

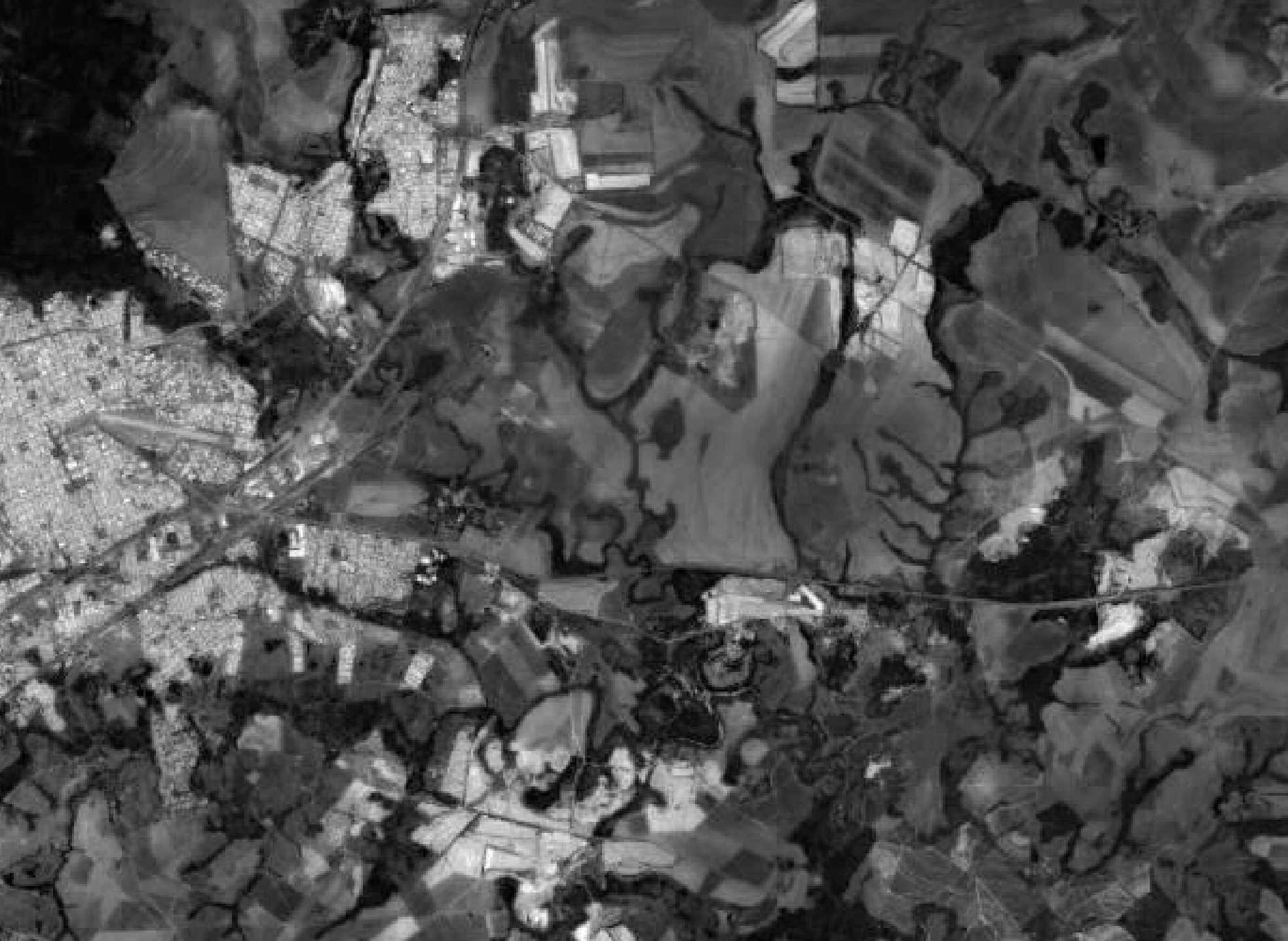


mulheres de bicicleta

uma perspectiva analítica da mobilidade urbana em Rio Claro

Amanda Rosin de Oliveira





mulheres de bicicleta

uma perspectiva analítica da mobilidade urbana em Rio Claro

Amanda Rosin de Oliveira

Trabalho Final de Graduação em Arquitetura e Urbanismo
da Faculdade de Ciência e Tecnologia da Universidade
Estadual Paulista “Júlio de Mesquita Filho” Câmpus
Presidente Prudente.

Orientador: Prof. Dr. Márcio José Catelan.

Presidente Prudente - SP
2019



*Nunca vi fazer tanta exigência
Nem fazer o que você me faz
Você não sabe o que é consciência
Não vê que eu sou um pobre rapaz*

*Você só pensa em luxo e riqueza
Tudo o que você vê, você quer
Ai meu Deus que saudade da Amélia
Aquilo sim que era mulher*

*As vezes passava fome ao meu lado
E achava bonito não ter o que comer
E quando me via contrariado dizia
Meu filho o que se há de fazer*

*Amélia não tinha a menor vaidade
Amélia que era a mulher de verdade*

Ataulfo Alves / Mário Lago
1942

sumário

01

12 agradecimentos.
14 nota.
15 trajetória até o tema.
16 enxergar a
problemática.

02

21 resumo.
22 introdução.
24 metodologia.
36 referências de
intervenção.

03

53 cidade para mulheres

54 histórico e seu
papel na sociedade.

64 por que tratar sobre
a mobilidade delas?

76 a viabilização da
bicicleta e medidas para
mudar.

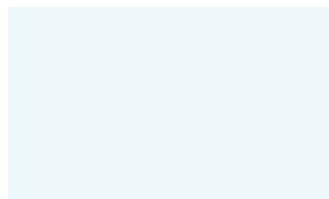
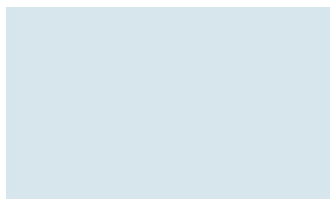
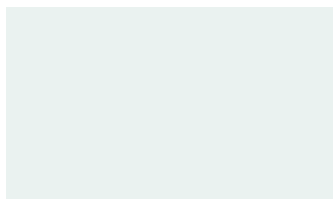
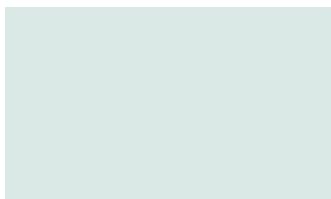
04

87 sobre rio claro

90 expansão territorial
da cidade.

104 mobilidade e a
cidade.

112 planejamento da
mobilidade em rio claro.



05

127 a voz das ciclistas

128 como resultar a pesquisa.

128 grupo focal.

145 monitoramento.

150 formulário.

06

163 considerações finais

164 o que cabe ser feito:

166 em 3 anos.

168 em 5 anos.

180 em 15 anos.

181 considerações finais.

182 histórias para outro momento.

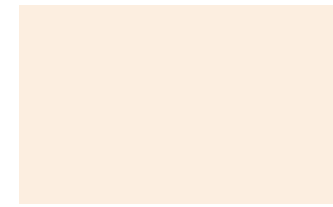
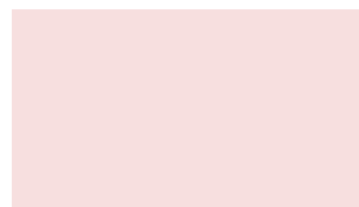
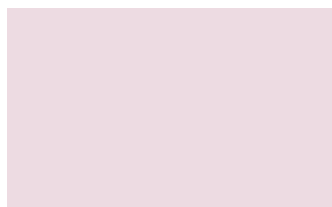
07

186 lista de mapas.

187 lista de quadros.

188 lista de figuras.

190 referências bibliográficas.



O I

- 12 agradecimentos
- 14 nota
- 15 trajetória até o tema
- 16 enxergar a problemática



agradecimento

agradecer

origem - etimologia

a- + radical de grado (do lat. gratus,a,um) + -ecer

verbo regência múltipla

1.mostrar ou manifestar gratidão, render graças; penhorar, reconhecer.

transitivo direto

2.compensar de maneira equivalente; retribuir, recompensar.

substantivo masculino

3.Ronhecimento e declaração de se estar grato por algo dado ou feito por outrem; gratidão.

4. Discurso, palavra, gesto ou fato que denote esse reconhecimento.

Por esses e tantos outros significados que cabem a essa palavra e pelos mais variados motivos, deixo o nome daqueles que de alguma forma fizeram parte da trajetória e estão aqui:

Minha família, Amarildo, Rosemari e Amabile

Meus avós, tios e tias, que de modo singular se preocupavam comigo.

A FCT Unesp – por se tornar morada em tantos finais de semestre. Aos professores, que de modo geral lutam e são resistência nessa universidade que se mantém pública e gratuita. E principalmente ao Márcio Catelan, pelas longas horas de atendimento, viagem a Brasília e por finalmente ser um amigo além das horas de atendimento

E pelos lugares que passei e todas as pessoas envolvidas, como o primeiro ano da Bateria Furiosa, CACAU, Ópera Krios – em especial a Maysa, por ter se tornado parte importante além

da empresa. E por fim ao Núcleo Unesp, e Diretoria Executiva da gestão 2017.2, que encarou o desafio em dobro e na metade do tempo.

A toda turma XII que mesmo entre discussões, conseguiu caminhar ao longo dos 5 anos e que agora seguem em locais distintos, em especial à Michele, Lucas, Caio, Inayara.

A No Dogs, por de fato ter se tornado morada, com Elys, Leticia Levorato, Stephanie e por fim a Natália.

A Hellen, pelo companheirismo e suporte recíproco ao longo dessa caminhada.

Por fim, ao GrupoDEArquitetura e a Escola Aberta no Galpão, que com as pessoas certas, seguem a caminhada pela diversidade, civilidade, cultura e com pessoas excepcionaisw.

**Como diz Ciro Pirondi, parafraseando Federico Felinne
A generosidade é um atributo da inteligência.**

Faz se necessário o entendimento de que essa pesquisa começou no início de 2018, com o poder executivo do Governo Federal em posse do interino Michel Temer, após o *impeachment* da Presidente Dilma Rousseff. Nesse cenário, havia 31 Pastas Ministeriais e 21 Ministérios, entre eles o Ministério das Cidades, indiretamente citado ao longo desse trabalho por conta das cartilhas do IBDU, lei nº12.587 de mobilidade, lei nº 6766/79 sobre o parcelamento do solo urbano entre outros. Esse Ministério, ao agir de forma direta, união-município, era responsável pelo repasse de verbas para a manutenção e melhorias da legislação e fiscalização do poder municipal, como por exemplo a aprovação dos planos de mobilidade e repasse para que seja implantado.

A partir de 1 de Janeiro de 2019, com o governo do Presidente Jair Bolsonaro, prevendo redução de cargos, decretou a edição da Medida Provisória nº 870 estabelece a organização básica dos órgãos da Presidência da República e dos Ministérios, o Ministério da Integração Nacional e o Ministério das Cidades foram transformados em Ministério do Desenvolvimento Regional - MDR. Por isso, em momentos que lê-se Ministério das Cidades, fazer a compreensão de que hoje, todo seu papel de regulamentação, autonomia e atuação sobre o planejamento urbano encontra-se em segundo plano e pautado dos mesmo assuntos de desenvolvimento regional.

Em primeiro momento, traz-se um pano de fundo sobre a autora, de modo aproximar o leitor e entender suas perspectivas. Parte-se de que cursar Arquitetura e Urbanismo numa Universidade pública e estadual, sendo um privilégio social e educacional, exige de nós um exercício teórico e metodológico com vistas ao papel social da profissão para que esse privilégio não se torne um mecanismo de exclusividade e individualidade.

Por isso, a formação em Presidente Prudente proporcionou enxergar e aprender com esta cidade. Ao olhar o contexto local, ao entender as questões sociais, econômicas que embasam e solidificam as leituras da escala regional, urbana e a casa como ambiente construído, e nos faz reafirmar de que a casa não acaba na soleira da porta, como diria Artigas, afinal é o espaço público que fecunda as relações humanas e sociais. Esse olhar no curso da FCT Unesp, possui base teórica no conhecimento produzido na geografia junto às perspectivas e contribuições trazidas por arquitetas e arquitetos sobre a produção capitalista das cidades que prevalece em muitos casos sobre as dimensões da vida pública e privada. E repercute nos projetos de habitação, seja de interesse social ou em residências fechadas ou verticais que compõe e malha urbana. Assim, após compreender tais perspectivas, nos cabe o papel de como profissionais legitimar através do papel social,

o direito de todas e todos à cidade e a transformação desse discurso em obra construída.

Como parte dessa trajetória também é válido ressaltar outras as atividades que fazem enxergar a problemática. Entre elas, o Centro Acadêmico de Arquitetura e Urbanismo - CACAU que deu a base necessária para a compreensão das discussões. A experiência com a Iniciação Científica, pelo fomento da CNPq – PIBIC, no trabalho de observar as relações de conforto climático em parques urbanos e os usos do espaço público. O Movimento Empresa Júnior – MEJ, na qual a Ópera Krios o contato com diversos anos da graduação firma discursos e amídiades, e no mesmo movimento, mas em escala de instância o Núcleo Unesp e FEJESP, que colocaram em cheque a relação de gênero, de mulheres em diversas profissões com posição minoritária aos homens, não só fazendo o primário comparativo salarial, mas também enxergando a mulher com menor destaque ao exemplo de inspiração, liderança e mérito pelo impacto, transformações e trabalhos realizados.

Perante tudo isso, é necessário fazer algo, e então por onde começar?

Os resultados colhidos no âmbito das experiências de ensino, pesquisa, extensão e vivências durante esta parte da formação acadêmica refletiram em meu local de origem e ganham destaque nesse trabalho como modo de retribuir à cidade pelo papel social da profissão. Para isso, a relação teórica de análise do espaço público, planejamento urbano e mobilidade como um direito à cidade foram bem embasados durante a formação acadêmica. Porém, como os espaços de formação extracurricular, tão presentes e que tanto ensinaram, propagavam a necessidade de colocar o assunto à mesa. E não seria coerente deixar que a análise por meio da temática de gênero se mantivesse como um déficit.

Por isso, apresento dois pontos fundamentais que estruturam este trabalho: um primeiro que é compreender o ciclismo, tão presente na cidade de Rio Claro, com a relação

urbanística no planejamento aprendidas na Universidade; em segundo consideramos o debate da equidade ao olharmos para as condições de acesso das mulheres, as vivências passadas e suas vozes na luta por direitos de mobilidade urbana.

Assim, compõe a formação deste trabalho, analisar as interpretações dos temas, propor soluções pela matriz entre curto, médio e longo prazo com a dimensão humana, de modal e urbana, a fim de corroborar com formas de enxergar, pensar, projetar e executar um planejamento urbano pautado na equidade seja de gênero ou modal de transporte.

Para além da compreensão de termos técnicos, políticos e específicos, apresenta-se ao lado a ilustração de Helo D'Angelo, a fim, de que funcione como uma leitura complementar que envolve livros clássicos, literaturas ficcionais, pesquisa e relatos históricos sobre o “mistério” da palavra feminismo.

9 LIVROS PARA ENTENDER O FEMINISMO

por HELÔ D'ANGELO

@HELODANGELOARTE



1) PARA ENTRAR EM CONTATO COM O FEMININO EM VOCÊ:

"MULHERES QUE COREM COM OS LOBOS", DE CLARISSA PINKOLA ESTÉS



@HELODANGELOARTE

2) PARA ENTENDER O QUE É "FEMINISMO":

"O FEMINISMO É PARA TODO MUNDO", DE BELL HOOKS



@HELODANGELOARTE

3) PARA COMEÇAR A ESTUDAR NOSSA HISTÓRIA:

"A ORIGEM DO MUNDO", DE LIV STRÖMQUIST



@HELODANGELOARTE

4) PARA VER QUE NÃO É "MIMIMI":

"O MITO DA BELEZA", DE NAOMI WOLF



@HELODANGELOARTE

5) PARA DESCOBRIR COMO TUDO COMEÇOU:

"CALIBÁ E A BRUXA", DE SILVIA FEDERICI



@HELODANGELOARTE

6) PARA ENTENDER COMO O MACHISMO SE FIRMOU:

"DESLOCAMENTOS DO FEMININO", DE MARIA RITA KEHL



@HELODANGELOARTE

7) PARA CONHECER AS BASES TEÓRICAS CLÁSSICAS FEMINISTAS:

"O SEGUNDO SEXO", DE SIMONE DE BEAUVOIR



@HELODANGELOARTE

8) PARA ENTENDER A INTERSECÇÃO ENTRE RAÇA, CLASSE E GÊNERO:

"MULHERES, RAÇA E CLASSE", DE ANGELA DAVIS



@HELODANGELOARTE

9) PARA VALORIZAR NOSSAS CONQUISTAS DE DIREITOS:

"O CONTO DA AIA", DE MARGARET ATWOOD



@HELODANGELOARTE

02

- 21 resumo
- 22 introdução
- 24 metodologia
- 36 referência de
intervenção



Pretendemos aqui analisar e propor intervenções urbanísticas a partir do levantamento de dados sobre a mobilidade urbana de mulheres que fazem o uso da bicicleta como meio de transporte cotidiano na cidade de Rio Claro. Desse modo, a presença delas utilizando a bicicleta vem sendo apontada por diversos estudos (HARKOT, SANTORO, JACOBS, AUGÉ) como um indicador de qualidade de vida nas cidades, por isso é importante pensar nas condições oferecidas, seu papel na vida social e quanto ainda é necessário conquistar espaço para que a autonomia e equidade sejam expressados no planejamento urbano. Fazemos esta afirmação com base nos dados e análises coletados partir deste estudo, dos quais demonstram diferenças do ponto de vista da vivência e mobilidade cotidiana dos espaços por mulheres de diferentes perfis. Logo, busca-se a compreensão de como acontecem as relações de gênero na escala da cidade, a partir das atividades diárias exercidas por esse meio de transporte.

Para tanto, se faz necessário o entendimento de duas dimensões para a discussão: a primeira a partir da relação da mulher com o espaço urbano, na qual as cidades, por sua infraestrutura consolidada, ainda a deixam à margem e, atrelada ao imaginário social de posição subalterna, inferior ou dependente dos homens. Ou seja, a subalternização das relações de gênero também se reproduz nas hierarquias de

produção da cidade. Em outra dimensão a importância em discutir a mobilidade, visto que essa é uma categoria chave para o desenvolvimento de cidades contemporâneas e que até o momento são colocados como imbróglia aos planejadores e políticos. Neste sentido, a análise é feita por meio de pesquisas de campo, grupo focal, mapeamento e relato das mulheres, sob a perspectiva de como usufruem da infraestrutura da cidade para as bicicletas. Esse recorte parte do pressuposto de que ao dar voz as minorias (de poder), e atende-las pelo planejamento da cidade, automaticamente atende-se a maioria (de homens, brancos, motoristas de utilitários).

E assim sistematizar o produto da discussão em uma matriz que divide ações a curto, médio e longo prazo, na escala de indivíduo, modal e planejamento urbano, a fim de entregar ao poder municipal de Rio Claro, uma diretriz para o plano de mobilidade. Além disso, também faz parte de um anseio em trabalhar com o recorte de gênero, que está inserido no dia-a-dia e é frequentemente secundarizado ou invisibilizado.

Palavras chave: Gênero; Mobilidade; Mulheres de Bicicleta; Planejamento Urbano, Rio Claro;

introdução

O presente trabalho final de graduação procurar discutir e dar diretrizes para o plano de mobilidade urbana da cidade de Rio Claro, partindo de três aspectos fundamentais para que seja inclusivo, igualitário e coerente com a população de mulheres e ciclistas na cidade. Partimos da perspectiva de gênero, na qual a cidade tem sua maioria de habitante, 51,3%^[1] compreendendo a proximidade de 95 mil mulheres na cidade, para as quais a diferenciação no modo de consumir o espaço urbano está atrelada a suas atividades cotidianas e ao modo com que se locomovem. Em segundo, compreender como ocorre o planejamento da mobilidade na cidade, seja pelo caráter das leis^[2] pela perspectiva do extinto Ministério das Cidades, e pelo Plano Diretor da cidade em questão. E, portanto, embasado de tais ferramentas, entender as diretrizes urbanísticas da cidade, partindo do histórico da expansão urbana e a inserção da bicicleta. E por último, por meio do levantamento de dados e informações, pesquisa de campo, sobretudo, lançando mão da metodologia trabalhada em grupos focais, buscamos traçar um panorama que responda se os espaços e equipamentos são suficientes, se passam por manutenção e ainda se favorecem os percursos cotidianos.

Constatando que o espaço urbano não é igualitário, segundo SANTORO (2014) e assim, propor melhorias nas áreas já existentes e perspectivar a ampliação da rede à longo prazo atendendo as necessidades de locomoção através de um projeto urbanístico.

Faz se necessário essa discussão, pelo fato que o público alvo dessa pesquisa, apontar, através de suas atividades cotidianas, o uso e consumo do espaço urbano, justamente por ser um local do “conflito de circulação”, onde todos desejam ocupar e pertencer. Esse conflitos, são divididos, segundo Vasconcellos (2012, p.47)^[3] no de “espaço físico”, onde todos tentam ocupar ao tempo o mesmo espaço e o segundo como sendo a representação de um “conflito político”, no qual os interesses dos diferentes grupos sociais que tomam as decisões dentro da cidade surgem como uma grande preocupação na qual se deve atentar ao planejar determinada circulação urbana. E ainda considera que a ação conjunta dos tipos muda completamente o enfoque do planejamento da circulação, que não é feita para pessoas despossuídas de suas características sociopolíticas, mas sim por seres políticos com interesses e necessidades diferentes.

1 Segundo IBGE. Disponível em: <https://cidades.ibge.gov.br/brasil/sp/rio-claro/panorama>.

2 Lei nº 10.257 – Estatuto das cidades e Lei nº 12.587 Política Nacional de Mobilidade Urbana

3 VASCONCELLOS, Eduardo Alcântara. Mobilidade urbana e cidadania. Rio de Janeiro: SENAC Nacional, 2012.

Portanto, pensar a dimensão política não é apenas uma nova proposta, é a única possível para uma análise consistente do uso da cidade.
(VASCONCELLOS, 2012, p.47)

Assim, buscando melhor visualização do trabalho, faz-se necessário o entendimento da construção desse trabalho a partir do organograma colocado ao lado, detalhando nossos procedimentos a serem adotados a partir dos objetivos elaborados, adentrando nas temáticas macro do trabalho, onde estão os pontos chave e que fundamentaram a pesquisa; as perspectivas analíticas que trazem os autores, instituições e embasamento teórico abrangente do tema para a estruturação e fundamentação do texto; a partir desses exemplos, ter noção de quais serão os pontos de análise, como e o que será trabalhado para extrair informações; e, por fim onde, obter os resultados de mudança estrutural para a cidade, através das diretrizes para o Plano de Mobilidade atendendo as necessidades que serão levantadas durante todo processo.

ORGANOGRAMA			
OBJETIVO GERAL	Dar diretrizes ao plano de mobilidade de Rio Claro, na dimensão do corpo, do modal e do planejamento urbano, a fim de atender as demandas de mulheres ciclistas, que consomem a cidade em suas atividades cotidianas.		
OBJETIVO ESPECÍFICO	Compreender as necessidades que essas mulheres já enfrentam ao pedalar pela cidade.		
	Analisar se a infraestrutura e legislação vigente carecem de revisão e manutenção.		
	Propor melhorias para que o espaço transitável torne mais equitativo, tanto em gênero quanto em modal, com medidas a curto, médio e longo prazo.		
TEMÁTICAS	GÊNERO	MOBILIDADE	PLANEJAMENTO URBANO
PERSPECTIVAS ANALÍTICAS	SANTORO, P.F - Gênero e planejamento territorial		
	SPECK, J - Cidade caminhável		
	VASCONCELLOS - Mobilidade e Cidadania		
	IBDU - Direito à cidade: uma visão por gênero		
PONTOS DE ANÁLISE	Diretrizes urbanísticas, plano diretor, infraestrutura e espaços não equitativos na cidade.		
	Compreender as atividades cotidianas através da ciclomobilidade		
	Raio de territorialidade.		
	Fatores locais por ser Rio Claro.		
ONDE CHEGAREMOS	Diretrizes para o plano de mobilidade em uma matriz:		
	DIMENSÃO	[pessoal - de modal - urbana]	
	TEMPO DE IMPLANTAÇÃO	[curto - médio - longo prazo]	

Quadro 1 - Organograma da pesquisa. Elaboração: Autora, 2019.

Para a realização do trabalho a compreensão das etapas seguintes foi fundamental para o entendimento do tema e compreensão das sinuosidades teóricas quando se encontram diferentes contextos, espaços e leituras dos autores e é necessário fazer uma adaptação para uma cidade como Rio Claro. Ao longo do trabalho foi trazido um arcabouço teórico-metodológico pautado, sobretudo nas pesquisas qualitativas, que se perpetuou ao longo das propostas e sistematização desses dos dados coletados através do grupo focal, do monitoramento e dos formulários, que serão respectivamente apresentados apresentados nesse trabalho. Deste modo, o trabalho tem sido feito a partir dos seguintes elementos metodológicos:

1. Arcabouço teórico: Foram levantados além de livros, filmes, documentários, entrevistas gravadas, sessões

da Câmara dos Deputados de 2018 ^[1] e, por isso, o termo arcabouço se tornou mais coerente para a descrição do levantamento de referências, a fim de se construir um recorte coeso com o tempo de trabalho, principalmente, se tratando da perspectiva de gênero em que há inúmeras referências. Esta etapa, consumiu grande parte do tempo de pesquisa e não sessou apenas no no levantamento teórico pois há diversas vozes e meios de receber a informação, procurando manter o discurso e embasamento atualizados com um recorte distinto e aprofundamento coeso e necessário para que o trabalho camihe dialéticamente entre a proposta e o embasamento teórico.

Além disso, para os temas de planejamento e mobilidade, outros autores compuseram o referencial junto de leis, planos de mobilidade de Fortaleza, São Paulo e Bogotá, além de leituras sobre a cidade, a fim de organizar o enredo apresentado nos capítulos subsequentes.

1 Sessão Câmara dos Deputados de 14/06/2018 – Direito das mulheres à cidade. Fonte: <https://www.youtube.com/watch?v=Eo-WEpvMLd8>

2. Relação com Objeto: Tratando objeto como a cidade de Rio Claro, foi necessário o levantamento de mapas, legislação, entrevista não gravada com o Diretor de Mobilidade Urbana, Adilson da Silva Marques, pois o secretário de mobilidade Marco Antonio Melli Bellagamba, objetivando o entendimento da problemática e a amarração teórica. Além disso, pode se inserir nessa etapa o levantamento fotográfico e busca de material histórico no Acervo Público para o montagem histórica e comparativa das ciclovias quando foram implantadas e como estão atualmente, além do espectro da constante presença do modal na cidade desde a sua fundação.

3. Google alertas: Desde o dia 01 de março de 2018 notificações semanais foram recebidas por e-mail através da ferramenta. As tags: Mobilidade urbana, Mulheres ciclistas, Bicicletas e Rio Claro davam notícias, livros, discussões e vídeos acerca dos temas que aconteceram no prazo de uma semana, como mostrado na imagem ao lado. Isso permitiu a constante atualização sobre o conteúdo disponível na internet, pelas diferentes cidades do Brasil, principalmente sobre

Figura 1 – Google Alertas – Email. Fonte: Captura de tela. Autora, 2019



mobilidade urbana, na qual obtive a maior constância de alertas e conteúdo exploratório. Esse fato decorre das diversas chamadas públicas para consulta.

4. Contato com as mulheres: Em primeiro momento, houve um contato indireto, que dependia da atitude ativa das

GRUPO FOCAL - METODOLOGIA QUALITATIVA

GONDIN, S.M.G e ASCHIMDAMI, I.O; SAUPE R.

TIPO		Entrevista exploratória, para a criação de uma hipótese com a produção de novas ideias e identificação de necessidades ou expectativas. Homogeneidade perante a classe social, para não criar o clima de desconforto na sala.		
APLICAÇÃO				
1	PARTICIPANTE	1.1	4 a 8 pessoas	
		1.2	Pontos em comum para os grupos: mulheres; ciclistas; em Rio Claro, na faixa de 20 a 50 anos.	
		1.3	Pontos de distinção: classe socioeconômica; diferentes bairros; profissão; escolaridade; estado civil, profissão. Entender as diferenças do consumo da cidade por meio da bicicleta. 1 Unesp; 2 Moradas ou dependentes da centralidade do Jardim Cervezon; 2 Trabalhadoras do Distrito Industrial; 3 Cuidadoras/ domésticas que residem em diversas partes da cidade, 5 Mulheres do Pedal semanal. E então diferenciar com as idades e o diferente consumo da cidade.	
2	NÚMERO DE SESSÕES	2.1	Ao menos 1 conversa com cada tipo de grupo. Podendo haver outros dependendo da demanda das mulheres, ou se as informações ainda não forem suficientes	
3	ESCOLHA DO LOCAL	3.1	"Na atuação de grupos focais junto à comunidade, está auxiliando na compreensão dos grupos sociais desfavorecidos e nas ações comunitárias".	
		3.2	E deixar à vontade para que se expressem e conduzam a conversa e ir até o local que seja mais próximo para elas.	
4	SOBRE O PAPEL DO FACILITADOR	4.1	"Nos momentos iniciais: só uma pessoa fala de cada vez; Evitam-se discussões paralela para que todos participem; ninguém pode dominar a discussão; todos têm o direito de dizer o que pensam" GONDIN, 2003, p.154 Deixar que o público atinja o consentimento ou uma resposta coletiva do grupo.	
		4.2	Aprofundamento progressivo, sem que o facilitador precise intervir muitas vezes.	
		4.3	Inexistência de respostas certas ou erradas, para amenizar a influência social e as manifestações individuais.	
5	OBSERVADOR	5.1	Separar papéis e deixar que as pessoas se expressem enquanto são capazes de registrar as principais impressões que não esteja a vista do moderador	
		5.2	Presente se esse pertencer à um grupo de conversa com ciclistas, caso contrário, ser tocado apenas com o facilitador.	
6	GUIA DE TEMAS	6.1	No âmbito da pessoa	Onde moram; quais os trajetos diários; Já sofreram algum tipo de assédio no transito?
				Levam ou são acompanhadas por mais alguém?
			Escala do ambiente	Ao chegar ao destino, tem infraestrutura para a segurança da bicicleta
				Qual horário preferem ou necessitam andar?
			Escala da cidade	O que pensa sobre a infraestrutura da cidade? Qual necessidade que hoje não são atendidas? O que deveria melhorar?
7	FECHAMENTO	7.1	Contato de todas as mulheres; Saber se elas desejam receber a pesquisa. Articular encontros para continuar a construção.	

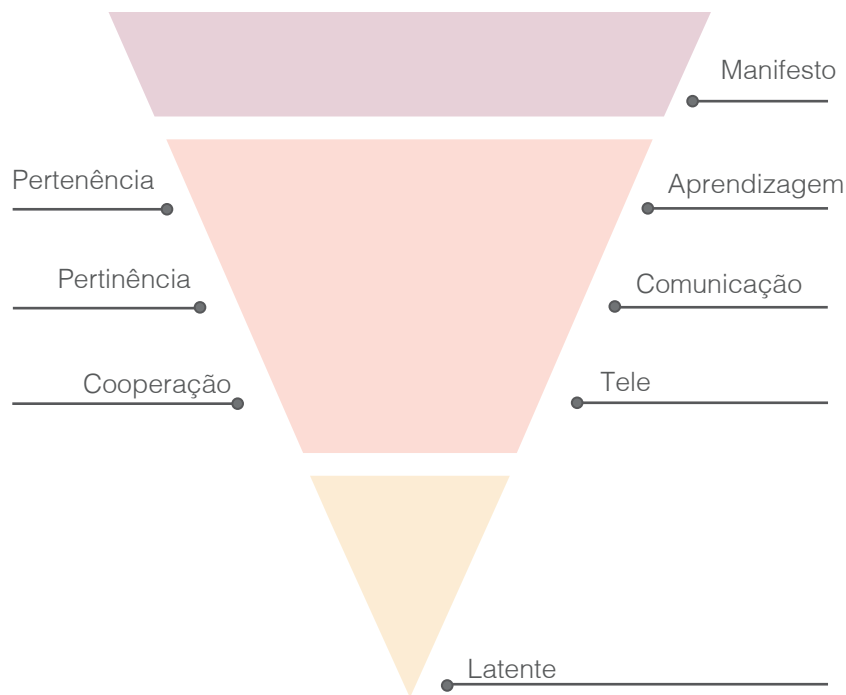
Quadro 3 - Metodologia e roteiro do grupo focal. Elaboração: Autora, 2018.

um breve referencial de como se comportam e orientam as participantes de maneira distinta no momento da aplicação. Essas informações são apresentadas no Quadro 3.

A leitura das autoras, mostraram como obter os resultados a partir da metodologia do cone invertido para o “aprofundamento de temas em que no início há informações explícitas e se tornam implícitas no movimento dialético da indagação e esclarecimento pela espiral no sentido da base ao ápice” (ASCHIMDAMI, 2004, p.1).

Essa técnica do “cone invertido” (Quadro 4) é apresentada pelo psicólogo PICHON RIVIÈRE, (2000) que especializou a técnica no tratamento de distúrbios mentais e colheu resultados que só puderam ser evidenciados a partir de atividades em grupo, no qual há uma semelhança e elemento de união entre um indivíduo e outro e não apenas a postura de entrevistador e entrevistado. Assim “grupos operativos”

permitem que os integrantes entendam e se relacionem com os outros, pois parte de uma leitura crítica da realidade dita como “manifesto”, uma atitude investigadora, uma abertura para as dúvidas e para as novas inquietações, que envolve os passos da “aprendizagem”, “comunicação” e “tele” na escala do indivíduo, e é entendido como um processo de aprendizagem individual, e que esse mesmo aprofundamento em grupo remete à “pertinência”, “pertinência” e “cooperação” na qual são resultados das experiências vividas ao serem compartilhadas, resultam desse aprofundamento, dito como “latente” que pode não ser universal, mas é de fundamental acordo entre os pontos de vista, no qual buscam uma ou demais soluções e/ou conclusões. Essa metodologia foi utilizada em um grupo psíquicos, mas depois difundida por conta das resultantes de uma espiral dialética entre os grupos que se assemelham na tiragem de conclusões. Assim, pode ser entendido na imagem



Quadro 4 - Cone invertido para obtenção de resultados em grupos operativos. Editado pela autora, 2019.

ao lado as etapas de aprofundamento e investigação.

Portanto para a validação da metodologia, encontro de lacunas e onde é necessário maior embasamento, um grupo focal piloto aconteceu em março de 2018. E com a continuidade desses trabalho outros foram montados. Cabe evidenciar que a nomeação desses grupos focais vem de uma busca por padrão unificador das mulheres presentes, algo que as representassem e fossem facilmente assimiladas ao longo do texto que, claramente, não compreendem a totalidade de suas personalidades individuais, mas são facilmente associadas no imaginário social pelo cotidiano, atividades, hábitos, idades. De maneira alegórica, como Gil Vicente, em seus autos de moralidade 1517, os grupos ganham reconhecimento dos arquétipos, como o parvo, o cavaleiro, o onzeneiro, que mesmo sem relatar as atividades no Auto da Barca do Inferno (VICENTE, 1517) são compreensíveis de uma variedade de interpretações e relativização de seus hábitos. Assim, os arquétipos e acúmulos metafórico e alegórico aqui presentes são da estudante, da unidade de vizinhança, a trabalhadora industrial, da mãe e da esportista.

Arquétipo de estudante

- Maio de 2018
- mulheres de 19 a 25 anos;
- número de participantes: 4
- estudantes da UNESP –

Rio Claro de diferentes cursos de graduação; Moradoras dos bairros circundantes da Universidade, como Bela Vista, Vila Indaiá e Vila Alemã.

■ utilizam da bicicleta como meio de transporte;

A partir desse grupo, chegou-se numa coleta de informações e carências da cidade, além da relação da mulher com a mesma. Das 4 participantes do grupo focal, obteve-se pontos interessantes para aprimorar a técnica nos grupos seguintes.

Para facilitar a compreensão outros 4 grupos foram realizados e seguem descritos a seguir, segundo a data de realização:

Arquétipo da unidade de vizinhança

- Agosto de 2018
- mulheres de 28 a 40 anos;
- número de participantes: 7
- tem o perfil diversificado

variando entre trabalhadoras formais e informais no comércio local do bairro Jardim Cervezon, mães, aposentada (por invalidez), e demais papéis que podem exercer, mas não foram tratados.

■ utilizam da bicicleta como meio de transporte para atividades cotidianas

Arquétipo da trabalhadora industrial

- Novembro de 2018
- mulheres de 18 a 36 anos;
- número de participantes: 8
- o mais cheio dos grupos,

homogêneo pela profissão. São trabalhadoras do Distrito Industrial, possuem jornadas em turnos variados de 6 horas. Seguem juntas para o trabalho. Participou também a filha de 18 anos, que sempre andou de bicicleta e recentemente financiou uma moto. 5 das mulheres residem na Vila São Miguel, e as demais no Vila Cristina e Jardim Vilage.

■ utilizam da bicicleta como meio de transporte para o trabalho.

Arquétipo da mãe

- Janeiro de 2019
- mulheres de 35 a 55 anos;
- número de participantes: 6
- tem o perfil diversificado entre moradoras, mães, domésticas e estão no comércio informal. Tem diversas profissões e residem em diversos pontos da cidade. Aceitaram participar pois cuidam de idosas e encontram-se na mesma praça do bairro do Jardim Portugal.
- utilizam a bicicleta como meio de transporte para o trabalho.

Arquétipo da esportista

- Março de 2019
- mulheres de 39 a 48 anos;
- número de participantes: 5
- mais homogêneo em perfil socioeconômico elevado, moradoras em bairros mais nobres, quando não em residências fechadas. Usam a bicicleta com o suporte no carro. São mães, com empregos formais ou autônomas e possuem demais papéis que podem exercer, mas não foram tratados.
- utilizam como prática esportiva, regularmente duas vezes na semana.

Relembrando, a etapa piloto reuniu 4 estudantes universitárias. A etapa de captação de voluntárias por meio indireto resultou em 14 mulheres de diferentes perfis. Com o acréscimo de conhecidas dessas voluntárias, fomos para 18 participantes divididas em 3 grupos focais. E, por fim o grupo mais específico, das “esportistas”, que reuniu 5 mulheres para participar. Assim, podemos dizer que o número amostral dessa etapa foi de 30 mulheres que deram voz as tantas moradoras de Rio Claro. Após essa fase, houve o trabalho de compilação de todos os dados, união dos relatos e frases de maior relevância que afirmam as teorias e assim incorporam-se no corpo teórico do texto e no capítulo dos resultados.

6. Monitoramento das atividades

cotidianas: Após os resultados colhidos, das 30 mulheres participantes, apenas 1/3 aceitou participar e correspondeu ao esperado nessa etapa, na qual as mulheres seriam monitoradas utilizando do aplicativo Strava. Um breve guia de instalação foi elaborado e auxiliou as mulheres a que participaram do monitoramento, que era apresentado logo após o grupo focal. Desse modo, 20 das 30 mulheres aceitaram participar, mas apenas 10 foram os resultados colhidos de forma coerente para a avaliação. A etapa envolvia, em síntese, o monitoramento através do aplicativo durante três dias, em seus percursos diários. Elas deixaram o celular com o aplicativo ligado e fizeram suas atividades cotidianas e utilizando o apenas o modal da bicicleta. Inicialmente foi pensado que apenas 24 seria suficiente, mas foi adequado para 72h, quando comparado ao que indica a leitura:

Hay un tempo vivido o cotidiano (el ciclo de 24 horas), es el tempo de las prácticas de los individuos, el del transcurrir constante. Ese tempo cotidiano que lleva consigo lo cíclico de la peretición, la evocación y lá resurrección, también está imbricado em um tempo cósmico, que proviene de los ritmos de la naturaliza. sus resultados en relación a cómo caminan en la ciudad, o usan de sus trayectos serán presentados a continuación. Simultáneamente, este tiempo cotidiano está dentro de un cierto tiempo histórico, que a su vez está inserto en un devenir histórico. (LINDÓN, 2004, p.43)



MAPEAMENTO DO PERCURSO CICLÍSTICO COTIDIANO

Como vocês entram nessa?

PORQUE?

Lembra do grupo que fizemos e conversamos sobre como vocês usam a bicicleta em Rio Claro? Então, agora vem a segunda parte.

Essa apresentação ajudará a compor parte da pesquisa, por onde vocês andam e como usam da infraestrutura de mobilidade da cidade.

MAS O QUE PRECISO FAZER?

Bom, essa é a parte mais simples, pois é só andar pelos locais que já pedala na cidade, seguir as atividades do seu dia a dia e até ai nada muda.

Mas agora deixarão o celular ligado e monitorando enquanto estão na rua, na faculdade, no supermercado, na escola, academia, farmácia, no barzinho...

E tentei deixar o passo a passo pra vocês, logo abaixo:

Como proceder

1 - INSTALAR O APLICATIVO STRAVA

Só ir até aos aplicativos no seu celular, no android, chamado de PlayStore.

Procurar por STRAVA e fazer o download. Ele tem esse logo:



E não consome muita bateria.

Você pode usar outros aplicativos ao mesmo tempo, sem problemas.

2 - ENTRAR CRIANDO UMA CONTA

Ele dá a opção de ser pelo facebook ou pelo email.

Se quiser facilitar e ser mais rápido o acesso é só ir pelo caminho do facebook.

Você encontrará os amigos da sua rede social que também usam do aplicativo.

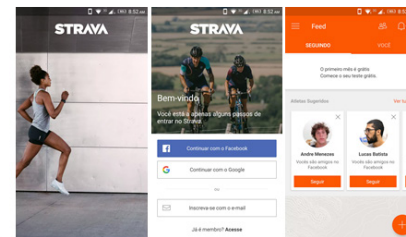


Figura 2 – Cartaz para a instalação do Strava - parte 1. Autora, 2019.

Algumas dúvidas que poderão ter

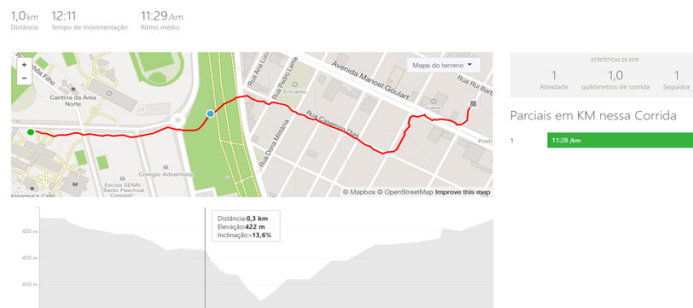
-  ▷ “Nesse dia vou andar só à pé, preciso deixar o app ligado?”
Se for o dia inteiro a pé não precisa, pois a pesquisa analisa a ciclista.
-  ▷ “Vou circular a pé em algumas partes do dia, preciso desligar o aplicativo?”
Não, pois ele irá mudar a velocidade e mesmo assim continuará medindo. Você continua normalmente é só lembrar de terminar o dia e salvando.
-  ▷ “Preciso só dar um pulo rapidinho na vizinha de bike. Tenho que ligar?”
O melhor é que ligue, se essa for a sua única atividade do dia, pois não deixa de ser um trajeto seu. O que não vale é acabar fazendo um percurso que vai andar pela cidade e esquecer de monitorar.
-  ▷ “Esqueci de ligar, e agora o que faço?”
Sempre bom não esquecer, pois só vai precisar lembrar no começo e no fim do dia. Mas se esqueceu é só avisar e acrescentar mais um dia na pesquisa para compensar.
-  ▷ “E as minhas informações? Meu nome, idade serão divulgados?”
Não precisa se preocupar, a análise foi feita a partir do grupo, então vocês estão em sigilo sobre a identidade, telefone e outras informações pessoais. O público terá acesso apenas ao mapa final, com os percursos.

A entrevista e os relatos do grupo serão usados de nomes fantasia.

Usando os dados

Com o link enviado, consigo ver pelo perfil onde passaram, o tipo de relevo e o que pretendo extrair para a pesquisa é o chamado “Raio de Territorialidade” de onde moram e quais os percursos, na ciclovias ou não que fazem durante o cotidiano

E aparece assim:



Justamente porque a autora acrescenta que o “cotidiano non son las prácticas, incluso, no son las prácticas con sentido, sino son, los encadenamientos y los conjuntos que integram, que además es lo que permite su petición” (LINDON, 2004, p.44)^[4]. Ou seja, adaptando à pesquisa, trabalhar com dados de três dias é possível compreender melhor os diferentes tipos de ciclos existentes e por isso são incorporados ao individual e sua cotidianidade, afinal, as mulheres percorrem os diferentes trajetos, e usufruem de diferentes papéis, estas precisam ser entendidas no contexto de suas distâncias na cidade e quais são os pontos que ainda são desejáveis para a mobilidade.

As informações foram mantidas em sigilo e serviram para gerar um produto cartográfico sobre o uso da bicicleta, levantando se em consideração como seus percursos são utilizados ou não a infraestrutura de ciclovias e ciclofaixas

4 LINDON, A. Las huellas de Lefebvre sobre la vida cotidiana. Revista Veredas. México, Volume 5, nº8. p.39-60. Ene- Jun. ISSN 1665-1597, 2004.

Figura 3 – Cartaz para a instalação do Strava - parte 1=2. Autora, 2019.

existentes.

7. Aplicação de formulário: A aplicação dessa metodologia se tornou complementar ao grupo focal, não que seja menos importante, mas visa enfatizar em dados quantitativos sobre os aspectos da infraestrutura da cidade, como os cidadãos as consomem e estão inseridos na superestrutura da produção capitalista da cidade. Ela foi uma ferramenta importante para ampliar o número amostral e trazer a diversidade entre homens e mulheres que tiveram acesso e puderam responder. Além disso um cuidado foi tomado, para que não sobrepujasse as vozes ou conclusões do grupo focal, visto que a metodologia qualitativa é o enfoque de toda base teórica do presente trabalho. Para que não houvesse perturbações na interpretação do que poderia ser colhido no quantitativo ou no qualitativo, uma reunião de articulação com o Ciclocidade – Organização de Ciclistas em São Paulo auxiliou na formatação desse formulário e como aplicam na capital paulista, visto que são aplicados com frequência para a contagem de ciclistas e embasamento das pesquisas que subsidiam o plano de mobilidade da cidade de São Paulo.

Com a ferramenta pronta, as 10 mulheres que chegaram até o monitoramento foram propagadoras desse formulário, pelos meios online através de Whats App e grupos do Facebook. Não foi mensurado a quantidade de *leads* ^[5], mas se obteve por modo passivo, 32 respostas válidas, tanto de homens quanto mulheres, podem ser conferidas no Anexo IV. As perguntas envolviam os dados pessoais, a relação do uso da bicicleta, percurso cotidiano a fim de extrair os modos que o ciclista enxerga a infraestrutura presente. O formulário, encontra-se disponível em: <http://bit.ly/mulheresdebike>

8. Referências de intervenção: O estudo de outras cidades foi abordado desde o princípio no plano de estudos, lapidadas e inseridas para a leitura no contexto de Rio Claro. Sabendo que esses projetos não são apenas exemplificações, mas apresentam leituras partir de diversos aspectos, entre

5 Leads: termo das estratégias de marketing e vendas que representa o alcance de visibilidade, ou seja, a quantidade de pessoas que tiveram contato com o seu produto. Podem ou não ser convertidas para chegar ao fim do processo, no caso a resposta do formulário.

eles o modo de inserção no espaço, pontos de avaliação da execução, seu impacto na cidade, se tornam importantes para enriquecer o debate por soluções que tem impacto positivo e diferencial na vida de ciclistas urbanos.

Aqui serão tratadas referências, tanto projetuais quanto de intervenções a curto, médio e longo prazo, sabendo que a mudança não acontece de uma hora para outra, e de que nada adiantaria implantar ciclorotas se não há demanda para tal. Isso exige, desde a estimulação do hábito da população, até aceitação local, com argumentos coerentes para mudar hábitos. Por isso é necessário fazer a compreensão de escala do indivíduo, do modal e do que tange ao planejamento urbano.

9. Produção Cartográfica: As leituras dos mapas apresentados ao decorrer do trabalho foram produzidas a partir do arquivo disponibilizado pela Prefeitura Municipal de Rio Claro no formato .dwg junto do Plano Diretor. A partir de então, as camadas foram separadas e elaboradas conforme a leitura necessária a cada ponto do texto, no qual se deu um processo de estilização no *Illustrator* para melhor compreensão.

As Pequenas Mudanças

Tratando então como alternativa para o desenvolvimento das cidades, as iniciativas de ciclomobilidade para as mulheres são apresentadas de acordo com alguns números que justificam a transformação, como exemplos a serem seguidos e quais impactos foram obtidos. Assim, cabe primeiro avaliar as condições de implementação da infraestrutura aos ciclistas na cidade; segundo Speck (2016),^[1] comparativamente com o carro, as exigências espaciais da bicicleta são mínimas na escala da cidade, justamente, porque o espaço de aproximadamente dez bicicletas é o espaço de um único carro. Para exemplificar, a cartilha da Prefeitura de São Paulo, produzida em 2016, ilustra 60 cidadãos em modais distintos e são apresentados ao lado, na Figura 4 e 5.

Speck (2016) ainda afirma que uma ciclofaixa típica, aceita de cinco a dez vezes o volume de uma faixa de automóveis com o dobro de largura, além de gerar o dobro de empregos em investimentos na sua implementação. Agora pensar isso, na

60 passageiros e 1 ônibus

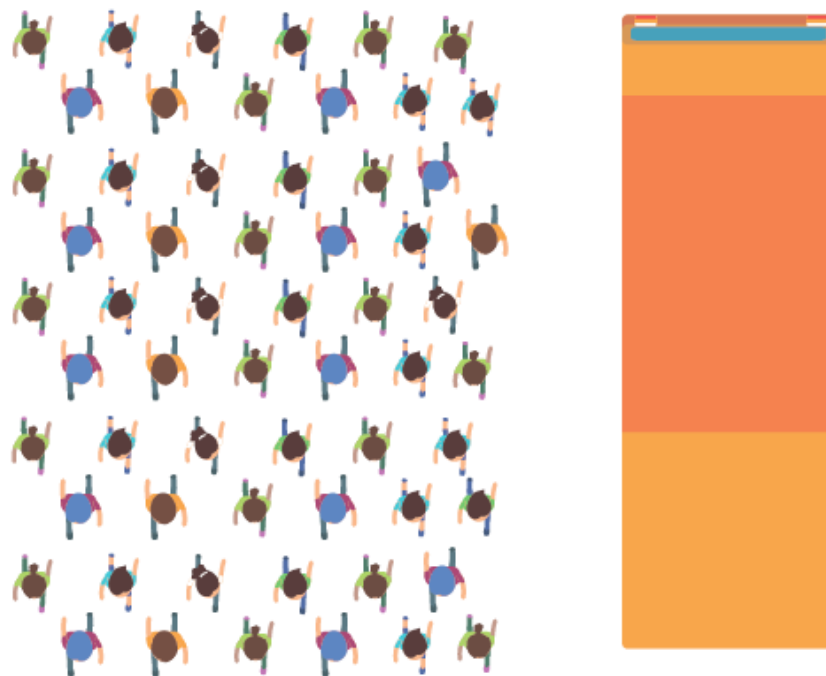
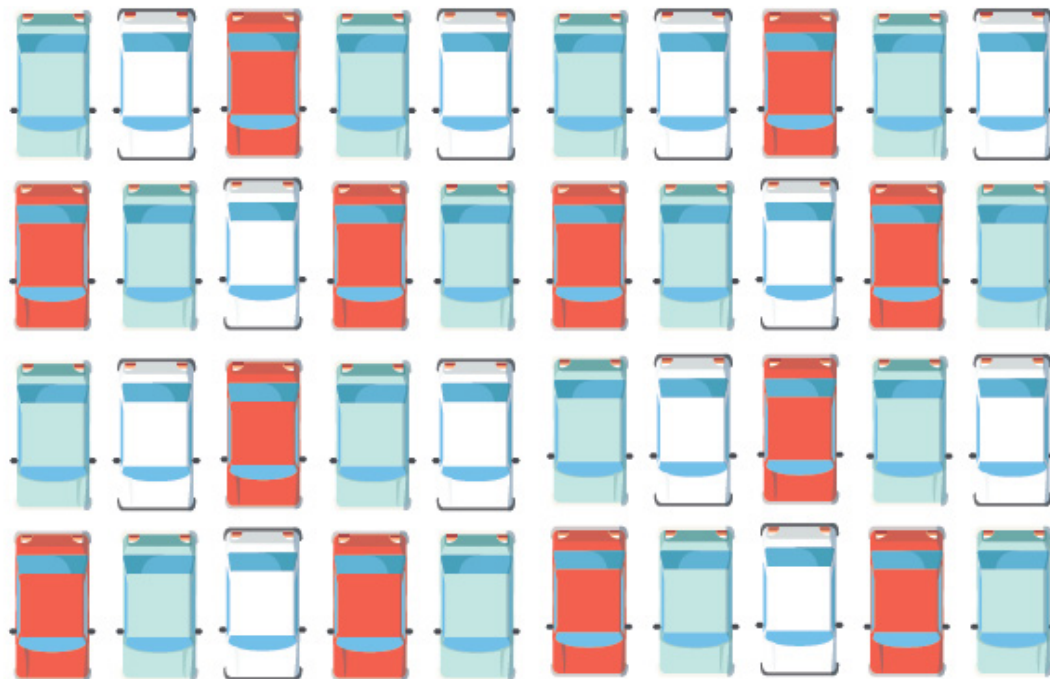


Figura 4 - Espacialização de 60 passageiros que ocupam 1 ônibus.
Fonte: Prefeitura de São Paulo, 2016.

