



#bikenaleite: apresentação e avaliação de ação extensionista em São João del-Rei/MG

**#bikenaleite: presentation and evaluation of
extensionist action in São João del-Rei/MG**

*Clarissa Cordeiro de Campos¹, UFSJ,
clarissa.cordeiro@ufsj.edu.br*

¹ Arquiteta Urbanista pela Universidade Federal de Minas Gerais (2005), com Especialização em Arquitetura e Engenharia de Estabelecimentos de Saúde pela Escola de Saúde Pública do Estado de Minas Gerais (2008), Mestrado em Arquitetura e Urbanismo pela Universidade de São Paulo (2013) e Doutorado em Arquitetura e Urbanismo em andamento na Universidade Federal de Minas Gerais (2016-). Possui experiência na área de Arquitetura e Urbanismo, com ênfase em elaboração e supervisão de projetos de edificações públicas, residenciais, comerciais e da saúde, bem como consultorias na área de conforto ambiental. Atuou como docente na Pontifícia Universidade Católica de Minas Gerais (2012-2013). Professora Assistente do curso de Arquitetura e Urbanismo da Universidade Federal de São João del-Rei desde março/2014, leciona atualmente as disciplinas Introdução ao Conforto Ambiental, Estúdios Intermediários e Avançados de Projeto.

RESUMO

O projeto de extensão *#bikenaleite*, desenvolvido durante o segundo semestre de 2015 no curso de Arquitetura e Urbanismo da Universidade Federal de São João del-Rei (UFSJ) teve como foco principal discutir e propor coletivamente uma rota cicloviária para São João del-Rei/MG e testar um trecho da mesma através de uma ciclovia temporária. A proposta partiu da demanda frequentemente apontada pelos alunos do curso, de melhores condições de mobilidade e segurança para ciclistas e pedestres no município. Tivemos como premissas a integração entre teoria e prática, voltada para um planejamento urbano mais democrático, e uma atuação diferenciada no campo da arquitetura. A extensão se desenvolveu conjuntamente a um estúdio prático de projetos, envolvendo estudantes do terceiro ao sexto períodos. Durante a realização da ciclovia temporária procurou-se dialogar com pedestres, ciclistas, motoristas, comerciantes e funcionários de comércio locais, de forma a levantar dados que permitissem avaliar criticamente a ação e propor novos desenvolvimentos para o grupo. Os resultados alcançados confirmaram a necessidade de se envolver a comunidade local desde as primeiras etapas de trabalho, de forma a contribuir para ganhos de autonomia, tendo como horizonte uma crescente virtualização do processo de construção, uso e transformação do espaço público.

Palavras Chave: Ciclovias; Planejamento Urbano; Autonomia; Participação

ABSTRACT

The *#bikenaleite* extension Project, developed during the second semester of 2015 in the Architecture and Urbanism course of the Federal University of São João del-Rei (UFSJ) had as main focus to discuss and propose collectively a cycle route to São João del-Rei/MG, and to test a section of it by means of a temporary bike lane. The proposal came from the demand often pointed out by the students, of better conditions of mobility and safety for cyclists and pedestrians in the municipality. Our premises were the integration between theory and practice, geared towards a more democratic urban planning, and a differentiated performance in the field of architecture. The extension Project was developed jointly to a design studio, involving students of the third to the sixth periods. During the realization of the temporary bike lane, a dialogue was held with pedestrians, cyclists, drivers, merchants and local business owners, in order to collect data for a critical evaluation of the action and new developments for the group. The results confirmed the need to involve the local community from the first stages of work, in order to contribute to gains of autonomy, having as horizon a growing virtualization of the process of construction, use and transformation of the public space.

Keywords: Bike lanes; Urban planning; Autonomy; Participation

INTRODUÇÃO

A qualidade de vida urbana tornou-se uma mercadoria, assim como a própria cidade, no contexto da economia política urbana (HARVEY, 2008). Assim, vivemos em áreas urbanas divididas e propensas a conflitos, constituídas de “fragmentos fortificados, condomínios fechados e espaços públicos privatizados mantidos sob vigilância constante” (HARVEY, 2008, p. 32, tradução da autora).

