistas, dos quais mais da metade também se encontrava na faixa dos 15 aos 29 anos (Tabela 07). A participação da juventude nos óbitos entre os ocupantes de automóvel também é a mais significativa.

Tabela 07 - **Número de Óbitos Gerais por traumatismo em acidente de transporte terrestre, segundo modo de transporte entre 2004 e 2013 no Espírito Santo**

Faixa etária	Pedestre	Ciclista	Motociclista	Ocupante automóvel e caminhonete	Ocupante veículo pesado	Ocupante ônibus	Outros acidentes	Total
0 a 14 anos	198	25	26	116	4	1	57	427
15 a 29 anos	379	42	1.382	990	63	4	632	3.492
30 a 44 anos	466	53	824	919	92	5	578	2.937
45 a 59 anos	514	59	335	625	54	1	353	1.941
60 anos e mais	610	60	78	380	22	3	178	1.331
Idade ignorada	27	-	3	2	2	-	5	39
Total	2.194	239	2.648	3.057	237	14	1.803	10.192

Fonte: DATASUS.
Elaboração: IJSN – Coordenação de Estudos Territoriais (CET).

Tabela 7.1 - **Percentual de Óbitos Gerais por traumatismo em acidente de transporte terrestre, segundo modo de transporte entre 2004 e 2013 no Espírito Santo**

Faixa etária	Pedestre	Ciclista	Motociclista	Ocupante automóvel e caminhonete	Ocupante veículo pesado	Ocupante ônibus	Outros acidentes	Total
0 a 14 anos	9,02	10,46	0,98	3,83	1,69	7,14	3,16	4,20
15 a 29 anos	17,28	17,57	52,19	32,45	26,58	28,58	35,05	34,28
30 a 44 anos	21,24	22,18	31,12	30,26	38,82	35,71	32,06	28,88
45 a 59 anos	23,43	24,69	12,65	20,87	22,78	7,14	19,58	19,17
60 anos e mais	27,80	25,10	2,95	12,53	9,28	21,43	9,87	13,09
Idade ignorada	1,23	0,00	0,11	0,06	0,84	0,00	0,28	0,38
Total	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00

Fonte: DATASUS.
Elaboração: IJSN – Coordenação de Estudos Territoriais (CET).

4.4. Internações em Acidentes por Transporte Terrestre

Quanto às internações hospitalares, o DATASUS disponibiliza dados somente de 2008 em diante. Do total de 22.238 internações por traumatismo decorrente de acidentes com transporte terrestre no Espírito Santo entre 2008 e 2014, quase 40% ocorreram com pessoas entre 15 e 29 anos (Tabela 08). Dentre as internações por acidentes com motocicleta, assim como nos óbitos, por volta de 50% também ocorreu nesta faixa etária. Mas são também os que mais se internam enquanto pedestre e ocupantes de automóvel, só perdendo enquanto ciclistas para as pessoas entre 0 e 14 anos.

Tabela 08 - Número de Internações Hospitalares por traumatismo em acidente de transporte terrestre, segundo modo de transporte entre 2008 e 2014 no Espírito Santo

Faixa etária	Pedestre	Ciclista	Motociclista	Ocupante automóvel e caminhonete	Ocupante veículo pesado	Ocupante ônibus	Outros acidentes	Total
0 a 14 anos	840	598	75	53	4	-	259	1.829
15 a 29 anos	1.886	558	3.230	320	20	11	2.778	8.803
30 a 44 anos	1.600	356	2.201	284	21	20	1.834	6.316
45 a 59 anos	1.210	217	842	172	13	18	919	3.391
60 anos e mais	1.029	105	198	79	4	5	479	1.899
Total	6.565	1.834	6.546	908	62	54	6.269	22.238

Fonte: DATASUS.
Elaboração: IJSN – Coordenação de Estudos Territoriais (CET).

Tabela 8.1 - Percentual de Internações Hospitalares por traumatismo em acidente de transporte terrestre, segundo modo de transporte entre 2008 e 2014 no Espírito Santo

Faixa etária	Pedestre	Ciclista	Motociclista	Ocupante automóvel e caminhonete	Ocupante veículo pesado	Ocupante ônibus	Outros acidentes	Total
0 a 14 anos	12,7	32,61	1,15	5,84	6,45	-	4,13	8,22
15 a 29 anos	28,73	30,43	49,34	35,24	32,26	20,37	44,31	39,59
30 a 44 anos	24,37	19,41	33,62	31,28	33,87	37,04	29,26	28,40
45 a 59 anos	18,43	11,83	12,86	18,94	20,97	33,33	14,66	15,25
60 anos e mais	15,68	5,72	3,03	8,70	6,45	9,26	7,64	8,54
Total	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00

Fonte: DATASUS.
Elaboração: IJSN – Coordenação de Estudos Territoriais (CET).

Quanto aos ciclistas e pedestres, chama atenção o fato de as internações hospitalares ocorrerem com maior frequência entre os mais jovens e os óbitos se concentrarem entre os mais velhos (Tabelas 07 e 08), indicando que a fatalidade dos acidentes de transporte terrestre cuja vítima utiliza um modal não motorizado é maior conforme avança a faixa etária. É interessante notar que, entre os ciclistas, quase 2/3 das internações hospitalares ocorrem com pessoas até 29 anos, mesmo estes representando pouco mais de 1/4 dos óbitos. Certamente contribui para esse fato a resistência maior dos organismos mais jovens a traumas decorrentes de acidentes.

A juventude, no entanto, representa o setor mais vulnerável a acidentes com transporte terrestre, especialmente os motociclistas. Além das vidas interrompidas no auge de sua plenitude e das sequelas deixadas para pessoa e para família, os custos no sistema de saúde e previdenciário poderiam muito bem ser usados na prevenção dos acidentes.

Os Gráficos 01 e 02 indicam a evolução de óbitos entre 2004 e 2013 e de internações hospitalares com motociclistas entre 2008 e 2014. Percebe-se que os números têm crescido assustadoramente. Apenas em 2013, o número de óbitos apresenta um decréscimo, mesmo com as internações tendo aumentado.

Gráfico 01 - Número de Internações Hospitalares por traumatismo de motociclistas no Espírito Santo de 2008 a 2014

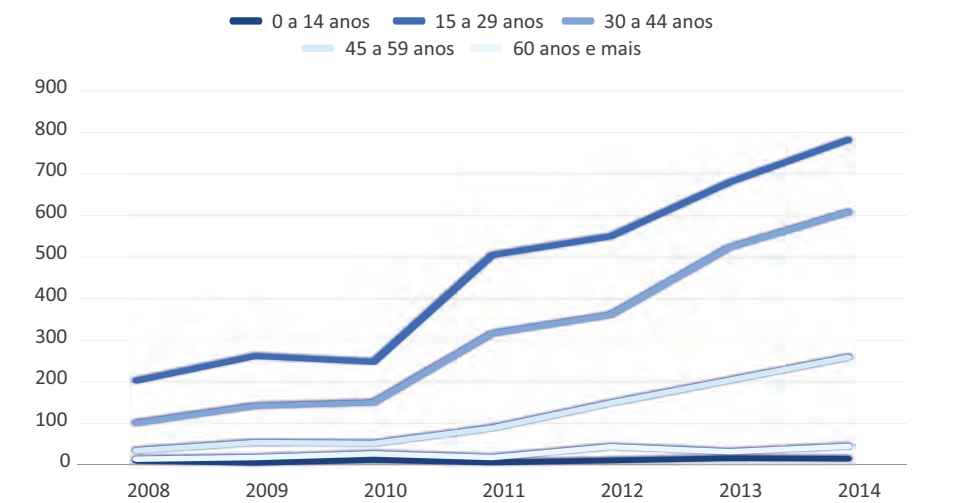
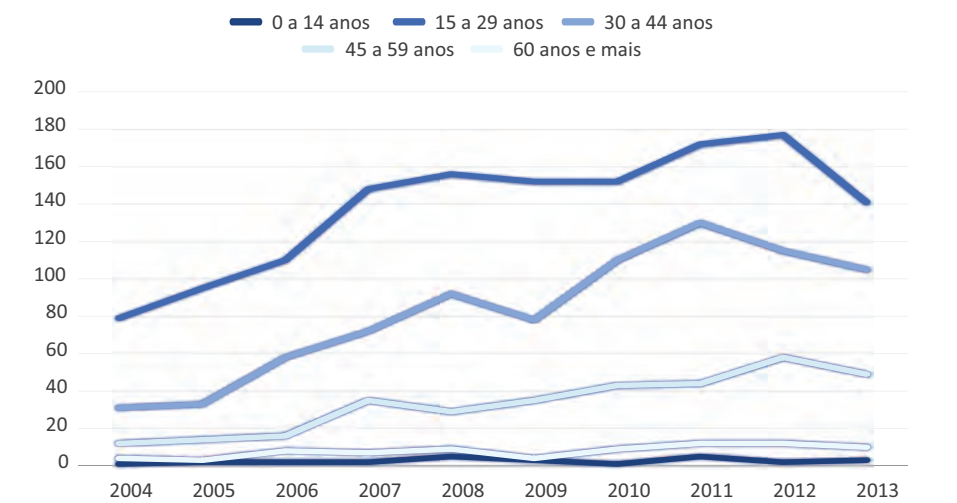


Gráfico 02 - Número de Óbitos por traumatismo de motociclistas no Espírito Santo de 2004 a 2013



O DATASUS também calcula a taxa de mortalidade por 100 mil habitantes e a taxa de internações hospitalares por 10 mil habitantes decorrentes de acidentes com transporte terrestre, o que permite uma comparação dos dados do Espírito Santo com a média da Região Sudeste e nacional (Tabelas 09 e 10). Por um lado, confirma-se que as faixas etárias que compõem a juventude apresentam resultados superiores às demais, principalmente entre 20 e 24 anos¹³. Por outro, o Espírito Santo apresenta taxas bem superiores à média regional e nacional, em todas as faixas etárias.

Quanto às internações hospitalares, o Espírito Santo apresentava taxas inferiores às médias da região sudeste e do Brasil em 2002, mas uma década depois esse quadro se inverteu, a despeito do aumento ter ocorrido em todas as escalas analisadas. Na média do período, os resultados do Espírito Santo se apresentam mais próximo do cenário regional e, principalmente, nacional.

Tabela 09 - Taxa de Internação Hospitalar por 10 mil habitantes, decorrente de acidentes com transporte terrestre no Espírito Santo em 2002 e 2012

Faixa etária	Espírito Santo			Sudeste			Brasil		
	2002	2012	Período	2002	2012	Período	2002	2012	Período
0 a 9 anos	2,78	2,70	2,52	4,07	2,85	3,72	3,51	2,73	3,08
10 a 14 anos	3,08	4,22	3,73	5,08	4,37	4,93	4,34	3,85	4,04
15 a 19 anos	6,05	12,77	7,56	8,31	11,84	9,44	6,68	10,45	7,50
20 a 24 anos	9,44	19,41	11,54	12,45	16,51	13,99	10,18	14,45	11,18
25 a 29 anos	9,14	14,58	10,43	10,51	12,86	11,63	9,09	12,04	9,90
30 a 39 anos	7,38	13,03	8,73	8,14	10,64	9,01	7,42	10,54	8,13
40 a 49 anos	6,20	12,36	7,48	6,79	8,66	7,47	6,36	8,57	6,88
50 a 59 anos	6,14	8,71	6,62	6,53	7,15	6,55	5,99	7,17	6,08
60 a 69 anos	6,35	9,46	6,34	6,4	6,48	6,3	6,01	6,38	5,83
70 anos e mais	7,76	8,52	7,47	8,36	6,54	7,89	7,82	6,33	7,11
Total	6,07	10,54	7,01	7,4	8,74	7,89	6,41	8,21	6,73

Fonte: DATASUS.
Elaboração: IJSN – Coordenação de Estudos Territoriais (CET).

Em uma década, a taxa de internação hospitalar dobrou no Espírito Santo para as faixas de 15 a 19 anos e de 20 a 24 anos, provavelmente devido ao aumento de acidentes com motociclistas observados no Gráfico 01. O pico de internações se situa entre 20 a 24 anos, decrescendo conforme avança e/ou diminui a idade do paciente.

¹³ O DATASUS disponibiliza o cálculo da Taxa de Internação Hospitalar e da Taxa de Mortalidade com intervalos de cinco em cinco anos para a população entre 10 e 29 anos e intervalos decenais para as demais faixas.

4.5. Taxa de Mortalidade em Acidentes por Transporte Terrestre

No que se referem aos óbitos, dados de 2001 já indicavam que o Espírito Santo apresentava taxas superiores às da Região Sudeste e do Brasil. Mas é importante observar que em 2011, a taxa de mortalidade nacional e regional por acidente com transporte terrestre, mesmo com crescimento, ainda não havia atingido os resultados do Espírito Santo de 2001, que continuou aumentando significativamente. As taxas espírito-santenses estão até 70% acima da média regional e nacional, dependendo da faixa etária.

Tabela 10 - Taxa de Mortalidade por 100 mil habitantes, decorrente de acidentes com transporte terrestre no Espírito Santo em 2001 e 2011

Faixa etária	Espírito Santo			Sudeste			Brasil		
	2002	2012	Período	2002	2012	Período	2002	2012	Período
0 a 9 anos	5,4	5,3	4,9	4,5	3,1	3,6	4,7	3,6	4,0
10 a 14 anos	5,4	4,9	6,5	5,1	3,7	4,7	5,4	4,3	5,1
15 a 19 anos	18,6	27,6	22,1	15,1	19,1	16,7	14,6	20,9	17,3
20 a 24 anos	37,7	46,0	40,6	23,8	30,6	28,0	24,0	33,1	29,2
25 a 29 anos	37,3	41,1	41,9	24,1	25,9	25,0	24,2	30,6	27,7
30 a 39 anos	33,8	44,0	36,5	21,2	22,3	21,4	23,3	28,3	24,9
40 a 49 anos	36,1	38,6	35,6	21,6	21,6	21,6	23,3	26,9	25,0
50 a 59 anos	36,9	34,7	36,3	22,6	22,8	22,2	23,9	27,1	25,3
60 anos e mais	40,2	43,8	38,6	26,8	26,2	26,0	27,1	30,1	28,6
Total	25,9	31,8	28,1	17,4	19,4	18,2	17,5	22,3	19,7

Fonte: DATASUS.
Elaboração: IJSN – Coordenação de Estudos Territoriais (CET).

Tanto na escala estadual como na regional e nacional, o pico de mortalidade em acidentes com transporte terrestre ocorre na faixa etária entre os 20 e 29 anos. Para essa faixa, os valores das taxas em território estadual estão entre 30% e 50% acima dos resultados das demais escalas de análise.

De modo geral, percebe-se que os dados apontam o protagonismo da juventude no tema da mobilidade: São aqueles com deslocamento mais demorado e os que mais utilizam a motocicleta, o transporte coletivo e a bicicleta, nesta sequência. E o que é mais grave: os jovens são os que mais se acidentam e morrem no trânsito, principalmente os usuários de motocicleta.

Foto: Carlos Eugênio Alves



Vale aqui o resgate sucinto e histórico da política de mobilidade urbana no âmbito do Governo federal e estadual, sejam os programas implementados, proposições, investimentos e alternativas programáticas para superação dos problemas apresentados.

Podemos considerar que a política de mobilidade urbana tem o seu início na segunda metade dos anos 1970 com um movimento bem incipiente, muito em função dos efeitos da crise do petróleo, quando à época, o Governo Federal fez os primeiros investimentos e divulgação da necessidade de políticas públicas voltadas para o transporte urbano. Na ocasião, em diversas cidades e áreas metropolitanas houve financiamento para a elaboração de Plano Diretor de Transporte Urbano, envolvendo diversos modais, através do GEIPOT¹⁴ – Grupo Executivo de Integração da Política de Transportes – e da EBTU – Empresa Brasileira de Transportes Urbanos. Desde então, e por muitos anos subsequentes, os estudos e a política de transporte urbano ficaram meio estagnados.

¹⁴ O GEIPOT foi criado pelo Decreto nº 57.003, de 11 de outubro de 1965, com a denominação de Grupo Executivo de Integração da Política de Transportes e com sua direção superior formada pelo Ministro da Viação e Obras Públicas, Ministro de Estado da Fazenda, Ministro Extraordinário para o Planejamento e Coordenação. <http://www.geipot.gov.br/novaweb/indexempresa.htm>. Acesso em 02/09/2015.

A mobilidade urbana, no seu sentido mais amplo, permaneceu fora do foco de atenção, desde a extinção da EBTU¹⁵, embora a partir da Constituição Federal de 1988, tenha se iniciado um movimento ainda tímido de qualificação da mobilidade urbana, com a introdução de diretrizes políticas visando a melhoria da qualidade de vida nas cidades.

De um modo geral, os antigos planos focavam mais na circulação de veículos automotores com pouco aprofundamento dos outros modais, a não ser o caso do transporte metroviário e alguns sistemas hidroviários. O modal ciclovitário não era considerado, salvo em algumas poucas e específicas cidades, onde a utilização da bicicleta tinha presença histórica, embora a partir de 1997, o novo Código de Trânsito Brasileiro (Lei nº 9.503 /1997) reconheceu a bicicleta como veículo e respectivas especificidades, mas não regulamentou a sua circulação no transporte urbano.

No presente século, o Governo Federal passou a sinalizar proativamente em favor da mobilidade com o arcabouço de importantes legislações nacionais, o que vem pressionando os Estados e Municípios no sentido de minorar ou reverter o acúmulo histórico de políticas públicas que ainda priorizam quase exclusivamente a circulação de automóveis. Em 2001, foi criado o Estatuto da Cidade (Lei 10.257). Entre as inovações, o Estatuto passa a exigir, de cidades com mais de 500 mil habitantes, a elaboração de Plano de Transporte Urbano Integrado compatível com o seu Plano Diretor, e incorpora a política de mobilidade urbana como um dos instrumentos de desenvolvimento urbano, posteriormente alterado para Plano Diretor de Mobilidade (PlanMob)¹⁶. Para Xavier (2007), houve uma reformulação de conteúdo, um conceito bem mais abrangente, que considera a mobilidade urbana *“um atributo das cidades, relativo ao deslocamento de pessoas e bens no espaço urbano, utilizando para isto veículos, vias e toda a infraestrutura urbana”* (XAVIER, 2007, p.4).

Um instrumento de orientação da política urbana, integrado ao Plano Diretor do município, da região metropolitana ou da região integrada de desenvolvimento, contendo diretrizes, instrumentos, ações e projetos voltados à organização dos espaços de circulação e dos serviços de trânsito e de transportes públicos, com objetivo de propiciar condições adequadas ao exercício da mobilidade da população e da logística de circulação de mercadorias. (MINISTÉRIO DAS CIDADES, 2007).