¹ SPECK, J. Cidade Caminhável, tradução: Anita Dimarco, Anita Natividade. 1º Edição. São Paulo. Perspectiva. 2016.

60 carros



60 bicicletas

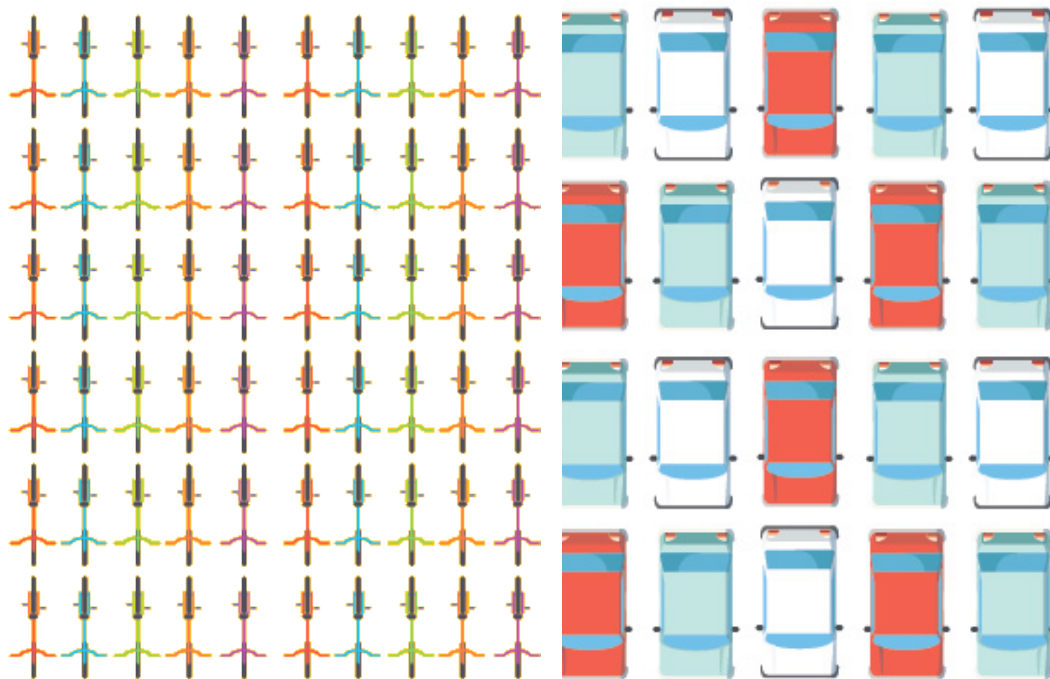


Figura 5 - Espacialização de 60 passageiros, quando se tornam ciclistas e motorista. Fonte: Prefeitura de São Paulo, 2016.

escala de nossas ruas e avenidas, conseguiriam transformar não só o modo de transitar, mas muito da paisagem e da vivência que temos no ato imaginar uma cidade.

A EMBARQ,^[2] empresa que executa projetos de sustentabilidade urbana e está em outros países para trabalhar por medidas que alterem a cidade, em sua publicação do manual de Projetos e Programas Para Incentivar o Uso de Bicicletas em Comunidades, apresenta de forma detalhada, acessível e com linguagem simples o que pode ser feito pelos próprios moradores das comunidades do Rio de Janeiro para estimular o modal e ainda conta com fotos de antes e depois sendo significativa a alteração da paisagem e o resultado do estímulo. Na figura 6, há uma caneleta de concreto para escadarias; logo abaixo, o ônibus com suporte para carregar a bicicleta, favorecendo a articulação entre os modais; e por fim um estacionamento, ou também chamado de bicicletário de longa duração, que facilita a segurança e armazenamento das bicicletas, sendo essas micro intervenções que já auxiliam os ciclistas com melhor infraestrutura.

Desse modo, vale a discussão de que mesmo sendo papel do poder público, há pequenas intervenções que devem ser vistas, analisadas e implementadas na qual a própria sociedade pode fazer para o bairro mudar. E tratando desse

2 EMBARQ. Manual de Projetos e Programas Para Incentivar o Uso de Bicicletas em Comunidades. Disponível em: <http://wricidades.org/tags/manual-de-projetos-e-programas-para-incentivar-o-uso-de-bicicletas-em-comunidades>. Acesso em 27 de março de 2017. 2014.



Figura 6 - Pequenas intervenções urbanas que favorecem ciclistas. Fonte: EMBARQ, 2014.

contexto local, outras alternativas à curto prazo são colocadas abaixo para que funcionem não somente de exemplos, mas referênciade intervenções e futuras pesquisas

Ascobike

Associação de condutores de Bicicletas de Mauá (SP) foi fundada em 2001, para abrigas as inúmeras bicibletas que ficavam amarradas nas grades da estação de trem de Mauá, de onde os ciclistas continuavam seus percursos. Os croquis de Marcos L. Rossa, mostram o desenvolvimento e expansão do espaço que movimentou seu entorno, gerando comércio e áreas de permanência (ROSA, 2011 p.74 - 75)



Figura 7 - Bicicletário para integração.
Fonte: ASCOBIKE, 2018.

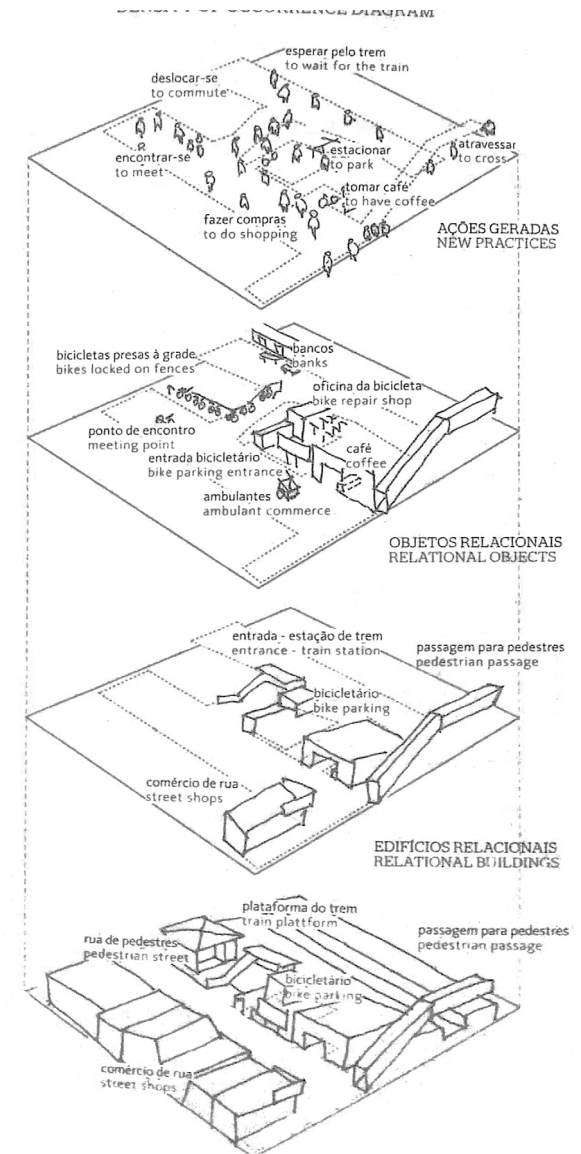


Figura 8 - Diagrama de intensidade de ocorrências e interligação de modais. Fonte: ROSA, 2011. p.75



Figura 9 - Cicloponto de Icaraí. Fonte: ASCOBIKE, 2019.

Cicloponto de Icaraí

É uma área do calção da praia de Icaraí, Niterói (RJ) que os ciclistas decidiram reconhecer como ponto de encontro, marcando local com uma roda de bicicleta presa ao poste. Ali acontecem as concentrações do Coletivo Pedal Sonoro (bicicletadas ao som de músicas), mas também já abrigou uma edição do Ciclocine (exibição de filmes e documentários relacionados à bicicleta). Por ser um ponto muito acessível e de grande visibilidade, outras atividades não relacionadas com a bicicleta também ocorrem no local, como panfletagens, ginástica para idosos, batalhas de MC's.



Figura 10 - Las Magrelas. Fonte: Facebook, 2019.

Las Magrelas

Localizada em Pinheiros (SP), Las Magrelas trás um conceito de bar e bicicletária, sendo um espaço colaborativo, de troca e discussão sobre mobilidade na capital paulistana. Além de oficina mecânica, o local promove exibição de filmes, oficinas de arte, grafitti, literatura, feiras de troca de peças, e afins.



Figura 11 - Ciclo Iguaçu e bicicletaria cultural. Fonte: Google. 2019.

Ciclo Iguaçu

A partir da iniciativa da Ciclolguaçu (Associação de Ciclistas do Alto Iguaçu) em Curitiba (PR), um terreno abandonado pertencente ao poder público foi convertido em praça em frente à Bicicletaria Cultural, sendo algo materializado do urbanismo tático, (ROSA, 2013). O espaço conta com muro para artistas exporem, paraciclos, ponto de recarga de bicicletas elétricas, bomba para encher pneus, serviço aberto de conexão com a internet, canteiro com plantas, e manutenção dos remanescentes históricos do entorno.

Assim, é válida a discussão de que não é porque essas medidas funcionaram, que sua replicação deve acontecer desvairadamente. Deve haver um plano estabelecido com os usuários de bicicleta, adequação e sua localização em relação ao contexto da cidade, que pode partir dos cidadãos mobilizados pela causa e utilizar do urbanismo tático como instrumento para a melhoria da cidade.

Outro contraponto para a discussão, é entender que não basta apenas abrir o caminho para vários quilômetros de ciclovias, sinalização ou mesmo ciclorotas elevadas, em pontos incoerentes que cruzam a cidade. Essa medida, que parte da ação do Poder Público Municipal, deve ser coerente e cabível com as necessidades de vias, da demanda populacional e da segurança. O especialista em desenho urbano, Mickael Colville Anderson (2004) aponta que caminhos destinados a bicicleta devem pertencer as ciclovias nas ruas, onde estiveram desde sempre, e critica o projeto de criar vias separadas e delimitadas, sem área de escape ao ciclista. É por isso, que o projeto de Cykelslangen ou Orange Skyway, projetada pelos arquitetos

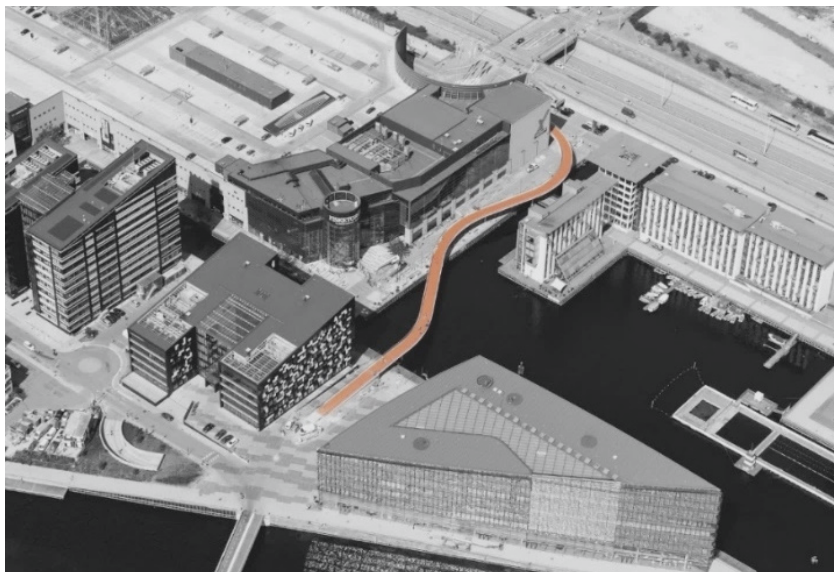


Figura 12 - Cykelslangen - Intervenção em Copenhague. Fonte: Mobilize, 2014.

Dissing e Weitling, em Copenhague^[3] tem um papel único e que não deve ser replicado, Anderson^[4] explica que o lugar tinha uma característica única e sua função resumia em ligar os pontos A e B. E assim, não recomenda que sejam implantados longos percursos separados como Skycycle, com seus 220 km, proposto pelo Exterior Architecture, para Londres, pois segundo Anderson (2004) “Colocar bicicletas em uma passarela segregada é uma ideia preferida daqueles que ainda acreditam que os carros têm prioridade em nossas cidades, e que fazem de tudo para manter o espaço segregado”. Harkot (2019) ainda enfatiza no podcast Pela Cidade^[5], que construir esses túneis aramados e fechados, exclusivamente para a bicicleta, reflete em um papel substancial de insegurança, principalmente a mulher, pois em quesito das experiências, se alguém estiver preparando uma emboscada não tem para onde sair, afinal segundo a mesma autora:

3 MOBILIZE. Copenhague inaugura ciclovía suspensa que atravessa rio. Disponível em: <http://www.mobilize.org.br/noticias/6638/copenhague-inaugura-ciclovía-suspensa-que-atravessa-rio.html>. Acesso em 21 de abril de 2018.

4 ANDERSON, C. The Green Wave for Cyclists - Top 10 Design Elements in Copenhagen's Bicycle Culture Disponível em: <https://vimeo.com/70355917>. Acesso em 24 de junho de 2018.

5 PELA CIDADE. Pesquisa levanta condições de segurança no transporte de estudantes universitários (LabCidade): <http://www.labcidade.fau.usp.br/pesquisa-levanta-condicoes-de-seguranca-no-transporte-de-estudantes-universitarios/>



Figura 13 – Skycycle – Projeto de intervenção em Londres. Fonte: Mobilize, 2012.



Figura 14 - Micro intervenções apontadas por Corville. Fonte: The Green Wave for Cyclists - Top 10 Design Elements in Copenhagen's Bicycle Culture.

Transporte de pessoas e cargas que não está pautado somente no trajeto de ir e vir dessas coisas, mas também traz a leitura de “lugar” e “não lugar” muitas vezes não percebido no cotidiano, mas que na verdade traz uma série de experiências e subjetividades que devem ser consideradas quando pensamos a mobilidade e as cidades. (HARKOT, 2019, Pela Cidade 2min:20s)

Anderson, também apresenta numa entrevista, as pequenas mudanças na infraestrutura da cidade que já auxiliariam os ciclistas, algo muito próximo e relacionado a micro intervenções urbanas, como propõe a cartilha elaborada pela EMBARQ e as imagens apresentadas acima, com o perfil metálico para ajudar nas escadas e até mesmo um apoio nos cruzamentos.

Iniciativas educacionais e a médio prazo

Tratando de lugares que adotam a ciclomobilidade, o primeiro exemplo vindo à cabeça é da Holanda, e isso é reafirmado por diversos dados trazidos por Jeff Speck, mas um deles se sobressai na cidade de Amsterdã, “que com 783 mil habitantes, tem ao menos 400 mil pessoas pedalando em qualquer dia” (SPECK, 2016, p. 170), essa proporção de mais da metade da população, se fosse aqui aplicado levaria as cidades brasileiras a um *boom* ciclista. E exercitando a imaginação, em um cenário em que todos resolvessem sair por apenas um dia, possivelmente haveria duas primeiras reações caóticas. De início, vários acidentes, visto que é necessário a educação no trânsito. Em segundo lugar é a relação com o espaço, na qual difere do automóvel, e o “novo ciclista” deve entender que não ocupa mais a mesma metragem quadrada do que quando está em seu carro. A noção e relação espacial é algo ensinado desde a infância nas cidades holandesas. Qual outra vem à sua cabeça? Para auxiliar nesse imaginário, pense no trânsito que realmente existe e o caos, em nossas portas, ao sair de casa, na qual todos já competem por espaço. Por

isso, a Cartilha do Ciclista ^[6] foi criada pela Prefeitura de São Paulo através da Secretaria Municipal dos Transportes junto com a Companhia de Engenharia de Tráfego (CET), que além de dar dimensões e contextualização da cidade, traz guias de segurança, equipamentos necessários e indicações sobre como dividir o espaço com os carros.

Outras formas de educação é através do debate. Na cidade de São Paulo, seja pela Associação Ciclocidade ou por pessoas que estão se autoorganizando não apenas no ato de pedalar, mas também para discutir o espaço que se faz presente, bem como o desenvolvimento urbano coerente com os modais de transporte. Essas atividades trazem pontos chave para a discussão da legislação e novas iniciativas cidadãs, somado ao aprendizado da manutenção básica de bicicletas para maior autonomia do ciclista e ainda incluir a questão gênero em um grupo de trabalho (GT) voltado para a inserção feminista e a bicicleta.

6 PREFEITURA MUNICIPAL DE SÃO PAULO. Cartilha do Ciclista. Disponível em: <http://cetsp.com.br/media/426143/CartilhaDoCiclista.pdf>. Acesso em 15 de abril de 2018.

Por esse fato de inserção, HARKOT (2019) responde ao indicador de Enrique Peñalosa (2013) que não basta apenas ter um indicador de que “uma cidade ciclável é poder contar com mulheres pedalando”, mas entender que esse se torna um jeito muito simplista de falar “que só andar de bicicleta, muita coisa já será resolvida”. Marina Harkot, como socióloga, não enxergava essa correlação direta e por isso resolveu pesquisar a fundo, visto que a “categoria mulher” é muito ampla e aborda diversas vivências, lugares, medos, um papel de entender como é a vivência do transporte, além de como os corpos não neutros se adequam ao espaço da cidade.

Figura 15 - Cartaz chamando a população para compor o espaço de formação. Fonte: Ciclocidade, 2015,



Trabalho a longo prazo e com o poder público.

Para não tratar apenas de metrópoles e elevados IDH, e se deixar levar no pensamento que a ciclomobilidade é alcançada apenas com a evolução dos países, passaremos a entender que ela deve ser vista como uma ferramenta para que isso aconteça. O exemplo de Deli, na Índia, que abordou numa pesquisa na periferia que entre as pessoas envolvidas em empregos informais, 52% das mulheres caminharam para o trabalho contra apenas 26% dos homens, isso levou a melhoria da iluminação nas calçadas e ainda usou de diretrizes semelhantes à de Pudocotai, estado de Tâmil Nadu, também na Índia, que ajudou a financiar as bicicletas a população que estava em trabalho informal. Cerca de 40% das mulheres admitiram ser capazes de realizar mais do que podiam antes.

E, se a dúvida ainda é como reduzir a desigualdade, um estudo de 2016 da Prefeitura de São Paulo, do governo de Fernando Haddad, apontou medidas que beneficiam as pedestres, como manter reduzida a velocidade máxima de vias, instalação e melhoramentos em calçadas e iluminação, além de incluir o transporte público que permite a integração, aumentar o número de motoristas mulheres, permitir o desembarque noturno de ônibus em locais seguros fora dos pontos regulares, são meio de aprimorar o uso da infraestrutura já existente, sem muitos custos que já podem ser implantados e ainda impactar consideravelmente o comércio local, como apresenta o estudo do Ciclocidade ao lado.

Figura 16 - Manual Bicicleta e Comércio. Fonte: Ciclocidade, 2015. Acessível em: <https://www.ciclocidade.org.br/noticias/779-manual-bicicleta-e-comercio>.



Carros não gastam dinheiro. Pessoas, sim.

São Paulo está mudando. Mais pessoas ocupando os espaços públicos e mais bicicletas nas ruas vão aos poucos transformando os bairros e o modo como interagimos com a cidade.

A capital paulista não está mudando sozinha. Ela está apenas acompanhando a tendência das grandes metrópoles do mundo, que dão cada vez mais espaço a pedestres e ciclistas.

A boa notícia para você, comerciante, é que nos lugares onde isso aconteceu o resultado foi ótimo para o comércio, pois o que se descobriu pelo mundo é que não são os carros que gastam dinheiro. São as pessoas que gastam dinheiro.

E ciclistas são os melhores tipos de cliente: ao serem estimulados, voltam com regularidade, gastam mais no mês do que motoristas e o custo para agradá-los é muito baixo.

Para você não perder tempo, a Ciclocidade montou este guia para ajudá-lo nessa importante missão: tornar seu estabelecimento amigo da bicicleta e, com isso, conquistar novos clientes e aumentar seu faturamento.

Boas vendas!

Ciclocidade - Associação dos Ciclistas Urbanos de São Paulo



Se o seu estabelecimento está localizado em uma região que é rota de ciclistas, você tem motivos para comemorar. Quem anda de bicicleta anda devagar e por isso consegue enxergar não só a via, mas também a fachada das lojas pelo caminho.

Por ser um veículo pequeno e prático, é mais fácil parar e passar no mercado, ou mesmo comprar coisas como roupas, utensílios, comida, remédios e até aquela flor para uma pessoa querida.

Se há uma ciclovia por perto, melhor ainda. Sua segurança faz com que ciclistas prefiram usá-la em vez de ir por outras ruas, fazendo-os passar repetidas vezes em frente aos mesmos pontos.

Muitos comerciantes têm medo da mudança que as ciclovias provocam no bairro. Só que este medo é infundado. Entenda o porquê.

Quando as cidades estimulam o uso da bicicleta, o número de ciclistas aumenta muito com o tempo. São Paulo ainda vai colocar muita magrela na rua nos próximos 10 anos.

Com mais bicicletas circulando, bairros inteiros são estimulados a se adaptar. Os comércios são parte fundamental disso, pois passam a ser vistos por mais gente, podendo aproveitar a oportunidade e ampliar seus negócios com isso. São novos clientes chegando!

BICICLETAS ESTIMULAM OS BAIRROS A MUDAR

"Antes, a gente não tinha uma ciclovia passando na frente da loja, então não tínhamos ideia do que ia acontecer. Tivemos medo, mas foi um ponto positivo em todos os sentidos. Nosso movimento, que já era bom, ficou bem melhor. O público aumentou - e muito. Foi aí que começamos a pensar em mais formas de acolher os ciclistas. Passamos a dar um chá para quem chega de bicicleta e decidimos reformar a calçada, para que as mesas fiquem onde eles gostam, perto de onde vamos instalar os paraciclos".

Maria do Socorro, gerente da lanchonete Prime Dog - Rua Vergueiro, 1960

Com as ciclovias, é a mesma coisa. Se você ainda duvida, pense em como vários comércios se adaptaram e estão faturando com elas e com as ciclofaixas de lazer - isso é apenas o começo do que veremos nos próximos anos.

Só não pense que bicicleta é apenas para lazer. Há grandes cidades pelo mundo em que 30% a 45% da população a usa como meio de transporte. Em Bogotá, na Colômbia, onde o estímulo é mais recente, a proporção saltou de 1% para 6% em 10 anos. Em Buenos Aires, na Argentina, o número de viagens diárias de bicicleta multiplicou por 8 nos últimos cinco anos. São Paulo está seguindo o mesmo caminho.

"A Prefeitura colocou um paraciclo aqui na frente. Ficou muito bom, dá muita segurança pra gente e pro cliente. Temos três bicicletas cagueiras para fazer entrega. Aqui no centro, compensa mais do que ir de carro e moto, porque na ciclovia a gente vai tranquilo. Não tem carro buzinaando, caindo pra cima da gente. Os meninos estão gostando, segurança total. Eu vejo que eles vão bem mais rápido. Se uma entrega levava meia hora, eles fazem agora em 20 minutos. É uma diferença pro apougue."

Geovânio Nascimento, gerente do apougue Francesinha - Praça Marechal Deodoro, 270

CICLISTAS SÃO CLIENTES MAIS FREQUENTES E GASTAM MAIS DO QUE OS MOTORISTAS



Clientes que chegam de carro e clientes que chegam de bicicleta são diferentes, mas não tanto. Afinal, ambos são consumidores. Há inclusive estudos que apontam que ciclistas gastam mais no comércio no acumulado mensal do que motoristas.

Uma pesquisa feita em Portland, nos Estados Unidos, exemplifica este ponto. Ela mostrou que, a cada visita feita aos estabelecimentos de uma região comercial, ciclistas gastavam um pouco a menos do que motoristas. Porém, quando se considerava o mês inteiro, os ciclistas haviam gasto em média 24% a mais, pelo simples fato de que visitavam o comércio mais vezes. Em Toronto, no Canadá, e em cidades da Nova Zelândia, há registros similares.



Isso porque ciclistas usam um veículo prático, simples e rápido, então podem voltar mais vezes para fazer compras. Para eles, é fácil parar, assim como é fácil mudar o caminho ao lembrar de alguma loja.



Fazer as pessoas parar, e não apenas passar, é fundamental para o seu comércio. Para que isso aconteça, você deve ter um papel ativo principalmente com relação à sua calçada.

Ciclistas, neste ponto, são parecidos a motoristas. Estacionarão onde sentirem que é seguro e, sempre que possível, o mais próximo de onde querem ir. No caso de ciclistas, melhor ainda se puderem observar seus veículos de dentro da loja.

Sejam os francos. Se seu comércio for interessante, as pessoas vão prender as bicicletas até no poste para consumir no seu estabelecimento. Mas estimular que elas estacionem bem na frente da sua loja é uma chance boa demais, a um custo pequeno demais, para correr o risco de que elas parem em outro lugar (e vejam as vitrines de outro lugar).

"Na nossa rua não ia passar uma ciclovia, então colocamos um parklet. Quando fiz esse investimento, foi pensando que dois carros parados não beneficiam ninguém. E sabe quantas pessoas sentam no parklet? Trinta! A experiência acabou sendo muito agradável para nós. As pessoas se conhecem, conversam, é maravilhoso."

Luísa Saliba, dona do Rota do Açafrão
Rua Martin Francisco, 529/533

"Nossos produtos são para levar para casa, mas um dia um cliente insistiu tanto que preparamos um prato para ele comer na calçada. No outro dia, tinham três. Depois dez, depois quarenta. Colocamos um banquinho e fomos decorando a calçada. Nossos clientes nos apoiam cada vez mais. Eu diria que as pessoas vão se apropriando de tudo o que têm à disposição e estão aprendendo muito sobre cidadania."

Ivan Primo Borne, dono do Pastificio Primo
Rua Fradique Coutinho, 211

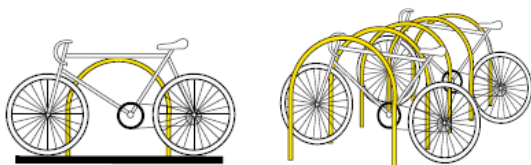
Diversos estabelecimentos em São Paulo enxergaram a oportunidade e estão se adaptando para receber bem o ciclista. Ao conquistarem fama de "amigos da bicicleta", ganham propaganda na boca a boca e faturam com isso. Oferecer um copo d'água, por exemplo, é sempre gentil, assim como indicar onde fica o lavabo ou o banheiro, para que lavem as mãos. Há também comércios que dão descontos ou brindes para quem chega de bicicleta.



Para induzir a parada de ciclistas e pedestres, ter uma calçada atraente é um passo importante. A boa calçada é a que estimula as pessoas a querer ficar. Conserte buracos, combine com vizinhos a possibilidade de criar lugares para as pessoas sentarem. Investir em um parklet para ampliar a área de convívio também é uma ótima opção.

Para quem anda de bicicleta, uma preocupação constante será sempre onde estacionar. Invista em um paraciclo do tipo "U invertido" (imagem abaixo), pois é o melhor para o ciclista, além de fácil e barato de instalar.

Desde junho de 2015, qualquer dono de imóvel pode instalar paraciclos na calçada de seu estabelecimento. Para isso, é necessário seguir o manual publicado pela CET no Diário Oficial do Município. Entre em contato com a subprefeitura de seu bairro para obter mais informações!



O Manual para Instalação de Paraciclos da CET pode ser consultado em www.cetsp.com.br/media/404326/manualparaciclos.pdf

Não tenha medo de substituir uma vaga de carro situada na calçada por um ou mais paraciclos: onde cabe apenas um automóvel estacionado por um tempo indeterminado, cabem facilmente 12 bicicletas, aumentando a rotatividade de seus clientes.

"A ciclovia daqui fica na frente de onde recebemos nossos fornecedores. Quando ela foi pintada, tivemos alguns problemas porque o pessoal da entrega não tinha consciência sobre o conceito da ciclovia. Conversamos com eles, colocamos uma placa falando sobre a importância de deixar a área livre e estabelecemos um novo procedimento, com mais comunicação com os fornecedores. É uma questão de se organizar mesmo. A gente tem uma média de 5 mil itens na loja e atende a cerca de 100 fornecedores por semana. Nenhum se negou a adotar o novo procedimento e aqueles problemas que tivemos no início, não temos mais."

Joyce de Césaire, gerente do Quitanda - Rua Mateus Grou, 159

Finalmente, lide com os problemas conforme eles surjam. Muitos podem ser solucionados com mais conversa ou melhorando processos que já existem. E lembre-se sempre: trate seus clientes ciclistas com carinho!

De modo mais direto essas alternativas se mostram detalhadas no contexto de Mobilidade por Bicicleta no Brasil, como parte do trabalho de Harkot; Santoro (2017)^[7] no qual as autoras chegam até a apontar iniciativas indiretas, mas que dependem de mais tempo para poder reduzir a desigualdade no padrão de deslocamento das paulistanas, atingindo diretamente a mudança de infraestrutura na cidade já consolidada, com diretrizes aos novos loteamentos e na implantação de equipamentos públicos, como aponta Lima (2016)^[8] e ainda conversa sobre os equipamentos públicos, que devem ter a

Instalação adequada de creches em quantidade e localização, escolas públicas com educação integral e centros públicos de atividades para a população idosa e pessoas com deficiência podem contribuir com a entrada e a permanência no emprego de mulheres. Dessa forma, os deslocamentos para essas finalidades ficariam melhor distribuídos entre homens e mulheres. (LIMA, 2016. s/n.)

Com esses dados, cabe às políticas urbanas focar nas necessidades de gênero que ainda não são pensadas. Afinal pensar cidades para todas as pessoas requer a ampliação da participação e a representação das mulheres no movimento organizado e na discussão acerca do tema para assegurar que variadas demandas sejam consideradas e contempladas. Assim, as mulheres além de viverem na cidade, estejam empoderadas no assunto, na qual o Gênero y Transporte Urbano: Inteligente y Asequible - GTZ^[9] que é direto e reto ao sintetizar que:

7 SANTORO P.F, LEMO L.L, HARKOT M.K. Mulheres de bicicleta em São Paulo: da "cidade imoral" para a "cidade conquistada" Disponível em: <https://observasp.wordpress.com/2017/05/17/mulheres-de-bicicleta-em-sao-paulo-da-cidade-imoral-para-a-cidade-conquistada/> Acesso em: 15 de janeiro de 2018. 2017.

8 LIMA, J. D, Como as mulheres se deslocam em São Paulo. Nexo Jornal. 12 de Dezembro de 2016. Disponível em: <https://www.nexojornal.com.br/expresso/2016/12/12/Como-as-mulheres-se-deslocam-em-S%C3%A3o-Paulo>. Acesso em 15 de novembro de 2017.

9 GÉNERO Y TRANSPORTE URBANO: INTELIGENTE Y ASEQUIBLE. Mulheres ciclistas: agentes de transformação. Disponível em: <https://ciclofemini.com.br/ciclofemini/mulheres-ciclistas-agentes-de-transformacao/genero-e-mobilidade-na-otica-de-ciclistas-florianopolitanas-por-andre-geraldo-soares-e-giselle-noceti-ammon-xavier/>. Acesso em: 15 de janeiro de 2018.

as mulheres usarão menos bicicleta se não existem vias apropriadas para transitar ou se não existem áreas seguras para elas moverem-se pedalando[...] logo iniciativas públicas devem ser pensadas para[...] atender a demanda por serviços de transporte através de uma melhor compreensão das diferentes necessidades, preferências e limitações dos usuários finais, tanto homens e mulheres, pois tratar de uma minoria, representa atender facilmente a maioria. (GTZ, 2007).

Essas são algumas das referências, que envolvem não somente as questões de mudança na infraestrutura, mas contam com a participação da comunidade para que sejam tiradas do papel, colocadas em prática e melhorem não só a paisagem ou a infraestrutura urbana, mas também os meios de se locomover cotidianamente na cidade. Por isso o Plano Nacional de Mobilidade^[10], Lei nº 12.587 de 3 de janeiro de 2012, apresenta em uma cartilha explicativa que:

10 PORTAL FEDERATIVO, Cartilha de Mobilidade Urbana, Disponível em: <http://www.portalfederativo.gov.br/noticias/destaques/municipios-devem-implantar-planos-locais-de-mobilidade-urbana/CartilhaLei12587site.pdf> Acesso em: 20 de janeiro 2019.



Figura 17 -Papel da mulher ciclista em garantir a mobilidade da mãe e do filho. Fonte: Ciclofemini, 2010



O que compete aos Municípios

Os municípios têm o importante papel de planejar e executar a política de mobilidade urbana e organizar e prestar os serviços de transporte público coletivo. Enquanto a Constituição Federal determina que os municípios devam organizar e prestar os serviços públicos de transporte coletivo, a Lei da Mobilidade amplia e especifica tais previsões, ao atribuir aos municípios o dever de gerir a política de mobilidade urbana e de regulamentar os serviços de transporte urbano. A competência de capacitar pessoas é compartilhada com a União e os Municípios devem, ainda, promover o desenvolvimento das instituições do setor como forma de fortalecer o sistema de mobilidade urbana. O Distrito Federal, como possui competências constitucionais comuns a Estados e Municípios, fica obrigado às mesmas atribuições previstas para estes entes, naquilo que couber. A Lei vincula as atribuições previstas à disponibilidade financeira, na medida em que menciona que os entes devem atuar no limite das respectivas leis de diretrizes orçamentárias e leis orçamentárias anuais, além de observar a Lei de Responsabilidade Fiscal.

(PORTAL FEDERATIVO, 2012)

E o texto constitucional ainda apresenta que no capítulo, VI - Dos Instrumentos de apoio à mobilidade urbana

Art. 25. O Poder Executivo da União, o dos Estados, o do Distrito Federal e o dos Municípios, segundo suas possibilidades orçamentárias e financeiras e observados os princípios e diretrizes desta Lei, farão constar dos respectivos projetos de planos plurianuais e de leis de diretrizes orçamentárias as ações programáticas e instrumentos de apoio que serão utilizados, em cada período, para o aprimoramento dos sistemas de mobilidade urbana e melhoria da qualidade dos serviços.

Parágrafo único. A indicação das ações e dos instrumentos de apoio a que se refere o caput será acompanhada, sempre que possível, da fixação de critérios e condições para o acesso aos recursos financeiros e às outras formas de benefícios que sejam estabelecidos.
(PORTAL FEDERATIVO, LEI Nº 12.587/2012)

Ou seja, planos, diretrizes, apoio da união e financiamento existem, resta ao Poder Público Municipal se empenhar, em parceria com os cidadãos, reuniões com coletivos, planejamento à longo prazo, execução e acompanhamento das medidas. E então, quais serão os próximos passos? Esperamos apresentá-los ao decorrer desse trabalho.

03

cidade para mulheres

54 histórico e seu
papel na sociedade

64 porque tratar sobre
a mobilidade delas?

76 a viabilização da
bicicleta e medidas para
mudar



histórico e seu papel na sociedade

O papel da mulher, a seguir, será tratado com relação a sua presença na sociedade e na escala da cidade. Pois, sabendo que sociedade, segundo o dicionário, é um conjunto de pessoas de uma mesma esfera, unidas pela origem, por leis, ideias ou algum interesse em comum e representam um estado social que convenientemente se aglomeram para formar sua determinada sociedade. Por isso, convém atrelar esses interesses, anseios, ideias ao local onde vivem, onde há espaço de manifestação e expressão, que é chamado de cidade. E sem criar contradições, nos referimos a cidade em relação ao meio urbano, como espaço físico e de representação de diversas vozes e agentes que compõe essa sociedade.

Cabe também ressaltar, que o recorte tratado representa um olhar para a sociedade datada como contemporânea, pelo período histórico, iniciado no final do século XVIII, pois é quando os avanços tecnológicos, revoluções (industrial e francesa) somado a evoluções da sociedade remontam partes importantes que nos levaram ao presente momento. É necessário entender, que esse recorte não nega as evidências que a distinção de gênero não existiu em outros períodos histórico, ou que outros recortes da história não foram importantes, mas é estabelecido para conversar e ter proximidade com o leitor.

Se fôssemos tratar de toda a distinção de gênero, planejamento urbano, desenvolvimento das cidades e da

sociedade, a breve pincelada na polis grega seria um exemplo, como lugar de discussão somente do homem político que repercutia também na escala da casa, com a divisão entre androceu e gineceu (do homem e da mulher, respectivamente) e, por isso levaria uma longa discussão e cada momento histórico até chegar no que se remete esse trabalho. Portanto, para não resultar em uma discussão ordinária e ampla, pelo ponto de vista histórico, deixamos que o leitor procure essa evolução em outras pesquisadoras.

Santoro^[1] reforça o esforço do trabalho dessas pesquisadoras, pois a própria história que nos é contada em diversos momentos deixa de ter as informações de gênero e por isso, cogente recontar tudo que já foi visto a partir de outra visão, para que não seja superficialmente tratada. E ainda cita que

É necessário desconstruir a percepção generalizada de que o tema “gênero” é recente no debate sobre o futuro de nosso território, brasileiro, e principalmente sobre o debate urbano.[...] Os pesquisadores do tema urbano procuraram nas entrelinhas de nossas histórias sobre o mundo público – sobre o processo de formação das cidades, de urbanização intensa, de metropolização, de

1 SANTORO, P. F. Gênero e planejamento territorial: uma aproximação. In: Anais do XVI Encontro Nacional de Estudos Populacionais. Caxambu-MG: ABEP, 2008.

industrialização, entre outros – onde está a entrada da mulher, como evoluiu com o tempo. Esses autores ainda desenvolvem a delicada arte de partir de uma história macro para uma micro, a partir da voz aos próprios sujeitos. (SANTORO, 2008. p. 3)

E Gonzaga^[2] (2004), entende não só a história, mas coloca os pés na cidade ao tratar que a história das mulheres ainda foi muito pouco documentada e feita a partir de pontos de vista masculinos, que já tem, historicamente, um olhar típico de quem é “possuidor de poderes de decisão e são calçados de uma ideologia patriarcal” (GONZAGA, 2004, p.15). E quando compara a outros países, o natural choque cultural acontece, quando Sandberg^[3] exemplifica:

Em países como Afeganistão ou Sudão, as meninas não recebem nenhuma, ou quase nenhuma instrução, as esposas são tratadas como propriedade dos maridos, as mulheres que sofrem estupros geralmente são expulsas

2 GONZAGA, Terezinha de Oliveira. A cidade e a Arquitetura também mulher: conceituando a metodologia de planejamento urbano e dos projetos arquitetônicos do ponto de vista de gênero. Tese de doutorado, FAUUSP, São Paulo julho de 2004.

3 SANDBERG, S. Faça Acontecer: mulheres, trabalho e a vontade de liderar / Sheryl Sanberg com Nell Scovell; Tradução Denise Bottman - São Paulo. Companhia das Letras. 2013.

de casa por trazer a desgraça à família. Algumas chegam a ser mandadas para a prisão por “crime moral”. Estamos séculos a frente do tratamento inaceitável que é dado às mulheres desses países.[...]A verdade nua e crua é que homens ainda comandam o mundo. Isso significa que ao tomar decisões importantes para todos nós, a voz de mulheres não é ouvida da mesma forma. (SANDBERG, 2013, p.17)

E se faz entender que a origem da mesma distinção entre os sexos, independente da sociedade, está na esfera política e de decisões, na qual são entendidas por autoritárias e masculinas.

Portanto, é necessário um primeiro pensamento, de inserção da mulher na vida pública e social, que segundo Montaner e Muxí^[4] (2014, p.198), afirmam que os espaços são diferentemente “[...] atribuídos a cada gênero: a rua para os homens; a rua e o interior controlados para as mulheres” (MONTANER E MUXÍ, 2014, p. 198). Para Rolnik^[5] (1997) , seu discurso apresenta a distinção no Brasil e ainda traz o papel

4 MONTANER, J. M; MUXÍ, Z. A Cidade Próxima: O Urbanismo sem Gênero. In: Arquitetura e Política: Ensaios para Mundos Alternativos. São Paulo: Gustavo Gili, 2014.

5 ROLNIK. R. A Cidade e a Lei: a Legislação, política urbana e territórios na cidade de São Paulo. 3ª Edição 2007. p.34. 1997.

histórico de formação da nossa sociedade ao remontar o período colonial que ainda deixa remanências e podem ser entendidas como:

Assim era a rua o espaço público, o lugar da escravidão, e também da libertinagem e devassidão, imediatamente identificada com quem ali permanece. O público com um domínio imoral significava coisas diferentes para homens e mulheres, era onde se poderia perder a virtude, desgraçando-se. Para homens, tinha uma conotação moral diversa. Sair em público era a possibilidade de livrar-se da repressão e do autoritarismo da respeitabilidade encarnados na figura do marido e pai. Para homens, portanto, a imoralidade da vida pública era uma região de liberdade e não de desgraça. ROLNIK, 1997, p.34

E ao tratar do porquê isso acontece, Santoro^[6] (2012) em sua tese, data o momento em que o homem e o trabalho deixam a casa, e acaba isolando a família e o espaço para a mulher em meados de 1782 e 1850, assim, sendo um divisor de águas para essa demarcação de público destinado ao homem e privado à mulher que nasce em conjunto com a Revolução Industrial e demarca o início da discussão no trabalho. Sobre

esse distinto entre mulher e homem a mídia, revistas, costumes, acabam por fortalecer essa cultura da sociedade de associar ao conforto, lar, feminino, filhos, dito como “culto doméstico” por Santoro (2012) e cabe refletir em quantas publicidades de marcas, alimentos, produtos, eletrodomésticos são rotulados “para mulher” sendo que pode ser a qualquer pessoa? Paula vai além das propagandas e exemplifica casos na qual Inglaterra e Estados Unidos, tinham a cultura e relação dominador e dominada fortalecida por lei, ao tratar que a dependência era de “natureza da mulher” e poderia ser colocada em sentença, caso o marido reclamasse de seu comportamento. Gonzaga (2004) endossa a discussão, ao apontar a mídia, atrelada ao seu papel chave na disseminação do capitalismo (com sua relação de dominação) e junto ao sistema patriarcal que replica a “identidade feminina”, constrói e mantém o discurso ideológico e social principalmente para as mulheres com “o papel tradicional de dona de casa e consumidora de objetos supérfluos” (GONZAGA, 2004, p.21). E essa relação com a cultura de uma sociedade machista, sentida por diversos níveis é colocada por Sandberg (2013, p.213) com um breve exemplo para a reflexão:

Ao exprimir uma discriminação por gênero, as mulheres a legitimam. Claro que uma atitude negativa não pode ser machista, se parte de outra mulher, certo? Errado.

6 SANTORO, P.F. Planejar a expansão urbana: dilemas e perspectiva. Tese de Doutorado, FAUUSP. São Paulo, 2012.

Muitas vezes sem perceber as mulheres interiorizam atitudes culturais depreciativas e passam a expressá-las. Assim, além de vítimas, as mulheres também podem infringir a discriminação sexual.

Aprimorando a leitura sobre as constatações dualistas entre o público versus privado, rua versus casa, homem versus mulher, é válido ressaltar que ela não acontece só por conta da liberdade individual de escolher onde ficar, mas por reafirmar que é um reflexo da sociedade capitalista, que se materializa nas cidade e nas edificações e no meio de trabalho, consequentemente na mobilidade, na qual Harkot (2019. s/n) apresenta que ao

tratarmos da mobilidade na cidade capitalista, que tem um objetivo muito claro, desde o início, que é construir o espaço para o ser homogeneizado, ou seja, as ruas e avenidas, são para ele (o homem) levar-se da casa ao trabalho e vice e versa, no dia, e demarcado por horas pico, que variam na manhã e na tarde. E quais são esses horários, a quem eles atendem? Visto que essa demarcação da vivência na rua é regulamentada pelo período em que um pessoa deixa um espaço e vai a outro, como então a cidade constrói esse espaço? E para qual tipo de trabalhador ou trabalhadora?

Contudo, mesmo saindo de casa, escolhendo trabalhar

é amplamente conhecido, e numericamente registrado, que as mulheres não ganham os mesmos salários que os homens, que sofrem discriminação e assédio no trabalho, que trabalham por mais horas e que são mais suscetíveis a serem demitidas pela possibilidade de serem mães. trazendo ao contexto da discussão, por Moassab^[7] (2015. p. 61) de que as cidades e os espaços de convivências:

[...] têm sido concebidos sob uma perspectiva masculina ou sob um cânone ocidental, o qual é tido como um padrão geral (branco, burguês, heterossexual e saudável) e que exclui e omite as necessidades dos setores da sociedade mais vulneráveis (idosos, mulheres, crianças...) coagindo dessa maneira parte da vida cotidiana, bem como seu lugar na história e dando origem à uma arquitetura que os ignora.

7 MOASSAB, A. Os desafios de introduzir a categoria de gênero no ensino de arquitetura e urbanismo. P.61 Arquitetas invisíveis nº 1 PIONEIRAS ISSN 2525-3832 2015.

E Harkot ^[8](2019. s/n) ainda completa que ao tratar da mobilidade e desse papel homogeneizador atrelado aos horários de pico do típico trabalhador

ainda são tratados ainda muito cartesianamente, de modo que atende o sujeito, trabalhador, historicamente masculino, que não consegue dar conta da multiplicidade, da variedade, dos deslocamentos, que acontecem de vivências e espaços da cidade. Apesar da superestrutura (capitalista) continuar existindo e serem bem parecidas (contexto norte americano e europeu) através do mundo e do capitalismo, precisamos ter um olhar do mundo latino americano. E por isso, a infraestrutura urbana, quando oferecida, demarca que você tem direito de estar ali, mesmo que seja só uma faixa vermelha pintada no chão nas cidades do mundo dito como subdesenvolvido.

Logo, a distinção já está enraizada nessa chamada “superestrutura”, e se não podemos desconstituí-la por completo, o que cabe a ser feito? Bom, cabe compreender que a manutenção, proliferação e reprodução do sistema androcêntrico, eurocêntrico, e racista é baseado nas condições heterossexuais, que são os agentes e detentores do poder e

controle do espaço público, que continuam consolidados e anda à passos vagarosos rumo a equidade. Gonzaga (2004. p.16) explicita esse fato ao trazer os dados que destacam o elemento causador disso tudo, conhecido por estar na sociedade de modo estrutural e chamado de patriarcado

Não podemos esquecer que o modo pelo qual a estrutura espacial urbana se mantém ou se transforma está claramente relacionado a processos de redistribuição de riqueza e ao direito à propriedade. E o mesmo se dá com acesso à cidade pelas mulheres, mas com uma particularidade: a visão sexista com que a sociedade patriarcal trata as mulheres, ainda hoje, é um fator preponderante nas dificuldades de acesso das mulheres à cidade. Elas são o segmento social mais empobrecido do planeta, segundo o Relatório de Desenvolvimento Humano de 1998^[9] da Organização das Nações Unidas (ONU), o que é agravado pelo componente estrutural de cunho ideológico que permeia o preconceito contra as mulheres, impedindo-as de usufruir e apropriar-se do espaço construído, público e privado, e até mesmo de seus próprios corpos.

8 HARKOT, M. K. Podcast: Pela Cidade. 2019.Duração: 37minutos e 27 segundos Lab Cidade. Disponível em Spotify: <http://www.labcidade.fau.usp.br/pela-cidade-especial-cidade-genero-e-interseccionalidades-6-marina-harkot/>. Acesso em 26 de abril de 2019.

9 Dados da ONU na década de 80 nos dizia de que cada 100 proprietários 1 é mulher. E a Organização Internacional do Trabalho – OIT –, de que a mulher produz ¾ da riqueza do mundo e usufrui de ¼.” Leitura de Gonzaga, referente aos dados.

E se formos pensar o que está sendo feito para que esses passos avancem mais rápidos? Bom, são os casos de mulheres que “tomam seu lugar a mesa”, como diria Sandberg (2013), assumindo cargos em órgãos públicos, governos, nas pranchetas (ou de modo mais moderno, nos computadores) que ditam o crescimento e infraestrutura da cidade, nas diretorias de empresas e outros espaços de liderança e “pensam” no acesso da mulher à cidade e infraestrutura. Mas não se deve deixar enganar e estar atenta ao discurso transvestido de incorporar as mulheres ao espaço público, especialmente no que diz respeito à sua participação no mercado de trabalho e política, [...] “é necessária atenção pois há uma defasagem entre o discurso e as reais oportunidades de inclusão e aceitação, produzindo-se uma diacronia entre o dever ser e o poder ser” [...] Molina ^[10](2006, p.190) e sabemos também que são poucas as mulheres, dotadas de privilégios, que avançam e chegam à esses lugares de enfrentamento. Um exemplo é a relação política, na qual os partidos devem ter 30% do fundo eleitoral^[11] para candidatas mulheres, mas isso se faz por uma

10 MOLINA, I. Rompiendo Barreras, género y espacio en el campo y la ciudad. Ediciones El Tercer Actor, Santiago de Chile, 2006.

11 CÂMARA DOS DEPUTADOS. Comissões debatem o direito das mulheres à cidade. In: Relator apresenta texto para atualizar Código de Processo Penal. Disponível em: <https://www.youtube.com/watch?v=USkYBjv6kPc>. Acesso em: 18 de junho de 2018. Pular para os 40:05 minutos.

leitura de obrigatoriedade e ainda assim não é de equivalente a condições iguais entre os sexos. Não só pela porcentagem, mas também nos tempos de anúncios eleitorais, nos custos de campanha e cabe pensar quantas delas realmente chegam a assumir o posto? E ainda, se assumiram, conseguem fazer avançar seus projetos políticos? Bom, essa discussão entraria em outro contexto, mas é deixada de reflexão^[12]. Santoro (2012) chaga a citar até mesmo que essa agenda de colocar a mulher em evidência “já foi superada nos anos 2000”, elas de fato assumiram as lideranças de bairro, se tornaram chefes de família, estão na política, mas uma leitura e agenda mais atualizada deve ser colocada para esse novo quinto do século.

Além do mais, conversando com a “estrutura de privilégio” de Molina (2006), Kotirene^[13] (2018) traz o sentido da “intersercionalidade”, na qual esse mundo capitalista e dotado de condições distintas a diferentes pessoas é estruturado. Assim, cabe a compreensão que mesmo esse termo em evidência no último ano, ele já foi cunhado há pelo menos 30

12 FERNANDES MARCELLA. Julgamento no TSE pode aumentar o espaço de mulheres negras na política Disponível em: http://www.huffpostbrasil.com/2018/06/18/julgamento-no-tse-pode-aumentar-espaco-de-mulheres-negras-na-politica_a_23462071/. Acesso: 18 de junho de 2018.

13 AKOTIRENE, C. O que é interseccionalidade. Entrevista fornecida ao geledes. Disponível em: <https://www.geledes.org.br/o-que-e-interseccionalidade/>. Acesso em 20 de novembro de 2018.

anos nos Estados Unidos pela professora e jurista Kimberlé Crenshaw (1989) na qual apresenta a “interseccionalidade” pela leitura de Akotirene (2018) como uma

“ferramenta teórica e metodológica usada para pensar a inseparabilidade estrutural do racismo, capitalismo e cisheteropatriarcado, e as articulações decorrentes daí que imbricadas repetidas vezes colocam as mulheres negras mais expostas e vulneráveis aos trânsitos destas estruturas.”