O Estado, historicamente, como pode ser verificado em Luxemburgo (1900) trata-se de uma organização da classe capitalista dominante. Pode, portanto, ser considerado como agente promotor deste fenômeno segregatório, já que investe diferencialmente nas áreas da cidade - em geral privilegiando aquelas de maior poder aquisitivo - bem como estabelece, de maneira associada ao capital imobiliário, estímulos e zoneamentos que consolidam a segregação (SOUZA, 2011, p. 90). Nestas condições, “os ideais de identidade urbana, cidadania e pertencimento [...] tornam-se muito mais difíceis de sustentar” (HARVEY, 2008, p. 32, tradução da autora).

Enquanto do ponto de vista tecnocrático o planejamento urbano é visto como um assunto que não pode ser compreendido ou desenvolvido pelos cidadãos comuns, o planejamento orientado para a reforma urbana deve procurar democratizar o mais possível o planejamento e a gestão do espaço (SOUZA, 2006). Segundo Lefebvre (2008, p. 140), “a reforma urbana é uma reforma revolucionária. Ela dá lugar a uma estratégia que se opõe à estratégia da classe dominante.”

Esta democratização torna-se indispensável na medida em que melhorias na vida cotidiana e suas oportunidades são menos prováveis quando as pessoas não podem decidir quais qualidades são importantes. Este tipo de decisão, por sua vez, deve ser pautado na autonomia², que vai além da escolha entre opções dadas: é a possibilidade de reformatar tais opções coletivamente e ao longo do tempo (KAPP; BALTAZAR, 2012).

Assim, as pessoas não devem ser consideradas como meras receptoras (passivas) de benefícios materiais, mas agentes controladores do próprio processo, com livre expressão do seu saber local, o qual deve ser incorporado à análise e aos resultados do planejamento (SOUZA, 2008). Em última instância, os habitantes locais conhecem sua situação muito melhor que qualquer outro grupo externo (KAPP; BALTAZAR, 2012).

Processos participativos institucionalizados e regulados pelo Estado, embora contribuam para uma maior democratização do planejamento (quando adequadamente conduzidos), podem oferecer riscos à autonomia e senso crítico da comunidade. Para Luxemburgo (1900), as instituições formalmente democráticas eram, desde então, instrumentos dos interesses da classe dominante.

Enquanto a autonomia é a habilidade de indivíduos e coletividades estabelecerem seus meios de ação e interação, determinando por si mesmos as normas que os regulam, a ideia de participação, por outro lado, indica que é permitido que as pessoas participem de uma tomada de decisões, porém sem o poder de alterar as normas vigentes (KAPP; BALTAZAR, 2012).

² A autonomia individual refere-se a indivíduos lúcidos, dotados de autoestima e adversos a tutelas políticas, e depende tanto de circunstâncias individuais e psicológicas quanto de fatores políticos e materiais. Já a autonomia coletiva, por sua vez, diz respeito “às instituições e às condições materiais (o que inclui o acesso a informação suficiente e confiável) que, em conjunto, devem garantir igualdade de chances de participação em processos decisórios relevantes no que toca aos negócios da coletividade” (SOUZA, 2008, p. 174).

Nesse sentido, pode-se dizer que ganhos de autonomia coletiva favorecem a atuação de comunidades locais em relação ao seu espaço cotidiano, de modo a moldá-lo de acordo com suas próprias necessidades, em detrimento daquelas da produção capitalista do espaço, ainda que estas se insiram em um contexto em geral heterônimo.

Embora tais críticas encontrem-se atualmente já bastante consolidadas, observa-se que em grande parte dos casos, as questões relativas ao espaço urbano ainda são abordadas sob um viés predominantemente tecnicista, ou seja: o arquiteto determina, baseado apenas em seu conhecimento técnico, as características de projeto que “garantirão” condições que satisfaçam as necessidades dos usuários.

Nesse sentido, como um primeiro exercício de levantamento de possibilidades de se trabalhar de uma maneira mais aberta e dialógica, apresento o presente trabalho. Embora diversas críticas possam ser levantadas, algumas das quais poderão ser verificadas ao final deste artigo, este projeto de extensão configura-se, para mim, como um fértil começo para pesquisa e atuação mais aprofundadas.