¹⁵ Em 1975, a Lei 6.261 criou a Empresa Brasileira de Transportes Urbanos (EBTU), órgão central do Sistema Nacional de Transportes Urbanos (SNTU). A empresa foi extinta em 1991. <http://www.mobilize.org.br/blogs/palavra-de-especialista/index.php/sem-categoria/a-extincao-da-ebtu-e-a-imobilidade-urbana/>. Acesso em 02/09/2015.

¹⁶ pela Resolução nº 34, de 01 de julho de 2005, do Conselho das Cidades.

Como reflexo dessa nova política de visão mais integradora e já na vigência do Estatuto da Cidade, em 2001, o extinto GEIPOT produziu dois documentos para a elaboração de planejamento ciclovitário: Manual de Planejamento Ciclovitário¹⁷ e o Planejamento Ciclovitário: Diagnóstico Nacional¹⁸. Os referidos documentos enfatizam algumas abordagens práticas sobre o planejamento ciclovitário no Brasil, os fundamentos técnicos para uma política de transporte ciclovitário, os conceitos básicos para bicicletas e os elementos para a elaboração de projetos ciclovitários. Ambos os documentos obtiveram inegável repercussão e até hoje servem de referência na literatura técnica de transporte ciclovitário no país.

Em 2003, o Ministério das Cidades promoveu uma reunião para discutir e obter subsídios para a política de transporte por bicicleta com possíveis ações do Governo Federal e da sociedade. A partir daí, o Ministério das Cidades passa a entender a mobilidade num contexto mais amplo que relaciona qualidade de vida, inclusão social e acesso às oportunidades da cidade. Assim, lança o “Programa Bicicleta Brasil” (2004), com o objetivo de fomentar o uso da bicicleta como meio de transporte e dar apoio de forma indireta para implantação de sistemas ciclovitários no Brasil. Desde então foram realizados estudos, cursos, seminários, reuniões e foram produzidos uma série de documentos, como por exemplo, o Caderno de Referência para Elaboração de Plano de Mobilidade por Bicicleta nas Cidades (2007). No escopo dos projetos citados, importante ressaltar aqui o conceito de “rota ciclável” definido pelo Ministério das Cidades como: *“a interligação entre um par de Origem e Destino, através do uso de todas as vias e caminhos disponíveis, desde que sejam minimamente preparados para garantir segurança à mobilidade dos ciclistas”* (Ministério das Cidades, 2007, p. 55).

Com o Plano Diretor Participativo (PDP), exigido pelo Estatuto da Cidade para efetiva participação dos diversos atores sociais nas tomadas de decisões, os Planos Diretores (Art. 182 da CF/88), passaram a incluir o modal ciclovitário nos debates e revisões dos planos. Além da análise documental dos Planos Diretores, a percepção dos atores sociais a respeito da inclusão da bicicleta no debate sobre a mobilidade urbana na cidade, bem como os conflitos que se desenrolam entre os diversos segmentos sociais em processos de participação, mostram-se de extrema importância para o avanço das questões referentes à mobilidade urbana.

Especialistas em mobilidade urbana afirmam que no âmbito do Governo Federal, diversas atividades de apoio técnico e institucional na política ciclovitária foram realizadas, porém o apoio financeiro tem sido muito incipiente. Segundo análise

¹⁷O Manual de Planejamento Ciclovitário, elaborado em 1976 e reeditado em 1980. <http://www.4shared.com/web/preview/pdf/2KXfB0a-> Acesso em 02/09/2015.

¹⁸EMPRESA BRASILEIRA DE PLANEJAMENTO DE TRANSPORTES - GEIPOT. Planejamento Ciclovitário: Diagnóstico nacional. Brasília: GEIPOT, 2001. Disponível em <http://www.ciclocidade.org.br/biblioteca/file/47-planejamento-ciclo-viario-diagnostico-nacional-geipot>. Acesso em 20/06/2015.

dos dados da Caixa Econômica Federal o montante de recursos do Orçamento Geral da União a serem investidos em obras cicloviárias, no período entre 2004 a 2011, permitiria a construção de apenas 30 km de ciclovias, o que é algo insignificante em relação ao Programa de Aceleração Econômica - Pavimentação¹⁹. O ato mais recente e relevante da política cicloinclusiva do Governo Federal veio do Ministério da Educação com o “Programa Caminho da Escola”²⁰. A criação do referido programa teve por objetivo dar aos estudantes uma nova alternativa de acesso às escolas e incluiu a bicicleta com perspectiva de contemplar 300 municípios brasileiros.

Mesmo com a criação do Ministério das Cidades em 2003, demoram-se ainda nove anos para se aprovar a primeira lei destinada à mobilidade urbana: Lei da Política Nacional de Mobilidade Urbana (PNMU – Lei 12.587/2012). A referida lei institui as diretrizes da política de mobilidade urbana que converge para as diretrizes do Estatuto da Cidade (Lei 10.257/2001). A PNMU²¹ já tem possibilitado alguns avanços ao citar sua contribuição de acesso universal à cidade e ao desenvolvimento urbano; equidade e eficiência no acesso dos cidadãos ao transporte público coletivo; desestimular o transporte privado individual brasileiro e estimular a construção de ciclovias, além de discutir e revisar a questão tarifária, dentre outros.

No caso da aglomeração urbana da Grande Vitória, no início da década de 1980, foi elaborado o primeiro Plano Diretor de Transporte Urbano da Grande Vitória, gerou o Projeto Transcol, que constituiu uma importante e estruturante intervenção nos transportes públicos de passageiros no âmbito da Grande Vitória. O PDTU-GV foi realizado com financiamento do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES). Esse projeto se baseou na integração e implantação de linhas intermunicipais metropolitanas, ampliando e recuperando a malha viária por meio de investimentos diretos, que incluíram a implantação de terminais distribuídos estrategicamente nos municípios metropolitanos. Além de possibilitar a integração de diversas áreas urbanas que apresentavam reduzidas facilidades de acesso, o Transcol contribuiu diretamente para intensificar relações interurbanas que promoveram tanto a expansão quanto a consolidação de

¹⁹ http://www.ipea.gov.br/desafios/index.php?option=com_content&view=article&id=2716:catid=28&Itemid=23. Acesso em 02/07/2015.

²⁰ O Programa, criado em 2007, implementou a aquisição de mais de 12 mil ônibus, entregou cerca de 300 lanchas a municípios ribeirinhos e previu a doação de 30 mil bicicletas.

²¹ Princípios da PNMU: (I) Acessibilidade urbana como direito universal; (II) Garantia de acesso dos cidadãos ao transporte coletivo urbano; (III) Eficiência e eficácia na prestação dos serviços de transporte coletivo; (IV) Contribuição ao desenvolvimento sustentável das cidades; (V) Transparência e participação social no planejamento, controle e avaliação dos serviços de transportes e da política de mobilidade urbana; (VI) Justa distribuição dos benefícios e ônus decorrentes do uso dos diferentes modos do transporte urbano; (VII) Equidade no uso do espaço público de circulação, vias e logradouros. São diretrizes da PNMU: (I) Integração com a política de uso e controle do solo urbano; (II) Diversidade e complementaridade entre os serviços e modos de transporte urbanos; (III) Minimização dos custos ambientais, sociais e econômicos dos deslocamentos de pessoas e bens; (IV) Inclusão social; (V) Incentivo à adoção de energias renováveis e não poluentes; (VI) Priorização aos modos de transporte coletivo e não-motorizados.

diversos subcentros regionais. A integração e a diametralização das linhas, até então radiais centralizadas na área central da Capital, possibilitou a realização de deslocamentos entre os bairros dos diversos municípios da aglomeração urbana, com a utilização de um único pagamento, ajudou a viabilizar uma grande transformação e diversificação do uso do solo. O programa também exerceu papel fundamental na consolidação da malha urbana principal, notadamente a utilizada pelo transporte coletivo, modal ônibus.

Em 2001, em decorrência do crescimento da população e do aumento significativo do índice de transporte automotivo, o Governo do Estado do Espírito Santo elaborou um novo Plano Diretor de Transportes Urbanos para a Grande Vitória, o denominado PDTU GV-2001, visando melhorar a qualidade do Transcol, com a ampliação do sistema e de linhas troncais de ônibus. Desta forma, nesta nova etapa do Sistema Transcol, houve a implantação de novos corredores de transporte que propiciaram a criação de eixos de desenvolvimento econômico ao longo desses corredores. Porém, vale destacar que nenhum destes planos anteriores ao Plano Nacional de Mobilidade Urbana (PNMU) deu destaque aos deslocamentos pelo modal cicloviário, já que o mesmo não apresentava índices significativos de utilização.

Recentemente, no âmbito do Governo do Estado do Espírito Santo, algumas ações começam a se configurar em favor da política integrada de transporte urbano e a importância de considerar a inserção da bicicleta como modal. Assim temos o “Projeto Cicloviário Metropolitano”, lançado em 2012, que visa criar medidas para incrementar o uso da bicicleta na Região Metropolitana da Grande Vitória na perspectiva de desenvolver as diretrizes do Programa de Mobilidade Metropolitana – PMM²². Para tanto, foi elaborado o “Diagnóstico dos Bicicletários nos Terminais – Transcol” que apresenta o diagnóstico da infraestrutura de bicicletários existentes nos Terminais Transcol, além de uma breve pesquisa com a demanda de usuários para este tipo de equipamento com objetivo de alicerçar projetos de desenvolvimento em favor do modal bicicleta.

O Projeto Ciclorrotas Grande Vitória (2014) teve por objetivo principal analisar a locomoção dos usuários do transporte cicloviário nos municípios da Região Metropolitana da Grande Vitória (RMGV), fornecendo instrumentos para a implantação de intervenções que promovam a segurança e o conforto para deslocamentos por bicicleta²³. O projeto conseguiu realizar o mapeamento das cicloviárias, ciclofaixas, e ciclorrotas mais adequadas para a circulação de bicicletas na Grande Vitória, situando ao longo delas paraciclos, bicicletários e oficinas de bicicletas.

²² O referido programa está apoiado em quatro pilares de ação: (a) Infra-estrutura cicloviária; (b) Sistema de bicicletas públicas; (c) Educação, comunicação e promoção do uso das bicicletas; (d) Legislação Estadual de regulamentação da prática cicloviária. Fonte: Secretaria dos Transportes e Obras Públicas. Programa Cicloviário Metropolitano, 2014, pg 7.

²³ ESPÍRITO SANTO. Secretaria de Economia e Planejamento. Projeto Ciclorrotas Grande Vitória. Vitória. 2014.

Segundo dados da Secretaria de Transportes e Obras Públicas (SETOP), atualmente temos o seguinte quadro Ciclovias para a Grande Vitória (2013) :

Tabela 11 - **Quadro Ciclovias em Km da aglomeração Grande Vitória**

Ciclovias	Vitória	Serra	Cariacica	Vila Velha	Viana
Existente	30,45	48,50	10,85	39,50	5,25
Em obras	2,85	12,15	5,3	3,0	-
Total	33,30	60,65	16,1	42,50	-
Total de ciclovias existentes = 134,55 Km na Grande Vitória*					

Fonte: SETOP.
Elaboração: IJSN – Coordenação de Estudos Territoriais (CET).
* A Grande Vitória aqui considerada na pesquisa da SETOP refere-se apenas aos municípios acima mencionados.

Ainda observando a legislação referente à temática, observa-se que na Constituição/1988, no subcapítulo II Artigo 6º, que trata dos direitos sociais, consta o acesso à educação, à saúde, à moradia, dentre outros, mas não faz referência à mobilidade urbana, ou seja, o transporte coletivo ainda não é um direito tratado especificamente na Constituição. Com base nisso, foi criada a Emenda Constitucional: PEC 90, que trata a mobilidade urbana como um direito social, e que ganhou repercussão depois das mobilizações de junho de 2013. Ela já foi aprovada pelo Congresso e precisa apenas ser sancionada pelo Executivo²⁴.

No âmbito da sociedade civil organizada, as associações de bairro, os sindicatos e ONGs de cicloativistas também iniciaram o debate em torno da mobilidade urbana que tem como foco estabelecer um fórum permanente e representativo da sociedade nos Conselhos dos Planos Diretores municipais, oficinas, seminários e nas instituições do Governo. O objetivo é melhorar e privilegiar o transporte público com ênfase em modais não motorizados em detrimento do automóvel. O principal desafio nesse momento é tornar a mobilidade em toda sua amplitude – eficiente e integradora - como prioridade na agenda política e investir recursos significativos para sua implementação. Será fácil? Trata-se de uma lacuna ainda a ser percorrida entre as demandas da sociedade e as decisões políticas.

²⁴ Documento de Contribuição do 1º Seminário de Mobilidade Urbana e Crise das Cidades ao Fórum Permanente de Mobilidade Urbana. Seminário Sindipúblicos, 2015, pg 12.



Foto: Carlos Eugênio Alves

A necessidade de adaptação da gestão das cidades ao uso racional dos recursos incorporou o tema da mobilidade urbana ao conceito de sustentabilidade. A cultura de mobilidade passa a estar associada à gestão participativa e à sustentabilidade ambiental, ampliando a relevância de deslocamentos mais eficientes e saudáveis nas cidades e transformando a mobilidade urbana em um novo parâmetro para os planos de desenvolvimento urbano. O conceito de mobilidade sob essa nova ótica, tem sido fomentado pela evolução da legislação federal²⁵ e pela atuação das organizações e coletivos de ciclistas em prol da qualidade de vida nas cidades. Hoje, o discurso preponderante é o do “desenvolvimento sustentável” e respectivos processos a ele vinculados. Esse discurso é pautado na possibilidade de constituir um novo princípio organizativo para se pensar a mobilidade urbana.

²⁵ No escopo da legislação em favor da Mobilidade, referencia-se: Constituição Federal de 1988, o Estatuto da Cidade (10.257/2001) e mais recentemente a Lei da Política Nacional de Mobilidade Urbana (12.587/2012).

Ascerald (1999) argumenta que a sustentabilidade depende da capacidade de resiliência associada à capacidade adaptativa dos ecossistemas urbanos e/ou matrizes discutidas desde relatório o Brundland (1987), quais sejam: a) **Da Eficiência:** combater o desperdício da base material do desenvolvimento; b) **Da Escala:** limite quantitativo ao crescimento econômico e à pressão que ela exerce sobre os recursos c) **Da Equidade:** articula princípios de justiça d) **Da autosuficiência:** assegurar a capacidade de auto-regulação local das condições de reprodução da base material de desenvolvimento; e) **Da Ética** – apropriação social do mundo material em conformidade para assegurar as condições de vida do planeta às futuras gerações.

A análise de apenas uma das matrizes acima mencionadas, tomando-se apenas a perspectiva da equidade, por exemplo, apontará a desigualdade no acesso aos serviços urbanos, com a prevalência de riscos técnicos para as populações periféricas com menor renda. Nesse contexto, não podemos deixar de associar à noção de sustentabilidade urbana à queda da produtividade dos investimentos urbanos, ou seja, a incapacidade destes últimos acompanharem o ritmo de crescimento das demandas sociais, incluindo-se aí, os investimentos que favoreçam a mobilidade urbana e o transporte público. Para Milton Santos, *“a competitividade agrava as diferenças de força e as disparidades, enquanto o território, pela sua organização, constitui-se num instrumento do exercício dessas diferenças de poder”* (SANTOS, 2006, pg.84 e 85). Além disso, Santos considera que a instalação de capitais globalizados supõe que o território se adapte às suas necessidades de fluidez, investindo pesadamente para a logística de mercado em detrimento de outras ações solidárias ao contexto social, o que configura contextos de evidente desigualdade em todas as dimensões.

Entretanto, a mobilidade dita sustentável é vista como algo desejável, portanto, abre-se uma luta pelo seu reconhecimento. Pode-se dizer, então, sustentáveis as práticas que se pretendam compatíveis com a qualidade futura postulada como desejável. Observa-se que novas formas de interlocução no âmbito da mobilidade é favorecida pela velocidade de comunicação. Na perspectiva de contextualizar o jovem inserido nas tecnologias de redes, estudos recentes nos EUA indicam que o jovem americano já prefere ter um celular a comprar um carro e que inclusive declinam de tirar carta de motorista²⁶. A hiperconectividade está promovendo a incorporação de novos valores culturais entre os jovens que estão optando pela agilidade das novas tecnologias de comunicação. Alguns questionamentos fazem com que muitos jovens comecem a pensar a vida nas grandes cidades de uma maneira diferente: Até que ponto vale a pena ter um carro? Quantas horas

²⁶Essa hipótese vem sendo estudada por especialistas e foi defendida em palestra proferida pelo Prof. Doutor Wilson Ribeiro dos Santos Junior (PUC/ Campinas) em Seminário do Programa de Pós-Graduação do Deptº de Arquitetura da Ufes. Veja mais em vídeo na internet: <http://gaucha.clicrbs.com.br/rs/noticia-aberta/mudanca-de-comportamento-de-jovens-influencia-mobilidade-urbana-nas-grandes-cidades-8651.html>. Acesso em 10/08/2015. <http://gaucha.clicrbs.com.br/rs/noticia-aberta/mudanca-de-comportamento-de-jovens-influencia-mobilidade-urbana-nas-grandes-cidades-8651.html> Acesso em 31/08/2015.

as pessoas perdem nos congestionamentos? Quanto é gasto anualmente para ter um veículo? Toda essa interação cognitiva e virtual afeta o espaço cotidiano e gera expectativas e novos comportamentos, especialmente para os jovens que se adequam às mudanças, conforme a fala dessa jovem em rede na Internet:

Falar de juventude e de tecnologia é praticamente falar a mesma coisa, né? Por que? Porque é uma geração que nasceu imersa nos produtos derivados da tecnologia e que consome muita tecnologia. Hoje talvez a maioria dos jovens não sonhe mais com o carro próprio, e sim almeje o mundo, através da plataforma virtual e com facilidades de acesso em termos de viagens, de intercâmbios e explorações. Isso acaba sendo prioridade na pauta de necessidades da maioria dos jovens da geração atual, essa geração digital. (Jovem em entrevista *online*).

As mudanças não decorrem de um desenvolvimento ou retrocesso, mas, na verdade, de uma realocação, rearranjo, reestruturação das relações entre os saberes (FOUCAULT apud LIMA, 2009, p.218). E o jovem contemporâneo se adapta e se reinventa a cada instante, sem que haja homogeneidades, movido pela irreverência e pela experimentação do novo. A inserção gradativa da bicicleta no contexto urbano é uma das mudanças visíveis em muitas cidades do mundo, mas que encontra obstáculos no Brasil em função da política cicloviária restrita e consequente fragmentação da malha cicloviária.

