

**UNIVERSIDADE FEDERAL DE SANTA CATARINA
CENTRO DE FILOSOFIA E CIÊNCIAS HUMANAS
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM GEOGRAFIA**

Roberta Raquel

**ESPAÇO EM TRANSIÇÃO: A MOBILIDADE CICLÍSTICA E
OS PLANOS DIRETORES DE FLORIANÓPOLIS**

Dissertação de Mestrado

Florianópolis

2010

Roberta Raquel

**ESPAÇO EM TRANSIÇÃO: A MOBILIDADE CICLÍSTICA E
OS PLANOS DIRETORES DE FLORIANÓPOLIS**

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Geografia da Universidade Federal de Santa Catarina como requisito parcial para obtenção do grau de Mestre em Geografia.

Orientador: Prof. Dr. Elson Manoel Pereira

Florianópolis, 2010

Catálogo na fonte pela Biblioteca Universitária da
Universidade Federal de Santa Catarina

R221e Raquel, Roberta
Espaço em transição [dissertação] : a mobilidade
ciclística e os planos diretores de Florianópolis / Roberta
Raquel ; orientador, Elson Manoel Pereira. - Florianópolis,
SC, 2010.

1 v.: il., grafs., tabs., mapas

Dissertação (mestrado) - Universidade Federal de Santa
Catarina, Centro de Filosofia e Ciências Humanas. Programa
de Pós-Graduação em Geografia.

Inclui referências

1. Geografia. 2. Bicicletas. 3. Planejamento urbano
- Florianópolis, SC. 4. Plano Diretor. 5. Mobilidade
urbana. I. Pereira, Elson Manoel. II. Universidade Federal
de Santa Catarina. Programa de Pós-Graduação em Geografia.
III. Título.

CDU 91

Roberta Raquel

**ESPAÇO EM TRANSIÇÃO: A MOBILIDADE CICLÍSTICA E OS PLANOS
DIRETORES DE FLORIANÓPOLIS**

Esta dissertação foi julgada e aprovada para a obtenção do grau de Mestre em Geografia no Programa de Pós-Graduação em Geografia da Universidade Federal de Santa Catarina como requisito parcial para obtenção do grau de Mestre em Geografia

Prof^a. Dr^a. Magaly Mendonça
Coordenadora do Programa

BANCA EXAMINADORA

Prof. Dr. Elson Manoel Pereira

Prof. Dr. Luiz Fernando Scheibe

Prof^a. Dr^a. Maria Inês Sugai

Florianópolis, 08 de março de 2010

Dedico ao André
Sentido de luta, força e amor

Agradecimentos

Este trabalho me confirmou que a realidade social somente será transformada através da participação política.

Da mesma forma, embora seja um processo bastante solitário, esse trabalho só foi possível através da participação de muitas pessoas, que contribuíram de diferentes formas e em vários momentos. Então, não poderia deixar de agradecer-las.

À CAPES, pela bolsa de estudos que me auxiliou durante um ano dessa pesquisa, e ao Programa de Pós Graduação em Geografia, onde realizei o mestrado.

Ao professor Elson Manoel Pereira, pela orientação e pela confiança em meu trabalho.

Aos entrevistados envolvidos com o Plano Diretor Participativo.

Aos meus colegas de mestrado, em especial ao Fernando, pela sua autoconfiança contagiante; ao Juan, por incitar o sentido revolucionário no grupo; à Fabiani, pela festiva convivência; a Fabiana que se tornou uma amiga para além do mestrado.

Aos amigos Karine, Nivaldo, Dalton, Ângela, Ivandro, que nas discussões, mesmo em momentos de descontração, provocaram reflexões teóricas.

Aos novos e velhos amigos: Ana Rita, Marcio, Cris, Marcão, Lars, Davi, e Andréia.

Às minhas queridas amigas Leo, que sempre partilha da minha caminhada; Fabiane, pelos carinhosos e entusiásticos encontros; Gi, pelo carinho, pela troca, pela lealdade.

À minha família: Zê, pelas referencias, pela generosidade, pelo carinho; Camila, por me inspirar amor e ternura; Fernanda, pelo impetuoso amor, por aprendermos a caminhar juntas e compartilhar nossas conquistas; meus pais Olair e Pedro, responsáveis por esse trabalho, mesmo que não saibam, porque são eles formadores de quem sou.

Ao André, que esteve presente, pacientemente, em cada momento da elaboração desse trabalho.

*Se as coisas são inatingíveis... ora!
Não é motivo para não querê-las...
Que tristes os caminhos se não fora
A mágica presença das estrelas!*

Mario Quintana

Resumo

Esta pesquisa tem como objetivo principal analisar os princípios orientadores da mobilidade urbana de Florianópolis contidos nos Planos Diretores, inclusive no Plano Diretor Participativo – PDP em fase final de elaboração, a fim de conhecer os limites e possibilidades do uso da bicicleta como meio de transporte. Realizamos um levantamento dos dispositivos relacionados à mobilidade urbana contidos nos Planos Diretores de 1955, 1976, 1985, 1997 e no PDP. Realizamos entrevistas com atores sociais envolvidos com o processo participativo do PDP – dos setores Estado, sociedade civil e iniciativa privada – a fim de conhecer a impressão dos mesmos sobre a inclusão da bicicleta no documento que está sendo elaborado e para compreender o olhar de cada ator social sobre o processo de elaboração do PDP. Como resultado da pesquisa constatamos que, embora Florianópolis apresente inúmeras potencialidades para o uso da bicicleta como meio de transporte, existem limites para a sua inclusão no sistema viário e no trânsito devido à concepção automobilística vigente na cidade nos últimos 50 anos de planejamento. Entretanto, o PDP contraria o atual modelo e propõe um caráter de mudança para a mobilidade de Florianópolis, priorizando o transporte coletivo, pedestres, cadeirantes e ciclistas.

Palavras chave: Mobilidade Urbana; Bicicleta; Planejamento Urbano; Plano Diretor.

Abstract

The goal of this research is to analyse the guidelines of the urban mobility within the city-planning, including the Participative Master Plan – PDP, now in its final phase of elaboration, comprehend the limits and the possibilities of the bicycle as a mean of transport. We performed a survey of the urban mobility-resources included in the Master Plans of 1955, 1976, 1985, 1997 and in the PDP. We interviewed people involved in the participative Master Plan process – from State, civil society and private initiatives – in order to learn their impression about including the use of the bicycle into the contents of the document that is being elaborated and to understand the idea of each social actor about the elaboration process of PDP. As result of this research, we find that, although Florianópolis presents many possibilities for the use of the bicycle as means of transportation, there are limits for its inclusion within the road network and in the traffic, due to the last 50 years of perception of car use in this city. However, the PDP opposes the current model and suggests a change of Florianópolis mobility-profile, prioritizing public transportation, pedestrians, wheel chairs and cyclists.

Key Words: Urban Mobility; Bicycle; Urban Planning; Master Plan

Sumário

Lista de tabelas	13
Lista de quadros	13
Lista de gráficos	13
Lista de figuras	13
Apresentação.....	15
1 – Introdução.....	17
2 – Da Cidade Moderna à cidade ao alcance “dos pés”	29
2.1 – O movimento modernista e a Cidade.....	31
2.2 – O espaço urbano resultante do Fordismo.....	33
2.3 – Críticas ao funcionalismo e seus resultados.....	36
2.4 – Cidades contemporâneas: mudanças ou continuidade de um modelo?..	40
3 – Mobilidade ciclística: uma alternativa contemporânea.....	46
3.1 – A bicicleta como componente do sistema de transporte.....	47
3.2 – Cidades amigas da bicicleta	56
3.3 – Sustentabilidade ciclística.....	64
4 – O lugar da bicicleta na cidade.....	71
4.1 – A bicicleta na rua: veículo de contestação.....	73
4.2 – A luta territorial do Movimento Cicloativista	77
4.3 – Florianópolis: uma cidade ciclável?	82
5 – A Mobilidade Ciclística nos Planos Diretores de Florianópolis	95
5.1 – Planejamento urbano e contexto histórico do pensamento urbanístico ...	96
5.2 – Os Planos Diretores: limites e possibilidades para a implantação de um sistema cicloviário na cidade	101
5.3 – Florianópolis discute seu espaço: o Plano Diretor Participativo.....	118

6 – Os atores sociais envolvidos no Plano Diretor Participativo	131
6.1 – Entrevistas: estrutura e seleção.....	132
6.2 – O Plano Diretor Participativo sob a ótica dos atores sociais.....	134
6.3 – O debate da mobilidade: mudanças e perspectivas.	139
7 – Reflexões Conclusivas	146
8 – Referências bibliográficas.....	151

Lista de tabelas

Tabela 2: Participação da bicicleta como meio de transporte em países europeus ..	48
Tabela 3: Custos anuais dos acidentes de trânsito nas cidades	67

Lista de quadros

Quadro 1: Impactos ambientais do uso do automóvel nas cidades	66
Quadro 2: Exemplos de situações limitantes ao uso da bicicleta	91

Lista de gráficos

Gráfico 1: Tempo médio de deslocamento em diferentes modalidades	52
Gráfico 2: Problemas enfrentados por ciclistas no trânsito de Florianópolis	88
Gráfico 3: Análise das diretrizes comunitárias de mobilidade urbana	127

Lista de figuras

Figura 1: Bicicletário na Estação Ferroviária de Mauá/SP	49
Figura 2: Velib – Bicycles Públicas na cidade de Paris	51
Figura 3: Bicycles Públicas em Viena/Áustria	51
Figura 4: Samba – Bicicleta pública no Rio de Janeiro/RJ	53
Figura 5: Bicicleta embarçada em ônibus – Portland/EUA	55
Figura 6: Traffic calming em cidade europeia.....	57
Figura 7: Traffic calming em cidade europeia.....	58
Figura 8: Traffic calming em Biguaçu /SC	58

Figura 9: Elevador para ciclista em Trondheim/Noruega	59
Figura 10: Ferrara/Itália	60
Figura 11: Transmilenio e CicloRutas em Bogotá/Colômbia	61
Figura 12: Início da ciclovia da Beira Mar Sul (assinalado em vermelho)	62
Figura 13: Ocupação das vias por diferentes modalidades de transporte.....	75
Figura 14: Mapa Hipsométrico e de Bacias Cicloviárias de Florianópolis.	87
Figura 15: Localização da via tronco.....	104
Figura 16: As grandes linhas do PDAMF	108
Figura 17: Reunião Distrital – PDP Ingleses em 04/08/0, debate sobre mobilidade	124
Figura 18: Reunião Distrital – PDP Costeira do Pirajubaé em 07/07/07	125
Figura 19: Reunião Distrital – PDP Campeche em 15/09/07	125
Figura 20: Reunião Distrital – PDP Centro em 03/12/07	125
Figura 21: Reunião Distrital – PDP. Pântano do Sul em 26/03/2008	126
Figura 22:: Reunião Distrital – PDP. Coqueiros em 30/05/2008.....	126
Figura 23: Entrada do túnel Antonieta de Barros	Erro! Indicador não definido.

Apresentação

As pessoas que têm os pés na Terra, que dominam sua morada, que exercem seu poder inato de mobilidade sabem onde está o centro da Terra. Sabem viver em uma vizinhança, conhecer seus vizinhos, parar para falar com a pessoa que encontram na esquina, passear e sentar em um banco na calçada

Ivan Illich

A cidade hoje é movida pelo motor e as ruas já não são mais espaços de encontro, são *habitats* dos automóveis. As pessoas não se conhecem, não conhecem os lugares, o lugar virou passagem. Romper com esse cenário e torná-lo mais próximo da descrição de Illich só será possível caso a cidade esteja acessível à escala do pedestre e do ciclista; para tanto, é preciso políticas que estimulem o uso diversificado do solo urbano e dos meios de transportes coletivos e não motorizados. Dessa forma, acreditamos que o Plano Diretor seja um importante instrumento para a construção desse novo cenário.

Florianópolis encontra sérios problemas em relação a sua mobilidade resultantes da aplicação, durante décadas, de uma concepção automobilística de transporte nas políticas públicas, no planejamento urbano e nos Planos Diretores. Contudo, o Plano Diretor Participativo (PDP), em fase de elaboração, demonstra que a população Florianopolitana deseja uma mudança de concepção de mobilidade, priorizando pedestres, ciclistas e usuários do transporte coletivo.

Além do compromisso teórico e acadêmico, meu envolvimento com o tema também tem um interesse pessoal. Como usuária da bicicleta encontro muitas dificuldades para pedalar por Florianópolis, principalmente pela falta de segurança em suas vias; além disso, após minha inserção no movimento cicloativista, percebi que essa dificuldade tem relação direta com a ausência de políticas públicas direcionadas à bicicleta. Dessa forma, esse trabalho tenta responder algumas indagações que venho fazendo ao longo dos últimos cinco anos.

De bicicleta sou protagonista do meu caminho. Quando pedalo pela cidade consigo vivenciar o espaço que me cerca. Porém, a bicicleta não é um fim em si mesmo: pedalar é apenas um dos caminhos para a transformação do atual modelo de mobilidade, e quiçá social.

1 – Introdução

Desconfiai do mais trivial, na aparência singelo. E examinai, sobretudo, o que parece habitual. Suplicamos expressamente: não aceiteis o que é de hábito como coisa natural, pois em tempo de desordem sangrenta, de confusão organizada, de arbitrariedade consciente, de humanidade desumanizada, nada deve parecer natural nada deve parecer impossível de mudar

Bertolt Brecht

As cidades sofreram profundas transformações ao longo da história, tanto no que diz respeito as suas formas quanto em suas organizações políticas e sociais. Neste sentido, a rua ocupa um lugar de destaque na cidade, é nela que podemos perceber as transformações, as rugosidades¹, as manifestações. É ela que vai nos revelar a vida social que existe na cidade.

Em tempos remotos a rua definiu uma forma à cidade; porém, a partir do século XX a concepção modernista de planejamento alterou de maneira expressiva a rua: hoje ela não tem mais o sentido de encontro, mas de passagem. As ruas se reduziram a simples espaços de circulação, onde a visão tradicional do planejamento se dedica à otimização desse espaço; tal visão entende que o técnico trabalha com instrumentos matemáticos e físicos para otimizar a circulação de pessoas e mercadorias dentro das condições existentes no sistema viário e do sistema de transporte público (VASCONCELLOS, 2000: 90).

Entretanto, essa visão tradicional de planejamento já não se basta. Hoje não podemos mais falar em transportes sem falar de mobilidade e de acessibilidade. É nesse sentido que o trabalho se apresenta.

¹ “Chamemos rugosidades ao que fica do passado como forma, espaço construído, paisagem, o que resta do processo de supressão, acumulação, superposição, com que as coisas se substituem e acumulam em todos os lugares. As rugosidades se apresentam como formas isoladas ou arranjos. É dessa forma que elas são uma parte desse espaço-fator. Ainda que sem tradução imediata, as rugosidades nos trazem os restos da divisão do trabalho já passadas (todas as escalas da divisão social do trabalho), os restos dos tipos de capital utilizados e suas combinações técnicas e sociais com o trabalho” (SANTOS, 2002: 140).

Consideramos a mobilidade urbana como um elemento inerente à cidade, entendida aqui como a relação entre o movimento das pessoas e de bens e a facilidade de acesso à cidade; ao mesmo tempo, entendemos que a mobilidade deve assegurar os desejos e necessidades das pessoas, quer de forma individual ou coletiva, quer de forma motorizada ou não-motorizada (ativa, movida à propulsão humana). Além disso, a mobilidade também se apresenta como um importante instrumento de planejamento urbano e, portanto, fundamental na construção de políticas públicas.

Deve-se ter claro que a noção de mobilidade supera a idéia de deslocamento, pois traz para a análise suas causas e conseqüências, ou seja, a mobilidade não se resume a uma ação. Ao invés de separar o ato de deslocamento dos diversos comportamentos individuais e de grupo, presentes no cotidiano, o conceito de mobilidade tenta integrar a ação de se deslocar, quer seja uma ação física, virtual ou simbólica, ao conjunto de atividades do indivíduo e da sociedade. Em parte a mobilidade está relacionada às determinações individuais: vontades ou motivações, esperanças, limitações, imposições, etc. Mas a sua lógica apenas se explica através da análise conjunta dessas determinações com as possibilidades reais e virtuais apresentadas pela sociedade e pelo lugar de vida para que ela se concretize, ou seja, levando em conta a organização do espaço, as condições econômicas, sociais e políticas, os modos de vida, o contexto simbólico, as características de acessibilidade, o desenvolvimento tecnológico (BALBIM, 2009: 1).

A discrepância entre a concepção de mobilidade e a idéia de circulação criou uma série de problemas nos centros urbanos. 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. Essa primazia automobilística já manifesta problemas desde a década de 70, com a crise do petróleo, e de lá pra cá muitas implicações vem se agregando a esse modelo.

A introdução do automóvel nas cidades vêm ocorrendo desde o final do século XIX, mas foi com o fordismo – método de produção em massa, que se desenvolveu juntamente com a indústria automobilística – que o carro alcançou êxito nos centros

urbanos; esse novo modelo de produção e de consumo se fortaleceu na concepção de planejamento urbano modernista².

As cidades brasileiras, devido às exigências da nova concepção, alteraram expressivamente suas formas e funções; além disso, a inserção do Brasil no planejamento modernista se dá ao mesmo tempo em que o país se consolida como urbano; esse tardio encontro firma um contrato baseado nas mesmas relações arcaicas do período colonial, que levaram tanto a urbanização quanto o planejamento modernista a orientar-se por uma política de interesses elitistas.

Tanto a política econômica fordista, adotada pelo Brasil, quanto o modelo modernista, impingiram à cidade uma idéia de desenvolvimento vinculado ao progresso e ao crescimento econômico que a caracterizou com espaços segregados e com políticas discriminatórias. O fordismo marcou profundamente o século XX – seu modo de organização transcendeu o modo de produção fabril e passou a se incorporar ao modo de vida urbano. Ele não só possibilitou a ampliação da produção da indústria como também fomentou uma cultura do consumo, gerando novos valores, inclusive na sociedade brasileira.

Assim como o fordismo, outros processos da modernização³ também foram responsáveis pelas mudanças no espaço urbano, afinal “ser moderno é encontrar-se em um ambiente que promete aventura, poder, alegria, crescimento, autotransformação e transformação das coisas ao redor” (BERMAN, 1986: 15). As experiências vividas a partir do processo de modernização atingiram também o campo das idéias; os valores e as visões constituídas nesse processo representaram o pensamento do século XX. A síntese dessas idéias formou uma nova consciência, que denominamos aqui de modernismo.

O modernismo obteve êxito em diversos campos, desde o artístico até o político. Entre as áreas de influência do modernismo, também está o planejamento urbano, que, por sua vez, de acordo com Maricato (2002: 126), ganhou “a herança positivista, a crença no progresso linear, no discurso universal, no enfoque holístico”. As idéias funcionalistas, típicas desse período, aliadas ao modo de produção fordista

² De acordo com Maricato (2000: 123), o planejamento modernista é um modelo definidor de padrões holísticos de uso e ocupação do solo, apoiado na centralização e na racionalidade do aparelho do Estado.

³ Entendido aqui (BERMAN, 1986: 16), como processos sociais – descobertas científicas; industrialização da produção; explosão demográfica; rápido crescimento urbano; sistema de comunicação de massa; Estados nacionais poderosos; movimentos sociais de massas e de nações – impulsionados pelo mercado mundial capitalista.

foram ingredientes indispensáveis para gerir as cidades que precisavam abraçar a causa desenvolvimentista.

Nesse sentido o papel da indústria automobilística se mostrou indispensável, pois a mesma se mostrou fundamental para a ampliação e integração do país. Estradas foram construídas por todo o Brasil; a rodovia surgiu como meio de efetivar o desenvolvimento econômico, além de disseminar o automóvel como símbolo da sociedade moderna.

É um fato que somente com o advento do automóvel e sua crescente produção em massa a moderna economia de mercado encontrou seu símbolo. Encontrou também, ocupando todos os espaços, sua força sugadora de vida e dispêndio de tempo, por intermédio da economia de tempo (Kurz, 1997: 348).

Tratado como um objeto capaz de conferir a velocidade ideal à nova sociedade, o automóvel supera os demais meios de locomoção – a euforia automobilística é firmada no imaginário da sociedade, através da ideia de velocidade, de poder, de autonomia, de status. Esse símbolo introduzido no espaço urbano provocou uma série de impactos de âmbito social, espacial e ambiental na cidade; para Milton SANTOS (2002: 66), as cidades não seriam o que elas são hoje se o automóvel não existisse.

O “rodoviarismo”⁴ foi se consolidando cada vez mais através dos planos governamentais de desenvolvimento, os quais concederam um espaço privilegiado aos automóveis, tendo em vista que as políticas direcionadas à expansão viária não ponderavam a devida importância ao transporte coletivo. Para Brinco (1985), inicialmente o planejamento dos transportes coletivos resumiu-se a uma mera atividade de extrapolação dos fluxos do tráfego; e atualmente pela qualidade do transporte coletivo não parece ser muito diferente.

O paradigma do desenvolvimento tomou conta do planejamento viário, as rodovias, os viadutos e os túneis tornaram-se verdadeiros símbolos de modernidade

⁴ “O padrão brasileiro de modernização teve como um de seus eixos fundamentais a construção e expansão de um complexo viário que elegeu a rodovia como meio privilegiado de efetivação do desenvolvimento econômico e de realização da integração nacional (...). As rodovias compuseram tanto a plataforma quanto a própria simbologia do bom governo. Esta identificação entre a abertura de estradas e desenvolvimento e entre estradas e rodovias compõe o que definimos de “rodoviarismo” (...). A expansão rodoviária foi apresentada também como disseminadora da civilização moderna, multiplicadora automática de um modo de vida avançado “ (COSTA, 2001: 33).

impressos nas cidades. Esse modelo de planejamento viário está subordinado às tendências do mercado e é facilitador da iniciativa privada.

Florianópolis não fugiu a essa regra. A idéia de progresso, de construir para desenvolver, vem acompanhando a cidade desde a década de 50. O modelo de planejamento adotado em Florianópolis também teve seus fundamentos baseados nos princípios modernistas, como demonstra o primeiro Plano Diretor da cidade, elaborado em 1952; de acordo com Pereira (2007), o Plano desconsiderou a história arquitetônica e urbanística da cidade em benefício do desenvolvimento econômico.

Ao longo dos 50 anos de planejamento da cidade é perceptível a presença do pensamento modernista, cuja expressão mais importante foi o franco-suíço Le Corbusier, que defendeu a racionalidade e a funcionalidade do desenho urbano. O ideário modernista caracterizou-se por difundir os pressupostos da cidade funcional presente na Carta de Atenas⁵.

Para Le Corbusier os ângulos retos são as formas perfeitas do espaço, por criarem a ordem e combaterem as formas do ambiente natural: “a rua curva é o caminho das mulas, a rua reta o caminho dos homens” (Le Corbusier, 1992:10). Entretanto, a concepção corbusiana demonstrou ser degradadora do ambiente natural e favorecedora da circulação das máquinas em alta velocidade. Além disso, Monteiro (2005), afirma que ao seguir essa lógica Florianópolis sofreu um surto de progresso no que se refere aos números de construções na cidade.

Os planos diretores de Florianópolis, desde o Plano de 1955, estão sob influência do modelo modernista; o Plano desenvolvido em 1969 pelo urbanista Gama d’Eça aplicou em profundidade esse ideário; mesmo não tendo sido plenamente implantado, as realizações baseadas no Plano demonstram claramente a intenção de funcionalizar o espaço de Florianópolis a partir da idéia da circulação do automóvel.

Entretanto, com o Plano Diretor Participativo (PDP) – exigido pelo Estatuto da Cidade, Lei nº 10.257/2001 que regulamentou os artigos 182 e 183 da Constituição Federal, referentes à política urbana – uma nova perspectiva de planejamento se compõe na cidade. O PDP é um processo de planejamento e gestão do município que se constitui através da participação popular, e que por sua vez pode provocar

⁵ Manifesto urbanístico resultante do IV Congresso Internacional de Arquitetura Moderna (CIAM), realizado em Atenas em 1933.

intensas mudanças no espaço da cidade. Trata-se de um novo cenário político e social.

Esse novo cenário tem como principal personagem a população da cidade, e para tanto entendemos que a atuação dos movimentos sociais se faz essencial, haja vista que, de acordo com Souza e Rodrigues (2004: 82):

Ativismo e movimentos sociais são formas que as pessoas têm de se organizar e se colocar 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.

Entendemos que nem toda participação/ação se dá necessariamente através de movimentos sociais organizados, porém, acreditamos que, aliado ao caráter coletivo dos movimentos sociais, os perfis organizativos e de articulação política potencializam a intervenção popular na formulação de políticas públicas. Referendando, cabe lembrar que o próprio Estatuto da Cidade é fruto da luta dos movimentos sociais. A institucionalização da participação popular na construção de políticas públicas, através de preceitos legais, é bastante nova, mas a experiência nesse campo precede a atual conjuntura; dessa forma, entendemos que o processo histórico-social de luta qualifica os movimentos sociais.

Entre os temas abordados no Plano Diretor Participativo de Florianópolis está a mobilidade urbana. Durante o processo de elaboração foram apontados muitos problemas referentes ao mesmo, tais como a ineficiência do transporte coletivo, a falta de segurança e de infra-estrutura para pedestres e ciclistas e os constantes congestionamentos. O debate sobre a mobilidade apresentou, por parte da população, um caráter de mudança, dentre elas, as principais se referiram a melhoria do transporte coletivo e da estrutura cicloviária.

A bicicleta traz benefícios ambientais, econômicos, sociais e espaciais para a cidade. O seu uso possibilita, entre outros: diminuir a poluição do ar; reduzir os gastos públicos com o sistema viário, haja vista que o automóvel demanda um alto custo de construção e manutenção das vias; reduzir os congestionamentos; ampliar o acesso aos espaços públicos; diminuir o número de acidentes; promover a saúde;

favorecer a autonomia individual de deslocamento; contribuir para a economia familiar. Faz-se necessário lembrar que, além desses benefícios diretos, a bicicleta também proporciona benefícios indiretos à cidade; o seu uso pode também estimular o encontro entre as pessoas, pode dar um ritmo diferente as suas vidas e, por consequência, à própria cidade. Ainda assim, entendemos que a inclusão da bicicleta no sistema viário não resultará positiva caso não haja tanto uma política de incentivo ao transporte coletivo quanto uma política de redução dos automóveis.

Embora contraponha o atual modelo de mobilidade, a bicicleta não foi encarada aqui como uma solução individual, e sim como um meio de transporte integrador e integrante do sistema viário. A bicicleta já ocupa um lugar de destaque em muitas cidades, principalmente nos países europeus; muitos exemplos já podem ser observados. Entretanto, a concepção modernista de planejamento, aplicada em Florianópolis, concebeu a cidade para os automóveis.

Porém, tendo em vista que o planejamento é entendido como uma atividade de elaboração de Planos e de ordenamento espacial, consideramos o atual momento – a construção do Plano Diretor Participativo – oportuno para compreender os limites e as possibilidades para a implantação de um sistema cicloviário na cidade. Velhos e novos paradigmas se fazem presentes na elaboração do Plano Diretor Participativo da cidade, porém é nítido que há um novo caráter no processo de planejamento. Diante desse contexto, algumas questões passam a instigar esse trabalho:

Por que Florianópolis não possui infra estrutura cicloviária?

Os limites para o uso da bicicleta estão associados às condições físicas (clima e relevo) da cidade, ou os limites estão relacionados às condições políticas da cidade?

Quais os limites e as possibilidades para a implantação de um sistema cicloviário em Florianópolis, após 50 anos de planejamento urbano?

Quais os princípios orientadores da mobilidade de Florianópolis contidos em seus Planos Diretores?

Quais mudanças estão presentes na concepção de mobilidade do atual Plano Diretor Participativo de Florianópolis a partir da visão de seus principais atores?

Sob orientação das questões apresentadas delimitamos como objetivo geral da presente dissertação: Analisar os princípios orientadores da mobilidade urbana de Florianópolis contidos nos Planos Diretores, inclusive no Plano Diretor Participativo, – em construção durante o período de realização da pesquisa –, a fim de conhecer

os limites e possibilidades do uso da bicicleta como meio de transporte. Além do objetivo geral também elencamos alguns objetivos específicos: analisar como a concepção modernista se manifestou no sistema viário de Florianópolis; descrever a função da bicicleta à mobilidade urbana; elencar exemplos de cidades que utilizam a mobilidade ciclística; descrever e analisar a influência dos Planos Diretores municipais elaborados até o momento para a mobilidade urbana; analisar o papel dos atores sociais que compõe o cenário da representatividade do Plano Diretor Participativo na construção de uma política de mobilidade urbana; identificar os conflitos e consensos existentes entre os segmentos sociais envolvidos com o PDP; conhecer o papel do movimento cicloativista para a inclusão da mobilidade ciclística na cidade.

A fim de responder as indagações e alcançar os objetivos propostos foi necessário pesquisar e analisar os Planos Diretores de Florianópolis desde a década de 50, quando foi elaborado o primeiro Plano Diretor da cidade – o período definido para a investigação seria excessivo caso não houvesse um objeto bem definido. Apesar do PDP não ter sido concluído, foi possível realizar a análise da concepção de mobilidade contida no mesmo, pois além de nossa participação em diversas reuniões, entrevistamos atores sociais envolvidos na sua elaboração e analisamos as diretrizes comunitárias compiladas pelo IPUF no documento “Diretrizes construídas pela sociedade”; além deste, também foi produzido um documento pela Fundação CEPA (Centro de Estudos e Planejamento Ambiental), que desde agosto de 2009 está no comando do PDP.

Apesar da investigação dos Planos Diretores englobar um longo período histórico, de 50 anos, no qual houveram profundas mudanças políticas em nosso país, a concepção de mobilidade urbana dos Planos não se diferenciou muito. Com exceção do Plano Diretor Participativo, a concepção modernista de planejamento está presente nos Planos de 1955, 1976, 1985 e 1997. Assim, seguindo a concepção modernista, a idéia automobilística de constituiu sobre a mobilidade da cidade. Dessa forma, entendemos que a investigação das cinco décadas de Planos Diretores foi fundamental para compreender o processo histórico de consolidação do modelo de mobilidade motorizada na cidade.

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 e a visão destes sobre o processo participativo na elaboração do Plano

Diretor, bem como os conflitos entre os diversos segmentos sociais envolvidos com o PDP – entendemos que as divergências que se desenrolaram e se desenrolam durante o atual processo mostram-se de extrema importância para a compreensão do processo e das propostas –, também foram alvos de investigação e análise dessa pesquisa, através de entrevistas.

De acordo com Minayo (2004: 107), “a entrevista é a técnica mais usada no processo de trabalho de campo”, e, entendida como uma conversa a dois com propósitos bem definidos, que se caracteriza por uma comunicação verbal que reforça a importância da linguagem e do significado da fala, e serve como meio de coleta de dados de informação sobre determinado tema científico (MINAYO, 1997: 57). A entrevista se mostrou uma importante técnica nessa pesquisa, porque ela possibilita que a fala seja reveladora de condições estruturais, de sistemas de valores, normas e símbolos e ao mesmo tempo ter a magia de transmitir, através de um porta voz, as representações de grupos determinados, em condições históricas, sócio econômicas e culturais específicas (MINAYO, 2004: 110).

Entretanto, o processo de seleção dos entrevistados se mostrou conflitante, a questão da representatividade foi uma indagação vivenciada nessa etapa da pesquisa. Afinal, em que medida a fala de um representa um grupo?

A reflexão de Bourdieu contribuiu para responder essa questão:

Todos os membros do mesmo grupo ou da mesma classe são produtos de condições objetivas idênticas. Daí a possibilidade de se exercer na análise da prática social, o efeito da universalização e de particularização, na medida em que eles se homogeneízam, distinguindo-se dos outros (BOURDIEU apud MINAYO, 2004: 111)

Ainda assim é preciso reconhecer que cada ator social experimenta e vivencia os processos sociais de forma particular; mas são justamente as diferentes experiências de cada ator vivenciadas em grupo que permitem compreender as particularidades do processo.

Entre as diferentes formas de entrevistas optamos por realizar a *semi-estruturada* (MINAYO, 1997: 58-59), ou seja, que articula a entrevista estruturada e não estruturada, onde o informante através de perguntas previamente estruturada pode abordar livremente o tema proposto. Para Minayo, a entrevista *semi-estruturada* deve ser complementada por uma prática de observação participante, “a importância

dessa técnica reside no fato de podermos captar uma variedade de situações ou fenômenos que não são obtidos por meio de perguntas”. Essa técnica, recomendada em estudos de grupos e comunidades, foi imprescindível para a pesquisa; o período de observação participante, que durou dois anos, auxiliou tanto na compreensão do processo de participação quanto na escolha dos entrevistados.

Foi conflitante participar do PDP como pesquisadora, pois muitas vezes os sentimentos de cidadã se misturaram às necessidades da pesquisa, o que levou a observação por vezes tornar-se atuação. Entretanto, ao longo da caminhada e, principalmente, após a qualificação do trabalho, essa postura mudou, sendo necessário afastar-se do problema social para focar-se exclusivamente no problema de pesquisa.

O processo de seleção dos entrevistados se deu a partir das reuniões distritais e do Núcleo Gestor, pois neste participaram representantes dos três setores sociais da cidade – Estado, sociedade civil e iniciativa privada. A sociedade civil foi representada no Núcleo Gestor por diversas organizações, e para realizar a seleção dessas organizações optamos por dividi-las em três categorias, mesmo sendo estas consideradas como sociedade civil: a primeira correspondeu ao segmento empresarial, a segunda correspondeu ao segmento acadêmico e a terceira correspondeu ao segmento dos movimentos sociais.

Devido às delimitações temporais de uma pesquisa de mestrado, selecionamos um grupo de dez pessoas para realizarmos as entrevistas. O grupo foi composto por quatro representantes distritais, dois representantes do Estado, um representante da iniciativa privada, um representante do segmento acadêmico e dois representantes dos movimentos sociais.

Desta forma, foram os seguintes os entrevistados da pesquisa: Janice Tirelli Ponte de Souza, representante do distrito do Campeche; Francisco dos Santos, representante do Continente; Vera Maria Flesch, representante do sub distrito da Bacia do Itacorubi; Flávio De Mori, representante do Ratoles; Modesto Azevedo, representante da União Florianopolitana de Entidade Comunitárias (UFECO); Lino Fernandes de Bragança Peres, representante da UFSC; André Geraldo Soares, representante da Associação dos Ciclistas da Grande Florianópolis (ViaCiclo); Hélio Bairros, representante do Sindicato da Indústria da Construção Civil da grande Florianópolis (Sinduscon); Ivo Sostisso, coordenador do Plano Diretor Participativo

pelo Instituto de Planejamento Urbano de Florianópolis – IPUF; Carlos Eduardo Medeiros, Diretor de Operações do IPUF.

Cabe salientar que nenhuma técnica de pesquisa é neutra, “mas sempre uma situação de interação na qual as informações dadas pelos sujeitos podem ser profundamente afetadas pela natureza de suas relações com o entrevistador” (MINAYO, 2004: 114).

Dessa forma, as perguntas foram elaboradas com o intuito de compreender como o tema mobilidade urbana foi abordado no atual processo de revisão do Plano Diretor, tendo com o foco principal perceber se a bicicleta foi inserida nesse debate. Além disso, também intentamos compreender o olhar de cada ator social sobre o processo participativo do PDP. Para alcançar os objetivos elaboramos oito questões:

1. Como avalia a mobilidade da cidade? Avalia necessidade de mudanças? Quais seriam as mudanças necessárias a curto, médio e longo prazo?

2. Pela primeira vez a cidade está realizando um Plano Diretor com caráter Participativo. Como avalia o andamento desse processo?

3. Um dos temas em debate na construção do Plano Diretor é a mobilidade urbana. Como avalia o debate sobre a mobilidade urbana no PDP? Quais diretrizes estão sendo apontadas, no PDP, para a mobilidade urbana?

4. A bicicleta foi contemplada no debate sobre mobilidade no PDP? Considera a bicicleta um meio de transporte viável para a cidade (considerando os elementos econômicas, geomorfológicos, climáticos)? Por quê?

5. Apesar de muitas pessoas usarem a bicicleta como meio de transporte, ela ainda é muito associada ao lazer e ao esporte. Quais seriam as mudanças necessárias para que a sociedade considere e faça uso da bicicleta como um meio de transporte?

6. Em sua opinião a quantidade de veículos que circulam na cidade é um impeditivo para o uso da bicicleta?

7. Qual setor da sociedade mais tem defendido a inclusão da bicicleta no sistema de transporte da cidade? E no PDP, quais setores têm exercido maior defesa da mobilidade ciclística?

8. Tem conhecimento do movimento cicloativista na cidade? Até que ponto o cicloativismo influencia na construção de políticas públicas da cidade?

Assim, a pesquisa se constituiu em sete partes: seis capítulos e as conclusões. O capítulo 2 é dedicado à caracterização do problema de pesquisa; neste capítulo realizamos uma contextualização histórica do planejamento urbano modernista, ressaltando suas implicações para o atual modelo de mobilidade; tal etapa contou com uma extensa revisão bibliográfica. O capítulo 3 descreve o papel da bicicleta para a mobilidade urbana, além de apresentar os benefícios e exemplos do seu uso na cidade. O capítulo 4 faz uma reflexão sobre a hegemonia automobilística e, ao mesmo tempo, apresenta a bicicleta como uma alternativa de contestação a tal modelo, iniciando a abordagem do uso da bicicleta em Florianópolis. No capítulo 5 realizamos a análise e a descrição da concepção de mobilidade de Florianópolis, através da análise documental dos artigos referentes ao sistema viário contidos nos Planos Diretores de 1955, de 1976, de 1985 e 1997; esta parte do trabalho se mostrou fundamental para compreender o papel restritivo que o planejamento exerceu sobre a mobilidade ciclística; além disso, neste capítulo também analisamos as propostas para a mobilidade contidas no Plano Diretor Participativo, porém, nesta etapa foi inevitável discutir o próprio processo de participação no Plano Diretor. No capítulo 6 intentamos aprofundar a análise entre o Plano Diretor Participativo e a mobilidade ciclística; para tanto foi necessário compreender o papel dos diversos atores sociais envolvidos com o processo, o que foi realizado mediante entrevistas em profundidade com os mesmos.

Nas conclusões, procuramos unir as inúmeras interpretações e análises realizadas ao longo da pesquisa e confirmar ou refutar a hipótese de que os limites para a implantação de um sistema cicloviário em Florianópolis não estão associados às condições topográficas da cidade, nem à falta de técnica adequada, mas à maneira como as políticas públicas foram concebidas ou implementadas pelas sucessivas administrações municipais.

2 – Da Cidade Moderna à cidade ao alcance “dos pés”

*Olá, como vai ?
Eu vou indo e você, tudo bem ?
Tudo bem eu vou indo correndo
Pegar meu lugar no futuro, e você?
Tudo bem, eu vou indo em busca...*

Paulinho da Viola

Assim ele vai, corre, procura. O que? (...) Ele busca esse algo, ao qual se permitirá chamar de Modernidade; pois não me ocorre melhor palavra para exprimir a idéia em questão. Trata-se, para ele, de tirar da moda o que esta pode conter de poético no histórico, de extrair o eterno do transitório.

Charles Baudelaire

A modernidade⁶ impôs à cidade um ritmo frenético, impingiu mudanças em sua forma e função, seduziu a sociedade urbana com suas “modernas” tecnologias, alterando definitivamente suas relações. A princípio, assim como Giddens (1991: 11), trataremos a modernidade como um estilo, costume de vida ou organização social que se desvincilhou do modo de vida tradicional. A modernidade urbana emergiu na Europa, mas conseguiu atingir as mais distantes e distintas culturas e regiões do globo, transformando a cidade no espaço de uma nova ordem social, dos grandes avanços tecnológicos, do imediatismo e da velocidade, da crença no progresso e no planejamento racional. Essa nova ordem padronizou a estrutura urbana, negligenciou as diferenças sociais e culturais existentes:

⁶ Entendida aqui como uma experiência histórica, “um tipo de experiência vital – experiência de tempo e espaço, de si mesmo e dos outros, das possibilidades e perigos da vida – que é compartilhada por homens e mulheres em todo o mundo hoje” (BERMAN, 1986: 15). A modernidade tem um vasto período histórico, que de acordo com Berman (1986: 16), teve início no século XVI, esta primeira fase durou até o século XVIII, nela as pessoas apenas começaram a experimentar a vida moderna, sem fazer muita idéia sobre a mesma. A segunda fase começa com a grande onda revolucionária de 1790, com as reverberações da Revolução Francesa é que o sentido de moderno ganha vida para um grande público. No século XX ocorre a terceira e última fase da modernidade, ela se expande com o processo de modernização que abarca virtualmente o mundo todo.