#BIKEMALEITE

O projeto de extensão *#urbanismotaticonaleite*, desenvolvido durante o segundo semestre de 2015, surgiu em resposta à demanda frequentemente apontada no curso de Arquitetura e Urbanismo da Universidade Federal de São João del-Rei (UFSJ), relativa a espaços de qualidade para ciclistas e pedestres nas áreas públicas da cidade.³

O título original do projeto foi alterado pelos alunos, de forma a adquirir um formato mais simplificado, para *#bikenaleite*. Ele faz referência ao foco proposto para realização de ações, em um primeiro momento, na Avenida Leite de Castro - principal via de acesso ao centro da cidade, com grande fluxo de carros, motociclistas, ciclistas e pedestres, que praticam atividades esportivas em seu canteiro central, sem condições adequadas de infraestrutura e qualidade ambiental. Devido à intensionalidade de divulgar amplamente nossas ações em redes sociais, o nome do projeto tem formato de *hashtag*, para facilitar a identificação e aglutinação de suas menções na internet.

OBJETIVOS E ESTRUTURA GERAL DO TRABALHO

Tendo em vista a indissociabilidade entre ensino, pesquisa e extensão, as ações desenvolvidas por este grupo vêm ocorrendo sistematicamente de maneira integrada a disciplinas do curso. Assim, no ano de 2015, parte das discussões e intervenções foram realizadas conjuntamente a um estúdio intermediário de projetos,⁴ de mesmo nome.

Desta forma, durante os dois primeiros meses de funcionamento da extensão os 18 alunos matriculados em estúdio participaram integralmente das atividades da mesma e compuseram o

³ Neste mesmo ano, reportagem de uma agência de notícias local apontava para a confirmação desta necessidade, ao afirmar que apesar de as bicicletas disputarem espaço nas vias públicas da cidade, não havia previsão pela prefeitura de implantação de vias exclusivas para ciclistas, os quais se sentiam muito inseguros ao circular por São João del-Rei (VIEIRA, 2015, p. 1).

⁴ Os estúdios intermediários de projeto do curso de Arquitetura e Urbanismo da UFSJ tratam-se de disciplinas práticas, bimestrais, e são voltados para alunos do terceiro ao sexto período.

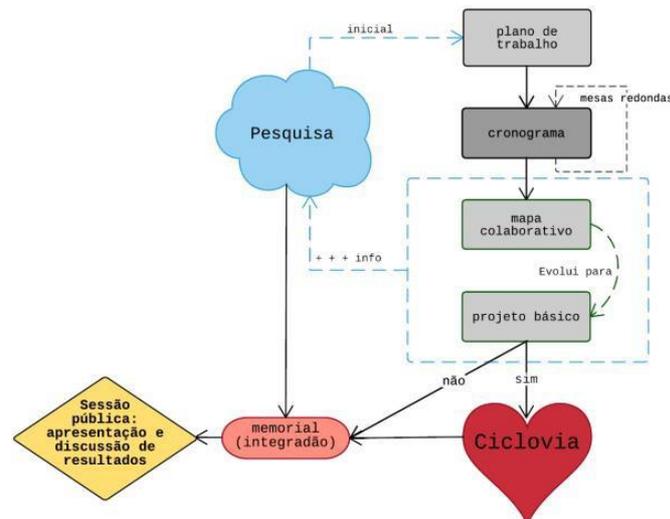
total de seus participantes, o que permitiu, na prática, considerar estúdio e grupo de extensão como ente único, indissociável. Após o término da disciplina 12 alunos permaneceram e deram continuidade aos trabalhos propostos naquele ano.

Nosso objetivo principal foi discutir e propor coletivamente uma rota cicloviária para São João del-Rei e testar um trecho da mesma através de uma ciclovia temporária, em diálogo com a comunidade, Universidade e órgãos públicos municipais, contribuindo para melhorias na mobilidade urbana de forma integrada, com foco em ciclistas e pedestres.

Os objetivos específicos envolveram: discutir e realizar as ações propostas de maneira colaborativa, com decisões tomadas horizontalmente por todos os alunos, em mesas redondas; desenvolver uma proposta projetual única e compatibilizada de rota cicloviária para a cidade, além de um memorial integrado dos resultados alcançados; coletar opiniões, avaliar, divulgar e discutir amplamente os resultados da ciclovia temporária com a comunidade local em sessões abertas.

A estrutura geral da proposta, conforme apresentada aos alunos, ilustra-se pelo diagrama a seguir.

FIGURA 1: #urbanismotaticonaleite: estrutura geral



Fonte: da autora.

