

A Bicicleta como Movimento Insurgente na Mobilidade Urbana: Um Estudo de Goiânia

The Bicycle as an Insurgent Movement in Urban Mobility: A Study of Goiânia

Jean Damas da Costa

Mestrando em Projeto e Cidade, UFG, Brasil

jean.damas@discente.ufg.br

1 INTRODUÇÃO

O uso da bicicleta como modal de transporte é constantemente negligenciado no planejamento urbano brasileiro, com o predomínio de políticas públicas que estimulam e favorecem o transporte individual motorizado, fomentando desigualdades sociais e disparidades espaciais, especialmente na mobilidade urbana (Vilaça, 1998). Em Goiânia, capital do estado de Goiás, podemos perceber esse cenário onde ruas e avenidas são projetadas principalmente para veículos, resultando em fragmentação e exclusão social.

Nesse contexto, a bicicleta apresenta-se como uma forma de insurgência, de desafiar nas cidades. Não apenas por ser uma alternativa sustentável e econômica, mas também por questionar a lógica de um desenvolvimento urbano que segrega e marginaliza os modais ativos.

Diante desse quadro, é salutar a análise de como a bicicleta pode ser um instrumento insurgente na mobilidade urbana de Goiânia, que resiste ao modelo atual, e se coloca como uma alternativa na reconfiguração nas relações de poder e espaço na cidade.

2 METODOLOGIA

O artigo, por meio de pesquisa descritiva qualitativa, busca identificar a oferta de espaços para o uso da bicicleta como modal de transporte em Goiânia, e o efeito prático na promulgação de planos Diretores e de Mobilidade na ampliação da malha ciclovária da cidade.

Inicialmente mapeou-se a localização da malha ciclovária existente, e posteriormente, através da observação do espaço urbano, pelo período de uma semana, se identificou espaços em que pessoas se utilizam da bicicleta como modal de transporte, sem a

presença de ciclovias e ciclofaixas.

Avaliou-se ainda, por meio de dados publicados, o aumento do uso da bicicleta no transporte diário em Goiânia, sem a devida expansão da rede cicloviária.

3 DESENVOLVIMENTO

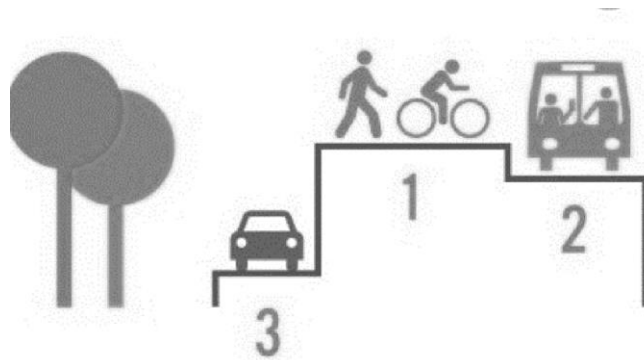
3.1. Privilégio concedido ao transporte individual motorizado

Form (1954) ao analisar os caminhos da distribuição social pelo espaço urbano nas cidades, incluindo os mecanismos de segregação, afirma que aqueles que detêm o poder social para a fabricação do espaço urbano (proprietários individuais de terrenos e imóveis, organizações econômicas, companhias imobiliárias, empresas de construção civil, e por fim os poderes públicos) determinam a locação dos espaços fisicamente marcados.

A organização dos compartimentos urbanos de uma cidade é um processo relativamente complexo, impactada diretamente pelo desenvolvimento econômico, cujos componentes construtores, segundo Harvey (2014), beneficiam aos que detêm maior capacidade financeira, influência e poder, e assim mercantilizam os benefícios urbanos e sociais.