Alguns bons exemplos de uma abordagem holística em mobilidade urbana em outras cidades são aqui referenciados. Na Europa, o debate em torno da sustentabilidade, passa pela formulação do conceito de “cidades compactas” que tem por objetivo promover a qualidade de vida e reduzir os deslocamentos, tendo como princípios básicos, a tendência à descentralização, usos mistos e aumento da densidade em áreas já consolidadas. Outras cidades precaveram-se com planos de ação de longo prazo articulado entre a sociedade civil e Governo. A cidade de Copenhague é reconhecida como uma cidade modelo, onde transporte público e espaço urbano convergem de forma sustentável. Desde 1947, optou por um planejamento de longo prazo e a visão de como queriam se expandir, formulando um plano de trânsito orientado conhecido como “Finger Plan” (Plano Dedo, em tradução livre): cinco dedos estendendo-se da palma de um centro denso para o resto da cidade. Além disso, Copenhague estabeleceu a bicicleta como o modal chave contando com extensa malha cicloviária. Mas o mais importante é que toda a rede do transporte de massa é densa, integrada e altamente acessível²⁸.

²⁷ Disponível em: <http://gaucha.clicrbs.com.br/rs/noticia-aberta/mudanca-de-comportamento-de-jovens-influencia-mobilidade-urbana-nas-grandes-cidades-8651.html>. Acesso em 31/08/2015.

²⁸ Entrevista com Horger Dalkman (presidente global da EMBARQ) e Robin Chase (fundadora da Buzzcar e Goloco) <http://thecityfixbrasil.com/2013/07/22/solucoes-holisticas-para-as-Cidades/>. Acesso em 10/06/2015.

Outro exemplo emblemático referenciado pelos especialistas é a cidade de Nova York, cujas mudanças começaram relativamente tarde. Nas décadas de 1980 e 1990, a cidade era vista como um ambiente urbano congestionado e sem segurança. Em 2002, com o PlaNYC 2030, a cidade estabeleceu um plano para o desenvolvimento urbano sustentável que incluiu 14 ações específicas para melhorar e expandir a infraestrutura de transportes, reduzir os congestionamentos e manter e melhorar a condição física das estradas e do sistema de trânsito. O PlaNYC estabelece medidas como tornar as ruas mais seguras e convenientes para os ciclistas, melhorar o acesso e a segurança dos pedestres e utilizar mecanismos de taxa de congestionamentos.

No contexto mundial, observa-se que o enfrentamento da mobilidade urbana passa pelo planejamento com efetiva prioridade aos transportes coletivos e outros modais alternativos que podem convergir para uma dinâmica mais sustentável das cidades. Considerados os constantes e necessários deslocamentos nas cidades médias e/ou metrópoles, há que se pensar em políticas de mobilidade urbana ao longo do ciclo da vida das pessoas, nas diferentes necessidades de deslocamento em função da idade, do perfil de cada indivíduo e de cada tipo de viagem, todas essas variáveis articuladas ao planejamento da infraestrutura dos diversos modos de transporte. Há trajetos que são melhores percorridos a pé, outros de bicicleta, moto, ônibus, metrô, automóvel etc – e cada um desses modais tem um uso de acordo com as necessidades das pessoas. Se pensarmos nos deslocamentos no contexto das metrópoles, há grandes distâncias a serem percorridas, conforme sejam as atividades e o local de moradia. Para cada cidadão e contexto geográfico, há necessidade de compatibilizar o uso de modal de forma mais adequada.

Portanto, no âmbito das políticas públicas com fins à sustentabilidade nas cidades, a mobilidade tem que ser pensada para diferentes perfis de usuários e deslocamentos de forma integrada. Considerando aqui o foco do Caderno voltado para a juventude no Espírito Santo, pode-se afirmar que existe uma demanda reprimida de alternativas que poderiam ser mais bem potencializadas para o jovem, mas a infraestrutura é inadequada e as obras viárias desestimulam o uso de outros modais. Fernando Braga, cicloativista da RMGV, emblematiza bem essa questão²⁹:

Tenho visto com certa regularidade crianças e adolescentes indo para escola de skate em Itapuã (Vila Velha). Existe essa demanda reprimida de alternativas de deslocamento, uma vez que a infraestrutura é inadequada e as obras viárias desestimulam o uso de outros modais. Há uma grande demanda de uso skate por jovens para fins de mobilidade, mas como não há infraestrutura adequada, é pouco utilizado. Antes dos investimentos no calçadão de Vitória, o skate não era usual, mas posteriormente foi aumentando gradativamente o uso desse modal de transporte, em especial, pelos jovens. (BRAGA em entrevista IJSN/2015).

²⁹ Entrevista realizada no IJSN em 09/06/2015.

Quer dizer, aprova-se uma Lei, a Política Nacional de Mobilidade Urbana (Lei 12.587/2012), que promove o transporte urbano não motorizado, mas que, entretanto as infraestruturas ainda não estão adequadas para favorecer um percentual de jovens que possam fazer uso de modais mais “limpos” e saudáveis, tais como a bicicleta, que no caso da RMGV contempla 24% de jovens, skates, patins, en-

fim, uma série de alternativas para o jovem que poderiam promover e qualificar a cidade com melhorias para a mobilidade. O compartilhamento de vias entre diversos modais de transporte em outros países, já está incorporado na cultura. Há sinalização para uso simultâneo de modais sem que haja atropelos ou acidentes. Na cidade de São Paulo existe um decreto (55.790/2014) que permite a circulação de outros modos ativos de transporte nas ciclovias e ciclofaixas da cidade, tais como skate, patins, patinetes e cadeiras de rodas. Aqui na Região Metropolitana da Grande Vitória ainda há estranhamento para implementação dessa solução. A ideia de compartilhamento também respalda o pensamento dos cicloativistas da Região Metropolitana da Grande Vitória explicitadas nas falas de Fernando Braga e Luiz Gustavo Gabler³⁰:

O que se pensa de mais avançado hoje é a “Mobilidade Humana”, que são espaços de convivência num mesmo espaço, ou seja, poder compartilhar os não motorizados num mesmo espaço. É um apelo mais amplo e não canaliza apenas para a questão da bicicleta. (BRAGA em entrevista IJSN/2015).

Em São Paulo, já existe o movimento que tenta dar essa cara de ciclovia para os recicladores que puxam aqueles carros de reciclagem de lixo. O projeto dos “reciclovias” coloca estêncil com o nome de “reciclovia” e um desenho de catador de lixo ali, de modo que os recicladores também possam uma via mais segura para utilizar e compartilhar o espaço da ciclovia. A ciclovia não atende somente ao ciclista. (GABLER em entrevista IJSN/2015).



Foto: Fernando Braga

³⁰ Fernando Braga e Luiz Gustavo Gabler são cicloativistas atuantes na RMGV e participaram da entrevista realizada para fins dessa pesquisa no IJSN em 09/06/2015.

Os cicloativistas capixabas lamentam que algumas questões que favorecem a mobilidade urbana e que já acontecem em outros estados e/ou países há alguns anos, no Espírito Santo começam a ser discutidas agora, porém com muita resistência às mudanças por parte da sociedade e do poder público. Mas ainda assim, a cicloativista e membro da organização Bike Anjo no Espírito Santo, Audrey Netto, observa uma incipiente e gradativa mudança em favor da mobilidade por bicicleta ao sensibilizar algumas empresas em favor da causa, conforme relatou em entrevista:

Eu estou começando a trabalhar com eles (Bike Anjos) para usar a bike não somente como veículo do esporte, mas também para trabalhar no dia a dia. Agora estou muito feliz porque algumas empresas estão solicitando serviços de assessoria de bicicleta para os funcionários da empresa. Essa questão da sustentabilidade para guiar bicicleta está adentrando o mundo corporativo. Eu achei super bacana. Empresa com 20 advogados que só andam de carro, com trajeto pequeno de Jardim Camburi até a Enseada. Alguns alegam “ah, mas eu uso terno”. Mas aí eu vou ensinar como ele dobra e coloca o terno na mochilinha. E vamos de bike. Estamos chegando num ponto onde gostaríamos de chegar. Mas essa consciência que essa empresa tem e algumas pessoas têm, são raras. Quando você falou que a pesquisa era voltada para os jovens, achei maravilhoso. Por quê? Porque a faixa etária que tem essa consciência está acima de 35 anos para cima. (NETTO em entrevista IJSN/2015).³¹

6.1. Mobilidade por Bicicleta

A bicicleta tem sido uma saída espontânea encontrada por uma pequena parte da população brasileira como tentativa de contornar a deficiência dos serviços de transporte público ofertado e driblar a questão tarifária que impacta diretamente no custo de vida, em especial, para a população baixa renda. Por outro lado, experiências consolidadas e bem sucedidas em muitas metrópoles no mundo respaldam a perspectiva favorável ao reconhecimento do modal bicicleta no contexto das cidades com um viés agregado da sustentabilidade. A maneira como as pessoas se deslocam influencia em sua saúde e no ambiente urbano. A bicicleta, nesse sentido, favorece a construção de um ambiente menos poluído, menos agressivo e mais acessível, além de combater diretamente o uso “desenfreado” do transporte motorizado. Nessa perspectiva, a inserção da bicicleta de forma gradativa na mobilidade urbana pelos cidadãos é um fator que vem ganhando visibilidade e, portanto, reforço nas demandas por implementação de políticas públicas que viabilizem o uso desse modal.

³¹ Audrey Netto é cicloativista e Bike Anjo. Entrevista concedida para fins dessa pesquisa no IJSN em 09/06/2015.

Nos países europeus, a bicicleta é um modal integrado ao sistema de transporte como um todo. Muitos exemplos já podem ser observados. Amsterdam tem 27% de uso da bicicleta e uma infraestrutura destinada ao ciclista 13 vezes maior do que a nossa. Outra cidade europeia emblemática do uso do modal bicicleta é Copenhague, com seus 1.000 km de ciclovias e 40% da população se locomovendo de bicicleta, com incentivos públicos para que este número ainda aumente³². Em Paris, o sistema de bicicletas públicas, conhecido como Velib, desde 2007 oferece 20 mil bicicletas em cerca de 750 lugares da cidade (RAQUEL, 2010). Nos países desenvolvidos o uso da bicicleta está associado principalmente à preocupação com os problemas ambientais (82%), segundo a Comissão Européia (2000). Todas essas cidades europeias trabalham em circuitos integrados de transporte público.

A forma de integração bicicleta x transporte público refere-se a viagens de longas ou médias distâncias, onde a bicicleta inicia ou finaliza o percurso efetuado pelo transporte público, seja ônibus, trem, metrô. Para realizar o trajeto através dessa opção, há a necessidade de uma infraestrutura adequada, onde o usuário possa deixar sua bicicleta com segurança. No continente europeu, Paris continua sendo o país com o maior sistema que contempla 20 mil bicicletas e 209 mil usuários; depois vem Londres, com seis mil bicicletas e 146 mil usuários; Barcelona figura em terceiro com seis mil bicicletas e 126 mil usuários inscritos³³.

No Brasil, esse tipo de integração ocorre nas cidades de Porto Alegre, Rio de Janeiro e de São Paulo. A cidade do Rio de Janeiro é a cidade brasileira com maior malha cicloviária do país totalizando 374 km e com meta de atingir 493 km em 2015, seguida pela cidade de São Paulo que já tem 219,5 km de ciclovias com meta de atingir 400 km até 2016.

Foto: Rogério Caldeira



³² Fonte: <http://www1.folha.uol.com.br/colunas/raquelrolnik/2015/06/1642126-cidades-carros-e-bicicletas.shtml>. Acesso em 03/06/2015.

³³ RAQUEL, Roberta. 2010.

Recentemente inaugurada, a ciclovia da Av. Paulista, a avenida de maior visibilidade no país e cartão postal da cidade de São Paulo, tornou-se um marco referencial de conquista dos cicloativistas e da certeza que tudo é dinâmico e pode ser alterado conforme sejam as interações entre atores sociais e Governo.

A recente publicação “A Bicicleta no Brasil”³⁴, cuja pesquisa foi realizada reunindo informações dos diversos coletivos no Brasil aponta que grande parte da população brasileira que utiliza a bicicleta como meio de transporte é de trabalhadores com renda entre 1 a 3 salários mínimos. Esta informação também é respaldada pela ABRACICLO³⁵. A referida publicação faz um esforço por indicar dados população, território e disponibilidade da estrutura cicloviária, dentre outros, conforme a disponibilidade de informações.

Apesar de ser um modal bastante utilizado pelo cidadão com renda mais baixa, há de se considerar que o imposto sobre bicicleta no Brasil é muito alto, em torno de 40 a 45% do produto final, maior ainda que o imposto sobre o automóvel que gira em torno de 35%. Apesar do imposto alto, a frota brasileira de bicicletas é estimada em cinco milhões de unidades produzidas ao ano, considerada a 3º maior frota do mundo (ABRACICLO, 2015). Outro grupo é formado por representantes da classe média e alta, muitos ligados ao esporte (Mountain Bike), lazer e movimentos de formação de opinião.

A pesquisa Sistema de Indicadores da Percepção Social – Mobilidade Urbana, do IPEA, mostra que o percentual médio nacional de uso da bicicleta, dentre todos os outros modos, é de 7%³⁶. Para efeitos de comparação esse percentual coloca o Brasil entre os dez países do mundo onde mais se usa a bicicleta. Em 2007, a pesquisa de origem e destino realizada pelo Governo do Estado aponta que a população entre 20 e 29 anos era a principal usuária do modal bicicleta atingindo um percentual de 24,1%. Por outro lado, observou-se um percentual alto de jovens na faixa de 20 a 29 anos que utiliza preferencialmente o transporte motorizado em deslocamentos na Grande Vitória: usuários de motocicletas 54,0%, seguido pelo ônibus (28%), bicicleta (24%), automóvel (24,1 %) e a pé (11,7%). Já a faixa etária de 10 a 19 anos se destaca nos modos de transportes não motorizados, sendo a principal usuária do transporte a pé (35,1%) e a segunda que mais usa bicicleta (22,8%)³⁷.

A pesquisa referente ao mapeamento da rede Bike Anjo³⁸ contempla 527 coletivos e mostra que o percentual de jovens entre 20 a 29 anos corresponde a 35%

³⁴ GUTH, Daniel ; SOARES, André Geraldo; MACIEL, Marcelo (org). A Bicicleta no Brasil. São Paulo. 2015.

³⁵ ABRACICLO: Associação Brasileira dos Fabricantes de Motocicletas, Ciclomotores, Motonetas, Bicycletas e Similares.

³⁶ http://www.ipea.gov.br/desafios/index.php?option=com_content&id=2716:catid=28&Itemid=23. Acesso em 08/06/2015.

³⁷ Ver Tabela 06. Fonte: PDMTU, Vitória, 2007.

³⁸ A Bike Anjo é uma organização que congrega vários coletivos de ciclistas no Brasil.

do total do universo pesquisado, sendo que o maior percentual de ciclousuários ligados às organizações dos coletivos de ciclistas está na faixa etária de 30 a 39 anos (41%). Entretanto, este mapeamento não é tão preciso porque não é dado da rede oficial, conforme argumenta Audrey Netto³⁹, cicloativista no Espírito Santo. Em entrevista no IJSN, Audrey considera ainda que os jovens no estado e na região metropolitana não são muito entusiastas do modal bicicleta:

Eu tenho uma filha de 24 anos e um filho de 18 anos, se eles andassem de bicicleta seria ótimo. Hoje está muito complicado para os jovens. Para ir à faculdade, ela reclama porque vai ficar suada: "Mãe, isso é ridículo, eu quero um carro com ar refrigerado porque quero chegar bem na festa com os meus amigos. Ou não quero ir de bicicleta porque tem uma namoradinha, quer chegar cheirosinho". É nesse nível. Para eles é "brega" e demorado andar de bicicleta. Outro dia consegui levá-los num bar famoso de Vila Velha – o Caranguejo do Assis – todos de bicicleta e chegaram todos arrumadinhos. Foi uma vitória para mim, Agora leva um mês para conseguir isso de novo. (NETTO em entrevista IJSN/2015).

Audrey expõe que os jovens manifestam muita preocupação em andar de bicicleta como transporte diário na conjuntura atual: *"Os jovens amigos que frequentam a minha casa, me veem sair e voltar de bicicleta e ficam me aconselhando: tia olha o século que nós estamos, pelo amor de Deus você vai ser assaltada, o carro vai te pegar"*. Nesse sentido, Audrey considera muito pertinente a pesquisa aplicada à juventude, para que se tenha possibilidade de disseminar essa cultura entre os jovens, uma urgência ante os complexos problemas da mobilidade: *"Quando li na Internet a faixa etária do Caderno da Juventude, eu disse: Opa, que bom! precisamos conscientizar principalmente os jovens"*. Esta colocação é respaldada por Luiz Gustavo⁴⁰: *"O perfil do cicloativista já é de graduado, mas acho bacana abordar o jovem, porque esse é o público que a gente tem que se preocupar"*.

Por outro lado, há de se considerar que o uso da bicicleta tem limitações biológicas (uso por idade, saúde) e implica em cuidados com relação à segurança. Por não haver políticas públicas mais focadas no modal bicicleta e falta de infraestrutura física necessária para seu uso, observa-se a frequência de acidentes que envolvem ciclistas em zonas urbanas. Esses dois fatores são obstáculos que limitam o crescimento do uso das bicicletas no Brasil. Fernando Braga, cicloativista, defende a importância de uma educação voltada para a segurança do ciclista e do pedestre:

³⁹ Audrey Netto é cicloativista da RMGV e é integrante da rede Bike Anjo. Ela participou da entrevista realizada para fins dessa pesquisa no IJSN em 09/06/2015.

⁴⁰ Luiz Gustavo Gabler é sociólogo, pesquisador e cicloativista. Participou da entrevista realizada no IJSN em 09/06/2015.

O mecanismo de defesa é a minha postura na hora de ir para o trânsito e dividir aquele espaço. O ciclismo urbano é muito diferente do ciclismo de lazer, do ciclismo competitivo. Não tem nada a ver um com o outro. Você vê a pessoa andando no calçadão, aí você vê o nível de traquejo do ciclista para domínio daquela máquina. Por vezes, você pode abalroar uma pessoa. Por exemplo, um amigo meu triatleta atropelou uma mulher que entrou na frente dele, perfurou o baço dela, a 40 km/hora. Não matou por sorte, porque se fosse uma criança teria matado. [...] a sua postura, a forma como você segura o guidom, como você pisa no freio, qual a sua visão periférica, tudo isso é importante. (BRAGA em entrevista IJSN/2015).