Para isso, uma representação da significância desse termo foi elaborada pela autora e é apresentada na figura 18.

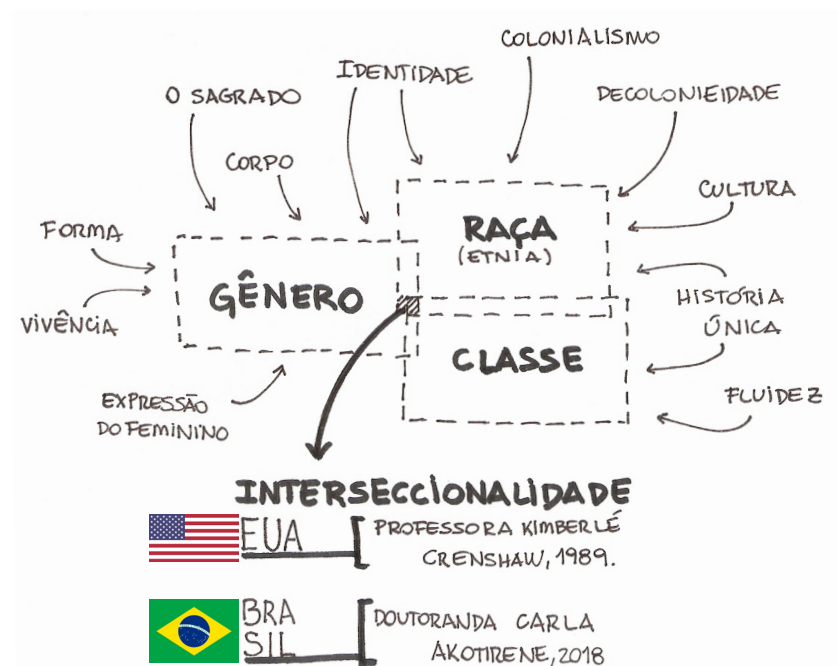


Figura 18 - Interpretação da Interseccionalidade. Elaboração: Autora, 2019.

Por isso, não basta apenas fazer com que cumpram a dita frase de “tomem seu lugar a mesa”, mas fazer leituras da distinção entre esse feminismo liberal, que não considera a classe, mas a individualidade e um feminismo marxista que coloca a mulher com seu determinado meio para que ações sejam mais coerentes e sua representatividade seja de fato ouvida, principalmente quando tratamos do feminismo negro, na qual é possível falar de lugar de fala e um dos objetivos do feminismo negro é marcar esse lugar, uma vez que as realidades permanecem subentendidas no interior da normatização hegemônica e do pensamento decolonial. Por isso a autora destaca que as mulheres negras são o “outro do outro” em Ribeiro (2017, p.39)

por não serem nem brancas e nem homens, ocupam um lugar muito difícil na sociedade supremacista branca por serem uma espécie de carência dupla, a antítese de branquitude e masculinidade

Mas cabe atenção pois o livro de Djamilia Ribeiro expõe que esse lugar não diz respeito a negar as experiências individuais, tampouco se trata de uma visão essencialista, mas se refere ao reconhecimento do locus social e da reflexão de como esse lugar imposto dificulta a possibilidade de transcendência. É necessário não confundir lugar de fala e representatividade devido às similaridades, pois falar a partir de lugares também é “romper com a lógica de que somente subalternos falem de suas localizações, fazendo com que aqueles inseridos na

norma hegemônica sequer seensem” Ribeiro^[14] (2017, p. 84). Por isso para representar, também didaticamente, reproduzimos o a sequência de perguntas guias sobre o “lugar de fala” elaborado pelo Projeto Elas por Elas e é a apresenta na figura 19. Além disso, mais uma maneira de entender facilmente o lugar de fala é através da entrevista com Ribeiro (2017) em que o branco

passa a se incomodar, a se questionar na Universidade, por exemplo, por só tem professores brancos e porque só as mulheres negras limpam os banheiros? Isso é natural? Tem que começar a desnaturalizar isso, e refletir

14 RIBEIRO, Djamila. O que é lugar de fala? Belo Horizonte (MG). Letramento. Justificando, 2017.

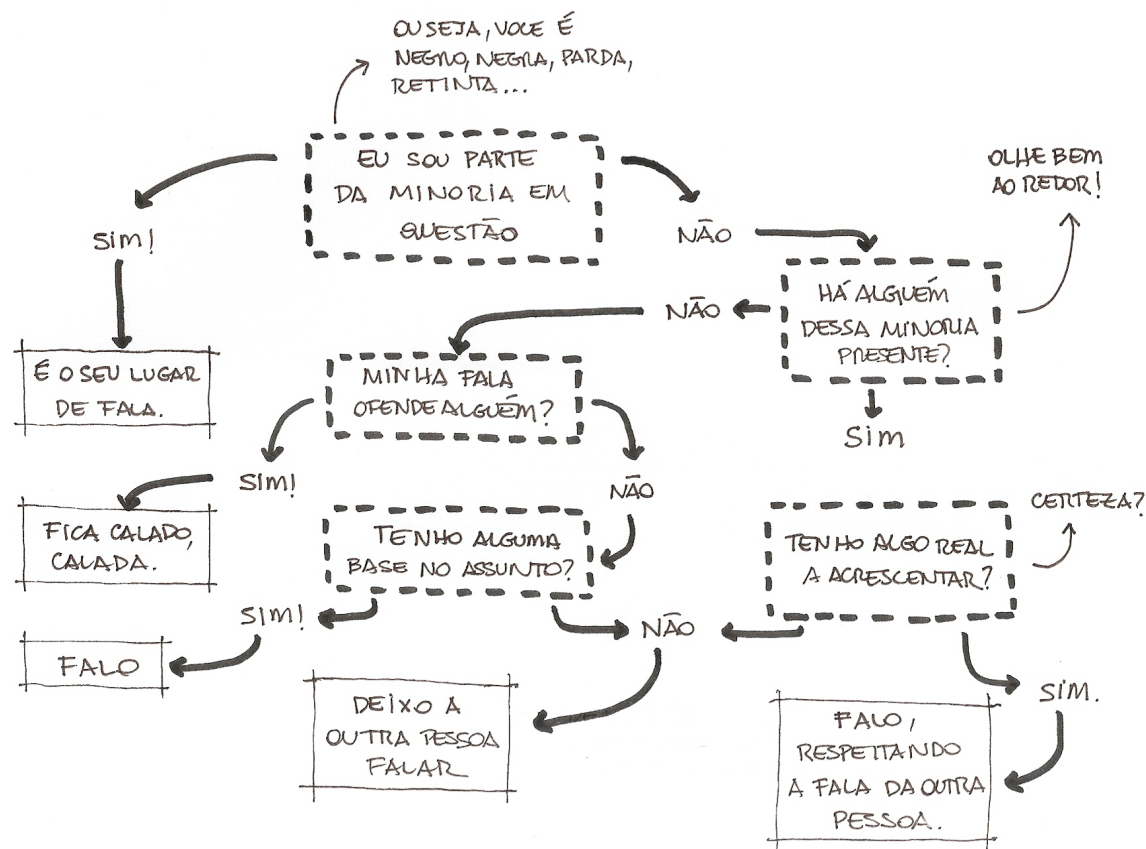


Figura 19 - Interpretação do que é lugar de fala. Elaboração: Autora, 2019.

sobre isso. Então é como , a partir desse lugar, ele começa a entender a sociedade e a se responsabilizar por isso[...] E acaba sendo uma postura ética, de como eu do grupo localizado no poder posso contribuir para uma sociedade menos desigual.

Sendo assim, os espaços da cidade mesmo pregando e aparenta terem equidade, negam a possibilidade de a mulher estar nos espaços de produção, discussão e onde são traçadas as estratégias.

E quanto ao uso do espaço público, Foran^[15] (2013), consegue evidenciar um exemplo austríaco, que explorava a presença de meninas brincando nas praças e parques públicos era menor que de meninos. O resultado da pesquisa, apontou que esses meninos, na faixa etária de nove anos, eram mais seguros em seu uso do parque, e as meninas geralmente ficavam de fora nesta “competição por espaço limitado”, permanecendo apenas na residência ou numa pequena parcela

do parque. Esta lacuna de pertencimento e experimentação do espaço é um reflexo de que mesmo no início da vida dessas crianças, o contexto social se sobressai e revela o sistema replicado pela voz ativa ao “sujeito do discurso que converte o parcial em universal” (MONTANER, MUXI, 2014). Desse modo, cabe entendermos que mesmo com a evolução, ainda estamos distantes para que o desenvolvimento seja equivalente em todas esferas da sociedade, principalmente porque o espaço não se adaptou a isso e permanece consolidado há décadas, justificado por Rojas^[16] (2017, s/n) como:

As dinâmicas da globalização e o trânsito das sociedades industriais a cidades de serviços trouxeram consequências diretas de desigualdades para a vida das mulheres, que indistintamente se viram instadas, convidadas, coagidas, seduzidas ou atraídas a trabalharem. No entanto, os espaços de trabalho, as distâncias e os circuitos em que

15 FORAN, C. How to Design a City for Women. CityFix. Disponível em : <<https://www.citylab.com/transportation/2013/09/how-design-city-women/6739/>> Acessado dia 11 de janeiro de 2018.

16 ROJAS L. T. Como ‘fazer’ cidade considerando as diferenças de gênero? [¿Cómo ‘hacer’ ciudad considerando las diferencias de género?] 21 Mar 2017. ArchDaily Brasil. Trad. Eduardo Souza. Disponível em: <<https://www.archdaily.com.br/br/867552/como-fazer-cidade-considerando-as-diferencas-de-genero>>. Acesso em: 25 fevereiro de 2018.

se deslocam não foram alteradas para isso (ROJAS, 2017 s/n)

Cabe pensar quais as mudanças que devem ser feitas, quais serão as soluções e como aplicá-las. Nesse sentido Mozo^[17] (2011) enaltece os trabalhos de Zaída Muxi relatando e sintetizando as “Recomendaciones para la aplicación de la perspectiva de género” no qual se articulam cinco pontos que são traduzidas diretamente em:

1. Uma análise diferenciada e integrada: com um trabalho de ida e vinda constante em cada escala e problema;
2. Variáveis de análise da realidade: espaços públicos de relação, equipamentos e serviços, mobilidade, habitação, segurança e participação;
3. Participação da experiência: A participação de mulheres com conhecimento urbano que requer co-responsabilidade, reforçando o sentimento de pertencimento e acrescentando a democratização da sociedade;

17 MOZO, M. E. G. Introducción a la arquitectura y el urbanismo com perspectiva de género. Feminismo/s. Universidade de Alicante. Espanha. Junho de 2011. P.9-22.

4. Metodologias de análises urbanas desde uma perspectiva de gênero: quantitativas, dados e qualitativas. Com a observação do participante apoiada em três pilares: a análise sequencial de um tema em distintos espaços e tempos, as entrevistas – espontâneas e em profundidade e fotografias, cartogramas e desenhos;
5. Conclusão: em pensar que a cidade a partir da diferença e colocar a igualdade de condições nas demandas.

Obtendo-se as políticas públicas, para que favoreça a maioria, tenha como beneficiários do espaço público tanto homens quanto mulheres para que os reflexos da desigualdade sejam amenizados da sociedade como um todo.

Para tanto cabe analisar esse modo de agir, também compete não só ao papel social de arquitetas e arquitetos, mas de todos os cidadãos que, que devem partir com ações que propõe a discussão do tema e de modo que tem a consequência de empoderar mulheres no mundo, com conhecimentos sobre a cidade. Assim incentivando-as a ocupar os espaços que ainda são discutidos pelos homens do poder público que tornam o “discurso parcial em universal”.

por que tratar sobre a mobilidade delas?

Passado esse panorama da condição social replicada na cidade pela presença da mulher, trataremos de uma análise de como é espacialmente registrada a mobilidade delas, além de medidas de urbanistas e de planejamento, indicada pela constituição e cartilhas elaboradas pelo extinto Ministério das Cidades e o Instituto Pólis para tratar da mobilidade e um arranjo no que pode ser visto em Rio Claro, através do uso da bicicleta.

Sendo assim cabe pensar primeiro no que significa a mobilidade, segundo Harkot (2018) é o “transporte de pessoas e cargas que não está pautado somente no trajeto de ir e vir dessas coisas, mas também traz a leitura de “lugar” e “não lugar” muitas vezes não percebido no cotidiano, mas que na verdade traz uma série de experiências e subjetividades que devem ser consideradas quando pensamos a mobilidade, as cidades” e acrescentamos que isso é o reflexo do percurso e não só do trajeto, pois é a mescla das camadas do estático e do ser em movimento. Por isso, firmamos que estamos tratando da cidade pela visão de gênero é a divisão sexual do trabalho e como o sistema de transportes reforça essa divisão sexual do trabalho. Assim, a forma que homens e mulheres consomem da cidade, como já dito é distinto e Harkot ainda complementa “por isso gênero, é sim, um marcador social muito importante para a gente conseguir entender essa vivência no espaço urbano.”

Para isso começamos a analisar a presença das mulheres no transporte público, e aqui é apresentada pois não se trata apenas da necessidade delas se locomoverem, mas também traz o intuito de pensar a cidade de um modo diferente, visto que suas experiências, dado a preocupação matriarcal, não envolve somente o indivíduo isolado, mas são baseadas pelas pessoas que estão em seu entorno, como os filhos, idosos e pessoas que ficam sob sua responsabilidade, além de seu emprego. Sendo assim, pensar urbanismo e na mulher, converge para um espaço que consegue abranger outros grupos sociais, como é tratado por MONTANER e MUXÍ (2014), além disso está atrelado a vida social, com a publicidade e privacidade, como aponta BIROLI, (2017)

A mulher mãe, cuidadora e nutridora, fala a partir de experiências compartilhadas: calçadas insuficientes para acompanhar a quem precisa de ajuda, passar com carrinhos de bebê, cadeiras de roda ou carrinhos de compra; a iluminação das ruas, que continua priorizando a pista em detrimento da calçada [...] (MONTANER, MUXÍ, 2014, p. 208).

O entendimento do que se passa na esfera pública é deficiente, nesse caso porque ficam suspensas e mal compreendidas as conexões entre as posições e a relação de poder na vida doméstica, no mundo do trabalho e na esfera dos debates da produção das decisões políticas

[...] O feminismo mostra, assim, que é impossível descolar da esfera política da vida social, a vida pública da vida privada, quando se tem como objetivo a construção de uma sociedade democrática para qualquer pessoa. Faz sentido, assim, abandonar a visão de que a esfera privada e a esfera pública correspondem a “lugares” e “tempos” distintos na vida dos indivíduos, passando a discuti-las como um complexo diferenciado de relações, de práticas e de direitos – incluído os direitos à publicidade e à privacidade. (BIROLI, 2017, p.33)

Os autores também apontam que ao tratar de mobilidade, essas não ficam restritas ao pêndulo de casa x trabalho, mas se envolvem em um dinamismo com demais pontos da cidade. A diversificação maior das razões pelas quais as mulheres se deslocam está ligada ao papel social esperado delas, segundo Svab (2016), o papel ainda ligado ao homem como provedor, faz com que sua responsabilidade seja única na cidade, já a mulher, cercada pelo “culto doméstico” conforme aponta Santoro (2012) pelo lado da expectativa de “que cuide da casa, da família, faça as compras. Ela exerce esse papel, seja porque quer, seja porque foi ensinada ou porque a sociedade espera isso dela” (SVAB, 2016, p.40).

Harkot (2018 s.n) analisa essa mobilidade chamada como em cadeia, pois distingue a pendular do homem. Além disso, quando acrescentadas as paradas em bares que homens fazem

depois do trabalho elucidam que seu lazer continua atrelado ao espaço público, enquanto o da mulher, muitas vezes, está dentro de casa, nas novelas, ou se está em parques e praças é atrelado ao seu papel de mãe ao levar o filho para passear e sendo uma necessidade maior para a criança, do que para ela mesma. Assim, a dupla jornada feminina traz desafios e uma rotina para as mulheres, normalmente significa que

“não são viagens em cadeia, sabendo que nunca é até o trabalho, diretamente. E assim, essas distâncias não são pendulares e tendem a ser mais curtas, visto que enquanto ela está saindo do trabalho, ela tem que estar no mesmo lugar para buscar o filho que sai da escola no mesmo horário” (HARKOT, 2019, s/n)

O descolamento das mulheres é bem determinado, porém não segundo só sua vontade, a rotina muda, de acordo com o momento que ela se casa, se o filho tem de 0 a 5 anos, e que isso muda de acordo com a classe social e que vai se repetindo com mais diversas condicionantes. Harkot no mesmo texto ainda apresenta que “quando há um carro na casa, ele tende a ser de uso do homem, além de que a maioria das vezes ela se enquadra como passageira (tanto no taxi, como no carro individual).” Outras informações das pesquisas do LabCidade apontam que mulheres fazem mais viagens de manutenção e serviço ao comprar itens para a casa ou família. E quando

encara o papel de motorista, é para levar alguém, seja os pais aos médicos, ou filhos na escola. Ou seja, sempre está em função de alguém. E para melhor interpretação, foi ilustrado abaixo o padrão representado de circulação na cidade.

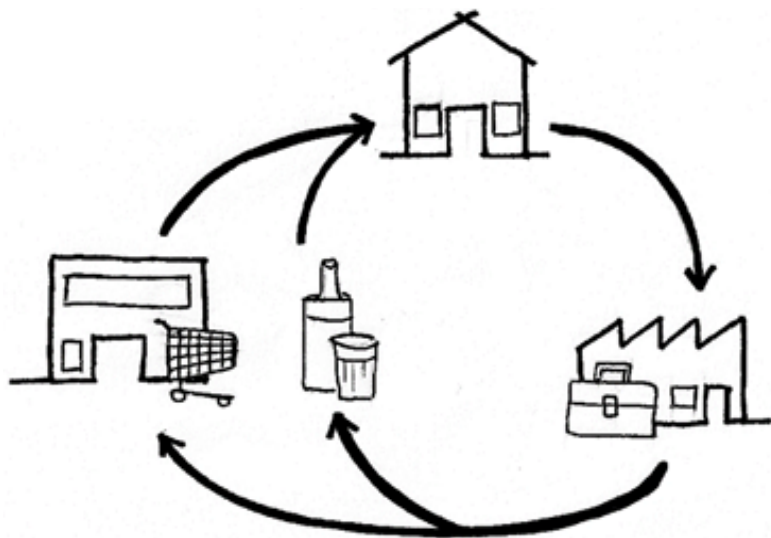


Figura 20 - Padrão de deslocamento de homens. Elaboração: Autora, 2018

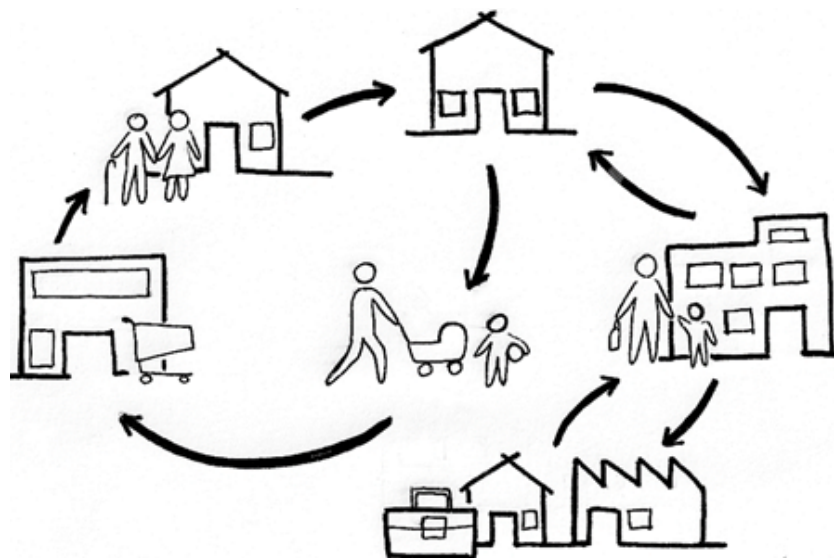


Figura 21 - Padrão da mobilidade de mulheres. Elaboração: Autora, 2018

Estudos realizados pela Secretaria Municipal de Desenvolvimento Urbano de São Paulo, a partir da pesquisa Origem e Destino, de 2012 do Metrô de São Paulo, aponta que “mulheres fazem um número diferente de viagens cotidianas em relação aos homens, usam mais determinados tipos de transporte e mesmo suas motivações para se deslocarem são muitas vezes específicas.” (LIMA, 2016), além disso o mesmo estudo aponta que as mulheres são maioria no transporte coletivo (74,6%) e no transporte a pé (62,5%)^[1]. E não são apenas importantes para o entendimento da cidade e são tidas como um ponto de princípio para traçar os planos urbanos, como está acontecendo na Secretaria de Mobilidade de Rio Claro, e será tratada mais adiante.

Mesmo com tamanha disposição em percorrer longas distâncias, a mobilidade ainda é uma das maiores barreiras de acesso do “público feminino ao espaço público urbano”, (MONTANER e MUXÍ, 2014), apontando novamente a casa e o “culto doméstico” como aspectos limitantes do raio de ação territorial dessas mulheres sendo mais bem definida por Santoro (2017), como uma busca pelo encurtamento de viagens e

geralmente, quando se comparam mulheres com homens em áreas urbanas, elas tendem a fazer mais viagens, mais curtas em tempos variados, com maiores custos de tempo e dinheiro; as mulheres precisam de um serviço porta a porta, de baixo custo, confiável e amigável, flexível e com muitas opções de rotas para atender às suas necessidades. (SANTORO, 2017 p.34).

1 TANSCHKEIT, P. Mães e mobilidade urbana: como as cidades devem respeitar essa relação. Disponível em: <http://thecityfixbrasil.com/2018/06/08/maes-e-mobilidade-urbana-como-as-cidades-devem-respeitar-essa-relacao/>. Acesso em 18 de junho de 2018.

Por isso, foi traçado, para a cidade de Rio Claro, quais as distâncias que podem ser percorridas a partir de um trecho de ciclovia implantada. Para melhor entendimento, o mapa 1, apresentado adiante, foi traçado pelas características de velocidade média e tempo de caminhada, tanto à pé quanto pedalar e são abaixo apresentadas, pela figura 22.

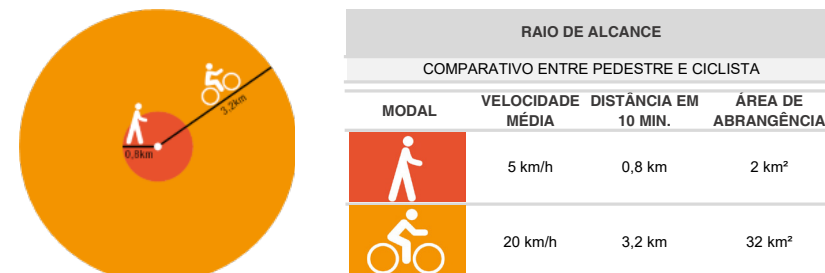
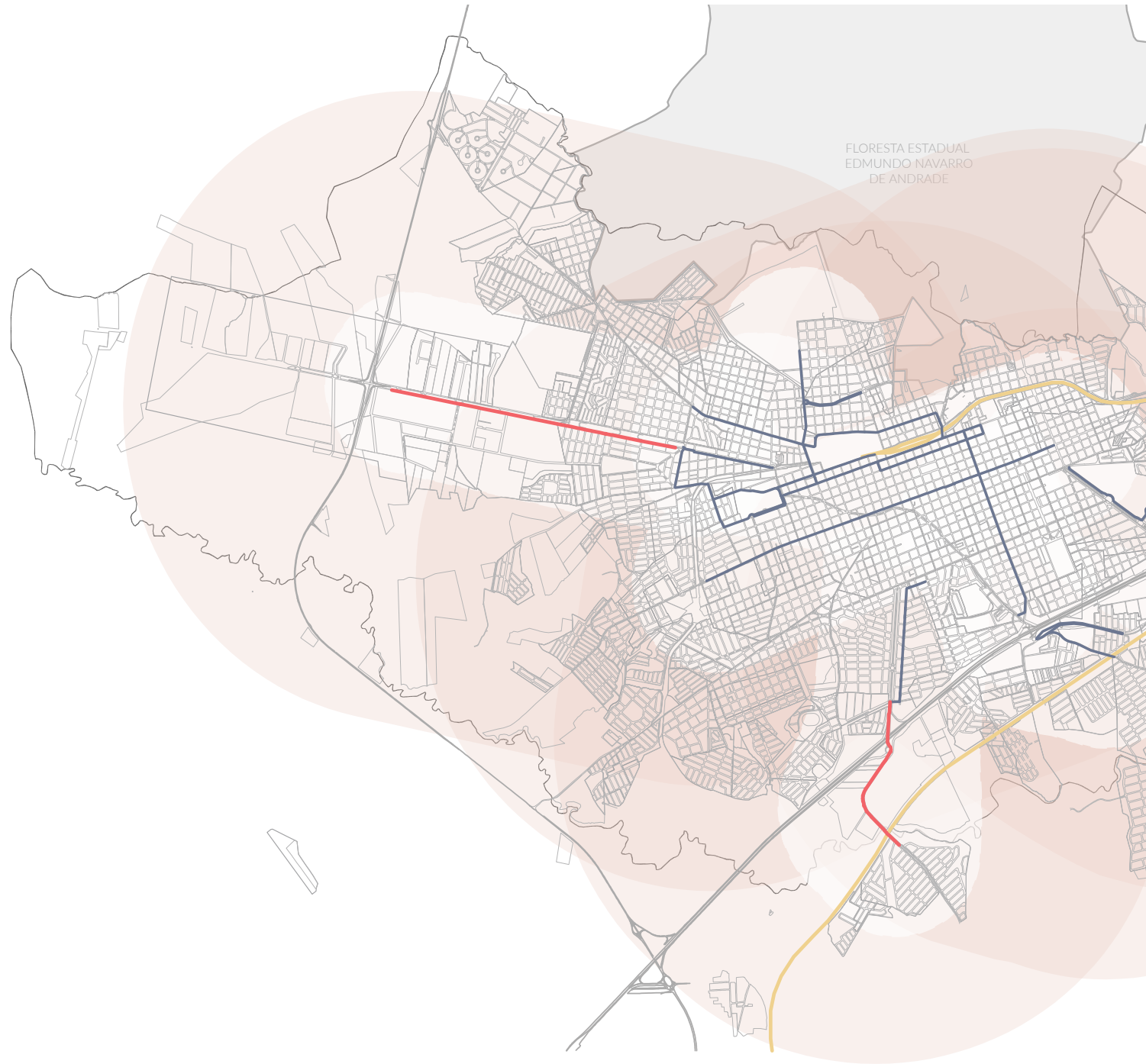
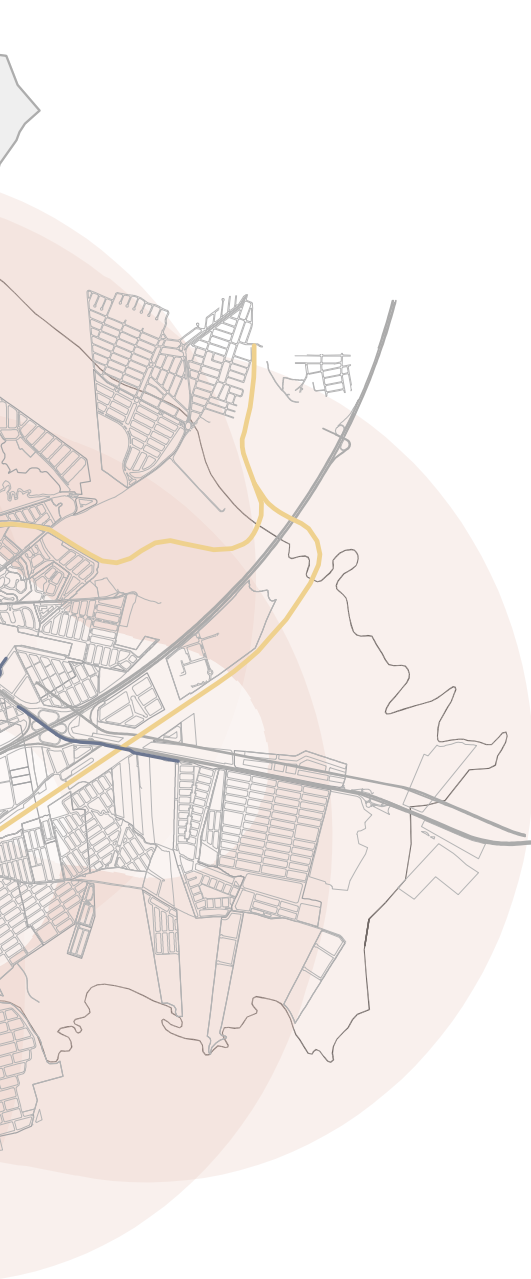


Figura 22 - Distância percorrida em 10 minutos a pé e de bicicleta. Fonte: Instituto de Energia e Meio Ambiente, 2010. P.24. Organizado pela autora.

Dentro desse raio de territorialidade, deve se considerar que são as máximas distâncias onde deve ser encontrado educação, saúde, mercearias, padarias, farmácias, pois não devem ter como ponto de restrição ao uso de ônibus. Esse mesmo conceito de tempo de caminhar e infraestrutura é utilizado como uma diretriz de planejamento urbano e deve estar implantado para os bairros distintos social e economicamente. Analisando com estudos mais aprofundados as condições topográficas, de sombreamento, pavimentação e sinalização, pois ao enxergar que para a mulher pertencendo ao meio público, maiores são as chances de um raio de territorialidade ficar concentrado em uma área da cidade, próximo a residência e, portanto, melhores condições de custos, e infraestrutura devem ser asseguradas mesmo em seus diferentes destinos e modais.





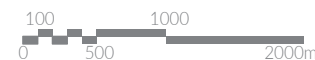
Os mapas 1 e 1.1 apresentado ao lado, reconhece com a sobreposição os equipamentos de lazer, institucional se aglomeram nos bairros, principalmente os recém loteados, na qual detém da obrigatoriedade de parcelamento dessas áreas, pelo Estatuto da Cidade. Porém é notório que os trechos de ciclovias e ciclofaixas estão instalados no centro e não se interligam à ponto de criar uma rede ao público ciclista.

Assim, longas distâncias no transporte diário entre casa e trabalho não significam apenas gastos maiores de tempo em deslocamento, mas também maiores chances de sofrerem violências e abusos vinculados ao gênero, no qual os transportes públicos representam um dos maiores espaços de ocorrência. E pode ser afirmada pelos números da pesquisa realizada pela ActionAid, e disponível pelo Institute for Transportation and Development Policy – ITDP – em que

306 mulheres moradoras de áreas periféricas em Pernambuco, Rio Grande do Norte, São Paulo e Rio de Janeiro demonstrou que a falta de segurança restringe mobilidade de forma muito efetiva: 75% das entrevistadas revelaram que já desviaram seu trajeto por conta da escuridão da rua; 70% já deixou de sair de casa em determinado horário por receio de sofrer algum tipo de assédio. Becos, praças, paradas de ônibus e vias públicas são considerados lugares inseguros por mulheres de todas as localidades. (ITDP Brasil, 2017, s/n)

Mapa 1 - Raio de Territorialidade das ciclovias já existentes e infraestrutura implantada.

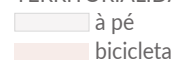
org: ROSIN. A 2019



GRADIENTE DE ACESSIBILIDADE ATIVA



RAIO DE TERRITORIALIDADE

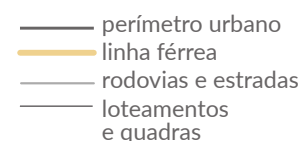


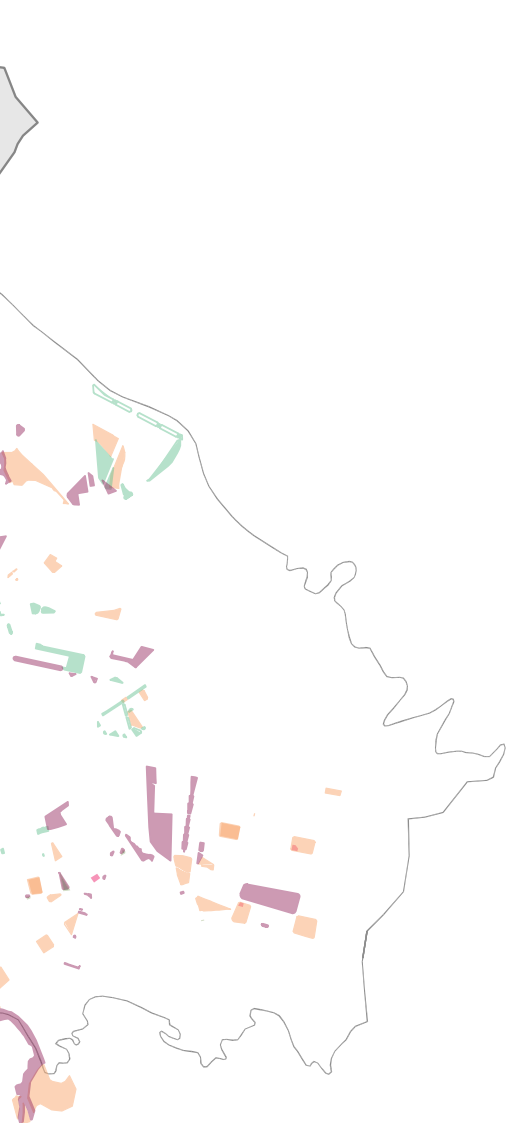
legenda:

CICLOROTAS



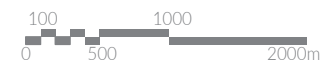
INFRAESTRUTURA





Mapa 1.1 - Infraestrutura existente em sobreposição a infraestrutura ciclovária presentes até 2018.

org: ROSIN. A
2019



legenda:

INFRAESTRUTURA
EXISTENTE

áreas verdes

lazer

educação

saúde

Nesse sentido os movimentos dinamizados pela cidade contam com características que os antecedem como a luta pelo direito à cidade e a moradia de qualidade, bem localizada no espaço urbano e com segurança de posse, fazendo com que alternativas, seguras e coerentes sejam implementadas ao benefício à todos igualmente, de modo que não só alterem o modo de ver a cidade, mas também que de a chance de ter mulheres empoderadas que compõe a transformação social e do papel historicamente traçado na qual elas pertencem.

Por isso, a bicicleta pode ser uma alternativa, na qual permite maiores distâncias a ser percorrida, sendo comparativamente 3 vezes maior que a pé e oferece liberdade em seu caminho, sabendo é uma alternativa de fácil implementação e tamanha transformação. Como no caso de Nova York, que teve um aumento de 35% dos ciclistas em apenas um ano graças ao seu compromisso com a melhoria da rede de ciclovias, como aponta Speck (2016), em sua obra *Cidades Caminháveis*, e trata a bicicleta como uma ferramenta potente para a mudança no urbanismo. Até porque isso representa uma visão de futuro nas cidades, onde no mesmo livro, dados são apresentados, e apontam que:

Jovens da geração Y citam a possibilidade de pedalar como importante motivador, na escolha de onde vão morar[...]cidades com mais ciclistas são consideravelmente mais seguras, tanto para os ciclistas, quanto para os pedestres (SPECK, 2016, p.171).

Além de ser um meio democrático, Augé destaca que a “bicicleta garante a igualdade de uso por gêneros, igualdade de uso por idades, iguala e aproxima, respeitando as diferenças: é

radical e profundamente democrática (AUGÉ, 2009, p.68).^[2] Por outro lado, sabemos que é necessário ainda muitas mudanças com o contexto que vivemos, não só de ciclistas, mas ao fazer o recorte para mulheres, na qual as mais experientes relatam momentos que no trânsito, sofrem assédios pelos motoristas, que infelizmente são representantes da “cultura” do machismo e reprodução social de gênero dominante com buzinas, gracejos e outras ofensas travestidas de simpatia e atentam contra a dignidade das ciclistas, causando riscos adicionais de acidentes, como aponta o banco de dados do Ciclocidade (2015). E tudo isso é chamado por Harkot (2019) no podcast *Pela Cidade*, como o “combo do medo” no qual a autora apresenta a divisão da violência segundo o espaço e são classificados em resultantes da “violência de gênero”, “violência no trânsito” e “segurança pública”.

Aqueles em espaços ditos abertos são os da rua, que compreendem assovios, cantadas, os gritos que intimidam a mulher no meio da multidão. Já as de espaços fechados são aquelas cometidas no ônibus, no ponto de espera, nos terminais, que são mais intimistas e que envolvem o ato de passar a mão, ser exibicionistas. Ambos os meios, por se tratar da cidade, não envolve apenas a mulher, mas aqueles que passam por perto ou se sentem tão assediadas. E geralmente a denúncia é feita ao cobrador, ao motorista, a quem esteja passando na rua, ou quando não é para a polícia, concebida em bases machistas que vai considerar que não foi nada e deixar apenas o assunto de lado. Medo patrimonial, que são demarcadores e restringem sua mobilidade, como

2 Igualdad de uso por géneros, igualdad de uso por edades: la bicicleta iguala y hermana, respectando las diferencias: es radical y profundamente democrática.

não usar certas linhas de ônibus, sentar atrás do motorista, evitar trajeto, ruas, privilegiar lugares de espera, privilegiar horários, que tem como influente presença o aspecto de renda, pois quem é que pode pagar para chegar em casa sem ser pelo transporte público. Se preocupar com o que está vestindo, assegurar que está sendo vista, dentro e fora do metrô. [...]E quando algo realmente acontece, pouquíssimas pessoas ao entorno, tomam algum partido ou ajudaram dependendo da situação na qual a mulher se sentiu acuada. E aí cabe entender como a vivência do transporte, além dos corpos neutros se adequam ao espaço da cidade.

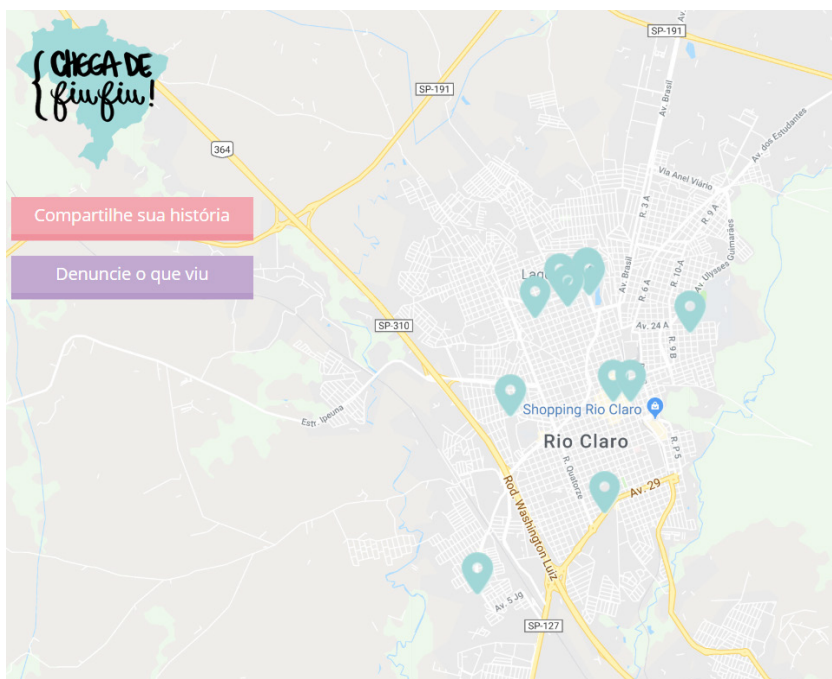


Figura 23 - Assédios em Rio Claro. Fonte: Think Olga.

3 Think Olga disponível em: <http://chegadefiufiu.com.br/busca?city=Rio+Claro>

Contudo, as doze denúncias visíveis, na figura 23, são só uma parcela do que é registrado na cidade, as demais que acontecem ficaram na obscuridade, mas já é um passo na qual pode ser trabalhada a relação dos bairros e segurança que eles oferecem. Esse projeto também não parou e inaugurou “Chega de fiu fiu – o filme ” Abaixo, aparece uma das cenas do trailer, para explicar, em formato documental, dirigido por Amanda Kamanchek e Fernanda Frazão, acompanha a história de três mulheres: Rosa Luz, rapper e artista visual, moradora do Gama. Raquel Carvalho, estudante de enfermagem que vive em Salvador. E Teresa Chaves, professora de história da USP São Paulo. Cada uma delas tem relatos parecidos de assédio nos espaços públicos, mesmo em perspectivas diferentes, já que cada uma delas vive uma realidade. As nuances que envolve cada personagem dão tom ao documentário, abrindo espaço para outras opressões que vão além do gênero. A personagem Raquel explana uma realidade imbricada em racismo, gordofobia e lesbofobia; já Rosa Luz, lida diariamente com a transfobia e Tereza, mulher cisgênero, de classe média, vem expor que apesar dos privilégios que sua condição implica, nenhuma delas é aceita pela cidade e entende o porquê lutar por isso. Ela é um caso ideal do lugar de fala, na qual sabendo de sua posição de poder na sociedade, consegue se conscientizar e ampliar a luta nos meios em que vive.

Além do depoimento, o documentário também explora o ponto de vista masculino em relação a violência sexual, defendendo a premissa de que os homens também podem ajudar na educação e conscientização da figura masculina, que imerso na cultura machista de quem assedia e ao decorrer do debate destrincha o termo do “machismo velado.



Figura 24 - Cena do trailer “Chega de fiu fiu”. Fonte: Think Olga, 2018 Reprodução: Youtube.

Outro tema trazido nos 73 minutos de documentário, remete a banalização e normalização do assédio, o qual faz com que muitas mulheres não consigam identificar o ato. Existe uma falta de consciência de que o comportamento mascarado como elogio encanta ou cantada não é um mero constrangimento, e sim crime. E por isso cabe entender, como uma das participantes (ARQUÉTIPO ESTUDANTE, 2018) disse:

muitas mulheres ainda não sabem o que realmente quer dizer ser assediadas no dia adia. Muitas delas se sentem incomodadas, mas não classificam isso como assédio. Apesar de ter muitas coisa mudando, muitas mulheres ainda acham que a culpa de serem é delas.

Com o caráter educativo e informativo, Chega de Fiu-Fiu explica quais são os tipos de assédio e como a lei o enquadra. De forma objetiva, apresenta os dispositivos legais que garantem sua proteção, visto que, as violências de gênero são constantemente minimizadas por nossa sociedade. Com esse viés de fundamental importância e em caráter de disseminação o filme foi exibido em uma das sessões no ArqProjeta em 29 de Agosto de 2018, reuniu mais de 60 estudantes da FCT Unesp, durante a Semana da Arquitetura que contava com o tema “Brasil de Fachada?” expandindo os conhecimentos, relatos e produção do cinema brasileiro, que deve ser enfatizado, feito por mulheres, a reprodução do filme contou com relatos, uma discussão e abertura de algumas meninas ao falar de violências até então silenciadas e guardadas. o cartaz de divulgação consta ao lado, na figura 25.

A exibição tanto no ArqProjeta, quanto ao mostrar alguns trechos para o grupo focal do arquétipo trabalhadoras -pois contou com mais tempo de conversa - evidenciou um lado sobressalente da sororidade, pois as narrativas alheias são sensíveis e expõem camadas de dor, trauma, diversidade, e injustiça que o assédio carrega. Nessa exibição ainda houve um comentário que “o documentário traz todos os argumentos para ver que estamos certas, e que não deve ter legitimidade o assédio em nossa sociedade”. Após a exibição, houve o debate e continuidade com as atividades do grupo focal.



Figura 25 - Divulgação pela Semana da Arquitetura: Brasil de Fachada?. Fonte: Facbook, 2018.

Concluindo, além dessas iniciativas já vistas, como o Ciclocidade ou o próprio Think Olga, existem tantos outros grupos, que ainda não ganharam visibilidade, ou agem de modo local colocando o assunto em pauta a percepção de mulheres sobre as cidades ou bairros no qual vivem. Isso, além de mostrar tamanho empoderamento, dar voz e afirmar a presença delas, mostra que essas mulheres estão na cidade e querem mudá-las, seja a partir da análise de seu corpo, casa, ou do meio de condução que utilizam todos os dias, extrapolando os meios acadêmicos, das políticas públicas ou qualquer outra organização. Elas estão aí para fazer!

a viabilização da bicicleta e medidas para mudar

Fica então a necessidade que cabe uma intervenção nesses espaços para que se amplie a segurança da mobilidade por bicicleta, que tem como consequência uma mudança social não só no empoderamento feminino, mas também na mudança das questões de gênero ainda hierarquizadas.

Tanto a coleção Bicicleta Brasil que trata pelo Ministério das cidades sobre a mobilidade, quanto a EMBARQ (2017) ao inserir um manual de inserção de bicicletas em pequenas comunidades apresentam projetos para segurança ao pedalar em vias com diferentes características, rotatórias, pistas e ainda segurança ao guardar a bicicleta, pontos de iluminação, sinalização vertical e horizontal e os pontos que devem ser implantados na cidade, sendo de um referencial para a aplicação em Rio Claro, pois analisam e explicam como a inserção de infraestrutura deve estar prevista desde o Plano Diretor, até o de mobilidade e ainda como incentivar a população que ainda enxergam o carro como o único meio de transporte, afinal uma rede de ciclista abrangente não significa ciclovias e ciclofaixas em todas as vias da cidade. Como sugere o esquema da figura 26 chamada de “Copenhagense Bicycle Planning Guide” a

rede de ciclista de Copenhague é basicamente estruturada em quatro tipos de infraestrutura, baseados na velocidade limite dos carros. Nas vias locais, onde o trânsito é mais calmo, entre 15 e 30km/h, não há necessidade de ciclofaixas, já que carros e bicicletas possuem velocidades próximas, sendo mais tranquilo o compartilhamento da via. À medida que vai aumentando a velocidade permitida dos automóveis, vão sendo criadas as ciclofaixas, ciclovias e outras formas de proteger o ciclista do trânsito rápido dos carros, para que ele se sinta seguro e confortável ao pedalar. As barreiras de proteção apresentadas são meios-fios, tartarugas, a implantação de ciclofaixa e ciclovia à direita dos estacionamentos de carros ao longo das ruas. Porém esses delimitadores, que não sejam canteiros centrais devem ser cuidadosamente colocados com ressalvas ao seu papel, pois em casos de acidente o ciclista precisa de área de escape e não de delimitação a nível do meio-fio, no qual pode gerar graves ferimentos. Assim, essa seria uma proposta de configuração ideal, mas é necessário haver uma flexibilidade ao se propor uma malha cicloviária, já que cada lugar tem suas especificidades e deve ser feito levando em conta declividade,

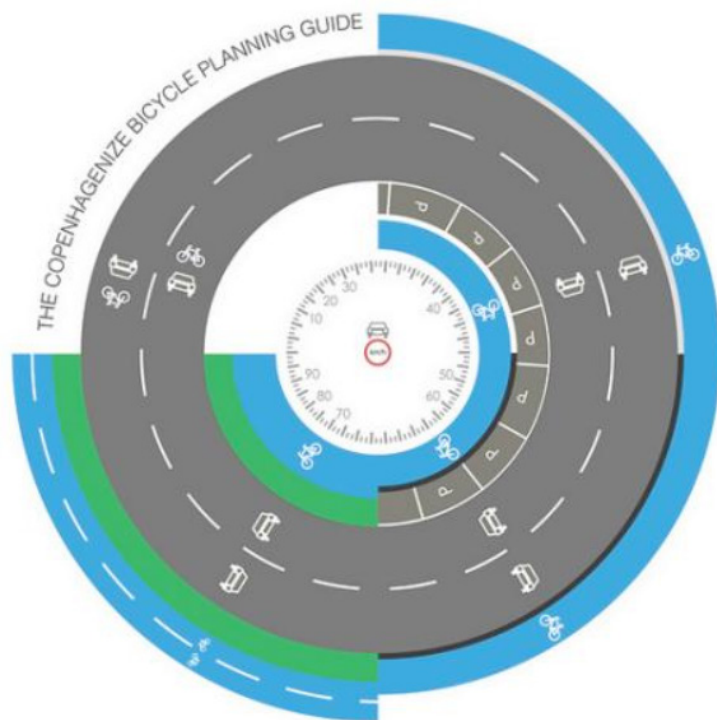


Figura 26 - "Copenhagenize Bicycle Planning Guide". fonte: Denark, 2019.

fluxo, os moradores da região, comércio e demais itens. Por isso, a fim de representar uma proposta preliminar da malha para Rio Claro, o esquema será seguido, mas para o real construído na cidade, é necessário o levantamento de cada quadra.

Implementar a bicicleta nas cidades não é só uma demanda da população, mas também é apresentada como diretriz regida pelo Plano Nacional de Mobilidade Urbana - Lei 12.587, na qual há o incentivo de inserção, não só de ciclofaixas, como também de ônibus, carro, motos e pedestres para garantir a circulação e segurança de todos. Um dos pontos apresentados no Plano, é que as cidades, com mais de 20 mil habitantes, devem apresentar seus Plano Municipal de Mobilidade Urbana, para adentrarem e solicitar recursos para reforma e instalação de infraestrutura. Esse plano serve de estrutura preliminar para que se cumpra em paralelo a política de conscientização de ciclistas e motoristas. É importante ressaltar o direito do ciclista de compartilhar a via ocupando a faixa de rolamento, que é garantido pelo Código de Trânsito Brasileiro.

Artº 58 Nas vias urbanas e nas rurais de pista dupla,

a circulação de bicicletas deverá ocorrer quando não houver ciclofaixa, ciclovia, ou acostamento ou quando não for possível a utilização destes, nos bordos da pista de rolamento no mesmo sentido de circulação regulamentado para a via, com a preferência sobre os veículos automotores.(CÓDIGO DE TRÂNSITO BRASILEIRO)

A ferramenta do Google Alertas, desde o período em que foi ativado, trouxe diversas cidades, de várias regiões do país, que estão discutindo e aprovando os projetos e não só envolvendo capitais, mas também as pequenas cidades do interior dos estados.

Essa iniciativa federal conta, atualmente com 549 propostas e a verba de 3,8 bilhões^[1] no qual serão investidos por todo Brasil. E utilizando desses valores, a fim de ser mais explicativo faremos uma conta breve, que se o valor para cada projeto for dividido igualmente, resultará em 6,9 milhões. Se dessa quantidade 30% fosse revertido em mobilidade de não motorizados, com ciclovias, ciclofaixas, sinalização horizontal, vertical, demarcação e correção do piso, poda de árvores, haveria uma quantidade de 2,07 milhões para os trabalhos serem realizados. Segundo a prefeitura de Sorocaba, estima-se que o custo do metro linear, ficaria entorno de R\$ 120,00, baseado nos dados da Urbes^[2] que implantou a ciclovia de

2,5 metros de largura, drenagem, paisagismo placas e mão obra envolvida nesses itens. e ainda garantiu a qualidade de conexão com ônibus, e rotas exclusivas em alguns pontos, ou seja, representa um baixo valor para a cidade, considerando que são tratados como 120 mil reais por quilômetro. Sendo assim, retomando aquela quantidade de 2,07 milhões dos projetos que receberão os recursos, poderiam ser construídos pouco mais de 17 km de implantação de novas ciclovias para as cidades. Que no caso de Rio Claro, já ampliaria 45% da infraestrutura existente e funcionará como interligação de bairros, nos pontos necessários, apontados nos resultados dessa pesquisa. E segundo o site do Governo, tudo faz parte de incentivos a transporte ativo para solucionar os problemas da cidade, e ainda seguir as diretrizes do Plano Nacional:

O objetivo do programa é melhorar a circulação das pessoas nos ambientes urbanos por meio do financiamento de ações de mobilidade voltadas à qualificação viária, ao transporte público coletivo sobre pneus, ao transporte não motorizado (transporte ativo) e à elaboração de planos de mobilidade urbana e de projetos executivos. (LEI nº12.587)

Para tratar então das diretrizes, é reproduzido ao lado o quadro da Cartilha “Bicicleta Brasil” elaborada pelo Ministério das Cidades, que exemplificam e justificam o porquê investir na mobilidade.

1 GOVERNO DO BRASIL. Municípios de todo o país serão beneficiados com ações de mobilidade urbana. Disponível em: <http://www.brasil.gov.br/editoria/infraestrutura/2018/03/municipios-de-todo-o-pais-serao-beneficiados-com-acoes-de-mobilidade-urbana> Acesso em: 18 de Junho de 2018.

