



» XI Congresso Luso Afro Brasileiro de Ciências Sociais

Diversidades e (Des)igualdades

Salvador, 07 a 10 de agosto de 2011.

Universidade Federal da Bahia (UFBA) - PAF I e II

Campus de Ondina

Ciclovias nos países Luso e Afros e no Brasil

Nelson Eugênio Pinheiro Montenegro

Universidade Federal do Recôncavo da Bahia

nosleneugenio@yahoo.com.br



Introdução

O artigo pretende discutir como Estado e cultura cívica influenciam na implantação de ciclovias nos países de língua Portuguesa. Na sessão introdutória são discutidas duas teorias correntes nas Ciências Sociais sobre a solução de problemas coletivos. De um lado está a teoria Institucionalista que aponta a criação de regras e os mecanismos organizacionais como forma de resolução dos conflitos. De outro lado está a teoria do Capital Social que defende a participação e envolvimento da sociedade civil como modo mais eficaz de garantir a resolução de conflitos.

Na segunda sessão é apresentado o histórico institucional de resolução de conflitos no Brasil. A sessão enfatiza o histórico dual do Brasil na resolução de conflitos para o desenvolvimento e a prática de esporte. Do lado do Estado, são criadas e formalizadas instituições como o Ministério dos Esportes, contudo é perceptível a falta de quadras esportivas e espaços de lazer nas cidades brasileiras. Tal cenário tem como resposta social a prática de esportes em locais impróprios como ruas e várzeas.

As ciclovias seguem este padrão marginal. As poucas ciclovias construídas, foram feitas sem um planejamento adequado, havia asfalto e meio fio para separar bicicletas e automóveis, mas não havia ciclistas. Para modificar esta tendência de falta de uma cultura política o artigo discute como novas ciclovias estão sendo implantadas no Brasil, a partir de uma perspectiva comparada entre o exemplo Europeu de Portugal, e o Asiático da China que, pode ser adotado nos países africanos.

O exemplo europeu conjuga a participação da sociedade com a implementação de estruturas cicloviárias pelo Estado, o que serve de modelo para a construção de ciclovias no Brasil e na África. Enquanto na China, a cultura cicloviária nasceu da impossibilidade de consumo de carros que ultimamente foi modificada, mas pela razão de já existir uma cultura de bicicletas na sociedade é possível implementar novas políticas sem custos adicionais de implementação de uma educação cicloviária.



» XI Congresso Luso Afro Brasileiro de Ciências Sociais

Diversidades e (Des)igualdades

Salvador, 07 a 10 de agosto de 2011.

Universidade Federal da Bahia (UFBA) - PAF I e II
Campus de Ondina

Teorias para solução de conflitos coletivos

As Teorias Sociais e Políticas na contemporaneidade estão dicotomizadas em duas grandes vertentes. A Institucional enfatiza a solução de conflitos via a construção de regras que, conduzam as partes a decisões tomadas por mecanismos de representação. Focando seus estudos no processo de formulação, decisão, implementação, e em longos períodos. As teorias institucionalistas, proporcionam assim um referencial para o estudo do processo político.

Todavia, a teoria institucionalista, não dispõe de argumentos para elucidar muita das transformações sócias e culturais, necessárias ao desenvolvimento de uma sociedade. Conflitos que não atingem um consenso coletivo são demandas inexistentes para o Estado, que relega a sociedade a adoção de soluções, através de mecanismos de interações cotidianas, conquistadas com a construção de diferentes esferas públicas, e participação, ou manifestação coletiva.

Já a Sociologia, oferece argumentos e hipótese para solução de conflitos via participação e envolvimento comunitário, como forma de garantir desenvolvimento. A teoria do Capital Social dentre as alternativas existentes tem como contribuição apontar a confiança como forma de engendrar a cooperação. A construção de confiança em uma comunidade possibilita, por conseguinte aos seus membros a formação de organizações em prol de seus interesses.