Pergunte a qualquer bom francês, que lê o seu jornal no seu café, o que entende por progresso, e ele responderá que é o vapor, a eletricidade e a iluminação a gás, milagres desconhecidos dos romanos, e que essas descobertas evidenciam plenamente a nossa superioridade em relação aos antigos, a tal ponto esses cérebros infelizes se cobriram de trevas e neles estranhamente se confundiram as coisas da ordem material e da espiritual. O pobre homem está de tal forma americanizado por seus filósofos zoocratas e industriais que perdeu a noção das diferenças que caracterizam os fenômenos do mundo físico e do mundo moral, do natural e do sobrenatural. Se uma nação concebe hoje a questão moral num sentido mais complexo do que o entendia no século precedente, há progresso, isso é evidente. Se um artista produz neste ano uma obra que manifesta mais saber ou força imaginativa do que demonstrou no ano passado, certamente ele progrediu. Se os víveres hoje são mais baratos e de melhor qualidade do que os de ontem, isso sim é um progresso incontestável na ordem material. Mas por favor, onde está a garantia de progresso para o futuro? Pois os discípulos dos filósofos do vapor e dos inflamáveis químicos a entendem assim: o progresso só lhes aparece sob a forma de uma série indefinida. Onde está essa garantia? Ela não existe, afirmo, a não ser em nossa credulidade e em vossa fatuidade. (Baudelaire, 1996: 24)

A falácia do progresso irradiou sobre o urbanismo a idéia de “cidade moderna” e criou um ambiente hostil aos próprios cidadãos; as grandes construções, a verticalização e as largas avenidas negaram às pessoas o contato com a própria cidade. Nesse sentido, o papel do urbanismo como um conjunto de saberes e práticas, foi fundamental para a reestruturação do espaço urbano, consolidando-se através da intervenção urbana.

As reflexões de Soja (1993) sobre a evolução da forma urbana nos fazem compreender como a introdução do fordismo potencializou o modo de viver moderno; na medida em que este intensificou os processos produtivos, consolidou também o consumo de massa; ao mesmo tempo, centralizou e concentrou o capital industrial, segmentou o trabalho e fragmentou a política urbana. O Estado, por sua vez, durante a fase fordista, se incumbiu de regular o espaço e a vida social através de políticas sociais compensatórias, legitimando a ordem capitalista. Para Harvey (1999: 121), o que havia de especial em Ford:

(...), era a sua visão, seu reconhecimento explícito de que produção de massa significava consumo de massa, um novo sistema de reprodução da força de trabalho, uma nova política de controle e gerência do trabalho, uma nova estética e uma nova psicologia, em

suma, um novo tipo de sociedade democrática, racionalizada, modernista e populista.

No entanto, a crise econômica do início da década de 70, de influência direta da crise energética, provocou um processo de reestruturação econômica e um reajuste social e político, que por consequência impactou sobre o ordenamento do espaço. Além disso, a forte presença do Estado no planejamento e nas questões de mercado passou a se caracterizar como obstáculo ao próprio capital.

2.1 – O movimento modernista e a Cidade

O movimento modernista impingiu ao espaço urbano alterações significativas em suas formas e funções; nesse sentido, os planos urbanísticos foram importantes instrumentos de intervenção na construção das chamadas “cidades modernas”.

O sentimento de efemeridade e o desejo de mudança tão presentes na modernidade provocam uma necessidade de alterar os espaços já constituídos nas cidades; na visão de Harvey (1999), a modernidade é a destruição do “eterno e imutável” para a construção do novo, denominada pelo autor de “destruição criativa”. Na busca de criar o novo, estabeleceu-se uma intervenção sobre a vida do homem; para Holston (1993), o novo modo de vida moderna alterou fundamentalmente o ambiente urbano, os princípios urbanísticos constituíram uma reconceitualização radical da vida nas cidades.

No campo urbanístico o ideário modernista tem Le Corbusier como um dos principais ideólogos; causídico da corrente funcionalista, defendia o emprego do ângulo reto para as novas construções conferindo assim uma ordem à cidade; segundo Le Corbusier (1992: 36), para construir o novo deve dispor-se de um sentimento moderno. Esse sentimento é um espírito de geometria, um espírito de construção e de síntese – a exatidão e a ordem são suas condições. E, de acordo com essas idéias, ele imprimiu uma nova concepção ao urbanismo, baseada em quatro princípios: o descongestionamento do centro, para resolver os problemas de circulação e liberar o fluxo de mercadorias; o aumento da densidade populacional,

principalmente no centro, para favorecer os negócios, além de encurtar as distâncias a serem percorridas; o aumento dos meios de circulação, para aumentar a velocidade de alcance dos subúrbios; o aumento das superfícies arborizadas, para proporcionar uma sensação de calma e salubridade, necessárias ao trabalho.

Foi dentro dessa perspectiva urbanística que, sob a liderança de Le Corbusier, entre outros idealizadores, surgiram o CIAM – Congressos Internacionais de Arquitetura Moderna – cuja primeira edição ocorreu em 1928, em Sarraz, na Suíça, reunindo arquitetos e urbanistas de diversos países, inclusive do Brasil. O CIAM de 1933 produziu um tratado denominado *Carta de Atenas*, uma espécie de cartilha dos urbanistas modernistas que se tornou fonte de inspiração para o planejamento urbano do século XX. De acordo com Holston, o planejamento urbano definido pela Carta de Atenas era regido a partir de quatro funções: moradia, trabalho, lazer (nas horas livres) e circulação (1993: 37). A Carta de Atenas sintetizava as idéias da época sobre os problemas das cidades.

O traço modernista apostou no planejamento como uma redefinição do espaço capaz de superar as contradições sociais. Ainda que o urbanismo modernista tenha surgido de um movimento de vanguarda na luta pelo espaço contra as idéias conservadoras, suas práticas se mostram bastante contraditórias. Apesar do espírito de denúncia de Le Corbusier contra os efeitos da industrialização nas cidades, seus princípios de ordem funcionalista, impulsionaram a mesma lógica funcional da máquina à cidade.

Ao eleger a racionalidade técnica urbanística como único instrumento capaz de superar as contradições capitalistas, inclusive a divisão da sociedade em classes, o urbanismo modernista revelou-se utópico. A utopia de gerar uma igualdade social a partir do planejamento urbano, sem a necessidade de transformar o modo de produção, ou sequer mexer no regime da propriedade privada, dinamizou, em muitos casos, uma engrenagem autoritária. No contexto da valorização da racionalidade técnica o agente urbanista apareceu como autoridade acima dos conflitos e da sociedade política, uma vez que se apresentou como portador da verdade única sobre as cidades e seus habitantes (SOUZA, Nelson, 2001: 108-109).

Na visão do urbanismo modernista o ordenamento urbano seria suficiente para gerar a igualdade; no entanto, ao eleger a razão técnica como critério, o urbanismo inviabilizou suscitar sua principal finalidade. O conceito funcionalista poda a

autonomia do processo de planejamento, na medida em que o hierarquiza; ao designar supremo poder ao saber técnico, o urbanista se auto-promove como uma entidade superior, como um juiz incontestável e o cidadão, nesse processo, no máximo referenda as decisões tomadas por parte dos saberes técnicos.

Essa lógica predominante de estruturação de nossas cidades ao longo do processo de urbanização se fortaleceu na nova fase do capitalismo – o fordismo – que por sua vez sobrepôs ao espaço urbano profundas transformações. O modelo fordista encontrou na “cidade moderna” uma grande parceira ideológica. Termos como aceleração, desempenho técnico, intervenção e produção são comuns tanto ao falamos sobre o urbanismo moderno quanto ao nos referimos ao modelo fordista. O fordismo transcendeu o setor econômico e passou a ocupar um importante papel na organização social e espacial.

2.2 – O espaço urbano resultante do Fordismo

O fordismo surge no início do século XX, quando Henry Ford introduz uma nova organização na linha de montagem automobilística; apesar de surgir como uma organização do trabalho fabril, seu modelo de produção econômica refletiu de forma generalizada a sociedade.

A racionalização do trabalho e a mecanização da produção são características marcantes desse modelo; juntamente com a fixação do trabalhador e a eliminação da perda de tempo, a produção em massa foi potencializada, garantindo um mercado ansioso por consumir.

A mesma velocidade que Henry Ford introduziu na linha de montagem automobilística foi metaforizada à cidade, e o automóvel tornou-se o principal símbolo da vida moderna.

O espaço urbano, ao receber forte influência da linha de pensamento fordista, estabeleceu mudanças na relação de tempo e espaço, que passou a ser ritmado pelo seu acelerado processo de produção. O fordismo encontrou na “cidade moderna” uma condição favorável para o seu desenvolvimento; e este, por sua vez, de acordo com Harvey (1999: 131):

(...) se apoiou na, e contribuiu para a, estética do modernismo – particularmente na inclinação desta última para a funcionalidade e a eficiência – e maneiras muito explícitas, enquanto as formas de intervencionismo estatal (orientadas por princípios de racionalidade burocrático-técnica) e a configuração do poder político que davam ao sistema a sua coerência se apoiavam em noções de uma democracia econômica de massa que se mantinha através de um equilíbrio de forças de interesse especial.

Essa visão intervencionista projetou sobre o urbanismo moderno a expectativa de construir um espaço novo, ideal e livre de problemas. Dessa forma, o urbanismo se demonstrou um importante suporte ao novo modelo fordista, pois pode garantir a aglomeração industrial e a concentração de mão de obra na cidade, criando dessa forma bases físicas e sociais na nova prática de produção e consumo. O cenário da cidade moderna e fordista apresentou um padrão urbanístico funcionalista; a articulação do urbano com o industrial enfatiza a dimensão do consumo, portanto, a cidade precisa “funcionar” de modo que garanta uma norma social do consumo.

O estilo dos norte-americanos (Estados Unidos), na década de 50, foi fundamental para consolidar a idéia de consumo que o Brasil tanto precisava para promover seu novo modelo de espaço urbano. Sendo o automóvel símbolo desse estilo de consumo, o Brasil encontrou como seu principal recurso econômico, a indústria automobilística, um contexto ideal.

O espaço entre a casa e o trabalho foi constituído de largas avenidas, áreas dispersas, linhas retas – assim como, os princípios da Carta de Atenas –, a fim de viabilizar a difusão do meio de transporte individual (automóvel) e, ao mesmo tempo, expandir a dinâmica da indústria automobilística, atividade produtiva que na época exerceu maior influência sobre o espaço urbano.

O momento econômico que o Brasil vivia nos anos 50 e 60 impulsionou sua expansão espacial e encontrou no sistema viário a melhor maneira de efetuar a integração nacional; tanto que mais tarde, no período militar, tornou-se slogan nacionalista: *integrar para não entregar*. Essa perspectiva provocou um processo intenso de abertura de estradas por todo país e foi símbolo de modernização da economia brasileira, processo este definido por Sérgio COSTA (2001:33) como “rodoviarismo”.

Os planos governamentais apropriaram-se desse padrão rodoviarista, consolidando-se como uma tradição de políticas públicas. Schorr (2000: 59), afirma que vários governos já haviam tratado do assunto como uma forma de modernizar a cidade; Washington Luiz ficou conhecido como presidente estradeiro; Getulio Vargas utilizava-se dos fundos rodoviários como capital político; Eurico Gaspar Dutra expandiu o rodoviarismo; Juscelino Kubitschek consolidou a relação entre o modelo rodoviarista e os interesses da indústria automobilística.

Com Juscelino Kubitschek, popularmente conhecido como JK, a década de 50 marcou de forma incisiva a abertura de estradas pelo Brasil; os “Planos de Metas” de JK incluíam o incentivo às indústrias automobilísticas. Esses planos seriam supervisionados pelo GEIA (Grupo Executivo da Indústria Automobilística); o objetivo era facilitar a tomada de decisões relativas aos índices de nacionalização e metas de produção.

Em Santa Catarina não foi diferente, para Antônio Carlos Konder Reis, governador entre os anos de 1975 e 1979, “Governar é encurtar distâncias”, e, baseado nesse lema, aplicou grandes esforços na construção de estradas.

Associada à tradição automobilística incorporou-se também a cultura da velocidade, muito bem adaptada às necessidades da nova sociedade; o automóvel passou a ser encarado pela sociedade brasileira como um símbolo de ascensão social, de liberdade. Segundo Baudrillard *apud* Milton SANTOS (2002: 66), o automóvel é um dos mais importantes signos de nosso tempo e seu papel na produção do imaginário tem profunda repercussão sobre o conjunto da vida do homem, incluindo a redefinição da sociedade e do espaço.

Percebe-se assim, quanto o valor simbólico atribuído ao automóvel tem o poder de agir sobre a cidade; ao se materializar sobre o espaço urbano, ele passa a ocupar grande parte das áreas públicas, sem, no entanto, beneficiar a coletividade. Segundo Schorr (2000: 60), “o consumo do automóvel como mercadoria só pode se realizar nas ruas, no âmbito público da vida e é por isso que seu uso social, como objeto técnico determinante na vida cotidiana, não é neutro”. Além disso, o consumo do transporte individual motorizado, convertido em meio privilegiado de transporte, está intimamente ligado com a expansão urbana.

Esse processo estimula a “segregação social”, aqui entendido, de acordo com Villaça (2001: 142), como “um processo segundo o qual diferentes classes ou camadas sociais tendem a se concentrar cada vez mais em diferentes regiões gerais

ou conjuntos de bairros da metrópole”, sendo que, ainda segundo o autor, “o padrão de segregação da metrópole brasileira é o do centro x periferia”; a nosso ver, a este padrão de segregação, que não ocorre somente em metrópoles, mas também aos centros urbanos de médio porte, provoca uma dependência ainda maior do transporte motorizado. A esse processo se acrescenta o contraste de investimentos por parte do poder público, sendo as regiões centrais e consideradas como “nobres” dotadas de maior infra-estrutura e serviços urbanos em detrimento da periferia.

É diante desse contexto, que a discussão sobre a mobilidade, se apresenta como um elemento fundamental à análise do espaço urbano. Dessa forma, o presente trabalho segue seu curso, na busca de compreender por que um modelo de mobilidade que demonstra seu fracasso ainda se faz fortemente presente no cotidiano das cidades.

2.3 – Críticas ao funcionalismo e seus resultados

A exposição realizada até o momento caracterizou o espaço urbano dentro de uma perspectiva funcionalista, típico da sincronia entre o movimento modernista e o modelo fordista. Os planos funcionalistas e racionais reduziram os espaços públicos das cidades e passaram a se revelar, segundo Lima (2008), como cenário de uma estratégia empresarial e com uma lógica própria e privatizante de intervenção nas relações espaciais, culturais e sociais. “Exemplo disso são tanto os centros empresariais, os *shoppings centers* e os bairros fechados, completamente interiorizados e sob rígidos esquemas de vigilância, quanto a urbanização segregadora”.

Durante o processo de urbanização moderna, o espaço público deixou de ser um lugar de encontros e relações sociais e tornou-se um lugar de trocas econômicas e de passagem, sendo a rua um dos principais alvos da transformação. “Se a rua pôde ter esse sentido, o encontro, ela o perdeu, e não pôde senão perde-lo, convertendo-se em lugar de passagem de pedestres (encurralados) e de automóveis (privilegiados). A rua converteu-se em rede organizada pelo/para o consumo” (LEFEBVRE, 2004: 31).

A introdução do automóvel na cidade acirrou a transformação da essência da rua; para Maricato (2008), o automóvel “conformou as cidades e definiu, ou pelo menos foi o mais forte elemento a influenciar, o modo de vida urbano na era da industrialização”. Foram inúmeros os problemas originados pelo privilégio consentido ao automóvel sobre a cidade:

A impermeabilização do solo causada pela urbanização dispersa que avança horizontalmente sobre todo tipo de território ou uso, a área ocupada e impermeabilizada pelo automóvel nesse modelo de urbanização (estacionamentos, avenidas, amplas rodovias, viadutos, pontes, garagens, túneis) fragmentando e dividindo bairros inteiros, a custosa e predatória poluição do ar se somam ao incrível número de acidentes com mortes ou invalidez, as horas paradas em monumentais engarrafamentos causadoras de stress, enfim o “apocalipse motorizado” é por demais visível e predatório para ser ignorado. (MARICATO, 2008)

Para Souza (2003:85), essa “prioridade do veículo particular de transporte de passageiros é evidente no Brasil; ela reflete tanto distorções de mentalidade e defeitos de planejamento quanto, sem dúvida, a influência da poderosíssima indústria automobilística e seus interesses”.

Nos últimos tempos, associada à crítica do modelo modernista de cidade, os urbanistas passaram a assumir também as preocupações ambientais. Aparentemente foi na década de 70 que se fortaleceu uma consciência ambiental, que por sua vez, segundo Sachs (2002: 48), tomou uma dimensão internacional com a Conferência das Nações Unidas em 1972 (Conferência de Estocolmo), que, pela primeira vez, discutiu as dependências entre desenvolvimento e meio ambiente.

O desenvolvimento, distinto do crescimento econômico, cumpre esse requisito, na medida em que os objetivos do desenvolvimento vão bem mais além da mera multiplicação da riqueza material. O crescimento é uma condição necessária, mas de forma alguma (muito menos é um objetivo em si mesmo), para se alcançar a meta de uma vida melhor, mais feliz e mais completa para todos. No contexto histórico que surgiu, a idéia de desenvolvimento implica a expiação e a reparação de desigualdades passadas, criando uma conexão capaz de preencher o abismo civilizatório entre as antigas nações metropolitanas e a sua antiga periferia colonial, entre as minorias ricas e modernizadas e a maioria ainda atrasada e exausta dos trabalhadores pobres (SACHS, 2004: 13).

Embora desenvolvimento seja distinto de crescimento econômico, assim como expôs Sachs, ele ainda é interpretado de forma reducionista pelos administradores públicos e agentes econômicos. Para Esteva (2000: 66), o conceito de desenvolvimento, “sofreu nas mãos de Truman a metamorfose mais dramática e grotesca de toda sua história, empobreceu ainda mais nas mãos de seus defensores, que o reduziram a crescimento econômico”.

Souza exprimiu muito bem as consequências do crescimento econômico sobre as cidades:

(...) A isso se poderia acrescentar toda uma lista de trunfos econômicos, como presença crescente da indústria, aumento constante do PIB municipal, e por aí vai. Só que...essa cidade é a mesma cidade onde o número de favelas aumenta vertiginosamente, onde as tensões recrudescem, onde a incorporação de novas áreas se deu, em grande parte, deixando um saldo ambiental negativo (destruição de manguezais, desmatamentos, aterros e lagunas...), onde a poluição (do ar, sonora, visual e hídrica) vai se tornando, a cada dia, menos suportável, onde a renda está cada vez mais concentrada (SOUZA, 2003: 94)

Na perspectiva de amenizar as mazelas das cidades, e conciliar o desenvolvimento com a sustentabilidade ambiental, surge o “desenvolvimento sustentável”, que por sua vez, de acordo com Sachs (2004: 15), deve se firmar em cinco pilares: social, ambiental, territorial, econômico e político. Entretanto, a proeminência do pilar econômico sobre os demais provoca um descompasso e impede a sustentabilidade do desenvolvimento.

A nosso ver, o debate ambiental está intimamente ligado à crise do petróleo de 1973; nossa matriz energética, além de principal fonte ao modelo de crescimento econômico, é também responsável, segundo Sachs (2008), por um estilo de vida e de consumo que imprimiu à nossa civilização feições perversas caracterizadas por um desperdício monumental de energia, sobretudo para o setor de transporte.

Embora seja comum encontrar nas mais diversas literaturas a busca de fontes de energia limpa, deve-se tomar cuidado para as alternativas não serem ainda piores, conforme exemplifica Sachs (2008):

Embora a substituição dos derivados de petróleo por biocombustíveis contribua em princípio para a redução das

emissões dos gases de efeito estufa, é necessário atentar às condições de sua produção. Essas podem ter impactos tão negativos sobre o meio ambiente que o saldo da operação seja negativo. É o que aconteceu com a produção de óleo de dendê na Indonésia e na Malásia, importado como combustível pela Holanda.

O debate sobre a energia limpa é fundamental, porém, deve ser antecedida por outra mais ampla. Assim como Ilich (2004: 37), acreditamos que “crer na possibilidade de altos níveis de energia *limpa* como solução para todos os males representa um erro de juízo político”; não basta utilizar novas tecnologias ou novas fontes energéticas, é necessário avançar sobre a matriz do problema, o modelo motorizado, adotado pela sociedade moderna.

Nesse sentido, a luta travada pelos movimentos sociais mostra-se essencial, pois é necessário uma transformação estrutural desse modelo no âmbito político e social, e não no âmbito técnico. No entanto, assim como Maricato (2008), perguntamos: “Porque movimentos sociais de ciclistas, pedestres, urbanistas, ambientalistas não ganham repercussão? Porque a indústria automobilista continua a ganhar a centralidade da preocupação de governos com prioridade na concessão de subsídios?”. Parte da resposta vem da própria autora, para ela:

A indústria do automóvel não envolve apenas a produção de carros (que inclui a exploração de minérios, a metalurgia, a indústria de auto-peças e os serviços mecânicos de manutenção dos veículos) e as obras de infra-estrutura destinadas à sua circulação. Somente aí nestes processos citados já teríamos o envolvimento de forte movimento econômico e portanto de significativo poder político mas a rede de negócios e interesses em torno do automóvel vai bem mais longe e envolve inclusive o coração da política energética, estratégica para qualquer projeto de poder nacionalista ou imperialista. Exploração, refinamento e comercialização do petróleo, com as extensas e significativas redes de distribuição são, na verdade, a parte mais importante na disputa pelo poder no mundo (MARICATO, 2008).

Outro fator que nos parece bastante significativo para manutenção do consentimento do uso do automóvel na cidade está associado ao campo ideológico que o automóvel ocupa no espaço social.

A construção de toda uma cultura e um universo simbólico relacionados à ideologia do automóvel ocupa cada poro da existência urbana. Como já admitimos o rumo tomado pelo

crescimento das cidades impôs a necessidade do automóvel, mas como qualquer outro produto de consumo industrial, e mais do que qualquer outra, ele não escapa ao fetichismo da mercadoria. Ao comprar um automóvel o consumidor não adquire apenas um meio para se locomover mas também masculinidade, potência, aventura, poder, segurança, velocidade, charme, entre outros atributos (MARICATO, 2008).

O automóvel é o símbolo maior da sociedade de consumo; ele foi tão importante para a indústria do século XX, como o objeto responsável pelo aperfeiçoamento das formas de gerenciamento de produção – fordismo –, quanto para a sociedade, como o objeto responsável pelo sentimento de autonomia e liberdade individual. Mesmo sendo um objeto de produção e consumo de massa, o carro possibilita o indivíduo diferenciar-se através de quesitos como modelo e potência – que tem maior custo –, mostrando o seu lugar na hierarquia social. Além da afirmação social, o automóvel acrescenta ao indivíduo uma dimensão de poder e de controle que são ilusórias na vida fora do carro.

Um dos resultados da ideologia automobilística é o modelo de cidade que se constituiu ao longo do século XX. Seria ingenuidade pensarmos que a reestruturação das cidades depende de um novo modelo de transporte, no entanto, consideramos que a mobilidade ocupa um papel fundamental para a sua reestruturação, haja vista que, muitos dos problemas urbanos – congestionamentos, longos e demorados percursos, segregação espacial/social – são fenômenos oriundos do modelo de transporte. Dessa maneira, entendemos que as propostas de mudanças no espaço urbano, em grande medida, dependem de uma nova concepção de mobilidade.

2.4 – Cidades contemporâneas: mudanças ou continuidade de um modelo?

A concepção modernista foi responsável pelo modelo de planejamento urbano no século XX, mas entrou em crise ao mesmo tempo em que se esgotou o fordismo como modo de organizar a produção. Abre-se então espaço para uma nova urbanidade.

A essa nova urbanidade Chalas (2007: 34) chama de “cidade contemporânea”. Para ele, ao contrário da cidade de ontem, a urbanidade que se desenha hoje não faz mais tábula rasa à lógica dualista – rural/urbano, centro/periferia, cidade/não cidade, homogêneo/heterogêneo, contínuo/descontínuo, misto/segregado, cheio/vazio –, mas “ela os integra todos, os reorganiza e os distribui segundo uma dinâmica não dualista”. Chalas (2007: 35-64) caracteriza a cidade contemporânea como:

- A “cidade-território” é a própria cidade coextensiva ao território. A cidade-território não é contínua e não se estende ao campo e à natureza, mas, ao contrário, os integra. A cidade-território amplia sua escala, a cidade está em todo lugar, ou seja, onde há um território, grande ou pequeno, público ou íntimo, natural ou artificial, existe a cidade;
- A “cidade-natureza” não se reduz aos parques ou aos jardins, nem aos espaços verdes do higienismo moderno. Ela se define como o resultado de uma dupla dinâmica: dinâmica da urbanização da natureza e dinâmica de ruralização da cidade. Ela integra os espaços rurais ou naturais criando identidades ou referências urbanas novas, novos pólos e mesmo novos centros urbanos;
- A “cidade policêntrica” é uma cidade que multiplica suas centralidades até os territórios, mais distantes de seu centro original. A policentralidade das cidades contemporâneas mostra que os territórios se estendendo favorecem inegavelmente a segregação dos grupos sociais e das funções urbanas; as múltiplas centralidades periféricas reconstituem os lugares de miscigenação tanto social quanto funcional: a cidade hoje em dia é então ao mesmo tempo mais segregada e mais mista;
- A “cidade da opção” é a cidade da multi-pertença. A cidade da opção apresenta a dupla vantagem para o habitante de tornar longe o que está próximo e, inversamente, de tornar próximo o que está distante, podendo assim, criar ou recriar suas próprias proximidades. Ela desterritorializa as relações sociais, distancia os habitantes dos quadros socioculturais onde eles cresceram, libera os indivíduos da pressão do ou dos grupos, dá-lhes a possibilidade de construir por eles próprios um universo relacional, alarga a variedade das escolhas, das perspectivas e das pertencas;
- A “cidade-vazio”, como seu próprio nome evoca, é a cidade que não é feita apenas de cheios, conta com numerosos vazios. Ela é a cidade da descontinuidade. O vazio da cidade contemporânea é um elemento constitutivo essencial, e não desestruturante, de sua espacialidade; o vazio é tão importante quanto o construído, o vazio também funda o simbólico;
- A “cidade a tempo contínuo” é a cidade da desincronização dos tempos sociais. As cidades contemporâneas mesclam suas temporalidades. Os habitantes das cidades não

andam mais no mesmo passo, seus empregos de tempos se parecem cada vez menos. A cidade a tempo contínuo é a cidade do fim do tempo de trabalho;

- A “cidade-móvel” significa falar da mobilidade, que se tornou em nossas sociedades a modalidade primeira da vida coletiva e da relação com o mundo. A mobilidade da cidade-móvel é multimodal, nela o deslocamento e a espacialidade se recortam até se confundirem, chegando a constituir uma única e mesma realidade. A mobilidade da cidade contemporânea desenvolve um novo tipo de espaço urbano, o ‘espaço transporte’. A mobilidade não é apenas um fato técnico, ela é igualmente um fato cultural. A mobilidade é enfim e sobretudo a comunicação eletrônica com alta velocidade de informação.

As diversas figuras das cidades contemporâneas, expostas aqui, existem paralelamente à mobilidade; “se existe uma dimensão a se levar realmente em conta para se tentar compreender o que se tornaram as cidades no mundo, é a dimensão da mobilidade” (CHALAS, 2007: 35).

Ainda que nas cidades contemporâneas as formas de mobilidade se multipliquem, elas não atingem a todos da mesma maneira. Chalas (2007: 37) afirma que “quanto mais subimos na escala social, mais os indivíduos e os grupos se deslocam”, condição esta que, a nosso ver, cria uma nova e importante categoria de injustiça imposta às populações mais desfavorecidas, pois estas têm sua mobilidade reduzida para favorecer aqueles que pertencem a escalas sociais mais altas.

Portanto, o que confere um caráter de mudança às cidades, além de uma mobilidade multiplicada, ou seja, uma mobilidade multimodal, é a equidade social desta. Para tanto, além das mudanças espaciais e econômicas, as cidades precisam de mudanças sociais. E, assim como Ascher, entendemos que a sociedade precisa munir-se de novos instrumentos políticos para realizar as mudanças necessárias à nova urbanidade que vem se configurando.

Las sociedades occidentales están cambiando y entran en una nueva fase de la modernidad que ve evolucionar profundamente las formas de pensar y actuar, la ciencia y la técnica, las relaciones sociales, la economía, las desigualdades sociales, los modelos de democracia. Estas mutaciones suponen y hacen necesarios cambios importantes en el concepto, la producción y la gestión de las ciudades y de los territorios, y ponen de actualidad una nueva revolución de la ciudad clásica y de la ciudad industrial. La sociedad debe, por tanto, dotarse de nuevos instrumentos para intentar dominar esta revolución urbana, sacar partido de ella y limitar sus posibles perjuicios. Para ello, hace falta un nuevo

urbanismo que se corresponda con las formas de pensar y actuar de esta tercera modernidad (ASCHER, 2004: 18).

Entendemos que os novos instrumentos da transformação urbana estão associados à conquista de participação popular no processo político de planejar a cidade.

O Estatuto da Cidade foi um importante marco para esse processo; o caráter de participação popular que a Lei nº 10.257/2001 traz, parece romper com o tradicional modelo de planejamento, mas ainda é cedo para afirmar isso. É preciso perguntar, como Maricato (2002: 123), se a nova matriz que está sendo gerada resulta de um processo endógeno calcado na práxis urbana ou se segue o mesmo caminho de dominação econômica, política e ideológica.

O processo de planejamento proposto pelo Estatuto da Cidade traz consigo um novo conceito de Plano Diretor⁷, pois este tem a obrigatoriedade de ser efetivado junto à participação popular; além disso, é pela primeira vez que se materializa a idéia de que o Plano Diretor pode ser um instrumento de reforma urbana. Dessa forma, o Plano Diretor se mostra como um importante instrumento para a construção de um novo modelo de cidade, não pelo seu caráter normativo, mas principalmente por potencializar o exercício da participação popular e, portanto, mediar os conflitos que são inerentes ao processo. Para Maricato (2002: 170), é importante não sufocar os conflitos, como é tradição na história brasileira, mas, ao contrário, criar condições para sua emergência e conhecimento e abrir espaços para o exercício democrático da política.

Não há ingenuidade em acreditar na importância do Plano Diretor como parte do processo de planejamento urbano; é sabido que “ainda prevalece em muitas escolas e órgãos públicos a visão positivista e a concepção do planejamento neutro, implementado unicamente pelo Estado” (MARICATO, 2002: 171); porém, na medida em que o Plano Diretor cria um espaço de debate, de participação popular, de reconhecimento dos conflitos, de formulação de diretrizes, de controle e orientação de investimentos, ele fortalece a construção de um novo processo de planejamento e, portanto, de cidade. Entretanto, é importante lembrar que ao lado de

⁷ O Plano Diretor é a principal lei do município que trata da organização e ocupação do seu território. Mais do que isso, no Estatuto da Cidade o Plano Diretor é resultado de um processo político, dinâmico e participativo que mobiliza o conjunto da sociedade, todos os segmentos sociais, para discutir e estabelecer um pacto sobre o projeto de desenvolvimento do município (BRASIL, 2005).

instrumentos legais, a cidade precisa de novos instrumentos de Gestão: o binômio legislação-fiscalização parece não ser suficiente e o controle social se impõe. “Além disto, as matrizes de investimento precisam ser repensadas e talvez mesmo invertidas, para que haja coerência entre princípios norteadores do planejamento da cidade e instrumentos para realizá-los” (PEREIRA, 2008: 18).

Uma das nossas principais preocupações com o novo padrão urbanístico, que vem se constituindo, está relacionada diretamente com sua concepção de mobilidade urbana. Já descrevemos ao longo desse capítulo o papel que automóvel exerceu sobre as cidades modernistas; já é sabido e sentido pela sociedade os efeitos dessa “opção”, mas ainda assim corre-se o risco de o mantermos sob a égide do novo padrão urbanístico. É nesse sentido que inserimos a mobilidade ciclística no debate, pois entendemos que a bicicleta ocupa um lugar importante na construção desse novo padrão urbanístico, visto que o seu uso não só potencializa a transformação do modelo viário adotado pelas cidades modernistas, como também pode incentivar um novo desenho às cidades, e até mesmo alterar o tipo de relação social que se estabeleceu no espaço público da via.

Ainda que bons exemplos de mobilidade venham adquirindo cada vez mais espaço, principalmente em cidades européias, a realidade das cidades de países periféricos como o Brasil ainda é bastante insipiente em relação à mobilidade. Essa situação muito se deve ao direcionamento dos orçamentos públicos, especialmente municipais, que privilegiam os investimentos relacionados ao automóvel; além disso, de acordo com Maricato (2008), “não é pouco frequente que urbanistas se detenham nas regras de uso e ocupação do solo e ignorem que o grande promotor que orienta a ocupação do solo é o transporte”. Em seu texto, a autora se depara com uma série de questionamentos:

Como se instalou entre nós a cultura do “rodoviarismo”, quais foram seus agentes? Como chegamos à tragédia verificada nos acidentes de trânsito sempre atribuído a questões de natureza individual? Qual o peso e o custo do automóvel, da indústria de infra-estrutura e da opção energética para o ambiente e para a saúde dos moradores urbanos? O que pode ser feito para minimizar o impacto dessa “indústria do automóvel” no meio ambiente e para melhorar as condições de mobilidade da maioria da população urbana? O que pode ser feito, na tecnologia do automóvel ou em relação aos combustíveis para diminuir a emissão de gases poluentes? Quais as perspectivas de uma nova política energética? E em relação à

cidade, quais modos de transporte ou política de mobilidade e uso do solo podem ser implementadas? (MARICATO, 2008).

Não pretendemos atribuir à bicicleta a solução universal para os questionamentos apresentados, porém, acreditamos que seu uso é parte importante da solução. Uma política de mobilidade e uso do solo que inclua seriamente o uso do modo ciclístico na cidade perceberá mudanças significativas na dinâmica urbana da cidade, ainda que seja a longo prazo. A fim de conhecer melhores exemplos que demonstram essa perspectiva, o texto segue agora descrevendo e refletindo sobre o papel da bicicleta na cidade.

3 – Mobilidade ciclística: uma alternativa contemporânea

Mais importante que uma ciclovia para a bicicleta é um caminho para o ciclista, pois esse é o caminho da cidadania.

Sérgio Luiz Bianco

A história da bicicleta remonta ao século XIX. Em 1817 o Barão alemão Karl Drais Von Samerbronn, inventou a "máquina de andar" feita inteiramente de madeira e para movimentá-la era necessário empurrá-la com os pés diretamente contra o chão. A próxima aparição de duas rodas se deu em 1865, na França, máquina feita de madeira que ficou conhecida como *Velocípede*. Já em 1870 apareceu a primeira máquina de metal, com rodas de borracha sólida e longos raios na roda dianteira, possibilitando um transporte mais macio que suas antecessoras, máquina esta que ficou conhecida como *bicicleta*. As inovações foram muitas, principalmente nas rodas, e no final do século XIX a bicicleta já era um meio de transporte prático para o trabalhador, aumentando suas oportunidades de lazer (ROLDAN, 2008: 10 – 11).

No Brasil, a presença da bicicleta inicia no final do século XIX e desde então foi muito popular entre os trabalhadores, especialmente junto aos empregados de indústrias, de pequenos estabelecimentos comerciais e de serviços de grandes áreas urbanas (GEIPOT, 2001:1).

Entretanto, no século XX, com o surgimento e propagação do automóvel, a bicicleta, apesar de seu intenso uso, passou a ocupar um lugar secundário nas ruas das cidades; essa "marginalização" da bicicleta deu-se em decorrência da ascensão da cultura automobilística, alimentada principalmente pelo setor privado, com a concomitante instalação de infraestrutura viária e urbana em geral voltada para o transporte motorizado individual.

Atualmente, desde o início deste século, percebemos que, ainda de maneira tímida, o poder público busca reinseri-la no espaço através de projetos infraestruturais resgatando seu sentido de transporte barato, saudável e eficiente em curtas distâncias, capaz de atenuar muitos problemas urbanos que estão associados ao modelo de transporte motorizado.

Apesar das atuais tecnologias, é a “magrela” que vem contribuindo para a sustentabilidade das cidades contemporânea. O uso da bicicleta como meio de transporte vem ao encontro da perspectiva de reduzir a poluição atmosférica nas cidades; de reduzir o uso excessivo de recursos naturais, como o petróleo; de reduzir os constantes congestionamentos dos centros urbanos; de recuperar os espaços públicos, hoje em grande medida utilizados como estacionamentos e outros serviços para automóveis; de diminuir os impactos ambientais, provocados pelas constantes obras de ampliação de manutenção da estrutura viária.

Nesse sentido, a bicicleta como componente do sistema viário cumpre um importante papel para a mobilidade. Seu uso, integrado ao sistema de transporte público, como vem ocorrendo crescentemente em cidades européias, pode contribuir para melhorar a qualidade de vida nos centros urbanos.

3.1 – A bicicleta como componente do sistema de transporte

O modo de deslocamento por meio da bicicleta, segundo a ANTP (1997) deve estar integrado ao sistema de transporte coletivo, considerando-os modos complementares, podendo essa integração ser feita através de intervenções pontuais em interseções ou em locais de grande demanda, nas quais se providenciam condições físicas e sinalização adequada.

O uso da bicicleta integrada ao transporte coletivo é uma das formas mais eficientes para estabelecer a mobilidade sustentável nas cidades. Em muitos países europeus essa relação já está estabelecida; na Holanda, por exemplo, 27% das viagens são realizadas com a integração entre bicicleta e transporte público, conforme demonstrado na Tabela 1 apresentada por Pazos (2007: 33).

País	Média de km percorridos/dia/passageiros transporte público	% das viagens bicicleta/transporte público
Holanda	2,3	27
Dinamarca	2,6	18
Suécia	0,7	12,6
Alemanha	0,8	10
Bélgica	0,9	10
Finlândia	0,7	7,4
Irlanda	0,5	5
Áustria	0,4	5
Itália	0,4	4
França	0,2	3
Reino Unido	0,2	2
Luxemburgo	0,1	1,5
Grécia	0,2	1
Portugal	0,1	1
Espanha	0,1	0,7

Fonte: EU Energy and Transport in Figures Statistical Pocketbook, 2002.

Tabela 1: Participação da bicicleta como meio de transporte em países europeus

A autora ainda aponta três formas distintas de estabelecer a relação entre bicicleta e transporte público nas áreas urbanas: o uso da bicicleta no início ou no fim da viagem principal, conectando-a aos locais de embarque e desembarque do sistema de transporte público; o uso da bicicleta para microacessibilidade, através de sistema de aluguel, servindo de apoio ao sistema de transporte público em áreas adensadas; o uso da bicicleta no percurso total, utilizando-o de forma embarcada nos sistemas de transporte público.

A primeira forma de integração refere-se a viagens de longas ou médias distâncias, neste caso a bicicleta inicia ou finaliza o percurso efetuado pelo transporte público, seja ele ônibus, trem, metro. Para realizar o trajeto através dessa opção há a necessidade de uma infra-estrutura adequada, onde o usuário possa deixar sua bicicleta com segurança. A construção de bicicletários junto aos terminais de ônibus, ou estações de trem e metrô, é essencial. Essa opção é indicada às viagens iniciadas nos bairros periféricos, a fim de desestimular que mais automóveis circulem até o centro da cidade. Além disso, são nas periferias das cidades que moram as pessoas com menor poder aquisitivo, onde muitas já utilizam a bicicleta como meio de transporte, por ser um modo barato de locomoção.

Nesse aspecto, os países europeus despontam nos exemplos de integração entre bicicleta e transporte público; de acordo com Pazos, na Alemanha, existem vários estacionamentos de bicicletas em pontos de ônibus e estações; a autora explica que os custos de se construir estacionamentos para bicicletas são muito menores do que para os carros, possibilitando uma economia de aproximadamente 25 mil reais por vaga; destaca também a economia de espaço: enquanto o carro ocupa 25 m², é necessário apenas 2 m² para a bicicleta. No Reino Unido, a bicicleta combinada com o transporte público é usada desde os anos 90 nas cidades de Manchester, Sheffield, Croydon, Nottingham e em West Midlands.