2 DIÁRIO DE SOROCABACA Disponível em: <https://www.diariodesorocaba.com.br/noticia/233140> . Acesso 20 de junho de 2018.

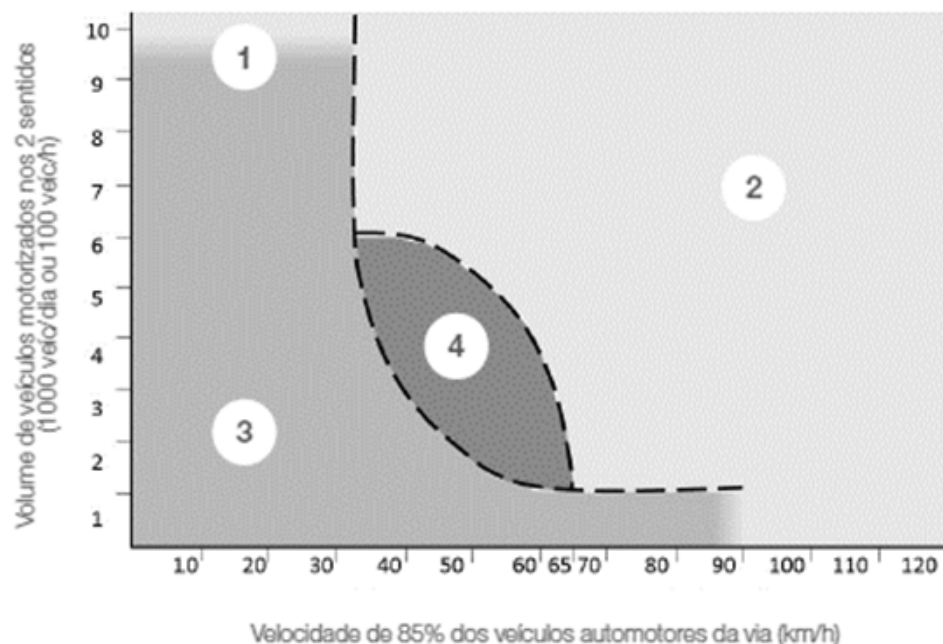
PRÍNCÍPIOS DA NOVA VISÃO DE MOBILIDADE URBANA	
REPRODUÇÃO DO MINISTÉRIO DAS CIDADES*	
*A partir de 2019 lê-se Ministério do Desenvolvimento Regional	
PRÍNCÍPIO	AÇÃO
Diminuir a necessidade de viagens motorizadas	Posicionamento melhor dos equipamentos sociais, descentralizando os serviços públicos, ocupando os vazios urbanos, consolidando a multifuncionalidade, como forma de aproximar as possibilidades de trabalho e a oferta de serviços dos locais de moradia
Repensar o desenho urbano	Planejando o sistema viário como suporte da política de mobilidade, com prioridade para a segurança, qualidade de vida dos moradores em detrimento a fluidez do tráfego de veículos de passagem
Repensar a circulação de veículos	Priorizando os meios não motorizados e de transporte coletivo nos planos e projetos considerando que a maioria das pessoas utiliza esses modos para seus deslocamentos e não o transporte individual. A cidade não pode ser pensada como, se um dia, todas as pessoas fossem ter um automóvel
Desenvolver os meios não motorizados	Passando a valorizar a bicicleta como meio de transporte importante, integrando-a com os demais modais da cidade
Reconhecer a importância do deslocamento de pedestres	Valorizando o caminhar como um modo de transporte para a realização de viagens curtas e incorporando definitivamente a calçada como parte da via pública, com o tratamento específico.
Reduzir os impactos ambientais da mobilidade urbana	Uma vez que toda viagem motorizada que usa combustível, produz poluição sonora e atmosférica
Proporcionar mobilidade às pessoas com deficiência e restrição física	Permitindo o acesso dessas pessoas à cidade e aos serviços urbanos, sem grandes dificuldades.
Priorizar o transporte coletivo no sistema viário	Racionalizando os sistemas públicos e desestimulando o uso do transporte individual
Considerar o transporte hidroviário	Nas cidades onde ele possa ser melhor aproveitado
Estruturar a gestão local	Fortalecendo o papel regulador dos órgãos públicos gestores dos serviços de transporte público e coletivo.

Quadro 5 - Coleção Bicicleta Brasil. Fonte: Ministério das cidades, 2007

Na cartilha da EMBARQ, que projeta as pequenas intervenções para as comunidades, financiada pelo Governo do Estado de Rio de Janeiro, além dos projetos de fácil interpretação e sendo bem acessível, ela fornece aos técnicos quais são os indicadores que se devem medir para a implantação de determinado equipamento para ciclistas. Na qual ao contar o número de carros e a velocidade que a maioria transita é possível interpretar qual a melhor infraestrutura para a via, como é reproduzido abaixo:

Cada uma das áreas do gráfico representa modos de intervenção especificados como:

1. **Áreas congestionadas:** Tornam-se inapropriadas para ciclistas e faixas de rodagem.
2. **Ciclovias:** Velocidade acima de 60km/h torna inapropriada a prática do ciclismo na faixa de rodagem, dependendo das condições associadas. Em algumas áreas, como a praia de Copacabana, o espaço necessário para uma ciclovia pode requerer a retirada de uma das faixas dos veículos motorizados.
3. **Vias Compartilhadas:** Usualmente estão junto com as calçadas e por isso partilham o espaço do pedestre. O tipo de via mais comum para bicicletas. Esta estrutura fornece continuidade às outras estruturas (normalmente ciclofaixas), ou indica rotas favoritas através de corredores de alto tráfego. Medidas que reduzem a velocidade ou volume dos veículos são recomendadas.
4. **Ciclofaixas:** Na maioria das vezes é necessário fiscalizar para garantir que os veículos motorizados não estacionem sobre a ciclofaixa (EMBARQ, 2017 p. 90)



Quadro 6 - Guia de intervenção ao ciclista. Fonte: EMBARQ, 2014.

Tratando ainda do Código de Trânsito Brasileiro e a regulamentação da mobilidade nas cidades, é importante ressaltar que os pontos de mais acidentes são nas esquinas e cruzamentos, nos quais diferentes raios de curvaturas estão em envolvidos, por isso, criar conexões entre a malha existente, é mais do que passar linhas retas e vermelhas no asfalto, mas é pensar o que isso causa no todo. Segundo Gehl (2010)

As boas cidades para a bicicleta sabem que a boa visibilidade nos cruzamentos é vital. Portanto, trata-los de forma a garantir a visibilidade mútua entre ciclista, motoristas e pedestre é um grande desafio que deve ser incorporado à malha ciclovária de uma cidade.

Alguns exemplos são citados ao lado, e devidamente descritos em cartilhas da NACTO e Instituto Pólis.

Figura 27 - Exemplificação de esquinas seguras. Fonte: EMBARQ, 2019.

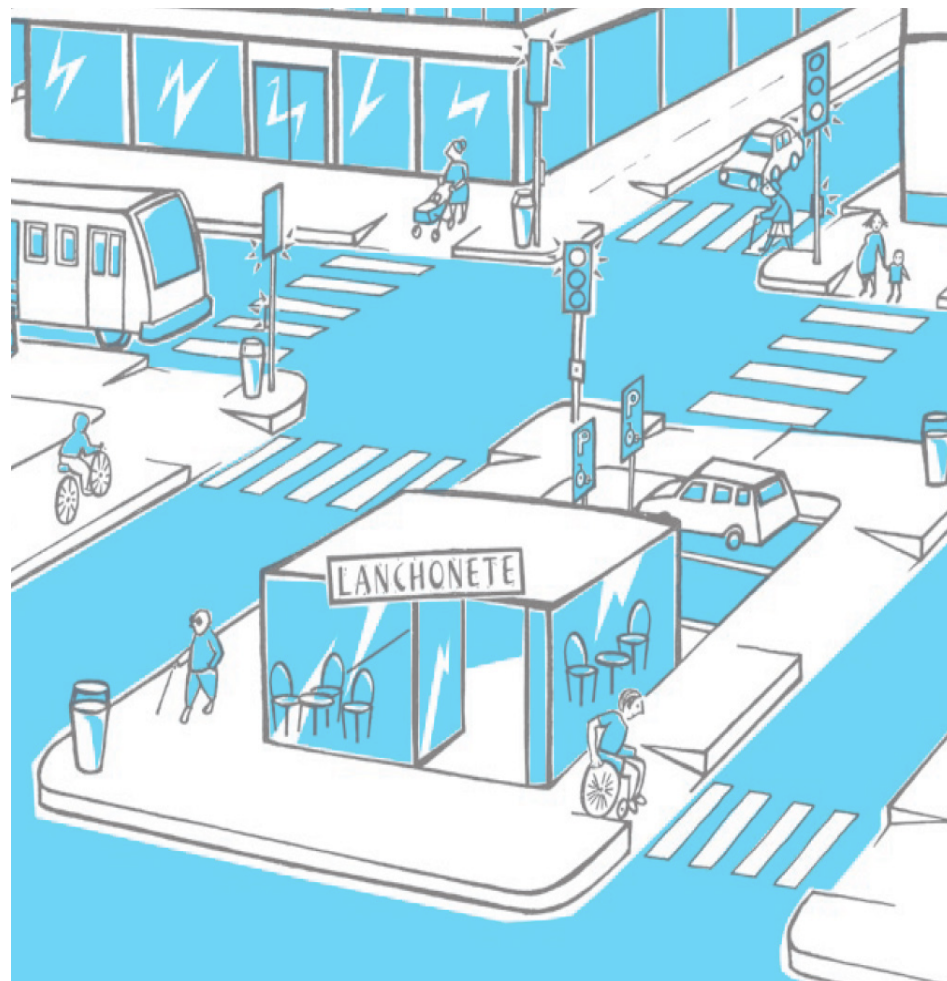




Figura 28 - Protected intersection. Fonte: Bick Falbo

Protected intersection

É uma proposta para tratamento de cruzamentos desenvolvida pelo urbanista Nick Falbo. Esta se baseia na criação de ilhas de espera protegidas por segregadores, que possibilitam a visibilidade entre motoristas e ciclistas.

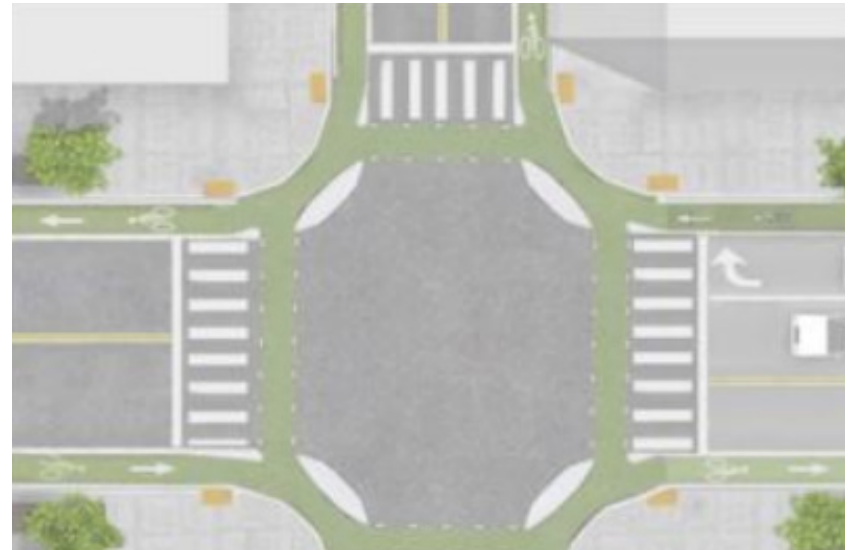


Figura 29 - Dutch junction. Fonte: Gehl, 2003.

Dutch junction (cruzamento em holandês)

É uma proposta que segue a mesma lógica da ilha de espera nas esquinas, mas que não necessita de carros estacionados nos cantos da rua para criar maior distância do ciclista e motorista. O que proporciona maior visibilidade entre ambos. Este projeto propõe o recuo da travessia do ciclista, de modo que a distância necessária em cruzamentos entre este e o motorista fique de modo seguro.



Figura 30 - Encontro de ponto de ônibus e ciclovias EMBARQ, 2019.

EMBARQ

Já os brasileiros trabalham no encontro de ciclovias com pontos de ônibus, deslocando a ciclovia para trás do ponto, a fim de que não esteja no ponto cego do motorista ao desembarcar os passageiros. Além de evitar também o conflito entre os ciclistas e passageiros do ônibus. Essas e outras resoluções estão disponíveis para que sejam implantadas, pois além de serem projetos, em algumas comunidades já foram implantadas e surgiram efeitos significativos à segurança do pedestre e ciclistas, com a diminuição dos acidentes.

E apesar de todas essas intervenções, é necessário retomarmos a atenção que em nossas cidades, o espaço é compartilhado entre modais em ruas e avenidas, assim, não cabe pensar somente na bicicleta, mas enxergar o modo predominante que hoje está na cidade, o carro. Por isso outro material produzido pelo Instituto de Energia e Meio Ambiente – IEMA^[3] trazendo a relação das bicicletas e da cidade: como inserir a bicicleta na política de mobilidade urbana, mostra a relação do carro na cidade. No qual o transporte é priorizado e causando não só problemas ambientais, como também urbanos e aumento das vias, por parecer que o malha urbana transitável nunca é suficiente e comenta que “a grande maioria dos formadores de políticas públicas age como se o automóvel fosse um desejo natural e o destino final de todas as pessoas”(IEMA, 2010, p.12) como se um dia, todos desejassem andar de carro por representar uma evolução e que os equipamentos de transporte coletivo e ativo representam um atraso. Esse aumento

3 INSTITUTO DE ENERGIA E MEIO AMBIENTE -Bicicleta e a cidade: como inserir a bicicleta na política de mobilidade urbana. São Paulo. 2010.

das vias, acima citado e a necessidade de transporte alimenta o ciclo vicioso de congestionamentos apresentado abaixo:

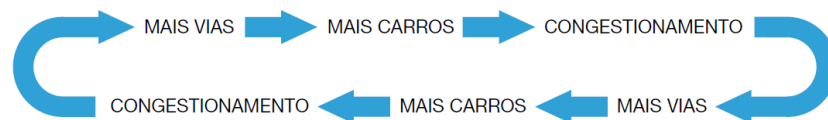


Figura 31 - Ciclo vicioso que resulta na expansão da cidade. Fonte: IEMA, 2010.

“A necessidade de fluidez provoca o aumento da capacidade das vias, estimulando o uso do carro. O número de veículos nas vias gera novos congestionamentos, alimentando um ciclo vicioso que degrada o espaço público. Mas, como o espaço urbano é finito, este processo não pode ocorrer de forma contínua, caindo novamente na situação de congestionamento.”(IEMA, 2010 ,p.12)

E a relação da dependência e os modos de mobilidade são apresentados no mesmo material de forma a analisar todo o contexto do século XX, precisamente de 1880 a 2005, no

qual primeiro a cidade se degrada a partir da entrada da inserção do automóvel e só posterior a percepção dessa consequência desse estilo de vida é que se começam as pesquisas para o replanejamento do espaço da cidade. Além disso, vale olhar para a pequena porção que representa o desenvolvimento ativo da vida urbana só aparece nos anos de 1990.

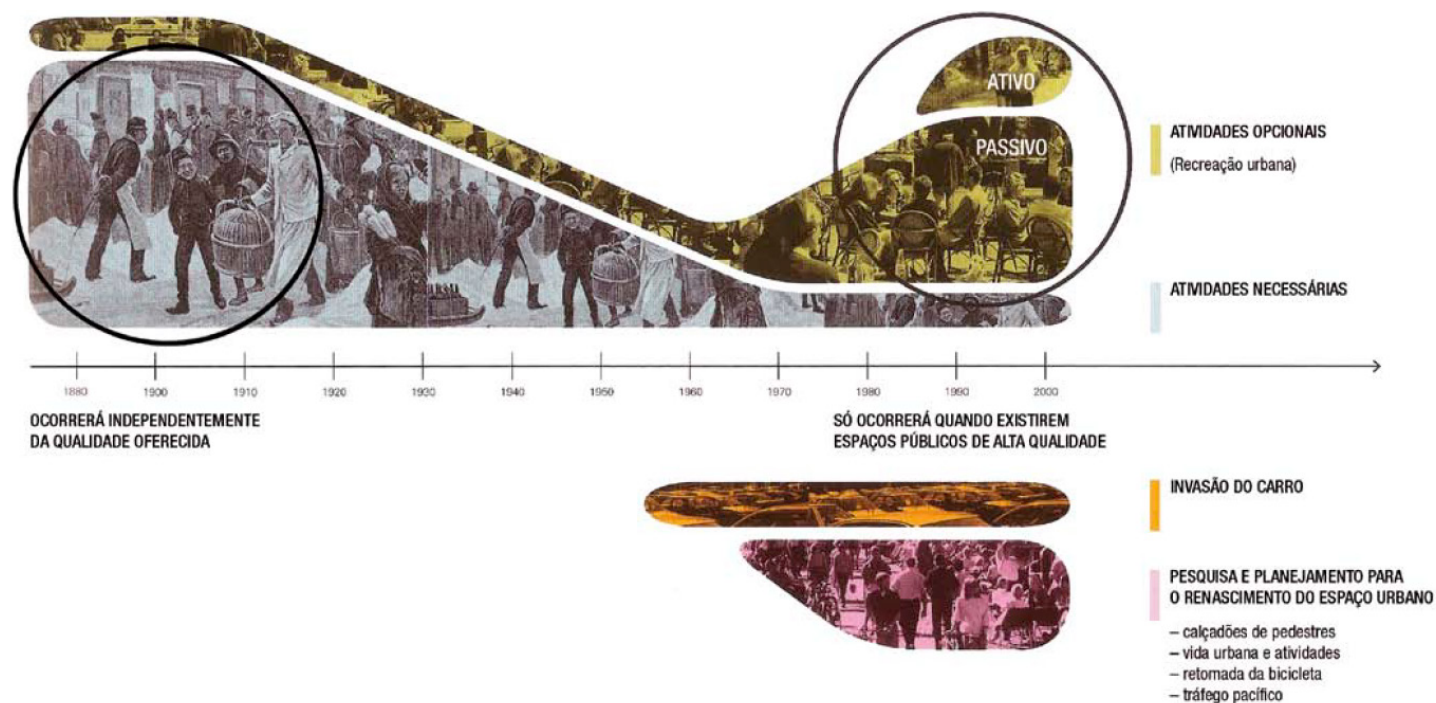


Figura 32 -Desenvolvimento da vida urbana de 1880 a 2005. Fonte: New City Life. Gehl, Gemozoe, Kirnaes & Sondergaard, The Danish Architectural Press, 2006.

Para Maricato^[4], em entrevista publicada o Correio da Cidadania, que trata sobre a mobilidade individual, além de fazer o contexto com o meio ambiente e as alterações na cidade, ela abre a visão do quanto o carro está inserido na vida de todos, retomando o IEMA, para muitos representa uma ascensão social:

Toda a gente tem falado de quanto essa matriz automobilística tem sido responsável pelas enchentes. São fatores ligados. A impermeabilização do solo, a ampliação de percursos rodoviários, a ampliação do número de automóveis nas ruas, tudo isso junto faz parte do modelo de cidade em que vivemos. E não vejo o menor vislumbre de mudança de modelo, muito pelo contrário. A força da indústria automobilística, não só na produção de carros, mas também na produção de combustível, distribuição, manutenção dos automóveis e toda a produção de infraestrutura urbana para o automóvel, deve dar um naco enorme no PIB. E não sei o que precisa acontecer para mudar isso. Uma tragédia imensa? Já estamos vivendo. (MARICATO, 2009)

Portanto o carro, mesmo sendo tão presente na sociedade não pode ser visto como um objeto de consumo “obrigatório” por falta de infraestrutura urbana, as cidades brasileiras devem desenvolver um plano de mobilidade eficiente e que seja compatível com as necessidades da população, com equidade e que represente não só uma mudança nos padrões da sociedade mas um instrumento que garanta a mobilidade com segurança independente de qual sexo ou modal pertencer.

4 MARICATO, E. Fracasso do transporte individual, 2009. Disponível em <http://www.fau.usp.br/depprojeto/labhab/equipe/do02.html>. Acesso em: 23 de maio de 2018.

04

sobre rio claro

90 expansão territorial
da cidade

104 mobilidade e a
cidade

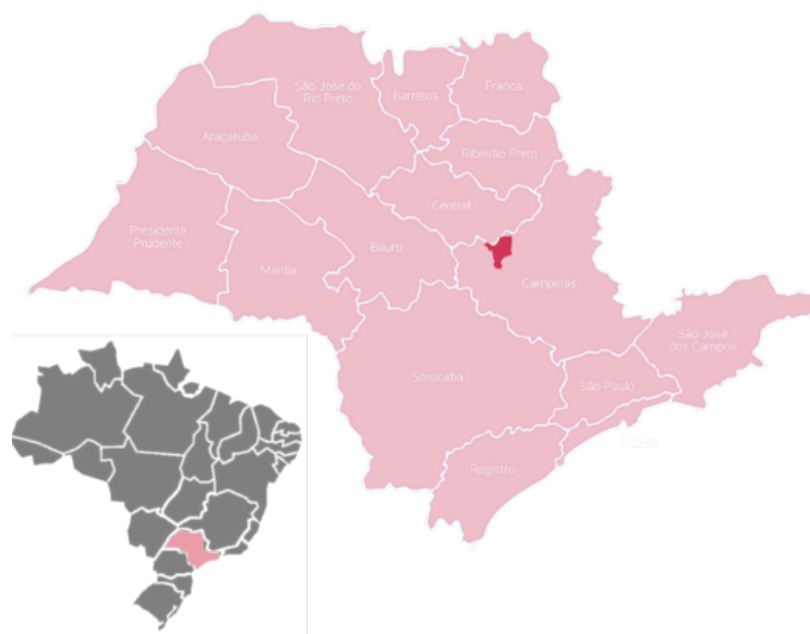
112 planejamento da
mobilidade em rio claro



Nesse capítulo faremos uma breve reflexão sobre dois pontos fundamentais em relação ao objeto de estudo. O primeiro deles, tratando da origem de Rio Claro - SP, analisando seu perfil histórico de crescimento da malha urbana atrelado a inserção de bicicletas; e por último uma análise do planejamento atual, correlacionando os aspectos de mobilidade;

As breves informações, a seguir, funcionarão como um breve guia de consulta para a retomada de informações gerais da cidade e sua caracterização. O município está localizado na porção central do estado de São Paulo, possui uma população total de 186.253 mil habitantes, segundo o último censo IBGE (2010) e estimativa de 202 mil habitantes em 2017. Localiza-se nas coordenadas geográficas 22° 15' a 22° 30' de latitude Sul e 47° 30' a 47° 45' de longitude Oeste de Greenwich e elevada a 446 metros em relação ao nível do mar. As rodovias que dão acesso à cidade são compostas pela SP- 310 (Washington Luiz), SP- 191 (Rio Claro - Araras) e SP 127 (Rio Claro - Piracicaba) e está a 90 quilômetros de Campinas. Dentro do perímetro urbano, algumas vias se tornam fundamentais, como a Rua 1, Avenida Rio Claro, Avenida Brasil, Rua 14 e Avenida 14 que serão tratadas em diante.

Figura 33 - Representação da localização de Rio Claro - SP. Fonte: IBGE, 2010. Elaboração: autora, 2018



expansão territorial

da cidade

Como pano de fundo, a breve leitura acontece pela contextualização de que muito da história da cidade é reflexo dos acontecimentos ou períodos nacionalmente marcados, e para sintetizar e auxiliar na leitura, a linha do tempo a seguir exemplifica e contextualiza, apresentados abaixo.

			1800 - 1929 - Ciclo do Café - Passando pelo seu início, auge em 1850, até ruir com a crise de 1929.						
LINHA HISTÓRICA	BRASIL	ANTECEDENTES: 1534 - Capitânicas Hereditárias com divisão de terras em Sesmarias; 1639 - 1785 - Bandeirantes e Ciclo do Ouro		1822 - Fim do período colonial.	1822 - 1889 - Período imperial.	1850 - Lei de Terras - regulamentando a propriedade privada no Brasil 1854 - Implantação da primeira ferrovia no Brasil e relações comerciais com Inglaterra		1889 - Proclamação da República	1900 - 1929 - Período das oligarquias; política do café com leite
	RIO CLARO	1817 - A cidade ainda pertencia a uma dessas Sesmarias e se dividia em diversas fazendas	1700 -1817 - Uma das rotas que passava pela cidade rumo ao Mato Grosso.	1830 -1845 Chegada de mais fazendeiros na região para tomar terras e plantar café		1845 - 1860 - Imigrantes para lavoura para suprir a demanda na produção de café; Crescimento na importância da região.	1858 -1880 - Investimento na linha férrea pelos próprios fazendeiros	Virada do século - Expansão horizontal até onde as barreiras naturais permitiam	1900 - 1920 - Ponto de virada da população saindo do campo para a cidade. Necessitando de infraestrutura. 1910 - Fundação do Velo Clube
	1800 - 1900 na cidade;								

Quadro 7 - Linha do tempo comparativa Brasil X Rio Claro. Fonte: Autora, 2018

1930 - 1945 - Era Vargas com populismo e visita do mesmo na cidade.	1945 - 1988 - Ditadura Militar com visita de Ernesto Geisel na cidade para aumentar a popularidade. Primeiras iniciativas dos BNH.			1989 - 2010 - Retomada do período constitucional. Preocupação com a infraestrutura em diversas periferias no país com o Ministério das Cidades e diretrizes que fizeram o Estatuto das Cidades.		2015 - 2017 - <i>Impeachment</i> da primeira mulher presidente. Retrocessos constitucionais	2019 - Eleição de Jair Bolsonaro e Ministério das Cidades colocado como pasta da atuação do Ministério do Desenvolvimento Regional
1920 - 1970 - Expansão da cidade seguindo a demanda com 244 novas quadras e importância com o crescimento industrial com vias estruturantes na cidade.	1970 - Transposição da Rodovia Washington Luiz e terrenos loteados irregularmente. Diversos lotes vazios e especulando.	1970 - 1980 - Diversas indústrias se instalam com redução de taxas. Adensamento populacional em bairros periféricos	1990 - 2010 - Expansão urbana e melhor qualidade na infraestrutura básica de água e esgoto. Fim de 2010 Implantação de ciclofaixas no centro	2010 - 2015 - Novos bairro loteados com o mínimo de infraestrutura e atendendo o MCMV. Estudo do Plano Diretor e de Mobilidade em Conjunto	2017 - Plano Diretor aprovado e sem estudos para o de mobilidade.	2019 - Manutenções na infraestrutura da cidade, e sem notícias sobre avanços na ciclomobilidade. Apenas radares, lombosfaixas e semáforos, como investimento.	

1900-2018 na cidade;

Rio Claro possui em seus vestígios de formação o local de parada para viajantes que seguiam rumo ao interior do estado e ao Mato Grosso, graças ao córrego da Servidão que se tornava ponto para descanso das pessoas, animais e abastecimento de alimentos. As primeiras casas surgiram na beira do rio, eram feitas de pau à pique e atendiam a essa população itinerante. Exposto por Silva (1994)^[1], com a propriedade da terra no período colonial seguia o modelo de Sesmaria, a porção do Morro Azul, que hoje constitui Rio Claro, era de posse do Tenente Joaquim Galvão França e ao sesmeiro Manoel de Barros Ferraz seguiu esse modelo até 1817. Muito dessas terras foram divididas e grande parte delas se tornou parte da fazenda Ibicaba, de posse da família de Nicolau Vergueiro, que associado ao Brigadeiro Luiz Antonio, formou o Engenho Ibicaba e usava de suas extensas terras para a

1 SILVA, F. M. A. da. A Expansão da Malha Urbana de Rio Claro: Suas implicações históricogeográficas (1835-1984). Rio Claro: Universidade Estadual Paulista, 1994.

produção e exportação de açúcar dando notoriedade à região. Demais concessões de terras foram feitas, conforme migravam fazendeiros abastados que viam a oportunidade de fortuna nos solos férteis e “roxos”.

Segundo Santos (2002)^[2] levantamentos populacionais feitos no início da década de 20 do século XIX, contava que o, ainda vilarejo, tinha 1030 moradores, destes 85% de população livre e branca e que viviam da agricultura de subsistência. A população continuou aumentando e pode ser acompanhado no quadro ao lado.

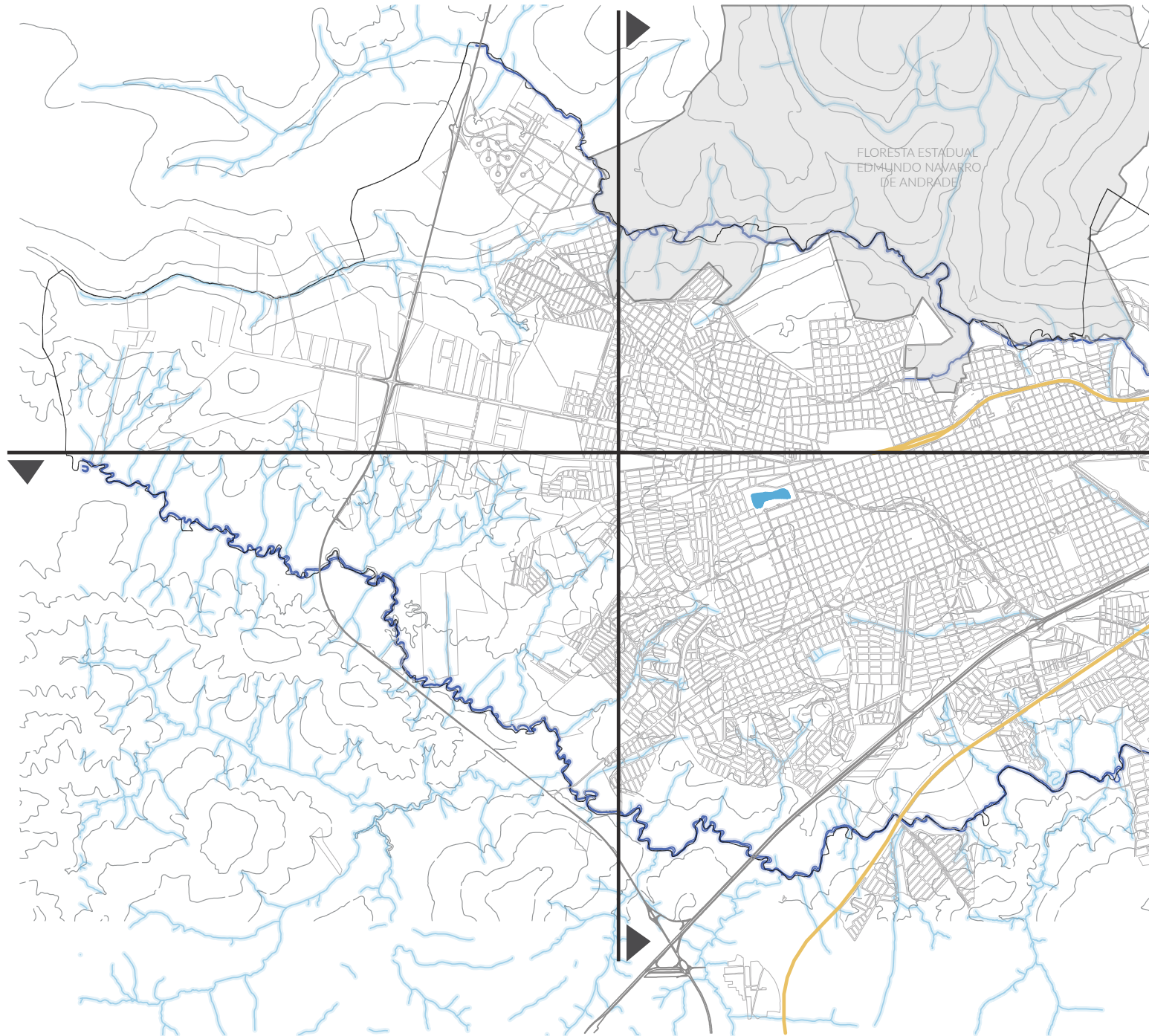
Em 1830 a cidade foi devidamente fundada e com uma vida urbana que dá seus primeiros suspiros de desenvolvimento para a época. Já em meados de 1845, como acontecia em outras cidades da região, a expansão do café avança e foi o principal estímulo para começar a desenvolver a construção de novas casas, vias que ligavam bairros, comércio, e por

2 SANTOS, F. A. Rio Claro: uma cidade em transformação (1985-1906). Annablume/Fapesp. São Paulo, 2002.

POPULAÇÃO DE RIO CLARO			
TROPPMAIR, 1978 E IBGE 2010			
ANO	POP. URBANA (%)	POP. RURAL (%)	TOTAL NO MUNICÍPIO
1820	15	85	1.030
1866	30	70	23.000
1940	55	45	42.287
1950	73	27	47.073
1960	80	20	60.681
1970	87	13	78.108
1980	93	7	110.000
1990	96	4	138.000
2000	96,8	3,2	168.218
2010	97,3	2,7	186.253
2018*			204.797
* população estimada segundo IBGE.			

Quadro 8 - Crescimento populacional. Fonte: Elaboração Autora, 2019 com base em Troppmair 1993 e atualizações do Censo IBGE 2010.

consequência deixava de ser apenas ponto de parada para ter a emancipação do território denominado de São João do Rio Claro no ano de 1857. Nesse sentido vale analisar que não se deu apenas a expansão desordenada, mas nos pontos planos do sítio que permitiram a rápida expansão, pois não necessitava de grandes técnicas para a movimentação de terra para a implantação das casas.



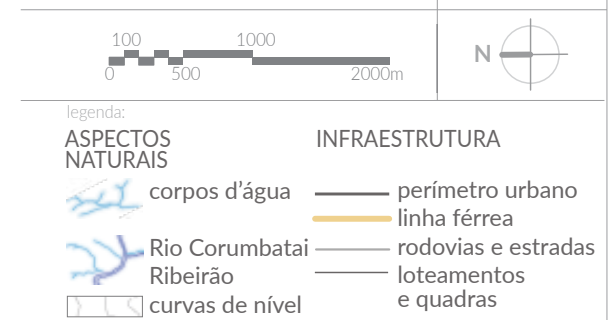


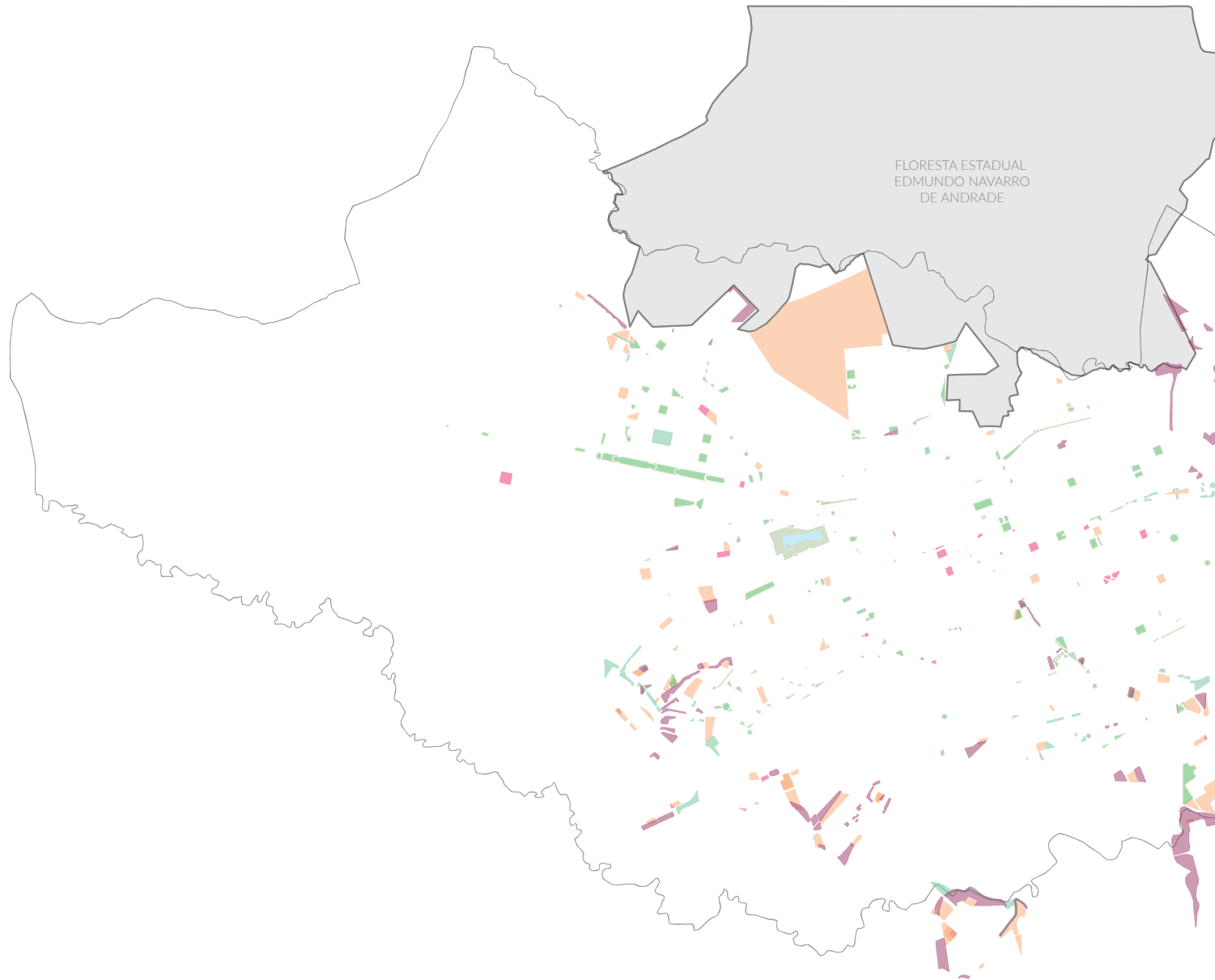
Para essa leitura da expansão da cidade, primeiramente, é apresentado ao lado o mapa com as curvas de nível, perímetro urbano e a malha urbana devidamente marcada com bairros e quadras. Além disso os principais acessos, como a Rodovia Washington Luis ((SP - 310) e a Rodovia Wilson Finardi (SP - 191), além do trajeto da linha do trem em amarelo, na qual chega a Antiga Estação Ferroviária, atual Terminal Urbano de ônibus. Elas demarcam os acessos a cidade, de modo a contorna-la, e principalmente a Wilson Finardi se tornou um meio expresso de locomoção para aqueles que cortam a cidade de leste a oeste, sem ter que atravessar a cidade pelas vias urbanas, que obviamente, tem velocidade mais vagarosa que uma rodovia.

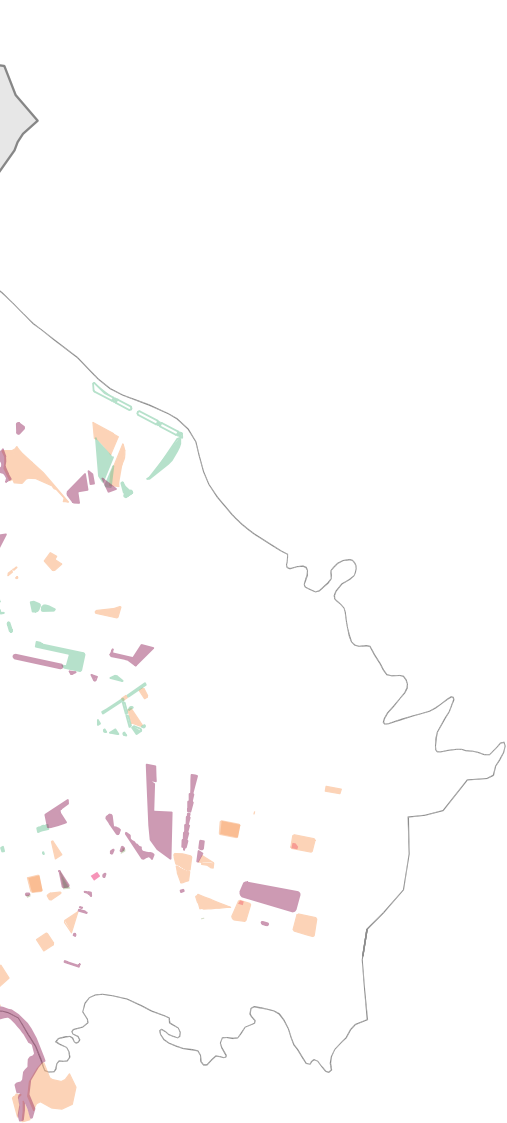
Nesses aspectos naturais, é possível comparar a topografia demasiadamente plana na porção central da cidade, e conforme se aproxima do atual perímetro urbano, as curvas se adensam, revelando as partes mais declivosas do município, no qual consta parte do relevo natural várzea de rios, onde convergem a demarcação do perímetro passa sendo a mesma do Ribeirão Claro e Rio Corumbataí, que alimentam os demais corpos d'água afluentes em seu percurso e afloram em partes da cidade construídas após 1945 e 1965, no mapa 3 de expansão territorial, apresentado mais adiante.

Mapa 2 - Aspectos naturais da cidade e acessos urbanos.

org: ROSIN. A
2019

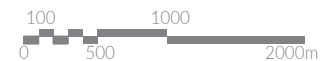






Mapa 2.1 - Infraestrutura existente em sobreposição a a
topografia e malha urbana

org: ROSIN. A
2019



legenda:

INFRAESTRUTURA
EXISTENTE

áreas verdes

lazer

educação

saúde

FLORESTA ESTADUAL
EDMUNDO NAVARRO
DE ANDRADE

perímetro
urbano

perímetro
urbano

Corte Transversal

650
625
600
575
550
525
500

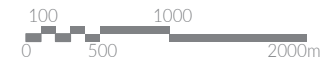


A fim de se comprovar a implantação da cidade na porção mais plana, e com menor custo de movimentação de terreno para a instalação das casas, e equipamentos, o mapa ao lado representa a seguinte análise:

Quando observado o corte do perfil topográfico tanto longitudinal, quanto transversalmente observa-se a porção plana na cota 600, variando em alguns pontos para 575 ou 625, valores ínfimos para uma escala urbana. Assim, é destacado em cinza essa leitura topográfica. Ao se comparar o histórico da expansão da cidade, e onde a malha urbana está dotada de infraestrutura, mobilidade, com o traçado reticulado original e demais aspectos de consolidação da cidade, essa porção é trazida em azul claro. Assim, obtém-se um quadrilátero que se destaca de modo tracejado, no qual é a principal área de infraestrutura da cidade, e mesmo que haja alguns vazios urbanos à esquerda, ele se dá pela compensação de infraestrutura e investimento no distrito industrial que tem o traçado variado e se estende à esquerda do mapa. Outras leituras podem ser feitas também a partir dessa produção ou mesmo questionamentos, e então é cabível um debate com o leitor e futuras análises.

Mapa 2.2 - Aspectos naturais - avaliação malha implantada e topografia.

org: ROSIN. A
2019



legenda:

CRUZAMENTO
DE INFORMAÇÕES

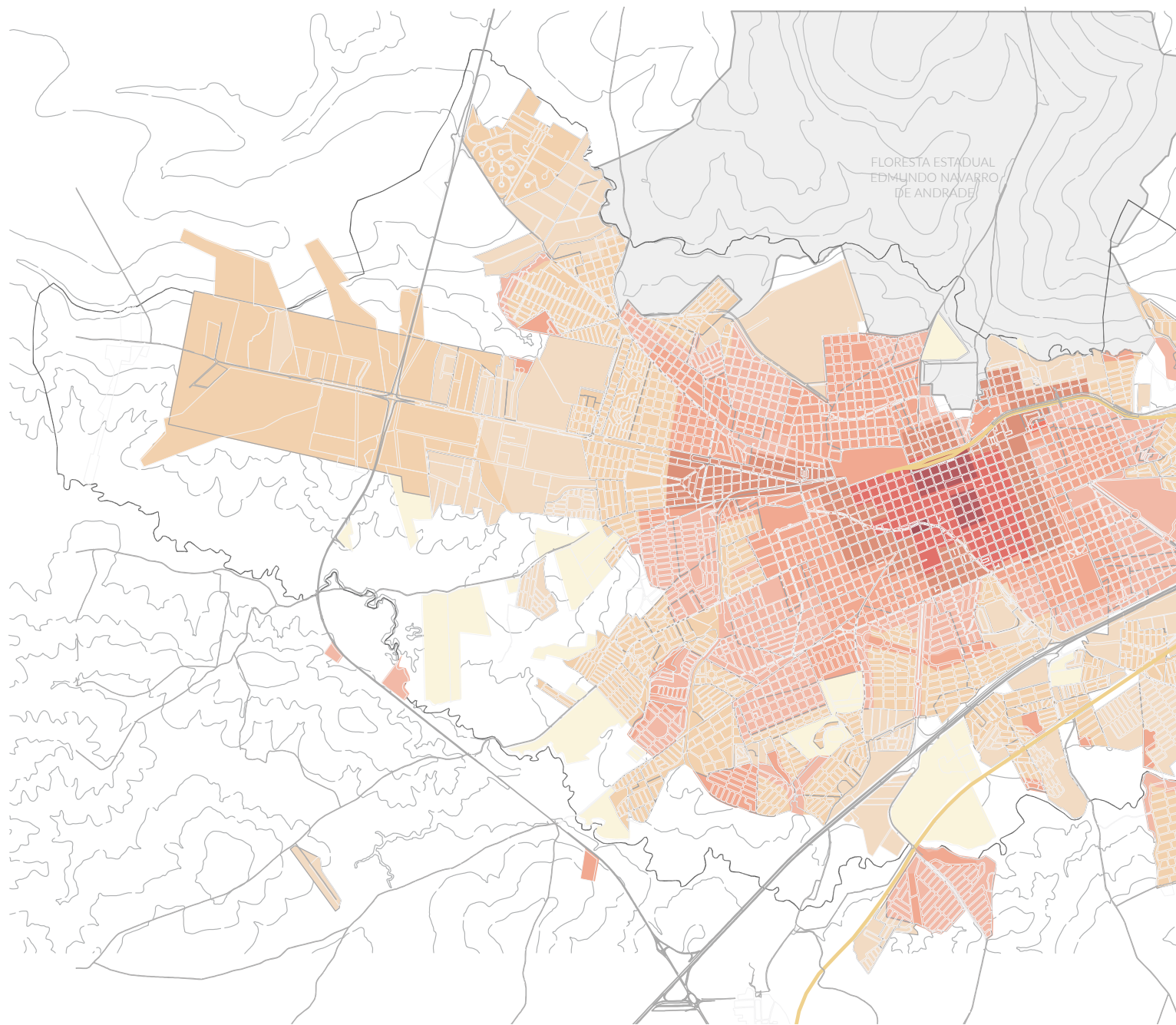
- malha urbana
- área plana da topografia
- cruzamento de dados

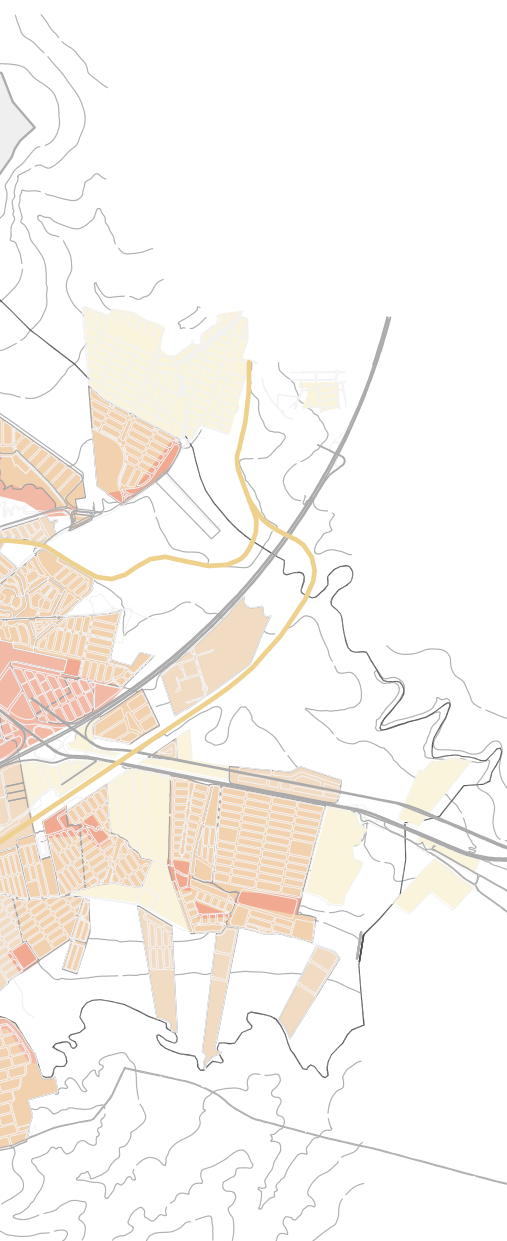
INFRAESTRUTURA

- perímetro urbano
- linha férrea
- rodovias e estradas
- loteamentos e quadras

Corte Longitudinal

650
625
600
575
550
525





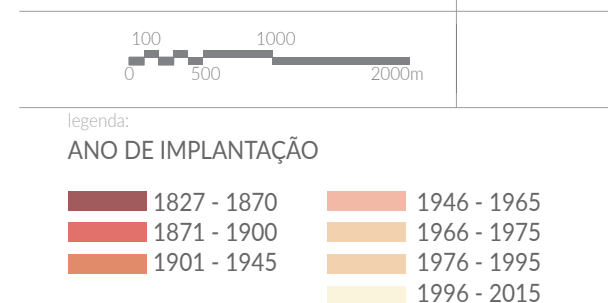
Assim, caminhamos para a questão histórica de expansão territorial e populacional da cidade. Segundo TROPMAIR^[3] (1993), em 1886 a cidade já tinha seus 23 mil habitantes e ocupavam 77 quarteirões e por conta da necessidade de escoamento da produção de café. O autor ainda conta que os trilhos da Companhia Britânica, estimulavam transporte ferroviário pelo estado, porém demoravam para avançar além da província de São Paulo. Por isso, Silva (1994) retrata que os fazendeiros da família Vergueiro, o Visconde de Rio Claro, e outros donos de terras fundaram a Companhia Paulista de Estradas de Ferro, colocando a cidade de Rio Claro como “ponta de trilho ^[4]” e reconhecendo a importância do feito para a cidade e região, pois ligava até a cidade de Campinas, em 1876, expandindo até São Carlos e Araraquara com obras até meados de 1880. Sendo assim, o mapa ao lado representa não só a expansão territorial da cidade, mas um guia para

3 TROPMAIR, H. Aspectos Históricos e Geográficos de Rio Claro. Rio Claro: Arquivo do Município, 1993.

4 Como é possível notar, na representação da linha férrea, a ponta de trilho representa o final de determinado trecho. E difere do terminal, pois ainda sim está interligado a outros caminhos.

Mapa 3 - Histórico da expansão territorial em Rio Claro.

org: ROSIN. A
2019



o entendimento de cada época, na qual tem seu centro de formação na porção em vermelho e leva até o crescimento atual extrapolando por vezes o perímetro urbano.

Dado esse panorama, fortemente ligado ao meio de locomoção da época, a Estação Ferroviária, no final do século XIX, ganha reconhecimento por diversos fatores, um deles é pela demarcação do início da contagem das ruas numéricas da cidade, a partir da Rua 1 e Avenida 1 que coincidem com a entrada principal da estação; ponto central de toda a locomoção da cidade, seja para viajantes ou fazendeiros que ali negociavam suas mercadorias, e seguindo a interpretação de Silva (1994):

[...] A ferrovia foi um dos principais fatores de urbanização, pois atraiu a oferta de empregos, infraestrutura da indústria, os serviços e comércio gerados como determinantes na expansão da área ocupada que nesse momento estavam na porção central da cidade. SILVA, 1994 p.5

Ou seja, toda a vida urbana com os funcionários da ferrovia, escravos dos latifúndios de café, imigrantes que chegavam pelas oportunidades de emprego nas lavouras, e os senhores que ali ainda dominavam a propriedade da terra se encontravam na porção do quadrilátero central ortogonal, pois era o ponto de encontro, com restaurantes, cafés, hotéis e bares, e a figura 34 exemplifica o ponto de encontro. Essa dinâmica representada pelo meio de transporte aponta que mesmo com o local de parada ser o córrego da Servidão, a ferrovia passa a atrair a população devido a sua concentração de atividades tanto de serviço quanto comerciais, além da proximidade da



Figura 34 - Hotel Chegadinho Rua 2 e 3. Fonte:APHRC, 1910.

Igreja Matriz de São João Batista, junto a praça da Liberdade e o convento, localizada dentro do quadrilátero.