A critica sociológica tem como ponto principal as lacunas deixadas pela representação parlamentar, quanto à resolução de conflitos coletivos. A representação parlamentar estaria restrita a grupos grandes e consistentes, que conseguem formar agendas de deliberação junto aos partidos políticos. De outro lado as teorias sociológicas oferecem explicações sobre o comportamento político no “nível da rua”, ao



» XI Congresso Luso Afro Brasileiro de Ciências Sociais
Diversidades e (Des)igualdades
Salvador, 07 a 10 de agosto de 2011.
Universidade Federal da Bahia (UFBA) - PAF I e II
Campus de Ondina

focar seus estudos no cotidiano e em pequenos conflitos, esclarecem como algumas resoluções acontecem sem a participação do Estado.

No Brasil historicamente, as soluções são em sua maioria determinadas pela participação do Estado. Tanto no seu viés histórico de industrialização por substituição de importações, que garantiu a construção de um parque industrial, mas que teve como ponto negativo a falta de oportunidades para empresários formarem uma cultura empreendedora. Quanto na concentração de poder no Executivo, em estratégias de corporativismo, que se circunscrevem a grandes empresas com poder de instalar canais comunicativos, e de insulamento burocrático, que ao criar ilhas de excelência na burocracia brasileira, relegou as deliberações parlamentares ao segundo plano. Por fim o histórico institucional brasileiro traz consigo uma lógica de legitimidade apoiada na organização militar.

As tentativas de participação via sociedade civil são em boa parte absorvidas pelo clientelismo. Numa evolução que se estende do mandonismo, as atuais associações de moradores e bairros que muitas vezes, circunscreve suas demandas a pequenos consertos que não modificam condições históricas ou, que envolva projetos além das fronteiras do bairro. Outra experiência histórica mal sucedida da sociedade civil e sua participação através das massas, esta configurada no populismo, que ao mesmo tempo em que oferece uma conexão entre Estado e povo, o faz de maneira a vincular sua atuação a um líder distante.

A redemocratização a partir dos anos oitenta revelou uma mudança nesta configuração. A participação da Igreja com a construção das comunidades eclesiais de base, projetos como a pastoral da criança chamaram a atenção dos cientistas para o fortalecimento da sociedade civil que até então parecia adormecida. Hoje a teoria da participação consegue explicar o surgimento dos movimentos como o dos sem terra, caso estudado por cientistas de todo mundo.

Junto ao despertar da sociedade civil, e a partir de pressões neoliberais por menos Estado, surge a teoria da reinvenção do Estado, que apontam soluções criativas



» XI Congresso Luso Afro Brasileiro de Ciências Sociais

Diversidades e (Des)Igualdades

Salvador, 07 a 10 de agosto de 2011.

Universidade Federal da Bahia (UFBA) - PAF I e II
Campus de Ondina

de competição, redirecionamento, e participação da comunidade como alternativa aos mecanismos de representação. A teoria da reinvenção reverbera no Brasil, com a institucionalização do ministério da reforma administrativa, que apresenta novas formas de institucionalização ainda hoje pouco adotadas.

Outros mecanismos institucionais foram adotados com sucesso. O caso dos conselhos de gestão de bacias hidrográficas, a formação de consórcios de saúde entre municípios para a construção de hospitais, as parcerias público-privado são exemplo de reformas institucionais que modificaram a maneira do Estado resolver problemas.

Todavia o longo período de preponderância estatal sobre a sociedade civil resultou numa cultura política fragilizada, na qual a desconfiança nos políticos e dos partidos políticos, influencia a comunidade de maneira a não incentivar a participação política e comunitária. A falta de prática na convivência democrática de grupos coletivos inibiu o fortalecimento da sociedade civil brasileira a desempenhar o papel de alternativa a resolução de conflitos via mecanismos estatais.

As políticas públicas de esporte no Brasil e o caso das ciclovias.

As políticas públicas envolvendo o esporte no Brasil são em boa parte resolvidas pelos mecanismos de Estados. Políticas públicas para construção de ginásios de esporte e quadras esportivas são em vários municípios a certeza de votos na próxima eleição. Assim como políticas de incentivo aos atletas de ponta com bolsas de produtividade, patrocínio de equipes olímpicas por parte de estatais, e campeonatos, como os megaeventos de Copa do Mundo e Olimpíadas, que requerem grandes investimentos, proporcionando visibilidade e arrecadação com o turismo.