No Brasil a imagem do bicicletário construído recentemente em Mauá/SP demonstra a imensa necessidade de se investir no sistema ciclovitário. Inaugurado em setembro de 2008, o bicicletário municipal de Mauá (Figura 1) foi fruto da parceria entre a Companhia Paulista de Trens Metropolitanos (CPTM) e a Associação dos Condutores de Bicycletas do Município de Mauá (ASCOBIKE). O terreno cedido pela Companhia possui 800 metros quadrados, e conta com 1.700 vagas; os associados pagam uma mensalidade de dez reais e os não associados pagam uma diária de um real.



*Figura 1: Bicicletário na Estação Ferroviária de Mauá/SP
Fonte: <http://www.ascobike.org.br/servicos/servicos.asp>*

A ASCOBIKE⁸, grande responsável pelo Bicicletário de Mauá, surgiu da necessidade de solucionar o problema dos 200 ciclistas que diariamente deixavam

⁸ A respeito da ONG ver em <http://www.ascobike.org.br>

suas bicicletas amarradas de forma precária nas grades da estação de trem do município, dificultando a circulação de pedestres e passageiros. O ferroviário Adilson Alcântara, na época chefe da estação da Companhia de Trens Metropolitanos (CPTM), incumbido de dar uma solução ao problema, organizou os ciclistas e fundou, em 2001, a Associação. E, de acordo com a ONG, além de oferecer ao usuário segurança para estacionar as bicicletas no bicicletário, a Associação também oferece serviço de manutenção, empréstimo de bicicletas, café e água, apoio jurídico e serviço de assistência social.

Uma pesquisa realizada pela CPTM revelou que 97,22% dos ciclistas que utilizam o bicicletário, o fazem como forma de integração entre a bicicleta e o transporte ferroviário e com o objetivo de deslocar até o trabalho⁹.

A segunda forma de integração, segundo Pazos (2007), é indicada para áreas mais adensadas, com grande concentração de serviços, comércios e centro de negócios, como ocorre comumente nos centros das cidades. Neste caso o usuário chega ao terminal ou estação de transporte público e dispõe de uma bicicleta alugada, realiza seu deslocamento nessa área, devendo devolvê-la novamente no mesmo local ou em algum outro ponto do sistema.

A Europa também está adiantada nesse tipo de serviço. A Holanda em 2002 iniciou este serviço em 80 terminais, através de um cadastramento via internet, por € 2,75 o dia. Nas cidades de Berlim, Frankfurt, Köln e München, o serviço funciona nos sistemas de trens e a reserva da bicicleta deve ser feita por telefone. Em Paris, o sistema de bicicletas públicas, conhecido como Velib, desde 2007 oferece 20 mil bicicletas em cerca de 750 lugares da cidade e o usuário precisa ter o cartão do transporte público para poder usar o serviço, que é gratuito na primeira meia hora. Em uma reportagem da BBC Brasil¹⁰, o vice-diretor do projeto, Mathieu Fierling, afirmou que o sistema foi organizado para que o mesmo cartão possa ser usado para o transporte público e para o Velib (Figura 2). Além de Paris, Pazos (2007), afirma que outras cidades francesas já haviam adotado essa medida; em Lyon o sistema de aluguel começou em 2005 e hoje conta com 200 pontos de aluguel; Toulouse iniciou seus primeiros estudos nos anos 80 e hoje possui 325 km de rotas para bicicletas integrado a todo sistema de transporte público.

⁹ Dados adquiridos no sitio: http://www.mauavirtual.com.br/noticias_det.asp?id=6863

¹⁰ Para ver a reportagem completa "Paris combate trânsito lento com bicicletas públicas" ver o sitio: http://www.bbc.co.uk/portuguese/reporterbbc/story/2007/07/070715_paris_dg.shtml



*Figura 2: Velib – Bicicletas Públicas na cidade de Paris
Fonte: Elson Manoel Pereira (2009)*

Na Suíça, 4 mil bicicletas podem ser alugadas em 200 estações; na Áustria 300, bicicletas estão disponíveis em várias estações (Figura 3); a Bélgica também vem investindo nesse tipo de integração – na cidade de Ghent, por exemplo, a universidade local promove um sistema de bicicletas de livre utilização para os estudantes.



*Figura 3: Bicicletas Públicas em Viena/Áustria
Fonte: <http://www.apocalipsemotorizado.net/2007/09/05/bicicletas-publicas-em-viena/>*

No entanto, Pazos observa que em algumas cidades o custo desse serviço é bastante elevado, o que pode ser impeditivo para países subdesenvolvidos,.

O aluguel de bicicleta nos parece uma ótima opção, mas entendemos que funcionará efetivamente se ocorrer de forma integrada com o transporte coletivo, incluindo os custos. A maioria dos trabalhadores já possui parte de sua renda comprometida com as tarifas do transporte público; segundo Vasconcellos (2000), as despesas com o transporte numa família de baixa renda chegam até 20% da renda, ou seja, não há como arcar com mais nenhum custo referente aos deslocamentos diários. De acordo com Affonso (2008), o número dos excluídos do transporte público chega a 37 milhões no Brasil, portanto; portanto, ao ser implantado no Brasil, esse serviço não deverá basear seu principal recurso nos usuários.

Portanto, a tarifa paga para usar o transporte público deve garantir a integração com a modalidade ciclística, permitindo uma maior flexibilidade e economia ao usuário. Neste sentido, o usuário poderá sair da estação pedalando e chegar à porta de seu trabalho muito mais rapidamente – caso a distância a ser coberta seja inferior a 8 km – ao invés de esperar outra linha de metrô ou tomar um ônibus e/ou ainda caminhar até o seu local de trabalho, ou ainda.

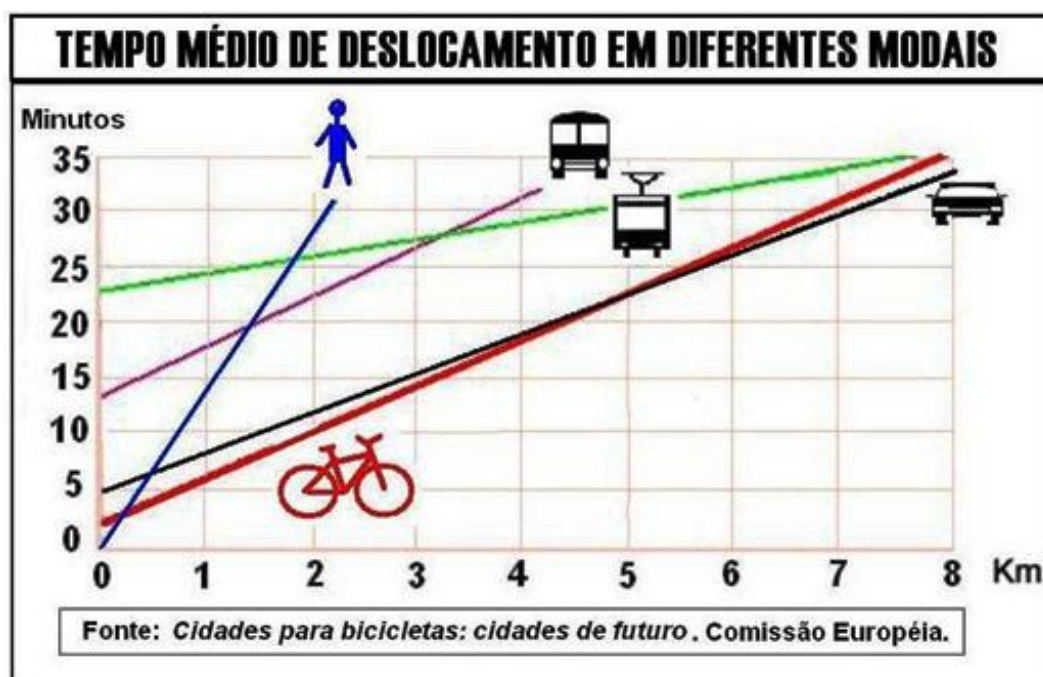


Gráfico 1: Tempo médio de deslocamento em diferentes modalidades

A fim de corroborar com essa idéia vale apresentar o gráfico demonstrando a pesquisa da Comissão Européia (2000), que revela que em distâncias de até 8 km a bicicleta se mostra o meio de transporte mais rápido e eficiente (Gráfico 1).

O cicloativista José Lobo, da ONG Transporte Ativo¹¹, sugere que os concessionários desse serviço devam ter como principal fonte de renda a publicidade.

No Brasil também já existe o sistema de bicicletas públicas. A cidade do Rio de Janeiro conta, desde dezembro de 2008, com oito estações no bairro de Copacabana; de acordo com JC online (2009), a *Samba* (Solução Alternativa para Mobilidade em Bicicletas de Aluguel) permite aos usuários fazerem, tranquilamente, um percurso de até cinco quilômetros (Figura 4). As bicicletas são retiradas em uma das estações e para alugá-las é necessário inscrever-se no *site* do projeto e escolher um plano de uso, com os valores variando de R\$ 10 a R\$ 100, sendo os primeiros 30 minutos gratuitos.



Figura 4: Samba – Bicicleta pública no Rio de Janeiro/RJ
Fonte: <http://blog.ta.org.br/2008/12/12/ritmo-da-samba/>

O sistema ainda é bastante tímido no país, no entanto, demonstrou ser fonte de inspiração para alguns municípios; nos dias 18 e 19 de junho de 2009 ocorreu o Seminário Política de Transporte Cicloviário da ANTP – Associação Nacional de Transportes Públicos, onde o sistema de bicicleta pública e outras formas de uso da

¹¹ O cicloativista José Lobo, presidente da ONG Transporte Ativo foi entrevistado pelo jornal carioca “O Dia”, sua entrevista pode ser visto na íntegra no sítio <http://blog.ta.org.br/2008/06/18/bici-publica-carioca/>

bicicleta na cidade, principalmente de forma integrada com as demais modalidades, foram pautas de discussão entre técnicos, especialistas e gestores públicos do setor dos transportes.

A terceira forma de integração entre bicicleta e transporte público, apresentada por Pazos (2007: 37), corresponde a bicicleta embarcada; neste caso o ciclista embarca com a sua bicicleta no veículo ou vagão de transporte coletivo. Segundo a autora, esta é a opção que apresenta maior complexidade na operação, tanto para o ciclista quanto para o operador do sistema. A falta de espaço nos veículos ou vagões para acomodar a bicicleta pode causar desconforto ao ciclista e demais usuários do sistema e seu embarque e desembarque pode causar atraso nas viagens. Ela ainda explica que a bicicleta embarcada traz conflitos com os demais usuários e causa algumas perdas econômicas, principalmente nas horas de pico, problemas que podem ser gerenciados mediante uma tarifa especial ou a proibição de utilização nos horários de maior movimento.

Ainda assim, existem alguns exemplos a serem tratados e possíveis de serem seguidos. Em Portland, nos EUA, a bicicleta é carregada em uma grade externa no ônibus (Figura 5); em Copenhagem, a cada dez viagens realizadas de ônibus uma é realizada com bicicleta embarcada. quando as viagens são realizadas de trem esse número cresce para quatro – quase a metade das viagens naquela cidade é integrada com a bicicleta. Além disso, Pazos (2007: 38) afirma que o número de usuários do sistema de transporte público aumentou 16% a partir da integração com as bicicletas. Na cidade de Rhein-Ruhr, na Alemanha, cerca de 1 bilhão de viagens são realizadas pelo transporte público, sendo que 100 mil são acompanhadas por bicicleta; em outra cidade alemã, Bremen, uma cooperação entre a associação de ciclistas e os operadores de transporte estabeleceu um sistema de baixo custo, com alguns ônibus adaptados para 25 bicicletas.

No Brasil, esse tipo de integração ocorre nas cidades de Porto Alegre, Rio de Janeiro e de São Paulo. Nessas capitais, as bicicletas podem embarcar no metrô. Em Porto Alegre, foi implantado em janeiro de 2008 o Programa Ciclista Trensurb, permitindo aos ciclistas embarcar com suas bicicletas no segundo vagão do em horários de menor fluxo dos dias de semana.



Figura 5: Bicicleta embarçada em ônibus – Portland/EUA

Fonte: <http://www.apocalipsemotorizado.net/2008/06/25/muito-alem-das-ciclovias/>

No Rio de Janeiro o sistema de integração transporte público e bicicleta já existe desde 2005; ali não há restrição de horário, porém sempre é concedida preferência aos demais usuários. O metrô do Rio de Janeiro também dispõe de bicicletários, onde podem ser deixadas as bicicletas que não serão embarcadas. Já na capital paulista o embarque de bicicletas no metrô ocorre desde 2007, assim como também na Companhia Paulista de Trens Metropolitanos (CPTM)

Evidentemente este caso se aplica à realidade de São Paulo, ou de outros centros urbanos com dinâmicas sócio-espaciais semelhantes. Cada região, cada cidade, cada localidade possui sua particularidade e, portanto, requer avaliação de suas condições específicas – sejam elas sociais, espaciais, culturais, históricas, econômicas, climáticas – para a implantação de um sistema que contemple a integração dos modais bicicleta e ônibus/trem/metrô. Entendemos, assim, que a principal maneira de garantir essa integração é o desenvolvimento de políticas públicas nacionais que privilegiem esses modais – bicicleta e transporte público – e limitem o uso dos automóveis nas cidades. Importante é salientar que qualquer medida restritiva do uso do automóvel requer medidas de incentivo ao transporte público e aos meios não motorizados.

A nosso ver, para aplicar essas medidas de integração, apresentadas até aqui, necessita-se primeiramente da implantação de um sistema ciclovário, ou seja, de um sistema viário que incorpore em seu planejamento um espaço adequado para a circulação das bicicletas. Pouco adiantará a instalação de bicicletários, aluguéis

de bicicletas, embarque de bicicletas no metrô ou no trem, se o ciclista não se sentir seguro para percorrer as ruas de sua cidade. Nesse sentido, a construção de passeios compartilhados, ciclofaixas e ciclovias são meios de proporcionar segurança aos usuários da bicicleta e, conseqüentemente, assegurar a estes uma eficiente integração.

No entanto, cabe lembrar que a necessidade de se constituir um sistema viário com espaços segregados para a bicicleta depende de quanto uma cidade valoriza a mobilidade ciclística; ou seja, as cidades que privilegiam os automóveis em seu planejamento, que são permissíveis à alta velocidade desses veículos, necessariamente são obrigadas a compor, em seu sistema viário, espaços segregados, caso contrário estarão condenando à morte essa parcela da população. Em contrapartida, as cidades que privilegiarem os pedestres, ciclistas e usuários do transporte público, poderão, a médio prazo, compartilhar o tráfego com os mais diversos modais sem a necessidade de segregação viária, permitindo assim, o trânsito livre, um convívio mais harmonioso e, adicionalmente, uma economia aos cofres públicos.

3.2 – Cidades amigas da bicicleta

Ainda que com diferentes tradições, costumes e mentalidades, as cidades amigas da bicicleta são aquelas que a incluem no seu planejamento viário através de instalação de infra-estruturas, órgãos de apoio, campanhas, legislação e, evidentemente, orçamento. De acordo com a Comissão Européia (2000), 73% dos europeus consideram que a bicicleta deveria merecer um tratamento preferencial em relação ao automóvel. Apesar da mobilidade ciclística se incluir principalmente entre os países centrais, nos últimos anos percebe-se um importante movimento nos países periféricos a seu favor. Para Vasconcellos (2001: 154), “as bicicletas são o meio mecanizado de transporte mais importante do mundo”; em países como a China, Índia, Holanda e Japão o uso da bicicleta é muito importante, muito embora, seu uso esteja associado a diferentes motivos.

Enquanto em países desenvolvidos o uso da bicicleta está associado principalmente a preocupação com os problemas ambientais – segundo a Comissão Europeia (2000), 82% dos europeus declaram que as questões ambientais constituem um problema de primeiro plano –, nos países subdesenvolvidos a bicicleta está principalmente associada aos problemas sociais e econômicos.

As medidas adotadas para o uso bicicleta entre os países centrais e periféricos diferem muito; além de um forte investimento em infra-estrutura, países centrais adotam medidas restritivas ao uso do automóvel na cidade. Enquanto isso, em países periféricos, devido ao domínio ideológico do automóvel, as medidas tomadas são paliativas e a infra-estrutura cicloviária é parca e realizada em um planejamento adequado. Apesar de cada vez mais medidas favorecerem o uso da bicicleta nos países pobres, é comum a infra-estrutura fornecida ao transporte não motorizado ser uma adaptação da infra-estrutura viária já existente, ou seja, daquela voltada ao transporte motorizado individual. Diante desse aspecto, vale lembrar a reflexão feita por Vasconcellos (2000: 222): “a mudança mais importante deve vir da reapropriação do espaço de circulação a favor dos papéis mais numerosos e vulneráveis, como o de pedestre, ciclista e usuário de transporte público”.

Simple medidas como o *traffic calming*, ou o moderador de tráfego – termo usual entre técnicos brasileiros –, podem ser tomadas; elas são mais baratas que a implantação de vias segregadas e se mostram extremamente eficientes na redução de velocidade e na humanização do tráfego (Figuras 6, 7 e 8).



Figura 6: Traffic calming em cidade europeia
Fonte: BHTrans (S/D)



*Figura 7: Traffic calming em cidade européia
Fonte: BHTrans (S/D)*

O moderador de tráfego, de acordo com Raia Junior e De Angelis (2008: 550), é uma combinação que envolve, principalmente, medidas físicas que reduzem os efeitos negativos do uso de veículos automotores, alterando o comportamento dos motoristas e melhorando as condições para os usuários dos meios de transporte não motorizados nas vias.

Embora não seja uma prática consagrada no Brasil, algumas cidades já adotam essa medida, no entanto, assim como outros, esse dispositivo é empregado de forma pontual e isolado.



*Figura 8: Traffic calming em Biguaçu /SC
Foto da autora (2008)*

Medidas simples como essa podem trazer segurança e facilitar a vida de ciclistas e pedestres. Entretanto, a escolha da bicicleta como meio de transporte nas cidades depende de outros fatores; sem dúvida criar condições seguras para o usuário da bicicleta é o principal, mas o conforto também deve ser considerado. A topografia e o clima local são elementos de fundamental importância e que devem ser considerados para a elaboração de um sistema cicloviário.

Caso as dificuldades estejam relacionadas às altas temperaturas, como nas cidades localizadas na região tropical, a instalação de bicicletários com banheiros e chuveiros e a arborização ao longo da via ciclística, a fim de sombrear o caminho do usuário, seriam medidas bastante compensatórias. Quanto à topografia, o problema seria amenizado com a integração dos meios de transportes, assim, como foi tratado anteriormente. Outra solução seria investir em tecnologias, como as adotada em Trondheim, Noruega, desde 1992, constituída por elevadores para ciclistas (Figura 9).



Figura 9: Elevador para ciclista em Trondheim/Noruega

Fonte: <http://theurbaneearth.wordpress.com/2009/05/27/sykkelheis-o-elevador-de-ciclistas/>

Em realidades como a europeia, fatores climáticos e topográficos são mais evidentes, porém, não constituem um empecilho às bicicletas. A cidade de Västerås, na Suécia, extremamente fria, possui uma média de mensal de 4,7° C, mas 33% dos deslocamentos dos seus moradores são feitos de bicicleta. Em

Berna, na Suíça, inúmeras ruas possuem declividade de 7%, ainda assim, a bicicleta representa 15% dos deslocamentos dos seus cidadãos (COMISSÃO EUROPÉIA 2000). A Comissão considera um nível ideal de declividade um índice de até 6%, mas explica: “acima desse índice a bicicleta só passa a ser desfavorável caso a distância a ser percorrida se prolongar por muitos metros”.

No entanto, nos países periféricos, as maiores barreiras ao uso da bicicleta advêm de questões culturais e ideológicas; a bicicleta ainda não é reconhecida como meio de transporte e, quando o é, está identificada com a renda do seu usuário, depreciando-o.

Outros exemplos europeus são abordados pela Comissão Europeia (2000). A cidade Ferrara, na Itália (Figura 10), conta com mais de 30% dos deslocamentos efetuados de bicicleta, e para isso desenvolveu uma maneira de restringir o uso do automóvel na área central; em 5 ha do centro só se pode acessar a pé ou de bicicleta; para tornar ainda mais confortável a mobilidade ativa no centro histórico, as antigas pedras foram substituídas por pedras planas. A cidade também conta com 2.500 vagas para bicicletas em estacionamentos gratuitos, 330 vagas em estacionamentos com vigilância e 800 vagas na estação ferroviária.



Figura 10: Ferrara/Itália

Fonte: <http://www.flickr.com/photos/danielgreen/2963867190/>

Os benefícios da bicicleta estão diretamente direcionados à coletividade. Seu uso nas cidades é capaz de reduzir os congestionamentos, ampliando a mobilidade de um maior número de pessoas; economiza o espaço urbano, pois se menos automóveis circulam nas cidades será necessário um investimento menor em

estacionamentos e na construção e manutenção de obras viárias (recapeamento, por exemplo), restando mais verbas para obras como praças, parques e áreas de lazer.

O melhor exemplo de um país periférico que tem investido na mobilidade ativa vem de um país vizinho, a Colômbia. Assim como em outros países latino-americanos, a Colômbia convivia com sérios problemas no seu sistema de transporte urbano, principalmente na área central. A fim de rever essa situação, o então prefeito de Bogotá, Enrique Peñalosa, de acordo com Bustamante (2008), implantou entre 1998 e 2000 um conjunto de estratégia para melhorar a mobilidade urbana da cidade como: priorizar o sistema de transporte coletivo, desestimular o uso do automóvel e promover os modos não motorizados como a bicicleta. Como parte do Plano de Desenvolvimento da cidade, conhecido como “Por la Bogotá que Queremos”, esse conjunto de estratégias resultou na implantação do Transmilenio¹² (Figura 11) e, simultaneamente, das CicloRutas¹³; Bustamante (2008), informa que em 2006 Bogotá já contava com uma rede cicloviária de 333,5 quilômetros; já Priscila SANTOS (2008) informa que em menos de 6 anos o uso da bicicleta passou de 1,5 para 6,5% do total das viagens realizadas na cidade.



Figura 11: Transmilenio e CicloRutas em Bogotá/Colômbia
Fonte: <http://www.skyscrapercity.com/showthread.php?t=305447>

¹² Transmilenio é um sistema de transporte de alta capacidade com ônibus, que com apoio de um sistema de controle e monitoramento em tempo real, fornece um serviço de transporte de alta qualidade, que aproveita eficientemente a operação de ônibus articulado ao longo de corredores exclusivos semi-segregados, e ônibus tipo padrão de trafegam pelo sistema viário misto ligando os terminais e algumas estações intermediárias com bacias de alimentação (BUSTAMANTE 2008).

¹³ O termo CicloRutas foi usado para denominar a nova rede de vias ciclísticas (conhecidas como ciclovias) implantada pela administração de Enrique Peñalosa.

Evidentemente essa não é a paisagem de toda a cidade, porém, seu conceito está presente nesse centro urbano. Nem todas as cidades possuem espaço físico para comportar essa infra-estrutura, mas a idéia e os princípios desse modelo cabem e devem ser implantados no planejamento urbano de qualquer cidade que pretenda sustentar-se socialmente e ambientalmente.

A bicicleta para muitas pessoas é o único meio de transporte; segundo Priscila SANTOS (2008: 20), no Brasil, a bicicleta é o meio de transporte mais usado nos pequenos centros urbanos – municípios com menos de 50 mil habitantes, que representa 90% das cidades brasileiras. Ainda assim, cidades médias como Teresina, tem uma participação das bicicletas nas viagens diárias bem alta – 11,8%; com uma população de 779.939 (IBGE 2008), significa que mais de 85 mil pessoas diariamente utilizam a bicicleta para se locomover.

Porém, a cidade com maior percentual de infra-estrutura por habitante é Praia Grande, no litoral paulista, com 31,38 centímetros de malha cicloviária por habitante; a título de exemplo, Teresina possui 6,23 cm/hab a cidade do Rio de Janeiro, que tem a maior malha absoluta – 140 km –, possui apenas 2,61 cm/hab.

Florianópolis possui 10 centímetros de malha cicloviária por habitante; além de ser um índice baixo, a malha cicloviária dessas cidades não possui um caráter de rede, constituindo-se de ciclovias, ciclofaixas e passeios compartilhados desconexos entre si e, em vários casos, de difícil acesso, fatores que provocam uma subutilização dessa infra-estrutura (Figura 12). Além disso, existe uma grande demanda por bicicletários e paraciclos na cidade; dos seis terminais de ônibus, apenas três possuem bicicletários, porém, nenhum deles está em condições de uso, principalmente devido à falta de segurança.



*Figura 12: Início da ciclovia da Beira Mar Sul (assinalado em vermelho)
Foto da autora (2008)*

Faz-se necessário salientar que, apesar de tímida, a inclusão da infraestrutura ciclística nas cidades brasileiras ocorreu, em grande medida, por pressão dos movimentos sociais. A história da política urbana do país tem uma relação direta com a atuação dos movimentos sociais, haja vista a inclusão do capítulo sobre a reforma urbana na Constituição Federal de 1988, que demandou a aprovação do Estatuto da Cidade, a criação do Ministério das Cidades e a realização do processo democrático das Conferências Nacionais das Cidades.

Em 2004, o Ministério das Cidades, formado por quatro Secretarias Nacionais – Habitação, Transporte e Mobilidade Urbana; Saneamento Ambiental e Programas Urbanos –, lançou o “Programa Brasileiro de Mobilidade por Bicicletas”. Desde então foram realizados estudos, cursos, seminários e reuniões e foram produzidos documentos e manuais. A inserção desse programa tem forte influência do Estatuto da Cidade, que estabeleceu a obrigatoriedade da elaboração do *Plano de Transporte Urbano Integrado* às cidades com mais de 500 mil habitantes, o qual deve ser compatível com o Plano Diretor da cidade. No entanto, o *Plano de Transporte Urbano Integrado* foi alterado para *Plano Diretor de Mobilidade (PlanMob)*, pela Resolução nº 34, de 01 de julho de 2005, do Conselho das Cidades. O Intuito da mudança foi dar uma resignificação de seu conceito: a mobilidade urbana passa a ser um atributo das cidades, relativo ao deslocamento de pessoas e bens no espaço urbano, utilizando para isto veículos, vias e toda a infra-estrutura urbana, devendo promover a inclusão social, a sustentabilidade ambiental, a gestão participativa e a democratização do espaço público. Devido à importância dessa nova abordagem, o Ministério das Cidades decidiu incentivar a elaboração do PlanMob em cidades com mais de 100 mil habitantes. De acordo com o Ministério das Cidades (2007: 33) “foram muitas as mudanças no cenário urbano do transporte e da gestão pública de transporte. Em particular, há quatro entendimentos básicos:”

- I. O transporte deve ser inserido em um contexto mais amplo, o da mobilidade urbana, que relaciona qualidade de vida, inclusão social e acesso às oportunidades da cidade;
- II. A política de mobilidade deve estar crescentemente associada à política urbana, submetida às diretrizes do planejamento urbano expressas nos Planos Diretores Participativos;
- III. O planejamento da mobilidade, tratado de forma ampliada e, em particular, considerando a sustentabilidade das cidades, deve dedicar atenção especial para os modos não motorizados e motorizados coletivos e observar as condições de acessibilidade universal;

IV. O planejamento da mobilidade deve ser realizado com máxima participação da sociedade na elaboração dos planos e projetos, para garantir legitimidade e sustentação política na sua implementação e continuidades.

Esse novo conceito de planejamento da mobilidade cria uma expectativa positiva para a mobilidade ciclística e, embora a bicicleta não constitua a única resposta aos problemas de circulação e de ambiente na cidade, constitui, todavia, uma medida que se inscreve perfeitamente numa política geral de revalorização do ambiente urbano e de melhoria da qualidade de vida dos cidadãos.

3.3 – Sustentabilidade ciclística

Encontramos em Acselrad (2001: 23) uma noção de sustentabilidade urbana que condiz com nossa concepção. Para o autor, trata-se de pensar um “novo modelo de desenvolvimento urbano, baseado nos princípios da democratização dos territórios, no combate à segregação socioespacial, na defesa dos direitos de acesso aos serviços urbanos e na superação da desigualdade social manifesta também nas condições de exposição aos riscos urbanos”. Entretanto, Acselrad (2001: 29) afirma que “a noção de sustentabilidade está submetida à lógica das práticas: articula-se a efeitos sociais desejados, a funções práticas que o discurso pretende tornar realidade objetiva”. Para o autor essa consideração remete a um processo de legitimação e deslegitimação de práticas e atores sociais, abrindo assim uma luta simbólica pelo reconhecimento da autoridade para falar em sustentabilidade.

Está posto à sociedade contemporânea um grande desafio – a construção da noção de sustentabilidade da cidade. Mas como pensar em sustentabilidade diante das tantas contradições urbanas? O que mudar no presente para construir um futuro de justiça social e equilíbrio ambiental?

O debate sobre sustentabilidade está marcado por uma diversidade muito grande de perspectivas de abordagem. Tal como aparece, em meio a uma questão ambiental construída progressivamente ao longo dos últimos trinta anos, a noção de sustentabilidade é uma inovação discursiva, certamente emprestada às ciências biológicas.

Estas últimas, por sua vez, já a haviam formulado sob uma concepção fortemente economicista dos sistemas vivos, ou seja, à luz de uma analogia entre os processos biológicos e aqueles de determinadas economias, mais especificamente de economias produtoras de excedentes. Nesta perspectiva, a noção de “sustentabilidade” da Biologia pensou os sistemas vivos como compostos de um “capital/estoque” a reproduzir e de um “excedente/fluxo” de biomassa, passível de ser apropriado para fins úteis sem comprometer a massa de “capital” originário. Podemos observar toda uma trajetória desse conceito de uma para outra disciplina científica até o mesmo aparecer no final do século XX como uma noção relativamente corrente no debate público. Neste âmbito, tratar-se-á de uma construção discursiva que colocará em pauta os princípios éticos, políticos, utilitários e outros, que orientam a reprodução da base material da sociedade. Ao fazê-lo, essa noção, nos seus múltiplos conteúdos em discussão, pressupõe um processo de redistribuição de legitimidade entre as práticas de disposição da base material das sociedades. Em função do tipo de definição que prevaleça e se estabeleça como hegemônica, as práticas sociais serão divididas em mais ou menos sustentáveis, entre sustentáveis e insustentáveis; portanto, serão legitimadas ou deslegitimadas, retirando-se e atribuindo-se respectivamente legitimidade a essas diferentes formas de apropriação. (ACSELRAD, 2008: 26)

As cidades sustentáveis se mostram realidades incertas. Além disso, de acordo com Acsehrad (2001: 80), para se afirmar que uma coisa ou uma prática social é sustentável, “será preciso recorrer a uma comparação de atributos entre dois momentos situados no tempo: entre passado e presente, entre presente e futuro”. Dessa forma ao comparamos “passado-presente, no horizonte do atual modelo de desenvolvimento, é expressiva do que se pretende insustentável”. Já a comparação presente-futuro, “dir-se-ão então sustentáveis as práticas que se pretendam compatíveis com a qualidade futura postulada como desejável”.

A noção de sustentabilidade, quando associada ao debate da mobilidade, expressa a perspectiva de pensar um sistema de transporte capaz de minimizar os impactos ambientais e sociais, tal como definido pela Associação Nacional de Transportes Públicos:

A mobilidade urbana sustentável é o resultado de um conjunto de políticas de transporte e circulação que visam proporcionar o acesso amplo e democrático ao espaço urbano, através da priorização dos modos de transporte coletivo e não motorizados de maneira efetiva, socialmente inclusiva e ecologicamente sustentável (ANTP apud Marcela COSTA, 2003: 42).

Guardadas as devidas diferenças históricas, econômicas e culturais, hoje vários países europeus, como demonstrado no subcapítulo anterior, indicam um exemplo objetivo de um futuro desejável em relação à mobilidade urbana identificado com o uso da bicicleta como meio de transporte, sinalizando a opção dessas nações pela democratização do espaço urbano, redução do impacto ambiental, redução das desigualdades sociais e pela sustentabilidade das cidades.

A mobilidade ocupa um importante papel à dinâmica da cidade; a maneira como as pessoas se deslocam influencia na vida desse ambiente. 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, que ao longo dos anos tornou-se grande responsável pelos problemas ambientais e sociais dos centros urbanos, conforme demonstrado por Vasconcellos (2000: 38) no Quadro 1:

Impactos ambientais do automóvel		
Foster (1974)	Bovy (1990)	Button (1993)
Ruído	Poluição do ar	Poluição do ar
Vibração	Ruído	Água
Poluição do ar	Terra	Terra
Sujeira	Água	Lixo
Intrusão visual	Lixo	Ruído
Privacidade (perda)	Acidentes	Acidentes
Luminosidade	Energia	Outros (destruição, congestionamentos)
Comunidade (perturbação)	Paisagem urbana	
Realocação pessoas		
Prejuízo na construção		
Acidentes		
Percurso de pedestre		
Congestionamento		

Quadro 1: Impactos ambientais do uso do automóvel nas cidades

Dentre os problemas apontados no quadro acima dois nos chamam atenção, pelo fato de se repetirem entre os autores. As mazelas que a poluição do ar provocam sobre as pessoas, principalmente crianças e idosos, são inúmeras, mas o efeito que tem se mostrado muito preocupante está relacionado aos acidentes, só em 2008 eles foram responsáveis por 35 mil mortes (CRAIDE, 2008).

Embora, acidente seja definido como: “um evento independente do desejo do homem, causado por uma força externa, alheia, que atua subitamente (de forma

inesperada) e deixa ferimentos no corpo e na mente” (IPEA, DENATRAN, ANTP, 2006), pensamos que as forças que atuam sobre essa ação, não são nem tão “inesperadas” nem tão “alheias” assim. Motoristas que circulam em seus carros em alta velocidade, muitas vezes ultrapassando a máxima permitida, estão sujeitos a provocar acidentes, portanto, de alheio passa a consciente, de inesperado passa à previsto. Certamente o fator individual não é o único causador de acidentes, apesar de benéficas as campanhas contra bebida, alta velocidade, imprudência, elas não se efetuem sem uma boa campanha educativa Além disso, é essencial que a concepção de trânsito por parte dos técnicos responsáveis seja alterado, enquanto vias forem construídas privilegiando os veículos automotores, permitindo alta velocidade e excluindo os demais meios de locomoção, permanecerá o alto índice de “acidentes”.

Os custos dos acidentes são altíssimos, comprometendo R\$ 3,5 bilhões anuais dos cofres públicos (o custo individual chega a R\$ 3,3 mil para os acidentes de trânsito sem vítima, R\$ 17,5 mil para acidentes com feridos e R\$ 144,5 mil para acidentes com mortes), sendo que os automóveis são responsáveis por 74% desses custos (IPEA, 2003), conforme Tabela 2:

Custos anuais dos acidentes de trânsito nas aglomerações urbanas brasileiras, por componente de custo		
Componentes de custo	Custos (abril de 2003)	
	R\$ mil	%
Perda de produção	1.537.300	42,8
Danos a veículos	1.035.046	28,8
Atendimento médico hospitalar	476.020	13,3
Processos judiciais	131.083	3,7
Congestionamentos	113.062	3,1
Previdenciários	87.642	2,4
Resgate de vítimas	52.695	1,5
Reabilitação de vítimas	42.214	1,2
Remoção de veículos	35.586	0,9
Danos a mobiliários urbanos	22.026	0,6
Outro meio de transporte	20.467	0,6
Danos à sinalização de trânsito	16.363	0,5
Atendimento policial	12.961	0,4
Agentes de trânsito	6.125	0,2
Danos a propriedade de terceiros	3.029	0,1
Impacto familiar	2.105	0,1
Total	3.590.723	100,0

Tabela 2: Custos anuais dos acidentes de trânsito nas cidades

O custo referente ao impacto familiar, como mostra a tabela, corresponde ao tempo gasto por familiares e adaptação na estrutura familiar (moradia, transporte) por conta do acidente. Entretanto, é impossível mensurar economicamente o sofrimento e a perda da qualidade de vida imputada às vítimas e às suas famílias.

Entre os elementos mais vulneráveis do trânsito, consistindo nas maiores vítimas dos “acidentes” encontram-se os pedestres e ciclistas. Segundo Vasconcellos (2000), nos países periféricos, onde o número de pedestres e ciclistas é maior, o índice de acidentes fatais entre esses se eleva ainda mais. As vias transformaram-se em um lugar ideal para os automóveis, onde o modo não motorizado tem cada vez menos espaço. Conforme expõe Sachs¹⁴ apud Vasconcellos (2000: 162):

Paralelamente à mobilidade dos motorizados, cresceu a imobilidade dos não motorizados (...) não apenas (estes) não são autorizados a apropriar-se do espaço da via mas – mais importante ainda – eles não são mais capazes de fazê-lo. Onde o espaço é moldado de acordo com a demanda de circulação dos automóveis, pouco sobra para o pedestre utilizar, ver ou fazer. O espaço adaptado para o automóvel destrói o espaço adaptado para os pedestres

Quanto mais espaços se constituírem aos pedestres e ciclistas, mais humanizado se tornará o trânsito e mais democrático o espaço urbano. Nesse sentido, o uso da bicicleta também é adequado às grandes e médias cidades, ainda que elas estejam organizadas de forma dispersa e difusa; neste caso, a mobilidade ciclística será ideal para a mobilidade dentro dos bairros, para a ligação entre bairros vizinhos e na integração com os demais meios de transporte para as viagens mais longas.

A relação que as pessoas estabelecem com a cidade se dá principalmente através das ruas; para que esse espaço seja seguro, agradável, sadio e democrático é necessário que o seu desenho propicie o encontro; que a ocupação do solo seja diversificada; que serviços públicos sejam disponibilizados; que a prioridade seja dada à mobilidade das pessoas, e não das máquinas. A rua é a expressão do espaço urbano, é o lugar das manifestações e realizações sociais, é nela que a vida urbana se materializa. No entanto, a apropriação do espaço público pelo automóvel

¹⁴ Sachs, Wolfgang (1992) *For Love of the automobile*, EUA, California University Press.

tem subvertido esse papel. Hoje o automóvel, de acordo com Miranda (2007), ocupa quase metade do espaço urbano.

Outro fator negativo da apropriação do espaço público pelo transporte motorizado é o alto índice de poluição. Esse fato recebe bastante atenção no debate midiático, porém a solução comumente proposta se resume ao controle das emissões ou à utilização de recursos energéticos renováveis. Apesar de necessárias, a nosso ver são soluções paliativas; é preciso reduzir o número de automóveis nos centros urbanos. Entretanto, para tomar essa medida é essencial investir no transporte coletivo e em infra-estrutura para o transporte não motorizado; essa combinação estimulará mais pessoas a usarem outros meios de transporte ao invés de seus automóveis.

Os níveis da poluição atmosférica são cada vez maiores. A presença do monóxido de carbono (CO), dióxido de carbono (CO₂), óxidos de enxofre (SO₂), óxidos de nitrogênio (NO), hidrocarbonetos, aldeídos, ácidos orgânicos e outras substâncias no ar das cidades tem provocado sérios efeitos sobre a saúde das pessoas e sobre o meio ambiente; de acordo com a tese de Azuaga (2000), esses poluentes causam desconforto na respiração, agravamento nas doenças respiratórias, aumento na sensibilidade à asma e à bronquite, irritação nos olhos e tosse, entre outros efeitos. Já sobre o meio ambiente, ainda de acordo com Azuaga, os poluentes podem levar a formação de chuva ácida, causar danos à vegetação nativa e à agricultura. O Planeta não sustenta um mundo automobilizado. .

Já a bicicleta é um veículo não poluente e que ao mesmo tempo promove a saúde individual e coletiva, a única energia queimada para colocar esse veículo em circulação é a metabólica. Porém, “não é apenas energia que consome um veículo veloz: mais importante ainda é o consumo de espaço” (ILLICH, 2004: 43).

A bicicleta garante a autonomia de deslocamento, é um veículo que se liberta do monopólio da indústria automobilística e, conseqüentemente, garante uma maior equidade social e espacial entre os meios de transporte, além de evitar a degradação ambiental. Para Liberato (2006):

A bicicleta, no seu uso prático, implica uma racionalidade social, ou “socialista”; o automóvel carrega uma racionalidade individualista. Em termos de tempo social, equidade e autonomia, a bicicleta é incomparavelmente mais eficiente que os automóveis. Na verdade, pouco sentido tem uma comparação em termos de eficiência, pois a

bicicleta e o automóvel seguem em direções opostas a respeito desses temas.

A nosso ver, a maneira mais eficiente de mudar esse modelo de mobilidade se dá através de um processo político; ou seja, é dentro do planejamento urbano de uma cidade que deve estar contida as políticas direcionadas à mobilidade urbana.