Com a virada do século, o relativo crescimento horizontal, rumo em direção ao norte segundo a obra de Troppmair (1993), pois as demais porções estavam impedidas por barreiras, seja física como porção da atual Floresta Estadual Edmundo Navarro de Andrade, a leste, e o Ribeirão Claro a Rodovia Washington Luís, à oeste, que só foi transposta em 1970. Tal crescimento foi datado até 1940, no qual as ruas e avenidas quadriculadas avançavam pelo sítio, inserindo o setor industrial para o desenvolvimento urbano e a retração das atividades agrícolas, como ocorria em grande parte do país. O salto se torna expressivo, pois segundo Silva (1994), no prazo de 40 anos, 244 novos bairros foram implantados, totalizando quase 400 em toda a cidade.

Foi a partir de 1970, com a rodovia transposta e parte da Floresta Estadual ter sido desmatada para abrir caminhos a expansão urbana, que Silva (1994) aponta que “se iniciou um processo de loteamento antes da apropriação das pessoas aos lotes”, fazendo com que as áreas estivessem prontas para ser construídas, porém sem gente suficiente e gerando demasiada especulação nesses novos pontos de investimento de capital. Houve relatos, nos quais apontavam que havia mais quarteirões vazios que ocupados, e acontece a perda da continuidade do xadrez original do centro. Segundo Carmo (2006)^[5] é a partir desse período que a população com menor renda socioeconômica é colocada na periferia da cidade através de loteamentos clandestinos ou com baixo nível de infraestrutura. Sobre essa questão Silva aponta que:

A expansão da malha urbana de Rio Claro ocorreu desorganizadamente, sem critérios, sem um planejamento crítico que orientasse essa expansão com vistas a minimizar os problemas citados oriundos do crescimento acelerado, consequências do capitalismo que continuou ditando as normas de “evolução” das linhas que formam essa ampla rede geográfica. (SILVA, 1994, p. 86)

E a partir disso entre, de 1984 até 1999 houve um acelerado crescimento de glebas com pouca infraestrutura e residenciais fechados, mantendo a descontinuidade entre bairros já construídos e que carecem de infraestrutura, espalhada circulação e mobilidade, escassa infraestrutura

de educação, saúde e serviços. Oliveira^[6] (2014) , apresenta uma série de consequências desse processo, que podem ser entendidos como os problemas mais próximos dos atuais. Como consequência de uma lógica acelerada de urbanização, que seguiu no município, o desordenamento no processo de crescimento urbano a nível da escala urbana é refletindo na população com o aumento da taxa de desemprego, a falta de moradia, ao desamparo de infraestrutura, os problemas ambientais e não menos importante o desaparecimento das propriedades rurais tradicionais no entorno da cidade.

De 1990 até os dias atuais, podemos simplificar o contexto de que os avanços para sanar os problemas anteriores andam a curtos passos, tentando suprir a necessidade de saúde, educação e tantas outras prioridades que devem estar à disposição dos pouco mais de 200 mil habitantes, segundo a expectativa do IBGE. O avanço mais considerável pode ser visto na moradia, pois novos loteamentos foram instalados com infraestrutura, graças ao Estatuto da Cidade, implantação de loteamentos do Programa Minha Casa, Minha Vida e melhorias no Plano Diretor (que será comentado à partir da p.112) e novamente sendo reflexo do cenário político nacional. Além disso, mudanças estruturais nas vias, alargamento das linhas de ônibus, também foram parte de outros governos anteriores. O governo de 2009 a 2012 investiu na implantação de ciclofaixa em 2010, porém essas últimas carecem de manutenção em alguns trechos e seguem sem o plano de obras para aumentar os trajetos, expandir a rede de atendimento ou mesmo de interligação entre as ciclovias já existentes.

5 CARMO, J A. Dinâmicas Sócio-Espaciais na Cidade de Rio Claro (SP): As Estratégias Políticas, Econômicas e Sociais na Produção do Espaço. Rio Claro: Universidade Estadual Paulista. 2006. p.34, 44.

6 OLIVEIRA, S.C. Resistências e transformação da organização agrária e histórico cultural do bairro do sobrado, Rio Claro/SP. Trabalho de Graduação. UNESP - ICGE - Câmpus de Rio Claro, 2014.

mobilidade e a cidade

É fundamental discutir alguns aspectos da inserção do histórico da bicicleta no cotidiano dos cidadãos de Rio Claro; a análise da paisagem de algumas áreas onde há constante circulação de carros, pedestres e ciclistas na área central da cidade.

A bicicleta mais próxima de como conhecemos atualmente é fruto da Revolução Industrial se tornando objeto popular, porém até meados de 1880, ainda não era um objeto acessível ao povo. Para as cidades, principalmente as europeias, elas eram sinônimas de desordem e acidentes visto que as “máquinas humanas” que estava nas ruas junto aos pedestres e carruagens representavam o caos. Segundo MANFIOLETE; AUGUSTI; FARIA (2014), hoje representam a solução para o trânsito caótico, outrora eram elas que causava os tumultos. No Brasil, ela chegou como esporte de luxo em 1892, pois atendia a classe mais abastada da elite paulistana. Em Rio Claro, o caminho não foi diferente pois originou a fundação do Velo Clube Rio Clarensense, em 1910, figura 34, como modo de estímulo ao ciclismo visto que remetia ao “velódromo” que os fundadores construíram posteriormente com 240 metros de extensão.



Figura 34 - Nova fase do Velo Clube e estreia do velódromo.
Fonte:APHRC, 1920.

O Vélo Clube também inseriu o futebol na categoria de seus esportes e segue com ambos os times em competições estaduais e nacionais desde a sua reinauguração em 1920. Ao lado temos as fotos dos primeiros esportistas e nota-se que todos eram homens, pois esses eram os modos de lazer da época.



Figura 35 - Homens, esportistas, que compunham os times do Vêlo. Fonte: APHRC, 1920.

Além dessa presença considerada como elitizada da bicicleta, ela também chegou a cidade junto com a imigração europeia e trabalhadores que já possuíam o hábito dessa facilidade de locomoção, mesmo que expressando singela numerosidade quando comparada aos dias atuais. E, segundo Panini, (2012)

Com o auge do Ciclo do Café e a ampliação das oficinas, esse setor era o que mais empregava e é neste momento que as bicicletas surgem como alternativa para o transporte desses trabalhadores até as oficinas. A Companhia Paulista das Estradas de Ferro chega até a financiar compra de bicicletas para o uso de seus funcionários, entre elas, as bicicletas inglesas da marca Phillips e as suecas Monark.

(PANINI, 2012, p.44)

É depois das Grandes Guerras que a bicicleta se popularizou se tornando acessível pelo baixo custo e rápida produção para atender a classe trabalhadores. Em relação às iniciativas públicas para o uso do meio de transporte de duas rodas, é possível dizer que a infraestrutura ainda estava longe de ser debatida ou mesmo pensada na cidade, porém como meio de aumentar a arrecadação,

segundo o Livro do Tombo , do Acervo Público de Rio Claro (APHRC), a Prefeitura Municipal de Rio Claro chegou a emitir um decreto de taxas de emplantamento das *magrelas* na cidade, como acontece nos carros e motos atualmente, através do IPVA - Imporsto sobre a Propriedade de Veículos Automotores.

Até os meados de 1970, a Prefeitura Municipal possuía funcionários para a entrega de café aos trabalhadores que estavam nas obras de expansão da cidade, e pela facilidade andavam de bicicleta. Essa soma de fatores históricos, podem ser considerados como pontos chave para a locomoção pela cidade que se expandia em 1980 atendendo tanto população que trabalhava nas indústrias, quanto a locomoção de crianças e jovens na ida à escola, o passeio rotineiro de idosos e atividades cotidianas de homens e mulheres e que estão ilustradas na figura abaixo, que ecnotram-se no acervo digital do APHRC.



Figura 36 - Trabalhadores das obras recebendo café oferecido pela prefeitura municipal. Fonte: APHRC, 1971.

A seguir, na figura 37 , temos a transformação do mesmo local (rua 3 com avenida 2) em quatro capturas distintas, em que inicialmente localizava-se a Caixa Econômica do Estado que viera posteriormente a ser ocupada pelo Banco do Brasil. No conjunto de fotos, pode-se tirar conclusões não só da paisagem, mas especular sobre o cotidiano dessas pessoas que tinham seus hábitos na área central de acordo com a época.

Na primeira foto, as pedras garantiam um andar mais vagaroso, compartilhando o espaço da avenida com carros e bicicletas, representando um tempo mais lento e de vida amena. Na segunda, com uma avaliação década de 80, a paisagem já se conforma para o carro, com espaço para estacionamento, inserção do poste e fios de iluminação que começam a carregar a paisagem. Na terceira, no qual se aproxima dos anos 90, o centro parece árido, em um dia de comércio fechado, por não conter circulação de pessoas, ou mesmo de vendedores que ocupam as esquinas do banco. E por fim os dias atuais, na qual a presença de cores no registro, cartazes, pessoas na rua, em um dia da semana cotidiana da vida de um sujeito e da vida corrida no breve segundo da foto. O edifício que tinha contexto histórico, dá lugar a mais uma drogaria e altera a paisagem de modo significativo. A rua compartilha espaço entre moto, carro e bicicleta, e os pedestres nas calçadas, onde os carros também tem espaço para ficarem estacionados. São adaptações para as necessidades da atualidade, mas também podemos fazer a típica leitura do espaço das cidade que Speck (2016) comenta do “quanto da cidades, ruas e avenidas realmente é destinada ao pedestre e ao carro?”



Figura 37 - Rua 3, Avenida 2 – Em 4 momentos históricos distintos. Fonte: APHRC, sem data. Google Street View, fevereiro de 2017

Retomando a discussão de gênero, em dois momentos no século XX na cidade, sugerimos o olhar atento para as meninas da imagem. Na primeira foto, trata-se do desfile do centenário da cidade, em 1927, que sempre acontece no centro da cidade. Quando visto com o olhar mais atento, os homens fardados, que ocupam a cidade, levam consigo as bicicletas possivelmente representando o emprego do modal diretamente vinculado ao espaço da cidade. Já as meninas, comportam-se do lado, também uniformizadas, em menor espaço e com singela representatividade. Já nas duas fotos seguintes, podemos dizer que algumas coisas mudam no desfile cívico do colégio. Tanto meninas, quanto meninos são representados nas fotos, ocupando um mesmo espaço e cada um em seu momento. Não se sabe dizer qual dos grupos se apresentou primeiro ao público, mas o que vale como destaque é que nas fotos presentes na seleção do APHRC, essa é a primeira imagem que aparecem mulheres, de saias longas, andando de bicicleta, sendo esta lida como um espaço que essas jovens meninas, conseguiram desfrutar, mesmo que por um breve espaço de tempo, a cidade e receber a devida atenção a sua representatividade.

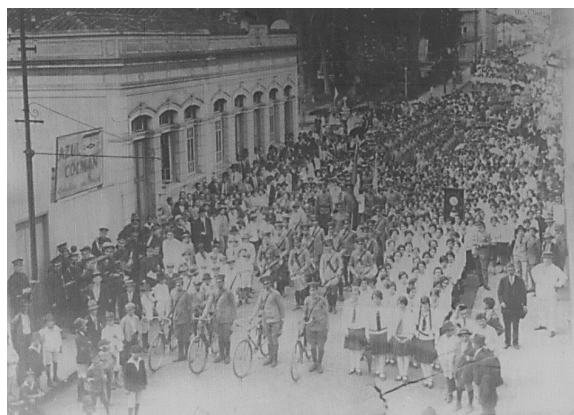


Figura 38 - Desfile do centenário e Desfile Cívico do Colégio Koelle. Fonte: APHRC, 1927.

No agrupamento abaixo, temos a mesma esquina, da Rua 3, Avenida 6 que tem a mesma loja Tanger, mas com leituras diferentes por conta do período da foto. Na primeira, a decoração de Natal revela as pessoas na compra de presentes. Já na segunda o espaço do carro continua com a mesma configuração, estacionamento dos dois lados, mas a mudança se dá com a implementação de rampas de acessibilidade nas guias de todas as esquinas da área central. As bicicletas, ao olhar com atenção, se mantêm apoiadas na mesma esquina, onde não há bicicletário. As pessoas simplesmente apoiam as bicicletas ali, sem sentirem a necessidade de prendê-las à um objeto, comportamento costumeiro para quem frequenta essa área e rapidamente resolver algo no comércio.



Figura 39 - Rua 3, Avenida 6 - Anos 90 e 2017. Fonte: APHRC sem data e Google Street View, fevereiro de 2017.

Essas imagens retratam apenas algumas das representações da bicicleta no cotidiano em Rio Claro, e podem ter tantas outras representativas, nos demais pontos da cidade, justamente pelo contexto e atmosferas distintas que envolve diversos fatores, “o cotidiano, sempre implica em pluralidade de sentidos associados a pontos de vista que podem se condensar em certos elementos espaciais” (LINDÓN, 2004, p.43)^[1]. E assim são representativos de uma determinada sociedade e período no tempo, pois a mesma autora ainda explica a formação desse momento com o “dignificar la vida cotidiana” em que múltiplas expressões particulares da construção da história parte das sociedades com “distinta situações e momentos e a vida cotidiana contém uma riqueza oculta dentro de uma pobreza aparente” (LINDÓN, 2004, p.43 e 45)^[2]. Hoje, a bicicleta continua atendendo a população nas atividades já citadas, e ganha papel relevante no mountain bike e grupos de pedal que passaram a fazer rotas noturnas pela cidade que foram inseridas também nas atividades diárias da população.

Para constatar que não basta apenas histórico para justificar o uso da bicicleta, trazemos o caso de Copenhague

1 original: “lo cotidiano, siempre implica pluralidades de sentidos, asociados a puntos de vista, que se pueden condensar en ciertos elementos espaciales” (LINDÓN, 2004, p.43)

2 múltiples expresiones particulares de la construcción de la historia por parte de las sociedades distintas situaciones y momentos” e “la vida cotidiana contiene una riqueza oculta dentro de una pobreza aparente” (LINDÓN, 2004, p.43 e 45)

novamente. Tanto a cidade dinamarquesa quanto Rio Claro, ambas se mantêm cicláveis, mas o que as mantém assim por mais de 100 anos e o que as diferencia? É, claro e fora de escala comparar as duas diretamente, mas poderíamos tratar que ambas tomaram caminhos distintos, não só pelo contexto socioeconômico de cada país, mas cabendo a indagação de qual seria o ponto chave que levou as cidades para caminhos distintos. Então o foco é entender que isso é reflexo de ações públicas e privadas para qualificar a cidade que trata, como prioridade, suas pessoas^[3]. Relatos do site oficial Denmark^[4] datam que os primeiros investimentos em Copenhague foram feitos em 1910 com a primeira ciclovia, mas a maior parte da rede ciclável foi estabelecida no decorrer dos últimos 25 anos, e a intervenção mais recente trouxe os investimentos públicos para que faixas de carros de avenidas expressas, dessem lugar a duas faixas de bicicletas. Esse artifício ajudou não só os ciclistas, por ampliar a rede, mas reforça o que Speck (2006) aponta sobre o espaço dos automóveis: quanto maior velocidade, proporcionalmente a pista de rolagem deve ter uma área maior. Assim, ao reduzir vias, os motoristas reduziram a velocidade também e passaram a ter cuidado com os ciclistas que transitam ao lado. E como podemos ver nas fotos de comparativo histórico, (figura 37 e 39), de Rio Claro

3 Referência ao livro Cidade para Pessoas, Jan Gehl.

4 Copenhague, a cidade ciclável há mais de um século Disponível em: <https://goo.gl/Wm9PYU>. Acesso em: 19 de janeiro de 2018



Figura 40 – O mesmo século XX, em diferentes lugares e sociedades. Fonte: Cyclehistory , 1960 e APHRC, 1910.

apresentadas junto com os seus contexto e com a faixa de rolagem na porção central, ela se destina em maior parte ao carro que está em movimento e ao que está estacionado também no estabelecimento da farmácia.

Acima, na figura 40, retomo a discussão de gênero, apresentando no mesmo período histórico a representação da sociedade de Copenhague e Rio Claro que estavam nas ruas. Ambas do século XX, sendo assim, devemos ter em mente de que este é um processo nada simples, contínuo e transformador da paisagem e sociedade. No qual os aspectos geográficos da cidade, como topografia plana dá o incentivo, mas não garantem sozinho que aconteça uma mudança. É de suma importância que as políticas públicas também afetem o carro, realizar obras na cidade, incentivem o uso da bicicleta, e sejam o passo a passo, mesmo que vagaroso e paciente, para outros modos de fornecer o espaço equitativo na cidade. Enrique Peñalosa^[5], prefeito de Bogotá de 1998 a 2011 e novamente entre o período de 2015 a 2019, aponta que o investimento deve resultar na democratização do espaço público, “garantido qualidade e condições para aqueles que pegam ônibus todos os dias, os que pagaram 30 dólares de uma bicicleta e os que gastam 30 mil dólares.” Ainda sim, a infraestrutura não garante sozinha o uso, é necessário estímulo cotidiano, no hábito, inserindo em debates nas escolas, em coletivos, comunidades, associações de bairro, e outros para conseguir alterar a cidade à longo prazo de modo coerente.

5 PEÑALOSA, E. TED Talk: Por que ônibus representam a democracia em ação. Disponível em: https://www.ted.com/talks/enrique_penalosa_why_buses_represent_democracy_in_action?language=pt-br. Acesso: 10 de junho de 2018.

planejamento da mobilidade em rio claro

Dado esse contexto de transformações e entendimento da cidade, coloca-se como uma ação pública a manutenção, planejamento e cuidado com a circulação, que são deveres das secretarias de planejamento e de mobilidade da cidade. Para isso, analisaremos o Plano Diretor de 2017^[1], com foco na temática do trabalho e apresentação de pontos importantes da entrevista com o responsável da Secretária Municipal de Mobilidade, que forneceu uma conversa não gravada, que auxilia ao trazer a visão política sobre o assunto.

Para tanto, passaremos então entender as diretrizes da cidade, sabendo que um ciclo de investimento, manutenção, novas intervenções, educação no trânsito deve ser sempre repetido, não basta ações individualizadas ou esporádicas de determinados governos. E mesmo com as diversas fases de crescimento da cidade, as medidas tratadas no planejamento sobre mobilidade são pouco impactantes. Quanto à legislação, o Plano Diretor, cumprindo o pressuposto do Art nº 182 e 183 da Constituição Federal, 1988 que trata, sobre a Política Urbana, teve seu primeiro arquivo elaborado e disponibilizado

em 2007, seguindo as instruções do Estatuto da Cidade^[2]. Nele havia genéricas medidas sobre a regulamentação das ciclovias, ciclofaixas deixando apenas diretrizes para o estudo de viabilidade dos modais de circulação.

Art. 52 VII - Implantação de ciclovias, ciclofaixas, nas principais vias urbanas conforme o estudo de viabilidade técnica.

Art 53. Com a desativação do ramal ferroviário que corta a área central da cidade, será implantada ao longo de seu eixo uma avenida parque, que contará com o sistema de ciclovias.

Art. 60 O plano Diretor de Sistema Viário e Mobilidade urbana terá como base as seguintes diretrizes

II- Sistema Viário

b) Implantar sistema cicloviário.

PLANO DIRETOR DE RIO CLARO, 2007

Em 2013, audiências públicas para a revisão foram marcadas e as atas apresentadas contam apenas sobre os temas de parcelamento do Solo urbano e Rural, Zoneamento Urbano, além do Uso e Ocupação. Já em 2015 houve o estudo e pontos necessários para uma nova proposta de Plano Diretor, revendo a expansão urbana, o zoneamento e aspectos preocupantes que estavam em aberto no PD 2007, porém

1 Plano Diretor Urbanístico de Rio Claro. Lei Complementar nº 128 de 07 de dezembro de 2017. Disponível em: <http://www.rioclaro.sp.gov.br/pd/index.php>. Acesso 12 de janeiro de 2017.

2 Lei Federal nº 10.257/2001 – Estatuto da cidade onde apresenta a obrigatoriedade do Plano Diretor para cidades com mais de 20 mil habitantes.



Prefeitura Municipal de Rio Claro

ESTADO DE SÃO PAULO

CICLOFAIXAS - LOCALIZAÇÃO e EXTENSÃO

Administração Du Altimari - 1º Mandato - 2009 - 2012

Local	Extensão (m)
1 Rua 6, da Av. 54 até a Av. Visconde	1.900
2 Rua 6 da Av. Visconde até Av. 29	2.200
3 Rua 6-A, da Av. 50-A até a Av. 22-A	1.400
4 Av. 22-A entre Rua 6-A e Rua 3-B	100
5 Rua 3-B da Av. 22-A até Av. 8-A	700
6 Rua 2, da Av. 10 até a Av. 15	1.100
7 Rua 1 da Av. 3 até a Av. 32	1.800
8 Av. 24, da Rua 1 até a Rua 6A	700
9 Av. 32, da Visconde até Rua 2	100
10 Rua 2, da Av. 32 até Av. 40	400
11 Rua 1A, da Av. 32 até Av. 10	1.100
12 Av. 80A da Av. Brasil até a Av. Estudantes (Ida e ½ volta)	2.300
13 Av. 10 da Rua 1-A até Rua 2	200
Subtotal =	14.000

2º Mandato - 2012 - 2016

14 Av. 15 da Rua 2 ate Rua 1 - Centro;	100
15 Rua 1 da Av. 15 até a Av. 3 - Centro;	598
16 Av. 24-A da Rua 6-A até a Rua 16-A - Centro, Vila Aparecida, Vila Indaiá, Vila Bela Vista;	1014
17 Av. M-19 da Av. Brasil até a Rua M-4 - ; Jardim Floridiana, Vila Martins;	438
18 Av. 46 da Rua Saibreiro II até a Rua 2 ; Vila Martins, Jardim Primavera, Vila Saibreiro,	501
19 Rua M-4 da Av. M-19 até a Av. 46 ; Vila Martins, Jardim Primavera;	362
20 Rua 2 da Av. 46 até a Av. 32 ; Vila Operária;	714
21 Av. 32 da Rua 2 até a Rua 1-A ; Vila Operária, Vila Aparecida;	145
22 Rua 2-A e Rua 1-A da Av. 32 até a Av. 46 ; Vila Saibreiro;	757
23 Rua 30 da Av. 14 até a Av. 12 ; Jardim São Paulo;	60
24 Av. 12 da Rua 30 até a Rua 15 ; Jardim São Paulo, Cidade Claret;	1230
25 Rua M-1 da Av. M-19 até a Av. 32-A; Vila Martins, Jardim Ipê;	900
26 Rua 15 da Av. 12 até a Av. 8 ; Cidade Claret;	235
27 Av. 11 da Rua 22 até a Rua 1 ; Consolação, Jardim Claret, São Benedito, Boa Morte,	2167
28 Rua 1-B da Av. 6-A até a Av. 7-A ; Bairro Cidade Nova;	683
29 Rua 7-A da Rua 2-B até a Rua 1 ; Bairro Cidade Nova, Centro;	296
30 Avenida Ulisses Guimarães entre Av. 24-A e Av. N.S.Saúde (2 sentidos)	2.000
31 Avenida dos Costas entre Rotatória "Viviane" até Pontilhão do Palmeiras	2000
32 Aeroclube e Boulevard dos Jardins	2000
Subtotal =	16.200
Total em ciclofaixas =	30.200

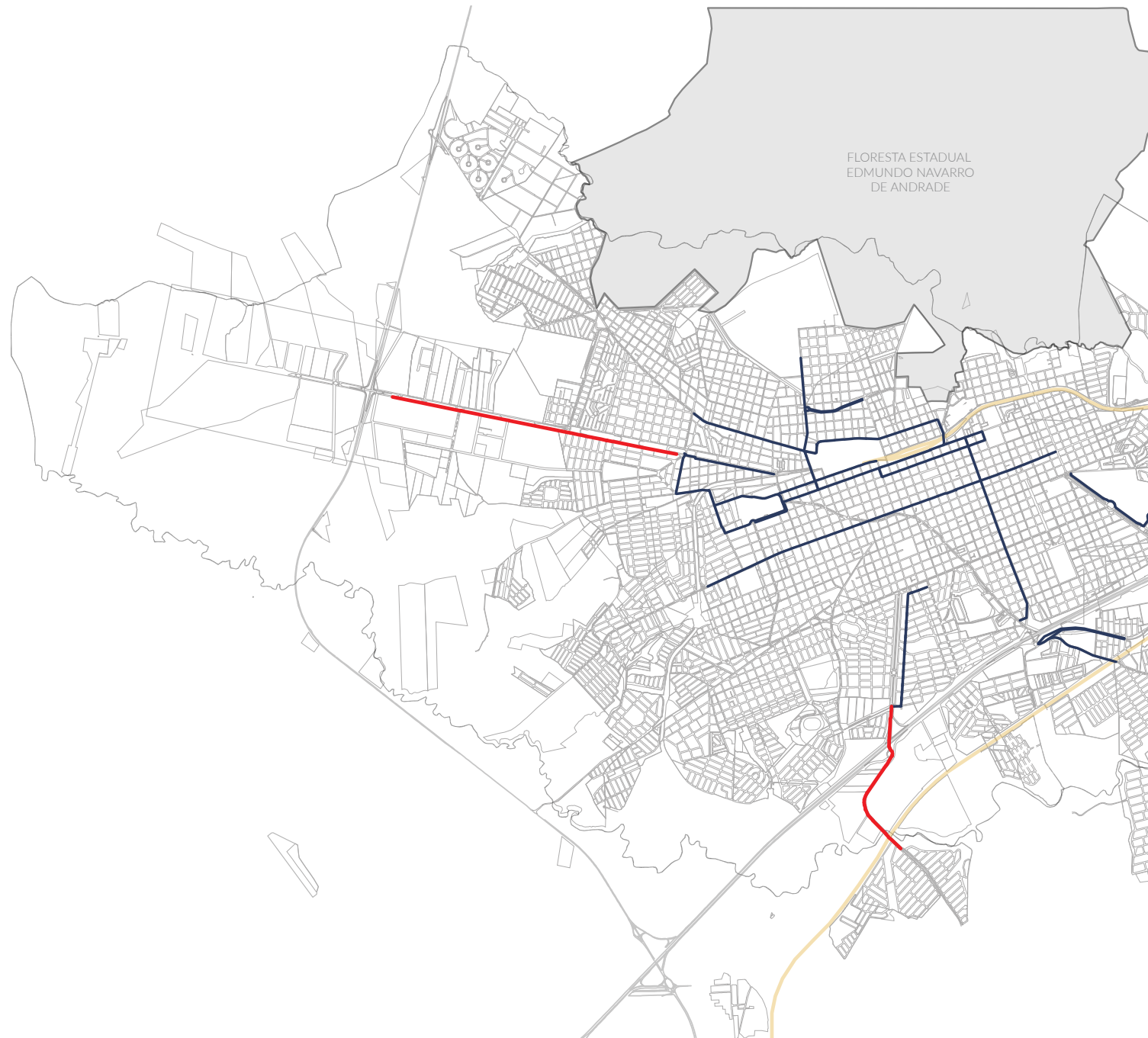
Sem datação da construção

33 Avenida Brasil e Avenida 3A - Distrito Industrial	5.000
34 Bom Sucesso	2.000
Subtotal =	7.000
Total geral em metros =	37.200

não seguiu para aprovação devido a uma recomendação administrativa pelo Grupo de Atuação Especial de Defesa do Meio Ambiente – GEMA relacionados a “impactos graves e/ou irreversíveis à ordem ambiental e urbanística, quer no âmbito local e regional[...] em não pautar a votação o Projeto de Lei e suas subseqüentes emendas”. Assim, o Plano Diretor mais atualizado não aconteceu (talvez, por sorte) e pela relação com área de expansão da cidade o Plano de Mobilidade, consequentemente permaneceu como um ideal.

Com a troca de governo, no início de 2017, segundo o responsável pelo departamento de mobilidade o Sr. Luiz Carlos Luz, o qual forneceu uma breve entrevista, relatou que os estudos foram esquecidos e guardados, sendo feito apenas o levantamento das ciclovias, como mostrado abaixo, que totaliza a aferição de 37,2 km de ciclovias implementadas. Sua divisão acontece pela separação entre ciclofaixas e ciclovias. Nos dois primeiros blocos, são representados os mandatos do Prefeito Du Altimari de 2009 a 2012 foram implantados 14km, no segundo de 2012 a 2016, 16,2 km totalizando 30,2 km de ciclofaixas. No terceiro bloco, são ciclovias, que tem datação de implantação diferente dos mandatos apresentados. A Primeira foi construída pelo Rotary em 1992, para ligar o distrito industrial a outras áreas residenciais. Já a segunda, foi entregue em 2011 no final da gestão do prefeito Nevoeiro Jr. e dá acesso aos moradores da área periférica do Bairro Bom Sucesso.

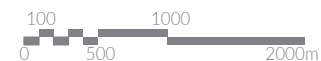
Quadro 9 - Quilometragem de ciclovias em Rio Claro. Fonte: Secretária de Mobilidade, 2017





Mapa 4 - Ciclovias e Ciclofaixas existentes

org: ROSIN. A
2019



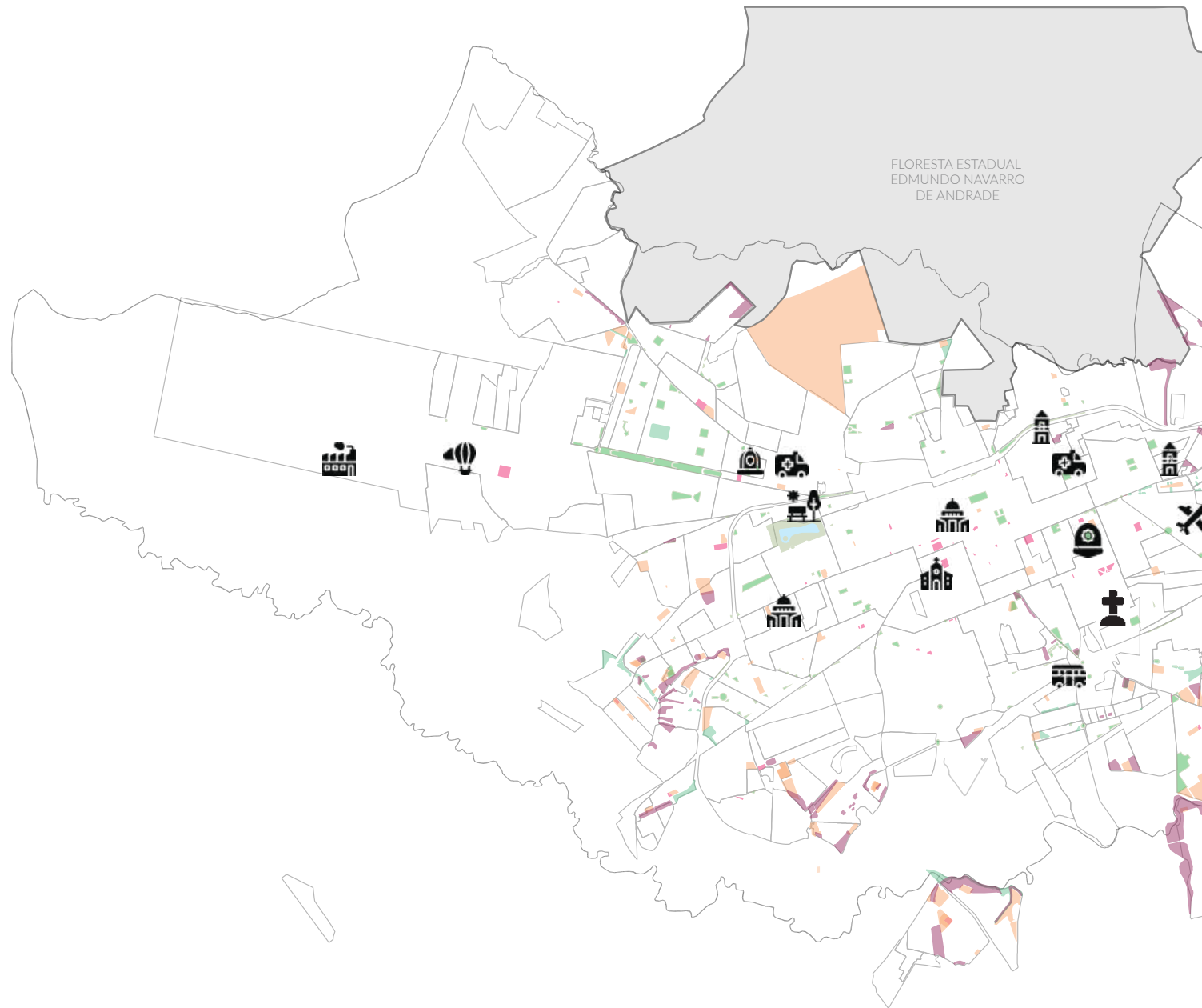
legenda:

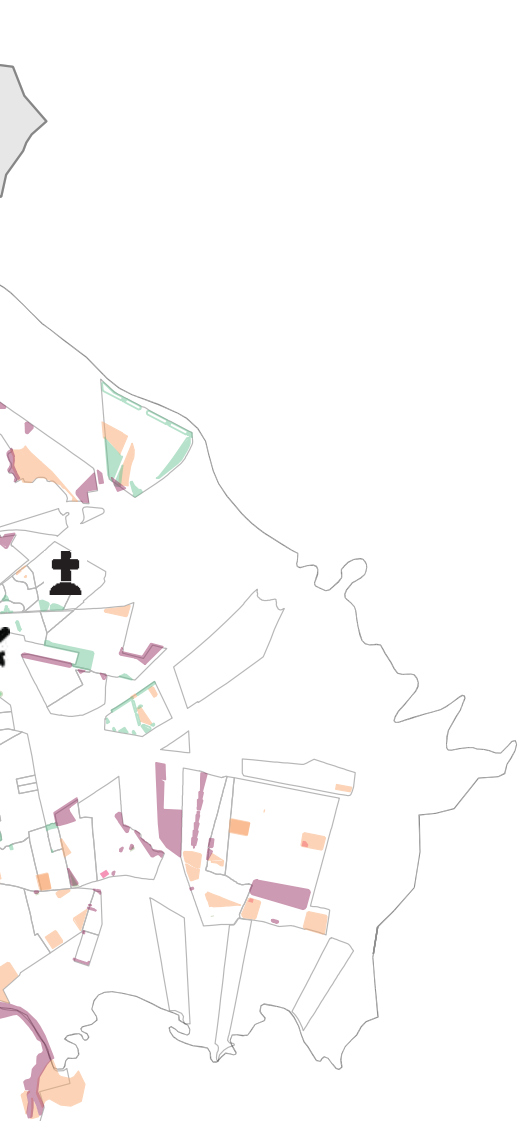
CICLOROTAS

- ciclovias
- ciclofaixas

INFRAESTRUTURA

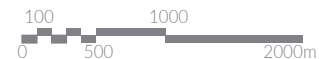
- perímetro urbano
- linha férrea
- rodovias e estradas
- loteamentos e quadras





Mapa 4.1 - Ciclovias e Ciclofaixas existentes sobrepostas a infraestrutura.

org: ROSIN. A
2019



legenda:



Delegacia de Policia



Cemitério Municipal
Cemitério das Palmeiras



Corpo de Bombeiros

INFRAESTRUTURA
EXISTENTE

áreas verdes

lazer

educação

saúde



Área de Balonismo



Shopping Center Rio Claro
Boulevard dos Jardins



Lago Azul



Distrito Industrial



Prefeitura Municipal e
NAM - Núcleo Administrativo Municipal



Igreja Santa Cruz



Aeroclube



Atual Terminal de Ônibus
Rodoviária Municipal



Santa Casa
SAMU

Dois trechos da ciclovias, representados abaixo, compõe um panorama histórico da infraestrutura. Na foto em preto e branco é a imagem que a Prefeitura divulgou na época de implantação, nos fragmentos coloridos, como elas se encontram hoje, na qual as pessoas realmente utilizam.

Vale ressaltar que ambas estão em áreas centrais, a primeira na Rua 2, em frente ao Grupo Ginástico e a segunda na Rua 3B com a avenida 8A, rumo ao shopping da cidade e próximo a linha férrea, na qual é importante observar a mudança da paisagem em relação ao posto de combustível ao fundo e também no corte de árvores, que poderiam oferecer a continuidade de sombra ao pedestre e ciclista, como acontecia anteriormente no trecho.



Figura 41 - 2010 e 2019 - Fluxo e demanda permanecem na área central. Fonte: Secretária de Mobilidade, 2010. Autora, 2018.



Figura 42 - 2010 e 2018
- Percurso para ver a
mudança da paisagem.
Fonte: Secretária de
Mobilidade, 2010. Autora,
2018.

O Plano Diretor vigente, aprovado em dezembro de 2017, consta em seu texto e anexos disponíveis no site, como recomenda o Art. 40 § 4o nos incisos I, II e III do Estatuto da Cidade, para que seja acessível a todos e não apenas aos interessados nos investimentos imobiliários, além da simplificação por um quadro com a regulamentação das medidas necessárias das vias apresentado abaixo.

ANEXO VI.A - QUADRO DE DIMENSÕES E REQUISITOS DO SISTEMA VIÁRIO.					
REPRODUÇÃO DO PLANO DIRETOR;					
CATEGORIA DA VIA	PASSEIOS EM CADA LADO DA VIA*	CICLOVIA	LEITO CARROÇAVEL (PARTE ASFALTADA)	FAIXA DE TRANSPORTE	CANTEIRO CENTRAL
Expressa	3	3	9**	3,5**	3
Arterial	3	3	7**	3,5**	3
Coletora	3	2	9,5	3,5	-
Local	3	-	9	-	-

*medidas em metros

**medidas para cada um dos sentidos

Quadro 10 - Dimensionamento de vias em Rio Claro. Fonte: Plano diretor, 2017. Editado: Autora, 2018

Sobre o enquadramento e dimensão da via, elas parecem bem distantes do que está no papel e o que consta na cidade já construída. Mas o mais preocupante é que a expansão da cidade, com novos loteamentos, deve seguir essas dimensões e se mostram excessivas ao fluxo real de carros que haverá e em mais um exemplo temos a supremacia de veículos motorizados. Speck (2016) é bem incisivo ao trazer exemplos sobre o espaço destinado aos carros, e vai além ao apontar até uma crítica à falta de consenso

Assim como especialistas em rodovias que devastaram as nossas cidades com vias expressas, muitas vezes eles têm uma visão míope de um aspecto da esfera pública que os afeta, por vezes à custa de todos os outros. [...] consideramos por um minuto o que aconteceria com uma típica rua principal, se fôssemos reprojeta-la para satisfazer todos os especialistas. Primeiro precisaríamos de pelo menos, quatro faixas e uma faixa central para a conversão, para satisfazer os engenheiros de transporte. Tais faixas precisam ter 3,35m de largura – não espere; melhor 3,66m porque o chefe dos bombeiros pode querer passar comum caminhão

sem reduzir a velocidade. Para satisfazer os comerciantes, precisaríamos de estacionamento em ângulo dos dois lados (mais 12m) e ciclofaixas separadas de 2,44m contra cada calçada, você sabe pra quem. Depois precisaríamos acrescentar duas faixas contínuas de árvores para satisfazer os paisagistas e duas calçadas de no mínimo 6m, para defensores de pedestre. Está somando? Agora temos uma rua principal, de mais ou menos 53m de largura. Isso é mais que o dobro de uma rua normal e tão eficaz para o ambiente urbano como uma pista de avião a jato - e induz o cidadão ir as compras tanto quanto?

A moral da história é que todos precisam entrar num acordo para as nossas cidades sejam boas e economicamente acessíveis. A ganância custa muito e pode acabar por fazer com que o tiro saia pela culatra

(SPECK, 2016, p.186)

Com esse cenário de construção de referências e estudiosos a cerca do tema, é necessário pensar nos argumentos de forma concisa sobre o plano de mobilidade ser implantado e devidamente elaborado, por isso o Instituto Pólis (2005) apresenta esses objetivos de modo sintético e de fácil leitura para a população, e são apresentadas as diretrizes à seguir

- I – Articular a gestão do uso do solo e da mobilidade urbana;
 - II – Diminuir os custos ambientais e socioeconômicos da mobilidade urbana;
 - III – Assegurar que os modos de transporte urbanos sejam complementares e combinados;
 - IV – Evitar a existência de locais com falta de oferta de serviços e locais com excesso de oferta;
 - V – Assegurar a equidade em relação ao uso da via e dos espaços públicos pelos cidadãos;
 - VI – Racionalizar a circulação de veículos de transporte de bens e mercadorias e as operações de carga e descarga;
 - VII – Procurar tornar universal o direito à acessibilidade urbana.
- (INSTITUTO PÓLIS, 2005 p.30)

Outro ponto que torna o Plano Diretor mais acessível e de fácil compreensão é o glossário, que no caso foi sintetizado e acrescido de informações, justamente com os termos deste trabalho, além de serem ilustrados pela autora, para melhor compreensão.

TERMOS CONVENIENTES PARA O CICLISMO

REPRODUÇÃO DO PLANO DIRETOR, 2017 E CARTILHA DA PREFEITURA DE SP;

#	TERMO	DEFINIÇÃO	ILUSTRAÇÃO
1	BICICLETÁRIO	área, edificada ou não, mas equipada com dispositivos destinados ao estacionamento ou guarda de bicicletas;	PARACICLO BICICLETÁRIO ESTACIONAMENTO
2	PARACICLO	dispositivo destinado à guarda ou estacionamento de bicicletas localizado externamente ao lote, em logradouro;	
3	ESTACIONAMENTO*	estacionamento, ou também chamado de bicicletário de longa duração, que facilita a segurança das bicicletas. Pode ser público ou privado.	
4	CANTEIRO CENTRAL	espaço de separação de pistas de rolamento da via pública com calçamento ou jardim;	
5	CICLOVIA	via segregada fisicamente do sistema viário destinado a veículos ou a pedestres, destinada à circulação de bicicletas;	
6	CICLOFAIXA	faixa delimitada no leito viário ou em canteiro, temporária ou permanentemente, destinada à circulação exclusiva de bicicletas;	
7	CICLOROTA*	percurso exclusiva da bicicleta, interligando ciclovias e ciclofaixas e que tem velocidade máxima de 30km/h	
8	CALÇADA COMPARTILHADA*	parte da calçada ou canteiro central destinada à circulação de bicicletas, delimitada por sinalização viária horizontal e vertical, podendo ter piso diferenciado. A diferença entre partilhada e compartilhada se da exclusividade do espaço quando sinalizado.	
9	CALÇADA PARTILHADA*		
10	SISTEMA VIÁRIO	conjunto de vias e demais logradouros públicos destinados à circulação de pessoas, veículos e bicicletas, compreendendo leito carroçável, passeios, canteiros centrais, ilhas de retorno, refúgios, ciclovias, ciclofaixas, escadarias e vias exclusivas de pedestres;	

*não inserida no glossário, mas presente nos termos de mobilidade das referências.

Quadro 11 - Glossário inserido no Plano Diretor. Fonte: Plano Diretor, 2017. Cartilha da Prefeitura de São Paulo. Organização: Autora, 2018

Por fim, o Plano Diretor 2017, finalmente, apresenta em uma seção as diretrizes e objetivos da política de mobilidade, que passou a definir pelo Art. 14, 15 e 31 com ações sobre o trânsito desde a escala da calçada, a integração entre modais e apropriação equitativa do espaço.

Art. 14º

I. Articulação e integração dos componentes estruturadores da mobilidade - trânsito, engenharia de tráfego, educação, fiscalização, transporte, sistema viário e integração regional de forma a promover a apropriação equitativa do espaço e do tempo na circulação urbana, considerando a melhor relação custo benefício social;

II. Serão dadas prioridades ao sistema de transporte coletivo, ao uso de bicicletas e à segurança dos pedestres;

Art. 15

II. Promover a implantação de calçadas acessíveis e com dimensões compatíveis ao trânsito de pedestres, de ciclovias e de ciclofaixas

Art. 31.

I. A Macro zona Urbana é caracterizada pela porção urbanizada da cidade e que venha a ser a ela incorporada

pelo processo de urbanização, tendo por objetivos:
V. Melhorar a ambiência da cidade, por meio de incentivo ao pedestrianismo e ao transporte cicloviário, adequações viárias, arborização de vias e implantação de áreas verdes e de lazer;

(PLANO DIRETOR DE RIO CLARO, 2017)

Quando perguntado sobre esses artigos ou se já existem planos para a execução do Plano de Mobilidade durante a entrevista com o Sr. Luiz, ele respondeu “Estamos tentando fazer tudo dentro da Lei” remetendo à fala da revisão do Plano Diretor de 2015, para “que a gente não precise ficar fazendo duas vezes a mesma coisa, né? O tempo aqui passa voando e a gente sabe que a cidade precisa andar, porque os cidadãos cobram” e ainda comentou que esse “dentro da lei” representa as ações de levantamento dos dados para melhorar planejamento, e deu exemplos em relação ao número de multas aplicadas aos motoristas na cidade, que são principalmente por avançar na faixa de pedestre. Também citou sobre a questão do uso do transporte público coletivo, o ônibus, na qual, eles analisam a demanda e os usuários, que na grande maioria são

mulheres e idosos e que nos últimos anos vem decaindo, pois “os idosos ainda mantêm o número, mas as mulheres assim que começa a trabalhar já logo dá um jeito de comprar uma motinha “moto” e fica mais fácil de andar.”

Em relação a previsão de entrega do Plano, a resposta foi vaga, mas que estão apenas no processo de estudo pelos técnicos. Mas é possível entender que o prazo está perto, pois no último dia 20 de junho a Lei 13.683/2018 aumenta o prazo para as entregas do Plano de Mobilidade Urbana, como o site do Senado relata:

As prefeituras que não tiverem elaborado o PMU poderão fazê-lo até abril de 2019. O prazo anterior era abril de 2018, seis anos após a entrada em vigor da lei que instituiu a Política Nacional de Mobilidade Urbana (PNMU — Lei 12.587/2012). Quem descumprir a regra ficará impedido de receber recursos orçamentários federais destinados ao setor. (SENADO FEDERAL, 2018).

Afinal, a mesma Política Nacional determina que cidades com população acima de 200 mil habitantes, além do Plano Diretor como obrigatoriedade, devem apresentar o Plano de Mobilidade até 3 anos depois. Essa medida, em escala nacional, repercute em um número de cidades com o instrumento, que sai de 38 para 1.663 com o instrumento, para cidades com mais de 500 mil habitantes o número de 13 deve subir para 36

cidades, segundo dados do Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada - IPEA .

Portanto, sabemos que mudanças virão e relembando que cabe ao objetivo dessa pesquisa o auxílio para o Plano de Mobilidade por dar outra perspectiva de análise do transporte na cidade, a fim de enxergar que ao se projetar e planejar a cidade, para uma chamada minoria, a maioria também será atendida, resultando em uma democratização da via com o ato de pensar no indivíduo e no espaço da cidade, como encerra Augé (2009, p.63):

Lo urbano se extiende por todas as partes, pero hemos perdido la ciudad y al mismo tempo nos perdemos de vista de a nosotros mismo. Ante este panorama, es posible que la bicicleta le corresponda, corresponda un papel determinante: ayudar a los seres humanos a recobrar la consciencia de sí mesmos y dos lugares que habitan, invirtiendo , en lo que le corresponde a cada uno, el movimiento que proyecta a las ciudades fuera de sí mesmas. Necesitamos la bicicleta para ensimismarnos en nosotros mismos y volver a centrarnos en los lugares en que vivimos. (AUGÉ, 2009, p. 63)

05

a voz das ciclistas

128 como resultar a
pesquisa

128 grupo focal

145 monitoramento

150 formulário



como resultar

a pesquisa

Essa parte apresentará os resultados levantados ao longo da pesquisa, de modo a dividi-lo por tipo de metodologia aplicado para que seja possível o leitor fazer o comparativo da diversificação de resultados. A escolha por isolar em um capítulo esses resultados demonstra uma sequência metodológica escolhida, a fim de fornecer todos os insumos necessários ao planejamento urbano, com as etapas em que a pesquisa foi feita, como as ações vem sendo implantadas, pelo entendimento da mulher na cidade, e pela inserção da escala do indivíduo e como se sente violado a partir do assédio. Além disso, como proposta de encaminhamento o capítulo conseguinte tratará de propostas de intervenção.

grupo focal

Com a aplicação da metodologia relatada por Aschimdami (2004) e Gondin, (2003), o grupo focal com arquétipo das estudantes é sinteticamente apresentado ao lado, bem como os demais também serão, a fim de facilitar as leituras, e ao final da metodologia um quadro síntese sobre com os principais pontos de cada grupo é apresentado. Vale levar em consideração a importância dessa etapa e continuidade da metodologia nos meios de planejamento urbano que segundo Harkot (2019) desconstrói o aspecto quantitativo, pois

“baseado na série histórica de pesquisas quantitativas nos centros de planejamento do transporte, esse método (apenas numérico) não é o mais adequado, pois não consegue enxergar as particularidades de um sujeito ou de uma classe, e trata a todos como número olhando muito objetivamente os dados, e dados secundários coletados por grandes agências de pesquisa. Porém quando falamos do corpo, daqueles que fogem da norma, estamos usando os dados errados para falar de gênero, pois (os quantitativos) ajuda a formular a hipótese, mas não nos ajuda a explicar o que está relacionado nessas rotinas e cotidianos. Assim, para a mulher, a travessar a cidade, precisamos contextualizar as experiências, sensações e medos que são distintas aos homens. E por isso, entendendo que falar de Gênero, não é só falar de mulher, precisamos entender que falamos daqueles que são LGBTQI que são considerados fora da forma normativa. Assim, essas experiências são necessárias para lidar com os medos, de acessar o transporte, viver a cidade, em sua plenitude.

Isso porque a mobilidade deixa de ser apenas associada ao meio de transporte daqueles que estão inseridos na cidade capitalista e dentro da forma normativa e da classe trabalhadora das 6 da manhã às 6 da tarde, horário de pico, no qual a maioria das pesquisas apontam a alta demanda por mobilidade, vias maiores, mais infraestrutura, mais velocidade, e todo o ciclo já

tratado de modo vicioso que compete essa lógica incessante de viver o cotidiano da cidade. Sendo assim a parte conseguinte terá maior proximidade com o grupo focal, tratando dessas mulheres e as diferentes leituras.

Arquétipo de estudante

- Maio de 2018
- mulheres de 19 a 25 anos;
- número de participantes: 4
- estudantes da UNESP – Rio Claro de diferentes cursos de graduação; Moradoras dos bairros circundantes da Universidade, como Bela Vista, Vila Indaiá e Vila Alemã.
- utilizam da bicicleta como meio de transporte;

Esse primeiro grupo foi elaborado de modo a facilitar o diálogo e sendo chamado de piloto, pois o público envolvido está na graduação ou pós graduação e mantém o hábito de pesquisa por entrevistas, rodas de conversas e estariam mais dispostas a falar. Além disso, elas já faziam parte de um círculo social por conta da universidade, apontando então para um grupo homogêneo e exploratório, fazendo com que a temática de gênero pudesse ser aprofundada e ainda enaltecida pela

presença de uma mulher negra que estimulou pontos ainda não citados pelas demais. A relação com o curso da graduação se refere a ter diferentes percepções da cidade, do câmpus e da bicicleta, sendo representadas então pelo curso de geologia, geografia, engenharia ambiental e biologia. Por fim, o fator da bicicleta era o principal, mas desde que usassem com frequência e no dia a dia para os trajetos, para ir à faculdade, estágio, supermercado, academia ou mesmo do trabalho. Esse último ponto também ajudou na escolha do local de aplicação do grupo focal, onde aconteceu na parte externa da Biblioteca da Unesp, que conta com circulação constante de pessoas, diversas atividade e facilitava também na parada da bike de modo próximo, como aparece na abaixo.



Figura 43 - Bicletário Unesp Rio Claro próximo a biblioteca. Fonte: Autora, 2018

Interessante comentar, caso tenha passado despercebido que o quantidade de vagas ofertadas no bicicletário é reflexo da demanda e da quantidade de universitários que ali transitam sendo contado aproximadamente 40 vagas para o número de aproximadamente 3000 estudantes.