Contudo boa parte da demanda por esporte no Brasil, é resolvida nas ruas e espaços públicos não institucionalizados. Os campos de várzea, as praças invadidas pelos skates, o futebol ou a queimada jogados no asfalto são casos em que a falta de políticas via Estado não impedem a sociedade de encontrar solução para suas



» XI Congresso Luso Afro Brasileiro de Ciências Sociais

Diversidades e (Des)Igualdades

Salvador, 07 a 10 de agosto de 2011.

Universidade Federal da Bahia (UFBA) - PAF I e II
Campus de Ondina

necessidades de esporte e lazer. As soluções de rua, comunitárias, se apresentam como alternativas a institucionalização.

O esporte, portanto, se apresenta como uma política pública, passível de ser implementada a partir de sociedade civil invertendo o histórico brasileiro de construção de políticas via resolução burocrática. Além de ajudar em sua própria implementação, esta característica do esporte pode ser utilizada como meio de fomentar a participação comunitária em outras políticas. A partir de eventos esportivos, como provas de corrida, competições entre bairros, fechamento de ruas para eventos de recreação, é possível fomentar a participação de indivíduos até o momento recolhidos em suas desconfianças com a comunidade.

A constatação de que em comunidades por mais pobres que sejam, campos de futebol existem, e que estes campos são a principal forma de diversão e convivência dos homens da comunidade. Faz do campo de várzea um local onde diferenças e dúvidas sobre a política, sobre assuntos que envolvem aquela comunidade, sejam discutidos e resolvidos. A rua como quadra esportiva, torna-se também um local para o aprendizado de tolerância e para a construção de confiança, atributos em falta na descrição da cultura política brasileira.

Ao esporte também é creditado em parte o orgulho de ser brasileiro. Orgulho que influencia reivindicações coletivas de melhores serviços e empenho para a consolidação de um espírito de nação necessário às cooperações coletivas. O brasileiro sem dúvida se sente mais brasileiro em períodos de copa do mundo ou em olimpíadas. Este sentimento provocado pelo esporte pode servir também de motivação para que indivíduos reconheçam a necessidade de participação política em outras esferas públicas.

A ciclovia é uma política pública que envolve a bicicleta, importante meio para a prática esportes e recreação. Mas que, todavia é uma política planejadas e implementadas pelas secretarias e programas de transporte. Este caráter duplo de



» XI Congresso Luso Afro Brasileiro de Ciências Sociais

Diversidades e (Des)igualdades

Salvador, 07 a 10 de agosto de 2011.

Universidade Federal da Bahia (UFBA) - PAF I e II

Campus de Ondina

esporte e meio de transporte agrega a construção de ciclovias a potencialidade de implementar uma política que incentive a cultura cívica no Brasil.

O histórico brasileiro de construção de ciclovias e de incentivo ao uso da bicicleta reforçam a hipótese de preponderância do Estado na resolução de conflitos sociais. As primeiras tentativas de implementar ciclovias no Brasil são parte do programa pró álcool, que além do incentivo a produção de combustíveis derivados da cana de açúcar, previa a construção de ciclovias como modal de transporte alternativo.

A construção de ciclovias, neste período, contudo não se apropriou da cultura cicloviana já existente na sociedade civil. As ciclovias foram construídas seguindo uma lógica de construção de estradas, na qual a oferta de um novo caminho é o princípio para a resolução dos problemas. Portanto as ciclovias construídas neste período se tornaram fantasmas. Sem a adoção de técnicas de recolhimento de informações do ambiente social, as ciclovias foram construídas em locais sem ciclistas.

Por outro lado algumas cidades de menor população apresentaram soluções ciclovianas que se tornaram referencia. Exemplo de cidades com fabricas que incentivam o uso de bicicletas por seus funcionários como Sorocaba, Joinville, revelam as potencialidades de uma política cicloviana bem planejada. Isto por que já existia uma cultura cicloviana que ao ser respeitada resultou na construção de trechos ciclovianos com grande utilização de bicicletas.