No Espírito Santo, chama a atenção o fato de que a maior ocorrência de internações hospitalares de ciclistas e pedestres ocorrem na faixa etária jovem (15 a 29 anos). É interessante notar que, entre os ciclistas, quase 2/3 das internações hospitalares ocorrem com pessoas até 29 anos, mesmo que estes representem pouco mais de 1/4 dos óbitos, o que indica uma hipótese de resistência maior dos organismos jovens virem a óbito ao serem vitimados por acidentes de transporte terrestre⁴¹.

Para Fernando Braga, cicloativista da RMGV, o maior apelo para justificar o uso de outros modais de transporte, é levar em consideração os benefícios que o modal apresenta, especialmente no que diz respeito à saúde:

Você mostra isso com os valores agregados como a redução e o aumento da expectativa de vida, a redução de morbidade, de mortalidade por obesidade, sedentarismo, acidentes. Assim você justifica o investimento. As doenças que mais matam no mundo são as doenças ligadas ao sedentarismo. Alguns estudos mostram porque alguns países têm uma expectativa de vida maior que a nossa com o uso da bicicleta e relacionam com os países que não o fizeram. Ao mesmo tempo em que você promove a bicicleta, você tem essa responsabilidade de estar educando, informando os valores agregados [...] A Organização Mundial da Saúde tem tudo isso muito claro. À medida que você promove a bicicleta, você tem que tornar aquela opção mais acessível em todos os sentidos. (BRAGA em entrevista IJSN/2015).

⁴¹ Fonte: DATASUS (ver Tabelas 07 e 08).

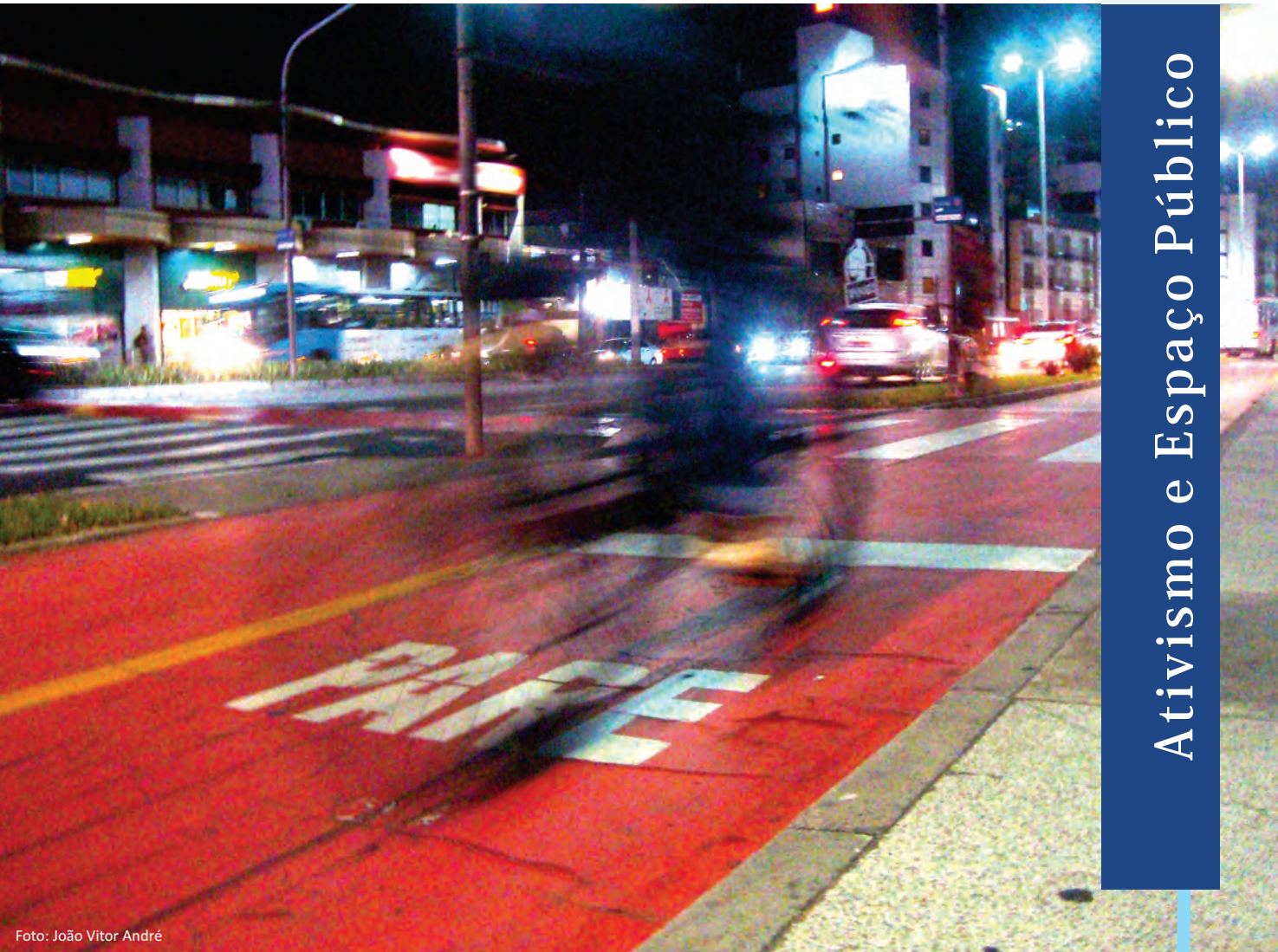


Foto: João Vitor André

O tema tem por objetivo fazer reflexões que se pautam na relação entre o jovem e o espaço público e respectivos vieses no contexto contemporâneo. Percebe-se que os jovens estão cada vez mais integrados às questões de ordem pública, em especial, à circulação urbana e ao resgate gradativo dos espaços públicos. Manifestações em diversas cidades brasileiras clamam por um transporte público de qualidade e cidades mais humanizadas, onde as pessoas se identifiquem por símbolos comuns, representações e mediações, para que se possa efetivamente tornar o espaço público, um espaço de sociabilidade, um espaço humanizado.

O espaço público é um espaço de disputa, entretanto, a luta por esse espaço se mostra bastante desigual. A disputa pelo espaço, pelo tempo, pelo acesso aos equipamentos urbanos e pela participação nas decisões de planejamento tem uma base ideológica e política, pois depende do poder que cada grupo social exerce (VASCONCELLOS, 2001). Na rua esse poder é exercido através da apropriação do seu espaço; e, segundo Maricato (2002), a produção e a apropriação do espaço urbano não só refletem as desigualdades e as contradições sociais, como também as reafirmam e as reproduzem.

Outro ponto fundamental a ser considerado é a possibilidade atual de novas conexões geográficas e culturais facilitadas pelas tecnologias de redes. As cidades estão mais acessíveis à conectividade e o compartilhamento de ideias e de informação. Nessa perspectiva, observam-se dois fenômenos inerentes à contemporaneidade: uma é a condição de migração entre estados e/ou países para fins de educação ou trabalho, condição essa também observada entre os jovens brasileiros com muitas ações em rede; o outro fenômeno é o gradativo resgate do espaço público para manifestação de demandas no contexto urbano. Desse modo, a ação nas ruas dos movimentos de massa atribui novo significado ao espaço público com caráter iminentemente urbano.

Alguns autores⁴² que tentam explicar o Ativismo contemporâneo questionam qual seria a conexão entre o movimento ativista no Brasil e outros tantos que ocorrem no mundo, tais como os que aconteceram quase que simultaneamente em Istambul, a Primavera Árabe, o Occupy Wall Street, os Indignados da Espanha? Pode-se dizer que, esses movimentos levaram a protestos majoritariamente compostos por jovens, convocados por meio de redes sociais, sem a liderança de partidos, sindicatos e organizações de massa tradicionais. São cidadãos conectados apenas por ideais, grupos e também ONGs formalizadas que promovem manifestações.

No caso da temática da mobilidade urbana, o Ativismo propõe soluções coletivas e sustentáveis de transporte urbano em detrimento das opções individuais. No Brasil, em 2013, o Movimento Passe Livre (2013) levantou a bandeira do transporte público gratuito, justificada por seu caráter de justiça econômica e social. A defesa da gratuidade do serviço de transporte público tem por base os baixos custos sociais relacionados ao benefício do transporte público pelos seus usuários (poluição, trânsito e saúde).

Os movimentos ativistas cumprem importante papel e influenciam políticas públicas em muitas cidades, seja com tom mais exigente sobre governantes resistentes ou indiferentes, seja apoiando e respaldando gestores e técnicos públicos

⁴² Cidades Rebeldes (2013) é uma coletânea de autores nacionais e internacionais, como Slavoj Žižek, David Harvey, Mike Davis, Raquel Rolnik, Ermínia Maricato, Jorge Souto Maior, Mauro Iasi, Silvia Viana, Ruy Braga, Lincoln Secco, Leonardo Sakamoto, João Alexandre Peschanski, Carlos Vainer, Venício A. de Lima, Felipe Brito e Pedro Rocha de Oliveira. Paulo Arantes e Roberto Schwarz assinam os textos. Disponível em <http://www.boitempoeditorial.com.br/v3/Titulos/visualizar/cidades-rebeldes>. Acesso em 16/06/2015.

sensíveis ou entusiastas do movimento em favor qualidade de vida nas metrópoles e adeptos às alternativas de transporte, dentre outros. Nesse contexto, o lugar, a cidade e/ou metrópole, qual seja o espaço de concretização das ações, não pode mais ser explicado como fenômeno em si mesmo. Nessa perspectiva, a discussão da esfera da vida pública, a partir de Arendt (1958) com a “*vita activa*” e Habermas (1984), este último com maior destaque para a teoria da “ação comunicativa”, objeto de argumentação do referido autor. Ambos compartilham a ideia de que através do diálogo, o homem possa retomar o seu papel de sujeito, ou seja, resgatar a racionalidade comunicativa em esferas de decisões no âmbito da interação social. O enfoque da condição de liberdade dos participantes da ação comunicativa permite uma aproximação à noção de liberdade de Hannah Arendt. Para a autora, todos os aspectos da condição humana têm relação com a política:

A liberdade nada tem a ver com a liberdade privada do direito ao consumo, mas a liberdade da *vita activa*,⁴³ da ação política, exercida, portanto, na esfera da vida pública. Pode-se então, afirmar que a “razão comunicativa” tem como campo primordial a esfera de vida pública. (ARENDT, 1991, p.35).

Milton Santos (1994, p.15-20) conceitua o acontecer solidário, homólogo ou complementar, como o do cotidiano compartilhado mediante regras formuladas localmente, o “*acontecer que permite a generalização da informação*”. Desta forma, ao se realizarem no lugar, estas diferentes formas de solidariedades estabelecem uma dialética do território: “*Cada lugar é, ao mesmo tempo, objeto de uma razão global e de uma razão local, convivendo dialeticamente.*” (SANTOS; 1996, p.273).

Pode-se dizer que os movimentos ativistas contemporâneos convergem para os aspectos conceituais acima referidos, ou seja, caracterizam-se de certa forma, como uma retomada da participação cívica e solidária à causa pública no contexto das cidades. Observa-se, de maneira geral, que a crise urbana é emblemática no mundo hoje. Nesse contexto, frente aos questionamentos sobre as manifestações de 2013 no Brasil, o debate sobre a mobilidade é fundamental para uma perspectiva de mudança na qualidade de vida nas cidades.

Ativismo e movimentos sociais são formas que as pessoas têm de se organizarem e se colocarem como participantes ativos na sociedade. Na qualidade de participantes de ativismos e movimentos, os homens e mulheres lutam por direitos, estabelecem laços de cooperação e realizam ações de caráter político e cultural. Tentam com isso, tornar-se algo mais que simples sujeitos passivos do processo social, afirmando-se em alguma medida como agentes e protagonistas de seus destinos – por mais modesta que essa atuação de fato seja. (SOUZA E RODRIGUES apud RAQUEL, 2010, p.22)

⁴³ Por “*vita activa*”, Arendt entende a atividade humana apresentada sob uma tríplice divisão: labor, trabalho e ação. Escolhe estas três atividades, por melhor corresponderem às condições básicas pela qual a vida foi dada ao homem sobre a terra. (ARENDT, 2009, pg. 15).

No Brasil, em 2013, a grande manifestação convocada pelo Movimento Passe Livre (MPL)⁴⁴, foi capitaneada por jovens estudantes a partir da cidade de São Paulo. O movimento fez com que milhares de brasileiros saíssem às ruas para pleitear uma série de direitos enquanto cidadãos e tornou-se marco referencial dessa nova forma da juventude manifestar-se. Diversas cidades e metrópoles brasileiras aderiram às manifestações em razão do aumento das tarifas de ônibus, e tomou proporções cada vez maiores, ampliando a reivindicação também para outras esferas (Saúde e Educação, dentre outras). Uma das principais reivindicações dos manifestantes foi a redução da tarifa e um transporte público de qualidade. Outra medida cobrada aos governos pelos ativistas é que se reveja o sistema de financiamento do transporte público. As exigências de transparência no processo, eficiência no serviço e melhorias na mobilidade urbana estavam nos cartazes e nas palavras entoadas pelas ruas. Quem mora ou circula nas grandes cidades brasileiras sente os graves problemas da mobilidade diariamente. O Movimento Passe Livre conseguiu a redução da tarifa em São Paulo e em outras cidades, portanto, afirmou o núcleo da prática democrática, qual seja, a criação e defesa de direitos por intermédio da explicitação (e não do ocultamento) dos conflitos sociais e políticos.

A voz das ruas não foi uníssona. Ao se apresentar como uma ação majoritariamente da juventude, o movimento, efetivamente, foi heterogêneo do ponto de vista econômico, social e político. O direito à mobilidade se entrelaçou fortemente com outras pautas e agendas constitutivas da questão urbana no Brasil, como o tema dos megaeventos e suas lógicas de gentrificação⁴⁵, assim como questões ligadas à precariedade no atendimento à Saúde e Educação. As cidades de São Paulo, Rio de Janeiro, Brasília, Porto Alegre, Maceió, Vitória, Salvador, Belém, Curitiba e Recife reuniram cerca de 100 mil manifestantes ou mais, sendo a maioria deflagrada por jovens.

Venício A. de Lima⁴⁶ (2013), tem o entendimento que *“os jovens manifestantes se consideram sem voz pública, isto é, sem canais para se expressar”*. Nesse sentido, a convocação das manifestações foi feita por meio das redes sociais e para assegurar a unidade do movimento, o MPL evitou a referência aos partidos de origem, e por isso foi às ruas sem definir-se como expressão de partidos políticos. A questão da não representação partidária e/ou institucional não envolveu apenas a crise dos partidos e da política, mas a necessidade de uma reforma política, uma das principais agendas das ruas.

⁴⁴ A existência do Movimento Passe Livre data de 2005 e é composto por militantes de partidos de esquerda.

⁴⁵ Chama-se gentrificação, (do inglês *gentrification*) o fenômeno que afeta uma região ou bairro pela alteração das dinâmicas da composição local. Segundo Otilia Arantes, esse modelo está associado aos planejadores /empreendedores urbanos que passa invariavelmente pela renovação de áreas urbanas “degradadas” para torná-las novamente atraentes ao grande capital. (ARANTES, Otilia; VAINER, Carlos; MARICATO, Erminia. *A cidade do pensamento único*. 2000). É um fenômeno social /urbano presente nas cidades contemporâneas.

⁴⁶ Cidades Rebeldes. 2013 Disponível em: <http://www.boitempoeditorial.com.br/v3/Titulos/visualizar/cidades-rebeldes>. Acesso em 16/06/2015.

Marilena Chauí (2013) apesar de reconhecer que, simbolicamente, os movimentos que eclodiram no Brasil recentemente realizaram um evento político e contestaram as ações dos Poderes, assim como as do Poder Legislativo nos três níveis, não se exime de fazer a crítica: Estariam os jovens dispostos a abandonar a suposição de que a política que se faz magicamente sem mediações institucionais? E deixar reduzir sua participação a eventos pontuais e efêmeros e se deixarem seduzir pela imagem midiática?

O movimento tem a forma de um evento, ou seja, é pontual, sem passado, sem futuro e sem saldo organizativo porque, embora tenha partido de um movimento social (o MPL), à medida que cresceu passou à recusa gradativa da estrutura de um movimento social para se tornar um espetáculo de massa. Dois exemplos confirmam isso: a ocupação de Wall Street pelos jovens de Nova York, que, antes de se dissolver, tornou-se um ponto de atração turística para os que visitavam a cidade; e o caso do Egito, mais triste, pois, com o fato de as manifestações permanecerem como eventos e não se tornarem uma forma de auto-organização política da sociedade, deram ocasião para que os poderes existentes passassem de uma ditadura para outra. (CHAUÍ, 2013, *online*).⁴⁷

É bastante provável que as demandas relacionadas à mobilidade persistam na busca por soluções para o problema, o que certamente continuará a mobilizar outros seguimentos sociais além dos jovens estudantes que foram às ruas em 2013. Sabemos que a solução para a mobilidade urbana não é imediata, mas o caminho para alcançá-la começa a ser percorrido e cobrado de forma mais incisiva, especialmente na forma do Ativismo e do Cicloativismo. Erguendo-se contra os efeitos dos complexos problemas urbanos, os jovens não abandonaram os shoppings centers e decidiram ocupar as ruas, mas deram novo sentido às manifestações nas ruas com um teor de irreverência na forma de comunicar, indicando um resgate da práxis política.

⁴⁷ Marilena Chauí é filósofa, professora na FFLCH da Universidade de São Paulo. Fonte: Disponível em <http://www.teoriaedebate.org.br/materias/nacional/manifestacoes-de-junho-de-2013-na-cidade-de-sao-paulo?page=full#sthash.lfrfP6lu.dpuf>. Acesso em 08/07/2015.



8.1. Uma abordagem conceitual

A construção do processo de inclusão da bicicleta nas políticas de Mobilidade Urbana contou com a participação efetiva e gradativa dos cicloativistas. É nessa perspectiva, que a luta do movimento cicloativista aparece como urgência, a fim de ressignificar o território da via e do espaço público. Os cicloativistas lutam pelos direitos dos ciclistas e a popularização da bicicleta com a finalidade de construir cidades mais saudáveis, mais humanas, mais seguras e sustentáveis. Porém, é importante salientar que o movimento cicloativista transcende a promoção do uso da bicicleta como transporte e se propõe a discutir a transformação do “estilo de vida” consolidado nas cidades.