DESENVOLVIMENTO DA PROPOSTA

A estrutura inicial da proposta foi repassada aos alunos com a observação de que estes poderiam intervir sobre a mesma, propondo alterações inclusive em seu cronograma geral e etapas avaliativas. A possibilidade de realizar uma intervenção prática cujo tema despertava interesse em todos, avalio, contribuiu para um grande engajamento do grupo desde o início das atividades.

Assim, conforme já mencionado, a primeira intervenção dos alunos tratou-se da alteração do nome do projeto para #bikenaleite. Sua intenção foi simplificar e facilitar a compreensão do termo, ampliando o uso da hashtag, agora mais fácil de memorizar (e aplicar). Os alunos criaram ainda a logomarca (FIG. 2) da iniciativa para utilização em comunicações, publicações, divulgações etc.

FIGURA 2: Logo #bikenaleite



Elaborado por: Mariana Rodrigues Barros Nogueira

Os estudantes reformularam o cronograma inicial, adaptando-o ao longo do bimestre, bem como definiram o número de integrantes por equipe e metas a serem cumpridas. O grande envolvimento dos alunos desde o início das atividades possibilitou que minha participação fosse voltada principalmente para a realização de orientações, condução de discussões e manutenção da estrutura mínima necessária para que os objetivos didáticos se mantivessem.

As equipes dividiram-se em torno dos seguintes pontos:

Registro e divulgação: registro e divulgação de todas as ações e produção de um vídeo síntese das atividades realizadas ao final dos trabalhos,

Logística: aquisição de licenças e autorizações; negociação com órgãos locais; supervisão da execução da ciclovias temporária,

Parcerias e mobilização: estabelecimento de parcerias; sensibilização da população; inserção de outras atividades no dia do evento; aquisição de materiais,

Comunicação visual e avaliação: desenvolvimento de estratégias de orientação e segurança para a realização da ciclovias temporária e avaliação das ações realizadas no dia do evento.

O acompanhamento das atividades era feito a cada encontro, em mesas redondas, com apresentação e discussão de resultados parciais, avanços e obstáculos a serem vencidos. Em acréscimo, cada equipe realizava semanalmente uma autoavaliação e a apreciação de cada uma das outras equipes acerca da sua participação em mesas redondas, cumprimento do cronograma, integração com as demais equipes e empenho geral.

PESQUISA PRÉVIA E PROPOSTA PRELIMINAR

O principal meio de comunicação entre o grupo e o público em geral deu-se por meio de página do Facebook⁵. Além de apresentar nossos objetivos, informes e divulgação, esta foi utilizada para realizar uma pesquisa inicial acerca do uso de bicicletas no município. O questionário⁶ alcançou um total de 6.896 pessoas, das quais 181 o responderam. As questões, elaboradas pelos alunos, na maior parte de múltipla escolha, podiam ser respondidas em cerca de cinco minutos.

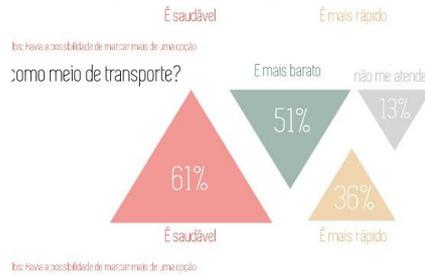
Além de procurar verificar se o uso de bicicleta em São João del-Rei era tão frequente e desejável quanto avaliávamos, tivemos como objetivos levantar fatores que dificultavam ou limitavam o uso

⁵ <<https://www.facebook.com/bikenaleite/>>. A página conta hoje com mais de 1.670 seguidores.

⁶ <<https://mateusdeoliveira.typeform.com/to/WKQrX8>>. Principais questões: Qual o seu gênero? Qual a sua idade? Qual a sua ocupação? Onde você mora? Anda de bike? Por quais motivos? Possui automóvel à disposição? Com que frequência usa a bike? Por que escolheu a bicicleta como meio de transporte? Existe bicicletário perto de onde você quer estacionar? Na sua opinião, o que dificulta o uso da bicicleta? Já sofreu algum acidente se locomovendo por bicicleta? Quando você não usa a bicicleta, qual outro meio de transporte você usa? Relate sua experiência com ciclovias na sua ou outras cidades. Do que mais sente falta em relação ao sistema de transporte na sua cidade?

deste meio de transporte na cidade. Nossa intenção foi também testar o questionário proposto de forma a revisá-lo, se necessário, para utilização posterior na ciclovia temporária.