Mesmo identificando grandes problemas, reconhecendo limites, levando em conta as dificuldades de todas as ordens enfrentadas pelos municípios para levar adiante política de democratização do planejamento e da gestão urbana, me parece difícil negar que os anos recentes têm sido de intensa experimentação em busca da efetivação das novas possibilidades permitidas pela Constituição e pelo Estatuto da Cidade. Quais conquistas foram atingidas por essas inúmeras experiências é uma pergunta em grande medida em aberto (CYMBALISTA, 2008: 42).

Este debate encontra um momento privilegiado durante a elaboração ou revisão do Plano Diretor de um município. A função social da propriedade é uma prerrogativa do Plano Diretor, desde a Constituição Federal de 1988, entretanto foi com o Estatuto da Cidade que o mesmo passou a ser considerado como um instrumento básico da política de ordenamento territorial e foi com a Resolução nº 34 do Conselho Nacional das Cidades que o Plano Diretor passou a enfatizar os princípios e diretrizes de mobilidade urbana.

Esse cenário parece bastante propício para a elaboração de um novo modelo de mobilidade. Os movimentos sociais, por sua vez, vêm se empenhando nessa perspectiva; porém, o processo de elaboração do Plano Diretor de Florianópolis tem enfrentado sérios problemas políticos e a inclusão da mobilidade ciclística no planejamento da cidade, assim como outras diretrizes, corre o risco de não se efetivar.

4 – O lugar da bicicleta na cidade

Quando pedalo minha bicicleta pela cidade vejo coisas acontecendo, posso parar e explorá-las a fundo sem dificuldade. Também vejo meus amigos e conhecidos, posso parar e falar com eles diretamente. Isso, combinado com a ausência da mídia de massa martelando no meu cérebro no isolamento do meu carro, acaba estabelecendo laços orgânicos e canais diretos de experiência e comunicação humanas. Tais laços são potencialmente subversivos em relação ao modo de vida na América moderna. Esse é um dos motivos que me fazem gostar de pedalar.

Chris Carlsson

Florianópolis, mais do que implantar infra-estrutura ciclística, precisa mudar sua concepção de mobilidade. Entra ano e sai ano e as obras direcionadas ao sistema viário da cidade continuam sendo um privilégio do poder público concedido ao transporte motorizado individual.

Apesar de todos os esforços dispensados pela população da cidade durante a elaboração do Plano Diretor Participativo, parece que o modelo automobilístico prevalece sobre as políticas que orientam o planejamento de transporte. Segundo o *Jornal do Campeche e Sul da Ilha*¹⁵, durante a cerimônia de posse do então prefeito reeleito, Dário Berger, no dia 01 de janeiro de 2009, a solução dada para o problema dos congestionamentos no sul da Ilha foi a construção de um elevado no Trevo da Seta, na Costeira do Pirajubaé. O projeto prevê duas alças de 140 metros de extensão, com 10,5 metros de largura cada, edificação esta orçada entre R\$ 10 e R\$ 12 milhões. Outra grande obra nessa região é a construção da terceira faixa na SC-405; a obra, que envolve um pouco mais de três quilômetros, entre o Trevo da Seta ao Trevo do Rio Tavares, está orçada em R\$ 3,5 milhões.

Essa visão modernista – de pontes, túneis, viadutos, vias expressas –, ainda se mostra muito presente no ideário de nossos governantes. O espírito de Robert Moses (BERMAN, 1986), parece assombrar a cidade de Florianópolis.

¹⁵ *Jornal do Campeche e Sul da Ilha*, janeiro de 2009, ano 11, nº 88.

Atualmente os transportes públicos e os não motorizados são duramente penalizados com a política de incentivo ao automóvel. De acordo com Cardoso e Loch (2008), em Florianópolis não há incentivos dos governos locais para a locomoção de pedestres e ciclistas; os autores afirmam: “Quase não existem ciclovias e as calçadas existentes não incentivam a circulação de pedestres. Além de esburacadas e utilizadas para outros fins como: postes, depósito de lixo, estacionamentos, equipamentos públicos, dentre outros, são inseguras e estreitas”.

Acreditamos que o principal problema relacionado à mobilidade de Florianópolis está no foco automobilístico de suas políticas públicas; e, assim como Xavier (2008), entendemos que “a bicicleta – veículo versátil, leve, silencioso e não poluente – é parte da solução para as dificuldades de mobilidade urbana, conforme comprovam cidades holandesas, alemãs, asiáticas; e várias cidades brasileiras, onde seu uso é enorme”.

A infra-estrutura cicloviária é necessária para desreprimir a demanda (ou seja, oferecer condições para aqueles que querem pedalar, mas não o fazem devido às restrições viárias, entre outras), fornecer segurança para aqueles que já fazem uso desse meio de transporte e estimular o uso da bicicleta nas cidades; porém, acreditamos, assim como afirmou Peñalosa (2009)¹⁶, além da necessidade técnica (infra estrutura cicloviária) a inclusão da bicicleta na cidade está relacionada diretamente a uma questão política.

A nosso ver, o principal ator desse cenário político é a própria sociedade civil, é ela que mais pode exercer pressão para efetivar o uso da bicicleta em Florianópolis e, portanto, torná-la uma cidade ciclável. De acordo com os entrevistados, dos diversos segmentos sociais, o principal representante dessa luta, pela inserção da bicicleta na cidade de Florianópolis, é a Associação dos Ciclousuários da Grande Florianópolis – ViaCiclo.

Esse capítulo vem então, discutir a “ciclicidade” de Florianópolis; porém, considerando que o debate precisa estar no campo político e da mobilização social, a referida análise discorrerá em dois sentidos: o primeiro corresponde ao papel social da bicicleta e o segundo sobre a influência do movimento social cicloativista para a inclusão da bicicleta nas políticas públicas de transporte.

¹⁶ O ex-prefeito de Bogotá, Enrique Peñalosa, atribuiu em sua palestra durante o CLATPU – Congresso Latino Americano de Transporte Público e Urbano, ocorrido em abril na cidade de Buenos Aires, a falta de vontade política como o principal obstáculo para incluir a bicicleta no sistema de transporte das cidades latinas.

4.1 – A bicicleta na rua: veículo de contestação

A rua é a expressão da cidade, é o lugar dos encontros, das contradições, das manifestações e realizações sociais. Berman (1986: 158) lembra que “as ruas pertencem ao povo”, porém, ao longo de todo o século XX “espaços urbanos têm sido sistematicamente planejados e organizados para assegurar-nos de que confrontos e colisões serão evitados”. Para o autor, “o signo distintivo do urbanismo oitocentista foi o bulevar, uma maneira de reunir explosivas forças materiais e humanas; o traço marcante do urbanismo do século XX tem sido a rodovia, uma forma de manter separadas essas mesmas forças”.

É diante desse contexto que encaramos a bicicleta como um elemento de contestação, na medida em que ela ocupa a rua, resgatando o sentido de público desse espaço que foi durante o século XX privatizado pelo automóvel.

As modernas ruas passaram a expressar a idéia de progresso, de fluxo rápido, de desenvolvimento; “nessa rua, como na fábrica moderna, o modelo mais bem equipado é o mais altamente automatizado: nada de pessoas, exceto as que operam as máquinas; nada de pedestres desprotegidos e desmotorizados para retardar o fluxo” (BERMAN, 1986: 161). Inserir a bicicleta na rua é romper com essa lógica; ela tem um ritmo próprio, o ritmo das pessoas; a cidade passa a estar ao alcance dos pés e não das máquinas. O ritmo mais lento das bicicletas cria a possibilidade, na visão de Liberato (2006: 9), de “uma outra significação de tempo e de trânsito (ou a supressão de ambos)”; ao dar outro significado ao tempo e ao trânsito, a bicicleta também ressignifica o próprio espaço.

A rua 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: 170), a produção e a apropriação do espaço urbano não só refletem as desigualdades e as contradições sociais, como também as reafirmam e reproduzem.

Está expresso hoje que o automóvel se apropriou da rua, “em muitas calçadas mal passa uma pessoa, além de lugares onde o pedestre simplesmente

não tem a possibilidade de existir” (SCHORR, 2001: 148), e o fez através de seu poder de dominação, reafirmando e reproduzido as desigualdades e contradições sociais.

Ao dominar esse espaço o automóvel concebeu um território hostil aos demais modos de transporte e deslocamento. Neste caso entendemos que o conceito de território se mostra bastante apropriado para o debate, tendo em vista que “o território é formado a partir do espaço, resultado de uma ação conduzida por um ou mais atores e, como toda produção, também envolve relações que se inscrevem num campo de poder” (RAFFESTIN, 1993: 156).

Para Haesbaert a relação de poder que se faz presente no território está associada tanto ao poder político quanto o simbólico:

Desde a origem, o território nasce com uma dupla conotação, material e simbólica, pois etimologicamente aparece tão próximo de terra-territorium quanto de terreo-territor (terror, aterrorizar), ou seja, tem a ver com dominação (jurídico-política) da terra e com a inspiração do terror, do medo – especialmente para aqueles que, com esta dominação, ficam alijados da terra, ou no “territorium” são impedidos de entrar. Ao mesmo tempo, por extensão, podemos dizer que, para aqueles que têm o privilégio de usufruí-lo, o território inspira a identificação (positiva) e a efetiva “apropriação” (HAESBAERT, 2008).

Enquanto para Gomes (2002: 12):

O território é, pois nesse sentido, parte de uma extensão física do espaço, mobilizada como elemento decisivo no estabelecimento de um poder. Ele é assim uma parcela de um terreno utilizada como forma de expressão e exercício de controle sobre outrem. Por meio desse controle é possível a imposição das regras de acesso, de circulação e a normatização de usos, de atitudes e comportamentos sobre este espaço. Este controle do território é a expressão de um poder, ou seja, é aquilo que está em jogo em grande parte das disputas sociais, aí incluídas aquelas que disputam um direito a cidade.

Mesmo que de maneira muito breve, tratar sobre o conceito de território foi necessário para compreendermos a relação de poder e de domínio que o automóvel exerce sobre a via pública; neste caso, “a dominação tende a originar territórios puramente utilitários e funcionais, sem que um verdadeiro sentido socialmente

compartilhado e/ou uma relação de identidade com espaço possa ter lugar” (HAESBAERT, 2006: 120).

A bicicleta intenta resignificar esse território, de forma que o torne mais comprometido com as exigências sociais e ambientais da cidade; na medida em que ela se coloca como um elemento de “contra-espaço” (HAESBAERT, 2006), ou seja, contrário à hegemonia do automóvel no espaço viário, ela também propõe um rearranjo espacial. Porém, sua intervenção vai além do espaço físico, ela representa também uma transformação social, pois está inserida no conjunto de elementos que compõe a idéia de Reforma Urbana. Para Souza e Rodrigues (2004: 62), a Reforma Urbana tem por objetivos melhorar a qualidade de vida da população, elevar o nível de justiça e democratizar as práticas de gestão e planejamento. A bicicleta melhora a qualidade de vida das pessoas por ser um hábito saudável tanto para o indivíduo quanto para o coletivo; eleva o nível da justiça social, pois é um meio de transporte barato, acessível às classes de baixa renda; ao mesmo tempo democratiza o acesso a cidade, na medida em que amplia os espaços de circulação à um maior número de pessoas.

As disparidades de consumo do espaço entre os carros, pedestres, ônibus e bicicletas são evidentes e demonstram a eficiência de cada um.



Figura 13: Ocupação das vias por diferentes modalidades de transporte

Fonte:

<http://picasaweb.google.com.br/ong.viaciclo/ComparacaoIntermodal#5432869595979190162>

Quanto menos espaço for consumido para efetuar os deslocamentos, mais lugares para os encontros e as manifestações se constituirão na cidade. À medida

que mais e mais automóveis passam a ocupar a rua, ela perde esse sentido. Para Lefebvre (2004: 31):

Se a rua pôde ter esse sentido, o encontro, ela o perdeu, e não pôde se não perdê-lo, convertendo-se numa redução indispensável à passagem solitária, cindindo-se em lugar de passagem de pedestres (encurralados) e de automóveis (privilegiados). A rua converteu-se em rede organizada pelo/para o consumo. (...). Ela não é mais que a transição obrigatória entre o trabalho forçado, os lazeres programados e a habitação como lugar de consumo.

A privatização da rua pelo automóvel provoca uma individualização do espaço público, “onde os interesses individuais se tornam mais importantes que o coletivo” (PIRES, 2008: 10). Ainda de acordo com a autora, esse espaço que o carro ocupa faz com que “qualidades urbanas como a troca social, a diversidade de cultura e de usos da cidade, são perdidas”. Nesse sentido, assim como Pires (2008: 11), acreditamos que “a bicicleta, além de amigável ao meio ambiente, é uma chance à escala humana, às pequenas distâncias, as trocas sociais e, portanto, uma alternativa que tem potencial ao estímulo da urbanidade”.

A bicicleta, por ocupar pouco espaço de circulação e estacionamento, estende o espaço de convívio social, facilita o encontro entre as pessoas, tanto pelo espaço quanto pelo tempo de deslocamento; o ritmo da bicicleta ao mesmo tempo em que aumenta a rede de relações sociais, também cria uma relação diferente com o próprio espaço. As pessoas passam a “descobrir” a rua, o bairro, a cidade. Na medida em que as pessoas passam a vivenciar o espaço, muda-se a percepção sobre este e cria-se uma identidade com os lugares da cidade; a rua já não será mais um lugar exclusivamente de passagem, passará a ser um lugar de pertencimento. O público ganhará então um novo sentido.

Quanto mais espaços estejam disponíveis as pessoas, mais elas o ocuparão, dando mais vida à cidade. Ao mesmo tempo quanto menos carros circularem nas ruas, e em menor velocidade, mais seguras as pessoas se sentirão; e de fato estarão, haja vista que são os automotores individuais os principais responsáveis pelos acidentes fatais nos centros urbanos.

Ao se locomover de bicicleta a relação entre o cidadão e a cidade se estreita; Pires (2008:14) afirma que essa característica permite a consciência do espaço da cidade e da cidadania: “entre outras vantagens, tem-se a presença das pessoas na

rua, e não dos carros, o que aumenta a sensação de segurança, assim como a segurança em si”.

4.2 – A luta territorial do Movimento Cicloativista

A mobilidade urbana se apresenta como um elemento de grande importância para a cidade; porém, a mobilidade de cada cidadão incide de forma diferente sobre o espaço, as diferenças – de classe, gênero, renda, idade – interferem na maneira que cada um se desloca na cidade. Essa desigual acessibilidade à cidade provoca um conflito social, onde diferentes atores sociais atuam sobre a organização do espaço, numa espécie de luta territorial por interesses conflitantes. Para Vasconcellos (1985), a circulação urbana é uma permanente negociação pelo espaço e pelo tempo que se dá de forma desigual, sendo que a disputa pelo espaço tem uma base ideológica e política; depende de como as pessoas se vêem na sociedade e de seu acesso real ao poder. Assim como Vasconcellos, Milton SANTOS (1988: 79) também afirma existir uma relação entre o poder e a circulação: “a circulação ganhou um ritmo frenético. Quem menos tem poder de movimento mais depressa vê desvalorizar-se seu produto e seu meio de trabalho”.

É nesse sentido, que a luta do movimento cicloativista aparece como urgência, a fim de resignificar o território da via pública. De acordo com Xavier (2009), o cicloativismo é a atividade de militância política nos diversos movimentos sociais defendendo melhores condições para o uso da bicicleta, assumindo caráter reivindicatório ou contestatório junto à sociedade e ao Estado. O movimento social pró-bicicleta (em defesa e promoção da bicicleta como meio de transporte), conhecido como cicloativismo, luta pela inclusão das bicicletas nas cidades através da construção de políticas públicas de mobilidade urbana destinadas ao uso da bicicleta. Os cicloativistas lutam pelos os direitos dos ciclistas e a popularização da bicicleta a fim de construir cidades mais saudáveis, mais humanas, mais sociáveis, mais seguras e sustentáveis. Porém, é importante salientar que o ideal e a luta do movimento cicloativista transcende a promoção do uso da bicicleta como transporte,

ele se propõe a discutir a transformação de um consolidado estilo de vida vinculado ao insustentável modelo automobilístico.

Pode-se dizer que esse movimento tem origens na década de 60, quando a luta contra o automóvel era algo realmente novo e um atentado contra “as maravilhas do progresso”; em plena ascensão automobilística, um movimento em Amsterdã chamado *Provos* (uma abreviatura para “provocação”) contrapôs a emergente cultura automobilística com a bicicleta. Entre os vários e inusitados “planos” que o *Provos* delineou estava o “Plano das Bicicletas Brancas”. A idéia era espalhar bicicletas pintadas de branco pela cidade para que qualquer um pudesse utilizá-las, deixando-as no ponto de destino para que outra pessoa qualquer pudesse fazer uso dela. Outro movimento também conhecido por contrariar a cultura automobilística e defender a bicicleta é chamado de *Massa Crítica*, surgido nos anos 90 e tornando-se popular por toda Europa e América do Norte; a princípio a idéia consistia em reunir os ciclistas da cidade uma vez por mês para que voltassem juntos para suas casas, numa espécie de “coincidência organizada”, de modo que essa presença em massa fosse sentida pelos próprios ciclistas e pela cidade como um todo (LIBERATO, 2006: 9 -10).

No Brasil, em 2002, a *Massa Crítica* surge como *Bicicletada*, movimento sem líderes e sem organização formal; a *Bicicletada* reúne ciclistas uma vez por mês para fazer uso dos seus direitos: pedalar em grupo pela cidade com o objetivo de (re)ocupação das ruas, conscientização e promoção ao uso bicicleta como transporte. Esse movimento vem crescendo por todo Brasil e atualmente já existe em São Paulo, Porto Alegre, Rio de Janeiro, Curitiba, Florianópolis, Brasília, Maceió, Vitória, entre tantas outras¹⁷.

A bicicleta vem sendo incluída no cenário da Política Nacional desde 1997 quando passou a ser considerada um veículo pelo Código de Trânsito Brasileiro, Lei nº 9.503/1997; em 2001 a Empresa Brasileira de Planejamento de Transporte (GEIPOT), ligada ao Ministério dos Transportes, produziu dois documentos para a elaboração de planejamento cicloviário: Manual de Planejamento Cicloviário e Planejamento Cicloviário: Diagnóstico Nacional. Contudo, foi com a aprovação do Estatuto da Cidade que a bicicleta passou a ter maior visibilidade; o cenário pós Estatuto favoreceu o uso da bicicleta como transporte.

¹⁷ Ver em://www.bicicletada.org

Já a criação do Ministério das Cidades em janeiro de 2003, que tem como competência tratar da política de desenvolvimento urbano e das políticas setoriais de habitação, saneamento ambiental, transporte urbano e trânsito, trouxe consigo a perspectiva de:

Garantir o direito à cidade a todos os seus habitantes, promovendo a universalização do acesso a terra urbanizada e à moradia digna, ao saneamento ambiental, à água potável, ao trânsito e à mobilidade com segurança, e ao ambiente saudável, por meio da gestão democrática. O direito à cidade implica na formulação e implementação de uma política de desenvolvimento urbano e regional, com a garantia de respeito aos direitos humanos relacionados à vida urbana, de forma sustentável para as gerações presentes e futuras (MINISTÉRIO DAS CIDADES, 2007).

A fim de atribuir um caráter democrático e participativo, obrigatoriedade conferida pelo Estatuto, para o desenvolvimento da Política Nacional de Desenvolvimento Urbano – PNUD, cria-se a *Conferência Nacional das Cidades*, que tem como principal tarefa eleger e instalar o *Conselho das Cidades – ConCidades*, órgão colegiado de natureza deliberativa e consultiva que tem por finalidade estudar e propor diretrizes para a formulação e implementação da PNUD, bem como acompanhar a sua execução. Esse conselho, aprovado em 2004, é representado: por setores produtivos; organizações sociais; entidades profissionais, acadêmicas e de pesquisa; entidades sindicais; e órgãos governamentais. O *ConCidades* é uma instância de negociação em que os atores sociais participam do processo de tomada de decisão sobre as políticas executadas pelo Ministério das Cidades, nas áreas de habitação, saneamento ambiental, transporte e mobilidade urbana e planejamento territorial. Dentre os objetivos da PNUD está:

Ampliar a mobilidade urbana com segurança, priorizando o transporte coletivo e os não-motorizados; desestimulando o uso de automóvel; priorizando o pedestre e privilegiando a circulação de pessoas com mobilidade reduzida; melhorando as condições do trânsito; prevenindo a ocorrência e reduzindo a violência e a morbimortalidade decorrente de acidentes; e integrando e fortalecendo entidades e órgãos gestores de trânsito, transporte e planejamento urbano (MINISTÉRIO DAS CIDADES, 2007).

É dentro dessa perspectiva que a Secretaria Nacional de Transporte e da Mobilidade Urbana – SeMob, foi instituída pelo Ministério das Cidades, com a

finalidade de formular e implementar a política de mobilidade urbana sustentável e integrada com a política de desenvolvimento urbano.

Estabelece o Estatuto das Cidades (com regulamentação da Resolução nº. 34/2005 do ConCidades) que as cidades com mais de 500 mil habitantes têm a obrigatoriedade de elaborar o *Plano Diretor de Transporte e da Mobilidade*:

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).

Posteriormente, o Ministério das Cidades, entendendo a importância estratégica desta nova abordagem decidiu avançar na obrigação legal e incentivar a elaboração do PlanMob – Guia que orienta a elaboração dos Planos Diretores de Transporte e da Mobilidade – às cidades com mais de 100 mil habitantes e as situadas em regiões metropolitanas e em regiões de desenvolvimento integrado. Sob o novo conceito de mobilidade proposto pelo PlanMob foram definidos dez princípios para o planejamento da mobilidade (MINISTÉRIO DAS CIDADES, 2007: 21-22):

1. Diminuir a necessidade de viagens motorizadas,
2. Repensar o desenho urbano;
3. Repensar a circulação de veículos;
4. Desenvolver os meios não motorizados de transporte;
5. Reconhecer a importância do deslocamento de pedestres;
6. Reduzir os impactos ambientais da mobilidade urbana;
7. Propiciar mobilidade às pessoas com deficiência e restrição de mobilidade;
8. Priorizar o transporte coletivo no sistema viário;
9. Considerar o transporte hidroviário,
10. Estruturar a gestão local.

Os programas estabelecidos pelo Governo Federal através do Ministério das Cidades deram um respaldo legal e público para o cicloativismo.

A ViaCiclo – Associação dos Ciclousuários da Grande Florianópolis é uma das entidades que trabalha com essa perspectiva; a ONG surgiu em 2001, foi fundada por um grupo de ciclistas preocupados em melhorar as condições de mobilidade dos usuários de bicicleta na região da Grande Florianópolis. Originou-se como um desdobramento de um grupo de pesquisa da parceria entre a Universidade do Estado de Santa Catarina (UDESC) e a Universidade Federal de Santa Catarina (UFSC), o Grupo CicloBrasil, que desenvolve ações, estudos, projetos e programas de incentivo ao uso da bicicleta como forma de promoção da saúde e preservação do meio ambiente – as pessoas ligadas ao grupo, incluindo colaboradores não-acadêmicos, sentiu a necessidade de realizar atividades com independência, as quais não eram permitidas pelos marcos institucionais de uma entidade pública.

Desde sua fundação, entre outras formas de ação, a ONG vem exercendo forte pressão sobre o poder público na tentativa de construir uma mobilidade urbana que contemple toda a população da cidade. Entretanto, o próprio movimento reconhece que a iniciativa privada exerce uma força muito maior sobre as políticas públicas; para o representante da ViaCiclo, “em Florianópolis empresários ligados ao turismo, à construção civil e ao comércio praticamente ditam as normas espaciais. Isto é bastante claro nas alterações de zoneamento, quando para permitir a construção um grande empreendimento imobiliário, seja residencial ou comercial, se altera a proteção ambiental nos locais desses projetos”. Em contrapartida, ainda de acordo com o representante, cada vez mais, a sociedade se organiza nos seus diversos segmentos, e cada vez mais o poder público é obrigado a pelo menos ouvir estas manifestações.

Por fim, vale a pena sublinhar que não negligenciar ou não menosprezar as estratégias institucionais não significa que os ativismos devem abrir mão de um espaço autônomo de organização, mesmo (ou principalmente...) quando o Estado se abre para a participação popular e cria canais de diálogo e negociação com os ativistas. Caso contrário, algo que em princípio é positivo – a abertura estatal para o diálogo institucionalizado e para parcerias com a sociedade civil – pode acabar desembocando em uma “domesticação” dos ativismos, na atrofia de sua capacidade propositiva e, conseqüentemente, em um retrocesso político-pedagógico (SOUZA e RODRIGUES, 2004: 17)

O diálogo entre o Movimento social e o Estado se estabelece por uma correlação de forças; quanto maior o envolvimento crítico do movimento, maior será

sua ação na construção de políticas públicas e, portanto, maior a transformação do espaço urbano.

A defesa e a promoção do uso da bicicleta como meio de deslocamento urbano vêm crescendo e engajando cada vez mais adeptos; nesse aspecto, o papel das organizações civis é imprescindível. Contudo, apesar das constantes lutas, Presada (2007: 133), avalia que os avanços do cicloativismo ainda são lentos, devido a influência estranguladora da cultura do automóvel sobre a sociedade, mas em diversas cidades têm surgido leis para regular o uso da bicicleta e o sistema cicloviário. Prossequindo com Presada, um novo padrão de relacionamento vem sendo estabelecido entre Sociedade Civil e Estado, com as organizações cicloativistas participando de reuniões de planejamento e mobilizando atores públicos e privados para implementação de medidas definidas consensualmente.

Entende-se que apesar de todos os problemas que os movimentos sociais enfrentam em suas lutas diárias ainda são eles os responsáveis pelas mudanças sociais; e continuam a ser eles os fomentadores de uma consciência crítica nos diversos segmentos sociais no que se refere ao debate da mobilidade.

4.3 – Florianópolis: uma cidade ciclável?

Florianópolis, entre outros municípios brasileiros, fez parte de uma pesquisa, *Panorama do Uso da Bicicleta em Municípios Brasileiros*, realizada pela GEIPOT em 1999. A escolha das cidades pesquisadas deu-se em função do uso ou potencial de uso da bicicleta, ou ainda devido à importância política dedicada ao tema. A pesquisa realizou-se através de um questionário visando conhecer a presença da bicicleta no município, a infra-estrutura existente, os dados sobre acidentes, as parcerias realizadas e o nível das campanhas educativas implantadas junto a ciclistas, entre outras informações. Além da aplicação dos questionários, obtiveram, junto às autoridades locais, mapas e plantas da cidade e cópias de documentos, como plantas de projetos de infra-estrutura implantada e a implantar, leis, decretos, programas e planos (GEIPOT, 2001: 7).

Alguns resultados finais da pesquisa do GEIPOT – referentes ao uso da bicicleta e o planejamento cicloviário – são descritos nesta etapa do trabalho a fim de compreendermos as mudanças, ou não, estruturais e políticas, pós GEIPOT.

De acordo com a pesquisa do GEIPOT (2001: 20), Florianópolis apresenta por parte de suas autoridades muito interesse pelo transporte cicloviário, entretanto, a nosso ver, esse interesse não vem sendo demonstrado, haja vista a infra-estrutura ainda tímida e as deficientes políticas direcionadas à bicicleta na cidade. Dentre as medidas sugeridas pelas autoridades técnicas de Florianópolis para a promoção do uso da bicicleta encontram-se: “implantar projetos e fazer maior divulgação; melhorar os acessos às pontes e conclusão dos passeios da Ponte Pedro Ivo; rebaixar os meios fios do passeio; abrir a ponte Hercílio Luz para o passeio de bicicleta; definir um percurso para a bicicleta no centro da cidade”. Entretanto, com exceção da conclusão do passeio na ponte Pedro Ivo, nenhuma outra medida, depois de dez anos, foi tomada. Também são perceptíveis algumas contradições nas respostas enviadas pelo nosso município: é afirmado que o principal motivo de uso de bicicletas em Florianópolis é o lazer, no entanto é indicado que o local de maior intensidade de uso da bicicleta é a periferia e que o período de maior circulação se dá entre as 17 e 19 horas, o que caracteriza um fluxo de trabalhadores; além disso, a pesquisa informa que o principal pólo gerador de viagens por bicicletas se dá na área comercial e não em áreas recreativas.

Quanto ao planejamento cicloviário em Florianópolis, a pesquisa indica a existência de estudos, planos e projetos, entre eles estão: Plano de desenvolvimento da planície entremares; Plano de urbanização do Santinho; Estudos de fechamento do canal da Av. Hercílio Luz; Parque Urbano Beira-Mar Norte; viaduto do CIC; Av. Osni Ortiga; Via Expressa Sul; Av. da Saudade; Terminais de Integração; Projeto Cidade, Energia e Meio Ambiente. Dentre estes, foram realizadas a cobertura do canal da Av. Hercílio Luz e sobre ele construído uma faixa compartilhada com o passeio público; na Av. da Saudade foi construída uma ciclovia; na via Expressa Sul foi construída uma ciclovia, embora a mesma esteja ainda inacabada; apenas nos terminais de ônibus da Lagoa da Conceição e de Canavieiras foram construídos bicicletários, mas estes não se encontram em funcionamento.

A pesquisa do GEIPOT (2001, 111) também indica um potencial cicloviário em Florianópolis, pois ainda que “numerosa a presença de morros acima de 250 m e de elevações com declividade acentuada. Não obstante esse aspecto, são grandes

também as extensões das planícies situadas lateralmente às orlas das baías sul e norte, assim como ao longo das praias”, informação esta que encontra respaldo na análise do mapa hipsométrico da cidade (Figura 14).

Entretanto, foram poucos os planos e projetos realizados na cidade, assim como também foram pequenas as mudanças estruturais; apesar do aumento de 187% nas vias ciclísticas em Florianópolis, a realidade ainda é bastante deficitária; em 1999, quando foi realizada a pesquisa do GEIPOT, a cidade contava com 13,5 km de ciclovias e agora, em dezembro de 2009, somando ciclovias, ciclofaixas, passeios compartilhados e outras estruturas de difícil categorização, exibimos um total de 39 km¹⁸, o que corresponde a 10,2 cm de estrutura cicloviária por habitante. É necessário ainda destacar que as obras cicloviárias recentes tem sido bastante criticadas devido a falhas no projeto e execução das obras (largura insuficiente, ausência de conectividade entre as vias, sinalização insuficiente, obras inacabadas, insegurança nas intersecções viárias etc.) e à ausência de fiscalização contra os estacionamentos e invasões das vias.

Analisando essa conjuntura, numa das reuniões de orientação desta Dissertação, percebendo em várias áreas a presença conjunta de características favoráveis para o uso da bicicleta – demanda de usuários, áreas planas ou com pouco declive, percursos de pequenas e médias distâncias –, o Prof. Pereira sugeriu o conceito de “Bacia Cicloviária” para denominá-las.

Posteriormente, convergindo com essa interpretação, encontramos o mesmo conceito em Bianco (2009: 3).

Conceito emprestado do conceito geográfico de bacia hidrográfica, a área de abrangência funciona como uma bacia cicloviária, ou seja, a área contida dentro dos limites extremos que um sistema cicloviário deixa de ter interesse para um ciclista utilizá-lo seja pela distância, ou seja, por um limite físico. A importância desse conceito é que os planejadores e executores do programa possam, além de preparar toda aquela região para o uso da bicicleta, também estabelecer um processo de comunicação com todos os ciclistas usuários do sistema.

¹⁸ Dados adquirido em: <http://www.viaciclo.org.br/portal/informacoes/ciclovias-regiao>.

Dessa forma entendemos que a Bacia Cicloviária corresponde à área do sistema cicloviário¹⁹ de maior interesse para os ciclistas. A proposta de Bacia Cicloviária de Pereira se equivale à área de abrangência de Bianco.

Nas viagens realizadas intra-bairro, as vias exclusivas para a bicicleta (“ciclovias”, de acordo com o Código de Trânsito Brasileiro) são necessárias apenas nas vias principais e mais movimentadas; já nas vias secundárias e menos movimentadas, para facilitar o “escoamento” de ciclistas, é imprescindível que o sistema viário contenha placas de sinalização, moderadores de tráfego, redução da velocidade dos automotores, intersecções seguras, paraciclos em escolas, estabelecimentos comerciais e prédios públicos e, medida eficaz e pouco dispendiosa, a marcação do pavimento da via com a sinalização de bicicleta.

Já para o “escoamento” inter-bairros (e, conseqüentemente, bairro-centro), as vias ciclísticas de uso exclusivo são fundamentais, tendo em vista que os “divisores” de bairros muitas vezes são marcados por rodovias, vias expressas, grandes avenidas, com grande fluxo de veículo e geralmente trafegando em alta velocidade. Em ambos os casos o ideal é que o deslocamento possibilite a integração com o transporte coletivo.

Observamos ainda que as áreas em Florianópolis que podem ser consideradas Bacias Cicloviárias estão todas circunscritas dentro de diâmetros de 8 km, que equivalem à distância em que a bicicleta é um meio de transporte eficiente. As áreas assinaladas no mapa (FIGURA 14) são consideradas como Bacias Cicloviárias porque possuem uma topografia plana, ou com declives pouco acentuados, estão circunscritas em distâncias de 8 km, e de acordo com o próprio GEIPOT, são áreas com demanda de usuários, a estas incluímos a área central, pois nela estão inseridas as Universidades Públicas, que recebe um grande fluxo de estudantes usuários da bicicleta.

A condição topográfica de Florianópolis é apresentada, pelos oponentes ou descrentes da bicicleta, como um dos principais elementos restritivos ao seu uso, entretanto, devemos suplantar essa perspectiva já do ponto de vista legal.

¹⁹ Entendido aqui como a articulação de quatro componentes: formas de circulação – ciclovias, ciclofaixas, circulação partilhada e ciclo redes; formas de estacionamentos – Bicicletários (longa permanência) e Paraciclos (curta permanência); formas de sinalização – horizontal, vertical e semafórica; formas de comunicação social – para públicos alvos usuários e não usuários (BIANCO, 2009).

Considerando que as áreas de maior altitude, acima de 100 m não chegarão a ser um problema ciclovitário, pois constituem áreas ambientais legalmente protegidas e, portanto, são áreas não edificantes e com uso restrito do solo.

Mesmo em ocupações já consolidadas em encostas, como no Maciço do Morro da Cruz ou no Maciço da Costeira; não constitui dificuldade adicional empurrar a bicicleta para quem já sobe o morro a pé; e a construção de bicicletários públicos nos “pé-de-morros” resolve facilmente a dificuldade daqueles que não gostariam ou não poderiam empurrar a bicicleta morro acima e daqueles que têm que subir por escadarias.

Para as elevações inter-bairros (inter Bacias Ciclovitárias) de difícil superação para a maioria dos usuários, como o Morro da Lagoa, o morro entre a Praia Mole e a Barra da Lagoa e o morro entre os Ingleses e a Cachoeira do Bom Jesus, sugere-se a implantação de um sistema de integração intermodal. Porém, é preciso salientar que para uma parcela dos usuários da bicicleta – com melhores habilidades ou condições físicas, ou possuidores de bicicletas bem equipadas, ou ainda os que desejarem – é preciso instalar também, nessas áreas, vias ciclísticas.

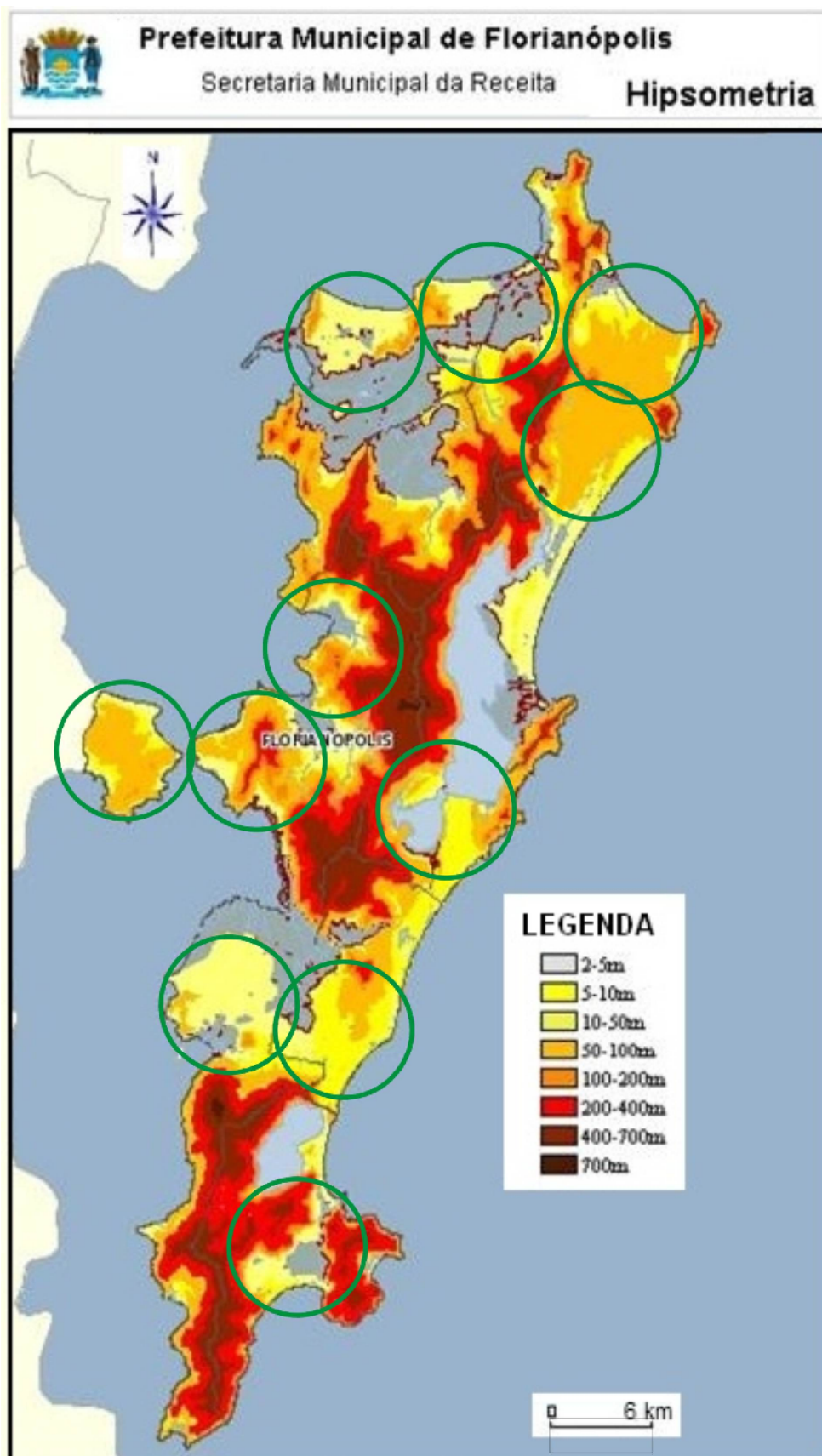


Figura 14: Mapa Hipsométrico e de Bacias Cicloviárias de Florianópolis.
Fonte: http://geo.pmf.sc.gov.br/geo_fpolis/index3.php

No *Diagnóstico ciclovitário de Florianópolis*, os problemas relacionados a topografia de Florianópolis também não aparecem; a pesquisa foi realizada pelo IPUF e coordenada pelo Arquiteto Antonio Carlos de Mattos Miranda em 2002, contou com a participação de 244 ciclistas que, durante as entrevistas e de forma espontânea, elencaram os seguintes problemas na viagem que faziam naquele momento – como se pode notar no Gráfico 2 (IPUF, 2002: 32).