O cicloativismo é um sistema de ideias que reconhece e investe na atividade, no protagonismo, na participação política em favor da inclusão da bicicleta com segurança e conforto no sistema de mobilidade urbana. Seus adeptos não compõem um bloco uniforme, mas suas diferentes abordagens e concepções, através de diversos canais de relacionamento e de debate, levam ao amadurecimento do conjunto através da amarração de compromissos e da qualificação de métodos. (GUTH; SOARES; MACIEL, 2015, p.8)

Xavier (2007) faz o resgate histórico da construção do processo do cicloativismo no Brasil, movimento relativamente recente no território. Segundo a autora, José Lobo, cicloativista e presidente da Associação Transporte Ativo (TA) no Rio de Janeiro, argumenta que o movimento se inicia já nos anos 1980 com os ativistas Alfredo Sirkis e Fernando Gabeira após retornarem do exílio:

Eles traziam uma outra cultura de lá e já queriam implantá-la por aqui. Nessa época, em 1984, houve a primeira Bicicletada, pedalada que vinha pela Orla do Flamengo e ia até o Leblon, liderada por ambos. Por alguns anos, muito pouco ouvi falar de ciclovias ou cicloativismo até que em 1990 em uma corrida de MTB em Teresópolis, fui dar um depoimento a um repórter da Bicisport. Ali pela primeira vez percebi o que era o cicloativismo. O repórter era o Arturo Alcorta. Naquele dia ele me abriu os olhos para a bicicleta na cidade, que eu já utilizava, mas nunca tinha visto como um veículo! (LOBO apud XAVIER, 2007, p. 133).⁴⁸

Outro fator associado à evolução do cicloativismo foi o “boom” mundial do Mountain Bike (MTB) e o crescimento das vendas de bicicletas no final dos anos 1980 que aumentou consideravelmente a formação de grupos de ciclistas, mas a maioria com um enfoque mais esportivo. Foi nessa época que Renata Falzoni⁴⁹ de São Paulo, uma das pioneiras do cicloativismo no Brasil, começou a fazer reivindicações junto ao Governo. Ocorreram os primeiros encontros nacionais e fóruns que fez com que as organizações comesçassem a pensar numa luta unificada. No início dos anos 1990, no Rio, o Instituto de Tecnologia para o Cidadão (ITC), liderado por Ricardo Neves, prestou consultoria para o governo na implantação das primeiras ciclovias na Orla da Zona Sul. O Zé Lobo, cicloativista, à época, comentou: *“Com ele vi um primeiro esboço do Desafio Intermodal e de outras ações mais no estilo Bicicletada”*. Mas ainda eram indivíduos que isoladamente buscavam negociações com a administração da cidade do Rio de Janeiro. Não havia grupos orga-

⁴⁸ LOBO, F. José. Publicação on-line [mensagem pessoal]. Mensagem recebida por gisellexavier@yahoo.com.br em 8 fev. 2007.

⁴⁹ Renata Falzoni é fundadora do *Night Biker's Club do Brasil*. Na impossibilidade de pegar uma trilha (pela distância e tempo) e passear tranquila na cidade de São Paulo de dia, Renata Falzoni escolheu a noite como sendo perfeita para pedalar, pois o número de veículos era reduzido, cerca de 60%, e conseqüentemente o nível de poluição mais baixo. Desta época Renata já se considerava uma Night Biker, movimento que surgiu na Califórnia nos anos 1970.

nizados. Para Xavier (2007; p.33), somente em 2002, a Massa Crítica surge no Brasil como “Bicicletada”, movimento sem líderes e sem organização formal

Em 2003, foi criada a Transporte Ativo no Rio de Janeiro, uma das mais atuantes redes na questão da mobilidade por bicicleta. A consolidação e ampliação dos adeptos do ciclismo fizeram com que posteriormente as organizações das diversas regiões criassem a União de Ciclistas do Brasil (UCB -2007). A própria criação da UCB demonstra um enfoque de atuação na esfera federal, e não somente restrito a esfera do município. Com o acesso cada vez maior à Internet, os cicloativistas começaram a se organizar e se articular por meio das redes sociais, o que fortaleceu ainda mais o movimento pró-bicicleta. Essa atuação tem sido mais incisiva com a percepção dos atores interessados na participação das revisões dos Planos Diretores. A atuação efetiva dos cicloativistas em favor de uma política integrada e alternativa de mobilidade urbana tem influenciado a inclusão da bicicleta e a estruturação das malhas cicloviárias nas diretrizes dos planos de desenvolvimento urbano.

Alguns termos foram criados para referenciar os movimentos de ciclistas e são constantemente usados pelos cicloativistas de forma a promoverem a bicicleta ou mesmo manifestações em prol da qualidade de vida nas cidades. A Massa Crítica⁵⁰ (do inglês Critical Mass) ou Bicicletada (termo usado na maioria das cidades brasileiras e em Portugal e Moçambique) é um evento que ocorre tradicionalmente na última sexta-feira do mês em muitas cidades pelo mundo, onde ciclistas, skatistas, patinadores e outras pessoas com veículos movidos à propulsão humana, ocupam seu espaço nas ruas. Os principais objetivos são divulgar a bicicleta como um meio de transporte, criar condições favoráveis para o uso deste veículo e tornar mais ecológicos e sustentáveis os sistemas de transporte de pessoas, principalmente no meio urbano⁵¹. O termo Massa Crítica ficou mundialmente conhecido a partir de 1992, quando nos Estados Unidos, na cidade de São Francisco, um grupo de amigos deu origem a um movimento sem líderes definidos, unindo ciclismo e políticas. Portanto, faz mais de 20 anos desde que as primeiras Massas Críticas caracterizaram-se como passeios auto-organizados e independentes.

Em algumas cidades, o trajeto, o ponto de chegada e as atividades ao longo do percurso são decididos somente quando o evento já está ocorrendo. Evidente que existe um caráter de protesto nesses eventos: os participantes demonstram as vantagens de usar a bicicleta como meio de transporte nas cidades e também alertam para as mudanças necessárias no espaço urbano para melhor acomodar

⁵⁰ O termo "massa crítica" surgiu de uma observação feita por um americano chamado George Bliss enquanto visitava a China. Ele notou que no tráfego chinês, motoristas e ciclistas haviam adquirido um método de lidar com cruzamentos não sinalizados. O tráfego iria se agrupar nessas intersecções até atingir um ponto de "massa crítica" no qual a massa se moveria através da intersecção. Essa descrição é relatada no documentário de Ted White Return of the Scorcher (1992) e, posteriormente, adotado pelo movimento Massa Crítica. Fonte: <http://bicicletada.org/Home+Page>.

⁵¹ Disponível em [https://pt.wikipedia.org/wiki/Massa_Cr%C3%ADtica_\(evento\)](https://pt.wikipedia.org/wiki/Massa_Cr%C3%ADtica_(evento)). Acesso 30/06/2015.

os ciclistas. Não existem líderes ou estatutos, o que leva a variações de postura e comportamento de acordo com os participantes de cada localidade ou evento. Para moderar o passeio do grupo, os ciclistas usam de um artifício que chamam rolhagem, do inglês *corking*, que envolve bloquear o tráfego nas ruas laterais para que os participantes passem livremente (por vezes até ultrapassando semáforos vermelhos) sem medo que veículos motorizados fiquem presos no meio da multidão. É considerado mais seguro para os participantes permanecerem juntos e não permitir que automóveis circulem entre eles, o que diminui o risco de atropelamentos e acidentes com os carros.

Muitas Massas Críticas têm se tornado cada vez mais criativas, como a Massa Crítica da cidade de São Paulo. Há alguns anos, já é visível e crescente a tendência de utilizar bom humor e ações mais duradouras para conquistar os motoristas em vez de confrontá-los, mostrando que a bicicleta é um meio de transporte viável, rápido, saudável e prazeroso, além de passar a mensagem de que os ciclistas têm direito a um espaço nas ruas. Essa nova postura tem mais receptividade com quem faz uso dos motorizados e se torna mais interessante à mídia não especializada, resultando em uma exposição maior do movimento e principalmente da ideia da bicicleta como meio de transporte. Já no ano de 2006, a Bicletada paulistana promoveu, junto com outros movimentos e entidades, várias eventos que visam desestimular o uso de motorizados, tais como o “Dia Mundial Sem Carros”, o “Desafio Intermodal” e a “Vaga Viva”. As iniciativas se repetiram e continuaram acontecendo nos anos subsequentes.



Foto: Fernando Braga

8.2. A organização em redes no Brasil

O cicloativismo cresceu a partir do clima de euforia do 1º Encontro Nacional de Cicloativistas (2005) e com o Fórum Brasileiro de Mobilidade por Bicicleta quando as organizações passaram a se articular mais fortemente. Em seguida, veio o 2º Encontro (2006) realizado em São Paulo e a consolidação de movimentos fortes de várias regiões em torno da causa. Nessa ocasião, Arturo Alcorta, que organizou o 2º Encontro Nacional de Cicloativistas argumentou em favor da criação de uma entidade representativa da classe em nível nacional:

Este é o momento para criar uma entidade que de fato represente os ciclistas. Para bem da verdade, já passamos e muito do momento, mas agora há uma enorme diferença: tanto o poder público quanto o setor de bicicletas estão devidamente representados. Há o “Bicicleta Brasil”, programa do Ministério das Cidades; há inúmeros municípios que estão com a questão da bicicleta em andamento ou equacionado; e o setor privado se une no Instituto Pedala Brasil, que também tem espaço para a sociedade civil, mas tem um viés ligado ao setor. Falta uma entidade que seja representativa do ciclista, para o ciclista, para as vontades deste cidadão e indivíduo, e que seja completamente independente da coisa pública ou do mercado. (ALCORTA apud XAVIER, 207, p.133).⁵²

E assim, num clima de euforia, foi criada a União dos Ciclistas do Brasil (UCB) que possui, dentre seus associados, 21 entidades formais de ciclistas, 562 pessoas físicas (que são membros de incontáveis grupos locais), 14 empresas privadas e 7 entidades de ramos diversos, abrangendo 24 estados e o Distrito Federal.⁵³ Outra importante organização de coletivo de ciclistas é a rede Bike Anjo, coletivo que nasce a partir de uma Bicicletada em São Paulo. À época, em 2010, o grupo não tinha nome, não era um movimento social e tão pouco uma rede. Era uma ação simples e direta: ciclistas experientes levavam iniciantes à Bicicletada de São Paulo. O grupo de São Paulo criou uma plataforma virtual para facilitar a comunicação com



Foto: Fernando Braga

⁵² ALCORTA, Arturo. Publicação on-line [mensagem pessoal]. Mensagem recebida por gisellexavier@yahoo.com.br em 15 fev 2007.

⁵³ GUTH, Daniel; SOARES, André Geraldo; MACIEL, Marcelo (orgs). A Bicicleta no Brasil. São Paulo. 2015.pg.9.

quem queria começar a pedalar e com a rede de voluntários. O Bike Anjo extrapolou as ruas da capital paulista e ganhou o Brasil com pessoas, formas e conteúdos diferentes, mas com um objetivo central: Mobilizar cada vez mais pessoas para chamar a atenção para a bicicleta e tornar as ruas um ambiente mais seguro e agradável aos ciclistas.

A Rede Bicicleta para Todos (BPT) é outra organização criada em 2013 que tem como objetivo estimular, facilitar e promover o acesso de brasileiros à bicicleta seja como meio de transporte, lazer ou prática esportiva. Contando com mais de 250 apoiadores diretos, entre entidades e empresas, a BPT vem se destacando no cenário nacional com articulação política para pautas que visem ampliar a cultura da bicicleta no Brasil. Dentre suas principais ações estão a campanha “Menos imposto, mais acesso” e a campanha pelo “IPI Zero para Bicicletas”, que já conta com apoio de mais de 110 mil brasileiros e brasileiras.

Recentemente foi lançado o livro “A Bicicleta no Brasil”, esforço de uma união de diversas entidades regionais de ciclistas, que participaram da elaboração dos conteúdos específicos de cada cidade, quais sejam: Ameciclo (Recife-PE), BH em Ciclo (Belo Horizonte-MG), Ciclocidade (São Paulo-SP), Cicloiguaçu (Curitiba-PR), Ciclourbano (Aracaju-SE), Ciclovida (Fortaleza-CE), Pedala Manaus (Manaus-AM), Rodas da Paz (Brasília-DF), Transporte Ativo (Rio de Janeiro-RJ) e ViaCiclo (Florianópolis-SC).

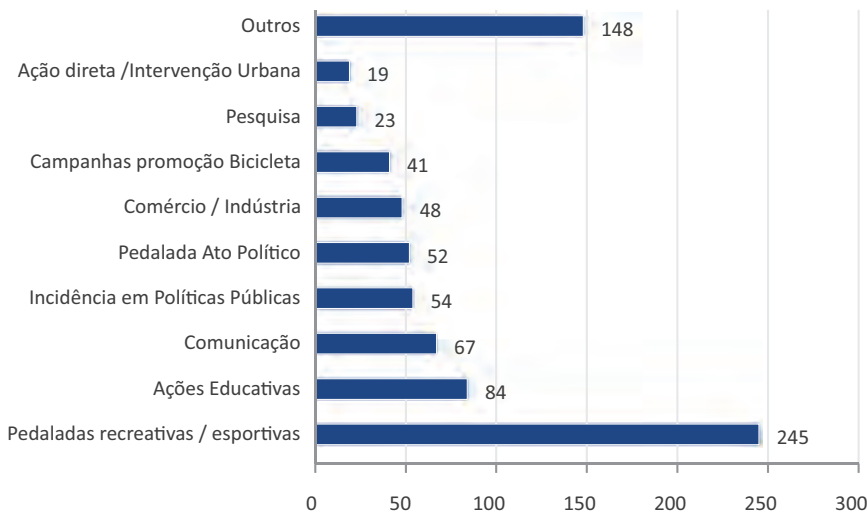
Com o objetivo de entender quem faz a rede e quem está promovendo a bicicleta no Brasil, buscar demandas e oportunidades, além de mapear grupos, a Bike Anjo fez um mapeamento de sua rede e de coletivos que promovem o uso da bicicleta no Brasil em diversas formas. O mapeamento foi realizado durante os meses de junho e julho de 2014, quando a rede do Bike Anjo contava com 1.155 membros e 3.625 pedidos de ajuda, além de 527 coletivos de bicicleta que foram analisados.⁵⁴ Foram obtidas respostas mais específicas de 35 dos coletivos mais mencionados durante o processo do mapeamento, em que se descobriu que a maioria (48%) ainda não é formalizada com CNPJ; 7 destes grupos atuam em âmbito nacional; 26 dessas organizações nasceram após 2008; e em média contam com 9 pessoas para organizar o seu grupo.⁵⁵

Os resultados da pesquisa demonstram que as pedaladas majoritariamente são de caráter recreativo ou esportivo com um percentual de 31% do total dos coletivos pesquisados, seguido de ações educativas (11%) e blogs informativos (9%) conforme o Gráfico 03.

⁵⁴ Fonte: <https://bikeanjo.files.wordpress.com/2014/07/apresentac3a7c3a3o-mapeamento-da-rede-bike-anjo-1.pdf>. Acesso em 02/06/2015.

⁵⁵ Fonte: GUTH, Daniel; SOARES, André Geraldo; MACIEL, Marcelo (org). A Bicicleta no Brasil. São Paulo. 2015. pg.14.

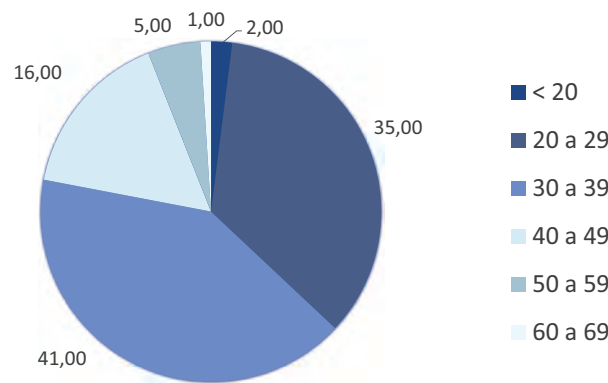
Gráfico 03 - Atuação dos coletivos no Brasil - 2014



Fonte: Mapeamento com 527 coletivos de bicicleta no Brasil 2014.
Elaboração: IJSN – Coordenação de Estudos Territoriais (CET).

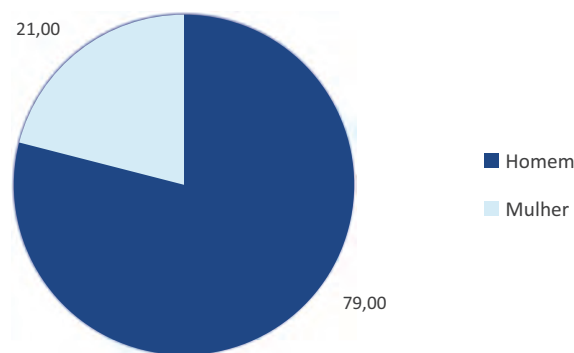
Quanto à faixa etária, temos: 41% dos que compõem os integrantes dos coletivos estão na faixa etária entre 30 a 39 anos, seguido de 35% de cicloativistas com faixa etária entre 20 a 29 anos e apenas 2% dos participantes de coletivos mais jovens estão na faixa etária menor que 20 anos. Em relação ao gênero, a participação majoritária é dos homens 79%, enquanto as mulheres restringem-se a 21%. Por outro lado, constatou-se que apenas 3% realizam pesquisas e 2% fazem ações diretas e intervenções urbanas. A pesquisa mostrou a relação do número de habitantes por Bike Anjo, citando aqui algumas cidades: Florianópolis (6,4 anjos por 100 mil hab); Vitória, São Paulo, Aracaju e Belo Horizonte (2,5 por 100 mil habitantes). A atuação destes coletivos se dá majoritariamente (62%) no nível municipal.

Gráfico 04 - Perfil por idade bike anjo



Fonte: Mapeamento com 527 coletivos de bicicleta no Brasil 2014.
Elaboração: IJSN – Coordenação de Estudos Territoriais (CET).

Gráfico 05 - Perfil por gênero bike anjo



Fonte: Mapeamento com 527 coletivos de bicicleta no Brasil 2014.
Elaboração: IJSN – Coordenação de Estudos Territoriais (CET).