FIGURA 3: Uso de bicicletas em SJDR



Elaborado por: Mariana Rodrigues Barros Nogueira, Mateus de Oliveira Nascimento e Thairini Sonia Faria

Dentre as pessoas que responderam, na maioria residentes em São João del-Rei, estudantes, de 15 e 25 anos, 73% usam bicicleta, das quais cerca de 44% de três a sete vezes por semana. Os usos mais apontados foram para lazer, acesso ao local de estudo e prática esportiva, por ser saudável, rápido e barato (FIG. 3).

FIGURA 4: Uso de bicicletas em SJDR - problemas



Elaborado por: Mariana Rodrigues Barros Nogueira, Mateus de Oliveira Nascimento e Thairini Sonia Faria

Dentre as pessoas que não utilizavam bicicleta, 60% apontaram como motivo o sentimento de insegurança, por falta de ciclovias, falta de educação no trânsito e falta de segurança civil (FIG. 4).

Assim, os resultados apontaram para um grande uso de bicicletas como meio de transporte em São João del-Rei, sendo que quando não são utilizadas, em geral, isto se deve à falta de infraestrutura na cidade.

FIGURA 5: Elaboração do mapa colaborativo



Foto: Sara Paula de Paiva

A seguir, iniciamos a elaboração de um mapa colaborativo de rota cicloviária (FIG. 5). Devido ao curto prazo desta etapa (integrada ao estúdio bimestral), este foi construído com base na experiência diária dos alunos em seus deslocamentos.

A proposta considerou a integralidade da rede cicloviária, com conexões a áreas de usos diversos, pontos de transporte público, locais de lazer e outros, bem como a priorização dos pedestres e ciclistas em suas rotas diárias, em detrimento dos veículos automotores.

FIGURA 6: Teste de Rota



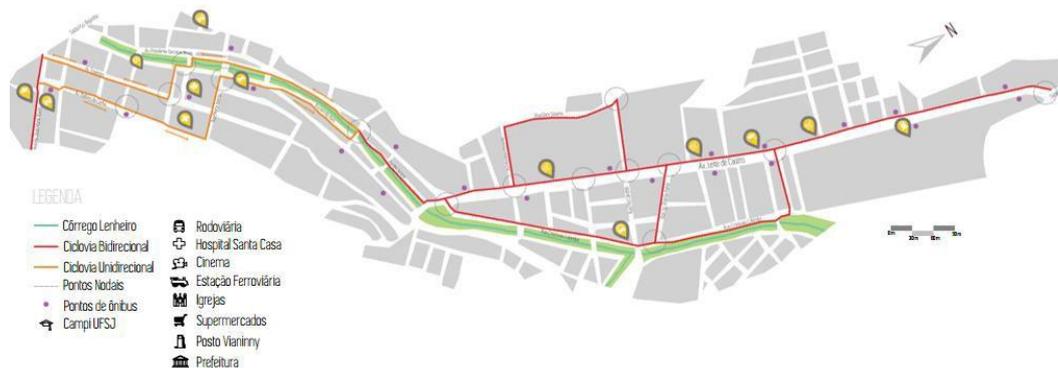
Foto: Isabela Campos dos Santos

O estudo previu ainda a ligação entre os três campi da UFSJ em São João del-Rei. Esta estratégia permitiu uma integração entre os bairros Centro (Campus Santo Antônio/CSA), Fábricas (Campus Dom Bosco/CDB) e Colônia do Bengo (Campus Tancredo Neves/CTAN), tendo como eixo principal a Avenida Leite de Castro. A proposta sugeria ainda uma alça de conexão com a rodoviária (bairro Fábricas), e pontos de expansão para os bairros Tejuco, Matozinhos e Colônia do Marçal.

A seguir, o grupo realizou seu primeiro teste de rota com bicicletas (FIG. 6), de forma a identificar pontos positivos e negativos da mesma, observando: frequência de ciclistas circulando pelas vias, presença de desníveis e barreiras, cruzamentos e pontos de conflito, áreas de estacionamento, características do trânsito - velocidade, porte e intensidade do fluxo de veículos, e outros.