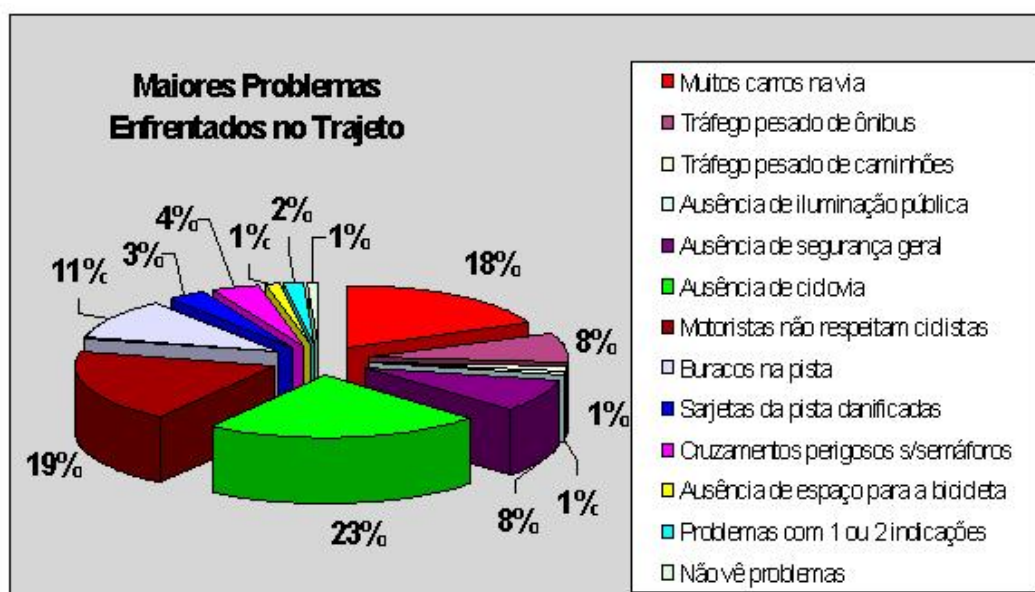


Gráfico 2: Problemas enfrentados por ciclistas no trânsito de Florianópolis
Fonte: IPUF, 2002

Outra pesquisa, realizada nos bairros Lagoa da Conceição e Rio Tavares por Raquel (2006) revelou que a falta de segurança é o principal motivo, entre estudantes (199 entrevistados) de escolas públicas e usuários de ônibus (43 entrevistados), para não realizarem de bicicleta suas viagens casa-escola ou casa-trabalho. Entre os ciclistas (27 entrevistados), a ausência de ciclovias e a falta de segurança para pedalar foram os principais problemas apontados – em nenhum momento o relevo ou as condições climáticas apareceram na fala destes.

Os ciclistas se vêem muito vulneráveis diante do número de carros circulando na cidade, principalmente devido à alta velocidade desses; Vasconcellos (2000: 45) afirma que, “em termos políticos, o transporte motorizado cria o direito de ameaçar a vida e a saúde de outras pessoas, mesmo que de forma não intencional”. O uso indiscriminado do automóvel associado à falta de políticas públicas direcionadas à bicicleta, forma um conjunto de forças contrárias ao transporte ciclovitário.

Apesar das claras vantagens do uso da bicicleta e da potencialidade da mobilidade ciclística em Florianópolis, a implantação de um sistema ciclovitário enfrenta muitos obstáculos, sobretudo no campo político.

Mesmo sendo uma cidade amparada por uma legislação bastante favorável à bicicleta (tanto de ordem estadual quanto municipal), as administrações públicas não as têm respeitado:

- Lei Estadual nº 10.728/1998: obriga a construção de ciclovia nas novas rodovias estaduais cujos traçados atravessarem perímetro urbano municipal;

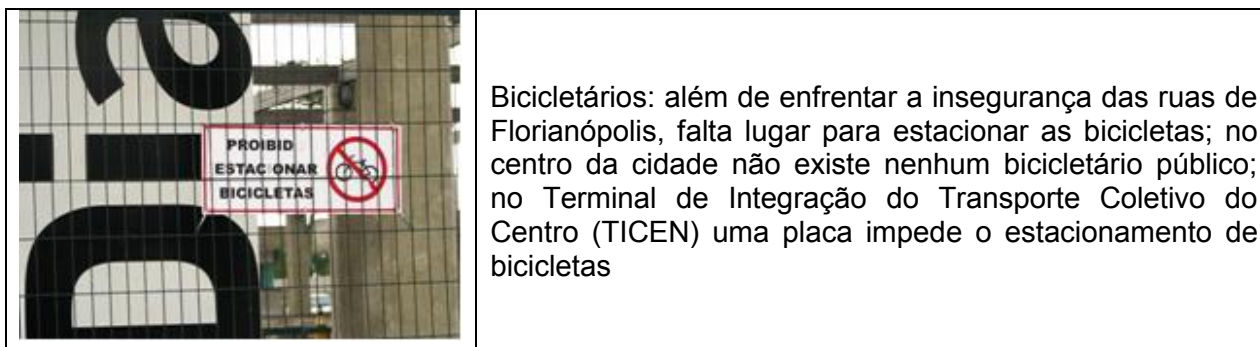
- Lei Complementar Municipal nº 078/2001: regula o uso da bicicleta e o sistema ciclovitário integrado-os ao sistema municipal viário e de transporte; esta Lei tem como objetivo oferecer segurança, integrar a bicicleta ao transporte público, reduzir a poluição atmosférica e sonora, promover lazer e conscientização ecológica, além de obrigar a destinar local adequado para estacionar bicicletas em toda área pública que gere tráfego de pessoas e veículos; nas novas vias públicas deverá ser implantado sistema ciclovitário, conforme estudo prévio de viabilidade física e sócio-econômica, sendo considerado no mínimo a implantação de faixa compartilhada devidamente sinalizada.

- Lei Complementar Municipal nº 155/2005: obriga estacionamentos para bicicletas ou bicicletários em terminais de ônibus e prédios públicos; também todos os estabelecimentos privados deverão dispor de uma vaga de estacionamento para cada 100,00 m² de área construída; complexos comerciais como *shopping centers* e supermercados deverão instalar uma vaga de estacionamento para cada 250,00 m² de área construída;

- Lei Estadual nº 12.641/2003: institui o dia 22 de setembro como o Dia Catarinense sem Carros, atribuindo ao poder executivo a promoção de atividades educativas e a execução de campanhas e programas para obter adeptos ao não uso do carro.

A inobservância das próprias leis pelo poder público mostra-se um expressivo empecilho para a implantação e a manutenção de um sistema ciclovitário na cidade. Além disso, as poucas e desconectadas vias para o uso da bicicleta são construídas de forma inadequada e carecem de padronização técnica. Outro problema frequente é a falta de fiscalização contra a invasão de automotores nos espaços ciclísticos (e, ademais, de pedestres) para estacionamento e manobras em geral. Para demonstrar esses problemas, apresentamos alguns exemplos no Quadro 2:

Exemplos de situações limitantes ao uso da bicicleta como meio de transporte em Florianópolis	
	<p>Calçada compartilhada com ciclistas, ainda em construção, no Ribeirão da Ilha: ao invés de tratar a bicicleta como um veículo e lhe destinar uma via própria, o poder público preferiu colocá-la em conflito com os pedestres; durante a obra, os engenheiros acataram a solicitação dos moradores e, para facilitar o acesso dos seus carros, rebaixaram a via defronte cada entrada de garagem</p>
	<p>Ciclofaixa da Agrônômica: é recorrente veículos automotores estacionados sobre a mesma</p>
	<p>Rodovia João Gualberto Soares, no Rio Vermelho: demonstra as condições precárias para se caminhar e pedalar ao longo das rodovias estaduais na cidade</p>
	<p>Ciclofaixa do Campeche: mesmo sendo um veículo que possui prioridade sobre os automotores, foi pintado um sinal de "Pare" na ciclofaixa antes de cada intersecção com as ruas</p>
	<p>A infra-estrutura ciclovária de Florianópolis não possui um caráter de integração; nenhuma ciclovía ou ciclofaixa está integrada aos terminais de ônibus; o acesso às mesmas é difícil</p>



*Quadro 2: Exemplos de situações limitantes ao uso da bicicleta
Fotos da autora*

O debate sobre a potencialidade ciclística também está presente durante no atual processo de revisão do Plano Diretor de Florianópolis. E assim como as pesquisas citadas, segundo os entrevistados, a falta de infra-estrutura cicloviária e a falta de segurança devido o alto índice de motorização na cidade são os principais repressores do uso da bicicleta nas vias públicas.

Existe uma correlação direta entre os argumentos apresentados; uma cidade que possui um alto índice de motorizados – que se deslocam nas vias públicas em alta velocidade –, necessariamente precisará de um sistema cicloviário com vias segregadas para as bicicletas.

Foi comum a afirmação, para a maioria dos entrevistados, de que Florianópolis é uma cidade potencialmente ciclável. De acordo com eles, a bicicleta é um meio de transporte viável em Florianópolis, entretanto para ela ser plenamente ciclável é necessário investimento em infraestrutura e demais medidas políticas e educativas.

Para o representante da ViaCiclo, o relevo da cidade não é impeditivo para o uso da bicicleta, sendo que os problemas principais advém da atual estrutura viária e da organização do trânsito. Tanto o representante da UFSC quanto o da UFECO mencionam a necessidade de bicicletários ao longo das vias ciclísticas e nos terminais de integração com o transporte coletivo. O coordenador do PDP pelo IPUF defende que sejam instaladas infraestruturas para que a bicicleta seja utilizada no interior dos bairros, "porque é ali que se dá a reprodução da vida". Para o representante do distrito de Ratoles é necessário que as ciclovias liguem os bairros, pois, "dessa forma, a população do Ratoles poderá ir de bicicleta para a praia". A representante do distrito do Campeche concorda com as vantagens da bicicleta, mas lamenta que o planejamento da cidade se dê em outra direção. Já para o

representante do Sinduscon, Florianópolis é uma cidade ciclável, porém é um projeto para o futuro: “para que a bicicleta seja um meio de transporte é preciso estabelecer políticas públicas que as favoreçam, e tem que investir em infraestrutura cicloviária que a cidade ainda não possui”.

A percepção dos atores sociais envolvidos com o Plano Diretor Participativo corrobora com nossa hipótese inicial, tendo em vista que a falta de infraestrutura cicloviária e o alto índice de automóveis na cidade são consequências de uma política pública distorcida, que prioriza o transporte individual motorizado em detrimento dos demais meios.

A implantação de um sistema cicloviário, condição para que a cidade seja ciclável, deve vir acompanhada da restrição do uso de automóveis particulares, principalmente no centro da cidade, devido ao intenso fluxo de pedestres e às suas ruas estreitas, bem como o patrimônio arquitetônico e histórico que precisam ser preservados.

Uma vez que a bicicleta não pode ser usada por todas as pessoas e para todas as finalidades e distâncias e em todos os momentos, a restrição do uso dos motorizados particulares devem vir acompanhadas de um aprimoramento, já muito tardio, do transporte coletivo, seja por ônibus ou outras modalidades.

É importante salientar, que enquanto o transporte motorizado individual prevalecer sobre o coletivo, haverá: *iniquidade do tempo de acesso* – tempo necessário para chegar ao transporte público, em comparação aos automóveis; *iniquidade de velocidade* – diferenças entre as velocidades de percurso nos veículos disponíveis; *iniquidade de conforto* – diferentes densidades de passageiros dentro dos veículos disponíveis e a possibilidade de viajar sentado; *iniquidade de confiabilidade* – devido a ausência de padrão previsível de atendimento; *iniquidade no uso do espaço* – reflete-se nas taxas diferenciadas de consumo estático e dinâmico das vias públicas, sem compensação (VASCONCELLOS, 2000: 44).

De acordo com os estudos realizados por Rosa e Waisman (2006: 13), seriam estas algumas medidas para desestimular o uso do automóvel e favorecer ao transporte coletivo:

- a) condições para o uso da bicicleta (local para guardar com segurança; vestiários com chuveiros; financiamento e ou convenio para descontos, por parte da empresa com o comércio local, para

aquisição de bicicletas; convênios com oficinas especializadas para conserto da bicicleta durante o expediente, etc.);

b) garantia de retorno à residência para os usuário de sistema de compartilhamento de veículos (automóveis particulares utilizados no transporte solidário – carona programada entre usuários e Vans contratadas coletivamente); vagas reservadas para os automóveis compartilhados (que proporcionam caronas);

c) vagas reservada para os automóveis compartilhados;

d) incentivo ao uso do transporte público (promoção por meio de descontos ou gratuidade para o transporte coletivo, integração – física e tarifaria – entre o transporte público e outras modalidades);

e) teletrabalho (uso da rede de computadores – internet – para o empregado desenvolver suas atividades na própria residência);

f) controle dos estacionamento de forma a restringir o uso do automóvel por conta de tarifação específica ou mesmo eliminação das áreas destinadas a esse fim;

g) novos termos e condições de trabalho (horário de entrada flexível; alteração dos horários de saída das viagens a serviço; rotas alternativas; destino e frequência das viagens);

h) incentivo à caminhada (priorizar dentro do planejamento de transporte, o pedestre diante das políticas a serem adotadas; disponibilizar as informações sobre as vantagens – saúde, condições físicas, etc. – para aqueles que caminham regularmente; melhorar o desenho urbano de forma a garantir o incentivo e a promoção à caminhada; envolver organizações – públicas e privadas – para manter instalações apropriadas para banho, para os seus empregados que se utilizam deste modo; melhorar os passeios existentes e ampliá-los).

Nem todas as medidas aqui apresentadas podem ou devem ser aplicadas em todas as cidades, entretanto a idéia central – ampliar e estimular o uso do transporte coletivo e os meios não motorizados –, é aplicável em qualquer cidade. As medidas sugeridas por Rosa e Waisman (2006) não são muito diferentes daquelas apresentadas pelos nossos entrevistados: segundo o representante da UFSC, o transporte individual tem que “desaparecer” da cidade e o transporte coletivo deve ser tornar o grande protagonista, para possibilitar às “massas o direito á cidade, o direito a desfrutar a cidade em todos os sentidos, em todas as direções”. De acordo com o representante da ViaCiclo, “para além da instalação de infra-estrutura cicloviária, são necessárias campanhas educativas para o uso da bicicleta e, evidentemente, a restrição do uso de automóveis”; e continua: “a infraestrutura cicloviária só poderá ser instalada em espaço retirado daquele que atualmente é destinado aos automóveis, pois não podemos tirar mais espaço do patrimônio histórico e do ambiente natural”.

Cabe lembrar que a infra-estrutura cicloviária deve ser implantada de forma a constituir um sistema, com conexões e intersecções que garantam aos ciclistas conforto e segurança. A prática de construir ciclovias isoladas, como se uma determinada extensão de espaço exclusivo à circulação de ciclistas pudesse atender às necessidades de suas viagens, deve ser definitivamente descartada pelas administrações municipais (MIRANDA, 2007: 72). O ideal seria circular de bicicletas por todas as ruas da cidade, de forma que teríamos não apenas alguns espaços segregados, mas a totalidade das vias, fazendo uso do sistema viário já implantado. No entanto, o modelo de transporte adotado, não permite que ciclistas circulem pelas ruas da cidade com segurança, tornando assim necessária a implantação de uma infra-estrutura cicloviária.

5 – A Mobilidade Ciclística nos Planos Diretores de Florianópolis

A proteção da mobilidade pessoal autônoma e sem classes contra o monopólio radical da indústria é possível somente onde as pessoas se empenhem em um processo político.

Ivan Illich

A história do planejamento urbano de Florianópolis, não é diferente de outras cidades do país, “mostra a existência de um pântano entre sua retórica e sua prática, já que estava imerso na base fundante marcada por contradições: direitos universais, normatividade cidadã – versus cooptação, favor, discriminação e desigualdade – na prática da gestão urbana” (MARICATO, 2002: 135)

Além disso, a importação de modelos urbanísticos e culturais também se fez presente no processo de planejamento da cidade. Foi sob a égide do pensamento modernista que Florianópolis construiu seus Planos Diretores bem como sua concepção de mobilidade; os limites e as possibilidades da construção de uma nova idéia de mobilidade estão associadas à história de planejamento da cidade. Portanto, para transcender a atual concepção de mobilidade é preciso compreender seu processo de construção. Assim, a fim de compreender a atual concepção de mobilidade de Florianópolis, realizamos a análise das seções que tratam do sistema viário dos Planos Diretores da cidade desde a década de 50.

Podemos afirmar que a crise da matriz modernista abriu um importante espaço para a construção de um novo modelo urbanístico. Esse momento se mostrou de extrema importância para as cidades, haja vista que inserida nesse novo modelo está a idéia da participação social, relegada durante o século XX.

Dessa forma, é visto com bons olhos o novo processo de planejamento instalado nas cidades brasileiras. O Plano Diretor Participativo é a oportunidade de elaborar, e principalmente gerir, as políticas públicas direcionadas às cidades, inclusive as referentes ao uso da bicicleta. Entretanto, a participação popular no processo de revisão do Plano Diretor vem se mostrando um grande desafio.

5.1 – Planejamento urbano e contexto histórico do pensamento urbanístico

O planejamento urbano no Brasil se baseou na importação de modelos ou ideais de cidade. Dentre as primeiras visões do planejamento urbano, estava a “utopia higienista” que se desenvolveu no final do século XIX e tinha como principal característica a abertura de vias e vielas; de acordo com Silva (2008: 61), essa visão foi fundamentada nos problemas de saúde pública derivados da concentração populacional nos núcleos urbanos.

Para Campos Filho (1999), a concepção higienista tinha como preocupação básica as condições sanitárias dos bairros e das habitações; a fim de combater a insalubridade destes locais produziu-se uma legislação urbanística que, mais tarde, veio a se constituir em códigos de regulamentos urbanísticos e que passaram a ser responsáveis pelas edificações, uso, parcelamento e ocupação do solo e pelas políticas de transportes. Segundo Lohn (2007), essa influência também se fez presente em Florianópolis, tanto que em 1922 a Avenida Hercílio Luz ficou conhecida como Avenida do Saneamento.

Assim como na maioria das cidades do Brasil, o crescimento populacional de Florianópolis se deu a partir da década de 40; a demanda por novas habitações foi suprida pelo adensamento de edificações nas ruas já existentes e caracterizou a conformação da cidade. Em decorrência desse processo, já na década de 50, a cidade coloca uma questão central para a sua expansão – a necessidade de planejar seu espaço a fim de desenvolver-se economicamente.

Nesse momento a idéia modernista de planejamento já vigorava em todo país. A visão tecnicista, em grande medida composta por arquitetos e engenheiros, passou a elaborar “soluções” para os problemas urbanos. Para Giovanaz (2008), o grupo, denominado de *especialistas*, reivindicou para si a responsabilidade e o conhecimento sobre a intervenção urbana; seus estudos resultaram em projetos, planos e discursos que objetivavam organizar, sanear, modernizar a cidade, sem a participação dos cidadãos.

O processo de planejamento urbano passou então a ser efetuado principalmente através dos Planos Diretores – “O Plano Diretor se difunde no Brasil a partir da década de 1940, mas foi substituído por outros nomes a partir da década de 1960. No final da década de 1980 esse nome foi ressuscitado pela Constituição

Federal” (VILLAÇA, 1999: 187) – os quais foram marcados pela cultura técnico-burocrática.

Todo pensamento urbanístico produzido pelos socialistas utópicos (Owen ou Fourier) e pelos tecnocratas, como Ebenezer Howard, Le Corbusier, Agache, Doxiadis, ou pela Carta de Atenas, que veio nutrir a ideologia do Plano Diretor, todo esse pensamento baseia-se na crença de que na ciência (o diagnóstico e o prognóstico científicos) e na técnica (o Plano Diretor) é que estava a chave da solução dos ditos “problemas urbanos” (VILLAÇA, 1999: 187).

Predominou também, de acordo com Souza e Rodrigues (2004: 24), no processo de planejamento urbano do país um caráter conservador, isto é, um planejamento com tendência de “conservar a ordem econômica e política atual –, uma vez que o Estado tende a ser controlado pelas classes dominantes”.

A intervenção do Estado na configuração das cidades esteve a serviço da economia, principalmente após a década de 50, quando o processo de industrialização passou a influenciar fortemente a urbanização do país, e:

Pouco a pouco, planejamento e desenvolvimento econômico passaram a ser conceitos associados, tanto para governantes, empresários e técnicos como para boa parte da opinião pública. Além disso, membros do governo, economistas, técnicos e administradores procuraram difundir a concepção de que o planejamento era uma técnica neutra; uma técnica que se aplicaria indiferentemente, em qualquer regime econômico, em diferentes fases do processo do desenvolvimento. Dizia-se que a planificação experimentada em países socialistas era apenas uma das possibilidades de aplicação da técnica; que esta se havia aplicado também nos países capitalistas industrializados, para organizar as economias de guerra e, também, para acelerar a reconstrução econômica no pós-guerra (IANNI, 1996: 156).

Foi durante o regime militar que o planejamento urbano conservador apresentou uma maior interferência sobre a cidade; segundo Souza e Rodrigues (2004: 43), o “seu objetivo era ordenar a cidade de forma que a ação dos diferentes tipos de capitais (principalmente o imobiliário e o industrial) pudesse ser facilitada; em outras palavras, buscava ordenar a cidade para permitir maiores possibilidades de lucro”.

Em contrapartida, a redemocratização do país pós regime militar criou novas práticas de planejamento. A ascensão do Movimento Nacional pela Reforma

Urbana (MNRU) – composto por várias entidades profissionais, associações da sociedade civil, organizações não-governamentais, universidades e centros de pesquisa – firma bases para novos rumos na regulamentação jurídica e aparato institucional nacional para a questão do desenvolvimento. A Reforma Urbana trouxe a idéia de planejamento como um conjunto articulado de políticas públicas, de caráter redistributivista e universalista, voltado para o atendimento do seguinte objetivo primário: reduzir os níveis de injustiça social no meio urbano e promover uma maior democratização do planejamento e da gestão das cidades (SOUZA, 2004: 158).

A fim de efetivar essa nova concepção, o MNRU elaborou uma ementa popular a ser incluída na Constituição de 1988, subscrita por 130.000 eleitores. No entanto, a não obrigatoriedade de incorporar integralmente as emendas populares, enxugou a emenda em dois artigos, o 182 e 183.

Art. 182. A política de desenvolvimento urbano, executada pelo Poder Público municipal, conforme diretrizes gerais fixadas em Lei, têm por objetivo ordenar o pleno desenvolvimento das funções sociais da cidade e garantir o bem-estar de seus habitantes.

§ 1º – O Plano Diretor, aprovado pela Câmara Municipal, obrigatório para cidades com mais de vinte mil habitantes, é o instrumento básico da política de desenvolvimento e de expansão urbana.

§ 2º – A propriedade urbana cumpre sua função social quando atende às exigências fundamentais de ordenação da cidade expressas no Plano Diretor.

§ 3º – As desapropriações de imóveis urbanos serão feitas com prévia e justa indenização em dinheiro.

§ 4º – É facultado ao Poder Público municipal, mediante Lei específica para área incluída no Plano Diretor, exigir, nos termos da Lei federal, do proprietário do solo urbano não edificado, subutilizado ou não utilizado, que promova seu adequado aproveitamento, sob pena, sucessivamente, de:

I – parcelamento ou edificação compulsórios;

II – imposto sobre a propriedade predial e territorial urbana progressivo no tempo;

III – desapropriação com pagamento mediante títulos da dívida pública de emissão previamente aprovada pelo Senado Federal, com prazo de resgate de até dez anos, em parcelas anuais, iguais e sucessivas, assegurados o valor real da indenização e os juros legais.

Art. 183. Aquele que possuir como sua área urbana de até duzentos e cinquenta metros quadrados, por cinco anos, ininterruptamente e sem oposição, utilizando-a para sua moradia ou de sua família, adquirir-lhe-á o domínio, desde que não seja proprietário de outro imóvel urbano ou rural.

§ 1º – O título de domínio e a concessão de uso serão conferidos ao homem ou à mulher, ou a ambos, independentemente do estado civil.

§ 2º – Esse direito não será reconhecido ao mesmo possuidor mais de uma vez.

§ 3º – Os imóveis públicos não serão adquiridos por usucapião.

Souza (2006: 161) avalia que a Constituição de 1988 concedeu exagerada importância aos Planos Diretores em detrimento da participação popular, “que deveria ser vista como o fator-chave para o impulsionamento de uma democratização do planejamento e da gestão”.

Ademais, a abertura econômica vivida pelo ideário neoliberal da década de 90 promoveu um novo quadro político e econômico para as cidades, dando espaço para o planejamento “mercadófilo”.

Esse estilo de planejamento recebeu este nome por ser extremamente amigo do mercado, ou seja, ainda mais simpático e acrítico perante os interesses capitalistas que o planejamento regulatório clássico. O neologismo “mercadofilia”, de onde deriva o substantivo “mercadófilo”, vem de uma composição da palavra mercado como radical filia (do grego philía: amizade, afeição). O planejamento “mercadófilo” não enfatiza o controle de uso do solo por meios de leis e normas; sua preocupação é menos com o “ordenamento” do espaço urbano que com o aumento da competitividade econômica da cidade (SOUZA e RODRIGUES, 2004: 53).

Nessa fase mercadófila do planejamento urbano a intervenção do Estado se enfraqueceu, o discurso do público se perdeu em meio aos fortes interesses privados. Entretanto, ainda de acordo com Souza e Rodrigues, o aparelho do Estado não é uma estrutura homogênea, sendo “possível que, apesar de a estrutura do Estado estar comprometida com a ordem vigente, a dinâmica da sociedade crie condições para que, uma vez ou outra, uma conjuntura favorável se instale, na esteira de mobilizações sociais e de muita pressão de baixo para cima”.

Nesse sentido, a luta travada por mais de uma década pelo MNRU para que se aprovasse um Projeto de Lei que garantisse plena eficácia dos princípios e regras inscritos no capítulo constitucional da política urbana se mostrou essencial para a aprovação da Lei nº 10.257/2001, conhecida como Estatuto da Cidade, o qual consolidou a centralidade do Plano Diretor como instrumento da política urbana municipal.

Assim, mais do que um documento técnico, normalmente hermético ou genérico, distante dos conflitos reais que caracterizam a cidade, o Plano é um espaço de debate dos cidadãos e de definição de opções, conscientes e negociadas, por uma estratégia de intervenção no território. Não se trata aqui da tradicional fase de “consultas” que os Planos Diretores costumam fazer – a seus interlocutores preferenciais, “clientes” dos planos e leis de zoneamento, que dominam sua linguagem e simbolização. O desafio lançado pelo Estatuto incorpora o que existe de mais vivo e vibrante no desenvolvimento de nossa democracia – a participação direta (e universal) dos cidadãos nos processos decisórios. Audiências públicas, plebiscitos, referendos, além da obrigatoriedade de implementação de orçamentos participativos são assim mencionados como instrumentos que os municípios devem utilizar para ouvir, diretamente, os cidadãos em momentos de tomada de decisão sobre sua intervenção sobre o território (ROLNIK, 2007).

Apesar disso, o Plano Diretor recebeu críticas. Villaça (2007) afirma que houve uma valorização indevida ao Plano Diretor e a idéia de um poderoso instrumento capaz de solucionar os problemas urbanos nunca foi posto em prática. Ainda de acordo com Villaça (2007: 20), o prazo estipulado pelo Estatuto da Cidade – de cinco anos -, para a aprovação do Plano Diretor, parece “mais uma tolice da tecnocracia nacional que estimulará a reprodução xerográfica e engavetamento de Planos e a atuação de profissionais inescrupulosos”.

Cabe aqui lembrar que as primeiras “edições” dos Planos Diretores no Brasil se espelharam na prática do zoneamento – tradicional instrumento do Planejamento Urbano, que se caracteriza pela divisão do território urbanizado em zonas diferenciadas, para as quais são aplicadas parâmetros de uso e ocupação do solo. Segundo Villaça (2007: 48), a ideologia dominante impingiu ao zoneamento um caráter de ordenamento do espaço urbano, que desde 1956 passou a controlar a forma e a intensidade do uso do solo; o zoneamento sempre foi defendido pelo setor imobiliário, que por sua vez via nesse instrumento um forte aliado à elitização de bairros. A aproximação entre o zoneamento e o Plano Diretor fez com que suas concepções se fundissem, deturpando o sentido do Plano Diretor.

No caso de Florianópolis essa “simbiose” entre ambos os instrumentos (Zoneamento e Plano Diretor) pode ser evidenciada no primeiro Plano Diretor. Para Pereira (2008: 03) “o zoneamento fazia parte de uma estratégia para a implementação do Plano na medida em que a única intervenção prevista do poder

público sobre a propriedade privada era a indicação do uso do solo e a determinação de características construtivas para cada zona”.

Resquícios desse modelo de planejamento estiveram presentes nos Planos de 1976, 1985 e, principalmente de 1997, quanto a este Pereira (2008: 06) afirma: “parece que o zoneamento tomou o lugar do Plano”.

Entretanto, pós Estatuto da Cidade, o caráter do planejamento de Florianópolis mudou e a conquista pela participação da população no processo de planejamento fomentou a idéia de se construir finalmente um Plano Diretor diferente dos demais, que possibilitasse uma cidade mais justa, social e ambientalmente.

5.2 – Os Planos Diretores: limites e possibilidades para a implantação de um sistema ciclovário na cidade

Lohn (2008) afirma que os jornais e programas de rádio na década de 50 apresentavam Brasília como referência de uma nova sociedade em construção. O cenário desenvolvimentista que se constituía em Brasília traduzia-se na forma de projeto de cidade para Florianópolis. O progresso precisava chegar a Florianópolis também; as ruas estreitas e escuras, os antigos casarões cercados de morros já não poderiam mais compor a realidade da cidade, era necessário um Plano à altura da capital do estado de Santa Catarina.

Foi diante desse contexto de euforia desenvolvimentista que o primeiro Plano Diretor da cidade foi elaborado. No dia 9 de maio de 1951 publica-se no Diário Oficial a Lei nº 79/1951²⁰:

O presidente da Câmara Municipal de Florianópolis faz saber que ela decreta e promulga a seguinte Lei:

Art.1 – Fica o governo Municipal autorizado a contratar, com um escritório Técnico especializado ou com um Engenheiro Urbanista, estudo e a elaboração de um Plano Diretor para a Capital.

Parágrafo Único – O contrato a ser firmado deverá ser previamente aprovado pela Câmara Municipal.

²⁰ A Lei Nº 79/1951 pode ser encontrada nos arquivos da Câmara Municipal de Florianópolis.

Art.2 – A despesa com a execução da presente Lei correrá a conta de crédito especial a ser oportunamente aberto, com os recursos oriundos do saldo disponível do exercício findo.

A então administração municipal de Florianópolis contratou Edvaldo Pereira Paiva e sua equipe, Edgar Graeff e Demétrio Ribeiro, para elaborar o primeiro Plano Diretor do município. Tal grupo, de acordo com Pereira (2008), na mesma ocasião preparava o Plano Diretor de Porto Alegre, resultando que ambos, sob a inspiração da Carta de Atenas, tiveram como principal instrumento urbanístico o zoneamento. Como objetivos do Plano Diretor de Florianópolis, constavam:

- a) Regular a utilização e a percentagem de ocupação dos terrenos da área urbana e regulamentar os gabaritos de altura das construções.
- b) Constituir zonas residenciais bem definidas, melhorando as áreas já loteadas e prevendo o arruamento das áreas vacantes próximas ao centro atual.
- c) Localizar convenientemente as áreas destinadas à cultura do espírito e do corpo, prevendo, para esse fim, espaços verdes correspondentes (praças), que seriam obtidas por meio de desapropriação de áreas convenientemente localizadas.
- d) Caracterizar uma via tronco desde o acesso terrestre na zona do Estreito, até o lugar atualmente denominado "aterro". Localizar ao longo dessa via tronco todos os centros de atividades, comercial e administrativa (centros comerciais, centro cívico, centro universitário, etc.). Criar novas vias e melhorar as existentes, quando necessário (...) a fim de conseguir uma trama viária equilibrada e completa (PAIVA, RIBEIRO e GRAEFF, 1952, p21 apud PEREIRA, 2008: 02).

Numa perspectiva de fazer deslanchar o desenvolvimento da cidade, haja vista a principal preocupação de seus idealizadores – o crescimento econômico – os técnicos realizaram um estudo preliminar que, em linhas gerais, constatou um atraso econômico na cidade. A análise negativa a respeito da situação urbana da cidade ficou evidente na avaliação realizada por esses profissionais:

A existência de grandes chácaras dentro do perímetro urbano e nas proximidades do Centro atual, de propriedades de famílias tradicionais, foi um dos fatores determinantes da existência, até o presente momento, de extensas áreas vazias nas zonas mais próprias para habitações.(...)

O baixíssimo padrão de vida de grande parte das classes menos favorecidas gerou a existência de núcleos de malocas na periferia

do centro urbano (...) feição de verdadeiros aldeamentos primitivos, são a mais viva expressão urbanística de nosso atraso econômico. O fraco potencial econômico e financeiro da coletividade, e, por conseguinte, da municipalidade, traduz-se na falta de obras de melhoramentos urbanos, **viários principalmente**, que teriam permitido o uso das zonas mais elevadas do perímetro urbano. Tal circunstância, aliada a especulação sobre a valorização dos imóveis, explica a grande proporção de áreas vacantes em Florianópolis.

A ausência de indústrias modernas e a natureza das ocupações da população Florianopolitana explica o ritmo relativamente lento de vida que, por sua vez, nas circunstâncias acima mencionadas, concorre para a dispersão das habitações e a baixa densidade do conjunto urbano. (...)

O atraso da indústria e do comércio traduz-se na deficiência das instalações portuárias, se assim se pode denominar os trapiches que atualmente desempenham a função de cais (grifo nosso) (PAIVA, RIBEIRO e GRAEFF, 1952: 5)

Ainda que não surpreenda, tendo em vista que a indústria automobilística nesse período era o grande impulsionador econômico, nos chama a atenção que desde o primeiro Plano Diretor o crescimento econômico está associado diretamente à ampliação do sistema viário. Dessa forma, o diagnóstico do espaço viário da cidade, feito pelos idealizadores do Plano, denuncia uma pré disposição à expansão do sistema rodoviário:

Nas últimas décadas aparece e cresce o transporte motorizado e a existência da Ponte H. Luz faz aumentar bastante o tráfego, na península. E esse novo conteúdo funcional teve de ocorrer no mesmo espaço viário primitivo, e entrará, cada vez mais, em conflito com a forma urbana original, com o traçado herdado do passado. O tráfego é obrigado a fluir através de ruas inadequadas, pela sua largura e indiferenciação. Aparecem problemas viários prementes, quais sejam, principalmente, os referentes ao acesso a Ponte, desde a cidade insular e desde o Estreito, que não é fraco e contínuo. (...) Além disso, em pleno centro, na área existente a leste da Praça 15, todas as vias são becos, de mínima largura (PAIVA, RIBEIRO e GRAEFF, 1952: 6).

A partir dessa análise realizada pela equipe de planejadores, o Plano de 1955, no que diz respeito ao sistema viário, indicou a necessidade de constituir uma hierarquização das vias, através da implantação de uma “via tronco” entre o continente e a ilha; ao longo desta via deveria ser instalada, segundo consta no estudo preliminar realizada por Paiva, Ribeiro e Graeff uma Estação Ferroviária, uma

Estação Marítima, uma Estação Rodoviária, o Centro Cívico, a Cidade Universitária e um Estádio.

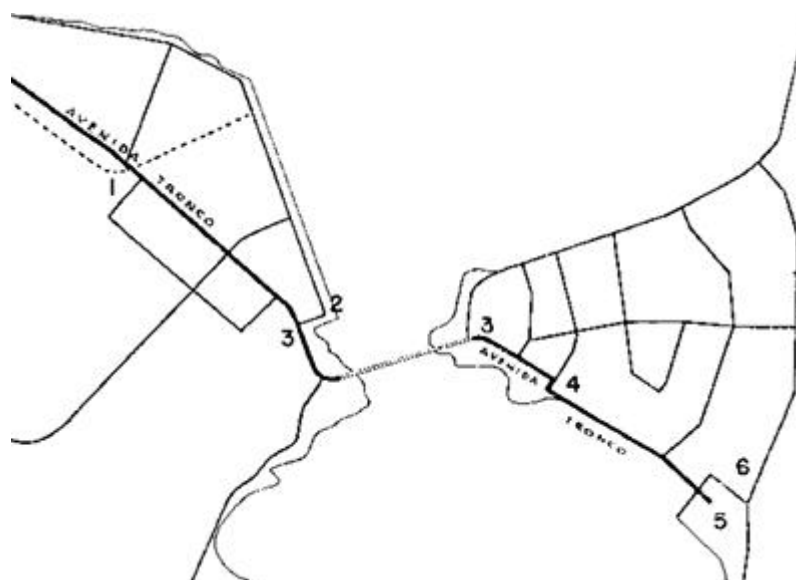


Figura 15: Localização da via tronco
Fonte: Pereira (1999)

Enquanto a via-tronco (Figura 15) centralizaria as atividades comerciais e industriais na área central da cidade, no norte da ilha, de acordo com Sugai (2002: 59), deveria ocorrer o desmembramento das grandes glebas a partir da ampliação do sistema viário que garantiria a ocupação e a acessibilidade dessa área. Para garantir essa ocupação seria necessária a abertura de novas ruas, que deveriam ligar-se à ponte e, portanto, ao centro administrativo-comercial; a conexão viária do norte com a ponte Hercílio Luz se daria através de uma avenida, depois conhecida como Avenida Beira Mar Norte.

Para Sugai o primeiro Plano Diretor solidificou um carácter segregativo:

Delimitou a localização da mais importante área residencial das camadas de alta renda, entre os eixos das avenidas – a Beira Mar Norte, a Rio Branco, a Othon Gama d'Eça e a Mauro Ramos –, que conectariam esta área residencial à orla norte, ao centro histórico (av. Tronco Sul) e, principalmente, à ponte Hercílio Luz. Procurou, também, adequar a cidade às novas exigências sócio-econômicas e àquelas determinadas pelo veículo automotor (SUGAI, 2002: 59).

Outro aspecto do Plano, que teve sua versão aprovada na Câmara Municipal em 1955 pela Lei nº 246, é a rígida idéia de separação do espaço urbano; as funções básicas do uso do solo preconizado pelo CIAM – produzir, circular, morar e

recrear – estavam presentes no primeiro Plano Diretor de Florianópolis. De acordo com o Capítulo II, referente ao zoneamento, a cidade deveria ficar dividida nos seguintes distritos: Comercial central – ZC, Comercial residencial – ZCR, Residencial – ZR, Industrial – ZI e de Uso Especial – ZE. Essa característica tem impacto direto sobre o sistema viário. Os princípios do zoneamento também regiam os novos arruamentos; o Art. 53 correspondente ao arruamento, Capítulo III do Plano Diretor de 1955, exigia: uma porcentagem mínima de 10% para áreas verdes públicas (praças, etc.); nos quarteirões de uso residencial, os lotes deveriam ter uma área mínima de 300 m²; para os quarteirões de casas populares ou operárias o lote mínimo deveria ser de 250 m²; já para os quarteirões de uso industrial o lote mínimo é de 1.000 m²; as ruas deveriam se dividir em cinco tipos:

- a) AVENIDAS LOCAIS – residenciais-comerciais, traçadas de acordo com as determinações do Departamento de Engenharia, Urbanismo e Serviço Rural, de conformidade com o estabelecido no Artigo 38º, Parágrafo único. Largura – vinte e dois metros (22,00m), sendo doze metros (12,00m) de caixa, e dois metros (2,00m) passeio arborizado. Somente nessas ruas será permitido o comércio. Rampa máxima: sete por cento (7%). Raio mínimo: cento e cinquenta metros (150,00m);
- b) RUAS LOCAIS AJARDINADAS – Largura – dezessete metros (17,00m) – sendo sete metros (7,00m) de caixa e dez metros (10,00m) de passeios. Rampa máxima de oito por cento (8%). Raio mínimo – sessenta metros (60,00m);
- c) RUAS DE HABITAÇÃO – Podem ser contínuas ou “cul de sac”. Largura – doze metros (12,00m), sendo seis metros (6,00m) de caixa. Sendo em “cul de sac” não poderão – ter mais de cem metros (100,00m) de extensão e serão terminadas por um largo com o diâmetro de vinte metros (20,00m) com caixa de rodagem de seis metros (6,00m) de largura. Rampa máxima de dez por cento (10%). Raio mínimo: trinta metros (30,00m);
- d) PASSAGENS PARA PEDESTRES – Não permite o tráfego de veículos. Largura mínima de quatro metros (4,00m). Quando a rampa for maior que dez por cento (10%) deverão ser tratadas com escadarias. A aplicação dessas passagens será obrigatória sempre que os quarteirões residenciais ultrapassarem de cento e cinquenta metros (150,00m) de extensão, devendo ser localizadas na metade do quarteirão até duzentos metros (200,00m) de extensão e, de cem em cem metros, quando a extensão do quarteirão for maior.

De acordo com a legislação os arruamentos de Florianópolis deveriam contar com uma largura de 7 a 22 metros, dependendo de seu tipo; embora, o tipo de arruamento corrobore com os pedestres, haja vista o tamanho dos passeios públicos indicados, as exigências do Plano nunca foram respeitadas. Além disso, a diretriz

que corresponde à passagem exclusiva para pedestres, apesar de ser contemplado neste artigo, apresenta uma grave contradição, pois é restritivo aos cadeirantes devido a uso de escadas.