O Planejamento cicloviano que se utiliza das teorias sociológicas do Capital Social produz não só políticas de transporte, mas incentiva uma comunidade a criar novos hábitos no trânsito e de meio ambiente que ajudam a quebra a lógica atomista da cultura política brasileira. O uso da bicicleta leva as pessoas a se reconhecerem no transito, a observar com maior atenção os detalhes de seu bairro, a conviver com pontos negativos do bairro como violência, o que é evitado normalmente com a utilização dos automóveis.



» XI Congresso Luso Afro Brasileiro de Ciências Sociais

Diversidades e (Des)igualdades

Salvador, 07 a 10 de agosto de 2011.

Universidade Federal da Bahia (UFBA) - PAF I e II
Campus de Ondina

O Planejamento cicloviano que respeita a cultura local procura medir o fluxo de bicicletas no locais, apresentar caminhos alternativos que não tragam grandes pontos de conflito com as avenidas onde os carros trafeguem em alta velocidade. A procura por caminhos alternativos, na sua maioria por vielas dentro dos bairros, tem o potencial de criar um ambiente mais humanizado e coletivo, propiciando o encontro de vizinhos e da comunidade como um todo.

As ciclovias em Portugal e na África.

As ciclovias portuguesas assim como em outros países da Europa, já adotam a implementação de ciclovias com o viés culturalista, de não somente construir uma estrada para bicicletas, mas com o intuito de fomentar alternativas para uma maior convivência entre as pessoas do bairro. Hoje é possível ir de Lisboa a Moscou em ciclovias que poucas vezes se aproximam de vias de alta velocidade. Nas cidades é possível constatar o respeito pela bicicleta nas ruas e a quantidade de ciclovias e pessoas a utilizá-las.

As ciclovias europeias foram planejadas e construídas com a continua pressão da sociedade civil. A resposta do Estado foi à implementação de uma política de educação e incentivo ao uso das bicicletas como meio de transporte. Em países onde a tradição cicloviana não era tão antiga, como a Espanha e Portugal, a sociedade civil apareceu como importante ator na confecção de políticas públicas ciclovianas. Em outros países como Holanda e Dinamarca a utilização de bicicleta é conhecida pelo mundo todo como exemplo de civilidade, e respeito ao meio ambiente.

A solução dos problemas ciclovianos na Europa também trouxeram ao campo de discussão novos métodos e modos de construir ciclovias. Ao invés de construírem ciclovias separadas das ruas, em muitos casos as são construídas ciclo faixas onde a separação com os automóveis é feita por “tartarugas” ou outro obstáculo. O modo de construção de ciclo faixas, pode ser um primeiro passo para futuras instalações mais robustas.



A construção inicial de ciclo faixas tem como intenção a promoção da convivência entre carros e bicicletas, ao visualizar as bicicletas os motoristas aos poucos se acostumam com sua presença e percebem a alternativa viável e segura de pedalar para seu destino. A construção de ciclo faixas também é adotada por ser de menor custo que a construção de ciclovias separadas da rua.

As experiências da Índia e principalmente da China são emblemática na discussão de um terceiro tipo de solução de problemas ciclovianos. Sua característica principal é a inexistência de políticas de planejamento de transporte cicloviano. Em boa parte esta opção pode ser explicada pelo grau de desenvolvimento econômico destas sociedades. Com poucas alternativas para o consumo de automóveis e desenvolvimento de meios de transportes de massas as bicicletas se tornaram naturalmente a opção mais viável para estas populações.

Todavia o crescimento recente na China pressionou o Estado a pensar uma política para os engarrafamentos. Devido à cultura cicloviana já existente, políticas de incentivo ao uso de bicicletas tem maior probabilidade de serem adotadas pela população, sem que grandes gastos sejam feitos. Também a conexão inter modal, de bicicleta para trem ou ônibus pode ocorrer sem que questões de aprendizado tornem-se empecilho para sua implementação.

O caso asiático se assemelha aos casos africanos onde a bicicleta é um meio de transporte importante. A impossibilidade de adquirir automóveis, e os baixos investimentos em transporte público fazem da bicicleta o principal meio de locomoção nas periferias e no campo. A bicicleta se torna o meio comum de transporte, contudo sem a participação do Estado a construção de ciclovias tem pouca probabilidade de ocorrer.