Apesar do mapeamento se restringir aos coletivos organizados, a pesquisa Bike Anjo não é tão precisa em relação ao universo de cicloativistas, conforme argumenta alguns cicloativistas como Joviano Mayer (BH), Augusto Schimdt (BH), Fernando Braga e Audrey Netto⁵⁶ de Vila Velha (ES) em mensagens via Facebook. Mas por outro lado, a pesquisa tem certa expressão porque conseguiu mostrar alguns indicadores de estimativa que norteiam a dimensão do movimento. Certamente, que não são os jovens (15 a 29 anos) àqueles que integram majoritariamente as organizações de cicloativismo, mas sim uma população adulta de profissionais liberais, acadêmicos etc. Visitando vídeos de “bicicletadas” na rede social Facebook, observa-se que os grupos têm um perfil de pessoas com uma faixa etária estimada entre 25 a 40 anos. Contudo, no Espírito Santo e na região metropolitana, as bicicletadas têm ocorrido com pouca frequência. Detinha Son⁵⁷ que comanda a bicicletada em Vitória, informou por mensagem via Facebook que as pessoas que se conectavam e puxavam o evento se dispersaram.

Contudo, apesar das constantes lutas, Presada (2007: 133 apud RAQUEL, 2010, p.82), avalia que os avanços do cicloativismo ainda são lentos, devido à influência da cultura do automóvel sobre a sociedade. Entretanto, observa-se que gradativamente em diversas cidades, os municípios estão se adequando à lei da Política Nacional de Mobilidade para inserção e regularização do uso da bicicleta e o sistema ciclovitário. Por vezes, é difícil reconhecer que esses avanços ocorrem muito em função da atuação dos cicloativistas sempre antenados com os movimentos que acontecem no contexto nacional e no mundial. Mas a atuação deles é fator preponderante na evolução da política ciclovitária. Nesse sentido, um novo relaci-

⁵⁶ Fernando Braga e Audrey Netto são cicloativistas da RMGV (ES).Entrevista realizada no IJSN para fins dessa pesquisa em 09/06/2015.

⁵⁷ Detinha Son, educadora ambiental, é ciclousuária e membro do Bike Anjo na RMGV. SON, Detinha Publicação on line [mensagem pessoal]. Mensagem recebida via www.facebook.com acesso em 19/08/2015.

onamento vem sendo estabelecido entre sociedade civil e poder público, com o envolvimento das organizações cicloativistas que participam de foruns e reuniões de planejamento, mobilizando atores públicos e privados para implementação de medidas definidas consensualmente. Entende-se que apesar das dificuldades que as organizações sociais enfrentam em suas lutas diárias, ainda são eles um dos setores fomentadores de uma consciência crítica no que se refere ao debate da Mobilidade Urbana.

8.3. Conquistas e experiências do cicloativismo

Ciclovía na Av. Paulista – São Paulo

Uma das maiores conquistas do cicloativismo no Brasil foi celebrada recentemente (28/06/2015) no coração da cidade mais motorizada do país: a Ciclovía na Av. Paulista. Uma pressão que veio da população usuária da bicicleta, mobilizando diversos segmentos sociais em favor de um projeto de cidade mais qualificada:

Essa luta vem de longe e seus heróis não se arriscaram nas ruas por afinidades político-partidárias. Cicloativistas propagaram cotidianamente na internet a "causa das bicicletas", conquistaram corações e mentes de quem sequer anda de bicicleta e seduziram grandes empresas de tecnologia a oferecerem aplicativos que tornaram os deslocamentos de bicicleta mais inteligentes e seguros. (TRIGUEIRO, 2015, *online*).⁵⁸

A execução da ciclovía na avenida de maior visibilidade na América Latina é a sinalização positiva do poder público na direção do transporte não motorizado. Entretanto, a ciclovía começa e termina na avenida Paulista, e só tem integração até agora com outra ciclovía recém-inaugurada, que passa pelos bairros de Pacaembu e Higienópolis.

“PARADAS CARIOCAS” – Rio de Janeiro

O Instituto de Políticas de Transporte e Desenvolvimento (ITDP Brasil) promove desde 2012 em parceria com outras organizações como a Faculdade de Arquitetura (FAU/UFRJ), a Transporte Ativo e o Studio-X Rio, intervenções urbanas como o “Parking Day”, que consiste em uma atividade de ocupação dos espaços destinados às vagas de estacionamentos com mobiliário urbano para promover a convivência social. Estas intervenções são temporárias com o objetivo de chamar a atenção sobre a importância da redemocratização do espaço urbano ocupado pelos automóveis. A regulamentação para instalação de *parklets*⁵⁹ é

⁵⁸ <http://g1.globo.com/natureza/blog/mundo-sustentavel/post/maior-vitoria-do-cicloativismo.html> acesso em 29/06/2015.

⁵⁹ *Parklets* são áreas com estruturas de lazer, antes destinadas às vagas de estacionamento.

uma conquista pelo direito ao uso mais democrático do espaço público. A instalação do *parklet* vai muito além de ser um espaço para convivência: *“Substituir uma vaga de estacionamento por uma área exclusiva para pessoas causa um impacto enorme no desenho da cidade, altera-se o conceito de utilização de espaço público e todo o entorno é beneficiado”*, relata um dos dirigentes do ITDP⁶⁰.

Recentemente, a cidade do Rio regulamentou a instalação dos *parklets* por meio do Decreto N°39.983 de 10 de abril de 2015, que cria o programa Paradas Cariocas⁶¹. O referido programa está sendo gerido pelo Instituto Rio Patrimônio da Humanidade (IRPH), Studio-X Rio e Publica Arquitetos. Este ano, o ITDP Brasil realizou uma reunião técnica para discutir as principais oportunidades e desafios do programa, a relação entre *parklets*, mobilidade urbana e espaços públicos, além de informações sobre como estes espaços têm sido regulamentados em diversas cidades ao redor do mundo. O ambientalista Lincoln Paiva, presidente da ONG Mobilidade Verde, falou de como foi o processo de regulamentação na cidade de São Paulo e outras cidades ao redor do mundo que transformaram áreas antes destinadas a vagas de estacionamento em espaços de convivência para as pessoas: *“É importante observar esse movimento onde as pessoas estão interessadas em requalificar o espaço público para uma vida mais saudável que promova a integração social”*.⁶²

Observa-se que a implementação de *parklets* tem ocorrido em várias cidades brasileiras como São Paulo, Curitiba, dentre outras. O conhecimento técnico específico em questões urbanas e de mobilidade permite fazer adequações e propor soluções em espaços das cidades para melhor apropriação do cidadão em detrimento do espaço para o automóvel. A regulamentação dos *parklets* representa um avanço na ocupação do espaço público com viés favorável à mobilidade, um contraponto à política rodoviarista.

Cicatrização Urbana – Curitiba

Com a ajuda da comunidade e o apoio da prefeitura, um grupo de ciclistas colocou a “mão na massa” para mudar a paisagem de um território na capital paranaense marcado pela degradação. Numa esquina do centro histórico, região conhecida pelos casos de violência e abuso de drogas, um terreno baldio chamou a atenção do grupo de amigos que frequentava a bicicletaria logo em frente: “Ao vermos aquele pedaço desperdiçado, percebemos que ele poderia virar ponto de en-

⁶⁰ <http://itdpbrasil.org.br/paradascariocas-reuniaotecnica/> acesso em 10/07/2015.

⁶¹ A primeira Parada Carioca do Rio de Janeiro foi instalada na zona oeste da cidade, na frente do restaurante Perahi, na Barra da Tijuca. De acordo com o proprietário Alexandre Serrado, o mantenedor do espaço, o maior desafio na hora de tomar a decisão em relação a criar uma Parada Carioca é ter a capacidade de mantê-la: “O custo do investimento não é baixo; devemos ser bem realistas na hora de aprovar uma Parada Carioca. Mas não me arrependo do investimento que fiz”. De acordo com Alexandre, a Parada Carioca tem ajudado a promover uma boa imagem do comércio. “A vizinhança também se beneficia fazendo uso do espaço, os funcionários de uma empresa ao lado do restaurante também estão usando durante o dia para conversar, fumar, beber alguma coisa”. Disponível em <http://itdpbrasil.org.br/paradascariocas-reuniaotecnica>. Acesso em 10/07/2015.

⁶² <http://itdpbrasil.org.br/paradascariocas-reuniaotecnica/> acesso em 10/07/2015.

contro”, argumenta Goura Nataraj (Cicloiguaçu). A ideia era implantar um ambiente semelhante à Praça do Ciclista, que ocupa parte do canteiro central da Avenida Paulista, em São Paulo. A equipe de ciclistas convidou os cidadãos a participarem de uma espécie de mutirão. Assim, nasceu a Praça de Bolso do Ciclista, com 128 m². Jovens estudantes apoiados pelo projeto do arquiteto Gabriel Gallarza formaram núcleos de trabalho e se reuniam semanalmente para cuidar da pavimentação, jardinagem, implantação de mobiliário executado com matérias e entulhos recolhidos em depósito da prefeitura. Depois de sete meses de dedicação e esforços voluntários, a praça foi inaugurada oficialmente em 2014 e passou a cumprir papel essencial no processo de revitalização de todo o entorno. Como disse Goura, orgulhosa do projeto: *“foi uma iniciativa linda, mágica. É muito complicado cicatrizar uma ferida urbana, mas seguiremos em frente”*.⁶³

Ciclovistoria e Zonas 30 – Belo Horizonte

A novidade em Belo Horizonte que está sendo discutida pelos coletivos de cicloativistas são as “Zonas 30”, ou seja, regiões da cidade em que você baixa a velocidade e implanta medidas de “acalmamento” do tráfego (derivada do termo inglês *traffic calming*) para possibilitar mais segurança tanto para os motoristas, como para os ciclistas e os pedestres. Em Belo Horizonte, a BHTRANS publicou o manual de medidas moderadores do tráfego como parte de uma política pública séria para o trânsito. Em muitos países da Europa essas medidas foram decorrentes de políticas públicas voltadas para a segurança das pessoas. São medidas combinadas com a leitura da realidade para se dar uma resposta adequada, ações de fiscalização e educação para o trânsito, informação e esclarecimento à população. Segundo Schmidt (2015), as medidas de *traffic calming* incluem as técnicas tradicionais de engenharia, mas também medidas combinadas com outros redutores de velocidade como as lombadas físicas, chicanas, câmeras de controle, deflexões no piso e sinalização adequada⁶⁴.

Para implantação das Zonas 30, foram realizadas duas oficinas de ciclorrotas para determinar áreas prioritárias para implantação de ciclovias e ciclorrotas na área central de Belo Horizonte. A primeira área que será implantada a Zona 30 é no polígono entre a Av. Brasil, Av. Afonso Pena, Av. Getúlio Vargas e Av. Cristóvão Colombo no centro da cidade. Nesse sentido, será realizado uma ciclovistoria, que é uma “pedalada” de reconhecimento onde serão observadas as características das vias para melhor adequação das Zonas 30. Augusto Schmidt em vídeo no Facebook argumenta:

Uma das causas de morte no transito é a velocidade. Reduzir a velocidade para 30 km reduz o risco de acidentes e mortes. Além da Zona 30, vamos ter as cicloruas, que são ruas intei-

⁶³ OLIVEIRA, Thaís, Arquitetura e Construção. Cicatrização Urbana. Ano 31. N.º7. Pg.40. 2015.

⁶⁴ <http://antigo.blumenews.com.br/index.php/capa/item/6643-traffic-calming-conheca-as-medidas-para-acalmar-o-transito>. Acesso em 02/07/2015.

ras com prioridade para bicicleta, onde também vão ser admitidos também carros e motocicletas. Provavelmente deve ser na rua Gonçalves Dias, entre a Afonso Pena e a Av. Brasil. Uma das maiores causas de morte é a velocidade. Se você atropela um pedestre a 60 km/hora a chance de ser fatal é mais de 60%, e se você atropela a 30 km/hora a chance de ser fatal é de 5%. Não há conexão entre ciclovias nas cidades. O projeto está sendo discutido, mas ainda não tem uma data para ser implantado. (SCHIMDT em entrevista *online*, 2015).⁶⁵

8.4. Cicloativismo na Grande Vitória

Durante o desenvolvimento da pesquisa, várias foram as interlocuções mantidas com os cicloativistas e/ou ciclousuários. Observa-se que as conquistas e estruturas favoráveis à mobilidade por bicicleta foram gradativas e proporcionais à atuação do movimento cicloativista. No desenrolar da pesquisa, verificou-se que os coletivos de ciclistas na Grande Vitória não são efetivamente organizados. A tentativa de resgatar o histórico das ações ocorridas na Grande Vitória se deu através do esforço conjunto de cicloativistas /ciclousuários, através de entrevista ou por meio de mensagens na rede social facebook. Os relatos que se seguem são referentes ao período (2008/2015), pautados na memória e experiências de Fernando Braga (53 anos) e Luiz Gustavo Gabler (27 anos).

Em 2008 e 2009, os cicloativistas da RMGV já realizavam reivindicações de pauta ao poder público e à imprensa local na perspectiva de sensibilizar os gestores e a sociedade para a questão da bicicleta. O “Desafio Intermodal de Mobilidade Urbana” é um evento que já acontecia em outras cidades e tinha como propósito comparar os diferentes modais quanto à eficiência, custos, tempo e conforto. O primeiro “Desafio Intermodal” de Vitória aconteceu em 2009. São dessa época também as ações do “Dia Mundial Sem o Carro”, cujo objetivo era fazer a panfletagem, distribuição de refletores e adesivos de incentivo aos modais alternativos, enfim, campanhas de educação e respeito entre os diferentes atores no trânsito com fins a promover a bicicleta como modal de transporte não motorizado.

Alguns projetos voltados ao tema mobilidade no âmbito da Educação foram realizados nas escolas. A implantação do projeto “Educação e Pedal” foi uma parceria da PMV/ SEME (2008) e foi implantado em toda rede escolar, mas posteriormente apenas a EMEF Castelo Branco deu prosseguimento ao projeto. Em 2010, a implantação do projeto “Rota Segura” para a escola EMEF Castelo Branco em Vitória era voltado para a educação no trânsito. O objetivo era realizar tarefas e exercícios de modo que as crianças se apropriassem dos espaços urbanos do ter-

⁶⁵ Augusto Schmidt é um jovem estudante cicloativista membro e voluntário do coletivo “BH em Ciclo”. Acesse <https://www.facebook.com/augusto.schmidt.bike?fref=ts>.

ritório com intervenções feitas por elas próprias. As crianças construíam toda a sinalização viária, horizontal e vertical, nas aulas de Educação Artística. O trabalho incorporava os diferentes valores que a bicicleta agrega em questões de promoção da Saúde para evitar o sedentarismo, doenças crônicas e degenerativas. O projeto “Rota Segura” foi apresentado em dois eventos de relevância: BiciRio 2011 e no Fórum Mundial de Bicicleta em Porto Alegre (2012). Entre 2009 e 2011, houveram também palestras em escolas, universidades e empresas sobre outras possibilidades de alternativas de deslocamentos nas cidades que não o transporte motorizado.



Foto: João Vitor André

O movimento cicloativista fez cobranças pontuais em relação ao cumprimento do Código Brasileiro de Trânsito (CBT) com a finalidade de garantir a segurança da circulação dos não motorizados; assim como também foi atuante na defesa de projetos de leis favoráveis aos não motorizados na Câmara de Vereadores dos municípios de Vitória, Vila Velha e Cariacica. Em Vitória, no final da gestão 2008 /2012, os cicloativistas atuaram em favor da implantação de faixa recreativa aos domingos na orla de Camburi, o que demandou audiência pública para sua viabilidade, e que posteriormente foi implantada. Em 2009, iniciou-se a co-

brança de implantação do sistema da CETURB para transportar as bicicletas nos ônibus que fazem a travessia Vitória / Vila Velha via Terceira Ponte, porém somente no ano de 2013 o sistema Bike GV entrou em operação.

Em agosto de 2013, moradores e os cicloativistas organizaram-se para manifestação em favor da Praça do Cauê em Vitória, objeto de polêmica na sociedade e na mídia. Os cicloativistas fizeram a defesa para manutenção da Praça como importante espaço público, considerando ainda que a Praça do Cauê faz parte do desenho de urbanização elaborado por Saturnino de Brito no final do século XIX, e que seria suprimida para dar passagem ao BRT (Bus Rapid Transit). Em um dia de domingo (11/08/2015), foi realizado o protesto em favor da praça e diversas atividades e oficinas foram promovidas pelos cicloativistas⁶⁶. A manifestação culminou com o “Abraço da Praça”, quando os ciclousuários e/ou cicloativistas ocuparam todo o perímetro da praça com as suas bicicletas formando um “abraço”. Este evento caracterizou-se como uma “bicicletada”, uma manifestação política em defesa do espaço público. A participação dos cicloativistas foi importante porque chamou a atenção da sociedade e da mídia para reflexão sobre intervenções urbanas que devam ser pautadas em debate amplo construído no coletivo.

⁶⁶ <http://g1.globo.com/espirito-santo/noticia/2013/08/moradores-e-prefeitura-de-vitoria-discutem-obra-na-praca-do-caue.html>. Acesso em 07/07/2015.

No ano de 2014 uma série de eventos e pequenas conquistas foram realizadas a partir do empenho dos cicloativistas da Região Metropolitana da Grande Vitória em favor da bicicleta. Os cicloativistas de Vila Velha se organizaram e criaram o coletivo “Ciclistas Vila Velhenses”. Foram realizadas várias “bicicletadas” em torno do “Vaga Viva” em Itapuã, no município de Vila Velha. O evento Vaga Viva consiste em chamar a atenção para a priorização das pessoas no uso do calçadão da orla em detrimento de vagas de estacionamento em 45° que bloqueiam a visão da praia, assim como impedem outros

usos de circulação e/ou apropriação pelo cidadão. Houve também cobrança de implementação de paraciclos no estacionamento rotativo de Vila Velha. Em paralelo, os Ciclistas Urbanos Capixabas (CUC /2013), nesse período, organizaram várias “bicicletadas” em Vitória e Vila Velha. Houve cobrança de implantação de estudos de viabilidade de ciclovia na Terceira Ponte (2014). Os ciclistas apontaram alternativas para a construção de uma ciclovia na Terceira Ponte. Uma das opções sugeridas foi a construção de uma “gaiola” por baixo de onde passam os carros, em um dos lados da ponte. Uma segunda opção encaminhada foi a construção de uma estrutura sobre o canteiro central, onde os ônibus do BRT passariam. Eles também apresentaram outras opções de pontes que possuem ciclovias e passagens de pedestres pelo mundo, a maioria delas possui grades altas para evitar aci-

identes e é bem pavimentada. Nesse mesmo ano, várias reuniões foram realizadas com o Governo do Estado para cobrança de campanhas educativas de respeito aos ciclistas, assim como também várias reuniões com instituições de governo estadual e municipal, tais como o DETRAN e a Prefeitura Municipal de Vitória/ SETRAN com fins a melhorias da sinalização e implantação de paraciclos. Aconteceram também reuniões nos órgãos de trânsito e de engenharia para avaliar novas intervenções cicloviárias. Foram realizadas audiências nas Câmaras de Vila Velha e Cariacica para garantia de conectividade da estrutura cicloviária na região metropolitana, assim como também solicitações para criação das ciclorrotas. Em 2014, os cicloativistas saíram em defesa da



Foto: Fernando Braga



Foto: Fernando Braga

ciclofaixa da Rua Jair de Andrade no município de Vila Velha junto ao Ministério Público (MPES). Em Vila Velha houve também cobranças de alteração do ponto de ônibus no Crefes e inserção do “traffic calmmin”, expressão inglesa que se refe-

re ao acalmamento do tráfego com redução de velocidade. Realização de eventos “ghost bike” quando ocorria morte de ciclistas nas avenidas e/ou rodovias.