Quanto aos serviços de transporte público, desde a década de 50 estavam sujeitos a concessões. O Artigo 1.850 da Lei Municipal nº 246 discorre: “Toda pessoa física ou jurídica que pretende *explorar* o serviço de transporte coletivo de passageiros dentro do território do Município, deverá requerer a concessão à Prefeitura” (*grifo* nosso). Dentre os 33 artigos do Plano de 1955 respeitantes à concessão do serviço de transporte coletivo, um deles nos chama a atenção – Artigo 1864:

O concessionário fornecerá aos funcionários municipais encarregados da fiscalização, aos conservas de estradas quando em serviço, e aos vereadores residentes nos distritos, nos dias de sessão da Câmara Municipal, o transporte gratuito em qualquer dos seus veículos, desde que o número de fiscais e conservas não excedam de dois (2), para cada veículo.

Em contrapartida, aos professores municipais, nos dias úteis, de acordo com o Artigo 1865, deveria ser concedido apenas cinquenta por cento de desconto sobre o preço das passagens, mediante a expedição de passes mensais.

Além disso, o serviço do transporte coletivo não se estendeu a toda população. A inserção diferenciada dos serviços públicos em algumas áreas da cidade nutriu o processo de especulação – a população de baixa renda se viu obrigada a ocupar áreas desprovidas desses serviços e cada vez mais longe do centro.

Segundo Sugai (2002: 60), “das proposições do Plano Diretor, foram implementadas, em especial, aquelas de caráter rodoviário, que garantiram às áreas ao norte da península”; a prioridade dada às alterações no sistema viário, com foco no transporte individual automotor, fica evidente no primeiro Plano de Florianópolis. Ao mesmo tempo em que criou melhores condições de acessibilidade para as áreas residenciais das elites, localizadas no norte da Ilha.

Além disso, o caráter rodoviário adotado no Plano de 55 alterou as relações sociais, econômicas e espaciais da cidade, que até a primeira metade do século XX tinha suas principais atividades ligadas ao transporte marítimo. De acordo com Sugai (2002: 50) a primazia do transporte marítimo começou a ser revertida a partir

de 1926, com a construção da ponte Hercílio Luz, porém, foi com o primeiro Plano que o caráter rodoviário se estabeleceu em Florianópolis; Sugai (2002: 59) afirma em seu aspecto global o Plano procurou “adequar a cidade às novas exigências socioeconômicas e àquelas determinadas pelo veículo automotor”.

Entretanto, pode-se dizer que o caráter rodoviário, em Florianópolis, se consolidou com o Plano Diretor de 1976. O interesse imobiliário da elite local, principalmente pelos balneários do norte e leste, fomentou os investimentos viários na cidade.

No final dos anos 60 a visão tecnocrática e o ideário de integração estavam contidos nos planos urbanos, que incorporou o zoneamento funcional. Em Florianópolis esse momento foi vivido através do Plano de Desenvolvimento da Integrado da grande Florianópolis (Figura 16) elaborado entre 1969 e 1971, abrangeu o estudo de desenvolvimento integrado de 21 municípios: Florianópolis, São José, Biguaçu, Palhoça, Santo Amaro da Imperatriz, Águas Mornas, Paulo Lopes, São Bonifácio, Anitápolis, Rancho Queimado, Angelina, Antonio Carlos, Governador Celso Ramos, Tijucas, Canelinha, São João Batista, Nova Trento, Major Gercino, Leoberto Leal, Garopaba e Alfredo Wagner.

Este Plano apoiava-se na política de consolidação do transporte rodoviário do país, que priorizava uma reorganização da estrutura viária intra e interurbana. Em Florianópolis, de acordo com Sugai (2002: 84), “o Plano Integrado priorizava duas áreas de expansão urbana: uma área ao longo da BR-101, no trecho dos municípios de São José, Palhoça e Biguaçu e a outra, e a mais importante na costa leste da Ilha, chamado de Setor Oceânico Turístico da Ilha”.

A expansão dar-se-ia ao longo da BR 101 e pela costa leste e norte da Ilha, visando desenvolver o setor industrial, militar e universitário por um lado e o setor turístico por outro. Para o centro metropolitano – Florianópolis –, também foi prevista uma série de intervenções que consolidariam o centro como administrativo-institucional-financeiro, diversas das quais incidindo sobre o sistema viário.

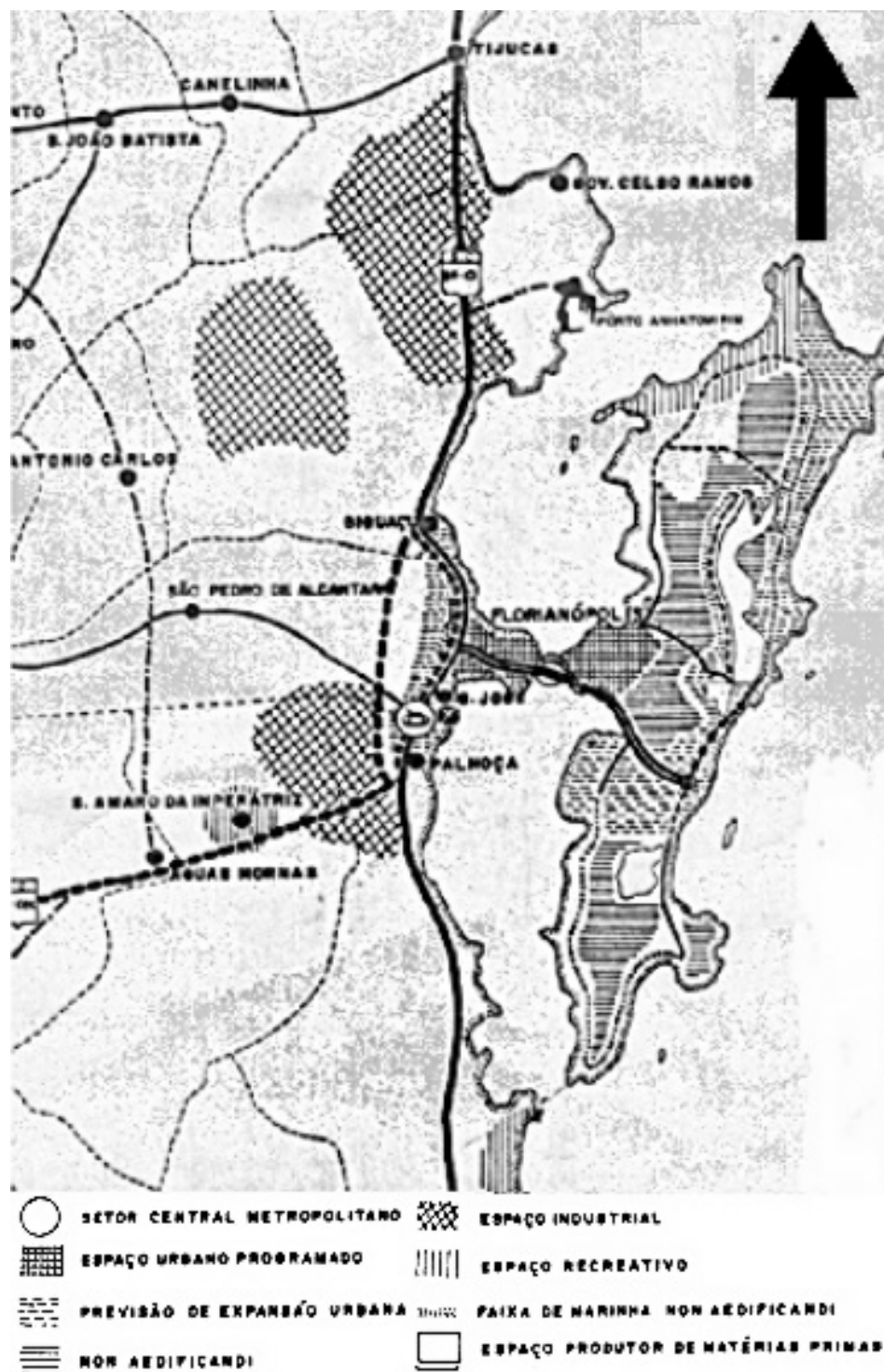


Figura 16: As grandes linhas do PDAMF
 Fonte: Pereira (1999)

Concomitante ao ideário de integração o país também vivia, segundo Villaça (1999: 213), o “apogeu tecnocrático”; aliado a conjuntura política e econômica do Brasil – a ditadura militar – refletiu significativamente sobre a estrutura urbana do país.

Os longos períodos ditatoriais no Brasil contribuíram para a sustentação da ideologia dos planos tecnocráticos, também com o objetivo de controle social e como resposta técnica eficiente aos problemas urbanos. Esvaziado em seu conteúdo social, o planejamento urbano no Brasil passou a ser identificado como a atividade intelectual de elaboração de Planos Diretores, desvinculado das necessidades públicas, não havendo compromisso social com os resultados das intervenções. A verificação dos casos concretos identifica os Planos Diretores como sendo leis de uso, ocupação e zoneamento do solo, de caráter elitista e vinculados aos interesses de grupos econômicos e na defesa da especulação imobiliária, agravando os problemas das maiorias urbanas (OLIVEIRA FILHO, 2008:3).

O regime autoritário que se instalou durante o período militar desenvolveu uma política centralizadora, que concebeu o crescimento econômico como sinônimo de desenvolvimento urbano. Entretanto, o crescimento econômico atingiu apenas a camada privilegiada da sociedade; o arrocho salarial aos trabalhadores foi uma estratégia adotada ao longo do período autoritário para manter a “ordem” social.

Foi também durante o período militar, principalmente a partir da década de 70, em um contexto de explosão do processo de urbanização, que, de acordo com Rolnik (2001: 115), o planejamento urbano passou a ser institucionalizado nas Administrações Municipais “com a missão de promover o desenvolvimento integrado e o equilíbrio das cidades”.

Dessa forma, o discurso tecnocrático se fortaleceu, o planejamento urbano passou a ser a solução para os problemas sociais; segundo Maricato (2002: 126-127), o Estado nesse período tornou-se a “figura central para assegurar o equilíbrio econômico e social” e “o planejamento urbano conheceu seu período de maior desenvolvimento que se inicia com a elaboração da PNDU – Política Nacional de Desenvolvimento Urbano, integrante do II PND, Plano Nacional de Desenvolvimento, de 1973”. Assim, os Planos Diretores de Desenvolvimento Integrado começam a fazer parte do projeto político municipal e as empresas especializadas em produzir os Planos Diretores passam a ocupar um importante papel no processo de planejamento urbano das cidades.

O processo de planejamento urbano dos municípios tinha uma forte influência das políticas e programas habitacionais e de saneamento do SERFHAU – Serviço Federal de Habitação e Urbanismo. A idéia central do SERFHAU era elaborar e

coordenar a política nacional no campo do planejamento integrado e suas propostas se desenvolveram dentro da perspectiva da política de desenvolvimento regional do Governo Federal.

Ainda sob influência do Plano Integrado, principalmente no que se refere aos investimentos viários, conclui-se em 1970 o anteprojeto de Lei do novo Plano Diretor. Devido às inúmeras divergências existentes entre as elites locais, o novo Plano só foi aprovado seis anos depois de ser encaminhado para a Câmara Municipal; após diversas alterações o novo Plano Diretor passa a vigorar sob a Lei nº 1440/76.

De acordo com o Plano, o sistema viário deveria ser hierarquizado e, receberam as seguintes denominações: via expressa; via de tráfego rápido; via setorial; via local. Distinguem-se na rede viária, de acordo com o Artigo 39 da Lei nº 1.440/1976:

- a) um sistema de integração das zonas continentais e insular da cidade, caracterizado pela via expressa;
- b) um sistema de vias de tráfego rápido se desenvolvendo na zona continental, desde os acessos Norte e Sul a Florianópolis;
- c) um sistema de vias de tráfego rápido, na zona Insular (...);
- d) um sistema de vias de tráfego rápido de integração do sistema viário antigo ao novo (...);
- e) um sistema de vias de tráfego rápido ligado Felipe Gama Lobo D'Éça a ponte Hercílio Luz (...)
- f) um sistema de vias de tráfego rápido, com desdobramento do sistema de via expressa no setor Oceânico-Turístico;
- g) um sistema de vias de tráfego rápido de integração da rede do interior da Ilha com o sistema viário urbano;
- h) um sistema complementar ao das vias de tráfego rápido, básico para o saneamento da cidade e para valorização do Morro do Antão (...).

O Artigo 39 demonstra que a prioridade do sistema viário era a integração Continente-Ilha, não fazendo parte desse sistema nem pedestres, nem ciclistas, haja vista que as vias de tráfego rápido são inadequadas para ambos, em contrapartida excelente para o transporte automotor.

O caráter rodoviário do Plano é tão forte que a única menção ao pedestre se apresenta de forma genérica no 2º parágrafo do Artigo 44: “em todos os casos, as calçadas contornarão todo o perímetro do retorno com largura não inferior às calçadas do logradouro de acesso”.

As ações relativas ao sistema viário foram fundamentais no processo de ocupação e expansão urbana, principalmente no contorno Norte da Ilha; apesar do Setor Oceânico Turístico se apresentar como principal eixo de expansão urbana programada, a constante pressão do setor imobiliário e da elite local fez com que os investimentos se direcionassem prioritariamente para o Norte da Ilha.

A idéia de expansão urbana contida no Plano Diretor já se configurava nos desejos do então governador, Ivo Silveira. Segundo Sugai (1994), no final da década de 60, Ivo Silveira elaborou um documento solicitando ao Governo Federal verba para concluir a BR 101 no trecho que correspondia a Santa Catarina; para implantar o Porto de Anhatomirim, implantar a BR 282, pavimentar rodovias estaduais de Florianópolis e para construir uma nova ponte de ligação entre a Ilha e o continente. A execução das obras viárias ocorreu no decorrer da década de 70, concomitantemente ao período de elaboração e aprovação do Plano Diretor.

Essa perspectiva expansionista também estava presente no governo de Colombo Salles, entre os anos de 1971 e 1975. Ainda de acordo com Sugai (1994), o então governador priorizou em seu programa de governo o setor de transportes e a expansão industrial, dentre as propostas de seu projeto constava à construção de 16 rodovias estaduais, inclusive em Florianópolis. Financiado com recursos do PROGRES – Programa Especial de Vias Expressas, criado em 1972 pelo Governo Federal, diversas obras foram executadas na cidade, como as rodovias SC 401 Norte (trecho que liga o Itacorubi aos balneários do norte), SC 402 e SC 403, além da ponte Colombo Salles e os aterros da Ilha e Continente.

Em 1975, sob o comando de Antonio Carlos Konder Reis, a política de incentivo ao transporte rodoviário do estado de Santa Catarina tem continuidade; durante este governo, iniciaram-se as obras da SC 401 Sul e estudos para as obras da SC 405 e SC 406. Estas obras só foram concretizadas na década de 80 e influenciaram a distribuição espacial da cidade. O Sul da Ilha, até então desconsiderado, passou a receber uma maior “atenção”.

A partir desse momento a “preocupação” com os Balneários passou a fazer parte dos planejadores do IPUF. Órgão criado em 1977²¹, o IPUF – Instituto de Planejamento Urbano de Florianópolis passou a ser responsável pelo planejamento urbano da cidade e, conseqüentemente, pela elaboração dos Planos Diretores.

²¹ Criado pela Lei Municipal 1.494, de 24 de março de 1977.

Assim, em 1985 apresentou-se o Plano Diretor dos Balneários, com o objetivo de desenvolver o potencial turístico dos balneários e explorar a capacidade de expansão da cidade, haja vista que a área central da cidade já se mostrava bastante povoada. A Lei nº 2.193/1985 abrange os seguintes distritos: Santo Antônio de Lisboa, Ratoles, Canasvieiras, Cachoeira do Bom Jesus, Ingleses do Rio Vermelho, São Judas do Rio Vermelho, Lagoa da Conceição, Ribeirão da Ilha e Pântano do Sul, áreas que, de acordo com o seu Art. 3º, foram considerados de “especial de interesse turístico”.

O Plano de 1985, de acordo com Sostisso *apud* Fauth (2008: 47), foi considerado inovador para época, “por trazer um disciplinamento do uso do solo e uma preocupação com a preservação do patrimônio natural e cultural dos núcleos existentes”. Entretanto, para Juliana SOUZA (2008: 61), ao propor um padrão de ocupação estereotipado aos núcleos, o Plano descaracterizou a identidade de cada localidade. Além disso, o estímulo ao turismo acarretou no aumento da ocupação da orla, contrariando o próprio Plano, afinal ocupação e preservação são termos incongruentes. Assim afirma Fauth:

A contradição se verifica no momento em que as ERA ou AER (Áreas de Exploração Rural), definição dadas as grandes glebas onde predominava a atividade rural e onde se pretendia “resguardar estes espaços do avanço da ocupação urbana”, forma os locais onde mais se proliferaram os loteamentos clandestinos. (...). A ocupação predominante em toda Ilha caracterizou-se pelo uso do solo urbano, ocorrendo de forma indiscriminada e sem aval do Poder Público Municipal, pode-se alegar que faltou um melhor detalhamento e definição dessas áreas em diferentes localidades, além da falta de controle e fiscalização (2008: 47).

O interesse turístico, uma das principais diretrizes do Plano, acabou estimulando a ocupação da orla da Ilha, parte dela de forma sazonal, e provocou uma mudança significativa na configuração sócio-espacial dessas áreas.

O Plano também pretendia a integração desses bairros, mas em razão das distâncias entre estes foi impedida a urbanização contínua, ao mesmo tempo em que se difundiu a dispersão dos serviços urbanos, além da centralização da infraestrutura em áreas de maior interesse turístico. Entretanto, com o intuito de estreitar os caminhos de conexão entre essas áreas, o sistema rodoviário recebeu uma nova hierarquização, assim como se verifica no Art. 77 da Lei:

- I – Vias arteriais, aquelas constituídas pelas rodovias SC 401, SC – 402, SC – 403, SC – 404, SC – 405 e SC 406, que tem a função de interligar os balneários e estruturar seus respectivos sistemas viários;
- II – Vias principais, aquelas que têm a função de conciliar o tráfego de passagem com o tráfego local e propiciar facilidades ao transporte coletivo;
- III – Vias coletoras, aquelas que têm a função de coletar o tráfego das vias sub-coletoras e locais e encaminhá-lo às vias principais;
- IV – Vias sub-coletoras, aquelas que têm a função de coletar o tráfego das vias locais e encaminhá-lo às vias coletoras, facilitando o acesso ao interior do bairro ou Unidades Espaciais de Planejamento (UEP);
- V – Vias locais, as demais vias de circulação de veículos, tendo a função de possibilitar o acesso direto aos lotes e edificações;
- VI – Ciclovias, aquelas destinadas à circulação exclusiva de bicicletas.

Pela primeira vez a infra-estrutura direcionada ao uso da bicicleta aparece no âmbito do sistema viário do Plano Diretor da cidade, contudo, ainda assim com restrições. De acordo com o Parágrafo 1º do Art. 77, “o traçado das vias sub-coletoras e ciclovias será definido em projetos específicos, ouvido o órgão municipal de planejamento”. Ou seja, a ciclovia não aparece como parte do sistema viário, ela depende diferentemente das outras vias, de um projeto específico, o que, a nosso ver, acabou dificultando sua efetivação. Além disso, o Artigo 78, que especifica a medida da caixa mínima das vias, indica que a ciclovia deve ter 2 m; atualmente considera-se que essa deve ser a largura mínima de ciclofaixa ou de ciclovia unidirecional – estipula-se para a ciclovia bidirecional uma largura 3 m, sendo aceitas com 2,5 m em casos especiais (BRASIL, 2007: 113).

O Plano dos Balneários amplia sua abordagem quanto ao sistema viário, criando uma seção específica para as Áreas do Sistema Hidroviário, que corresponde aos:

Art. 88: Os atracadouros e demais equipamentos dos portos de lazer, dos portos de pesca artesanal e dos terminais pesqueiros, deverão ocupar a menor área possível do espaço litoral, e se harmonizar com a paisagem da orla, sem contrariar o exercício dos demais usos permitidos.

Também foi criada uma seção específica para as Áreas do Sistema de Circulação de Pedestre; de acordo com o Art. 89, fica garantido ao pedestre acesso e circulação pela orla marítima, lacustre e fluvial, por via terrestre:

1º Quando autorizada a construção de diques de defesa contra a invasão das águas do mar, atracadouros, marinas, e terminais pesqueiros, deverá ser reservado local para a passagem de pedestres.

2º É proibida toda ocupação e uso das praias contrários a sua destinação principal ao uso público comum.

3º Aplica-se o disposto no “caput” deste artigo, inclusive às praias que, encravadas em terrenos particulares, não sejam acessíveis por terra.

O Art. 90 da mesma Lei garante que “os caminhos e servidões utilizados em comum pelos habitantes do município como acesso à orla marítima, fluvial e lacustre, estão sob a guarda e conservação do poder público municipal, constituindo bens públicos de uso comum do povo”; já o Art. 91 reza que “os acessos para pedestres à orla marítima, fluvial a lacustre deverão estar localizados numa distância não superior a 125 (cento e vinte cinco metros) um do outro, tendo a largura mínima de 3,00m (três metros)”; e o Art. 92 garante que “nos lugares em que a orla marítima, fluvial e lacustre não possui as características de praia, será destinada uma faixa de 15,00m (quinze metros) de largura, através dos terrenos de marinha, para a passagem circulação exclusiva de pedestres”.

Apesar de constar no Plano, nenhuma das diretrizes referentes a circulação de pedestres foram colocadas em prática e hoje numerosos condomínios fechados, localizados ao longo das praias, impedem o acesso das pessoas a estas.

O Plano dos Balneários também não alterou o sentido segregador dos Planos anteriores; constituiu-se na idéia de expansão urbana, apoiando-se justamente na extensão da malha viária para valorizar ainda mais as áreas de interesse imobiliário, reafirmando assim o processo de segregação espacial. Este Plano, apesar de sofrer intensas mudanças e emendas, continua vigorando até hoje.

Entretanto, os anos 80 foram marcados pelo fortalecimento dos movimentos sociais urbanos, elemento decisivo para o enfrentamento do modelo de planejamento vigente. Com o fim do chamado “milagre econômico” e a intensificação das contradições urbanas, o papel dos movimentos sociais passou a ser imprescindível no embate dos problemas urbanos. Depois de anos sob rígido

controle vivido pela experiência autoritária do regime militar, a sociedade civil vive um período de ressurgimento, marcado pela construção de uma nova concepção de cidadania. Para Dagnino (2002: 10):

A redefinição da noção de cidadania, empreendida pelos movimentos sociais e por outros setores sociais na década de 80, aponta na direção de uma sociedade mais igualitária em todos os níveis, baseada no reconhecimento dos seus membros como sujeitos portadores de direitos, inclusive aquele de participar efetivamente na gestão da sociedade.

Em consequência desse processo de fortalecimento dos movimentos sociais, os anos 90 marcam a história do planejamento urbano no Brasil; para Villaça (1999: 235), “marca o início do seu processo de politização, fruto do avanço da consciência e organização populares”.

Porém, apesar da fase de redemocratização pós-período militar, os mecanismos decisórios ainda estavam sob o comando do Estado. Em Florianópolis, essa situação mostrou-se evidente durante o processo de elaboração de um novo Plano Diretor para o distrito sede da cidade.

Desde 1982 o projeto de um novo Plano para o distrito sede vinha sendo elaborado pelo IPUF; em 1993, segundo Ribeiro (1999: 108), o Plano foi enviado pelo então prefeito Sérgio Grando para a Câmara de Vereadores, contudo, devido à pressão popular, foi suspenso para ser submetido à discussão pública. De acordo com Peres (1999: 49), diversos segmentos sociais propuseram em torno de 159 emendas ao Projeto de Lei elaborado pelo IPUF, sendo que 78 foram acatadas e inseridas no Projeto de Lei novamente enviado à Câmara Municipal em 1994. No entanto, Pimenta e Pimenta (1999: 27) afirmam que em abril de 1996 a Comissão de Obras e Viação (COV) elaborou um substitutivo global ao projeto do executivo, fundamentando uma série de alterações nos gabaritos propostos, nos cálculos dos afastamentos e nas taxas de ocupação. Para os autores, as propostas significariam mudanças no perfil da cidade e na qualidade de vida da população.

Pressupõe um modelo de urbanismo e de cidade que já demonstrou dramaticamente os seus limites internacionalmente, mas, sobretudo no caso brasileiro, onde as peculiaridades do desenvolvimento fizeram com que as cidades não fossem dotadas de infra-estruturas necessárias de transporte, saneamento e lazer. Nesta condição, a

constante densificação e a verticalização agravam as condições de vida dos centros urbanos (PIMENTA e PIMENTA, 1999: 29).

O IPUF se manifestou favorável às mudanças propostas pela COV. No entanto, “o Movimento pela Participação Pública no Plano Diretor iniciou uma campanha na cidade contra a mesma – na oportunidade foram confeccionados e distribuídos materiais informativos e adesivos e coletadas assinaturas em abaixo assinado” (WOLF, 1999: 18).

Em reação, contrariando a redação do novo Plano Diretor, foram escritos diversos textos e pareceres que, reunidos, compuseram o livro *O futuro da Cidade: a discussão pública do Plano Diretor*²². Ficou evidente para professores universitários, lideranças comunitárias, sindicalistas e demais cidadãos que o Plano realizado pelo executivo e principalmente o seu substitutivo, feriam seriamente as emendas populares. Na visão dos diversos autores que compuseram o livro, o aumento do gabarito dos prédios na região central da cidade provocaria uma série de impactos negativos para a cidade, entre eles a restrição da mobilidade urbana. Para os professores Peres, Mendonça e Oliveira, o problema referente à mobilidade, tanto no Plano Diretor Executivo quanto no Substitutivo, está associado ao seu caráter individual e motorizado.

Para Peres (1999: 62):

(...) o PD assenta-se em um modelo de circulação concebido para o transporte individual. Um sistema de transporte de massa e que articule suas diversas modalidades implicaria uma alteração no uso do solo, que não é prevista do PD-Executivo. Salienta-se também que as áreas de transbordo devem ser qualificadas no seu entorno imediato, e criada uma legislação especial de controle do solo. O PD-Executivo e o seu substitutivo são omissos a respeito.

A professora Mendonça (1999: 71), afirma:

O Plano Diretor discutido em 1994 já privilegiava o adensamento e verticalização das construções e o transporte individual. O substitutivo proposto, no momento, amplia os problemas que aquele causaria. O incentivo ao aumento da população e circulação de automóveis vai aumentar a produção artificial de calor e de

²² O Futuro da Cidade: a discussão pública do Plano Diretor. José Paulo Teixeira, Jorge E. Silva, organizadores. Florianópolis. Instituto Cidade Futura, 1999.

emissões de partículas de poeira, fumaça e gás carbônico (CO₂) no ar.

Segundo Oliveira (1999: 77), o modelo adotado:

(...) privilegia o uso de carros em detrimento a outros meios alternativos, por exemplo, de meios de transporte coletivo integrados, ciclovias. O Plano privilegia o mover ao invés de preconizar comportamentos. Os raios de curvatura recomendados para as esquinas das ruas favorecem a velocidade dos veículos em detrimento da segurança dos pedestres que queiram atravessar o logradouro.

Assim, após um conturbado processo, o Plano Diretor de 1997 é sancionado pela então empossada Prefeita Ângela Amim, não sem antes lhes aplicar 15 vetos, dos quais 5 foram rejeitados pela Câmara. Finalmente, em junho de 1997, é aprovada na Câmara Municipal a Lei nº 001/1997 que regulamenta o Plano Diretor do Distrito Sede.

Embora, de acordo com Fantin (2000: 65), tenha ocorrido à participação de membros da comunidade e representantes da sociedade civil na discussão sobre a cidade, “a tramitação do processo na Câmara de Vereadores – presa nas teias da burocracia e nas amarras da falta de vontade política – foi lenta e desmobilizadora”.

O novo Plano Diretor se mostrou como uma continuidade dos anteriores e reduziu-se mais uma vez a um plano de uso e ocupação do solo, com preocupações muito claras de micro-zoneamento. Em relação à mobilidade urbana, Castells (1999: 131), afirma que “o silêncio sobre o sistema de transporte público e de implantação de serviços se complementa com a permissividade para certas edificações no que diz respeito de zoneamento, uso do solo, taxas, índices e gabaritos”.

O Plano Diretor de 1997 manteve o padrão de vias hierarquizadas; de acordo com Artigo 119 são denominadas: vias arteriais, constituídas pelas rodovias que interligam o centro com os balneários e outros municípios; vias principais, aquelas que conciliam o tráfego de passagem com o tráfego local; vias coletoras, encaminha o tráfego das vias sub-coletoras e locais para as vias principais; vias sub-coletoras, encaminha o tráfego local para as vias coletoras; vias locais, as demais vias de circulação; vias preferenciais de pedestre; vias panorâmicas, função de turismo e lazer; ciclovias, destinadas a circulação exclusiva de bicicletas.

Mais uma vez a bicicleta aparece no Plano Diretor de Florianópolis, mas, ainda como no Plano de 1985, existem restrições, pois para a implantação de ciclovias é necessária a elaboração de projetos específicos. Não obstante, dessa vez aparece com uma mudança positiva: a largura indicada para a construção de ciclovias passou de 2 metros para 2,8 metros – ainda assim, não fez muita diferença, haja vista que esta norma não foi obedecida nas obras posteriores.

Outra mudança do novo Plano foi a inclusão de uma subseção específica para tratar do sistema de circulação de pedestres; todos os quatro artigos que compõem essa subseção, se referem a garantia do pedestre em acessar a orla marítima, lacustre e fluvial. No entanto, essas exigências também não foram aplicadas; muitos acessos a orla marítima, lacustre e fluvial são impedidos pelos inúmeros condomínios fechados construídos na cidade.

Essa, entre outras, situação revela um antagonismo existente entre o plano e a sua ação (implantação, gestão e fiscalização); para Castells (1999: 131), “pareceria ser que não entra na mente desses planejadores pensar na cidade como lugar onde o *ser urbano* para se realizar deve fazê-lo em massa e a partir da básica condição de pedestre”.

O Plano Diretor de 1997 repetiu a concepção dos anteriores e do mesmo modo foi realizado com uma participação social tutelada pelo poder público; além disso, foi continuamente descumprido e constantemente desfigurado por emendas. Porém, o Estatuto da Cidade renovou as esperanças de superação do passado. Na visão de Villaça (1999: 240), o Estatuto da Cidade, “é uma frente, talvez a mais importante, pois dela depende muito da futura credibilidade de eventuais Planos Diretores”. Porém, “o destino do planejamento no Brasil atual, o perfil, a credibilidade e o conteúdo dos Planos Diretores estão assim ligados aos avanços da consciência de classe, da organização do poder político das classes populares” (VILLAÇA, 1999: 241).

5.3 – Florianópolis discute seu espaço: o Plano Diretor Participativo

A idéia de Plano Diretor existe no Brasil pelo menos desde 1930 e "alastrou-se entre nós com grande intensidade e rapidez passando a ser adotada, defendida e prestigiada pela elite da sociedade brasileira" (VILLAÇA, 2007: 11).

A concepção tradicional de Plano Diretor está associada à idealização de um projeto de cidade do futuro. A elaboração e implementação deste sempre esteve sob a responsabilidade do poder público, que também fica com a responsabilidade de executá-lo através de investimentos em serviços e equipamentos públicos. Essa noção de Plano Diretor, está associada à idéia de um Estado forte que, ao administrar esse projeto sobrepõe sua concepção política sobre os cidadãos, negando os conflitos inerentes à própria sociedade.

Porém, esse modo de organização do espaço se mostrou bastante questionável; em tempos de política neoliberal, quem exerce maior influência sobre o espaço é o próprio mercado, limitando ainda mais o diálogo com a população. Além do que, "em uma sociedade capitalista, marcada por profundas desigualdades socioeconômicas, o papel do Estado, em princípio, não é o de se contrapor a essa situação de injustiça 'estrutural', mas o de colaborar para manter as 'regras do jogo' que, justamente, criam as disparidades e privações relativas" (SOUZA e RODRIGUES, 2004: 13).

Porém, a partir da Constituição Federal de 1988, a idéia tradicional de superplano e de diagnóstico técnico como indicadores dos problemas foi substituída pela idéia da Reforma Urbana, a qual, por sua vez, provocou uma maior politização do debate sobre o planejamento urbano, além de promover um forte impacto na reformulação dos instrumentos urbanístico, como o próprio Plano Diretor.

Esse momento expressa a necessidade de descentralização da idéia de planejamento urbano e propõe a democratização de sua prática: "os próprios cidadãos devem poder decidir sobre os destinos dos espaços em que vivem", cabendo aos técnicos e estudiosos o papel de "consultores populares" (SOUZA E RODRIGUES, 2004: 14).

Com o Estatuto da Cidade, a elaboração dos Planos Diretores passou a ser obrigatório para as cidades pertencentes a regiões metropolitanas e aglomerações urbanas, onde houver necessidade de utilização dos instrumentos previstos no Artigo 182 da Constituição Federal, das cidades integrantes de áreas de especial interesse turístico e das inseridas em área de influência de empreendimentos ou atividades de significativo impacto ambiental.

O Estatuto da Cidade, considerado como um conjunto de princípios que expressam uma concepção de cidade e de planejamento e gestão urbana, estabelece “normas de ordem pública e interesse social” (art. 1º, parágrafo único), e tem como objetivo “ordenar o pleno desenvolvimento das funções sociais da cidade e da propriedade urbana” (art. 2º). Para colocar em prática as diretrizes encontradas em tais artigos, o Estatuto da Cidade conta com uma série de instrumentos de planejamento e de institutos tributários, financeiros, jurídicos e políticos; entre eles encontra-se o Plano Diretor (Art.39 e Art. 40).

Essa legislação vem atender exigências sociais que aguardavam sua regulamentação há mais de dez anos; nesse aspecto, o Estatuto da Cidade, pode ser considerado como um marco legislativo. Muito embora, “a perseguição a instrumentos mais aperfeiçoados ou virtuosos é e sempre será importante, mas a questão central não é a técnica”, ou seja, “nenhum instrumento é adequado em si, mas depende de sua finalidade e operação. Nenhuma virtualidade técnica substitui o controle social sobre essa prática” (MARICATO, 2001: 95 e 96)

O novo Plano Diretor tem como desafio conciliar técnica com ampla participação popular na condução do destino das cidades. Contudo, a efetividade desse instrumento jurídico depende de muitos fatores; depende do processo de divulgação; do nível de probidade do poder público; dos recursos públicos disponibilizados; do jogo de interesses que há na cidade; do comprometimento da Câmara Municipal; da formação e da prática dos planejadores urbanos; do nível de organização da sociedade civil.

A possibilidade de participar da elaboração do Plano Diretor da cidade causou agitação entre aqueles que há anos lutavam por essa conquista. Entretanto, entre estes, há plena consciência de que o centralismo administrativo e as relações entre o Executivo e o Legislativo não pretendem incentivar a divisão do poder e o controle dos investimentos públicos com os cidadãos: “Pelo contrário, o projeto democrático do Estatuto da Cidade pode suscitar variados graus de oposição, do adiamento do processo do Plano Diretor Participativo ao combate frontal às reivindicações populares” (BURNETT, 2008). Em Florianópolis essa situação se mostrou bastante evidente e o rumo que o PDP tomou exigiu do movimento social uma postura reivindicatória.

O Plano Diretor Participativo de Florianópolis iniciou seu processo de elaboração em 2006; a fim de assegurar a participação popular, exigência do

Estatuto, e conforme a Resolução nº 25/2006 do Conselho das Cidades, no dia 06 de junho de 2006 ocorreu à primeira reunião pública do Plano Diretor Participativo. Esta foi direcionada para a formação do Núcleo Gestor, um órgão colegiado de natureza temporária, de caráter consultivo e deliberativo, definido no artigo 3º do Decreto Municipal nº 4.215, composto por 60% de membros da sociedade civil e por 40% de membros do governo municipal, estadual e federal. A composição final deste quadro se configurou da seguinte maneira: 10 representantes do Poder Público, 16 representantes de Organizações da Sociedade Civil e 13 representantes dos Núcleos distritais – Centro; Continente; Santo Antonio de Lisboa; Ratoles; Canasvieiras; Cachoeira do Bom Jesus; Ingleses; Rio Vermelho; Barra da Lagoa; Lagoa da Conceição; Campeche; Pântano do Sul; Ribeirão da Ilha. Os distritos do Centro e do Continente foram divididos em sub-núcleos.

Entretanto, o processo de participação popular do Plano Diretor foi abortado pelo poder executivo no início de 2009, quando este encerrou o andamento dos trabalhos nos Núcleos Distritais e desconstituiu o Núcleo Gestor; a partir de tal data, o poder executivo passou a considerar a participação popular concluída, contrariando o próprio Estatuto²³.

“A ressalva da participação obrigatória da sociedade civil no controle da operação” mostrou, como afirma Maricato (2001: 111), que “não é garantia suficiente para que o controle seja social e não de grupos com interesse mercantil e financeiro”.

Na visão de Villaça (2008), a “participação popular”, ao invés de se mostrar como um conjunto de pressões sobre o poder público, vem atuando como “participação da população” numa espécie de referendo em debates públicos.

A “Participação Popular” conferiria um toque de democracia, igualdade e justiça às decisões políticas. Ela passou a ser divulgada como uma espécie de vacina contra a arbitrariedade, a prepotência e a injustiça. Com ela, todos tornar-se-iam iguais perante o poder público. É essa ilusão que recente ênfase em Plano Diretor Participativo – querendo ou não – procura inculcar na opinião pública. O que raramente aprece é que os grupos e classes sociais têm não só poderes políticos e econômicos muito diferentes,

²³ Durante o processo de revisão do Plano Diretor instalaram-se bases distritais, munidas de um computador, um telefone celular e um estagiário, fornecidos pelo poder público; as bases serviam como local de trabalho e de encontro entre a comunidade. Entretanto, a partir de março de 2009, o poder Executivo ordenou que as sedes dos núcleos distritais fossem fechadas, impedindo a continuidade do processo por parte da comunidade.

mas também diferentes métodos de atuação, diferentes canais de acesso ao poder e, principalmente – algo que se procura sempre a esconder – diferentes interesses. Evidentemente num país desigual como o Brasil, com uma abismal diferença do poder político entre as classes sociais, conseguir uma participação popular democrática – que pressuporia um mínimo de igualdade – é difícil. Essa a principal razão da “Ilusão da Participação Popular”. Assim, os debates públicos seriam apenas a ponta de um iceberg, ou seja, aquilo que não aparece seria muito maior que a parte que aparece (VILLAÇA, 2008: 50).

Além de Villaça encontramos em Alessandri (2008) questionamentos sobre a participação popular nesse atual modelo de construção de políticas públicas:

(...) la producción de una política para la ciudad, aunque surja de foros de debates con participación popular, no se libera de la racionalidad del Estado capitalista en sus alianzas representadas en la democracia representativa. Un ejemplo claro de esta racionalidad es que en el Estatuto de la Ciudad y en los textos de la Conferencia de la Ciudad, el derecho a la ciudad aparece a través de la realización de la “función social de la propiedad” y no de su negación como fundamento de la ciudad segregada.

As críticas levantadas pelos autores e pelos atores sociais entrevistados nesta pesquisa ao cerceamento da participação popular do atual modelo de Plano Diretor são essenciais para compreender as entrelinhas desse processo, sobretudo porque ao Plano Diretor foi atribuído um papel fundamental – como se fosse o único instrumento – de planejamento, capaz de efetuar mudanças profundas na cidade. Contudo, pode-se afirmar que a sociedade civil organizada de Florianópolis compreende que esse instrumento – o Plano Diretor –, não se basta no processo de transformação urbana.

Ainda assim, a participação popular é essencial e necessária para a acuidade do processo de elaboração do PDP. Mesmo que esta ocorra de forma tímida, como foi o caso em Florianópolis. É preciso lembrar que o processo de participação popular depende muito do poder público, pois cabe a este disponibilizar recursos suficientes para implantar infra-estrutura adequada para realizar o debate, para a divulgação midiática, para assessoria técnica; além da transparência de todo o processo, a fim de não desestimular a população.

A leitura comunitária em cada comunidade foi elaborada mediante documentos e informações técnicas, sobre as condições ambientais, sociais e

espaciais de cada distrito, porém, nem todos os distritos tiveram acesso a essas informações, apesar de ser uma obrigação do poder público fornecer esses dados; de acordo com a representante do distrito do Ribeirão da Ilha²⁴, até setembro de 2008 o distrito ainda não contava com todas as informações técnicas necessárias para elaborar sua leitura comunitária.

No distrito de Ratoles, de acordo com seu representante, dos 4 mil habitantes do distrito, cerca de 270 participaram, o que corresponde 6,7%; para o representante é uma média significativa, considerando que ocorreram muitos problemas no que diz respeito à mobilização popular – ele responsabiliza o poder público pela falta de comunicação com a comunidade. No entanto, o representante afirma que a participação foi muito pequena alguns bairros: “em uma audiência pública ocorrida na Barra da Lagoa apenas 37 pessoas participaram”.