Como resposta a não construção de ciclovias, as bicicletas tomam as ruas num movimento da sociedade civil ativo, mas que é pouco organizado na perspectiva da construção futura de ciclovias. Apesar de tomarem as ruas os usuários de bicicletas não



» XI Congresso Luso Afro Brasileiro de Ciências Sociais

Diversidades e (Des)igualdades

Salvador, 07 a 10 de agosto de 2011.

Universidade Federal da Bahia (UFBA) - PAF I e II

Campus de Ondina

promovem um movimento coletivo ou direcionado para melhorias nas condições das ciclovias. Não existe uma motivação para o protesto por melhor condições de transporte, as bicicletas são maioria nas ruas pelo pouco desenvolvimento e não pela adoção de uma alternativa de transporte.

Na África as condições de utilização de bicicletas são semelhantes aos países asiáticos no que se refere a falta de ciclovias e a solução via sociedade civil. Porém a principal diferença esta na falta de desenvolvimento econômico que impossibilita tanto o acesso a automóveis como a disseminação de bicicletas nas ruas.

A África ainda apresenta o interessante caso de ongs européias que recolhem bicicletas usadas, e as exporta para comunidade rurais da África como um modo de fomentar o desenvolvimento local. As bicicletas são utilizadas no transporte diário na zonas rurais, economizando tempo e dinheiro. Tal iniciativa é mais um exemplo de como as bicicletas é o esporte tem a capacidade de fomentar uma cultura política ativa que promova o desenvolvimento social das populações atingidas.

Uma Tipologia cicloviaria

O artigo apresenta por fim uma tipologia de modos sócio-político do fenômeno de construção de ciclovias. As experiências históricas de construção de ciclovia podem ser divididas em três tipos ideais.

O primeiro é o de não participação estatal, baseada completamente na sociedade civil. Esta não é uma solução desejável mais uma solução possível. Na falta de condições econômicas para o transporte a bicicleta é adotada como um primeiro modal que garante agilidade no transporte do dia a dia.

No extremo oposto temos o caso do Brasil com políticas cicloviarias planejadas sem considerar a sociedade civil. Se na China a política de ciclovias tem a participação



» XI Congresso Luso Afro Brasileiro de Ciências Sociais

Diversidades e (Des)igualdades

Salvador, 07 a 10 de agosto de 2011.

Universidade Federal da Bahia (UFBA) - PAF I e II
Campus de Ondina

da sociedade civil, no Brasil acontece o extremo oposto, as ciclovias são criadas sem a verificação do local de tráfego de pessoas que utilizam a bicicleta como meio de transporte.

Os casos do terceiro tipo são encontrados na Europa em sua maioria. Representam o meio caminho entre as alternativas de Brasil e China. Em anos recentes uma experiência se tornou hábito nas cidades européias. Eram disponibilizadas bicicletas para o uso do público por um baixo custo. A experiência foi um sucesso, já se reproduziu no Brasil e pretende ser uma das formas mais cativantes de transformação na África.

Bibliografia:

DAHL, Robert. Poliarquia: participação e oposição, São Paulo. EDUSP. 2005.

HALL, Peter e TAYLOR, Rosemary. As três versões do neoinstitucionalismo. Lua Nova. 2003, n 58.

PUTMAN, Robert. Comunidade e Democracia: a experiência da Itália moderna. Rio de Janeiro. Fundação G Vargas, 1996.

PPINTO, Celi. A sociedade civil e a luta contra a fome no Brasil (1993-2003) Soc Estado. 2005 vol. 20 n 1.

PROGRAMA BRASILEIRO DE MOBILIDADE POR BICICLETA – BICICLETA BRASIL



» XI Congresso Luso Afro Brasileiro de Ciências Sociais

Diversidades e (Des)igualdades

Salvador, 07 a 10 de agosto de 2011.

Universidade Federal da Bahia (UFBA) - PAF I e II

Campus de Ondina

Caderno de referência para elaboração de Plano de Mobilidade por Bicicleta nas Cidades.

Brasília: Secretaria Nacional de Transporte e da Mobilidade Urbana, 2007.

www.ibike.org

www.bicicletada.org

www.pedalabrasil.com.br