Pois bem, partindo para a dinâmica em si, nos 10 primeiros minutos elas desenham qual é o caminho cotidiano que fazem da casa delas, até o local onde estavam na Unesp (figura 44), e seguem ao lado para consulta. Interessante reparar nos traços desse mapa mental, no em como é retratado as quadras, as dimensões das vias e mesmo a escala, na qual utilizaram o padrão do tamanho do papel em diversas formas. Logo em seguida começou as questões abordadas sobre o que há próximo dos locais onde moram e se atende as necessidade imediata, as mulheres justificam que por “[estar no Vila Nova e já ser um bairro consolidado é bem fácil de encontrar, mas quando você vai no Bela Vista ai fica mais difícil](#)” essa comparação acontece por conta dos uso misto no zoneamento da cidade no primeiro bairro e zona residencial no segundo, sendo mais um ponto de atenção ao tratar dos instrumentos de planejamento.

Quando as estudantes são estimuladas a tratar da escala da cidade, esperam, refletem por um tempo e por fim chegam a algo mais consensual depois de relatar diversos pontos de vista, assim coube a estudante 1 sintetizar a infraestrutura da cidade e ciclovias como:

“ah de ciclofaixa eu tenho várias reclamações. Infinitas. Primeiro que ela não atende aquele negócio do metro, da distância do carro e da pessoa. O negócio é super fino, parece que tá vindo dentro de você. E todo mundo para na faixa, ninguém se importa. Sempre que vai no centro você tem que desviar o caminho. As pessoas estacionam na faixa.” Estudante 1

Essa fala se referiu diretamente ao distanciamento obrigatório de 1,5m à partir da guia, para que seja demarcada a faixa da ciclovia. Porém na porção central da cidade, ela foi demarcada a partir da linha da linha interna da calçada, e por isso desconsidera-se aproximadamente 30 cm desse limite, restando apenas 1,20 m para circulação, não sendo uma porção segura, pois os carros passam bem perto e não há área de escape. Além disso, os motoristas, utilizam como parte da faixa de rolagem, quando não de estacionamento.

Retomando, elas comentam que a ciclofaixa não tem em todos os lugares, mas dialogam que o problema não apenas ter ou não ter ciclovia, mas é a questão do espaço, no qual fizeram um novo desenho na Avenida 24 para caber dois carros e uma bicicleta, mas a rua não comporta e quem sai prejudicado são os ciclistas. E mesmo o centro, onde há várias faixas pintadas aparece como apertado e só cobre a porção “[próxima a estação até a Rua 3, depois da Avenida 5, acabou.](#)

Você anda e de repente não tem nada”. Apontando e retomando o mapa 4 e 4.1, no qual consta a infraestrutura da cidade, e dão a primeira diretriz de atuação que é a ampliação das ciclovias implantadas e a ligação e da rede.

Quando é apresentado pela articuladora a proposta extremista de que haveria então ciclovias em todos os locais, elas discordam, por um motivo que não é necessário, mas sim de garantir a segurança em principais e de grande fluxo:

“vias rápidas [seria importante]. Não tem ciclofaixa nas vias rápidas. A gente usa vias rápidas! Não é só porque a gente tá de bike e não carro que a gente não usa. Eu acho que não precisa em todas, mas nas principais, né”
Estudante 3.

E na conversa são explorados outros pontos da cidade que serão trabalhados posteriormente identificando quais são de maior necessidade, pois segundo a Estudante 2, “para chegar até o shopping tem ciclovias, mas até a rodoviária, como se fosse um lugar que não posso chegar de bike, não existe nem a demarcação pra bike” e ainda “não é possível, por exemplo, ir até o hospital da Unimed em segurança, pois a ciclovias está implantada em um ponto plano na cidade, mas o hospital está “lá cima” e como alguém doente pedala nessas condições?” Assim as mulheres e os demais ciclistas acabam percorrendo um maior caminho, desviando da Avenida Rio Claro, pois é

onde teriam que subir para chegar nos demais pontos.

Eservindo de embasamento para a pergunta do formulário que todas as meninas conhecem pelo menos alguém que já sofreu algum acidente de bicicleta, seja por colidir com carros, buraco nas ruas, ou mesmo por não ter seus devidos espaços em vias com maior fluxo. Sobre a segurança, consideram que não há locais suficientes para prender a bicicleta no centro, e acabam deixando presas a placas, mesmo assim nunca foram roubadas, mas consideram-se uma exceção. E em nenhum lugar no qual frequentam conta com uma área de apoio, para guardar a bicicleta, tomar um banho ou mesmo trocar de roupa, por isso levam todos os pertences na mochila, pois “aqui tem que carregar tudo, garrafinha de água, desodorante, troca de roupa e o celular do ladrão^[1]”. E nos locais, não se sentem diferenciadas, por chegarem de bicicleta, justamente por ser comum na cidade e não se sentirem discriminadas.

Já que as perguntas seguiram o contexto de percepção individual do corpo, a questão delicada sobre a ocorrência de algum caso de assédio mostra que as meninas não recuaram e até trouxe o contexto universitário de festas, mas foi necessário retomar o foco para que voltassem na mobilidade e a Estudante 3, consegue sintetizar e correlacionar os assédios na cidade e

1 Identificado como um celular velho, que não funciona mais e deixam na reserva caso sejam abordadas na rua.

a velocidade de locomoção, como uma das exemplificações de maior importância nesse grupo focal:

“então, acho que é o mesmo tipo de assédio como se eu estivesse a pé. Por estar sozinha e por estar andando lentamente. Se eu estou andando de bike, estou andando rápido, mas não tão rápido, então dá tempo deles mexerem comigo, entendeu? Tipo, se eu estiver de moto, eles não vão mexer comigo, posso estar com a mesma roupa, mas eu sinto que vou ser mais assediada se eu estiver de bike ou a pé, do que se eu estivesse de moto, que é praticamente a mesma estrutura de uma bike. Então eu não acho que é assim pela bike, mas pela velocidade que eu to, porque dá tempo deles mexerem comigo.” Estudante 1

No espaço da cidade elas não notaram tanta diferença ou exemplos não vieram à tona, mas a percepção da Estudante 1, resgata na memória uma cena na qual demonstra a sociedade machista em estabelecimentos e compartilhar a história com a roda, a qual desencadeou outras memórias:

“Uma vez eu fui comprar parafusos para meu pai ali na Rua 6 e aí todos os vendedores são homens e todas as pessoas que estavam na loja eram homens. E aí a hora que eu entrei meio que ficaram tipo.... mas foi a única vez, tanto que falei para meu pai... aí eu me senti estranha, mas eu não devia me sentir estranha, porque

não é estranho, eles que são estranhos.”
Estudante 3

Nessa sequência, foi deixado os comentários aparecerem e recaem sobre a generalidade da sociedade voltada ao homem, que tomam a liberdade de passar a mão e violar o corpo delas. Além disso, quando a questão é do sentido de segurança, tentam “se virar” para não voltar sozinhas para casa, depois das 21h, e mesmo que o medo não esteja explícito há o receio, e por isso espera algum menino ou mais meninas para andarem juntas, porém não selecionam horário no qual saem em segurança ou mesmo se privam desse momento, apenas escolhem horários que esteja mais confortável, ou seja, fora de horários de pico ou de muito sol.

A seguir são apresentados os grupos, mas sabendo que muitos dos aspectos de segurança, assédio, e percepção sobre a infraestrutura da cidade se repetem, serão tratados pontos mais específicos das falas das mulheres. E como já citado, todos os grupos serão sintetizados, a partir do quadro 9 ao fim do capítulo.

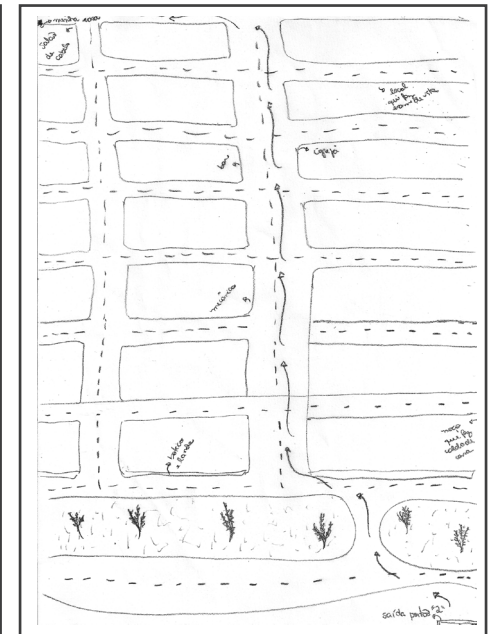
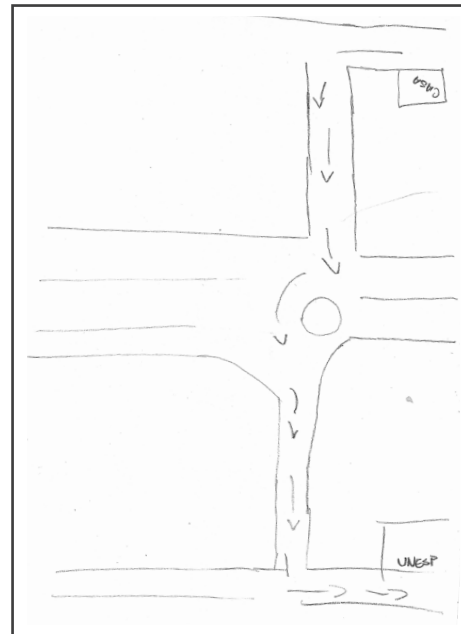
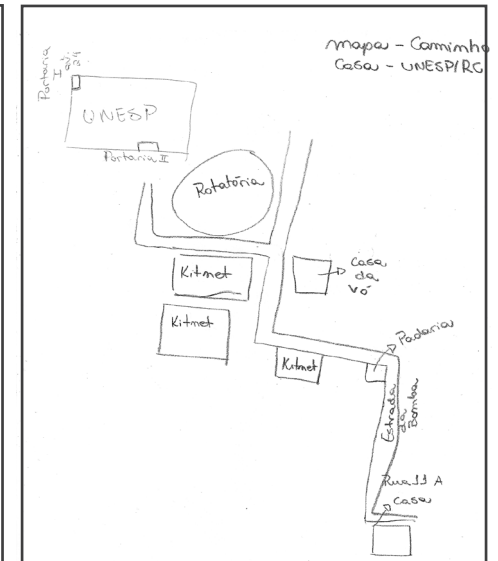
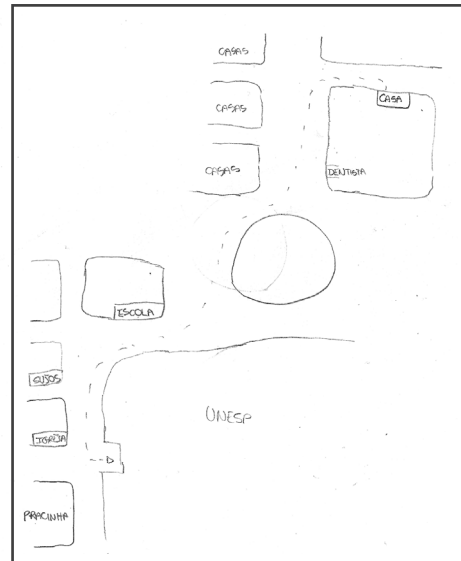


Figura 44 - Mapas mentais desenhados respectivamente pela Estudante 1, 2, 3 e 4 em seus percursos cotidianos. Fonte: Grupo Focal 1. Organizado pela autora, 2019

Arquétipo da unidade de vizinhança

- Agosto de 2018
- mulheres de 28 a 40 anos;
- número de participantes: 7
- tem o perfil diversificado variando entre trabalhadoras formais e informais no comércio local do bairro Jardim Cervezon, mães, aposentada (por invalidez), e demais papéis que podem exercer, mas não foram tratados.
- utilizam da bicicleta como meio de transporte para atividades cotidianas

Quanto ao que cabe do Arquétipo da unidade de vizinhança, realizado em Agosto de 2018, as mulheres já apresentavam ter mais idade e se referiram demasiadamente sobre o bairro, pois convivem ali e são muitas vezes dependentes de outras pessoas para realizarem suas compras, ou mesmo pagar contas, ou atividades que não são supridas na centralidade do Jardim Cervezon. A Vizinha 1, que estava participou mais ativamente, contando como era sua relação com a bicicleta antes de se aposentar, pois sendo a mulher mais velha da grupo, (com 40 anos) representava uma outra geração

vívida, com outra mentalidade e infraestrutura na cidade, até que chegou a comentar:

“na minha juventude, era normal a gente andar de bicicleta por ai, ainda não tinha essa coisa de precisar de capacete pra tudo, nem quando a gente estava na moto. A gente andava na garupa da moto e sentia aquele vento na cara. Até que, menina, tudo começou a mudar, falavam de acidente, asfaltaram a Avenida Brasil e ai todo mundo descia correndo, rasgando o vento. E ai dito e feito, aumentaram os acidentes e de certo que começaram a implementar as leis” Vizinha 1.

Uma das mulheres começou a andar de bicicleta tardiamente, chamada de Vizinha 2, e por isso vê essa relação com a cidade de outro modo, pois justifica que

“na época, meu pai só deixava meus irmãos andarem, porque eles iam pro trabalho e acabei deixando de lado essa vontade, ai com passou uns anos, meu pai veio a falecer e quando estava no ensino médio uma amiga me ensinou, porque ela mora aqui na rua de baixo e a gente sempre ia junto pra escola”

E quando perguntada a Vizinha 2 sobre como ela se sentia atualmente e como se locomovia, a resposta remete que

“é difícil fazer parte de uma geração na qual as mulheres ainda ficavam dentro de casa. Eu tenho meus filhos, cuido deles, mas sei que também preciso trabalhar fora para dar do que viver. E por isso incentivo, principalmente, a minha menina a não depender de homem, não. Ela já está com 12 anos, então já digo para ela ir buscar um pão na padaria, ir brincar na vizinha, porque ela precisa sair e não só ficar no celular.”

Isso levou a Vizinha 3, responder que “a gente só tem isso, porque estamos num bairro que quase todo mundo se conhece” e a Vizinha 4 ainda retrucar “Ah, mas tem muito malandro lá para aqueles lados de baixo” e uma das mulheres nomeadas de Vizinha 6, que reside nessa porção “de baixo” diretamente responder “mas eles não mexem com criança não, eles tem as coisas deles lá, mas é só não aprontar”. Essa conversa aponta não só sobre uma porção da centralidade na qual há o tráfico de drogas, mas também como esse contexto é vivido de modo distinto a cada uma delas e com experiências distintas.

Esse grupo, sendo um dos mais cheios, teve diversas peculiaridades e desabafos pessoais, pois somando 7 mulheres com diferentes padrões de percurso elas consomem em diversos modos os lugares e consequentemente a cidade. É válido ressaltar antes de continuar, que não foi aplicado a introdução do mapa mental, pois percebeu-se no piloto, que

as mulheres se sentiam pressionadas ou mesmo acuadas em desenhar ou comparar seus desenhos com as demais e por isso não se repetirá nos demais. Quando deixado de lado essa parte mais pessoas que de fato demorou mais tempo, encaminhamos para as questões da cidade. A Vizinha 5, reforçou que é muito difícil andar na cidade com os carros colados, e mais difícil ainda quando aparece alguém andando não só na contramão da vida, quanto também na ciclofaixa “o espaço já é apertado pra um, imagina pra dois” e por ser motorista cita

“lá na Avenida Rio Claro, eu acho que daria para abri no canteiro central uma ciclovia, todo mundo passa por lá. E a velocidade de alguns carros e caminhões é alta, então seria justo aos tantos ciclistas ter no canteiro, quem sabe, uma parte para eles andarem”

Sobre a mobilidade cotidiana para ir ao trabalho, a Vizinha 1 é depende dos filhos e prefere não sair mais de casa, por conta da aposentadoria por invalidez, devido a um problema de saúde e por isso recorda com saudosismo os momentos de maior “liberdade” como ela mesmo comenta na primeira citação desse grupo. As demais, já parecerem mais acomodadas com a infraestrutura do bairro, pois ou cresceram ali, ou se mudaram devido ao baixo valor do imóvel e com a estruturação do bairro, notaram que consegue suprir suas necessidades sem sair da

unidade de vizinhança, seja para banco, compras, manutenção da casa, casa de carnes e até mesmo a compra de roupas. A Vizinha 3 chega a enaltecer

“Tem vez que eu vou pro shopping e pro centro pra dar uma volta, porque eu trabalho aqui, tem a praça, tem os amigos, a gente faz um churrasquinho no final de semana, e durante a semana da para descer ali no varejão para pegar o que comer, e depois que abriu o Covabra (supermercado conhecido na cidade) nossa, nem preciso andar muito e consigo fazer tudo de bicicleta mesmo, é aqui pertinho, mesmo”

Quanto a segurança e assédio e questões que envolvem o corpo, esse grupo chegou a uma conclusão de que se naturalizou o assédio na rua, como um jeito de cantada, remetendo até de que levavam numa boa, pois era uma jeito delas se sentirem bem, se sentirem que estavam sendo vistas. Essa é uma associação direta que conversa com o filme Chega de Fiu Fiu e esse machismo velado e ainda mascarado de elogio. Nesse grupo, não apareceu muita repercussão sobre acidentes ou mesmo sobre os assédios, faz se uma hipóteses que seja pela idade das mulheres, conhecimento sobre ou ainda se sentiram acudadas em falar, visto que havia uma proximidade entre elas.

Arquétipo da trabalhadora industrial

- Novembro de 2018
- mulheres de 18 a 36 anos;
- número de participantes: 8
- o mais cheio dos grupos, homogêneo pela profissão.

São trabalhadoras do Distrito Industrial, possuem jornadas em turnos variados de 6 horas. Seguem juntas para o trabalho. Participou também a filha de 18 anos, que sempre andou de bicicleta e recentemente financiou uma moto. 5 das mulheres residem na Vila São Miguel, e as demais no Vila Cristina e Jardim Village.

- utilizam da bicicleta como meio de transporte para o trabalho.

Sabendo do relacionamento delas irem para o trabalho, todos os dias juntas, as mulheres dizem que criaram esse hábito e foi acontecendo, nada forçado. Uma delas ia sozinha, Industrial 1, conheceu as três, pois trabalhavam no mesmo setor, se aproximaram e conforme notaram que sempre tinham o mesmo caminho. Então, passaram a combinar a rotatória da Avenida Brasil, que dá início ao distrito industrial como ponto de encontro todos os dias. Assim papeiam, contam do dia, e

ali se criou a relação na qual a filha, que conquistou o emprego no mesmo lugar que a mãe se inseriu por último e isso gera uma amizade há pelo menos sete anos. Esse grupo de maior número de participantes, de certa forma, foi o mais homogêneo devido as relações impostas pela carga horária de trabalho, representando as 6 horas na quais se mantém ocupadas, cerca de 1 hora do dia na qual se preparam para o trabalho e o tempo em deslocamento para o serviço. Assim, o restante do dia, possibilita que três delas trabalhem em um emprego formal e de carga horária também reduzida, outras duas com que exercem parte do emprego informal, outras duas fica em casa cuidando dos filhos e a última é motorista de aplicativos de carona, pois ajuda a complementar a renda no lar.

Mesmo parecendo homogêneo a opinião sobre a mobilidade é distinta, principalmente em relação a infraestrutura. A Industrial 8, que é motorista de Uber, consegue enxergar ambos os lados da mobilidade, seja de motorista ou de ciclista

“quando a gente nasce me rio claro, é bem típico que você sempre vai lidar com o trânsito da bicicleta, mas e aos poucos você vai aprendendo, se acidentando, tomando umas buzinas, mas acaba sendo na própria experiência. Eu tento evitar chamar a atenção de ciclista quando estou dirigindo, mas confesso que as vezes fica difícil.”

E quando questionada o porquê não utiliza o carro para ir ao trabalho ela justifica que é o único tempo que ela realmente tem para se “exercitar”. Na continuidade é feita a pergunta se quando está chovendo, ela ainda sim não abre a mão da bicicleta e vai de carro, a resposta revelou muito

“na verdade, meu marido usa o carro na parte da manhã para trabalhar, e rodo com no uber a tarde, então meu marido me deixa no trabalho e segue para o dele nos dias de chuva”

Isso justifica muito em relação ao que Harkot (2019) que quando há o carro em casa, ele geralmente fica em posse do marido para o deslocamento, sugerindo que quando está no carro, ela é passageira ou trabalha para alguém, sendo coerente a relação de dependência da mobilidade do outro em detrimento da sua.

A Industrial 2 e a Industrial 3 são respectivamente mãe e filha, essa mais nova, com 18 anos conseguiu o emprego no mesmo lugar que a mãe, no turno da manhã e trabalham em lugares distintos na parte da tarde. Uma está no emprego formal e outra no informal e vem como necessidade para complementar a renda. A proximidade com a bicicleta, para a filha, se dá

“desde que me conheço por gente, minha mãe sempre me levou na cadeirinha, seja quando estava no pré, com o passar do tempo ela ganhei a minha e ela me acompanhava, depois passei a ir sozinha, até que no colegial consigo estudar a noite, e já que o trabalho está dando certo, resolvi comprar uma moto, para nos levar ao trabalho e eu poder ir mais segura para a escola [...] Quero poder levar minha mãe para trabalhar de um jeito mais rápido”

e a mãe responde

“não filha, que isso, já falei pra você que a mãe vai continuar trabalhando desse mesmo jeito, não quero saber dessas coisas aí, nunca gostei, minha bicicleta anda, eu sei pedalar nela e ela tá ótima”

A Industrial 1, quando o grupo se encaminhou para as categoria do corpo, comentou que já foi roubada três vezes, a bicicleta simplesmente sumia quando ela voltava.

“Isso aconteceu duas vezes quando eu estava no centro, uma foi em 99 e outra em meados de 2005 que fui pra resolver umas coisas por lá e parei ali no jardim público, onde tem mais bicicletário. Quando voltei, menina, não tinha mais nada. Voltei de ônibus e tive que lidar com a situação. A outra vez foi na época de natal, o centro tava cheio, todo mundo fazendo as compras, típico como vai ficar nas próximas semanas (o grupo aconteceu na

última semana de novembro de 2018, quando o comércio já funciona até as 22h para as compras de natal). Tava a noite, eu carregando algumas sacolas e deixei a bicicleta na placa, ali na rua 3, como todo mundo faz. Quando sai, dito e feito, estouraram a corrente e levaram. A do meu marido que estava junto, levaram o banco. Onde já se viu fazer isso?!

As demais mulheres contam que já passaram por isso e seria bem útil se tivesse mais locais em segurança para guardar a bicicleta. Tratando também sobre a infraestrutura, porém de modo privado, a empresa equipou a área dos operários com bicicletário suspenso, como do ASCOBIKE, no qual cada um prende suas bicicletas nos ganchos. Banheiros com chuveiro e bebedouro próximo ao local também foram instalados para todos que ali trabalham.

Na dimensão do corpo, essa foi o grupo o de maior dificuldade ao comentar sobre o assédio e questões envolvendo a violência de gênero, pois ao introduzir essa nova parte todas as participantes se calaram e a tensão pairou. Foi constatado que algo, que as incomodava, e a sugestão foi de darmos sequência, até que a Industrial 5 comentou

“Não tem problema gente, ela só está fazendo o trabalho dela de pesquisar, eu acho que já consigo falar”

e toda uma série de acontecimentos sobre violência doméstica começou a ser narrada pelas mulheres, uma

complementando a parte da outra sobre a vida da Industrial 5. O marido a agredia e ao trabalharem juntas pela manhã a encontrava com marcas que tinham sido feitas na noite anterior. E a situação tomada de lágrimas, era revertida em acolhimento, sororidade e amizade dessas mulheres. Sabendo da situação, foi apresentado parte das cenas do Chega de Fiu Fiu, principalmente das que tratam do apoio jurídico e como proceder nos casos de denúncia. Assim, dado o contexto difícil de lidar, o enredo do grupo focal deu-se por encerrado e as mulheres começaram a tratar de suas vidas pessoais, relacionamentos e cotidiano, na tentativa de acalmar a Industrial 5. Até que a Industrial 3, que é a filha, com o ar despojado de modo direto

Arquétipo da mãe

- Janeiro de 2019
- mulheres de 35 a 55 anos;
- número de participantes: 6
- tem o perfil diversificado entre moradoras, mães, domésticas e estão no comércio informal. Tem diversas profissões e residem em diversos pontos da cidade. Aceitaram participar pois cuidam de idosas e encontram-se na mesma praça do bairro do Jardim Portugal.
- utilizam da bicicleta como meio de transporte para o trabalho.

soltou “Deus me livre de um embuste desse, cruzeiros”

Esse foi o segundo encontro que se deu em lugar público, na Praça do Jardim Portugal, próximo ao Senai, e o mais rápido, questão de 1 hora. Lá as mulheres foram avistadas uma primeira vez, e por ser caminho cotidiano da moderadora, notou-se que elas sempre estavam ali no mesmo horário. Assim, em uma abordagem cuidadosa, o grupo funcionou com 6 mulheres, na qual 3 delas de fato utilizavam a Praça para levar as idosas para as quais trabalhavam e 3 delas utilizavam de fato a bicicleta. O ponto em comum é que todas eram mães. Dessas 6 participantes 2 realmente utilizavam a bicicletas, mas as demais trouxeram pontos relevantes sobre a mobilidade, uso da cidade.

Elas alegaram ter dificuldade nas fases iniciais de levar o filho para a creche ou mesmo para a pré a escola

“nessa fase, eles não param quietos, eles estão sempre prestando atenção em tudo e o cuidado deve ser redobrado ao passar pelos carros, fazer as curvas”

Mas também entendem que com o passar do tempo eles começam a pedir para ir sozinhos porém até chegar nessa fase, encaram dificuldade, por exemplo, quando estão no centro onde as ruas são estreitas ou quando não há espaço seguro, elas descem da bicicleta, deixam o filho na cadeirinha

suspensa (geralmente na frente para crianças menores, e na garupa para crianças maiores) e empurra na parte da calçada, pois assim conseguem cumprir com seu papel de mobilidade dependente de outro. Porém nessas situações cotidianas, as mães apresentaram que

“as vezes a gente passa um sufoco danado, quando a corrente sai, o pneu fura e nossa, concertar isso e ainda garantir que meu filho não vai sair correndo na rua é um trabalho. E mesmo se tem uma bicicletaria para fazer a manutenção, você entra e aquele olhar de homens encarando já aparecem, do mesmo jeito quando você entra numa oficina mecânica”.

Elas chegam até se perguntar se há alguma mulher que atende, ou mesmo se há algum lugar que seja mais “respeitoso” como a Mãe 5 comenta.

Elas comentaram principalmente nos trajetos de ciclovias no qual precisa subir diversos quarteirões, pois eles não tem outro jeito a não ser descer da bicicleta e empurrar, desse sugerem que

“os caminhos deveriam ser pensados como as pessoas de fato usam a bicicleta, já viu alguém descendo a avenida 32, então, todo mundo desce, mas e pra subir? Pode repara, tá todo mundo sempre empurrando. Deveria ter algumas rotas alternativas.”

Fato curioso é que pela primeira vez apareceu a interligação de modais, pois ao comentar desses caminhos alternativos, elas falam que

“sabe, seria interessante se a gente pudesse entrar usar o ônibus também, porque facilitaria para levar o filho e a bike, por exemplo em dia de chuva, ou quando ele está doente.”

Nota-se que essa preocupação surgiu justamente porque elas utilizam do ônibus para esses casos, mas já que não há integração entre os modais, ficam dependentes do trajeto e das linhas pendulares de ônibus. Talvez uma função ideal seria se os ônibus aceitassem também a bicicleta, “acredito que facilitaria bastante pra quem mora nas partes mais longes da cidade e trabalham por exemplo em Ajapi (distrito de Rio Claro, no qual concentra uma população de trabalhadores rurais)”

Pontos sobre assédio não foram muito abordados, mas com as mães conseguiu-se comprovar de fato o percurso tipicamente de vários afazeres, pois a Mãe 1 comenta

“Saio daqui a pouco, vou deixar a Dona Maria em casa, já aproveito, pego a bicicleta, vou passar no mercado pegar um pão, tenho que comprar uns remédios. E por isso é bom trabalhar fora, mesmo que seja para passar o tempo aqui, pois já vou resolvendo algumas coisas da vida, da vida da Dona Maria e me sinto útil.”

Tudo isso porque ela complementa depois de alguns minutos

“Por que se dependesse do meu marido, só iria no mercado 1 vêz no mês, parece que ele não vê o que precisa ser comprado toda semana. [...] Ele chega do trabalho, se banha, o jantar fica pronto e acha que eu só fiz isso o dia todo, mas to aqui, to ralando”

E com esses pontos sobressalentes, é possível se ter um panorâma sobre o arquétipo, elas precisaram partir, justamente pelo horário das mulheres para as quais trabalham. Assim, seguiram a cotidianidade de seus afazeres e duas delas continuaram a contribuir com o monitoramento.

Arquétipo da esportista

- Março de 2019
- mulheres de 39 a 48 anos;
- número de participantes: 5
- mais homogêneo em perfil socioeconômico elevado, moradoras em bairros mais nobres, quando não em residenciais fechados. Usam a bicicleta com o suporte no carro. São mães, com empregos formais ou autônomas e possuem demais papéis que podem exercer, mas não foram tratados.
- utilizam como prática esportiva, regularmente duas vezes na semana.

Esse de fato foi o mais grupo *outlier* do uso cotidiano da bicicleta, pois as mulheres as usam de modo muito esparso e específico na semana. Apenas para o pedal de trilha, que é realizado duas vezes a cada 7 dias. Assim quando as percepções se davam em relação a cidade, seus pontos de vistas se destinavam ao aspecto do carro, por seu o modal mais utilizado. Ou seja, falavam do trânsito, do tamanho das vias, e mesmo quando comentado do tamanho das ciclofaixas, sabiam que não era as adequadas, mas não as utilizavam com

frequência a ponto de relatar os problemas estruturais. Essas mulheres possuem condição socioeconômica mais alta em relação às demais, moram nos condomínios fechado e mesmo quando usam a bicicleta, as coloca no suporte do carro, chegam ao ponto de partida, fazem o devido esporte e depois voltam para casa, também de carro. Ou seja, sua mobilidade é basicamente restrita a um modal. Assim, os aspectos mais relevantes são tratados abaixo.

Quando tratado do papel ciclista e bicicleta, elas a utilizam para obter uma melhor performance durante as trilhas, fazendo com que as peças sejam adaptáveis ao tipo do esporte e dimensão do corpo da mulher, o que requer quadro^[2] menor. Além disso antes de saírem pedalando, passaram por um cursinho intensivo, na qual o Esportista 1 relatou

2 Parte estrutural da bicicleta, na qual as rodas e os demais componentes são montados.

“Sempre vi aqueles problemas de não saber como trocar um pneu, concertar uma corrente que saiu da catraca, então tivemos um cursinho com o pedal que meu marido participa. Eles ensinaram algumas ferramentas básica e um kit que pode ajudar qualquer ciclista em qualquer lugar”

Ao comentar “pedal que meu marido participa” coube a pergunta se é o mesmo do qual ela faz parte, a resposta foi que não, pois eles faziam trajetos mais longos e há treinavam a mais tempo. Então resolveram formar um só de mulheres iniciantes. E então esses ensinamentos básicos sobre a manutenção da bicicleta passou a ser disseminado as outras integrantes do pedal. A Esportista 3 chega até a responder “precisamos fazer novamente por conta do pessoal novo que outra, a Claudia, a Andréia e a Márcia também precisam pegar (esses aprendizados)”. Ao tratar do abordagem mais íntima sobre

assédio, notou-se que as mulheres pouco abordavam o tema, tentando sempre retomar para o esporte. Muito presente na fala dessas mulheres a problemática das questões que Harkot (2019) trata como o combo do medo, na qual elas enxergam a problemática de segurança pública, não como algo a ser partilhado na cidade que gera maior segurança no espaço público. Elas sempre retomavam uma visão da insegurança “deveria ser igual a quando você está dentro de casa”, ou seja, dentro da casa, dentro do condomínio e na posição a qual pertencem socialmente, sem os diferentes, e cercados pela infraestrutura do condomínio. O tom da fala representava um estranhamento com o “outro”. Sobre o segundo medo, que é o da violência de gênero, este remetia justamente ao assunto menos tratado por elas e então não foi tão explorado.

Já a questão da violência no trânsito, essa mesclou-se com o medo patrimonial, ou seja, aquele de ter seus pertences

roubados, talvez por já terem passado por algum tipo de trauma, até porque a Esportista 3, consegue deixar claro que

“Eu entendo que tem o espaço da cidade, o espaço que tem que ser de todo mundo, mas eu não posso ter meus pertences retirados de mim, isso é roubo e por isso tento me proteger”

ou seja, essa fala reforça um processo de venda da “falta segurança”, na qual as pessoas se isolam, utilizam das câmeras de segurança, concertinas, porteiros, muros e demais infraestruturas tanto arquitetônicas quanto tecnológicas para evitar o outro.

Notando um desconforto em algumas mulheres a se abrirem e se aprofundarem no “cone invertido” preferiu-se encerrar o grupo, obviamente agradecendo a participação. encaminhando duas mulheres para a próxima etapa do

RESULTADOS GRUPOS FOCAIS					
Síntese de características e resultados colhidos durante os 5 grupos focais.					
#	GRUPO FOCAL	CARACTERÍSTICAS			COLETA DE DADOS PARA PROPOSTA
1	ARQUÉTIPO DE ESTUDANTE GRUPO PILOTO	Idade:	19 a 25 anos	Número de participantes:	4
		Descrição	estudantes da UNESP – Rio Claro de diferentes cursos de graduação; Moradoras dos bairros circundantes da Universidade, como Bela Vista, Vila Indaia e Vila Alemã.		
	maio de 2018	Como utilizam a bicicleta:	como meio de transporte cotidiano.		
2	ARQUÉTIPO DE UNIDADE DE VIZINHANÇA	Idade:	28 a 40 anos	Número de participantes	7
		Descrição	tem o perfil diversificado variando entre trabalhadoras formais e informais no comércio local do bairro Jardim Cervezon, mães, aposentada (por invalidez), e demais papéis que podem exercer, mas não foram tratados		
	agosto de 2018	Como utilizam a bicicleta:	para atividades cotidianas.		
3	ARQUÉTIPO DE TRABALHADORAS INDUSTRIAIS	Idade:	18 a 36 anos	Número de participantes	8
		Descrição	o mais cheio dos grupos, homogêneo pela profissão. São trabalhadoras do Distrito Industrial, possuem jornadas em turnos variados de 6 horas. Seguem juntas para o trabalho. Participou também a filha de 18 anos, que sempre andou de bicicleta e recentemente financiou uma moto. 5 das mulheres residem na Vila São Miguel, e as demais na Vila Cristina e Jardim Vilage.		
	novembro de 2018	Como utilizam a bicicleta:	meio de transporte para o trabalho.		
4	ARQUÉTIPO DE MÃE	Idade:	35 a 47 anos.	Número de participantes	6
		Descrição	em o perfil diversificado entre moradoras, mães, domésticas e estão no comércio informal. Tem diversas profissões e residem e diversos pontos da cidade. Aceitaram participar pois cuidam de idosas e encontram-se na mesma praça do bairro do Jardim Portugal.		
	janeiro de 2019	Como utilizam a bicicleta:	transporte para o trabalho.		
5	ARQUÉTIPO DE ESPORTISTA	Idade:	39 a 48 anos	Número de participantes	5
		Descrição	mais homogêneo em perfil socioeconômico elevado, moradoras em bairros mais nobres, quando não em residenciais fechados. Usam a bicicleta com o suporte no carro. São mães, com empregos formais ou autônomas e possuem demais papéis que podem exercer, mas não foram tratados.		
	março de 2019	Como utilizam a bicicleta:	prática esportiva, regularmente duas vezes na semana		

monitoramento, foi interessante reconhecer uma visão distinta da qual se buscou trabalhar no presente trabalho, mas que obviamente não deve ser deixado de lado na fase de levantamento para um Plano de Mobilidade e o que compete outros mecanismos de Planejamento Urbano.

Portanto, o quadro ao lado apresenta um resumo dessa experiência dos grupos focais, pois é útil para facilitar a compreensão e são sintetizados os pontos mais relevantes e convergentes do grupo, que tem a possibilidade de virar propostas, desde que adequadas a escala e ao tempo da execução.

Quadro 12 - Síntese dos grupos focais. Organização: Autora, 2019

Nessa etapa, ao final de cada grupo focal era oferecido que as mulheres participassem, muitas delas se animaram, assim, era apresentado o guia de instalação e acompanhamento do monitoramento. Porém houve complicações, pois algumas delas enviaram seus dados, ao todo 20, mas nem todos foram válidos devido a alguns erros nos momentos de ligar o aplicativo ou quando o percurso não chegava até o fim do dia. Por isso, a coleta abaixo conseguiu relacionar 2 participantes de cada arquétipo, totalizando 10 contribuintes na formação do mapa que será apresentado adiante, com sua devida interpretação. Os dados brutos recebidos, chegavam a partir do aplicativo *Strava*, com todo o mapeamento do percurso. Nota-se que as informações pessoais foram ocultadas, mas se deu da seguinte forma exemplificada pela estudante 1 e 2.

Figura 45 – Forma bruta de percurso da Estudante 1. Fonte: *Strava*, 2018. Editado autora, 2018.

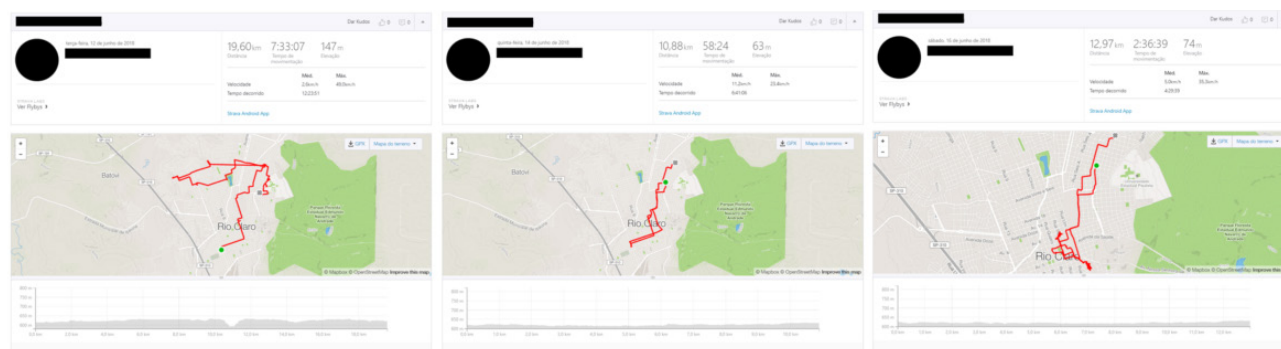
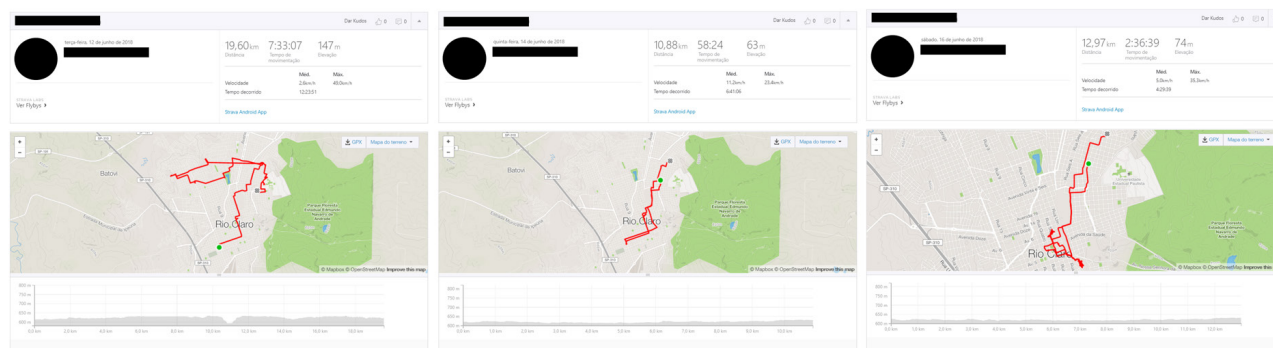
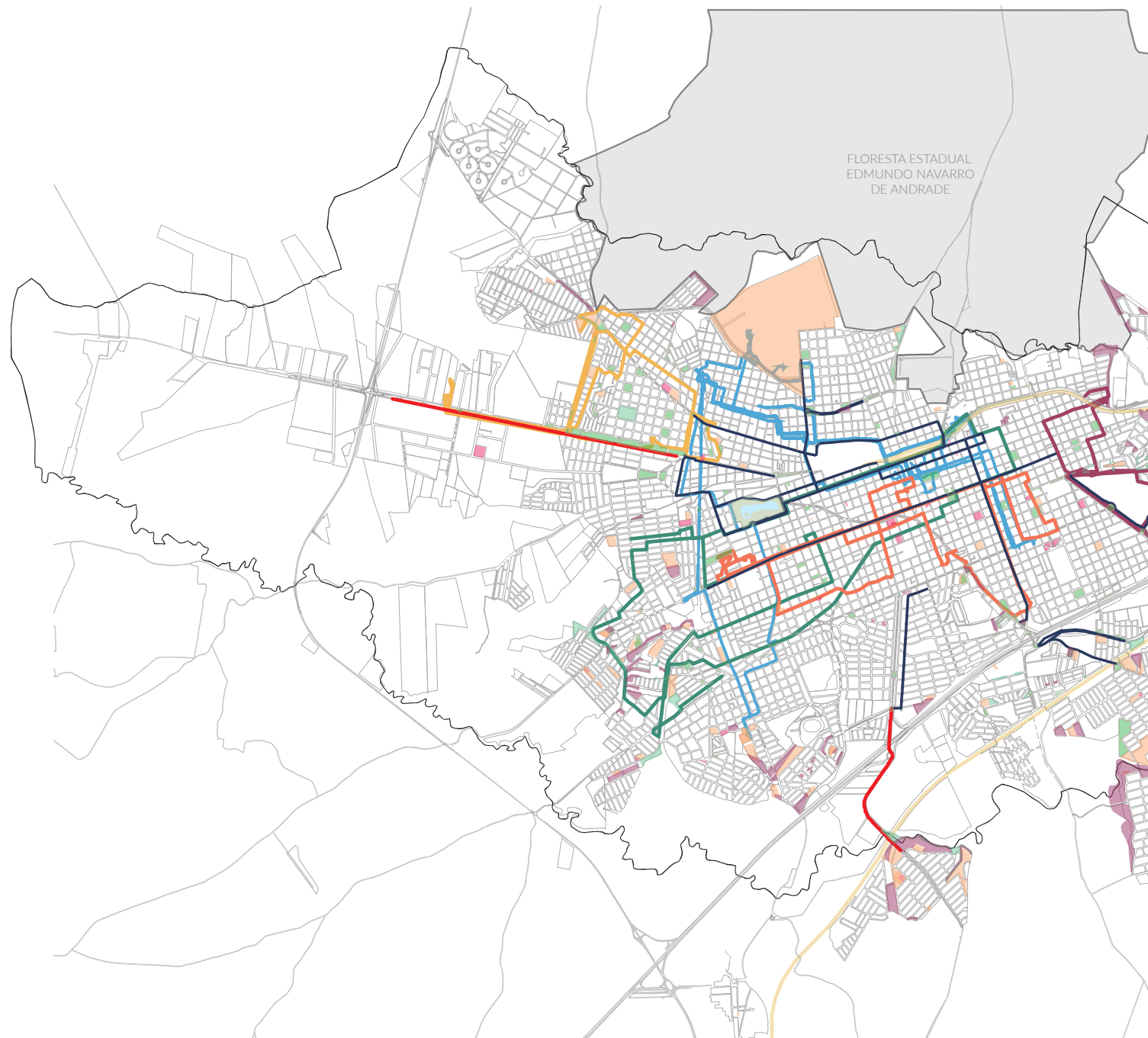


Figura 46 – Forma bruta de percurso da Estudante 3. Fonte: *Strava*, 2018. Editado autora, 2018.





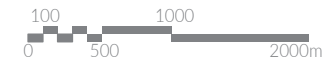


Essa sequência de pontos, ou que aqui será chamado de forma do percurso, era devidamente isolado e aplicado no mapa da cidade. O ajuste em escala e quadras, permitia conferir a distância percorrida, trajeto, se foi utilizado ou não alguma ciclovias existente e quando não, qual caminho optavam. Por fim, representa como de fato acontece esse consumo da cidade, especializando e sintetizado em um único produto cartográfico.

Porém, é necessário explicar que não basta apenas essa leitura numérica e replicada apenas do monitoramento, mas sim entender o contexto da cidade, enaltecendo os locais demarcados, onde há locais de lazer, lotes institucionais de educação e saúde, também apresentando as ciclovias/ ciclofaixas existentes. Assim o mapa (5) ao lado o apresenta as estudantes percorrendo maior caminho na cidade, pois o azul claro, representa suas idas e vindas. Isso justifica o fato de uma das participantes ser professora e dar aula em duas escolas pelo projeto de extensão na qual participa na universidade. O arquétipo de vizinhança, já vem para mostrar a mobilidade delas diretamente ligada ao bairro, em suas redondezas e permanecendo mais tempo em casa. Apenas quando necessário ela cruza a cidade e realiza duas funções no centro,

Mapa 5 - Monitoramento do percurso cotidiano dos arquétipos e infraestrutura existente.

org: ROSIN. A
2019



TRAJETO MONITORADO

- estudante
- vizinhança
- trabalhadora
- mãe
- esportista

INFRAESTRUTURA EXISTENTE

- áreas verdes
- lazer
- educação
- saúde

legenda:

CICLOROTAS

- ciclovias
- ciclofaixas

INFRAESTRUTURA

- perímetro urbano
- linha férrea
- rodovias e estradas
- loteamentos e quadras

como é e evidenciado na concentração próxima ao shopping. Além do mais, possível notar que seu trajeto não utiliza muito das infraestruturas presentes de ciclovia, pelo menos na ida ao centro, justamente porque as ciclovias não são em mão dupla, assim são coerentes apenas na volta para a centralidade do Jardim Cervezon.

Já nas mulheres da categoria de trabalho industrial, é possível comparar que essas fazem seus percursos entre casa, trabalho e escolhem a escola dos filhos, locais de supermercado, e outras questões da vida cotidiana para o abastecimento de casa, segundo o seu trajeto. Vale a atenção para o trajeto que é intensificado na porção do ciclofaixa, justamente pelo uso tanto na ida, quanto a volta do trabalho, afinal ela é estruturada para ter as duas mãos, e está na parte interna de um canteiro entre a Avenida Brasil e Avenida 3A. Observe que estão cotidianamente atreladas a bicicleta para ir ao trabalho e residam em locais onde ciclovias e ciclofaixas ainda não estão presentes.

Para o arquétipo de mãe, ambas trabalham como cuidadora das senhoras mais idosas, mesmo assim, continuam a exercer seus papéis de estar em casa, cuidar dos filhos, e seu

trajeto na cidade é justamente depende dessas necessidade, seja do trabalho (local em que a linha laranja se intensifica) ou no seu papel de cuidar do filho, no qual justamente no dia de monitoramento precisou ir até o centro, passar pela Santa Casa Saúde, ir à farmácia, e outros diversos pontos que tangem a infraestrutura de comércio e serviços da cidade. Além do mais, nota-se um trajeto mais retilíneo, isso se deu por conta da preferência em usar as ciclovias, e evitar as ruas de maior movimento, pois estando com o filho, a Mãe 3 prefere “**pegar uma das ruas e avenidas e seguir em frente, não fico zig-zagueando pela cidade, só tem que tomar cuidado com os carros, como em qualquer outra rua da cidade**”

Já no papel das esportistas, as duas contribuintes moram na área da cidade em residências fechadas, e com baixa vulnerabilidade social como será apresentado no mapa das propostas. Assim, seu uso da bicicleta fica restrito ao ir até o Boulevard dos Jardins (galeria na qual se organiza para sair o grupo de pedal) uma volta no aeroclube, completando os 5km e depois dão sequência a trilha. Já que esse trajeto não influencia diretamente na pesquisa, ele foi removido do mapeando,

deixando apenas 3 pontos, em roxo direita ao mapa.

Dado todo esse levantamento, é compreensível que apenas com um amostral de 10 pessoas, não conseguimos cobrir todas as ciclovias, ou ciclofaixas, ou pelo menos ter uma visão de cada um dos bairros, mas trabalhou-se de forma ampla. E a representação e espacialização dessas mulheres trazem um caráter de grande valor, pois somado as outras metodologias enriqueceram os dados necessários para as propostas que serão apresentadas no próximo capítulo.

formulário

Como já apresentado também na metodologia, os mesmo contatos do grupo focal ajudaram a disseminar o formulário para pessoas, independente do sexo na cidade. Ele foi baseado nos resultados de avaliação do Ciclocidade ao estudar a mobilidade em São Paulo, desse modo as perguntas foram adaptadas para a escala de Rio Claro, variando com diversos públicos. Dessa forma passiva, deixando livre a resposta do público que recebesse o link, o formulário obteve 32 respostas em 1 mês e depois elas foram divididas entre todas as respostas, e apenas as de mulheres, para saber se há alguma diferença de maior relevância e são apresentados os 22 formulários. Como já mencionado para o monitoramento, esse não é estatisticamente um número amostral para a cidade de pouco mais de 200 mil habitantes, mas é o suficiente para se ter uma boa relação do espaço e das características que condicionam ao pedalar, afinal, houve moradores de bairros diversos que são aptos a darem sua visão em relação a infraestrutura da cidade. As respostas apresentadas abaixo foram extraídas diretamente do *google forms*, divididas entre grupo total e apenas mulheres, respectivamente 32 e 22 respostas (sugere-se atenção na parte superior dos gráficos). Além do mais, algumas interpretações serão destacadas, mas não quer dizer que outras não venham a existir, afinal não existe uma história única.

O formulário segue algumas divisões, entre: informações

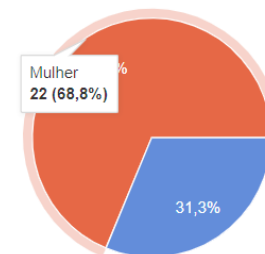
pessoais, uso da bicicleta, percurso na cidade, aspectos da cidade e se desejavam continuar contribuindo, mas esse último ponto não será apresentado por conter dados dos participantes.

Na primeira sessão de perguntas sobre as informações pessoais, 68,8% foram respostas de 22 mulheres, a maioria se identificando como branca, e apenas uma negra e uma amarela, enquanto que, quando o formulário estava aberto aos homens a quantidade já subia para 3 etnia, de cada entre as 32 respostas presentes. Além disso, a maioria das mulheres se classificam como solteiras, 54,5%, em união estável ou casadas 36,4% e separadas 9,1%.

Como se identifica

32 respostas

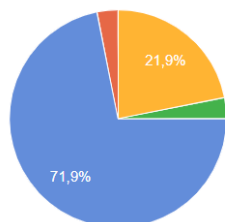
● Homem
● Mulher



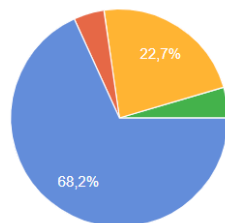
Qual sua cor ou raça

32 respostas

● Branca
● Negra
● Parda
● Amarela
● Indígena



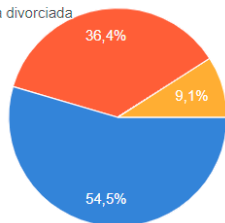
22 respostas



Estado civil?

22 respostas

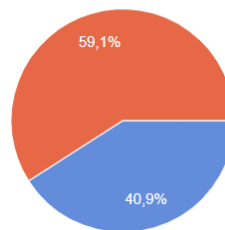
● Solteira (o)
● Em união estável / casada (o)
● Desquitada, separada divorciada
● Viúva (o)



Você possui carro?

22 respostas

● Sim
● Não



Um número mais visível de comparar dessa categoria é em relação ao carro, 13 mulheres não possuem, (59,1%) enquanto que com o formulário aberto, o número era de (53%), ou seja todos os homens do formulário possuíam carro, assim esse bem está, na maioria das vezes está na posse dos homens, comprovando o pertencimento dito por Harkot (2019).

Quanto a escolaridade, uma entrevistada não tinha ensino fundamental completo. 22,7% pararam de estudar após concluírem o ensino médio. 13,6 % apresentam um curso técnico, enquanto que 18,2% estão no ensino superior e 31,8% na pós graduação. Isso sugere uma abrangência de diversidade, mas também pode ser um reflexo de que o grupo focal do arquétipo das estudantes divulgou mais o formulário. Outra leitura também cabível é que esse talvez seja o modo mais fácil de locomoção para aqueles que ainda estão estudando, sendo o meio de maior mobilidade e flexibilidade para andar pela cidade. Visto que, retomando a entrevista com a Secretária Municipal de Mobilidade, “depois de um tempo, as pessoas começam a trabalhar e logo nos primeiros salários já financiam uma motinha” como também é o caso da Industrial 3, na qual a filha de 18 anos, conseguiu o emprego e deu entrada no financiamento moto.