Para o representante da UFECO, apesar da extrema importância da participação popular no processo de planejamento, ela vai além, “é necessário fiscalizar gerir conjuntamente o que foi planejado”. Afinal,

Diferentemente do planejamento, a gestão é uma atividade que remete ao presente, ao aqui e agora. Ela é a administração de determinadas situações dentro de uma conjuntura, com os recursos disponíveis no presente, tendo em vista as necessidades imediatas. Uma vez tendo planejado o nosso dia, precisamos administrá-lo (...) (SOUZA e RODRIGUES, 2004: 16).

Portanto, pode-se dizer que a gestão é a atividade complementar e interdependente do planejamento, mas tão necessária quanto. Numa cidade como Florianópolis o processo de fiscalização e gestão se tornou muito difícil, devido ao forte interesse do mercado – imobiliário, tecnológico, turístico – na Ilha; e é uma grande preocupação da sociedade civil organizada:

Florianópolis é uma cidade que, sob as sucessivas administrações, reproduz o modelo econômico hegemônico, possui altos índices de exclusão social para manter o contínuo enriquecimento da iniciativa privada dominante, desenvolve-se de maneira predatória sobre o meio ambiente natural, mantém postura de concorrência de mercado com outras cidades, não se integra metropolitanamente e não possui mecanismos de participação social para o planejamento e a gestão do desenvolvimento (...) uma cidade habitacionalmente excludente e marcada pela especulação imobiliária com alto déficit

²⁴ Afirmação proferida em reunião do Núcleo Gestor que ocorreu no dia 11 de setembro de 2008.

de moradias, fundiariamente irregular, com política de habitação morosa, insuficiente e desintegrada, sem controle social no planejamento habitacional, que privilegia a ocupação imobiliária em detrimento da proteção ambiental (FLORIPA REAL, 2007: 36).

Devido seus atrativos naturais, Florianópolis é alvo de muitos interesses imobiliários e turísticos; sua condição insular de peculiares características biogeográficas tornam-se “presas” frágeis nas mãos da classe empresarial, que em nome do progresso e com consentimento do poder público colocam em risco o futuro da própria cidade. Nesse sentido, a presença dos movimentos sociais se mostrou indispensável no processo de elaboração do Plano Diretor, a fim de frear esses e outros interesses particulares. Do mesmo modo, também foi importante a presença destes para a inclusão da bicicleta no debate sobre a mobilidade urbana.



*Figura 17: Reunião Distrital – PDP Ingleses em 04/08/0, debate sobre mobilidade
Foto da autora*

Apesar das diferentes necessidades de cada distrito, os problemas enfrentados por eles em relação à mobilidade urbana se mostraram bastante semelhantes. O próprio coordenador do PDP pelo IPUF²⁵, afirmou: “todo mundo constatou problemas de dificuldade de mobilidade, de tráfego, sobrecarga do sistema viário, quase uma incompatibilidade, já definida, percebida”. Entre os problemas enfrentados pelas comunidades estão: a ineficiência do transporte coletivo; o alto custo do transporte coletivo; a falta de infra-estrutura adequada para pedestres e ciclistas; os constantes congestionamentos. Foi possível perceber essa conjuntura tanto pela análise das diretrizes comunitárias quanto pela observação e a participação durante 2 anos no processo de elaboração do PDP.

²⁵ Em entrevista cedida no dia 20 de junho de 2008.



*Figura 18: Reunião Distrital – PDP Costeira do Pirajubaé em 07/07/07
Foto de André Geraldo Soares*



*Figura 19: Reunião Distrital – PDP Campeche em 15/09/07
Foto da autora*



*Figura 20: Reunião Distrital – PDP Centro em 03/12/07
Foto da autora*



*Figura 21: Reunião Distrital – PDP. Pântano do Sul em 26/03/2008
Foto da autora*



*Figura 22:: Reunião Distrital – PDP. Coqueiros em 30/05/2008
Foto da autora*

Participar das reuniões mostrou que há um interesse comum entre os distritos de incluir a bicicleta no sistema viário da cidade; ao mesmo tempo é nítido que a maior preocupação das comunidades é assegurar os usuários da bicicleta, através da implantação de uma infraestrutura adequada.

A mobilidade ciclística, também mostrou ser um tema de interesse para o setor público e para o setor privado, muito embora, esse interesse se constitua de forma diferente para a comunidade; é preciso salientar que tanto o setor público quanto o privado utilizam o discurso da sustentabilidade ambiental, bastante em voga na cidade, para promover seus projetos depredadores.

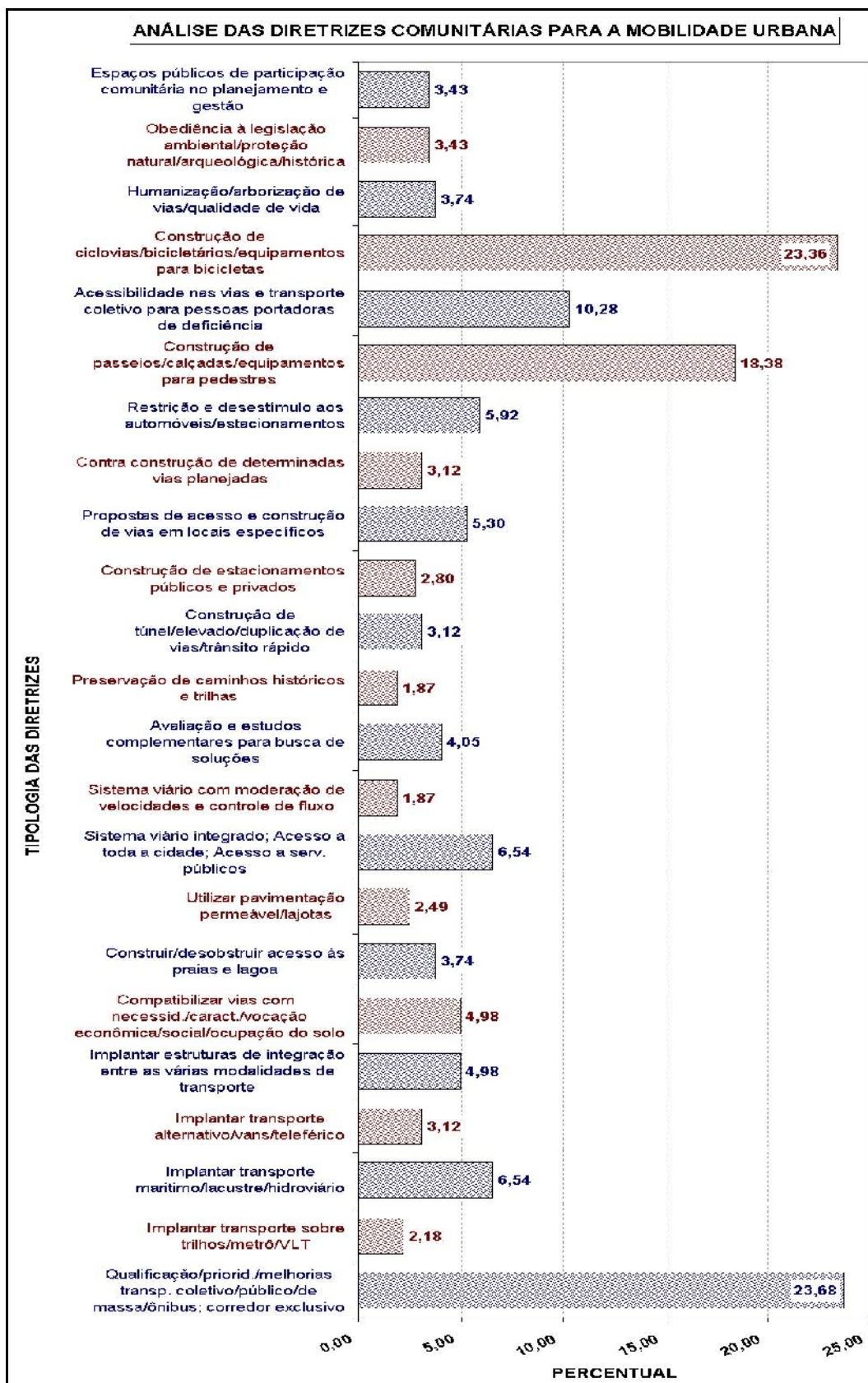


Gráfico 3: Análise das diretrizes comunitárias de mobilidade urbana

As propostas construídas durante as reuniões dos Núcleos Distritais foram compiladas pelo IPUF e reunidas no documento “Diretrizes construídas pela sociedade”. Uma leitura detalhada das 321 diretrizes permitiu dividi-las em 23 categorias de acordo com as modalidades de transporte e os tipos de medidas indicadas. Na análise, algumas propostas foram divididas em mais de uma categoria (Gráfico 3).

Das diretrizes, 23,68 % fazem referência ao transporte por ônibus, solicitando melhorias ou sua prioridade no trânsito; qualificando essa opção pelos meios coletivos de transporte, observa-se que 2,18 % das diretrizes mencionam transporte sobre trilhos, 6,54 % aludem ao transporte hidroviário e 3,12 % citam modos de transporte alternativo (com este nome ou citando vans e teleférico).

Logo em seguida, 23,36 % das propostas indicam a necessidade de medidas favoráveis ao uso da bicicleta na cidade; 18,38 % reivindicam calçadas e passeios para pedestres e 10,28 % esperam medidas de inclusão das pessoas com deficiência, demonstrando que a população Florianopolitana exige um caráter de mudança na mobilidade da cidade.

Temas como construção de túneis e elevados e duplicação de vias somam apenas 3,12 % de todas as diretrizes. Apesar de todo investimento público direcionado a esse tipo de projeto e de todo investimento privado em promover a cultura automobilística, a população clama por transporte coletivo de qualidade e infra-estrutura cicloviária.

Há uma sinergia, entre a população de Florianópolis, por uma cidade ciclável e nem mesmo a alegada topografia desfavorável conseguiu conter esse desejo, desejo este que não se manifesta apenas no campo ideológico, mas no campo da vida concreta, de quem pedala para o trabalho e para a escola, nas pequenas e médias distâncias percorridas no dia a dia da população. Enfim, a leitura do gráfico permite-nos compreender que a prioridade até então concedida aos meios de transporte motorizados individuais não conta mais com o apoio da população e dos atores sociais que participam da elaboração do Plano Diretor, ora em processo em Florianópolis.

Entretanto, tendo em vista a tradição política do país e a experiência obtida com os Planos Diretores anteriores, é temeroso que os principais investimentos para a mobilidade em Florianópolis continuem sendo direcionadas para aquele estilo de

desenvolvimento onde houve menos apelo comunitário, resultando na multiplicação de obras viárias de grande porte e em maior adensamento do trânsito motorizado.

O fato, de as diretrizes apontadas pelas comunidades não estarem alinhadas com o modelo de desenvolvimento da cidade historicamente implementado pelo poder público – e nossa observação participante permitiu-nos verificar que isso ocorreu com os demais temas que não só o da mobilidade – pode ser uma explicação para a interrupção do processo democrático do PDP pela Prefeitura Municipal: quanto mais cedo o documento deixasse de ser composto com controle social, mais fácil seria elaborá-lo da maneira que agrada às forças econômicas e políticas locais.

O Plano Diretor Participativo deu oportunidade da comunidade propor o modelo de cidade e de mobilidade que deseja; ao longo do processo, os diversos atores sociais envolvidos com o Plano Diretor procuraram, através do Núcleo Gestor, assumir um único corpo propositivo, propondo medidas organizativas direcionadas à construção de uma cidade sustentável. Após o fechamento dos Núcleos Distritais e do Núcleo Gestor no início de 2009, foi contratada em agosto a Fundación CEPA – Centros de Estudios y Proyectos del Ambiente, ONG fundada na Argentina e com sede em Porto Alegre, para conduzir o processo final de elaboração do PDP e redigir o Projeto de Lei que será encaminhado à Câmara Municipal.

Dentre as diretrizes sínteses para a mobilidade apresentadas pela CEPA encontramos:

- Desestimular o uso do transporte individual motorizado, priorizando o sistema de transporte coletivo público como principal solução para os problemas de mobilidade urbana, otimizando a relação entre quantidade, qualidade e custos do sistema, visando sempre o interesse dos pedestres e veículos não motorizados, especialmente dos portadores de necessidades especiais;
- Criar, ampliar, diversificar e integrar o transporte coletivo público terrestre (metrô de superfície, ônibus e micro-ônibus) e marítimo (de pessoas, veículos e cargas) e integrá-los aos modais alternativos, priorizando as áreas mais populosas do município;
- Planejar, revisar e implantar um sistema viário hierarquizado e dimensionado para atender as demandas de desenvolvimento do município, sendo compatível com a capacidade de suporte, o uso do solo e as peculiaridades físicas, sociais, ambientais, históricas e paisagísticas de cada local, priorizando o traçado por áreas não ocupadas;
- Planejar e implantar um sistema cicloviário para atender, como modal de *transporte alternativo*, *algumas demandas* de deslocamento no município, cujo o traçado das vias seja

- compatibilizado com as peculiaridades físicas, ambientais e paisagísticas de cada local e que possa também, em situações específicas, servir de elemento físico de proteção e fiscalização das áreas de preservação, como *rotas alternativas de lazer*;
- Fortalecer o controle social sobre o Sistema de Transporte Público, garantindo aos usuários uma maior participação nas esferas de decisão e no acesso as informações gerenciais (*grifo nosso*) (CEPA, 2009).

A sintetização elaborada pela CEPA está baseada nas diretrizes apontadas pela população que compareceu às reuniões distritais, entretanto sua menção da bicicleta como meio de “transporte alternativo” carrega uma conotação de *segunda opção caso a primeira não seja adequada*. Conforme já afirmado, a bicicleta não pode ser apresentada como uma solução para toda a problemática da mobilidade urbana nem a principal forma de prover o deslocamento dos cidadãos, mas dentro da sua área de abrangência, ou na sua Bacia Cicloviária, e para determinadas funções sociais, ela pode ser um veículo cotidiano muito eficaz, e neste sentido em tão primeiro plano como as demais modalidades de transporte urbano.

Além disso, sua menção associada a “rotas alternativas de lazer” fortalece uma concepção ainda presente de que a bicicleta é um instrumento de esporte e de lazer, concepção esta, que também é responsável pela falta de investimentos em estruturas para transformá-la em meio de transporte.

A fim de compreender como se inseriu e construiu o debate da mobilidade ciclística no PDP e de perceber como se constituiu o processo participativo durante a elaboração do Plano Diretor, o trabalho agora se guiará pela percepção de atores sociais envolvidos diretamente no Plano Diretor Participativo.

6 – Os atores sociais envolvidos no Plano Diretor Participativo

*A injustiça avança hoje a passo firme.
Os tiranos fazem planos para dez mil anos. O poder
apregoa: as coisas continuarão a ser como são.
Nenhuma voz além da dos que mandam.
E em todos os mercados proclama a exploração; isto é
apenas o meu começo. Mas entre os oprimidos muitos
há que agora dizem.
Aquilo que nós queremos nunca mais o alcançaremos.
Quem ainda está vivo não diga: nunca.
O que é seguro não é seguro.
As coisas não continuarão a ser como são. Depois de
falarem os dominantes.
Falarão os dominados.
Quem pois ousa dizer: nunca.
De quem depende que a opressão prossiga?
De nós e quem depende que ela acabe? Também de
nós.
O que é esmagado que se levante!
O que está perdido, lute!
O que sabe ao que se chegou, que há aí que o retenha.
E nunca será: ainda hoje.
Porque os vencidos de hoje são os vencedores de
amanhã
Há homens que lutam um dia, e são bons;
Há outros que lutam um ano, e são melhores;
Há aqueles que lutam muitos anos, e são muito bons;
Porém há os que lutam toda a vida.
Estes são os imprescindíveis*

Bertolt Brecht

As lutas dos movimentos sociais — entendido aqui como “formas que as pessoas têm de se organizar e se colocar como participantes ativos na sociedade” (SOUZA e RODRIGUES, 2004: 82) — são imprescindíveis para o processo de transformação socioespacial. No Brasil os movimentos sociais urbanos, que desde a década de 80 vêm atuando sobre problemas relacionados ao uso do solo, são responsáveis pelas atuais transformações do espaço urbano, assim como, pelas mudanças no caráter participativo do processo de planejamento urbano.

Uma das recentes conquistas oriundas da luta do movimento social é a aprovação do Estatuto da Cidade, qual garanti legalmente a participação popular na elaboração do Plano Diretor.

Entretanto, conforme Souza (2006: 177), endentemos que a participação popular deve ser radicalizada ao máximo, pois:

Mesmo em uma sociedade heterônoma, não é, a partir de uma perspectiva autonomista, somente o Estado que planeja e gere, e a visão de 'participação popular' deve ser radicalizada ao máximo, não se contentando com fórmulas domesticadas como 'democracia participativa', que é um eufemismo recorrente no meio do 'planejamento politizado' brasileiro, designando a democracia participativa temperada com alguns mecanismos de participação direta da população.

O processo participativo do novo Plano Diretor de Florianópolis passou por muitos momentos até ser interrompido no começo de 2009 por ação da Prefeitura Municipal. Visando manter a estrutura democrática, diversos membros do Núcleo Gestor continuaram reunindo-se de forma independente através do que ficou conhecido como "Núcleo Gestor Autoconvocado".

6.1 – Entrevistas: estrutura e seleção

As entrevistas, como processo de investigação não alcançam a totalidade, mas possibilitam apreender os elementos que constituem essa totalidade. Durante a nossa participação no processo do PDP percebemos e recolhemos depoimentos de que, com exceção dos representantes do IPUF, foi limitada a participação do Estado; motivo que nos levou a selecionar para a entrevista o coordenador do Plano Diretor Participativo pelo IPUF e o Diretor de Operações do IPUF, sendo que este último participou de reuniões distritais colaborando com o debate sobre o sistema viário da cidade.

A participação da iniciativa privada também foi bastante tímida no processo de revisão do Plano Diretor. Porém, ainda assim, avaliamos necessário conhecer sua perspectiva, haja vista a forte influência que este setor exerce sobre a cidade. Neste caso entrevistamos o presidente do Sinduscon – Sindicato das Indústrias de

Construção Civil de Florianópolis, que representa a organização no Núcleo Gestor do PDP.

A UDESC e a UFSC são as instituições de ensino superior com cadeira no Núcleo Gestor e, dada a maior participação da UFSC, optamos por entrevistar seu representante.

Entre os movimentos sociais a escolha foi mais difícil, devido o grande número de entidades envolvidas no processo do PDP. Contudo, ao longo das reuniões percebemos a intensa participação da UFECO – União Florianopolitana de Entidades Comunitárias, da qual entrevistamos seu representante no Núcleo Gestor. Além disso, levamos em consideração a trajetória histórica de luta social que a entidade tem na cidade, envolvendo questões como meio ambiente, transportes, moradia e saneamento, o que lhe confere um caráter de pluralidade.

Já entre os representantes distritais a princípio tínhamos a intenção de entrevistar um de cada distrito, porém, após um ano de participação em reuniões distritais e do Núcleo Gestor percebemos que as falas dos representantes se assemelhavam muito em relação à mobilidade urbana. Apesar das particularidades de cada distrito acreditamos que os problemas e as soluções referentes à mobilidade são bastante próximas, principalmente entre os distritos das mesmas regiões, portanto, optamos por entrevistar cinco representantes distritais, cada um representando uma região da cidade: norte, sul, leste, centro e continente.

Apesar de o continente corresponder à região central decidimos, nessa pesquisa, considerá-lo como outra região, pois o mesmo é composto por diversos bairros de alta densidade populacional, a maior de Florianópolis, e que apresenta a particularidade de ser o único distrito fora da Ilha.

Dessa forma as entrevistas com as lideranças distritais se configuraram da seguinte maneira: para a região sul da Ilha foi entrevistada a representante do Distrito do Campeche no Núcleo Gestor, membro do Movimento Campeche Qualidade de Vida. Apesar da intensa participação dos representantes distritais do Ribeirão da Ilha e Pântano do Sul no Núcleo Gestor, optamos pela representante do Campeche devido à história de participação e envolvimento do distrito do Campeche em questões relativas ao Plano Diretor desde 1985 – a comunidade resistiu durante mais de duas décadas às tentativas de planejamento da região que não contavam com a participação da população.

A região norte foi representada pelo membro da Associação de Moradores de Ratonos – AMORA. O norte da Ilha também possui vários representantes distritais bastante ativos, no entanto, durante o processo do PDP percebeu-se que o representante do distrito de Ratonos teve uma participação destacada no Núcleo Gestor; além disso, o representante participou diretamente da sistematização e da codificação das diretrizes apontadas pela sociedade no PDP.

A região continental contou com a entrevista do líder comunitário do bairro Monte Cristo, por ser ele o representante do distrito do continente no Núcleo Gestor.

Por fim realizamos a entrevista com a região central. Desta região entrevistamos a representante do sub-núcleo do Itacorubi, membro da Associação dos Moradores do Bairro Trindade – AMBATRI. Optou-se por entrevistar a representante do sub-núcleo do Itacorubi devido ao destaque que este distrito teve no debate sobre a mobilidade, foco principal desta pesquisa.

Devido à aproximação e semelhança nas falas dos representantes distritais, e, tendo em vista as dificuldades em realizar a entrevista com o representante da região leste, optamos por não realizá-la, pois consideramos suficiente os dados coletados com as demais entrevistas.

Após realização das entrevistas, iniciamos o processo de análise das mesmas; a fim de facilitar a descrição das análises, dividimos essa etapa em dois momentos: o primeiro descreve a ótica dos atores sociais sobre a participação na elaboração do novo Plano Diretor e o segundo momento descreve a percepção dos atores sociais sobre a mobilidade urbana no PDP.

6.2 – O Plano Diretor Participativo sob a ótica dos atores sociais

Apesar da *Ilusão da Participação Popular*, a que se refere Villaça (2007), para a maioria dos entrevistados o Plano Diretor Participativo em Florianópolis se mostrou um importante momento para a política urbana da cidade. Porém, não há dúvidas, para a maioria dos entrevistados, de que resquícios do tradicional modelo de Plano Diretor ainda vigoram sobre o atual processo.

Para o representante da UFECO “o processo de participação popular é muito novo, o processo democrático também é muito novo e a gente está num processo de aprendizado”; ele ainda afirma que a participação só se tornará efetiva se espaços de controle e fiscalização do plano forem criados: “a participação popular na elaboração do novo Plano Diretor não pode se encerrar na leitura comunitária, é necessário o envolvimento direto da população nos processos posteriores”.

Enfrentar pela primeira vez, de forma oficial, a participação popular mostrou-se um trabalho árduo para os movimentos sociais e os representantes distritais, porque além da intensa participação destes – com a qual a maioria já está acostumada –, houve a necessidade de estimular e incentivar a população, tão desacreditada, a participar. Afinal, “num país desigual como o Brasil, com uma abissal diferença de poder político entre as classes sociais, conseguir uma participação popular democrática – que pressuporia um mínimo de igualdade – é difícil” (VILLAÇA, 2007: 50). Essa dificuldade é percebida pelos entrevistados; a maioria deles possui consciência do domínio que o poder privado exerce sobre os espaços políticos da cidade, conforme opinião do representante da ViaCiclo:

Como em qualquer cidade, quem mais exerce poder de influência econômica e política na cidade é a iniciativa privada. Portanto uma ONG, ou um conjunto de atores coletivos da sociedade civil têm um poder bastante limitado. Em Florianópolis empresários ligados ao turismo, à construção civil e ao comércio, praticamente ditam as normas sociais. Isto é bastante claro nas alterações de zoneamento, quando para atender a um projeto de construção civil de um grande empreendimento imobiliário, seja residencial ou comercial, se altera a proteção ambiental nos locais desses projetos.

Da mesma forma o representante da UFECO:

É evidente que os interesses privados irão continuar, a cidade é um espaço de constante disputa e nós temos que entender isso, essa disputa não vai terminar simplesmente com a aprovação do Plano Diretor, a disputa pelo direito à cidade vai continuar.

Essa diferença de interesses entre público e privado é histórica no país. A marginalização da população na esfera política é uma das consequências deste conflito. Além disso, o Estado, que deveria ser o responsável por implantar políticas

públicas que beneficiassem a maioria da população, está tão preso aos interesses privados que age justamente ao contrário.

A idéia de crescimento econômico está arraigada aos interesses do setor privado, incidindo sobre a concepção de cidade, conseqüentemente sobre o planejamento da mesma. De acordo com o representante do Sinduscon:

Muitos conceitos e princípios foram bastante flexibilizados no PDP, visões ainda míopes e distorcidas ainda existem, mas eu acredito que se está avançando, acredito que vamos encontrar um ponto de encontro no micro zoneamento, porque o macro zoneamento já tem um desenho geral. Com premissas que a cidade precisa para ter um urbanismo que respeite o meio ambiente, respeitando o direito das pessoas de ir e vir, de crescer, de prosperar, ou até mesmo de estagnar, de ficar parada como uma árvore. Porque é um direito da pessoa de não querer ser nada, mas elas não podem atrapalhar aqueles que querem caminhar, querem avançar, que querem se realizar.

A noção de progresso implícita na afirmação – *crescer, prosperar, avançar* – é uma das questões mais conflituosas para o processo de elaboração do Plano Diretor de Florianópolis. A cidade, desde a década de 50 com a construção do primeiro Plano Diretor, demonstra esse caráter desenvolvimentista; outra característica desse tradicional modelo de elaboração do Plano Diretor, muito bem aceita pela elite, é a preocupação com o zoneamento, fato que é bastante “compreensível”, haja vista que:

O zoneamento – ao contrário do planejamento urbano stricto sensu – surge no Brasil sem qualquer elaboração teórica, sem a participação de intelectuais estudiosos da cidade e sem a influência do pensamento estrangeiro. Recordar-se que no final do século XIX, quando se inicia no Brasil, o zoneamento mal ensaiava os primeiros passos na Alemanha e nos Estados Unidos. O que se inicia no Brasil corresponde (e continuará correspondendo) a interesses e soluções específicas das elites brasileiras. (...) Nos quase cem anos de existência entre nós, quase que exclusivamente serviu para atender a interesses claros e específicos, particularmente os dos bairros da população de mais alta renda. (VILLAÇA, 1999: 178)

Parte dos representantes do núcleo gestor se mostrou apreensivo com as intenções do setor privado; inclusive sugeriu-se, durante o processo de revisão do Plano Diretor, a suspensão das grandes obras na cidade, tanto as privadas quanto as públicas, a fim de conter as contradições de interesses. Entretanto, essa idéia,

batizada de “moratória nas alterações de zoneamento”, não foi consenso entre todos representantes do núcleo gestor.

Foram muitas as divergências durante o PDP. Embora os conflitos internos existentes nos próprios distritos, funcionem como uma espécie de afinamento do debate, as divergências entre os representantes do Núcleo Gestor demonstra uma ameaça à coesão do grupo; para o processo de investigação esse elemento se mostra como positivo, tendo em vista que “os momentos de conflito, de transição e de dúvidas são celeiros férteis para informações sobre determinada coletividade” (MINAYO, 2004: 117)

Além das divergências, a participação popular ocorreu de uma maneira bastante distinta em cada distrito, enquanto em alguns distritos a participação foi intensa, em outros, a presença da população foi bastante tímida. Para o representante de Ratonos a participação popular no distrito se mostrou positiva: “o envolvimento da comunidade foi muito grande, o que está construído até hoje – as diretrizes –, foi porque a comunidade fez”.

Em relação à baixa participação popular de alguns distritos, a maioria dos entrevistados, entre eles representantes distritais e representantes dos movimentos sociais, atribuem principalmente à ausência do poder público e a insuficiência de recursos injetados no processo, em especial para realizar a sensibilização popular através da mídia. Entendemos que a divulgação do processo não garantiria uma mobilização em massa no PDP, mas certamente qualificaria sua discussão.

A participação popular foi uma preocupação constante entre os representantes distritais; parte deles durante, as reuniões do núcleo gestor, expressavam um sentimento de angústia devido a ausência da comunidade; em contrapartida, outros representantes, como os das comunidades do Campeche, Ingleses, Ratonos e Pântano do Sul, se mostravam satisfeitos com a mobilização popular. O fato é que essa questão foi e continua sendo um ponto chave do processo.

Embora o coordenador do PDP afirme que o processo foi “amplamente aberto, radicalmente aberto”, para a maioria dos atores sociais a participação foi cerceada pelo poder público, o que ficou evidenciado pelo fechamento das bases distritais no início de 2009. De acordo com a representante do sub-núcleo do Itacorubi:

O Plano Diretor foi “participativo” até outubro do ano passado (2008). Depois disso, o Executivo fechou as bases distritais, infelizmente. Agora, a prefeitura está realizando licitação para contratar uma empresa que vai montar o Plano Diretor, apesar dos protestos de todos os envolvidos nas discussões, que apontaram mais de 2.000 diretrizes.

A suspensão do processo participativo foi considerado por parte dos envolvidos com o PDP como um “golpe da administração pública”. O Núcleo Gestor que deveria acompanhar todo o processo de elaboração do Plano Diretor, com o fechamento das bases distritais, reduziu-se a uma única etapa do processo. Além de entrar na ilegalidade, tendo em vista o inciso do Artigo 2º do Estatuto da Cidade²⁶, a administração pública de Florianópolis corrobora mais uma vez, ao separar leitura comunitária e leitura técnica, a idéia tecnicista dos tradicionais modelos de planejamento urbano. A afirmação do Diretor de Operações do IPUF confirma essa dicotomia estabelecida historicamente:

No começo eu achei que a comunidade não estava sabendo o que queria, mas eu avalio que é muito bom. As propostas que eles têm, ao serem compiladas percebe-se que são, mais ou menos, as diretrizes que o IPUF tem para Plano Diretor. A linguagem é diferente, mas se juntarmos tudo que eles querem, nós sempre quisemos. E ficou até bom, porque agora nós estamos sendo avaliados pelas comunidades. E teve sempre aquela interface que a comunidade achava que o IPUF não queria as coisas, e agora eles estão sentindo o que nós queríamos. E muitas vezes não somos nós que não queremos, são outros fatores.

Outra preocupação para a maioria dos entrevistados, que tem ligação direta com o processo participativo, refere-se à legitimação do PDP. Essa inquietação se mostra bastante coerente, segundo Villaça (2007: 51), “os debates públicos vêm sendo usados para dar a aparência de democrática a decisões tomadas sob um jogo totalmente desequilibrado de pressões”. Ainda de acordo com o autor a mínima participação do setor econômico nesses debates oculta outras formas de pressão sobre os tomadores de decisões políticas.

Durante o processo de elaboração do novo Plano Diretor de Florianópolis os interesses do setor econômico prevaleceram sobre os interesses da maioria da

²⁶ “Gestão democrática por meio da participação da população e de associações representativas dos vários segmentos da comunidade na formulação, execução e acompanhamento de planos, programas e projetos de desenvolvimento urbano”.

população, pois obras de grande porte, tanto privadas quanto públicas, continuaram sendo planejadas e executadas na cidade, mesmo com um posicionamento contrário por parte do Núcleo Gestor.

Através das entrevistas foi possível perceber a contradição do processo participativo: ao mesmo tempo em que demonstra ser um processo complexo, difícil e em alguma medida ilusório, também desempenha um papel fundamental para o planejamento da cidade, afinal é através da participação popular que os movimentos sociais conseguem atuar na busca de uma cidade mais justa. De acordo com o representante da ViaCiclo, em Florianópolis os movimentos sociais, nos seus diversos segmentos, precisam buscar o fortalecimento interno com a adesão de participantes; para ele, “quanto maior a força da sociedade civil organizada, e maior a importância da causa que ela defende, tanto maior será o seu poder de influência”.

A iniciativa, por parte dos representantes distritais e movimentos sociais, de dar continuidade ao processo participativo, mesmo depois de interrompido pelo poder público, confirma o nível de organização da sociedade civil de Florianópolis – não obstante as divergências internas. Além disso, a iniciativa vai ao encontro da ideia que Souza e Rodrigues (2004: 115) defendem: “o planejamento e a gestão urbanos também devem ser de responsabilidade direta da sociedade civil”.

6.3 – O debate da mobilidade: mudanças e perspectivas.

A concepção automobilística esteve presente no processo de planejamento de Florianópolis nos últimos 50 anos. Os problemas provenientes dessa concepção são evidentes no dia a dia da cidade, pois ao priorizar o automóvel, os demais meios de transporte passam a ocupar papéis secundários no cenário viário da cidade.

Na medida em que o espaço é adaptado aos interesses daqueles com acesso ao automóvel, cria-se um espaço especial, isolado, que exclui ou afeta severamente as necessidades dos demais sem acesso ao carro. A suposta liberdade de mercado tem servido para adaptar o espaço aos interesses da minoria no papel de motorista de automóvel, ao mesmo tempo em que nega acesso conveniente à

maioria que desempenha os papéis de pedestre, ciclista ou passageiros de transporte público (VASCONCELLOS, 2006: 33).

Entre os entrevistados há a percepção de que a cidade vem priorizando o transporte motorizado individual em prejuízo do transporte coletivo; para o representante da ViaCiclo “o transporte coletivo é tratado pelo poder público como um favor prestado a quem não tem carro”. De acordo com o coordenador do PDP, também foi comum, a todos os distritos, a percepção da inviabilidade do modelo automobilístico adotado em Florianópolis. Constatou-se durante a compilação das diretrizes comunitárias que a população considera esse modelo “carente, limitado, distorcido, que onera o cidadão, que onera a cidade”.

Ainda assim, o representante do Sinduscon acredita que o aumento do número de veículos circulando na cidade é positivo; para ele, “a partir do momento que se identifica uma renovação da frota, a circulação de novos carros na cidade, nós percebemos que há geração de riqueza, que as pessoas estão melhorando de vida, estão progredindo”.

Em contrapartida, para o representante da UFSC é necessário uma estratégia para frear esse o crescimento de automóveis na cidade

(...) nós hoje estamos viciados no carro. Então a classe média, o pessoal que usa carro, agora até a classe baixa, ela tem que ser estimulada, tem que ter alternativa. Então qual é a estratégia? Inserir nessa mobilidade veicular individualizada o transporte coletivo, dando possibilidade, e daí aos poucos vai qualificando, através do sistema de micro ônibus circulares, para as pessoas aos poucos saírem dos carros. Vai chegar um ponto que a cidade vai ficar tão inviável que se tiver os corredores de transporte coletivo, o ônibus chegará muito mais rápido que o automóvel.

As diretrizes do novo Plano Diretor demonstram um caráter de mudança para a mobilidade urbana de Florianópolis, pois as propostas construídas pelas comunidades indicam que a prioridade da população em relação a mobilidade é o transporte coletivo e a bicicleta, contrariando o modelo até então adotado.

A compreensão de mobilidade da população de Florianópolis vai ao encontro das diretrizes apresentadas pelo documento *Plano Diretor Participativo: guia para a elaboração pelos municípios e cidadãos* (Brasil, 2004: 90-91), que indica a necessidade de diminuir o número de viagens motorizadas; repensar a circulação de

veículos; desenvolver os meios de transporte não motorizados; proporcionar mobilidade as pessoas com deficiência e restrição de mobilidade; priorizar o transporte coletivo, considerar o transporte hidroviário e valorizar o pedestre. Dessa forma se posicionou a representante do sub-núcleo do Itacorubi ao se referir às prioridades do distrito quanto à mobilidade:

Há a necessidade de se priorizar o transporte coletivo de qualidade e barato; a construção de ciclovias (diferente das ciclofaixas construídas pelo atual prefeito); o uso de pequenas vans para complementar o transporte de massa; desestimular o uso do automóvel nas áreas centrais; melhorar as condições ambientais, diminuindo a poluição do ar; usar o lixo da cidade para produzir biocombustíveis.

De maneira geral, o conjunto de exigências que a representante do sub-núcleo do Itacorubi apresentou também contempla outros distritos. Na busca por uma mobilidade mais justa e sustentável está implícito o anseio por outro modelo de cidade e outro modo de vida. Ainda que prevaleça a cultura automobilística no cotidiano das pessoas, ainda que o carro seja, como nas palavras do representante do Sinduscon “um desejo muito forte, porque o carro é um símbolo de status”, a postura da população durante o PDP, ao exigir do poder público transporte coletivo de qualidade, ciclovias e calçadas, demonstra uma mudança na mentalidade da própria população que defende o automóvel; conscientemente ou não, as diretrizes “caminham” e “pedalam” para outro lugar.

Pode-se afirmar que nesse sentido a bicicleta recebeu uma atenção especial, considerando que pela primeira vez ela aparece sendo incluída efetivamente no processo de planejamento urbano da cidade. Segundo o representante do distrito de Ratonos:

A bicicleta foi contemplada praticamente, se não em todos, mas praticamente em todos os distritos. Eu tive a oportunidade de participar da comissão de sistematização das diretrizes (...). Então tem muita informação, muita solicitação com relação às bicicletas, principalmente a construção de ciclovias, ciclofaixas, a organização, a interligação das ciclovias e ciclofaixas, foi uma solicitação bastante grande, e na nossa comunidade também tem isso, inclusive é uma das prioridades (...). Eu não me lembro de um distrito que não tenha trabalhado a questão da bicicleta a nível do Plano Diretor.

Apesar disso, de acordo com a representante do distrito do Campeche, o uso da bicicleta na cidade se mostra ideal, porém, parece utópico; a representante explica: "porque nós estamos vendo as coisas acontecerem, a cidade indo numa direção e nós caminhamos num planejamento oposto, não porque estejamos na contramão, é que não conseguimos puxar o interesse, a motivação pra nossa perspectiva". Ainda assim a representante considera a bicicleta um meio de transporte viável para Florianópolis, e afirma "as pessoas no geral são simpáticas a isso, uma cidade mais lenta mais tranqüila, isso sem dúvida nós queremos, tanto para o bairro quanto para a cidade".

A presença de infra estrutura cicloviária foi uma condição unânime entre os entrevistados para estabelecer o uso da bicicleta na cidade. Para o representante do Continente o uso da bicicleta na cidade é possível desde que exista infra estrutura adequada, para ele "se tiver mais vias para as bicicletas, mais e mais pessoas irão usá-las. Dessa mesma forma afirma o representante de Ratonos "é a infra-estrutura que vai direcionar o uso da bicicleta, quanto mais ciclovias e lugares adequados para deixar as bicicletas mais as pessoas usarão esse veículo, principalmente os estudantes". Para o representante da ViaCiclo:

É necessário que estruturas garantam a sua segurança no trânsito. Ou seja, precisamos de atitudes dos indivíduos e do poder público. Não podemos exigir que as pessoas pedalem, que todas as pessoas pedalem o tempo todo com as atuais condições; mas também temos dificuldade de admitir que as pessoas busquem soluções individuais e confortáveis apenas para si próprias, esquecendo que o uso do transporte por carro é muito prejudicial para a natureza e para a organização da coletividade urbana. Então, além da instalação das estruturas físicas, necessitamos de campanhas educativas para o uso da bicicleta e, evidentemente, de restrição ao uso de automóveis.

A exigência da infra-estrutura ciclística está associada diretamente á falta de segurança para pedalar nas ruas. O crescente número de automóveis na cidade vem mostrando ser um dos principais responsáveis pela coibição do uso da bicicleta; em Florianópolis entre os anos de 1997 e 2005 a frota de automóveis cresceu 35%²⁷. Para adequar a cidade aos automóveis mais vias são abertas e alargadas, geralmente às custas dos pedestres e ciclistas. De acordo com Vasconcellos (2000:

²⁷ Ver em <http://www.detran.sc.gov.br/estatistica/estatistica.htm>

160), tanto a forma como o espaço físico é construído, quanto a maneira como o espaço de circulação é distribuído interferem na natureza dos conflitos e, conseqüentemente, na probabilidade da ocorrência de acidentes com pedestres e ciclistas.

É nesse sentido que o automóvel aparece como repressor da bicicleta. O representante da ViaCiclo afirma que “muitas pessoas gostariam de usar a bicicleta, mas têm medo. As pesquisas que foram feitas até o momento indicam que praticamente todas as pessoas que usam bicicleta vêm no trânsito o maior perigo”. Na opinião do representante da UFSC “o automóvel é por si só repressor, porque toda a malha viária é feita para ele; se calcularmos a área ocupada pela pavimentação e os investimentos públicos aplicados nos automóveis, veremos que é um absurdo”. Da mesma forma expõe o representante da UFECO; para ele “o automóvel é o que mais vem reprimindo o uso da bicicleta; quem é o ‘doido’ ou ‘herói’ que desafia colocar a bicicleta em frente aos carros”. Já para a representante distrital do Campeche, “o carro inibe as pessoas porque as amedronta, mas ao mesmo tempo estimula a se pensar uma projeção de futuro diferente, pois o atual modelo se mostrou insustentável”.