Em 2015, o grupo cicloativista Ciclistas Urbanos Capixabas (CUC) participou da revisão do Plano Diretor Urbano (PDU) de Vitória com uma série de reuniões entre poder público e entidades, e na ocasião, solicitaram a diminuição da velocidade dos carros nas vias internas dos bairros da capital com implantação de Zonas de 30km/h. Outra solicitação do grupo foi a conectividade da malha cicloviária bastante fragmentada conforme se apresenta no Mapa das Ciclorrotas da Grande Vitória. Atuação bem relevante no presente ano foi o debate com a Prefeitura Municipal de Vitória (SEDEC) e a sociedade civil organizada sobre a criação da ciclovia na Av. Rio Branco e supressão de 80 vagas, o que causou bastante polêmica. Para viabilizar essa proposta, as árvores seriam preservadas, porém a proposta para viabilizá-la seria a retirada da faixa de estacionamento na largura 2,5 metros. Também em meados de 2015, houve cobranças de melhorias do sistema BikeGV da CETURB para ampliação dos horários e pontos de ônibus, posto que os ciclistas reclamavam da demora para acessar a Terceira Ponte a par-



Foto: Fernando Braga



Foto: Fernando Braga

tir do ponto de ônibus localizado na Praça das Ciências em Vitória. Os cicloativistas tiveram êxito na negociação e conseguiram mudar o ponto para a rua Eurico de Aguiar, próximo à Praça do Cauê, além de ampliarem os horários dos ônibus até as 23 horas. Segundo informação da CETURB (2015), duzentos e vinte e sete (227) é o número de usuários do Bike GV.

Os cicloativistas no período 2009/2015 realizaram vários movimentos denominados “ghost bike” em favor da segurança do trânsito para o ciclista. Recentemente (01/09/2015) foi realizada uma grande manifestação “ghost bike” em

frente da Assembleia Legislativa que gerou mídia em função da morte do ciclista - Danilo Simões em rodovia. Os cicloativistas reivindicaram um trânsito mais humanizado em que o automóvel não seja prioridade, campanhas educativas, bicicletários e um transporte público de qualidade.



Foto: João Vitor André

A pesquisa mostrou algumas evidências que enfatizam as contradições da sociedade e levam a uma nova conscientização para ação política, cujos movimentos integram-se a uma agenda coletiva de demandas por cidades mais qualificadas, sendo que um dos focos é a mobilidade urbana. A juventude é a parte da população mais vulnerável no contexto da mobilidade urbana sujeita a riscos em sua prática cotidiana de deslocamentos. Os acidentes e mortes dos jovens ocorrem com frequência no Espírito Santo com indicadores de uma das maiores taxas de mortalidade em acidentes por transporte urbano motorizado, sendo a maior parte das vítimas os usuários de motocicletas e automóveis. Portanto, o jovem é o protagonista da mobilidade no que se refere à alta vitimização em acidentes por transporte terrestre, conforme mostraram os indicadores levantados.

Quanto maior a (i) mobilidade associada ao tempo despendido no trânsito - sobretudo daqueles que utilizam o transporte público -, maior a compreensão - por

parte da sociedade - que a função preponderante de circulação urbana ainda está por avançar. Nessa perspectiva, o Ativismo como tendência cumpre um papel social quando as instituições e a sociedade não conseguem efetivar as demandas sociais e a inclusão dos jovens em todas as suas dimensões. Assim, eclodiram as primeiras manifestações no Brasil (2013) que pleiteavam a urgência por um transporte público eficiente e inclusivo, alavancada pelos jovens. Constatou-se também que o cicloativismo cresce no Brasil e no estado do Espírito Santo, cuja atuação demanda dos gestores e da sociedade civil uma visão mais humanística e ampliada do que seja “qualidade de vida” nas cidades, posto que os modais alternativos não só demandam a transformação do modelo viário, como também incentivam um novo desenho para as cidades.

Contudo, não são os jovens (15 a 29 anos), os integrantes majoritários do cicloativismo, apesar de participarem em determinados eventos. A hipótese de que seria o jovem o protagonista do cicloativismo não se confirmou na pesquisa, assim como também não se conseguiu evidenciar uma justificativa para tal. No entanto, é preciso reconhecer que cada ator social experimenta e vivencia os processos sociais urbanos de forma particular e, nesse sentido, podemos pensar em algumas suposições. A pesquisa mostra que o jovem é o que realiza maior tempo de deslocamento em relação às demais faixas etárias. Este pode ser um indicativo para que opte pelo transporte motorizado ao transpor percursos mais longos. Por outro lado, o jovem de classe média e alta cresceu arraigado na cultura do “automóvel”, o que favorece o uso desse modal. Outra questão fundamental que desestimula o uso da bicicleta e, portanto, a inserção no cicloativismo, é a ineficiência e falta de conectividade da malha cicloviária que não favorece a segurança do ciclista, especialmente para os mais jovens que iniciam suas incursões pela cidade. Todos esses fatores associados à cultura do individualismo e às conectividades em redes sociais não favorecem uma prática e um comportamento coletivo em favor da bicicleta de caráter político. Portanto, a resposta não é tão óbvia, o que caberia, talvez, prosseguir numa pesquisa com viés mais antropológico e/ou sociológico para fundamentar a não adesão do jovem ao cicloativismo e outras tantas inquietações que relacionam o “circular” da juventude urbana.

Por outro lado, é importante ressaltar que apesar do crescente movimento pró-bicicleta, não é possível apoiar todo o sistema de mobilidade urbana nesse modal, dada as extensões de nossas cidades e os diferentes perfis de usuários e de deslocamentos. A luta por mais infraestrutura cicloviária precisa andar associada à constituição de uma rede de transporte público de qualidade, confortável, eficiente e acessível para todos. O discurso das agendas corporativas e governamentais em torno da sustentabilidade implica necessariamente apostar em políticas públicas setoriais coordenadas em prol da mobilidade urbana e também na disseminação de uma cultura que favoreça outros modais alternativos de transporte a serem incorporados, tanto pelos governos como pela sociedade, e em es-

pecial, pelos jovens que têm perfil mais adequado. Sabemos que esse processo é gradativo, pois o transporte motorizado ainda está muito arraigado na sociedade brasileira. Nesse sentido, ações integradas entre os diversos setores que gerenciam as políticas urbanas são fundamentais para a redução de acidentes e a valorização dos meios não motorizados.

É relevante pontuar que grande parte da legislação existente relativa aos planos urbanísticos (Estatuto da Cidade 10.257/2001), de mobilidade (PNMU 12.587/2012), e de acessibilidade (NBR9060), apesar de congruentes, restringem-se ainda ao nível institucional, pouco avançando para a dimensão territorial, para inserção comunitária, para a conjugação de serviços que são necessários para o encaminhamento das necessidades da população, incluso aí, as demandas da população jovem. Esta falta de articulação de uma política de mobilidade em torno da juventude que convirja com as demais dimensões multissetoriais, reflete uma não priorização desta população pelo poder público, embora sejam legalmente reconhecidos enquanto prioridade nacional, portadores de direitos, segundo o Estatuto da Juventude (BRASIL, 2013). Portanto, há uma lacuna entre a dimensão dos direitos preconizados pelo Estatuto da Juventude e uma cultura que se afasta, concreta e simbolicamente, da discussão e da prática dos direitos dos jovens no âmbito da mobilidade no território, no que se refere ao acesso amplo, eficiente e seguro. Nesse contexto de vulnerabilidade a que os jovens estão expostos, intensifica-se a pressão da população sobre os governos quanto à requalificação do ambiente urbano na perspectiva da mobilidade que compõe uma das premissas básicas da função social da cidade. A eficiência na mobilidade é fundamental para integrar de forma saudável e dinâmica todas as outras dimensões urbanas.

O Espírito Santo enfrenta problemas e desafios relativos ao processo de adaptação às demandas da mobilidade que afetam diretamente os jovens. Observa-se também que apesar da institucionalização de políticas setoriais convergentes, estas ainda não produziram mudanças efetivas na mobilidade urbana que favoreçam a população jovem em sua prática cotidiana. Nesse contexto, deve-se fomentar políticas públicas no sentido de prevenção e redução dos indicadores desfavoráveis à juventude. É necessário também a articulação entre os diversos atores sociais e organizações civis para que assumam de forma colaborativa o desenvolvimento de soluções que favoreçam práticas em prol da mobilidade, da acessibilidade e da maior qualidade de vida nas cidades. Justifica-se, portanto, um olhar mais atento ao ativismo /cicloativismo e sua articulação em redes, assim como também a necessidade de sistematização periódica de estudos e pesquisas, que a partir de dados oficiais, possam precisar indicadores para contornar os problemas conjunturais inerentes à mobilidade urbana e favorecer políticas públicas e projetos pertinentes ao tema no âmbito da juventude.

ARENDT, Hannah (1958). **A condição humana**. Tradução: Roberto Raposo, 5. Ed. Rio de Janeiro: Forense Universitária, 1991.

CASTELLS, Manuel. **A intervenção Administrativa nos Grandes Centros Urbanos**. Espaço & Debates, São Paulo: Cortez, n.6, 1982.

CASCAES, J.C., MIRANDA, A.C.M. (coord.) **Brasil Não Motorizado**. Coletânea de artigos sobre mobilidade urbana. LABMOL Produções Artísticas & Editoriais, 2013. Disponível em: <http://pt.slideshare.net/brasilnaomotorizado>. Acesso em 01/06/2015

CATALÃO, Igor. Caderno das Metrópoles. **Dossiê Gestão Metropolitana**. Entre a institucionalização e a vida quotidiana: elementos para repensar o espaço metropolitano de Brasília. São Paulo, v.11, nº22. 2009. Pg. 519-545.

CHOAY, Francoise. **O reino do urbano e a morte da cidade**. In: Projeto História. São Paulo, n.18, maio de 1999, p.67-89. (original: Le regne de l'urbain et la mort de La ville. La ville, art et architecture em Europe.. 1870 -1993. Centre Pompidou. 1994

CHRISTALLER, Walter. **Notas sobre a trajetória intelectual do criador da teoria dos lugares centrais**. Publicação: In: Encontro Nacional de História do Pensamento Geográfico, 2., 1999, Rio Claro. Anais. Rio Claro: UNESP, p. 71-75 1999.

DAVIS, Mike; HARVEY, David; BRGA, Ruy; MARICATO, Ermínia; LIMA, Venício et alli. **Cidades rebeldes: Passe Livre e as manifestações que tomaram as ruas do Brasil**. Editora Boitempo. São Paulo. 2013.

DÉAK, Csaba. **Rent theory and the price of urban land/ Spatial organization in a capitalist economy** PhD Thesis, Cambridge. 1985.

FERNANDES, Edésio. **O Estatuto da Cidade e a ordem jurídico-urbanística**. In: CARVALHO, Celso Santos. ROSSBACH, Ana Claudia (orgs.). O Estatuto da Cidade Comentado. São Paulo. Aliança das Cidades, 2010. 120 p.

FERNANDES, Maria Clara. **Jovens Pobres e políticas de (i)mobilidade urbana**. Editora Multifoco. Rio de Janeiro. 2015.

GUTH, Daniel ; SOARES, André Geraldo; MACIEL, Marcelo (orgs.). **A Bicicleta no Brasil**. São Paulo. 2015.

HAESBAERT, Rogério. **Desterritorialização, multiterritorialidade e regionalização**. In: **Para pensar uma política nacional de ordenamento territorial**. Anais da OFICINA SOBRE A POLÍTICA DE ORDENAMENTO TERRITORIAL. Brasília, Ministério da Integração Nacional, 2005.

HARVEY, David. **Condição Pós-Moderna: Uma pesquisa sobre as origens da mudança cultural**. São Paulo: Edições Loyola, 1999.

LIMA, Thiago Muniz. **Genealogia do Poder:** In: Zaganelli Margareth (org). Estudos de História do Processo. Rio de Janeiro: Ed. Lumens, 2001, p.213-230.

QUEIROGA, Eugênio Fernandes. **A megalópole e a praça.** Tese (Doutorado) – Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo. São Paulo, 2001.

HABERMAS, J. **A mudança estrutural na esfera pública.** Rio de Janeiro: tempo Brasileiro, 1984.

MARICATO, Ermínia. **Brasil, Cidades: alternativas para a crise urbana.** Petrópolis: Vozes, 2001.

_____. **O automóvel e a Cidade.** Disponível em: <http://doisesquerdos.wordpress.com/2009/02/24/o-automovel-e-a-cidade>>Acesso em 16/07/2015)

REIS, Nestor Goulart. **Notas sobre urbanização dispersa e novas formas de tecido urbano. São Paulo.** Via das Artes, 2006.

_____. **São Paulo e outras cidades: produção social e degradação dos espaços urbanos.** São Paulo. Hucitec, 1994.

SANTOS, Milton; SILVEIRA, Maria Laura. **O Brasil: território e sociedade no início do séc. XXI.** 7.ed. Rio de Janeiro. Record, 2005.

SANTOS, Milton. **Por uma outra globalização: do pensamento único à consciência universal.** Rio de Janeiro: Record, 2000.

_____. **Técnica, espaço, tempo: globalização e meio técnico-científico informacional.** São Paulo: Hucitec, 1997.

_____. **A natureza do espaço: técnica e tempo, razão e emoção.** 4.ed. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2008.

SPOSITO, Eliseu Savério. **Sobre o conceito de território: um exercício metodológico para a leitura da formação territorial do sudoeste do Paraná.** In: RIBAS, A. D; SPOSITO, E. S.; SAQUET, M. A (org.). Território e Desenvolvimento: diferentes abordagens. Francisco Beltrão: Unioeste, 2004.

SOUZA, Marcelo Lopes. **Mudar a cidade: uma introdução crítica ao planejamento e à gestão urbanos.** 4.ed. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2006.

VASCONCELLOS, Eduardo Alcântara de. **Transporte urbano, espaço e equidade: análise das políticas públicas.** São Paulo: Annablume, 2001.

_____. Eduardo A. – **Transporte urbano, espaço e equidade.** FAPESP, São Paulo, 1996.

SINDIPÚBLICOS. **Documento de Contribuição do 1º Seminário de Mobilidade Urbana e Crise das Cidades ao Fórum Permanente de Mobilidade Urbana.** Seminário Sindipúblicos. Vitória. 2015.

XAVIER, Giselle Nocetti Amon. **O Cicloativismo no Brasil e a produção da lei de política nacional de mobilidade urbana**. Revista Eletrônica dos Pós-Graduandos em Sociologia Política da UFSC. Vol. 3 n. 2 (2). Florianópolis. 2007, p. 122 - 145. ISSN 1806-502. Disponível em: http://www.cefid.udesc.br/arquivos/id_submenu/1122/cicloativismo.brasil.giselle.xavier.2007.pdf > Acesso em 02/06/2015

TESES e DISSERTAÇÕES:

AZEVEDO Filho, Mario Ângelo Nunes de. **Análise do Processo de Planejamento dos transportes como contribuição para a Mobilidade Urbana Sustentável**. Universidade de São Paulo. São Carlos. 2008. Disponível em: [file:///C:/Users/isabella.IJSN/Downloads/TeseAzevedoFilho2012%20\(1\).pdf](file:///C:/Users/isabella.IJSN/Downloads/TeseAzevedoFilho2012%20(1).pdf) > Acesso em 01/06/2015

COSTA, Marcela da Silva. **Um Índice de Mobilidade Urbana Sustentável**. Tese de Doutorado da Escola de Engenharia de São Carlos da Universidade de São Paulo. São Carlos. 2008. Disponível em: <http://www.teses.usp.br/teses/disponiveis/18/18144/tde-01112008-200521/pt-br.php> > Acesso em 03/06/2015.

FLORIANI, Thiago Trindade. Transporte Ciclovário: **Uma Opção Complementar para Mobilidade Urbana em Florianópolis**. Monografia do Departamento de Economia e Relações Internacionais da Universidade Federal de Santa Catarina. Florianópolis. 2013. Disponível em: <http://cnm.ufsc.br/files/2014/01/Monografia-do-Thiago-Floriani.pdf> > Acesso em 05/06/2015.

MALATESTA, Maria Ermelina B. **A Bicicleta nas Viagens Cotidianas do Município de São Paulo**. Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo. Tese de Doutorado. 2014. Disponível em: <http://www.teses.usp.br/teses/disponiveis/16/16139/tde-04062014-102731/pt-br.php> > Acesso em 08/06/2015

RAQUEL, Roberta. **Espaço em Transição: a Mobilidade Ciclística e os Planos Diretores de Florianópolis**. Dissertação de Mestrado. Universidade Federal de Santa Catarina. Florianópolis. 2010. Disponível em: <http://www.teses.usp.br/teses/disponiveis/18/18144/tde-11122012-091904/pt-br.php> . Acesso em 15/06/2015

SILVA, Izildo Castro Alves. **A Mobilidade do Trabalho sob o Impacto da Reestruturação Produtiva: estudo das tendências migratórias em Santo André**. Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da Universidade de São Paulo. Dissertação de Mestrado. Universidade de São Paulo. São Paulo, 2008. Disponível em: <http://www.teses.usp.br/teses/disponiveis/8/8136/tde-10102008-162333/pt-br.php> > Acesso em 16/06/2015

DOCUMENTOS GOVERNAMENTAIS:

BRASIL. Constituição (1988). **Emenda Constitucional nº 9, de novembro de 1995**. Lex: legislação federal e marginalia, out-dez 1995:59:1966

BRASIL. **Constituição Federal, 1988**. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicao.htm>. Acesso em: 10/07/2014.