Para não listar apenas os bairros, foi elaborado o raio de territorialidade ao caminhar 10 minutos a pé e pedalar na mesma quantidade de tempo para se ter uma aproximação com os locais de infraestrutura da cidade apresentada na sobreposição 6.1. E pode se considerar que eles cumprem grande parte da cidade, com diferentes aspectos, tanto naturais, quanto de infraestrutura de serviços, lazer e educação, ainda mais se contarmos com relação ao ano em que foram implantados na

Vila Nova

Arco Iris

Vila Alemã

Jd. Floridiana

Jd. Primavera

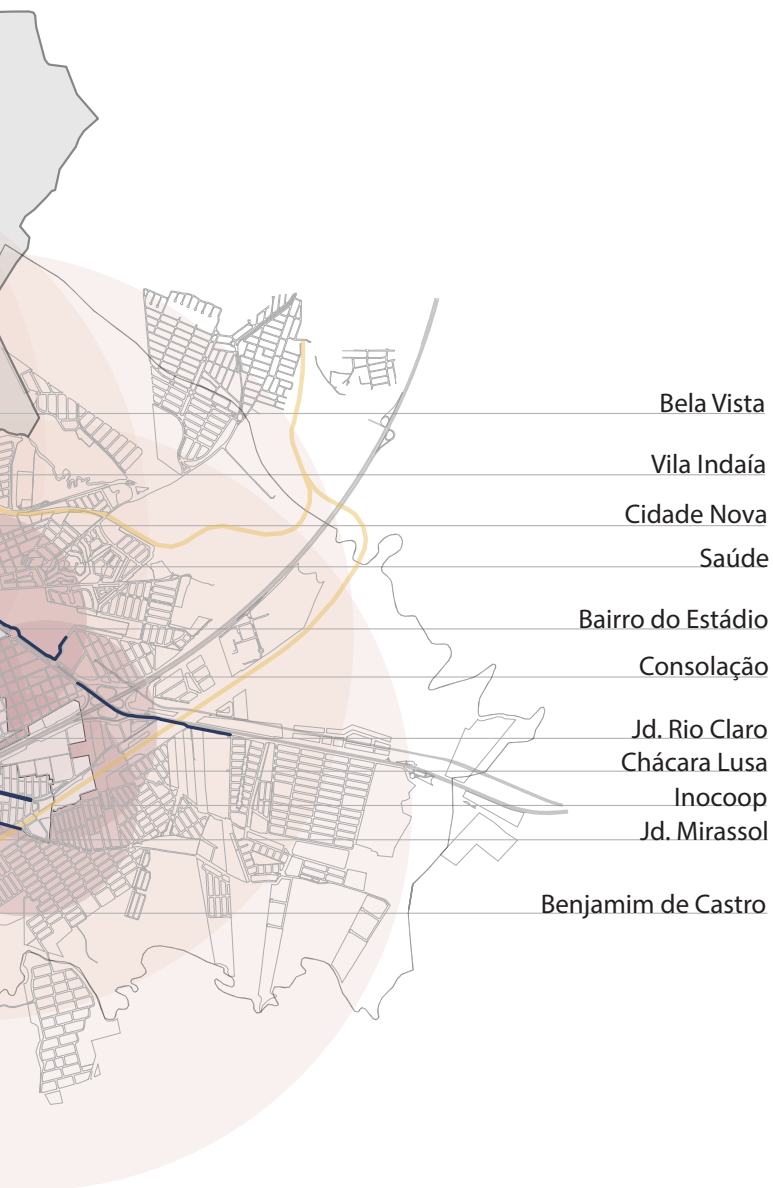
Cherveson

Jd. Araucária

Jd. Panorama

FLORESTA ESTADUAL
EDMUNDO NAVARRO
DE ANDRADE

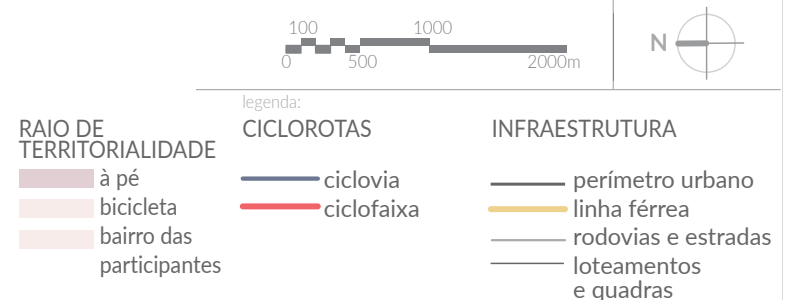
UNESP

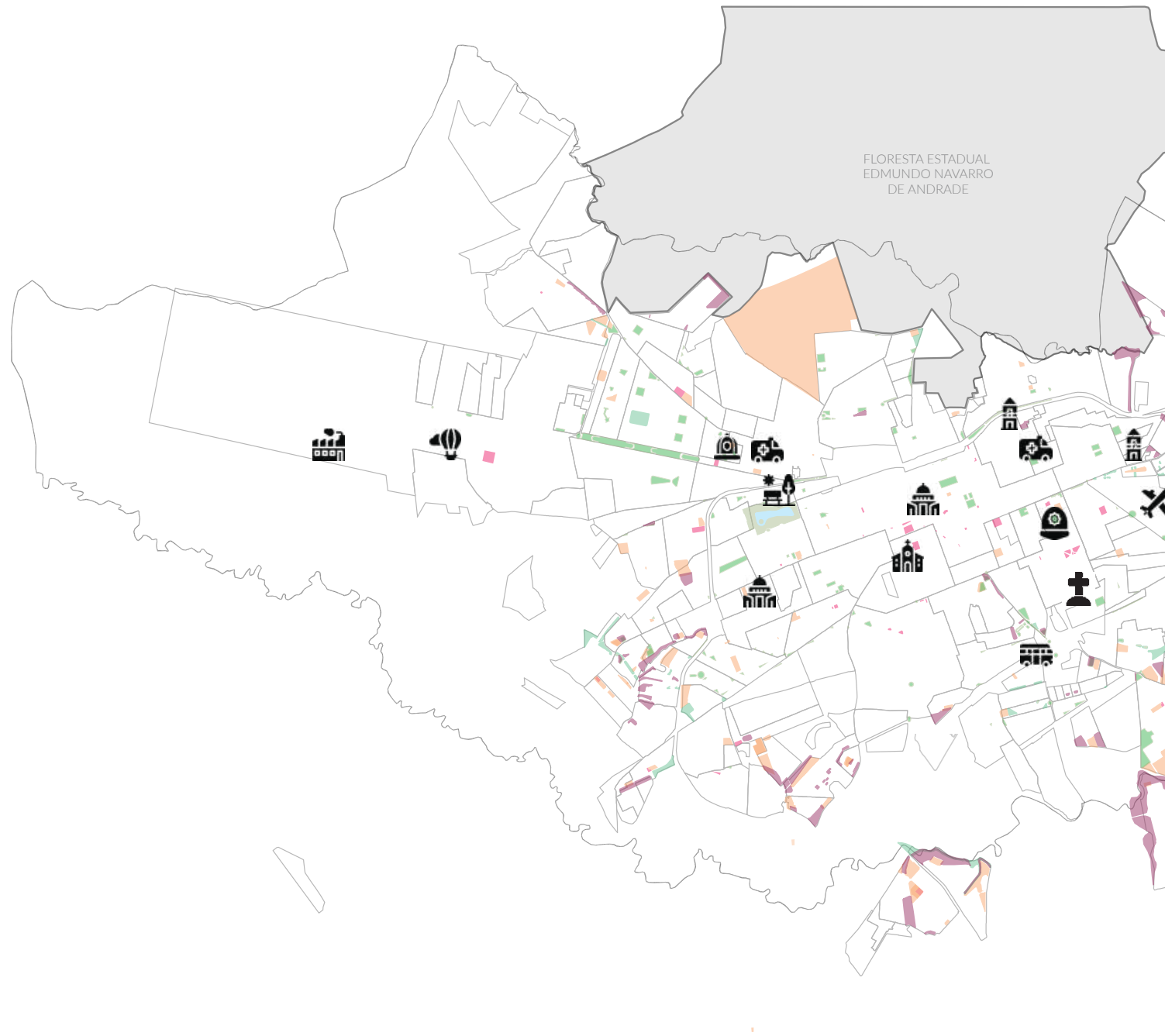


expansão da cidade, pois conseguimos compreender que os mais recentes, provavelmente tem leitos carroçáveis mais largos, com a dimensão mínima de 7 metros para um carro, mas não possuem a infraestrutura demarcada de 1,5 m para a bicicleta, refletindo que a faixa pintada, permanece no centro, onde as vias são mais estreitas. Além disso, essa diversidade de 20 bairros expressam uma relevância de perfil socioeconômicos, e consequentemente do tipo de uso da bicicleta. Compara-se que os bairros que estão na porção mais central, mesmo em uma curta de distância de 10 minutos de caminhada, já se deparam com uma ciclovvia, e consequentemente infraestrutura a ser servida, enquanto que os da porção inferior direita, não contam com nenhuma conectividade com a malha ciclovviária, e por isso cabe a reflexão do quanto isso impacta direta e indiretamente na vida dessas pessoas que ali residem? Uma primeira resposta em relação a mobilidade é que elas necessitam do transporte público ou de veículo particular caso não trabalhem ou estudem

Mapa 6 - Localidade dos participantes do formulário

org: ROSIN. A
2019

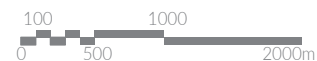






Mapa 6.1 - Localidade dos participantes do formulário
em sobreposição a infraestrutura existente

org: ROSIN. A
2019



legenda:



Delegacia de Policia



Cemitério Municipal
Cemitério das Palmeiras



Corpo de Bombeiros

INFRAESTRUTURA
EXISTENTE

áreas verdes

lazer

educação

saúde



Área de Balonismo



Shopping Center Rio Claro
Boulevard dos Jardins



Lago Azul



Distrito Industrial



Prefeitura Municipal e
NAM - Núcleo Administrativo Municipal



Igreja Santa Cruz



Aeroclube



Atual Terminal de Ônibus
Rodoviária Municipal



Santa Casa
SAMU

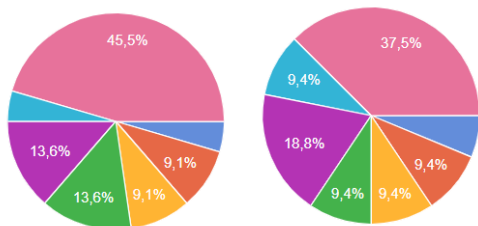
no mesmo bairro.

Quando as perguntas se abrem para avaliação do uso da bicicleta e percurso, 45,5% das mulheres utiliza a bicicleta nos 7 dias da semana, enquanto que com os homens esse número cai para 37,5%, ou seja, eles andam mais durante o período de 5 vezes na semana, independentemente de ser dias da semana ou somente finais de semana.

Quantos dias por semana, você anda de bicicleta na cidade?

22 respostas

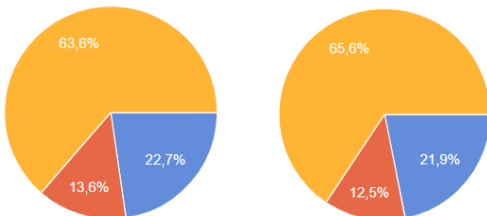
- 1 dia
- 2 dias
- 3 dias
- 4 dias
- 5 dias
- 6 dias
- 7 dias na semana



Esses dias são parte da semana ou do final de semana e dias de folga?

22 respostas

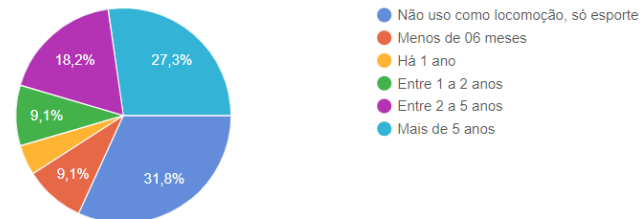
- Segunda à Sexta
- Finais de semana / c
- Todos os dias



Na relação do porquê usa a bicicleta, a maioria já faz o uso há mais de 5 anos. Não houve notável distinção entre os valores de todos e apenas das mulheres, representando a cultura da bicicleta presente na cidade. Sendo um modo de locomoção e esporte, por ser um meio de manter a saúde física (40,9%), representar uma vida mais saudável e maneira mais rápida e prática de se locomover (45,5%).

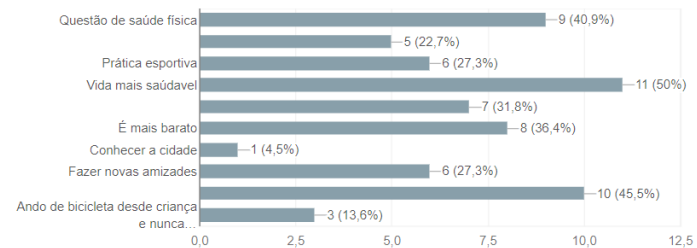
Você começou a utilizar a bicicleta como meio de transporte há quanto tempo?

22 respostas



A escolha de andar de bicicleta se da por

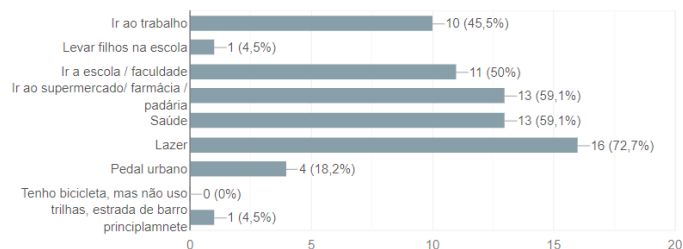
22 respostas



Grande parte das mulheres participantes utilizam o pedal como atividade de lazer, em (72,7%) e para ir ao supermercado, padaria e farmácia com 59,1% dos casos enquanto que quando os homens participaram dos números, o lazer ficava em 78,1% e por questões de saúde, e em segundo lugar com 56,3%, representando que escolha de horários mais usados da

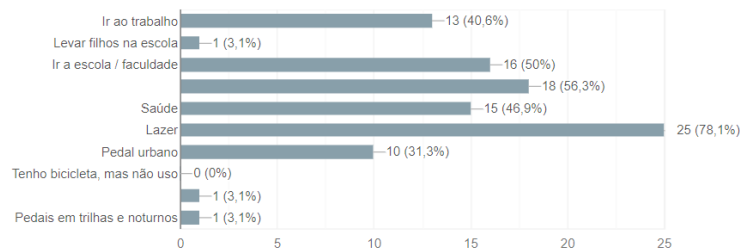
Selecione as opções em que você usa a bicicleta:

22 respostas



Selecione as opções em que você usa a bicicleta:

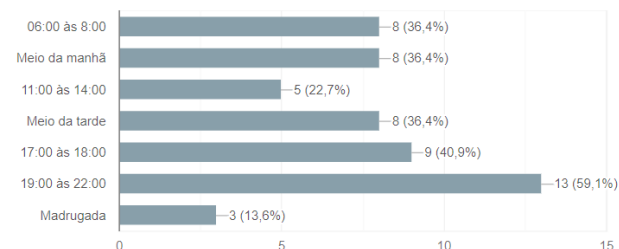
32 respostas



bicicleta, das 17:00 às 22:00 são os horários de maior circulação, com um trajeto entre 2 a 5km, que representam distâncias plausíveis entre 10 e 20 minutos apresentadas no mapa 6. Já na percepção da cidade, podemos sintetizar que as perguntas

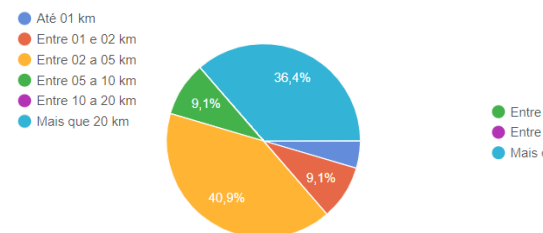
Qual o período que mais usa a bicicleta?

22 respostas



Geralmente, quantos quilômetros você pe

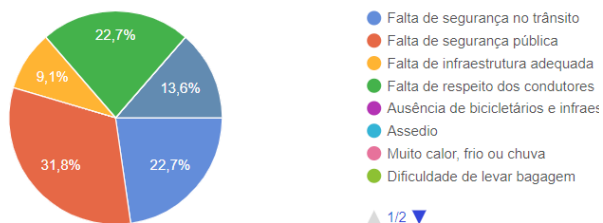
22 respostas



que representam a maior porcentagem em falta de segurança no trânsito e pública, além de instrumentos que qualificassem ou dessem condições mínimas para o pedalar. Desse modo as respostas convergem para o aumento de infraestrutura exclusiva e segregada da via de automóveis, porém o Código de Transito Brasileiro incetiva o compartilhamento das vias com os veículos motorizados. E ao procurar entender quem deve

Pensando nos problemas enfrentados pelos ciclistas, qual o principal que você passa ao usar a bicicleta?

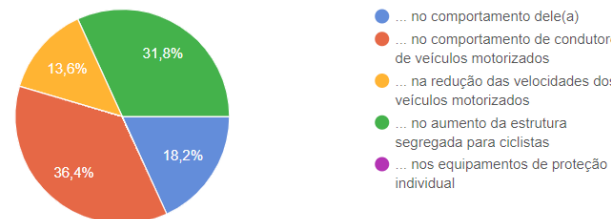
22 respostas



ser educado, ou quem é o principal fator de insegurança no trânsito, 36,4% considera que a segurança de quem pedala está no comportamento do condutor de veículos motorizados, em segundo no aumento da infraestrutura segregada para ciclistas (31,8%) e só em terceiro lugar a própria educação do ciciclista (18,2%) Ninguém, nos formulários, comentou sobre o uso de capacetes, ou seja pouco se dà importância para o uso de equipamentos de segurança ao ciclista e também não houve resposta sobre a redução da velocidade do automóvel. Esses dados ganham evidência, pois nos últimos 3 anos, 77,3% das entrevistadas já estiveram envolvidas em algum acidente, seja ele colisão ou atropelamento.

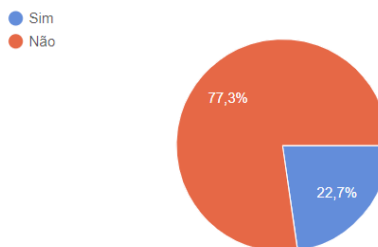
Na sua opinião a segurança de quem pedala está...

22 respostas



Nos últimos 3 anos, você esteve envolvido em alguma colisão ou atropelamento enquanto pedalava?

22 respostas

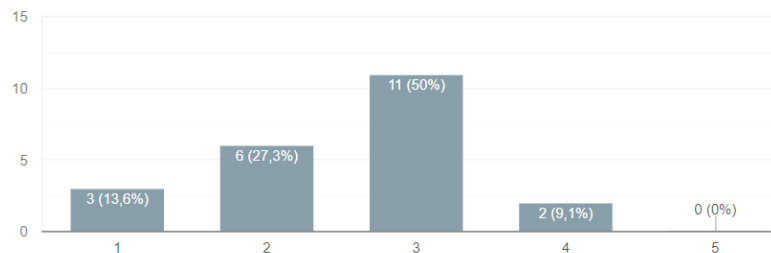


Há questões que envolvem os meios de soluções urbanísticas, avaliando a segurança atual ao andar pela cidade em uma escala de 0 a 5, a maioria deu a nota três para as condições das ciclovias e ciclofaixas, representando uma satisfação intertermediária, na qual sabem que poderia ser pior sem nenhuma cilofaoxa, mas também não estão contentes com as condições atuais. Outra pergunta também apontou que poucas são as pessoas que realizam a combinação de outros modais, justamente porque as linhas de ônibus não permitem a integração ou só quando o motorista acaba autorizando, mas não é regulamentada essa prática, mesmo que executada por

18,25% das entrevistadas. E aquelas que mesclam modais, usualmente, são para os pedais e trilhas, nos quais levam a bicicleta amarradas ao suporte no carro.

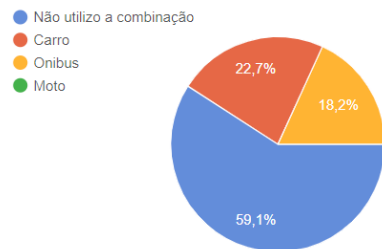
De uma nota para a segurança de andar na cidade

22 respostas



Em algum dos seus trajetos, você utiliza da bicicleta em combinação com outro meio de transporte

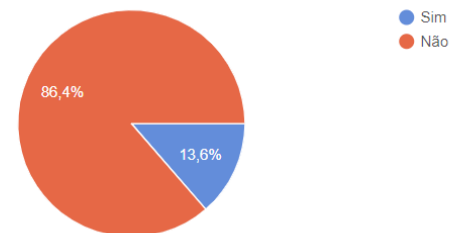
22 respostas



Quanto ao plano de mobilidade, a pergunta foi montada para saber o quanto elas realmente sabem das questões legislativas da cidade e se estão interessadas sobre. Assim, como a porcentagem mais unânime entre todas as respostas, tendo homens ou não, foi de não conhecer. Porém 13,6% dizem “conhecer” sem saber que o plano não existe, até o momento, para tanto seria necessário proximidade com os participantes

Você conhece sobre o Plano de Mobilidade da cidade de Rio Claro

22 respostas



para entender o que os levou a marcar tal resposta.

A última pergunta múltipla escolha é se eles aceitariam colaborar com alguma outra fase da pesquisa, a grande maioria aceitou, porém nem todos foram de fato levados até o fim, seja por desencontros para a participação do grupo focal, ou também por que não desejaram depois de conhecer como seria aplicado. Mesmo assim, criou-se um banco de dados, no qual é possível se obter o contato dos participantes para futuras pesquisas.

Quanto a pergunta aberta apareceu algumas informações que coincidem tanto com o grupo focal, quanto na percepção das mulheres que participaram do monitoramento. Desse modo, fica evidente que se levado apenas em consideração uma das metodologias, talvez o processo fique ordinário, no entanto, quanto analisado por três métodos de obtenção de dados o trabalho tende a convergir para um mesmo propósito, atendendo com abrangência e diversidade os diversos públicos. O resultado dessa pergunta foi uma *world cloud* (nuvem de palavras), na qual as respostas foram inseridas como em formato de texto e as que mais vezes se repetem ganham maior visibilidade na figura 47. E poderíamos reafirmar e sintetizar todo o trabalho até o presente momento.



Figura 47 – Wordcloud de palavras em destaque no formulário e grupo focal. Elaboração: Autora, 2019.

É cabível ao leitor tirar suas conclusões sobre a figura acima, analisando o tamanho das palavras, seu signos e significados e o quanto impactam na vida das pessoas, por isso à vontade. Finalizando, ao fazer um comparativo com todas as necessidades apresentadas pelas 3 metodologias, cabe algumas intervenções, nas quais é possível serem realizadas em diferentes momentos e por diferentes agentes da cidade, essas propostas serão apresentadas no próximo capítulo.

06

considerações finais

164 o que cabe

ser feito

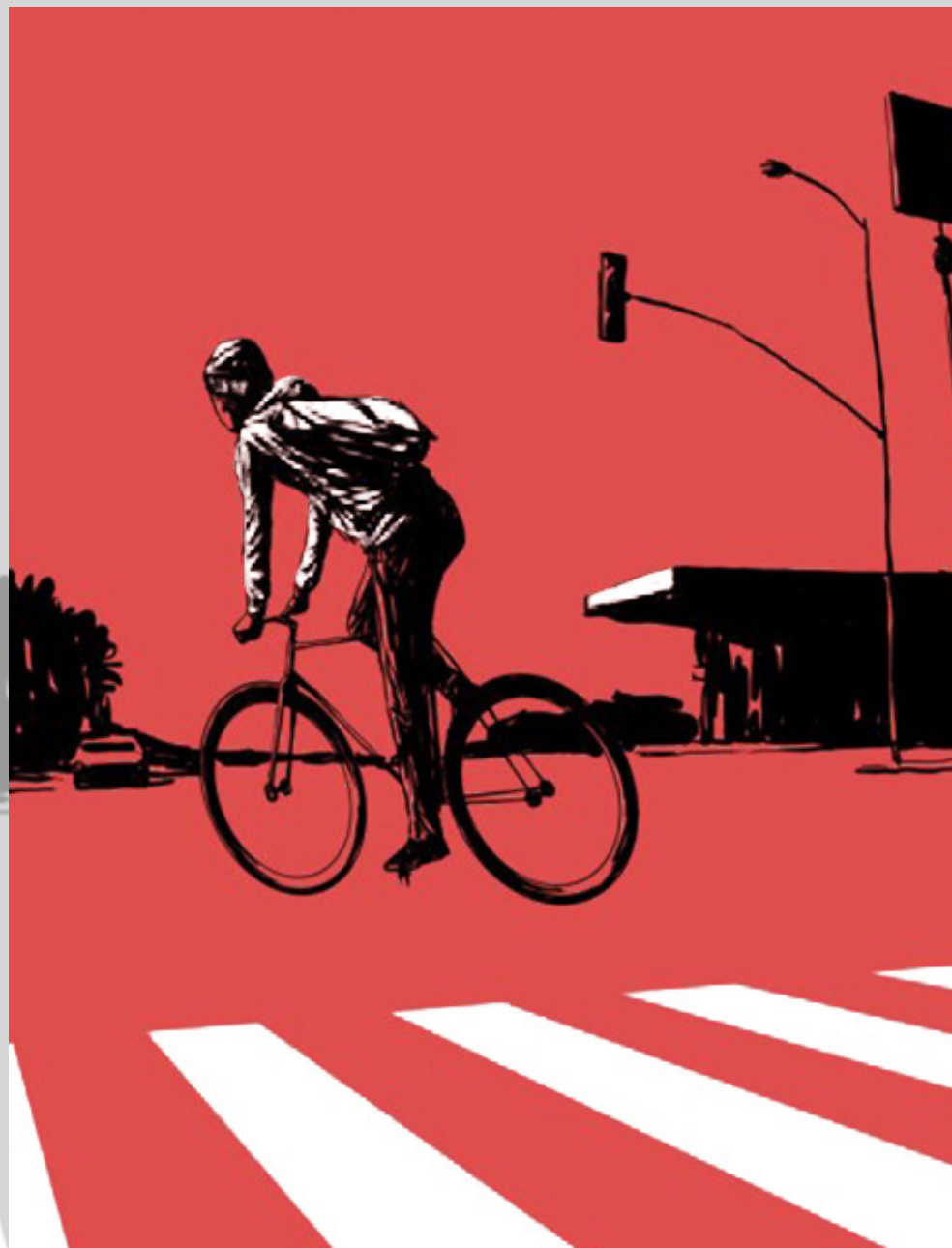
166 em 3 anos

168 em 5 anos

180 em 15 anos

181 considerações
finais

182 histórias para outro
momento



Com todos esses dados, primeiramente devemos seguir a reflexão de Harkot (2019), antes de entrar diretamente nas propostas

“Só ciclovias e ciclofaixas não basta, principalmente quando espalhadas por qualquer lugar, é necessário entender onde começa, onde termina, atividades noturnas e diurnas, as fachadas olhando para a rua ou fechadas. É ótimo que a ciclovias tenha árvores, mas a noite, o que é necessário para que também seja segura, uma iluminação mais baixa para que não se tornem um ponto cego.”

Sendo assim as intervenções abaixo são tratadas a curto, médio e longo prazo, respectivamente 03, 05 e 15 anos, nas quais é impossível deixar apenas na mão do poder público, pois sabemos a série de agendas na qual ele é responsável e por manter esse papel, já constatamos que não está sendo suficiente dado a situação atual da cidade. Por isso, atendendo como vimos nas referências, outras intervenções que envolvem a cultura e a sociedade da bicicleta devem ser estimuladas e essas cabem à escala do próprio modal, como por exemplo a organização de passeatas, de oficinas sobre a manutenção da bicicleta como já vem sendo desenvolvidas entre o arquétipo das esportistas, mas claro, em maior escala. E ainda devemos nos responsabilizar como indivíduo também, pela nossa segurança e dos demais transeuntes na cidade, afinal divergindo do formulário que apontou, com a maioria das respostas, que a segurança no trânsito é responsabilidade do “comportamento dos condutores de veículos motorizados” ela deve estar em primeiro lugar inserida em nosso cotidiano. Portanto, ao lado é apresentado o quadro síntese de proposta, no qual algumas medidas são divididas entre tempo e agente, e claro, algumas já podem ser feitas imediatamente, como outras podem levar mais tempo que o estipulado, mas se não forem iniciadas, nada mudará.

MATRIZ DE AÇÕES						
Diretrizes para as ações futuras.						
ESCALA	SUJEITO		MODAL DE TRANSPORTE		PLANEJAMENTO URBANO	
AÇÕES NO TEMPO						
CURTO PRAZO 9 AÇÕES	1	Encontros de bike	4	Workshops organizado pelos grupos de pedal já existentes	7	Entrega do Plano de Mobilidade
	2	GT de gênero	5	Organização de cartilhas e manuais	8	Manutenção das malha cicloviária existente.
3 anos	3	Uso de equipamentos de proteção	6	App para difusão das ciclovias e suas condições.	9	Integração entre os modais.
MEDIO PRAZO 8 AÇÕES	10	Discussão participativa para conhecimento do Plano de Mobilidade	12	Organização de um fórum de bike. Com diversos pontos de vista, experiências e locais	15	Ampliação da malha cicloviária.
	11	Micro e pequenos empreendimentos com a temática cultural da bicicleta.	13	Ampliação da atuação política com vereadores e candidatos a prefeitura.	16	Parceria Público Privada
			14	Fiscalização em relação ao cumprimento das propostas.	17	Captação de verba federal à partir da Instrução Normativa nº 27/2017 do Programa Avançar Cidades
5 anos						
LONGO PRAZO 3 AÇÕES	18	População capacitada e em fase de revisão do período de transformação.	19	Associação de ciclistas com papel de zelar pela cultura da biciceta.	20	Rede abrangente e coesa
15 anos						

Quadro 13 - Matriz de diretrizes à cidade. Organização: Autora, 2019

Antes de apresentarmos detalhadamente as propostas, cabe uma reflexão sobre as intervenções e novas ações na cidade, segundo Harkot (2019), que conversa com Anderson (2004) sobre a Cykelslagen (Copenhague, 2014) e o projeto da Skycycle (2012) “Não basta só colocar uma ciclovia, passando por cima de um rio e enclausurada, pois em questão das experiências, se alguém estiver preparando uma emboscada não tem para onde sair.” Ou seja, tudo deve ser planejado, caso contrário criaremos armadilhas espalhadas pela cidade, e isso aumenta uma a questão do medo e da insegurança, e remete a um ponto pouco presente no formulário, mas incessantemente nos grupos focais, que é a questão do assédio, o medo de andar na rua à noite por ser mulher e demais pontos da agenda da segurança pública que só foram trazidos, devido a proximidade que o grupo focal gera, de conhecer o outro, de entender sua realidade e nesse, caso, seus medos. Assim olhando pra bicicleta, não cabe apenas falar do medo, pois se tornou uma agenda enorme, ao retratar a “violência de gênero”, “violência no trânsito” e “segurança pública”, em que Marina chama de “Combo do

Medo” (HARKOT,2019), pois fica claro que esse é justamente criado pela “socialização da condição feminina”, como diz a mesma autora. Ou seja as meninas, desde crianças, são ensinadas a tomar cuidado para não cair, não se machucar, que são ensinadas de ficar dentro de casa, de brincar dentro de casa e que uma relação da prática esportiva e uma expressão da autoconfiança é deixada de lado pelo patriarcado, desde pequenas e são ações que vão além de “sentar de perna fechada”, mas condizem com o que é esperado de seu papel na sociedade, pela visão patriarcal. Desse modo, ela fica sujeita a “violência no trânsito” sendo alvos ditos como mais fáceis, pela “violência de gênero”por ser parte da condição fora da forma normativa e pela “segurança pública” na qual aparenta serem indefesas. Assim, esse ponto, sendo um reflexo da sociedade estruturada no presente cabe mudanças, mas sabemos que elas são feitas à pequenos passos e ainda não se enquadram somente a cidade de Rio Claro, mas à todos os meios globalizados que compõe de um meio urbano e vivem no sistema capitalista e patriarcal. E que quem sabe um dia irá mudar, não é mesmo?

em 03 anos

No âmbito individual, compete as ações primárias de desenvolver os **(1) encontros** com outros amigos para pedalar junto, tanto por esporte quando como as mulheres industriais para percorrerm o caminho cotidiano e demais trajetos. Isso incentivaria a mobilidade ativa na cidade, promoveria bem estar nas relações com as amizades, e além do compartilhamento do

espaço público, e favorecer a vida cotidiana e sua complexidade, com espaços de proximidade que nos permitem cuidar de nós mesmos, relacionar e desenvolver tanto individual quanto coletivamente. Isso corrobora o auxílio ao próximo, tanto que chega ao ponto levantar a possibilidade de diversos **(2) Grupos de Discussão ou de Trabalho**, no qual a temática de gênero seria envolvida, afim de trazer a problemática e dar voz a uma discussão que envolve à todos.

Outro assunto a ser abordado, como ação individual é o **(3) uso de equipamentos de segurança**, no qual sabendo que isso não é um hábito na cidade, como melhorar esse cenário? Bem, através de conversas, utilidade do capacete, conscientização sobre esses equipamentos que se tornam tão vitais quanto o cinto de segurança do automóvel. Afinal esse é o único jeito de proteger-se a si mesmo, sem depender do cuidado do motorista do automóvel, como foi tratado nas respostas do formulário.

Tratando do modal, cabe aproveitar desse estímulo das pessoas envolvidas coletivamente e ministrar **(4) workshops** de segurança, entendimento das questões da cidade, uso das ciclovias, concerto da bicicleta e outras abordagens que serão primeiramente aplicadas pelos grupos já existentes de pedal, assim, com o fortalecimento desses grupos e iniciativas educacionais sugere-se a criação de uma **(5) cartilha** para o pedalar em Rio Claro, tendo o apoio desses coletivos, a Guarda Municipal (que regulamenta o trânsito na cidade) bicicletárias, e a secretária de mobilidade representando o poder municipal. Esse material de leitura simplificada e adensamento de conteúdo e boa diagramação, como os produzidos pelo Ciclocidade, servirão de uma manual de boas práticas no trânsito e de fácil compreensão aos ciclistas e motorista, através

de uma distribuição gratuita. Com o conteúdo já produzido, e não cabendo apenas a aplicabilidade impressa, cabe também pensar em um **(6) aplicativo**, do mesmo modo que o *Waze*, no qual os ciclistas poderiam comentar sobre a infraestrutura da cidade, caminhos que estão intransitáveis, ou mesmo de futuros encontros que possam fortalecer essa comunidade.

Na escala da cidade, o que é mais urgente para que seja elaborado nesse governo (2017 -2020) é o **(7) Plano de Mobilidade**, para que esteja em cumprimento com a lei de que cidades à partir de 200 mil habitantes tenham seu plano de mobilidade em até 3 anos, como já comentado, por isso precisará ser entregue até 2020 e requer ações à curto prazo, como a apresentação desse trabalho, audiências públicas em diversas áreas da cidade, contratação de equipe para as aferições de largura das vias, contagem de pedestre, carros, motos e ciclistas, além de toda a regulamentação da infraestrutura que mais está presente na vida dos cidadãos, que são as vias, pois garantem a locomoção diária de todos os habitantes. Por isso, compete o uso do quadro 3, no qual o extinto Ministério das cidade deixa as devidas diretrizes de implementação necessárias que devem conter em um plano, como “diminuir a necessidade de viagens motorizadas”, “repensar o desenho urbano”, “repensar a circulação de veículos” e os demais 10 pontos apresentados anteriormente.

Além disso, sabendo das diretrizes de administração pública, é necessária inserir a **(8) manutenção da rede cicloviária** no Plano Plurianual – PPA, (elaborado no último ano de um governo, para ser realizado nos próximos dois de outro mandato) que garantirá recursos financeiros suficientes na Lei de Diretrizes Orçamentárias – LDO, e consequentemente

na Lei Orçamentaria Anual – LOA, para que implementação de iluminação, corte de árvores, sinalização horizontal e vertical, pintura das faixas, instalação de canaletas para os locais públicos com escadarias e outras pequenas ações sejam feitas até 2020 à fim de manter em bom estados as faixas implantadas nos pouco mais de 37 km existentes, desde 2009 na cidade e garantir a segurança daqueles que já usufruem desse meio de locomoção. Outra medida que vem a impactar mais a população, mas que deve partir da Prefeitura Municipal nesse prazo de tempo, é rever o contrato com a Rápido São Paulo – empresa responsável pelas linhas de ônibus - para que seja aceito a **(9) integração entre os modais**. E isso não envolve só deixar entrar a bicicleta no ônibus de acordo com a boa vontade do motorista, mas garantir que quando o mesmo estiver cheio, que haja um suporte onde a bicicleta pode ser fixada na parte traseira do ônibus, com mostramos nas referências de intervenção, na imagem 6. Afinal, além de garantir a segurança de quem pedala, essa ação está em consonância com mais uma diretriz do (extinto) Ministério das Cidade que aponta a “racionalização dos sistemas públicos de transportes” e “desestimulando o uso do transporte individual” valorizando a bicicleta como meio de transporte importante e integrando-a com os demais modais da cidade.

Na dimensão do sujeito, traçar uma diretriz daqui à 05 anos se torna uma complicada ação, pois há uma série de fatores influenciam nesse meio tempo e que competem justamente ao âmbito individual. Mesmo assim, tratando por base que todas as ações anteriores, de 03 anos, foram feitas, compete agora um trabalho de **(10) discussão participativa** para que haja o entendimento do Plano de Mobilidade vigente, para que se reverta o resultado da última pergunta do formulário, no qual 86,4% não conhece sobre o plano de mobilidade, que mesmo ainda não existindo, não deve se repetir essa porcentagem em um amostral da cidade quando ele de fato for implementado. Outra ação que compete exclusivamente a iniciativa individual e privada é o **(11) estímulo de micro e pequenos empreendimentos adotarem essa temática cultural** da bicicleta, como já acontece nos exemplos do “Las Magrelas (figura 10)” e “Ciclo Iguaçu (figura 11)”, afinal esses pontos estimulam o consumo, giram uma economia colaborativa,

transformam o local de sua implementação com a diversidade de público, promulga encontros e consequentemente, com um bom projeto de arquitetura e urbanismo, envolve o espaço da cidade para que se torne um ponto de civilidade e urbanidade. Isso pode ser feito através de bike cafés, oficina culturais, bicicletoteca e outras atividades que atreladas à cultura ciclistas desenvolve a micro e pequenos empreendimentos locais.

Com esses locais de comércio e uso da cidade, anteriormente apontados, em funcionamento a próxima ação do modal está atrelada ao uso desses estabelecimentos para a **(12) organização de fóruns de bicicletas**, com os diversos comércios trazendo experiências múltiplas, professores, urbanistas para disseminar o aprendizado, fazendo com que não seja apenas um local de divertimento, mas também de ensino. Esses fóruns e capacitações da população estimularão a próxima ação, que necessita de um panorama preliminar para ser explicado.

Devemos entender que em 2020 será o ano de eleições,

e por isso, a partir de março todos os candidatos ao cargo de prefeito e vereadores começam suas campanhas, promessas e estudar as táticas para serem eleitos. Desse modo, a organização do modal se torna **(13) política a ponto de atuar diretamente com esses candidatos**, trazendo-os para debates, requisitando melhorias e implementação de pontos coerentes com a cultura da bicicleta e garantir que seus direitos estejam implementados no projeto do mandato de 2021 à 2025. Assim, passada as eleições e a posse da nova composição do Poder Municipal, composto pelo Prefeito, Secretários que trabalham no NAM – Núcleo Administrativo Municipal e vereadores cabe à essa organização do modal **(14) fiscalizar o cumprimento das propostas** e andamento daquilo que foi pedido para que a atuação política não se torne efêmera apenas nos momentos de eleição. Sendo assim, a atuação do modal passa a ter três papéis fundamentais: de representação política, de centralizador de ações da cultura da bicicleta e educativa.

Na escala da cidade é apresentada a seguir a proposta de **(15) ampliação da malha cicloviária** dentro das vias que já existem na cidade, com um total de 31,1 km. Entendemos que é quase dobrar a quantidade existente de 37,2km, mas se faz necessário para que alcance áreas ainda desconexas a malha implantada. Considerando uma ampliação de 83,6% comparado ao existente, o custo se nos dados levantados pela Urbes (página 80) no qual o metro linear com toda infraestrutura é de R\$ 120.000/km, assim o investimento com a proposta apresentada gira em, aproximadamente, R\$ 3,73 mi. Um fator que pode vir a baratear o valor da proposta é que nela não se faz necessário compra de terrenos particulares com indenização prévia e justa, assim elas serão facilmente aplicadas a infraestrutura já existente da cidade. Mas claro, deve ser fundamental a análise específica de cada rua e quarteirão para a implantação a nível de projeto executivo urbanístico. Para o estudo aplicado, retomamos

o quadro síntese de como as ciclovias em Copenhague são implantadas segundo a velocidade dos carros. Desse modo obtém-se a informação de onde realmente é necessário a infraestrutura e quando a velocidade é maior, se há ou não segregadores da faixa de rolagem e a ciclovia.

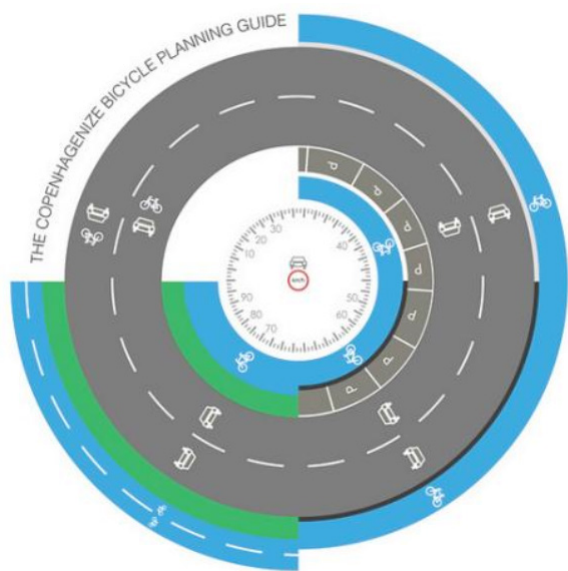


Figura 26 Repete - "Copenhagenize Bicycle Planning Guide". fonte: Denark, 2019.

Com essa nova proposta cabe o entendimento de que não estão sendo priorizadas somente a área central da cidade, mas a interligação entre as vias e ampliação para atendimento

da população que reside em na franja urbana implantadas depois de 2010, como apresentado no histórico da expansão territorial. Em pontos mais periféricos, elas começam e/ou terminam lotes institucionais, ou áreas de lazer, sabendo que são pontos que alteram o trânsito quando implantados, como por exemplo ao colocar uma creche, escola, posto de saúde são entendidos na mobilidade como polos geradores de tráfego - PGT. Quando essa proposta de conexão viária recebe termina em áreas de lazer, elas estimulam o uso do espaço da cidade, em praças e parques que devem receber a devida infraestrutura de recreação e sinalização da ciclorota. Para lotes nos quais apenas estão marcados como lazer mas ainda não receberam qualquer tratamento urbanístico, aprofunda-se o caso para a implantação de parques urbanos e um projeto de transformação nesses bairros. Ainda sobre a proposta de ampliação, uma terceira leitura pode ser colocada a partir da análise de atendimento a população em menor condição socioeconômica e com maior vulnerabilidade social segundo ANDRADE, B.O. 2012, p.42, E cabe a seguinte indagação: A proposta chega em pontos da cidade, nos quais atualmente não se alcançam? Ela transforma o cotidiano dessas pessoas? Bom, o presente trabalho acredita que sim, e tende a transformar, não só o bairro, mas o modo de mobilidade, e do uso do espaço público, bem como o comércio e a vida dessas das mulheres

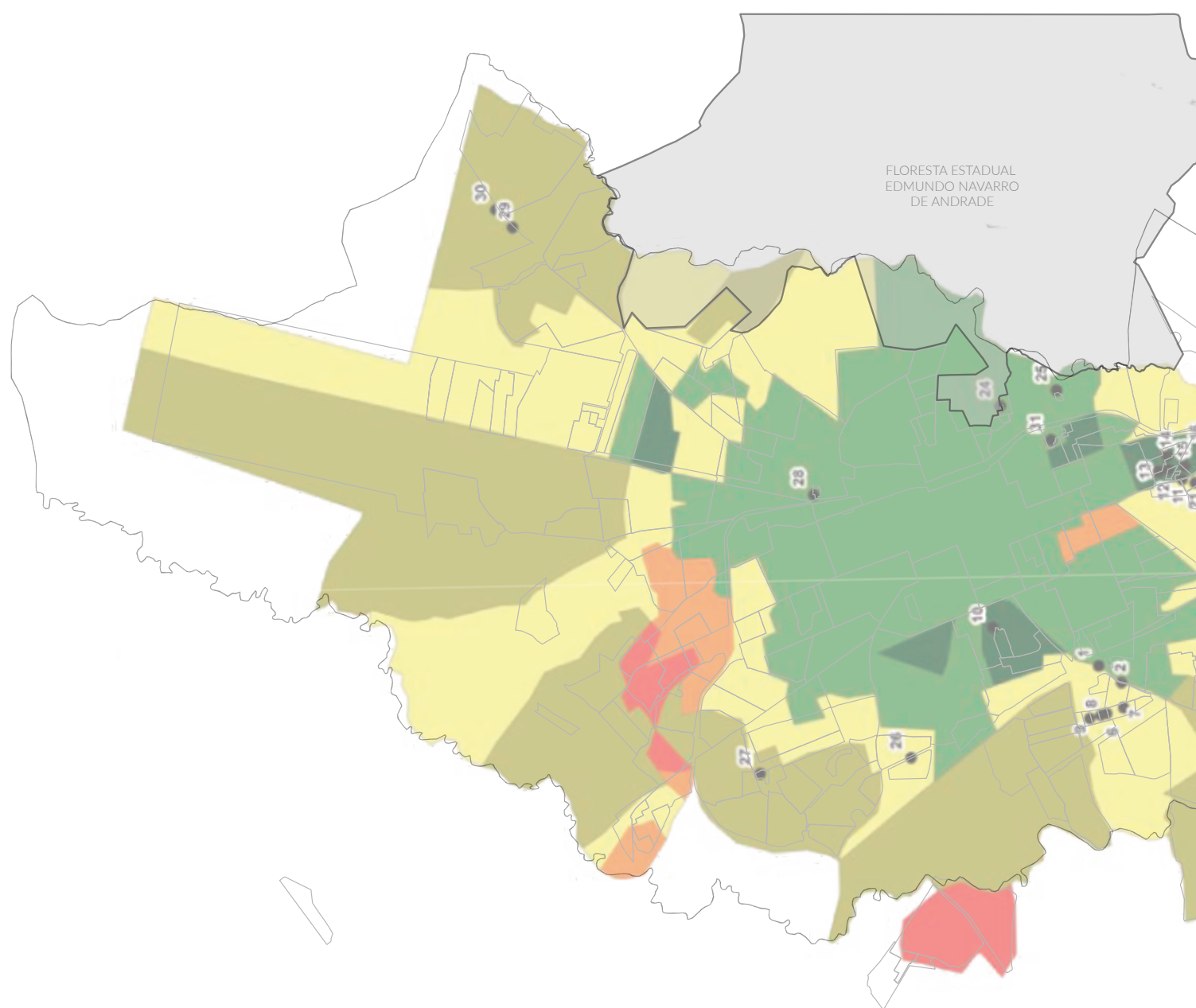
pesquisa, dos demais ciclistas e os cidadão que usam dessa infraestrutura. que pedalam sem a infraestrutura adequada ou acessível até o presente momento. A fim de esclarecer a leitura sobre a Vulnerabilidade Social, é colocado abaixo o quadro segundo a definição do IBGE com os respectivos indicadores para a elaboração do mapa 7.

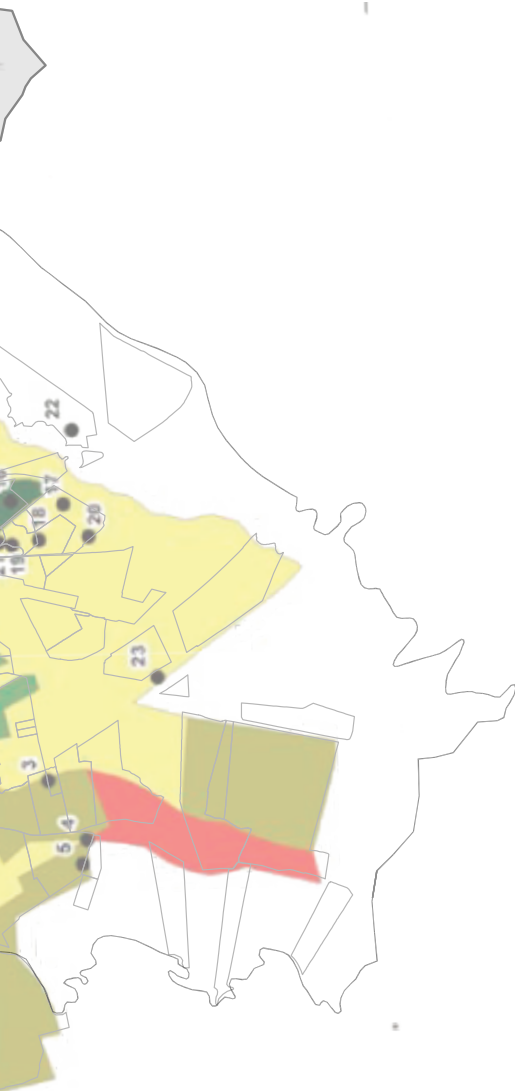
Vulnerabilidade Social - Município - Rio Claro - SP

Crianças e Jovens	1991	2000	2010
Mortalidade infantil	22,45	16,60	13,47
% de crianças de 0 a 5 anos fora da escola	-	71,13	45,00
% de crianças de 6 a 14 fora da escola	10,23	2,83	1,76
% de pessoas de 15 a 24 anos que não estudam, não trabalham e são vulneráveis, na população dessa faixa	-	7,47	3,77
% de mulheres de 10 a 17 anos que tiveram filhos	1,95	3,16	1,66
Taxa de atividade - 10 a 14 anos	-	5,54	3,99
Família			
% de mães chefes de família sem fundamental e com filho menor, no total de mães chefes de família	7,45	8,17	11,45
% de vulneráveis e dependentes de idosos	1,77	1,18	0,67
% de crianças extremamente pobres	3,29	2,99	0,62
Trabalho e Renda			
% de vulneráveis à pobreza	25,93	19,12	10,40
% de pessoas de 18 anos ou mais sem fundamental completo e em ocupação informal	-	36,03	22,23
Condição de Moradia			
% da população em domicílios com banheiro e água encanada	96,88	98,99	98,42

Fonte: PNUD, Ipea e FJP

Quadro 14 - Vulnerabilidade Social em Rio Claro. Fonte: PNUD, Ipea e FJP. Divulgação IBGE, 2018.





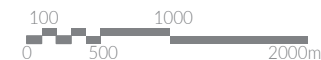
CONDOMÍNIOS E LOTEAMENTOS EM RIO CLARO

REPRODUÇÃO DE ANDRADE, B.O. 2012. p.42

ID	CONDOMÍNIO/LOTEAMENTO	ID	CONDOMÍNIO/LOTEAMENTO
1	Residencial Campos Verdes	16	Condomínio Villagio Ipanema
2	Residencial San Marino	17	Leblon
3	Condomínio Residencial Portal do Sol	18	Condomínio Vila dos Manacás
4	Condomínio Fechado Chácara das Palmeiras I	19	Condomínio Jardim Botânico
5	Condomínio Fechado Chácara das Palmeiras II	20	Residencial Paraty
6	Condomínio Petit Village "Terras Altas"	21	Condomínio Residencial Villágio Gávea
7	Residencial Colorado	22	Condomínio Campos do Conde
8	Residencial Califórnia	23	Condomínio Jardim Europa
9	Residencial dos Ipês	24	Condomínio Veredas Horto Florestal
10	Residencial Chácara Claret	25	Jardim Floresta I
11	Vila Scarpa	26	Residencial Clube Home São Paulo
12	Condomínio Residencial Cidade Jardim	27	Condomínio Fechado Alto do Bosque
13	Jardins Di Scarpa	28	Condomínio Residencial Vila Alemã
14	Condomínio Vila Imperial	29	Residencial Vitória Gardens
15	Condomínio Residencial Villagio Urca	30	Residencial Florença
		31	Condomínio Portal do Copacabana

Mapa 7 -Vulnerabilidade Social e condomínios e loteamentos fechados existentes.