A mobilidade urbana, que se refere à necessidade de deslocamentos na dimensão do espaço urbano frente às atividades nele desenvolvidas (Mcidades, 2004), é impactada diretamente pelas políticas públicas de mobilidade adotadas pelos governantes. Teixeira (2002), define política pública como princípios norteadores de ação do poder público, e deve objetivar respostas às demandas sociais, buscando preservar os direitos dos atores mais vulneráveis. O Ministério das Cidades (2004), defende políticas públicas que promovam o acesso universal ao espaço urbano de forma participativa e democrática, enfrentando a desigualdade e exclusão socioespacial da urbanização brasileira.

Figura 1: Priorização de modos não motorizados e coletivos



Fonte: mobilize (2019).

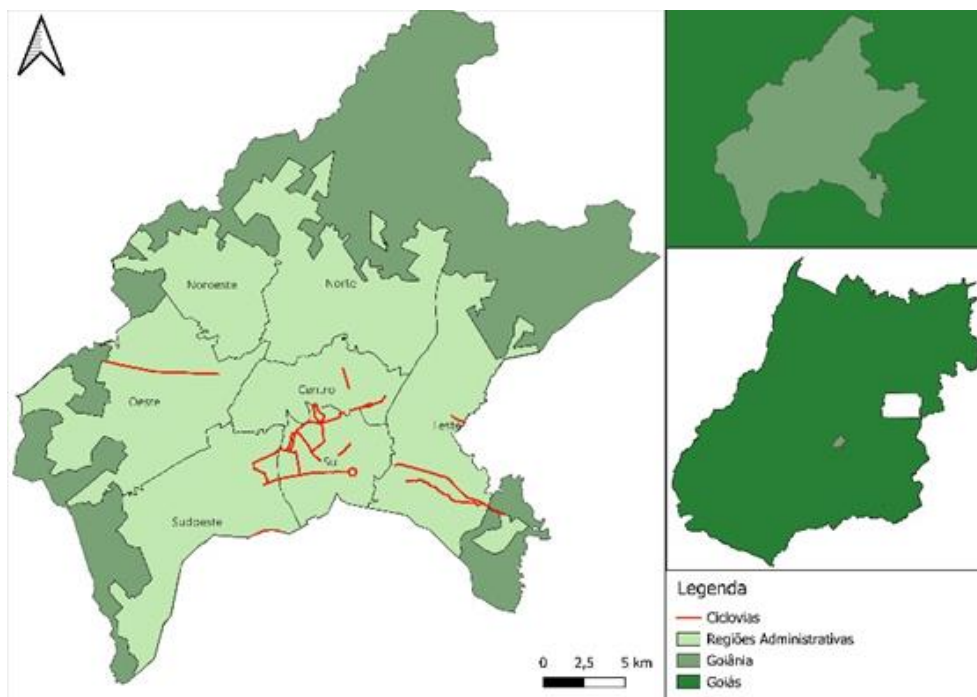
Do ponto de vista jurídico, Goiânia sancionou leis que valorizam o modal bicicleta, ao incluir no Plano Diretor da cidade em 2007, a necessidade de implantação de sistemas ciclovitários suficientes para atender a demanda e a conveniência do usuário da bicicleta na cidade (Goiânia, 2007), e recentemente, divulgou seus novos Plano Diretor em 2022 e de Mobilidade em 2024, os quais defendem a importância do modal bicicleta e uma malha ciclovitária integrada, contudo não existe um plano de ação para os próximos anos.

Embora as leis aprovadas na cidade tenham cunho de valorização do modal bicicleta, o desenho urbano da cidade é cada vez mais voltado aos veículos motorizados, principalmente de uso individual, o que amplia as desigualdades sociais e disparidades espaciais na mobilidade.

Entre os anos 2020 e 2024, 617 milhões de reais foram aplicados na reconstrução de 1130 km de asfalto nas vias da cidade (Secom, 2024), sendo que no mesmo período não houve nenhum tipo de reserva orçamentária para infraestrutura ciclovitária. Como salientou Roncayolo (1986), não se pode limitar a segregação às suas manifestações espaciais a uma simples distância geométrica, mas a relação entre distância topográfica e distância social pode, em certa medida, caracterizar as sociedades e permitir avaliar os resultados de composições sociais concretas.