_____. **Estatuto da Juventude – Lei 12.852 de 05 de agosto de 2013**. Disponível em <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2011-2014/2013/Lei/L12852.htm> Acesso em 20 de julho de 2015.

_____. **Política Nacional de Mobilidade Urbana Sustentável - Lei 12.587 de 03 de janeiro de 2012**. Brasília, DF, 2004. Disponível em: <<http://www.ta.org.br/site/Banco/7manuais/6PoliticaNacionalMobilidadeUrbanaSustentavel.pdf>>. Acesso em: 22/04/2015.

_____. Secretaria Especial de Desenvolvimento Urbano da Presidência da República. **Estatuto da Cidade: Lei nº 10257**. Brasília. 2001

_____. Ministério das Cidades. **Caderno de referência para elaboração de Plano de Mobilidade por Bicicleta nas Cidades**, Brasília, DF, 2007. Disponível em: <http://www.cidades.gov.br/images/stories/ArquivosSEMOB/Biblioteca/LivroBicicletaBrasil.pdf>>. Acesso em: 22/04/2015.

BRUNDLAND, G. **Nosso Futuro Comum**. São Paulo. : editora Fundação Getulio Vargas, 1987.

EMPRESA BRASILEIRA DE PLANEJAMENTO DE TRANSPORTES - GEIPOT. **Planejamento Cicloviário: Diagnóstico nacional**. Brasília: GEIPOT, 2001.

_____. GEIPOT Manual de planejamento cicloviário. -- 3. ed., rev. e amp. Brasília : GEIPOT, 2001.

ESPÍRITO SANTO (estado). Secretaria dos Transportes e Obras Públicas. **Programa Cicloviário Metropolitano**, Vitória. 2014.

_____. Secretaria dos Transportes e Obras Públicas. **Projeto Bicicletas Metropolitanas. Anexo 2: Diagnóstico dos Bicicletários nos Terminais Transcol**. Vitória. 2013.

_____. Secretaria de Economia e Planejamento. **Projeto Ciclorrotas Grande Vitória**. 2014

IBGE. Dados do censo demográfico 2000 e 2010. Disponível em: <<http://www.ibge.gov.br>>. Acesso em: 30 set. 2015.

INSTITUTO JONES DOS SANTOS NEVES. **Juventude e Educação no Espírito Santo**. Vitória, ES. 2015. Disponível em: http://www.ijsn.es.gov.br/Sitio/index.php?option=com_content&view=article&id=4370:cadernos-da-juventude-01-juventude-e-educacao&catid=42&Itemid=201. Acesso em 18/08/2015

_____. **Perfil da Juventude e Políticas Públicas no Espírito Santo**. Vitória, 2014. Disponível em: http://www.ijsn.es.gov.br/Sitio/index.php?option=com_content&view=article&id=4370:cadernos-da-juventude-01-juventude-e-educacao&catid=42&Itemid=201. Acesso em 26/08/2015

SIM/DATASUS. Portal Tabnet. Disponível em: <<http://www2.datasus.gov.br/>>. Acesso em: 30 set. 2015.

PESQUISAS ORIGEM DESTINO:

Florianópolis, 2014. Disponível em <<http://www.plamus.com.br/>>

Joinville, 2010 <<https://ippuj.joinville.sc.gov.br/arquivo/lista/codigo/8-Pesquisa+Origem-Destino.html>>

Belo Horizonte, 2012 <<http://www.rmbh.org.br/pt-br/repositorio/municipios/pesquisa-origem-destino-od-2012-rmbh>>,

São Paulo, 2012 <<http://www.metro.sp.gov.br/pdf/mobilidade/pesquisa-mobilidade-2012.pdf>>

Rio de Janeiro, 2005 <<http://download.rj.gov.br/documentos/10112/1474054/DLFE-59260.pdf/Relatorio08PesquisaOrigemDestino.pdf>>

Campinas, 2011 < http://www.stm.sp.gov.br/odrmc/images/stories/ODRMC_2011_sintese.pdf>

RMGV, 2007 < Disponível em http://www.ijsn.es.gov.br/Sitio/index.php?option=com_content&view=article&id=239:pesquisa-domiciliar-de-origem-e-destino-da-rmgv-qcomo-anda-a-nossa-genteq-ano-de-publicacao-2009&catid=44&Itemid=201

SITES ELETRÔNICOS:

ABNT NBR 9050. Acessibilidade a edificações, mobiliário, espaços e equipamentos urbanos. 2015 http://www.pessoacomdeficiencia.gov.br/app/sites/default/files/arquivos/%5Bfield_generico_imagens-filefield-description%5D_164.pdf. Acesso em 15/08/2015

BLOG DA RAQUEL ROLNIK. Cidades, Carros e Bicicletas. 2015 junho 24. Disponível em <https://raquelrolnik.wordpress.com/2015/06/24/cidades-carros-e-bicicletas/> Acesso em 03/06/2015

BOITEMPO EDITORIAL. Cidades Rebeldes: Passe livre e as manifestações que tomaram as ruas do Brasil. 2013. Disponível em <http://www.boitempoeditorial.com.br/v3/Titulos/visualizar/cidades-rebeldes>. Acesso em 16/06/2015

CHAUÍ, Marilena. Teoria e Debate. **As manifestações de junho de 2013 na cidade de São Paulo**. Disponível em <http://www.teoriaedebate.org.br/materias/nacional/manifestacoes-de-junho-de-2013-na-cidade-de-sao-paulo?page=full#sthash.lfrfP6lu.dpuf>. Acesso em 08/07/2015

CUZZUOI, Murilo. TV Gazeta. Moradores e Prefeitura de Vitória discutem obra na Praça do Cauê. <http://g1.globo.com/espirito-santo/noticia/2013/08/moradores-e-prefeitura-de-vitoria-discutem-obra-na-praca-do-caue.html>. Acesso em 07/07/2015

DIMAC. **Impactos da Redução do Imposto sobre Produtos Industrializados (IPI) de Automóveis**. Disponível em http://ipea.gov.br/agencia/images/stories/PDFs/2009_nt015_agosto_dimac.pdf. Acesso em 15/07/2015

GAUCHA. **Mudança de comportamento de jovens influencia mobilidade urbana nas grandes cidades**. 2013 ago 05. Disponível em <http://gaucha.clicrbs.com.br/rs/noticia-aberta/mudanca-de-comportamento-de-jovens-influencia-mobilidade-urbana-nas-grandes-cidades-8651.html>. Acesso em 31/08/2015

INSTITUTO DE POLÍTICAS DE TRANSPORTE E DESENVOLVIMENTO. **ITDP Brasil promove reunião técnica sobre o programa Paradas Cariocas**. 2015 julho 06. Disponível em <http://itdpbrasil.org.br/paradascariocas-reuniaotecnica/>. Acesso em 10/07/2015.

Mapeamento Bike Anjo. 2014. Disponível em <https://bikeanjo.files.wordpress.com/2014/07/apresentac3a7c3a3o-mapeamento-da-rede-bike-anjo-1.pdf>. Acesso em 02/06/2015.

Mapeamento das Rotas para Uso da Bicicleta na Grande Vitória. Disponível em http://www.ijsn.es.gov.br/Sitio/index.php?option=com_content&view=article&id=4171&Itemid=357. Acesso em 07/06/2015.

MOBILIZE. Mobilidade Urbana Sustentável. **A extinção da EBTU e a imobilidade urbana**. 2012 mar 21. Disponível em <http://www.mobilize.org.br/blogs/palavra-de-especialista/index.php/sem-categoria/a-extincao-da-ebtu-e-a-imobilidade-urbana/>. Acesso em 02/09/2015.

PONTES, Márcia. Blue News. **Traffic calming: conheça as medidas para acalmar o trânsito.** 2013 julho 30. Disponível em <http://antigo.blumenews.com.br/index.php/capa/item/6643-traffic-calming-conheca-as-medidas-para-acalmar-o-transito>. Acesso em 02/07/2015.

PORTAL PLANALTO. **Decretos anunciam redução do IPI sobre automóveis e utilitários e queda do IOF no crédito para pessoa física.** 2012 maio 23. Disponível em <http://www2.planalto.gov.br/excluir-historico-nao-sera-migrado/decretos-anunciam-reducao-do-ipi-sobre-automoveis-e-utilitarios-e-queda-do-iof-no-credito-para-pessoa-fisica>. Acesso em 14/07/2015. Acesso em 14/07/2015.

OBSERVATÓRIO DAS METRÓPOLES. Notícias. **Crise de mobilidade urbana: Brasil atinge marca de 50 milhões de automóveis.** 2013 set 09. Disponível em http://www.observatoriodasmetropoles.net/index.php?option=com_k2&view=item&id=671%3Acrise-de-mobilidade-urbana-brasil-atinge-marca-de-50-milhoes-de-veiculos&Itemid=164&lang=pt. Acesso em 14/07/2015.

OBSERVATÓRIO DAS METRÓPOLES. Notícias. **Mobilidade urbana: Brasil e a opção pelo transporte individual. 2012 outubro.** Disponível em http://observatoriodasmetropoles.net/index.php?option=com_k2&view=item&id=386%3Amobilidade-urbana-brasil-e-a-op%C3%A7%C3%A3o-pelo-transporte-individual&Itemid=164&lang=pt.

SILVA, Claudio Oliveira. Revista IPEA Desafios do Desenvolvimento. **A bicicleta está na moda, mas não é prioridade.** Edição 71. Ano 9. 2012. Disponível em http://www.ipea.gov.br/desafios/index.php?option=com_content&view=article&id=2716:catid=28&Itemid=23. Acesso em 02/07/2015.

SORIMA, Neto; SCRIVANO, Roberta. O Globo. **Redução de IPI gera pouco impacto na economia.** 2014 julho 28. Disponível em <http://oglobo.globo.com/economia/reducao-de-ipi-de-carros-gera-pouco-impacto-na-economia-13401927#ixzz3k2YFkgTy>. Acesso em 14/07/2015.

<http://www.geipot.gov.br/novaweb/indexempresa.htm>. Acesso em 02/09/2015.

THE CITY FIX BRAZIL. **Soluções Holísticas para as cidades.** 2013 julho 22. Disponível em <http://thecityfixbrasil.com/2013/07/22/solucoes-holisticas-para-as-Cidades/>. Acesso em 10/06/2015.

TRIGUEIRO, André. Globo. com. **A maior vitória do Cicloativismo.** 2015 junho 29. Disponível em <http://g1.globo.com/natureza/blog/mundo-sustentavel/post/maior-vitoria-do-cicloativismo.html>. Acesso em 29/06/2015

WIKIPÉDIA. **Massa Crítica.** Disponível em [https://pt.wikipedia.org/wiki/Massa_Cr%C3%ADtica_\(evento\)](https://pt.wikipedia.org/wiki/Massa_Cr%C3%ADtica_(evento)). Acesso 30/06/2015.

OUTROS SITES VISITADOS:

http://www.dbike.org/instituto/consultoria/?gclid=Cj0KEQjwz6KtBRDwgq-LsKjMk9kBEiQAuaxWUIBF0SyyTQXYjfiHhFMR_tPch6bISdAsv1hxkhog1aAaAmI28P8HAQ

<http://www.uniaodeciclistas.org.br/biblioteca/adquira-livro/>

<http://bikeanjo.org/2014/07/24/mapabikeanjo2014/>

<http://vadebike.org/>

<http://vadebike.org/2015/02/livro-a-bicicleta-no-brasil-alianca-bike-bicicleta-todos-bike-anjo->

<https://doisesquerdos.wordpress.com/2009/02/24/o-automovel-e-a-cidade/>

file:///Z:/Biblioteca/A%20GAZETA/A%20GAZETA_02_06_2015.pdf

file:///Z:/Biblioteca/A%20GAZETA/A%20GAZETA_24_06_2015.pdf

<http://www.boitempoeditorial.com.br/v3/titles/view/cidades-rebeldes>

<http://noticias.uol.com.br/cotidiano/ultimas-noticias/2015/06/29/ciclistas-e-pedestres-ainda-se-atrapalham-com-ciclovia-na-avenida-paulista.htm>

<http://g1.globo.com/natureza/blog/mundo-sustentavel/post/maior-vitoria-do-cicloativismo.html>

<http://seculodiario.com.br/9585/13/reportagem-especialbrai-de-ti-praca-do-caue>

<http://g1.globo.com/espirito-santo/noticia/2013/08/prefeito-detalha-nova-praca-do-caue-no-bom-dia-es-envie-perguntas.html>

<http://g1.globo.com/espirito-santo/noticia/2013/08/projeto-preve-divisao-da-praca-do-caue-para-abrir-em-vitoria.html>

http://gazetaonline.globo.com/_conteudo/2013/08/noticias/cidades/1456360-moradores-e-ciclistas-se-mobilizam-contraintervencoes-na-praca-do-caue.html

<http://g1.globo.com/espirito-santo/noticia/2013/06/vitoria-tem-ato-contracriminalizarao-dos-movimentos-sociais.html>

<http://g1.globo.com/espirito-santo/noticia/2013/07/manifestantes-criticam-posicao-do-governo-do-es-apos-protesto.html>

<http://g1.globo.com/brasil/noticia/2013/06/protestos-pelo-pais-reunem-mais-de-250-mil-pessoas.html>

<http://noticias.terra.com.br/brasil/cidades/es-protesto-contracobranca-de-pedagio-termina-com-20-detidos,0bc688c99cdef310VgnCLD2000000ec6eb0aRCRD.html>

<http://paneladepressao.nossascidades.org/campaigns/478>

<http://bicicletada.org/Home+Page>

<https://www.facebook.com/augusto.schmidt.bike?fref=ts>

<http://www.valor.com.br/brasil/3434034/alvo-de-protestos-mobilidade-urbana-nao-chega-15-das-obras>

http://www.eshoje.jor.br/_conteudo/2015/03/noticias/geral/27503-capixabas-marcam-manifestacoes-para-este-fim-de-semana-em-vitoria.html

<http://www.seculodiario.com.br/24620/13/apos-acidente-fatal-na-serra-ciclistas-pedem-comissao-de-seguranca-no-transito>

<http://seculodiario.com.br/22329/13/para-cicloativistas-de-vitoria-e-fundamental-diminuir-a-velocidade-dos-carros-dentro-dos-bairros>

<http://agazeta.html5.fivepress.com.br/index.php?id=/edicao.download.php&cod=11754&&page=3>

<http://www.revistaesbrasil.com.br/index.php/noticias/fatos/item/5876-mobilidade-urbana-da-grande-vit%C3%B3ria-%C3%A9-destaque-no-es-brasil-debate>

<http://www.ijsn.es.gov.br/Sitio/index.php?option=com_content&view=article&id=4174:perfil-da-juventude-e-politicas-publicas-no-espirito-santo-2014&catid=42&Itemid=201> Acesso em 20 de maio de 2015.

http://www.bndes.gov.br/SiteBNDES/bndes/bndes_pt/Institucional/Sala_de_Imprensa/Noticias/2010/meio_amb/20100520_transcol.html (acesso em 20/05/2015)

<http://www2.planalto.gov.br/excluir-historico-nao-sera-migrado/programa-caminho-da-escola-doa-26-mil-bicicletas-para-estudantes-de-70-municipios>

PERIÓDICOS:

OLIVEIRA, Thaís. Revista *Arquitetura e Construção. Cicatrização Urbana*. Ano 31. N°7. Pg.40. 2015.

Segue algumas informações relativas ao perfil dos cicloativistas da Grande Vitória entrevistados, assim como o roteiro e as perguntas que auxiliaram na condução da entrevista realizada em 09/06/2015 no auditório do IJSN. A interlocução com os entrevistados foi conduzida pelos pesquisadores do IJSN, Isabella e Adilson, ambos da Coordenação de Estudos Territoriais.

ENTREVISTADOS:

- **Audrey Netto:** Capixaba, 42 anos, moradora de Vila Velha. Ciclousuária e cicloativista. Profissional autônoma, integra a organização BikeAnjo com trabalho voluntário: acompanha pessoas que gostam de andar de bicicleta ou mesmo se locomoverem, assim como também promove passeios de mountain bike.
- **Luiz Gustavo Gabler:** Capixaba, 28 anos. Ciclousuário e cicloativista. Graduado em Ciências Sociais, pesquisador Programa de Pós-Graduação em Arquitetura com temática voltada para Mobilidade Urbana. Sempre que possível participa do movimento cicloativista que ocorre em Vila Velha, município em que reside e em outros municípios. Participou da criação e é integrante do “Movimento Ciclista Vila Velhense”.
- **Fernando Braga:** Carioca, 55 anos, reside em Vila Velha há mais de vinte anos. Servidor público efetivo na área de Educação e Saúde. Participa efetivamente nas redes sociais com a promoção da bicicleta e outros modos alternativos não motorizados, divulgação de trabalhos, pesquisas e dos eventos associados à mobilidade e ao cicloativismo, tanto na Grande Vitória como também em outros estados. Pensa a mobilidade em sua dimensão mais ampla: “Mobilidade Humana”.

ROTEIRO:

- Histórico de criação movimentos ciclistas no Brasil e ES
- Objetivos e organização
- Cicloativismo e o espaço público
- A Bicicletada
- Mapeamento dos Grupos Ciclistas ES
- A vulnerabilidade do ciclista e os riscos de acidentes
- Programas de Governo
- Soluções e Propostas para favorecer a Mobilidade Urbana RMGV

PERGUNTAS:

- Além do CUC e Bike Anjos, Grupo Mulher de Bike, Federação Espírito Santense de Ciclismo (Fesc) o Ciclista Capixaba e o Blog Vitória Sustentável. Quais organizações mais atuantes RMGV / ES?
- Número de associados?
- E na RMGV? Como estão organizados? Quantos coletivos com CNPJ e sem CNPJ
- Identifica uma faixa etária nos movimentos?
- Quais formas de atuação e manifestação mais frequentes?
- As ações são mais educativas, políticas, recreativas?
- Manifestação em espaço público? Quais? Avenidas? Praças? Citar manifestações na RMGV.
- Malha Ciclovitária ES / RMGV ? Tem algum número contabilizado?
- Identificam ou contabilizam via organizações ciclistas acidentes / mortes ?
- Quais as expectativas relação à Lei de Mobilidade Urbana N° 12:587 /2012?
- Quais as expectativas relação aos projetos e políticas públicas de Governo em todas as escalas (municipal / estadual)?
- Soluções e Propostas para favorecer a Mobilidade Urbana RMGV?



www.ijsn.es.gov.br



GOVERNO DO ESTADO DO ESPÍRITO SANTO
Secretaria de Economia e Planejamento