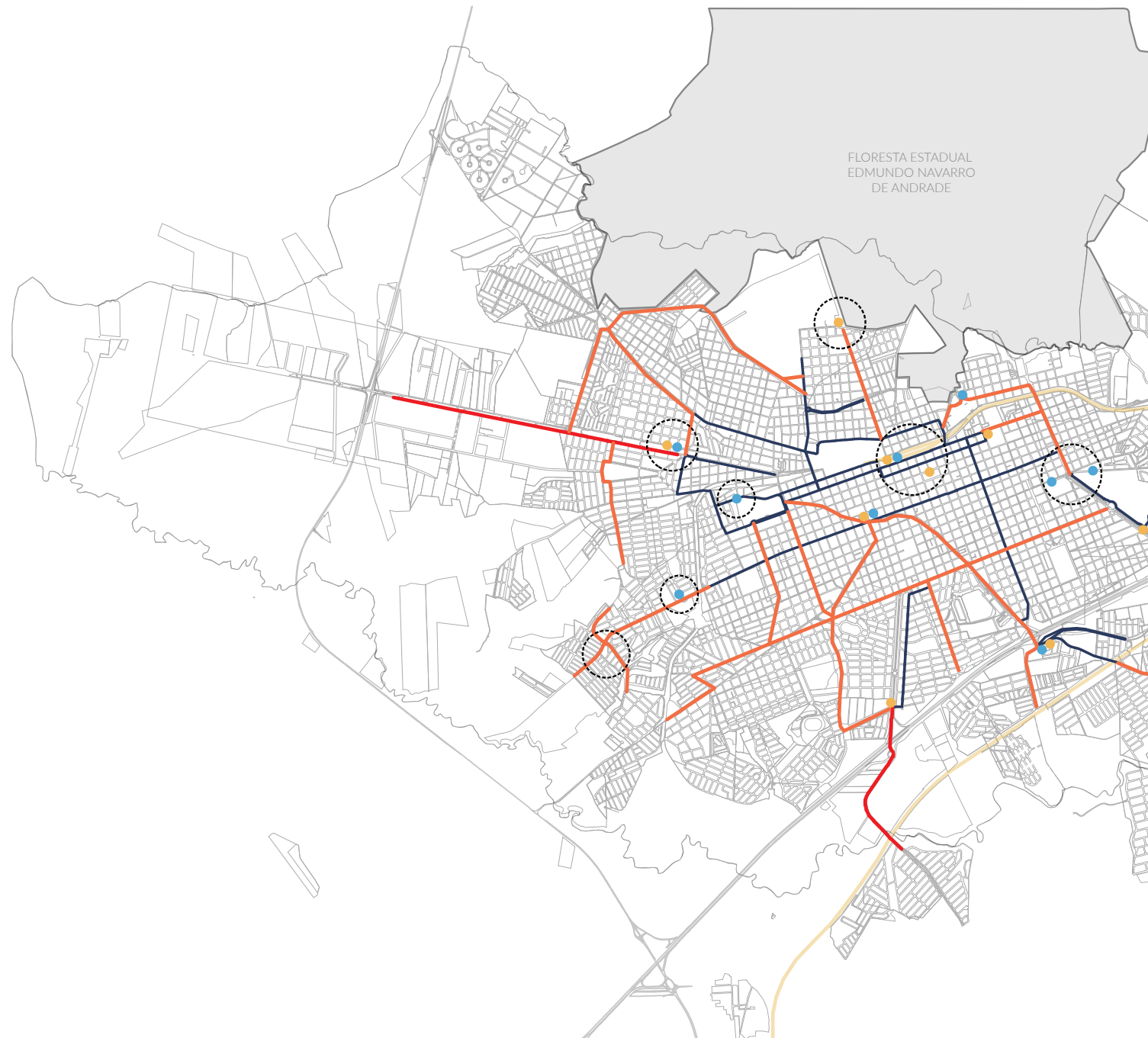
org: ROSIN. A
2019



ÍNDICE PAULISTA DE VULNERABILIDADE SOCIAL

- 1 - Nenhuma vulnerabilidade
- 2 - Vulnerabilidade muito baixa
- 3 - Vulnerabilidade baixa
- 4 - Vulnerabilidade média
- 5 - Vulnerabilidade Alta
- 6 - Vulnerabilidade muito alta

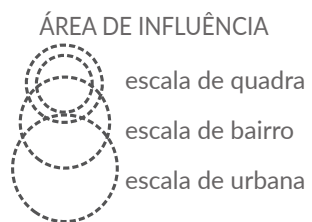
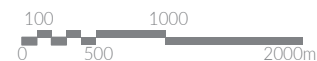
Projeção Universal Transversa de Mercator/Fonte: Modificado de IBGE. Censo Demográfico 2000; Fundaç. SEADE





Mapa 7.1 - Ampliação da malha ciclovitária e pontos de fortalecimento do modal

org: ROSIN. A
2019



PROPOSTAS

conexões e
ampliação ciclovitárias

aluguel e assiênia de bike
estacionamento e interligação de modal

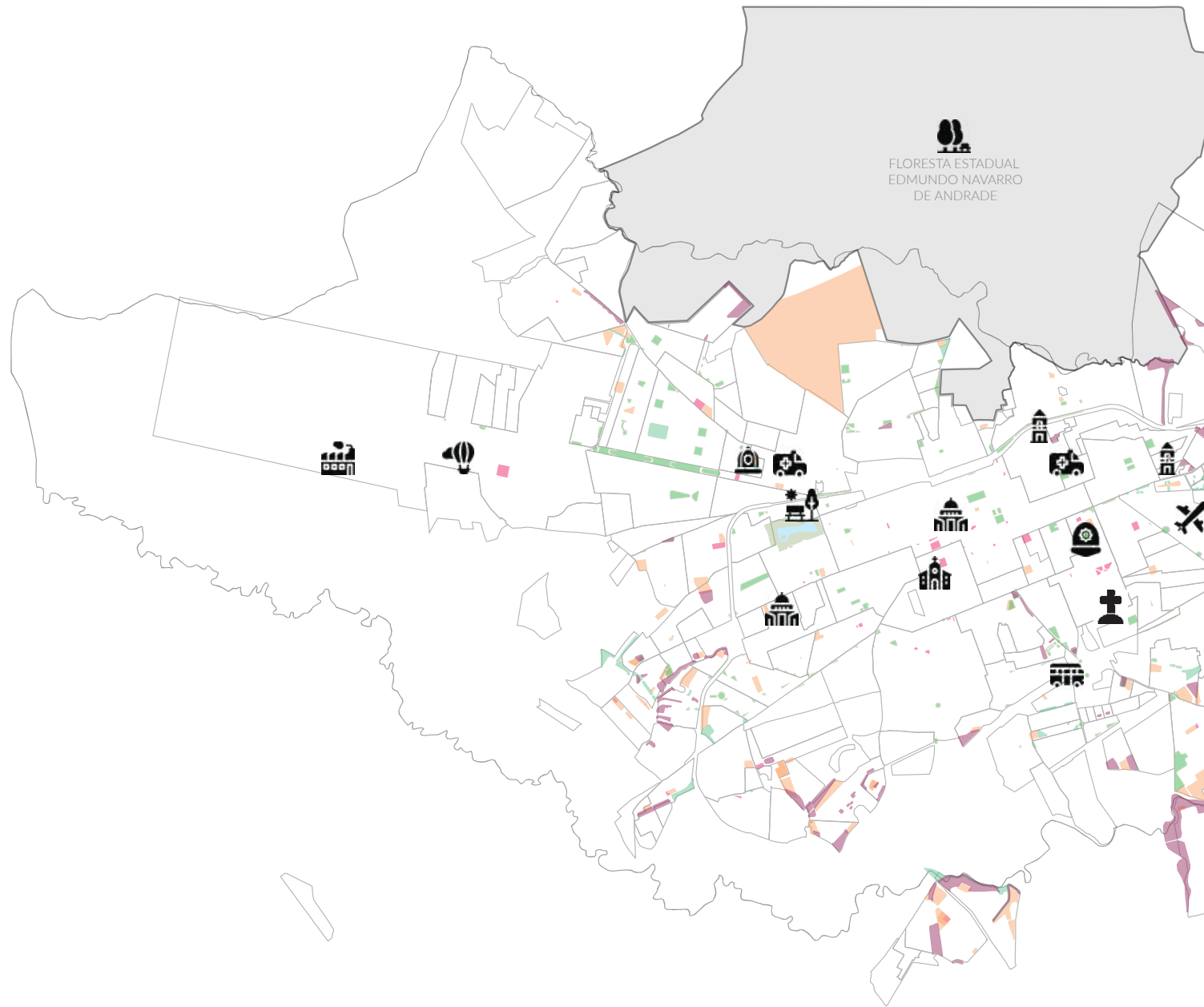
legenda:

CICLOROTAS

ciclovia
ciclofaixa

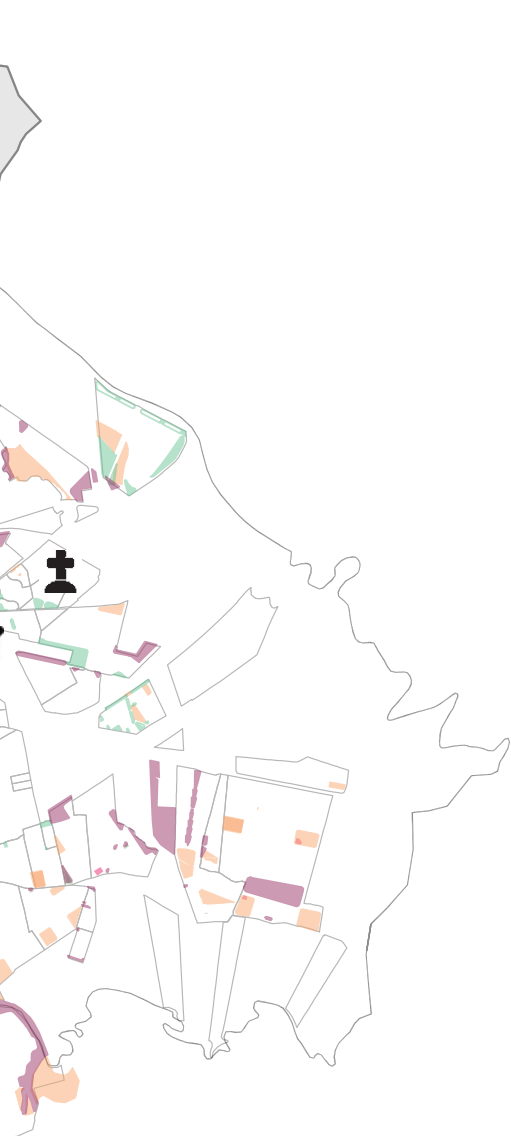
INFRAESTRUTURA

perímetro urbano
linha férrea
rodovias e estradas
loteamentos
e quadras



FLORESTA ESTADUAL
EDMUNDO NAVARRO
DE ANDRADE





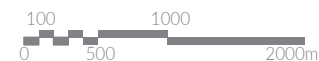
**INFRAESTRUTURA
EXISTENTE**

- áreas verdes
- lazer
- educação
- saúde

- | | |
|--|--|
|  Área de Balonismo |  Distrito Industrial |
|  Shopping Center Rio Claro
Boulevard dos Jardins |  Prefeitura Municipal e
NAM - Núcleo Adminis |
|  Lago Azul |  Igreja Santa Cruz |
|  Aeroclube |  Delegacia de Policia |
|  Atual Terminal de Ônibus
Rodoviária Municipal |  Cemitério Municipal
Cemitério das Palmeiras |
|  Santa Casa |  Corpo de Bombeiros |
|  SAMU | |

**Mapa 7.2 - Ampliação da malha ciclovitária e
infraestrutura existente.**

org: ROSIN. A
2019



legenda:



Além disso também são apresentados os 31 condomínios e loteamentos que fazem parte do trabalho de Andrade (2012). Com essa sobreposição de mapas, é possível enxergar a ampliação da malha que cobre não apenas a porção com menor vulnerabilidade social do centro, mas chega até a franja urbana recém implantada, que carece de infraestrutura e encontra-se em maior vulnerabilidade. Podemos assim dizer que com a chegada da infraestrutura cicloviária, não haverá uma transformação social por completo, afinal é necessário o levantamento de outras necessidades desses bairros, mas podemos apontar que essa implantação caminha junto ao direito à cidade ao reconhecer a importância da mobilidade quando entendida principalmente a visão das mulheres, que geram benefícios a todos os moradores da área.

Além dessa proposta de ampliação o mapa também conta com algumas circunferências dando destaque ao desenho, elas representam a implementação de dois tipos de infraestrutura. A primeira delas em amarelo, seriam pontos de parques de estacionamento das bicicletas para a interligação com modal, ou seja, elas estão próximas à pontos de ônibus (1), em nós da cidade, que contam com circulação abundante de estudantes, trabalhadoras (2) ou que interligam pontos da ciclovia e ciclofaixas atuais (3), assim como é apresentado pelo

Ascobike. Já os pontos em azul se enquadram em na dupla função de aluguel de bicicletas e serviço de pequenos reparos e atendimento ao ciclista.

Para a execução dessa ação, exige-se algumas etapas de uma **(16) parceria público privada - PPP**, como estabelece a Lei Federal nº. 11.079/2004, na qual as partes envolvidas obrigações e contrapartidas em seu benefício. Assim a prefeitura arcaria com a construção de estações de aluguel e concertos de bicicleta, além da construção e ampliação das vias, para que os pontos sejam implantados. Essa construção terá como partido arquitetônico a técnica construtiva, que será seca, de rápida execução e modular, possibilitando a ampliação e adequação segundo a demanda do número de bicicletas do ponto. O projeto arquitetônico e estrutural para a execução de tal, atendendo a demanda da prefeitura, partirá de um concurso público de anteprojetos à ser realizado pelo IAB – Instituto dos Arquitetos do Brasil e CAU SP – Conselho de Arquitetura e Urbanismo São Paulo, como já aconteceu em diversas obras públicas (Moradia Estudantil da UNIFESP, Casa da Sustentabilidade em Campinas, entre outros) de modo a angariar as mais diversas ideias e colocar a cidade nas lentes nacionais de arquitetos e urbanistas. Retomando a parceria público privada, a administração dessas atividades, no período vigente do contrato ficaria a cargo da

parte privada bem como toda a arrecadação no aluguel de bicicletas, assim, a administração municipal, recebe como contrapartida a manutenção das ciclovias e oficinas de concertos das bicicletas, ou seja, tira de sua responsabilidade com alta demanda mão de obra em pequenos serviços. Para a parceria privada, a contrapartida se dá pela monetização do aluguel dessas bicicleta (como está sendo feito pelas empresa Yellow em São Paulo, + Bike em Brasília, ou mesmo do Banco Itaú) com o fornecimento das bicicletas e concessão de uso no máximo de 5 anos, esse curto tempo se dá para que seja estimulado a revisão de contratos e concorrência de preços periodicamente. Essa parceria não é apenas um aluguel de bicicletas, mas traz um papel importante para que a cidade contemporânea funcione, afinal não há apenas o lucro da empresa privada, há o retorno em infraestrutura na cidade, bem como incentiva o uso e se torna um meio de locomoção para aqueles que precisam de um meio de transporte emergencial ou até mesmo à visitantes da cidade. Desse modo a cidade ganha o investimento, visibilidade em inovação e melhorias no que diz respeito a infraestrutura existente.

E claro, é compreensível que outros termos devem ser realmente estipulados, acordos e alinhamento com as diretrizes da Lei de Parcerias Público Privadas, mas cabe a compreensão

que para uma gestão que será implantada em 2021, esse processo entrega maturidade a equipe responsável, que com o passar do mandato consegue se inserir na captação de **(17) verba federal a partir do Programa Avançar Cidade**, onde justamente o Plano de Mobilidade deve ser entregue em troca de remuneração para que os objetivos propostos sejam implementados com verba direta entre união e município. Essa medida, obviamente, pode levar mais tempo, do que apenas os 5 anos, propostos no presente trabalho, mas justamente o intuito é deixar a diretriz de ação ao poder público.

Para a dimensão do sujeito temos a mesma dificuldade que dos 5 anos: O que essas pessoas irão fazer? Quais ações competem a elas daqui 15 anos? Bom, tentando dar um panorâma se todas essas ações em tempo e escala for realmente aplicada, competirá aos cidadãos e população envolvida a **(18) revisão das atividades** desses 15 anos, afim de se aprimorar as medidas tomadas, visto que estarão capacitados e agir na revisão do Plano de Mobilidade, que se entregue em 2020, outro será apresentado em 2030. Assim é necessário manter a população atualizadas e participante das ações da cidade, e por isso, propõe-se a criação de uma **(19) associação de ciclistas**, nos quais atuarão de acordo com as três dimensões: de representação política, de centralizador de ações da cultura da bicicleta e educativa, entendendo que se essa associação mantiver seu funcionamento à longo prazo, conseguirá articular diretamente com o poder público, com as iniciativas apresentadas e tantas outras que poderão ser desenhadas, a fim de que a cidade receba grande avanço à partir do ponto que estamos. Dessa forma, a única diretriz que pode ser deixada é em relação a manutenção de uma estrutura

de acordo com a necessidade de mulheres, crianças, idosos, jovens, sinteticamente dizendo aqueles que não se encaixam na atual normativa cabe ao papel da prefeitura manter para além dos 15 anos, e acima de qualquer mandato, uma rede **(20) abrange e coesa**, na qual garanta a acessibilidade e os direito à cidade, afinal nesse tempo já será possível medir, analisar e corrigir ações das propostas anteriores no que diz respeito à todas as escalas e ter como base de estudos todo o proposto nesse trabalho para um projeto de cidade *ad aeternum*.

Ao longo do processo de formação desse trabalho, foi visto em um fórum de discussão sobre o urbanismo feminista, no qual havia um comentário do tipo: mas isso não é mais do que uma cidade bem qualificada, com urbanidade? Por que está na moda colocar a questão feminista em tudo?. Essa dúvida pairou por alguns segundos, dado os resultados das propostas desse trabalho, mas a resposta logo veio ao entender que não é só falar de um urbanismo feminista e equitativo, e muito menos tratar de um assunto da “moda”. Mas compreender e aplicar a visão das mulheres a fim de que suas leituras sejam transcêndidas para uma proposta coerente a todos. E isso fica evidente no desenvolvimento dos ideais para a cidade à longo prazo, no qual as 30 mulheres que colaboraram com o grupo focal, as 10 que participaram do monitoramento, e as 22 dos formulários deixam de ter suas visões individualizadas e as amplificam, à partir do coletivo, para a escala urbana, atingindo todas e todos. Afinal, não estamos reduzindo a proposta a simples idéia de uma cidade apenas para mulheres, (assim como um vagão de metro) mas trabalhamos com algo que repercute além do espaço delas na cidade, algo que tranpões bairros, unidades de vizinhança e cotidianos. Propusemos algo que interliga a vida das pessoas, faz ir de um lado para o outro e atinge o objetivo acadêmico de não só ter a mulher como um indicador de qualidade de vidas nas cidades, mas com as metodologias utilizadas, quebrou-se a barreira “entrevista x entrevistador” e uma proximidade fica evidente à partir da leitura do cotidiano dessas mulheres.

Assim, compreender a dimensão desse trabalho durante um ano e meio, resulta em todas as ações a serem planejadas e executadas. E para aqueles ainda discentes da importância de se entender as “mulheres de bicicleta”, o diagrama apresentado na página seguinte, sintetiza os argumentos convincentes de se inserir a bicicleta nos meios de locomoção, a fim de que a mobilidade seja não só um direito, mas um mecanismo de transformação social com equidade aos que não se encaixam na normativa.

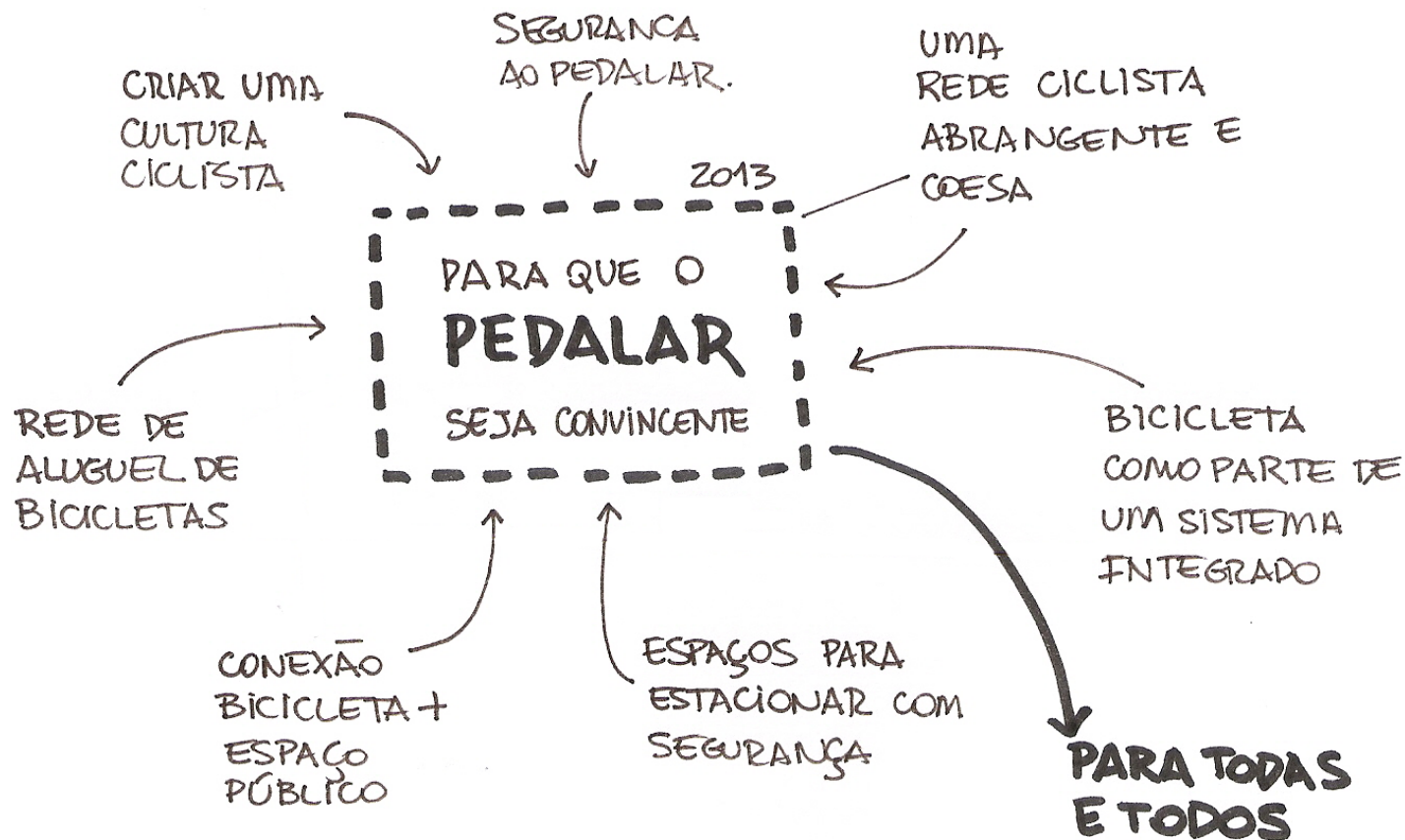


Figura48 – Síntese das mudanças acarretadas pelo pedalar. Elaboração: Autora, 2019

Portanto cabe não só uma luta pelo espaço **do** ciclista, mas principalmente **da ciclista**, no qual vimos que carrega toda uma bagagem social e histórica na construção da cidade. Tendo como papel fundamental o modo de como enxerga esse espaço, como luta e por ele, e como transita por ele. Agora, resta a ação de muitos em busca de uma cidade, dotada de urbanidade, pois qualquer ação que parta da perspectiva das mulheres, sempre resultará em criar uma cidade para todos.

Sabendo que nenhum trabalho tem sua conclusão por completo, no qual sempre é possível analisar algo a mais, abordar outra metodologia ou ainda diversificar as leituras, alguns pontos nos quais foram passados pela cabeça da autora são apresentados de forma sucinta abaixo para que dê uma perspectiva de futuro a esse trabalho e outros, talvez.

1 – Com a expansão territorial da cidade, nas porções que recém implantadas, como se dará as vias de acesso e malha cicloviária para essa população?

2 – Cabe o levantamento de bairro, principalmente daqueles considerados como centralidades, como o Jardim Cervezon, na cidade para que não entenda só a mobilidade de modo generalizado, mas baseá-la nos percursos cotidianos que envolve os comércios, escolas, supermercado, creches e entender as dinâmicas do bairro, afim de analisar como fator primordial a análise dos percursos de homens e mulheres.

3 – Apresentação do projeto dos ponto de encontro, com as devidas especificações técnicas aplicáveis para sua instalação, afim de entregar a prefeitura todo o estudo preliminar para sua execução.

4 – Continuidade o monitoramento dessas mulheres em um período maior que 72h, além de também viabilizar a contagem de ciclistas e outros modais em alguns pontos da cidade, como vem sendo feito pelo Ciclocidade.

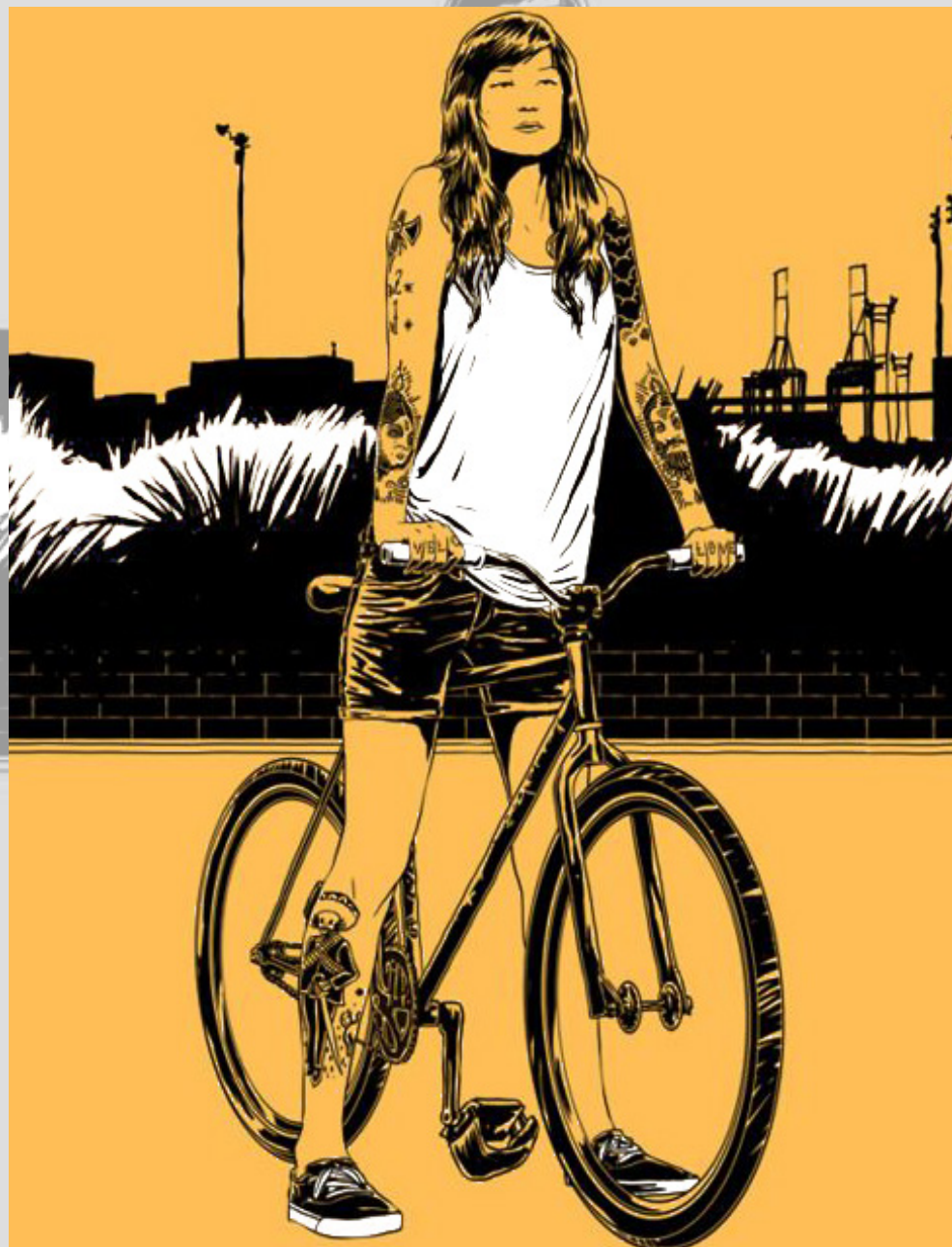
07

186 lista de mapas

187 lista de quadros

188 lista de figuras

190 referências
bibliográficas



lista de mapas

página

- 71 – Mapa 1 - Raio de Territorialidade das ciclovias já existentes e infraestrutura implantada.
- 73 – Mapa 1.1 - Infraestrutura existente em sobreposição a infraestrutura cicloviária presentes até 2018.
- 97 – Mapa 2 - Aspectos naturais da cidade e acessos urbanos.
- 99 – Mapa 2.1 - Infraestrutura existente em sobreposição a a topografia e malha urbana
- 101 – Mapa 2.2 - Aspectos naturais - avaliação malha implantada e topografia.
- 103 – Mapa 3 - Histórico da expansão territorial em Rio Claro.
- 117 – Mapa 4 - Ciclovias e Ciclofaixas existentes
- 119 – Mapa 4.1 - Ciclovias e Ciclofaixas existentes sobrepostas a infraestrutura.
- 149 – Mapa 5 - Monitoramento do percurso cotidiano dos arquétipos e infraestrutura existente.
- 155 – Mapa 6 - Localidade dos participantes do formulário
- 157 – Mapa 6.1 - Localidade dos participantes do formulário em sobreposição a infraestrutura existente
- 175 – Mapa 7 -Vulnerabilidade Social e condomínios e loteamentos fechados existentes.
- 177 – Mapa 7.1 - Ampliação da malha cicloviária e pontos de fortalecimento do modal.
- 179 – Mapa 7.2 - Ampliação da malha cicloviária e infraestrutura existente.

	página
Quadro 1 - Organograma da pesquisa. Elaboração: Autora, 2019.	– 25
Quadro 2 – Cartaz de chamada à mulheres. Montagem: Autora, 2018.	– 28
Quadro 3 - Metodologia e roteiro do grupo focal. Elaboração: Autora, 2018.	– 29
Quadro 4 - Cone invertido para obtenção de resultados em grupos operativos. Editado pela autora, 2019.	– 31
Quadro 5 - Coleção Bicicleta Brasil. Fonte: Ministério das cidades, 2007	– 81
Quadro 6 - Guia de intervenção ao ciclista. Fonte: EMBARQ, 2014.	– 82
Quadro 7 - Linha do tempo comparativa Brasil X Rio Claro. Fonte: Autora, 2018	– 92
Quadro 8 - Crescimento populacional. Fonte: Elaboração Autora, 2019 com base em Troppmair 1993 e atualizações do Censo IBGE 2010.	– 95
Quadro 9 - Quilometragem de ciclovias em Rio Claro. Fonte: Secretária de Mobilidade, 2017	– 115
Quadro 10 - Dimensionamento de vias em Rio Claro. Fonte: Plano diretor, 2017. Editado: Autora, 2018	– 122
Quadro 11 - Glossário inserido no Plano Diretor. Fonte: Plano Diretor, 2017. Cartilha da Prefeitura de São Paulo. Organização: Autora, 2018	– 124
Quadro 12 - Síntese dos grupos focais. Organização: Autora, 2019	– 146
Quadro 13 - Matriz de diretrizes à cidade. Organização: Autora, 2019	– 167
Quadro 14 - Vulnerabilidade Social em Rio Claro. Fonte: PNUD, Ipea e Flp . Divulgação IBGE, 2018.	– 173

lista de figuras

página

- 25 – Figura 1 – Google Alertas – Email. Fonte: Captura de tela. Autora, 2019
- 32 – Figura 2 – Cartaz para a instalação do Strava - parte 1. Autora, 2019.
- 33 – Figura 3 – Cartaz para a instalação do Strava - parte 1=2. Autora, 2019.
- 36 – Figura 4 - Espacialização de 60 passageiros que ocupam 1 ônibus. Fonte: Prefeitura de São Paulo, 2016.
- 37 – Figura 5 - Espacialização de 60 passageiros, quando se tornam ciclistas e motorista. Fonte: Prefeitura de São Paulo, 2016.
- 38 – Figura 6 - Pequenas intervenções urbanas que favorecem ciclistas. Fonte: EMBARQ, 2014.
- 39 – Figura 7 - Bicletário para integração. Fonte: ASCOBIKE, 2018.
- 39 – Figura 8 - Diagrama de intensidade de ocorrências e interligação de modais. Fonte: ROSA, 2011. p.75
- 40 – Figura 9 - Cicloponto de Icaraí. Fonte: ASCOBIKE, 2019.
- 40 – Figura 10 - Las Magrelasí. Fonte: Facebook, 2019.
- 41 – Figura 11 - Ciclo Iguaçu e bicicletaria cultural. Fonte: Google. 2019.
- 42 – Figura 12 - Cykelslangen - Intervenção em Copenhague. Fonte: Mobilize, 2014.
- 42 – Figura 13 – Skycycle – Projeto de intervenção em Londres. Fonte: Mobilize, 2012.
- 43 – Figura 14 - Micro intervenções apontadas por Corville. Fonte: The Green Wave for Cyclists - Top 10 Design Elements in Copenhagen's Bicycle Culture.
- 45 – Figura 15 - Cartaz chamando a população para compor o

página

- espaço de formação. Fonte: Ciclocidade, 2015,
- 46 – Figura 16 - Manual Bicicleta e Comércio. Fonte: Ciclocidade, 2015. Acessível em: <https://www.ciclocidade.org.br/noticias/779-manual-bicicleta-e-comercio>.
- 49 – Figura 17 - Papel da mulher ciclista em garantir a mobilidade da mãe e do filho. Fonte: Ciclofemini, 2010
- 60 – Figura 18 - Interpretação da Interseccionalidade. Elaboração: Autora, 2019.
- 61 – Figura 19 - Interpretação do que é lugar de fala. Elaboração: Autora, 2019.
- 66 – Figura 20 - Padrão de deslocamento de homens. Elaboração: Autora, 2018
- 66 – Figura 21 - Padrão da mobilidade de mulheres. Elaboração: Autora, 2018
- 67 – Figura 22 - Distância percorrida em 10 minutos a pé e de bicicleta. Fonte: Instituto de Energia e Meio Ambiente, 2010. P.24. Organizado pela autora.
- 73 – Figura 23 - Assédios em Rio Claro. Fonte: Think Olga.
- 74 – Figura 24 - Cena do trailer “Chega de fiiu”. Fonte: Think Olga, 2018 Reprodução: Youtube.
- 75 – Figura 25 - Divulgação pela Semana da Arquitetura: Brasil de Fachasa?. Fonte: Facebook, 2018.
- 77 – Figura 26 - “Copenhageneze Bicycle Planning Guide”. fonte: Denark, 2019.
- 81 – Figura 27 - Exemplificação de esquinas seguras. Fonte: EMBARQ, 2019.
- 82 – Figura 28 - Protected intersection. Fonte: Bick Falbo

página

- 82 – Figura 29 - Dutch junction. Fonte: Gehl, 2003.
- 83 – Figura 30 - Encontro de ponto de ônibus e ciclovias EMBARQ, 2019.
- 84 – Figura 31 - Ciclo vicioso que resulta na expansão da cidade. Fonte: IEMA, 2010.
- 85 – Figura 32 -Desenvolvimento da vida urbana de 1880 a 2005. Fonte: New City Life. Gehl, Gemozoe, Kirnaes & Sondergaard, The Danish Architectural Press, 2006.
- 88 – Figura 33 - Representação da localização de Rio Claro - SP. Fonte: IBGE, 2010. Elaboração: autora, 2018
- 102 – Figura 34 - Hotel Chegadinho Rua 2 e 3. Fonte:APHRC, 1910.
- 104 – Figura 34 - Nova fase do Velo Clube e estreia do velódromo. Fonte:APHRC, 1920.
- 105 – Figura 35 - Homens, esportistas, que compunham os times do Vélo. Fonte: APHRC, 1920.
- 106 – Figura 36 - Trabalhadores das obras recebendo café oferecido pela prefeitura municipal. Fonte: APHRC, 1971.
- 107 – Figura 37 - Rua 3, Avenida 2 – Em 4 momentos históricos distintos. Fonte: APHRC, sem data. Google Street View, fevereiro de 2017
- 108 – Figura 38 - Desfile do centenário e Desfile Cívico do Colégio Koelle. Fonte: APHRC, 1927.
- 109 – Figura 39 - Rua 3, Avenida 6 - Anos 90 e 2017. Fonte: APHRC sem data e Google Street View, fevereiro de 2017.
- 111 – Figura 40 – O mesmo século XX, em diferentes lugares e sociedades. Fonte: Cyclehistory , 1960 e APHRC, 1910.

página

- 118 – Figura 41 - 2010 e 2019 - Fluxo e demanda permanecem na área central. Fonte: Secretária de Mobilidade, 2010. Autora, 2018.
- 119 – Figura 42 - 2010 e 2018 - Percurso para ver a mudança da paisagem. Fonte: Secretária de Mobilidade, 2010. Autora, 2018.
- 129 – Figura 43 - Bicicletário Unesp Rio Claro próximo a biblioteca. Fonte: Autora, 2018
- 133 – Figura 44 - Mapas mentais desenhados respectivamente pela Estudante 1, 2 3 e 4 em seus percursos cotidianos. Fonte: Grupo Focal 1. Organizado pela autora, 2019
- 145 – Figura 45 – Forma bruta de percurso da Estudante 1. Fonte: *Strava*, 2018. Editado autora, 2018.
- 145 – Figura 46 – Forma bruta de percurso da Estudante 3. Fonte: *Strava*, 2018. Editado autora, 2018.
- 160 – Figura 47 – Wordcloud de palavras em destaque no formulário. Elaboração: Autora, 2019.
- 169 – Figura 26 Repete - “Copenhageneze Bicycle Planning Guide”. fonte: Denark, 2019.
- 182 – Figura48 – Síntese das mudanças acarretadas pelo pedalar. Elaboração: Autora, 2019

referências

bibliográficas

AKOTIRENE, C. O que é interseccionalidade. Entrevista fornecida ao geledes. Disponível em: <https://www.geledes.org.br/o-que-e-interseccionalidade/>. Acesso em 20 de novembro de 2018.

ANDERSON, M, C. The Green Wave for Cyclists - Top 10 Design Elements in Copenhagen's Bicycle Culture Disponível em: <https://vimeo.com/70355917>. Acesso em 24 de junho de 2018.

_____. Crítica distinguindo a Orange Skyway e Skycycle perante as características urbanas de inserção e da não replicação dessas vias nas cidades. Disponível em: <https://bikeforever.wordpress.com/2014/08/13/a-orange-skyway-e-a-mais-nova-bike-ponte-de-copenhague>. Acesso em: 15 de junho de 2018.

ASCHIDAMI, I.M; SAUPE, R. Grupo focal – estratégia metodológica qualitativa: um ensaio teórico. Cogitare Enferm. 2004 Jan/Abr; p.9-14.

AURÉLIO. Disponível em <https://dicionariodoaurelio.com/sociedade>. Acesso em: 09 de junho de 2018.

BIROLI, F. O público e o privado. In: MIGUEL, L. F; BIROLI, F. Feminismo e política: uma introdução. São Paulo: Boitempo, 2014.

CÂMARA DOS DEPUTADOS. Comissões debatem o direito das mulheres à cidade. In: Relator apresenta texto para atualizar Código de Processo Penal. Disponível em: <https://www.youtube.com/watch?v=USkYBjv6kPc>. Acesso em: 18 de junho de 2018. Pular para os 40:05 minutos.

CÂMARA MUNICIPAL DE RIO CLARO. Livro do Tombo nº 2. p.125 v. Acervo: Arquivo Público e Histórico do Município de Rio Claro.

CARMO, J A. Dinâmicas Sócio-Espaciais na Cidade de Rio Claro (SP): As Estratégias Políticas, Econômicas e Sociais na Produção do Espaço. Rio Claro: Universidade Estadual Paulista. 2006. p.34, 44.

CICLOCIDADE. Manual de bicicletas e comércio. Disponível em: Acesso em: <https://www.ciclocidade.org.br/biblioteca/file/107-manual-bicicleta-e-comercio>. 20 de março de 2018.

DIÁRIO DE SOROCABACA. Cada metro da ciclovía custa cerca de R\$ 120. Disponível em: <https://www.diariodesorocaba.com.br/noticia/233140> . Acesso 20 de junho de 2018.

EMBARQ. Manual de Projetos e Programas Para Incentivar o Uso de Bicicletas em Comunidades. Disponível em: <http://wricidades.org/tags/manual-de-projetos-e-programas-para-incentivar-o-uso-de-bicicletas-em-comunidades>. Acesso em 27 de março de 2017. 2014.

FERNANDES MARCELLA. Julgamento no TSE pode aumentar o espaço de mulheres negras na política Disponível em: www.huffpostbrasil.com/2018/06/18/julgamento-no-tse-pode-aumentar-espaco-de-mulheres-negras-na-politica_a_23462071/. Acesso: 18 de junho de 2018.

FORAN, C. How to Design a City for Women. CityFix. Disponível em : <<https://www.citylab.com/transportation/2013/09/how-design-city-women/6739/>> Acessado dia 11 de janeiro de 2018.

GÉNERO Y TRANSPORTE URBANO: INTELIGENTE Y ASEQUIBLE. Mulheres ciclistas: agentes de transformação. Disponível em: <https://ciclofemini.com.br/ciclofemini/mulheres-ciclistas-agentes-de-transformacao/genero-e-mobilidade-na-otica-de-ciclistas-florianopolitanas-por-andre-geraldo-soares-e-giselle-noceti-ammon-xavier/>. Acesso em: 15 de janeiro de 2018.

GONDIM, S.M.G, Grupos focais como técnica de investigação qualitativa: desafios metodológicos. Paidéia, Universidade Federal da Bahia, 2003 p.149-161.

GONZAGA, Terezinha de Oliveira. A cidade e a Arquitetura também mulher: conceituando a metodologia de planejamento urbano e dos projetos arquitetônicos do ponto de vista de gênero. Tese de doutorado, FAUUSP, São Paulo julho de 2004.

GOVERNO DO BRASIL. Municípios de todo o país serão beneficiados com ações de mobilidade urbana. Disponível em: <http://www.brasil.gov.br/editoria/infraestrutura/2018/03/municipios-de-todo-o-pais-serao-beneficiados-com-acoes-de-mobilidade-urbana> Acesso em: 18 de Junho de 2018.

IBGE. Panorama das cidade. Disponível em: <https://cidades.ibge.gov.br/brasil/sp/rio-claro/panorama>. Acesso em: 03 de março de 2018.

IERVOLINO, S. A.; PELICIONE, M. C.F, A utilização do grupo focal como metodologia qualitativa na promoção da saúde. Rev. Esc. Enf. USP. São Paulo, v.35, n.2 , p. 115-21, jun. 2001.

INSTITUTO DE ENERGIA E MEIO AMBIENTE -Bicicleta e a cidade: como inserir a bicicleta na política de mobilidade urbana. São Paulo. 2010.

JACOBS, J. Morte e vida das grandes cidades. São Paulo. Martins Fontes, 2001

Lei nº 10.257 – Estatuto das cidades. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Leis/leis_2001/L10257.htm Acesso em 03 de março de 2018.

Lei nº 12.587 Política Nacional de Mobilidade Urbana. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2012/lei/l12587.htm Acesso em 03 de março de 2018.

LIMA, J. D, Como as mulheres se deslocam em São Paulo. Nexo Jornal. 12 de dezembro de 2016. Disponível em: <<https://www.nexojornal.com.br/expresso/2016/12/12/Como-as-mulheres-se-deslocam-em-S%C3%A3o-Paulo>>. Acesso em 15 de novembro de 2017.

LINDON, A. Las huellas de Lefebvre sobre la vida cotidiana. Revista Veredas. México, Volume 5, nº8. p.39-60. Ene- Jun. ISSN 1665-1597, 2004.

MARICATO, E. Fracasso do transporte individual, 2009. Disponível em <http://www.fau.usp.br/deprojeto/labhab/equipe/do02.html>. Acesso em: 23 de maio de 2018.

MOASSAB, A. Os desafios de introduzir a categoria de gênero no ensino de arquitetura e urbanismo. P.61 Arquitetas invisíveis nº 1 PIONEIRAS ISSN 2525-3832 2015.

MOBILIZE. Copenhague inaugura ciclovía suspensa que atravessa rio. Disponível em: <http://www.mobilize.org.br/noticias/6638/copenhague-inaugura-ciclovía-suspensa-que-atravessa-rio.html>. Acesso em 21 de abril de 2018.

MOLINA, I. Rompiendo Barreras, género y espacio en el campo y la ciudad. Ediciones El Tercer Actor, Santiago de Chile, 2006.

MONTANER, J. M; MUXÍ, Z. A Cidade Próxima: O Urbanismo sem Gênero. In: Arquitetura e Política: Ensaio para Mundos Alternativos. São Paulo: Gustavo Gili, 2014.

MOZO, M. E. G. Introducción a la arquitectura y el urbanismo com perspectiva de género. Feminismo/s. Universidade de Alicante. Espanha. Junho de 2011. P.9-22.

NETO, V. C. L, GALINDO E. P. Planos de mobilidade urbana: instrumento efetivo da política pública de mobilidade? Disponível em: http://www.ipea.gov.br/portal/images/stories/PDFs/TDs/td_2115.pdf. Acesso em: 15 de junho de 2018.

OLIVEIRA, S.C. Resistências e transformação da organização agrária e histórico cultural do bairro do sobrado, Rio Claro/SP. Trabalho de Graduação. UNESP - Instituto de Geociências e Ciências Exatas Campus de Rio Claro, 2014.

PANINI, T. F. C. Rio claro, a cidade das bicicletas. P.44-47. Revista do Arquivo. Nº09. Rio Claro, junho de 2018.

PEÑALOSA, E. TED Talk: Por que ônibus representam a democracia em ação. Disponível em: https://www.ted.com/talks/enrique_penalosa_why_buses_represent_democracy_in_action?language=pt-br. Acesso: 10 de junho de 2018.

PLANO DIRETOR URBANÍSTICO DE RIO CLARO. Lei Complementar nº 128 de 07 de dezembro de 2017. Disponível em: <http://www.rioclaro.sp.gov.br/pd/index.php>. Acesso 12 de janeiro de 2017.

PREFEITURA MUNICIPAL DE SÃO PAULO. Cartilha do Ciclista. Disponível em: <http://cetsp.com.br/media/426143/CartilhaDoCiclista.pdf>. Acesso em 15 de abril de 2018.

RIBEIRO, Djamila. O que é lugar de fala? Belo Horizonte (MG). Letramento. Justificando, 2017.

ROJAS L. T. Como 'fazer' cidade considerando as diferenças de gênero? [¿Cómo 'hacer' ciudad considerando las diferencias de género?] 21 Mar 2017. ArchDaily Brasil. Trad. Eduardo Souza. Disponível em: <<https://www.archdaily.com.br/br/867552/como-fazer-cidade-considerando-as-diferencias-de-genero>> Acesso em: 25 fevereiro de 2018.

ROLNIK. R. A Cidade e a Lei: a Legislação, política urbana e territórios na cidade de São Paulo. 3ª Edição 2007. p.34. 1997.

ROSA, M. L. Micro planejamento – Práticas Urbanas Criativas.. SP. Editora de Cultura, 2011

SANDBERG, S. Faça Acontecer: mulheres, trabalho e a vontade de liderar / Sheryl Sanberg com Nell Scovell; Tradução Denise Bottman - São Paulo. Companhia das Letras. 2013.

SANTORO P.F, LEMO L.L, HARKOT M.K. Mulheres de bicicleta em São Paulo: da “cidade imoral” para a “cidade conquistada” Disponível em: <https://observasp.wordpress.com/2017/05/17/mulheres-de-bicicleta-em-sao-paulo-da-cidade-imoral-para-a-cidade-conquistada/> Acesso em: 15 de janeiro de 2018. 2017.

_____. Planejar a expansão urbana: dilemas e perspectiva. Tese de Doutorado, FAUUSP. São Paulo, 2012.

_____. Gênero e planejamento territorial: uma aproximação. In: Anais do XVI Encontro Nacional de Estudos Populacionais. Caxambu-MG: ABEP, 2008.

SANTOS, F. A. Rio Claro: uma cidade em transformação (1985-1906). Annablume/Fapesp. São Paulo, 2002.

SENADO FEDERAL. Lei prorroga prazo de conclusão dos Planos de Mobilidade Urbana. Disponível em: <https://www12.senado.leg.br/noticias/materias/2018/06/20/lei-prorroga-prazo-de-conclusao-dos-planos-de-mobilidade-urbana> Acesso em: 23 de junho de 2018.

SILVA, F. M. A. da. A Expansão da Malha Urbana de Rio Claro: Suas implicações históricogeográficas (1835-1984). Rio Claro: Universidade Estadual Paulista, 1994.

SPECK, J. Cidade Caminhável, tradução: Anita Dimarco, Anita Natividade. 1º Edição. São Paulo. Perspectiva. 2016.

SVAB, H. Evolução dos padrões de deslocamento na região metropolitana de São Paulo: a necessidade de uma análise de gênero. 2016.

Dissertação (Mestrado em Engenharia de Transportes) - Escola Politécnica, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2016. Acesso em: 21 de janeiro de 2018.

TANSCHKEIT, P. Mães e mobilidade urbana: como as cidades devem respeitar essa relação. Disponível em: <http://thecityfixbrasil.com/2018/06/08/maes-e-mobilidade-urbana-como-as-cidades-devem-respeitar-essa-relacao/>. Acesso em 18 de junho de 2018.

THINK OLGA, (ORG.). Chaga de Fiu Fiu: resultado da pesquisa, 2013. Disponível em <http://thinkolga.com/2013/09/09/chega-de-fiu-fiu-resultado-pesquisa/> Acesso em 26 de agosto de 2018

TIBURI, M. Feminismo em comum: para todos, todas e todes. 6º Edição, Rio de Janeiro, 2018.

TROPPEMAIR, H. Aspectos Históricos e Geográficos de Rio Claro. Rio Claro: Arquivo do Município, 1993.

VASCONCELLOS, Eduardo Alcântara. Mobilidade urbana e cidadania. Rio de Janeiro: SENAC Nacional, 2012. Capítulos 2, 3 e 6.

R821m	Rosin, Amanda Mulheres de Bicicleta : uma perspectiva analítica da mobilidade urbana em Rio Claro / Amanda Rosin. - Presidente Prudente, 2019 193 p. : 3 v. Trabalho de conclusão de curso (Bacharelado - Arquitetura e Urbanismo) - Universidade Estadual Paulista (Unesp), Faculdade de Ciências e Tecnologia, Presidente Prudente Orientador: Marcio José Catelan 1. Planejamento urbano. 2. Mulheres e planejamento urbano. 3. Direito Mobilidade.
-------	--

Sistema de geração automática de fichas catalográficas da Unesp. Biblioteca da Faculdade de Ciências e Tecnologia, Presidente Prudente. Dados fornecidos pelo autor(a).

Essa ficha não pode ser modificada.

*Todas as capas são de autoria do ilustrador Adams Carvalho, com edição da autora.

**Atenção para as notas de rodapé, elas reiniciam a contagem em cada subcapítulo.

Fonte: Helvetica e Roboto | Tiragem: 3 volumes | Papel: Offs set - 90mg/m²
Capa: Kraft 300 mg/m² | Encadernação à mão

*Do it for your people
Do it for your pride
How you ever gonna know if you
never even try?
Do it for your country
Do it for you name[..]*

*[..]Be students, be teachers
Be politicians, be preachers
Be believers, be leaders
Be astronauts, be champions
Be truth seekers*

The scripts, 2012

chega ao fim, mais um ciclo.