A infraestrutura ciclovitária de Goiânia além de pequena, concentra-se nas regiões mais nobres e centrais, funcionando basicamente como uma estrutura de lazer de final de semana para os moradores da região, deixando de cumprir seu papel social de interação e reconhecimento, aprofundando a segregação espacial urbana.

Figura 2: Localização de ciclovias em Goiânia



Fonte: elaborado pelo autor (2024).

Goiânia possui apenas 61 km de extensão de ciclovias e ciclofaixas, se colocando apenas na 20ª colocação no ranking que monitora a malha ciclovitária entre as capitais do país, da Associação Brasileira do Setor de Bicletas (2023), o que contrasta com o grande número de bicicletas existentes na cidade, que segundo a Foto e Bike (2023) possui 279.522 bicicletas, se colocando como o quarto município com a maior frota de bicicletas por habitantes entre as capitais brasileiras, com 19 bicicletas para cada 100 habitantes, consolidando um cenário de flagrante exclusão do modal.

Tabela 1: Ranking de ciclovias nas capitais brasileiras

Ranking	Capitais	Total	Habitantes	Km/100mil hab
1	São Paulo	689,1	12.200.180	5,64
2	Brasília	636,89	2.923.369	21,79
3	Rio de Janeiro	487	6.625.849	7,35
4	Fortaleza	419,2	2.596.157	16,15
20	Goiânia	61,8	1.555.626	4,36

Fonte: Aliança Bike, adaptado pelo autor (2023).

3.2. A Bicicleta como insurgência

Diante de uma cidade que restringe e segrega, através de uma arquitetura do espaço público que privilegia o automóvel, hostil ao ciclista, não considerando a democracia do espaço público e a participação de todos os usuários nas vias, com direitos e garantias similares, confronta-se o que está proposto através do desenho urbano e da sinalização viária, por exemplo, com o anseio e prática daqueles que se deslocam pelo espaço urbano de maneira diferente ao que está imposto.

Nesse sentido, os ciclistas insurgem-se contra a lógica do status quo, ao ocuparem e se apropriarem de vias, calçadas, jardins, canteiros centrais, gramados, entre outros, de forma não convencional, utilizando-os como rotas de transporte em bicicletas, confrontando o caráter restritivo e excludente, pelo qual se delibera sobre as atividades que são permitidas na cidade.

Neste aspecto, enquanto a estrutura urbana funciona como uma barreira física, juntamente com as diversas formas de controle que regulam a entrada, o uso e a permanência nos espaços urbanos, as necessidades de deslocamento promovem um rompimento, de forma silenciosa e espontânea, com o exclusivismo, a ideologia e o elitismo social.

Barros (2007), argumenta que a consciência de que a segregação espacial tem uma história complexa e que não se pode perder de vista o modelo de segregação espacial vigente naquele momento, e que embora existam espaços marcados, que organizam a cidade, mas em muitos momentos a segregam, os espaços imaginários socialmente determinados, produzem identidade e se apresentam carregados com seus próprios códigos.

Figura 3: Ciclistas em manifestações insurgentes



Fonte: elaborado pelo autor (2024)

As imagens retratam esses usos alternativos, com códigos próprios, e que propiciam o crescimento das viagens em bicicletas em Goiânia. Entre 2000 e 2022, conforme dados apresentados pela Universidade Federal de Goiás (Stteca, 2023), o número de viagens cresceu 8%, partindo de 4% para 12%, e estão acima da média nacional de 7% do total das viagens, mas longe do potencial apontado como alcançável de 40% (Ipea, 2016)

4 CONSIDERAÇÕES FINAIS

Uma análise da mobilidade ciclovária em Goiânia revela um cenário complexo, onde as decisões urbanísticas privilegiam a circulação de automóveis em detrimento do transporte ativo, como a bicicleta, resultado da forte influência do desenvolvimento econômico, que acaba por criar espaços urbanos fragmentados e excludentes.