A implantação da infra estrutura adequada para a bicicleta, segundo o coordenador do PDP, deve ser uma iniciativa pública, pois “se quiser embutir essa prática social tem que fazer essa infra-estrutura, porque a percepção individual passa a ser para outros contingentes, para um contingente de uma família, de um segmento, daí passa a ser social, mas se não tiver infra-estrutura não adianta”.

Cabe salientar que para implantar essa infra estrutura é preciso de um planejamento cicloviário permanente, caso contrário a tendência é que ocorram ações imediatas que resultam em vias perigosas e não atraentes. A implantação de um sistema cicloviário, além manter com segurança os atuais usuários, atrairá aqueles potenciais interessados na bicicleta, que não a usam justamente por não se sentirem seguros com as condições atuais. Portanto, o planejamento cicloviário deve obedecer a cinco critérios: segurança viária – medidas de moderação de tráfego, proteção física, sinalização etc.; rotas diretas e rápidas – sem desvios e com mínima interferência; coerência – o desenho das ciclovias e ciclofaixas devem apresentar uma unidade coerente; conforto – o piso das ciclovias e ciclofaixas deve ter uma superfície regular, impermeável, antideslizante e se possível agradável; atratividade – desenho da infra-estrutura integrada com o meio ambiente

circundante, coincidindo o mínimo possível com artérias de trânsito (BRASIL, 2007: 43-44).

Mesmo sem um levantamento aprofundado, é possível perceber que a infraestrutura para o uso da bicicleta não tem observado essas regras de qualidade, o que coincide com a percepção de alguns representantes. Para o representante da UFECO “a ciclovia não pode ser feita como nós estamos vendo, dividida com a calçada. Ainda estão muito confusos os espaços urbanos. E mais uma vez a gente vê que permanece essa cultura, de que o carro é o dono da rua”.

Acreditamos que nem toda rua exige via ciclística específica para a bicicleta, mas o compartilhamento seguro das vias dependerá da instalação de infraestrutura adequada: sinalização alertando os motorizados acerca da prioridade ciclística; da redução da velocidade máxima permitida; de moderadores de tráfego; fiscalização, entre outras.

Apesar de bastante presente é nova a idéia, entre as pessoas, de implantar infra estrutura cicloviária na cidade, muitas ainda estão presas à construção de ciclovias, outras infra estruturas, mais baratas e até mais eficientes em determinadas áreas, são pouco conhecidas. Entretanto, pode-se observar que para a grande maioria dos entrevistados é preciso ir além da implantação de infra estrutura, para eles as mudanças precisam atingir outros campos, não só o de âmbito técnico. Para o representante do Sinduscon, “deve haver uma campanha de esclarecimento à sociedade para que ela perceba que a bicicleta é um elemento não agressivo ao meio ambiente, muito positivo à saúde, à cidade e à sociedade como um todo”. Já para o coordenador do PDP é um “processo cultural, não se faz nem por uma campanha, nem por transmutação. Eu acho que é um processo de construção, e a construção de uma cultura de transporte cicloviário é uma percepção social”. De acordo com o representante da UFECO a bicicleta voltada principalmente para o esporte e lazer, e pouco para o transporte, está relacionado à política institucional, para ele é preciso inverter a lógica do poder público priorizar o transporte motorizado. Nesse mesmo sentido se direciona o representante da UFSC, segundo o representante “é preciso rever a matriz energética, e a política que teve décadas de incentivo à indústria automobilística desde Getulio Vargas, principalmente com Juscelino Kubitschek, agora tem que ter uma política no sentido contrário”.

Além disso, a idéia de integração entre bicicleta e ônibus também foi bastante desenvolvida nos debates, principalmente com a implantação de bicicletários nos terminais de ônibus.

Investir numa nova cultura de mobilidade é um grande desafio, porque para sua construção é preciso a manutenção do diálogo entre o poder público e a sociedade civil; e nesse sentido, a atuação do movimento cicloativista se mostra essencial, considerando que um dos papéis do movimento é realizar esse diálogo.

A maioria dos entrevistados reconhece como importante o papel da ViaCiclo como movimento cicloativista. Para a representante do sub núcleo do Itacorubi, “a ViaCiclo está influenciando a formação da opinião pública e, quem sabe, unido a outros movimentos, aos poucos influenciará beneficemente as políticas públicas da cidade”. O Diretor de Operações do IPUF, afirma que a ViaCiclo influenciou o próprio instituto, “começamos a andar mais com o pessoal das bicicletas, começamos a ver os problemas que eles enfrentam, daí começamos a trabalhar mais com as bicicletas, por isso é importante”. Já para o representante da UFECO, a influência do cicloativismo sobre as políticas públicas ainda é mínima, apesar de ser a entidade responsável por incluir a bicicleta na pauta de discussão do Instituto de Planejamento Urbano.

A maneira mais eficiente de assegurar o uso da bicicleta como meio de transporte na cidade é assumi-la como veículo, e, portanto, incluí-la no sistema viário com o mesmo nível de consideração e investimento que os outros meios de transporte. Essa inclusão, seguramente, virá acompanhada de uma reorganização do espaço público, para tanto, o espaço que a bicicleta passará a ocupar deverá ser retirado do automóvel e não do passeio público.

7 – Reflexões Conclusivas

*Fôssemos infinitos
Tudo mudaria
Como somos finitos
Muito permanece*

Bertolt Brecht

A concepção modernista que orientou o caráter do planejamento urbano por mais de um século encontrou no automóvel um aliado à euforia do progresso. Produto de um modelo de desenvolvimento econômico, o automóvel foi, e continua sendo, um agente de grande influência na organização das cidades, ao mesmo tempo em que provoca sobre elas uma forte “erosão”.

A erosão ocorre como se fossem garfadas – primeiro, em pequenas porções, depois uma grande garfada. Por causa do congestionamento de veículos, alarga-se uma rua aqui, outra é retificada ali, uma avenida larga é transformada em via de mão única, instalam-se sistema de sincronização de semáforos para o trânsito fluir rápido, duplicam-se pontes quando sua capacidade se esgota, abre-se uma via expressa. Cada vez mais o solo vira estacionamento, para acomodar a um número sempre crescente de automóveis quando eles não estão sendo usados (JACOBS, 2007: 389)

A apropriação do espaço público pelo automóvel destituiu da rua o sentido de encontro entre as pessoas; para Jacobs (2000: 59), se “os contatos interessantes, proveitosos e significativos entre os habitantes das cidades se limitassem à convivência na vida privada, a cidade não teria serventia”. Ainda assim, esse modelo de rua – sem encontros, sem contatos – tornou-se uma das principais características da cidade modernista, que pensada para a funcionalidade dos espaços, não viu outra função para a rua a não ser a de circulação.

“As ruas e suas calçadas, principais locais públicos de uma cidade, são seus órgãos vitais” (JACOBS, 2000: 29), é nelas que a vida urbana acontece, mas já não é mais novidade que os automóveis vêm impedindo essa vida.

Apesar da crise do planejamento modernista, a partir da década de 70 o estilo de vida automobilístico ainda permanece amparado por políticas públicas e interesses econômicos, que negam à maioria das pessoas o próprio direito à cidade.

A cidade modernista foi concebida para os automóveis, e na busca por um novo cenário, que contrapõe essa hegemonia automobilística, nos deparamos com a bicicleta; nela encontramos a possibilidade de construir outra concepção de mobilidade e, por consequência, outra concepção de cidade.

Consideramos então, a bicicleta um elemento partícipe do processo de transformação social e espacial da cidade. Dessa forma, entendemos que o processo de planejamento das cidades é o melhor caminho para inseri-la nas políticas públicas direcionadas a mobilidade. Tendo em vista que, planejamento urbano é entendido, em grande medida, como atividade de elaboração de planos e de ordenamento espacial, a elaboração do novo Plano Diretor de Florianópolis, que iniciou em 2006, mostrou-se uma oportunidade ímpar para incluir, finalmente, a bicicleta no planejamento de Florianópolis, haja vista que, ao longo de 50 anos os Planos Diretores desconsideraram o uso da bicicleta na cidade.

A análise dos Planos Diretores de 1955, 1976, 1985 e de 1997, realizada no capítulo 5, demonstrou a consolidação da política rodoviarista na cidade, que resultou na marginalização do transporte coletivo, dos pedestres e dos ciclistas. Ainda que vários dispositivos tenham sido alterados, ainda que outros tantos jamais tenham sido aplicados, o Plano Diretor, como figura que consolida o planejamento urbano na cidade, cumpre um papel ideológico. E, nesse sentido, os Planos Diretores de Florianópolis foram bastante eficientes e a concepção automobilística, contida nos planos predominou sobre a cidade.

O Plano Diretor de 1955 foi a primeira experiência modernista de Florianópolis, apresentando um forte vínculo com a concepção corbusiana. Preso à invenção de cidade atrasada, o Plano se constituiu baseado no ideário desenvolvimentista. A cidade deveria refletir os novos tempos de modernização que o país vivia, que tinha na indústria automobilística uma de suas principais formas – desse modo, o primeiro Plano Diretor da cidade procurou adequar-se as novas exigências automotoras.

O Plano de 1976, assim como o primeiro Plano Diretor da cidade, também esteve sob influência da concepção modernista; porém, sobre ele, pesou um elemento ainda mais forte: a nova política econômica do país – consolidação do transporte rodoviário e da indústria automobilística. Associado a visão tecnocrática resultou numa combinação perfeita para intensificar e consolidar o modelo automobilístico em Florianópolis.

O Plano de 1985, chamado de Plano dos Balneários, de maneira geral segue a mesma linha rodoviarista dos Planos anteriores. O Plano apresentava como principal princípio a expansão urbana da Ilha para os balneários – sob influência dos interesses imobiliários e turísticos – para tanto foi necessário ampliar a malha viária da cidade, a fim de buscar a integração entre os bairros da orla marítima. Entretanto, o que mais chama a atenção no Plano de 1985 é que pela primeira vez a bicicleta aparece, mas ainda assim sem efeitos sobre a concepção de mobilidade, inclusive porque a implantação de ciclovias dependia de planos específicos, ou seja, a proposta da ciclovia estava à parte do próprio Plano Diretor.

O Plano de 1997 propôs um modelo de verticalização das áreas centrais da cidade, induzindo assim a criação de um pólo gerador de tráfego na região. Essa concepção de cidade não foi bem aceita pela população, que elaborou mais de 150 emendas a fim de impedir que vigorassem as propostas do Plano Diretor. Entretanto, o Plano foi aprovado com a participação popular cerceada. O Plano, a fim de assegurar a verticalização do centro, propôs uma hierarquização das vias, onde também encontramos a via ciclística, mas da mesma maneira exigindo planos específicos para sua implantação.

A análise dos Planos Diretores de Florianópolis nos mostrou, através de seus dispositivos, que os princípios orientadores da mobilidade urbana são norteados por uma concepção automobilística; contudo, é importante salientar que eles foram concebidos como planos “teóricos”, ou seja, que nem sempre foram implementados.

Em contrapartida, o novo Plano Diretor da cidade, o Plano Diretor Participativo, ainda em processo de elaboração, de acordo com as perspectivas populares, demonstra uma visão de mobilidade bastante diferente dos demais. Além disso, o processo de participação popular, garantido legalmente no Estatuto da Cidade, mostrou-se um elemento novo e fundamental, tanto para o próprio processo de elaboração do Plano quanto para a mudança de caráter do modelo de mobilidade adotado nos últimos 50 anos.

Entretanto, é importante salientar que a participação popular no PDP de Florianópolis está diretamente associada ao movimento social; em muitos momentos, ambos – participação popular e movimentop social – apresentaram-se como sinônimos no processo. Ou seja, o caráter de mudança da mobilidade urbana representa o anseio de uma parcela da sociedade, qualificada e envolvida com a história das lutas sociais da cidade. Ainda que essa parcela da população não

represente a maioria, ela constitui um importante grupo contra hegemônico. Assim como demonstram as diretrizes apontadas para a mobilidade urbana.

Dessa forma, contrariando a história automobilística da cidade, as diretrizes de mobilidade, elaboradas pelas comunidades dos 13 núcleos distritais, priorizam, diferentemente dos Planos anteriores, o transporte coletivo, os pedestres, os cadeirantes e os ciclistas. A especial atenção dada à bicicleta – mais de 23% das diretrizes – mostra que, além de uma mudança na concepção de mobilidade, a população que participou do PDP de Florianópolis está exigindo outro modelo de cidade. Afinal, a bicicleta proporciona inúmeros benefícios para a mobilidade urbana, como foram abordados no capítulo 3, mas ela também é um elemento de contestação e, ao resgatar o espaço tomado pelos automóveis, ao potencializar encontros sociais, resignifica a idéia de espaço público, resignificando assim a própria cidade.

Embora, Florianópolis apresente inúmeras potencialidades para o uso da bicicleta como meio de transporte, assim como demonstram suas bacias cicloviárias, existem limites para a implantação de um sistema que a inclua, e estes estão associados principalmente ao processo de planejamento que a cidade viveu durante 50 anos.



*Figura 23: Entrada do túnel Antonieta de Barros
Foto da autora*

O caráter automobilístico da mobilidade de Florianópolis construiu um espaço hostil para o uso da bicicleta, perceptível tanto pela ausência de infra estrutura ciclística quanto pelo elevado número de automotores circulando na cidade

(240.141²⁸), o que equivale a uma média de 1,69 veículos por habitante. Além disso, as inúmeras obras que favorecem ao transporte automotor são quase sempre acompanhadas de uma imobilidade dos ciclistas e pedestres.

A configuração do sistema viário, o inexistente cuidado com a segurança de ciclistas e pedestres ao longo das vias e a pequena – e de má qualidade – estrutura cicloviária da cidade denunciam o que está explícito na entrada do túnel Antonieta de Barros (Figura 23): o poder público de Florianópolis nega a bicicleta.

Há uma conjuntura social, política e econômica na cidade, que vem consolidado um modelo de mobilidade repressor da bicicleta, ligado, historicamente, à política econômica do país, que desde a década de 50 tem como base a indústria automobilística, e que se fortalece a cada incentivo fiscal que o Governo Federal concede para a compra de carros.

O caráter de mudança que o Plano Diretor Participativo propõe para a mobilidade de Florianópolis representa um desejo de romper com a hegemonia automobilística, que mesmo com todos os limites e contradições, continua vigorando nas políticas públicas da cidade.

É preciso reconhecer que o caráter emancipatório dessas políticas está embasado na participação popular que se estabeleceu durante o processo de elaboração do novo Plano Diretor da cidade. Porém, cabe salientar que essa participação recebeu forte influência dos movimentos sociais, inclusive do movimento cicloativista.

A nova concepção de mobilidade traz luz à possibilidade de se implantar na cidade um sistema cicloviário, mas, sobretudo ela conduz a cidade a superar o atual modelo de mobilidade e resgatar os espaços públicos concedidos aos automóveis pelas sucessivas administrações municipais.

²⁸ Ver em:

http://www.detrannet.sc.gov.br/Estatistica/Veiculos/winVeiculos.asp?lst_municipio=8105&nome_munic=FLORIANOPOLIS&lst_ano=0&lst_mes=0

8 – Referências bibliográficas

AB`SÁBER, Aziz Nacib. **O papel social das bicicletas**. Revista Scientific American Brasil. Edição 67, Dezembro de 2007. Disponível em: WWW. URL: http://www2.uol.com.br/sciam/artigos/o_papel_social_das_bicicletas.html. Acesso em: 20 de dezembro de 2007.

ACSELRAD, Henri. **A duração das cidades: sustentabilidade e risco nas políticas urbanas**. Rio de Janeiro: DP&A editora, 2001.

ACSELRAD, Henri. **Desregulamentação, contradições espaciais e sustentabilidade urbana**. Revista Paranaense de Desenvolvimento, Curitiba, n. 107, p.25-38, jul./dez. 2004. Disponível em: http://www.ipardes.gov.br/pdf/revista_PR/107/henri.pdf. Acesso em: 26 de julho de 2008.

AFFONSO, Nazareno Stanislau. Mobilidade **Cidadã: direito de todos**. In: Apresentação na III Jornada Mobilidade e Acessibilidade da UFSC. Florianópolis, junho, 2008.

ALESSANDRI, Ana Fani Carlos. **La Utopia de la “Gestión Democrática de la Ciudad”**. Revista electrónica de geografía y ciencias sociales. Barcelona: Universidad de Barcelona, 1 de agosto de 2005, vol. IX, núm. 194 (01). Disponível em: <http://www.ub.es/geocrit/sn/sn-194-01.htm>. Acesso em: 15 de outubro de 2008.

ANDRADE, Mário de. **Literatura Comentada**. São Paulo: Nova Cultura, 1990.

ANTP – Associação Nacional de Transportes Públicos. **Transporte humano: cidades com qualidade de vida**. São Paulo, 1997.

ARAUJO, Camilo Buss. **Os pobres em disputa: Urbanização, política e classes populares no Morro da Caixa d'Água, Florianópolis – anos 1950 e 1960**. 2006. Dissertação (Mestrado em História) – Programa de Pós Graduação em História, UFSC, Florianópolis.

ASCHER, François. **Los Nuevos Principios del Urbanismo**. Madri: Alianza Editorial, 2004

AZUAGA, Denise. **Danos ambientais causados por veículos leves no Brasil.** 2000. Dissertação (Mestrado em Planejamento Energético) – Programa de Pós-Graduação em Engenharia. COPPE/UFRJ, Rio de Janeiro.

BALBIM, Renato. **Mobilidade: uma abordagem sistêmica.** Disponível em: http://www.ambiente.sp.gov.br/EA/adm/admarqs/Renato_Balbim.pdf. Acesso em: 17

BAUDRILLARD, Jean. **O sistema dos Objetos.** São Paulo: Editora Perspectiva, 1973.

BAUDELAIRE, Charles Pierre. **Sobre a Modernidade: o pintor da vida moderna.** Rio de Janeiro, RJ: Paz e Terra, 1996.

BERMAN, Marshall. **Tudo que é sólido desmancha no ar: a aventura da modernidade.** São Paulo: Companhia das Letras, 1986.

BHTRANS. **Manual de Medidas Moderadoras de Tráfego.**

BIANCO, Sergio Luiz. **O papel da bicicleta para a mobilidade urbana e a inclusão social.** Disponível em: www.ta.org.br/site/Banco/6clipping/MobilidadeSergioBianco.doc. Acesso em: 06 de setembro de 2009.

BRASIL. Estatuto da Cidade. **Estatuto da Cidade: guia para implementação pelos municípios e cidadãos.** Câmara dos Deputados, Coordenações de Publicações. Brasília, 2001.

BRASIL. Ministério das Cidades. **Plano Diretor Participativo: Guia para a elaboração pelos municípios e cidadãos.** Brasília: Ministério das Cidades, 2004.

BRASIL. Ministério das Cidades. Secretaria Nacional de Programas Urbanos. **Plano Diretor Participativo.** Brasília: Ministério das Cidades, 2005.

BRASIL. Ministério das Cidades. Programa Brasileiro de Mobilidade por Bicicleta – Bicicleta Brasil. **Caderno de referência para elaboração de Plano de Mobilidade por bicicleta nas cidades.** Brasília: Secretaria Nacional de Transporte e da Mobilidade Urbana, 2007.

BRINCO, Ricardo. **Transporte urbano em questão**. Porto Alegre: Fundação de Economia e Estatística, 1985.

BRECHT, Bertolt. **Poemas 1913-1956**. São Paulo: Editora 34, 2000.

BRECHT, Bertolt. **Antologia Poética**. Editora Elo, 1982.

BURNETT, Frederico Lago. **Movimentos Sociais urbanos e o Estatuto da Cidade: Análise do Processo de Construção do Plano Diretor Participativo de São Luís, Ma.** México, 2006. Disponível em : <http://www.arquitetura.uema.br/arquivos/artigos/burnett/comunicacao.pdf>. Acesso em: 22 de setembro de 2008.

BUSTAMANTE, Roberto Fernandez Gonzáles. **Transporte Público Coletivo em Bogotá, do Sistema Tradicional ao Transmilenio: um Mercado em Transição**. 2008. Dissertação (Mestrado em Engenharia de Transportes) – Programa de Pós-Graduação em Engenharia. COPPE/UFRJ, Rio de Janeiro. Disponível em: http://www.pet.coppe.ufrj.br/dissertacoes/transporte_publico/bustamante_roberto.pdf. Acesso em: 18 de outubro de 2008.

CAMPOS FILHO, Cândido Malta. **Cidades brasileiras: seu controle ou caos: o que os cidadãos devem fazer para a humanização das cidades do Brasil**. São Paulo: Studio Nobel, 1999.

CARDOSO, Beatriz Kauduinski; Loch Carlos. **Mobilidade na Grande Florianópolis: Retrato do Caos**. Congresso Brasileiro de Cadastro Técnico Multifinalitário. Florianópolis, 2008.

CASTELLS, Eduardo. **A (não) cidade que (não) queremos**. In: TEIXEIRA, José Paulo e SILVA, Jorge E. (org.). **O Futuro da Cidade: a discussão pública do Plano Diretor**. Florianópolis: Instituto Cidade Futura, 1999.

CEPA – Centro de Estudos e Planificação do Ambiente. **Diretrizes Sínteses do Plano Diretor Participativo**. Florianópolis: IPUF, 2009.

CHALAS, Yves. **Cidades Contemporâneas**. Revista Grifos. Chapecó: Argos, 2007.

COMISSÃO EUROPÉIA. **Cidades para Bicicletas, Cidades de Futuro.** Luxemburgo: Serviço das Publicações Oficiais das Comunidades Europeias, 2000.

COSTA, Marcela da Silva. **Mobilidade Urbana Sustentável: Um estudo comparativo e as bases de um sistema de gestão para o Brasil e Portugal.** (Dissertação de Mestrado). São Carlos, Escola de Engenharia da Universidade de São Paulo, 2003.

COSTA, Sérgio et alii. **Modernização negociada: expansão viária e riscos ambientais no Brasil.** Brasília: Ibama, 2001.

CRAIDE, Sabrina. **Mortes por acidente de trânsito crescem 19% em 12 anos, mas população cresce mais.** Agência Brasil, janeiro, 2008. Disponível em: <<http://www.agenciabrasil.gov.br/noticias/2008/01/29/materia.2008-01-29.9285869301/view>>. Acesso em: 22 de maio de 2008.

CYMBALISTA, Renato. **A trajetória recente do planejamento territorial no Brasil: apostas e pontos para observar.** Revista Paranaense de Desenvolvimento, Curitiba. n. 111, p. 29-45, jul./dez. 2006. Disponível em: http://www.ipardes.gov.br/publicacoes/revista_pr/revista_pr_111.htm. Acesso em: 26 de julho de 2008.

DAGNINO, Evelina. Sociedade Civil e Espaços Públicos no Brasil. In: DAGNINO, Evelina (org.). **Sociedade Civil e Espaços Públicos no Brasil.** São Paulo, Editora Paz e Terra, 2002. p9-17.

ESTEVA, Gustavo. Desenvolvimento. In: SACHS, Wolfgang (Org.). **Dicionário do Desenvolvimento: guia para o conhecimento como poder.** Petrópolis: Vozes, 2000.

FAUTH, Gabriela. **Legislação urbanística e ocupação do espaço: o caso do Campeche.** (Dissertação de Mestrado). Universidade Federal de Santa Catarina, Florianópolis, 2008.

FLORIPA REAL. **Seminário Floripa Real: relatório final.** 2007. Disponível em: http://www.floripareal.org.br/downloads/FloripaReal_RelatorioFinal.pdf. Acesso em: julho de 2007.

GALEANO, Eduardo. **A automovelcracia**. Revista Atenção, São Paulo, v.2, n.3, p.54, fevereiro, 1996.

GEIPOT, Empresa Brasileira de Planejamento de Transportes. **Planejamento Cicloviário: diagnóstico nacional**. Brasília: GEIPOT, 2001.

GIDDENS, Anthony. **As consequências da modernidade**. São Paulo: Editora da Universidade Estadual Paulista, 1991.

GIOVANAZ, Marlise Maria. **Em Busca da Cidade Ideal: o planejamento urbanístico como objeto da história cultural**. Anos 90, Porto Alegre, v. 14, n. 1, 2000. Disponível em: www.ufrgs.br/ppghist/anos90/14/14art4.pdf. Acesso em: 17 de abril de 2008.

GOMES, Paulo César da Costa. **A condição Urbana**. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2002.

GORZ, André. **A Ideologia Social do Automóvel**. In: Ned Ludd (Org.). Apocalipse Motorizado: A tirania do automóvel em um planeta poluído. São Paulo, Conrad Editora do Brasil, 2004.

HAESBAERT, Rogério. **Da desterritorialização à multiterritorialidade**. Anais do X Encontro de Geógrafos da América Latina. São Paulo, março, 2005. Disponível em: http://mazinger.sisib.uchile.cl/repositorio/ap/arquitectura_y_urbanismo/h20054111314desterritorializacion.pdf. Acesso em: 22 de agosto de 2008.

HAESBAERT, Rogério. **Territórios Alternativos**. São Paulo: Contexto, 2006.

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

HOLSTON, James. **Cidade modernista: uma crítica de Brasília e sua utopia**. São Paulo: Companhia das Letras, 1993.

IANNI, Octávio. **Estado e Planejamento Econômico no Brasil**. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1996.

ILLICH, Ivan. **Energia e Equidade**. In: Ned Ludd (Org.). Apocalipse Motorizado: A tirania do automóvel em um planeta poluído. São Paulo, Conrad Editora do Brasil, 2004.

IPEA – Instituto de Pesquisa Econômica aplicada. **Impactos Sociais e Econômicos dos Acidentes de Trânsito nas Aglomerações Urbanas**. Brasília, 2003.

IPEA, DENATRAN, ANTP. **Impactos sociais e econômicos dos acidentes de trânsito nas rodovias brasileiras – Relatório Executivo**. Brasília, 2006.

IPUF – Instituto de Planejamento Urbano de Florianópolis. **Diagnóstico cicloviário de Florianópolis**. Florianópolis. Disponível em <http://tinyurl.com/yf9382m>. Acesso em: 2 de outubro de 2002.

IPUF – Instituto de Planejamento Urbano de Florianópolis. **Projeto URB-AL. Integração da Bicicleta no Planejamento do Tráfego em Cidades Médias na América Latina e Europa**. Florianópolis, 2003.

JACOBS, Jane. **Morte e Vida de Grande Cidades**. São Paulo: Martins Fontes, 2000.

KURZ, Robert. **Os últimos combates**. Petrópolis: Vozes, 1998.

LE CORBUSIER. **Urbanismo**. São Paulo: Martins Fontes, 1992.

LEFEBVRE, Henry. **A Revolução Urbana**. Belo Horizonte: Editora UFMG, 2004.

LIBERTO, Leo Vinícius Maia. **Bicicleta e Tempo de Contestação**. Disponível em: <http://www.google.com.br/search?hl=pt-BR&q=Bicicleta+tempo+de+contesta%C3%A7%C3%A3o&btnG=Pesquisa+Google&meta=&aq=f&oq=>. Acesso em: 22 de abril de 2006.

LIMA, Zeuler. **Enclaves globais em São Paulo: urbanização sem urbanismo?** Disponível em: file:///C:/Documents%20and%20Settings/Andre/Desktop/arq059_02.asp.htm. Acesso em: 13 de maio de 2008.

LIMONCIC, Flávio. **A insustentável civilização do automóvel. A indústria automotiva brasileira em tempos de reestruturação produtiva.** Rio de Janeiro: Fase, 2001.

LOCH, Carlos, et al. **Notas sobre Planos Diretores, Estatuto da Cidade e um Exemplo Prático de Divergência Urbana em Florianópolis-SC, Brasil.** Disponível em: http://geodesia.ufsc.br/Geodesia-online/arquivo/cobrac_2008/090.pdf. Acesso em: 30 de outubro de 2008.

LOHN, Reinaldo Lindolfo. **Limites da utopia: cidade e modernização no Brasil desenvolvimentista (Florianópolis, década de 1950).** Revista Brasileira de História. São Paulo, v. 27, n. 53, jan./jun. 2007.

MARICATO, Ermínia. **As idéias fora do lugar e o lugar fora das idéias.** ARANTES, Otilia B. F. MARICATO, Ermínia. VAINER, Carlos. A Cidade do pensamento único: Desmanchando consensos. Petrópolis, RJ: Vozes, 2002.

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

MARICATO, Ermínia. **O automóvel e a Cidade.** Disponível em: <http://doisesquerdos.wordpress.com/2009/02/24/o-automovel-e-a-cidade/>. Acesso em: 13 de maio de 2008.

MENDONÇA, Magaly. **Contribuições para a qualidade de vida.** In: TEIXEIRA, José Paulo e SILVA, Jorge E. (org.). O Futuro da Cidade: a discussão pública do Plano Diretor. Florianópolis. Instituto Cidade Futura, 1999.

MINAYO, Maria Cecília de Souza. **Pesquisa social: teoria, método e criatividade.** Petrópolis: Vozes, 1994

MINAYO, Maria Cecília de Souza. **O desafio do conhecimento: pesquisa qualitativa em saúde.** São Paulo: Hucitec, 2004.

MINISTÉRIO DAS CIDADES. **Resoluções: 1ª Conferência Nacional das Cidades.** Disponível em: <http://www.cidades.gov.br/>. Acesso em: 25 de outubro de 2007.

MINISTÉRIO DAS CIDADES. **Caderno de Referência para elaboração de Plano de Mobilidade Urbana.** Brasília, 2007.

MIRANDA, Antonio Carlos de Matos. **Se tivesse que ensinar projetar ciclovias.** Cadernos Técnicos: Transporte cicloviário. São Paulo: ANTP, 2007

MONTEIRO, Carlos Augusto de Figueiredo. **Florianópolis: o direito e o avesso.** In: PIMENTA, Margareth de Castro Afeche (Org.). Florianópolis do outro lado do espelho. Florianópolis: Editora UFSC, 2005.

OLIVEIRA FILHO, João Telmo de. **Planejamento urbano e democracia: a possibilidade de efetivação da política urbana participativa. Avaliação dos Planos Diretores de porto alegre.** Disponível em: http://www.usp.br/fau/eventos/paisagemeparticipacao/poderpublico/A03_joaotelmo.pdf. Acesso em: 28 de setembro de 2008.

OLIVEIRA, Roberto de. **Proposta de planejamento.** In: TEIXEIRA, José Paulo e SILVA, Jorge E. (org.). O Futuro da Cidade: a discussão pública do Plano Diretor. Florianópolis. Instituto Cidade Futura, 1999.

PAZOS, Eleonora. **Integração entre bicicletas e transporte público.** Cadernos Técnicos: Transporte cicloviário. São Paulo: ANTP, 2007

PAIVA, Edvaldo Pereira; RIBEIRO, Demétrio; GRAEFF, Edgar Albuquerque. **Plano Diretor de Florianópolis: Estudos Preliminares.** Florianópolis, 1952.

PEREIRA, Elson Manoel. **Histoire d'un outil d'aménagement: le zonage. L'exemple d'une ville brésilienne.** Tese (Doutorado em Planejamento Urbano) – Institut d'Urbanisme, d'Áménagement et d'Administration du Territoire de Grenoble, Université Pierre Mendès France Grenoble II, Grenoble, 1999.

PEREIRA, Elson Manoel. **Desenho urbanístico modernista e visão teleológica de história.** [online] Disponível na Internet via WWW. URL: <http://www.cce.ufsc.br/~elson/109.pdf>. Acesso em: 30 de julho de 2007.

PEREIRA, Elson Manoel. **Planejamento Urbano em Florianópolis e Cidade Contemporânea.** Disponível em: WWW. URL:

<http://baciadoitacorubi.floripageo.org/pdf/planejamentourbanoecidadecontemporaneos.pdf>. Acesso em: maio de 2008.

PERES, Lino Fernando Bragança. **Um modelo de cidade para ser repensado**. In: TEIXEIRA, José Paulo e SILVA, Jorge E. (org.). O Futuro da Cidade: a discussão pública do Plano Diretor. Florianópolis. Instituto Cidade Futura, 1999.

PIMENTA, Luís Fugazzola; PIMENTA, Margareth Castro Afeche. **Florianópolis precisa de um Plano Diretor**. In: TEIXEIRA, José Paulo e SILVA, Jorge E. (org.). O Futuro da Cidade: a discussão pública do Plano Diretor. Florianópolis. Instituto Cidade Futura, 1999.

PIMENTA, Margareth de Castro Afeche (Org.). **Florianópolis do outro lado do espelho**. Florianópolis: Editora UFSC, 2005.

PIRES, Camila de Carvalho. **Potencialidades Cicloviárias no Plano Piloto**. Dissertação de Mestrado. Universidade de Brasília. Faculdade de Arquitetura e Urbanismo. Programa de Pós Graduação em Arquitetura e Urbanismo. Brasília, 2008.

PRESADA, Bill. **Cicloativismo: a expansão da bicicleta**. Cadernos Técnicos: Transporte cicloviário. São Paulo: ANTP, 2007

QUINTANA, Mário. **Espelho Mágico**. Rio de Janeiro: Globo, 2005.

RAFFESTIN, Claude. **Por uma geografia do poder**. São Paulo: Ática, 1993

RAIA JUNIOR, Archimedes Azevedo; FRANCISCO DE ANGELIS, Ricardo. **Considerações sobre o emprego de Traffic Calming no Brasil**. TRANSPORTE EM TRANSFORMAÇÃO IX. Trabalhos Vencedores do Prêmio CNT Produção Acadêmica 2004. Brasília: LGE Editora. p. 41-60. 2005. Disponível em: http://redpgv.coppe.ufrj.br/arquivos/de%20angelis_raiajr_Premio%20CNT%202004.pdf. Acesso em: 10 de julho de 2008.

RAQUEL, Roberta. **Mobilidade ciclística: uma modal de inclusão sócio-espacial** (Trabalho de Conclusão de Curso). Florianópolis: UFSC, 2006.

RIBEIRO, Loureci. **A cidade merece algo melhor.** In: TEIXEIRA, José Paulo e SILVA, Jorge E. (Org.). O Futuro da Cidade: a discussão pública do Plano Diretor. Florianópolis. Instituto Cidade Futura, 1999.

ROLDAN, Thierry Roland Roldan. **Cicloturismo: Planejamento e Treinamento.** 2000. Monografia (Curso de Educação Física) – Faculdade de Educação Física, Universidade Estadual de Campinas, Campinas, 2008.

ROLNIK, Raquel. **Planejamento e gestão: um diálogo de surdos?** In: FUNDAÇÃO PREFEITO FARIA LIMA – CEPAM. Estatuto da Cidade, coordenado por Mariana Moreira. São Paulo, 2001.

ROLNIK, Raquel. **Estatuto da Cidade Instrumento Para as Cidades que Sonham Crescer com Justiça e Beleza.** Instituto Pólis. Disponível em: http://www.polis.org.br/artigo_interno.asp?codigo=76. Acesso em: 07 de outubro de 2007.

ROSA, Silvio Jose; Waisman, Jaime. **Transporte e Exclusão Social: a mobilidade da população de baixa renda da região metropolitana de São Paulo e o trem metropolitano.** 2º Concurso de Monografia CBTU 2006 – A cidade nos Trilhos. São Paulo, 2006.

SACHS, Ignacy. **Caminhos para o Desenvolvimento Sustentável.** In: Stroh Paula Yone. Editora Garamond, 2002.

SACHS, Ignacy. **Desenvolvimento incluyente, sustentável e sustentado.** Rio de Janeiro: Garamond, 2004.

SACHS, Ignacy. **A revolução energética do século XXI.** Disponível em: http://www.scielo.br/scielo.php?pid=S0103-40142007000100004&script=sci_arttext. Acesso em: 23 de abril de 2008.

SANTOS, Milton. **Metamorfoses do espaço habitado: fundamentos teóricos e metodológicos da geografia.** São Paulo: Hucitec, 1988.

SANTOS, Milton. **A natureza do espaço: técnica e tempo, razão e emoção.** São Paulo: Edusp, 2002.

SANTOS, Priscila. **Pedala, Brasil.** Revista Vida Simples. São Paulo. Edição Especial 5, p. 20-25, 2008.

SCHORR, Tatiana. **O consumo público do automóvel como determinante da trava urbana.** São Paulo: Geosp, n. 7, p. 59-76, jun/2000.

SILVA, Cláudio Oliveira, da. **Cidades concebidas para o automóvel: mobilidade urbana nos Planos Diretores posteriores ao Estatuto da Cidade.** Dissertação (Mestrado) – Universidade de Brasília. Faculdade de Arquitetura e Urbanismo. Programa de Pós Graduação em Arquitetura e Urbanismo. Brasília, 2009.

SOJA, Edward. **Geografias Pós-modernas.** Rio de Janeiro, Jorge Zahar Editor, 1993.

SOUZA, Juliana Castro. **Análise da Paisagem: Instrumento de Intervenção nos Espaços Livres da Lagoa da Conceição – Florianópolis.** (Dissertação de Mestrado). Florianópolis, Universidade Federal de Santa Catarina, 2003. Disponível em: <http://www.tede.ufsc.br/teses/PEPS3178.pdf>. Acesso em: 01 de novembro de 2008.

SOUZA, Marcelo Lopes de. **ABC do desenvolvimento urbano.** Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2003.

SOUZA, Marcelo Lopes de; RODRIGUES, Glauco Bruce. **Planejamento urbano e ativismos sociais.** São Paulo: UNESP, 2004.

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

SOUZA, Nelson Rosário de. **Planejamento Urbano em Curitiba: Saber Técnico, Classificações dos Cidadinos e Partilha da Cidade.** Revista de Sociologia Política. Universidade Federal do Paraná, n. 6, p. 107-122, junho, 2001.

SUGAI, Maria Inês. **As intervenções viárias e as transformações do espaço urbano. A via de contorno norte-ilha** (Dissertação de Mestrado). Florianópolis. Universidade Federal de Santa Catarina. Florianópolis, 1994.

SUGAI, Maria Inês. **Segregação Silenciosa: investimentos públicos e distribuição sócio-espacial na área conurbada de Florianópolis.** (Tese de Doutorado). São Paulo: USP, 2002.

VASCONCELLOS, Eduardo Alcântara de. **O que é trânsito.** São Paulo: Brasiliense, 1985.

VASCONCELLOS, Eduardo Alcântara de. **Transporte urbano nos países em desenvolvimento: reflexões e propostas.** São Paulo: Annablume, 2000.

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

VASCONCELLOS, Eduardo Alcântara de. **Transporte e Meio Ambiente: conceitos e informações para análise de impactos.** São Paulo: Annablume, 2006.

VILLAÇA, Flávio. **Uma contribuição para a história do planejamento urbano no Brasil.** In: DEÁK, Csaba; SCHIFFER, Sueli R. (orgs.) O processo de urbanização no Brasil. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 1999.

VILLAÇA, Flávio. **Espaço intra-urbano no Brasil.** São Paulo: Studio Nobel, 2001.

VILLAÇA, Flávio. **As ilusões do Plano Diretos.** Disponível em: http://www.flaviovillaca.arq.br/pdf/ilusao_pd.pdf. Acesso em: 3 de outubro de 2007.

VILLAÇA, Flávio. **Dilemas do Plano Diretor.** Fundação Prefeito Faria Lima – Cepam. O município no século XXI: cenários e perspectivas. Ed especial. São Paulo, 1999. Disponível em: <http://www.ongcidade.org/site/arquivos/artigos/dilemas436f9e94d59fb.pdf> Acesso em: 10 de agosto de 2008.

WOLF, Edson. **Histórico do Plano Diretor do distrito sede.** In: TEIXEIRA, José Paulo e SILVA, Jorge E. (org.). O Futuro da Cidade: a discussão pública do Plano Diretor. Florianópolis. Instituto Cidade Futura, 1999.

XAVIER, Giselle Noceti Ammon, Et. al. **A contribuição da sociedade civil para a inclusão da bicicleta no sistema de mobilidade urbano em Florianópolis/SC.**

17º Congresso Brasileiro de Transporte e Trânsito: In: 17º Congresso Brasileiro de Transporte e Trânsito, Curitiba, Paraná, 2009.

XAVIER, Giselle Noceti Ammon. **O cicloativismo no Brasil e a produção da lei de política nacional de mobilidade urbana.** Em Tese Revista Eletrônica dos Pós-Graduandos em Sociologia Política da UFSC, Florianópolis, v. 3, n. 2, p. 122-145, jan./jul. 2007. Ver em: http://www.emtese.ufsc.br/vol3_2art2.pdf. Acesso em: abril de 2008.