Como apontado por Harvey (2014), essa mercantilização dos benefícios urbanos se traduziu em uma rede ciclovária que atende, em grande parte, áreas nobres da cidade, consolidando um modelo que favorece aqueles que já possuem maior poder aquisitivo. A falta de investimentos e de infraestrutura adequada para ciclistas nas regiões mais periféricas e de baixa renda não compromete apenas a segurança e o conforto dos usuários de bicicletas, mas também perpetua um ciclo de exclusão socioespacial.

Para que Goiânia avance na direção de uma mobilidade urbana mais justa e sustentável, é necessário que as políticas públicas considerem as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana, priorizando a inclusão de modais ativos. Isso requer um comprometimento em integrar a bicicleta como um meio de transporte legítimo e viável, não apenas em leis, mas nas infraestruturas presentes no espaço urbano, garantindo que todos os cidadãos tenham acesso a uma rede cicloviária segura e abrangente.

A participação da sociedade na formulação de políticas e na realização de investimentos em infraestrutura são essenciais para reverter a lógica de privilégios e construir um espaço urbano mais democrático, onde a mobilidade ativa seja uma possibilidade para todos.

REFERÊNCIAS

BARROS, José D'Assunção. **Cidade, Espacialidade e Forma**. Considerações sobre a articulação de três noções fundamentais para a História Urbana. Universidade Lusíada Editora. 2007.

BRASIL. MINISTÉRIO DAS CIDADES. **Política nacional de mobilidade urbana sustentável**. Brasília, 2004.

FORM, W. “**The Place of Social Structure in the Determination of Land Use**” In **Social Forces**, XXXII. 1954. p. 317. Disponível em: 1954.<https://academic.oup.com/sf/article-abstract/32/4/317/2225891?login=false>. Acesso em: 05 nov. 2024.

GOIÂNIA. Secretaria da Casa Civil. **Lei Complementar N° 171**. Goiânia. 2007. Disponível em: https://www.goiania.go.gov.br/html/gabinete_civil/sileg/dados/legis/2007/lc_20070529_000000171.html. Acesso em: 05 abr. 2024.

GOIÂNIA. Secretaria de Comunicação. Goiânia. 2024. Disponível em: <https://www.goiania.go.gov.br/obras-em-goiania/pavimentacao-asfaltica/>. Acesso em: 05 abr. 2024.

HARVEY, David. **Cidades Rebeldes: do direito à cidade à revolução urbana**. São Paulo: Martins Fontes, 2014.

IPEA. Desafios da mobilidade urbana no brasil Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada. Brasília. 2016.

PESQUISA inédita. Foto e Bike. 2021. Disponível em: <https://www.fotoebike.com.br/2021/08/pesquisa-inedita-revela-numero-estimado-de-bicicletas-no-brasil.html#.ZD7s4nbMK3B>. Acesso em: 05 ago. 2021.

RANKING de Ciclovias e Ciclofaixas nas capitais brasileiras. Aliança Bike. 2023. Disponível em: <https://aliancabike.org.br/dados-do-setor/ciclovias-e-ciclofaixas/>. Acesso em: 05 ago. 2021.

RONCAYOLO, Marcel. “Cidade”, “Região”, “Território” In **Enciclopedia Einaudi**. v.8. Lisboa: Imprensa Nacional, Casa da Moeda, 1986.

STECCA, Kharen. **Estudo da UFG mostra como as pessoas se locomovem em Goiânia**. Jornal UFG. 2023. Disponível em: <https://jornal.ufg.br/n/170554-estudo-da-ufg-mostra-como-as-pessoas-se-locomovem-em-goiania>. Acesso em: 05 abr. 2024.

TEIXEIRA, Elenaldo Celso - O Papel das Políticas Públicas - © 2002 - AATR-BA.

VILLAÇA, Flávio. Espaço intra-urbano no Brasil. São Paulo: Studio Nobel, 1998.