Estas etapas de trabalho permitiram realizar ajustes e iniciar a definição, trecho a trecho, da melhor estratégia para a rota cicloviária - implantação de ciclovias ou ciclofaixas, mão única ou dupla, e previsão de vias compartilhadas entre pedestres, ciclistas e veículos automotores, conforme pode ser observado na FIG. 7.

FIGURA 7: Resultado do mapa colaborativo



Elaborado por: Juliana Oliveira Hermsdorf

Finalizada esta parte, passamos à fase de testes e avaliação da rota proposta junto à comunidade, na forma de uma ciclovia temporária, com realização de pesquisa de opiniões, observações e registros em uma situação real.

CICLOVIA TEMPORÁRIA: BIKE NA LEITE!

A ciclovia temporária, nomeada segundo o projeto (“Bike na Leite!”), foi realizada nos dias 19 e 20 de setembro de 2015. Devido à grande extensão da rota proposta inicialmente, cerca de 8,5 quilômetros, precisamos levar em consideração limitações de disponibilidade de pessoal, verba e materiais. Por este motivo, foi necessário escolher apenas um trecho para a sua realização.

Tivemos, então, como diretrizes principais: possibilitar a avaliação e coleta de dados, o mais abrangentes possíveis, junto a pedestres, ciclistas, motoristas e comerciantes locais; visibilidade da ação proposta para a população local; ocupação do trecho considerado mais conturbado, e portanto mais problemático, o que nos permitiria levantar um maior número de questões para uma posterior revisão da proposta de rota. Nesse sentido, optou-se por realizar a ciclovia temporária na Avenida Leite de Castro, em toda a sua extensão - um circuito de aproximadamente 2,5 km, com trechos de mão única e mão dupla.

PARCERIAS, NEGOCIAÇÕES E DIRETRIZES ACORDADAS

Para a viabilização do evento, foi necessário estabelecer negociações junto à Prefeitura Municipal, Departamento de Trânsito de São João del-Rei, Conselho Municipal de Trânsito e Transporte (CMTT), Polícia Militar de Minas Gerais (PMMG), Corpo de Bombeiros Militar de Minas Gerais (CBMMG) e Secretaria Municipal de Meio Ambiente⁷. A verba e materiais necessários foram adquiridos através de doações, parcerias e empréstimos de diversos órgãos públicos, estabelecimentos particulares e da UFSJ⁸.

Por este motivo, no decorrer de todo o processo foi necessário agendar diversas reuniões e encontros. No caso de estabelecimentos particulares, estes foram agendados e realizados pelos próprios estudantes. Já com relação aos órgãos públicos e entidades municipais, na maior parte das vezes precisei realizar um primeiro contato, enquanto representante da Universidade. No entanto, os alunos compareceram às reuniões e, da mesma maneira como ocorreu nos encontros do grupo de extensão, estes prestaram informações e esclarecimentos gerais, em relação aos quais eu realizava apontamentos sempre que necessário.

Dentre as parcerias estabelecidas, o CMTT mostrou-se bastante receptivo. Este propôs a inclusão do “Bike na Leite!” dentre os eventos da Semana Nacional de Trânsito de São João del-Rei, o que contribuiu para ampliar sua divulgação. Estabelecemos conjuntamente que a ciclovia temporária deveria permanecer independente, como iniciativa da UFSJ, com apoio deste Conselho. Em retorno, o grupo desenvolveu a logomarca atualmente utilizada pelo CMTT (FIG. 8), bem como o design gráfico de duas cartilhas voltadas para a conscientização da população (uma para adultos e outra para crianças), e de um folder contendo a programação da semana de eventos.

⁷ O alvará de realização de evento continha autorizações da Prefeitura Municipal, Departamento de Trânsito e Secretaria Municipal de Meio Ambiente, e foi acompanhado de laudo de evento de baixo impacto do Corpo de Bombeiros Militar e atestado de ciência do evento pela Polícia Militar.

⁸ Foram utilizadas 18 camisas de identificação confeccionadas para os participantes do grupo de extensão, 28 camisas para a identificação dos voluntários, 201 cones, 41 cavaletes, 300m de corrente, 3000m de fita zebra, 05 sacos de cal (além de 03 sacos de sal e 3l de óleo para pintura temporária de pictogramas no asfalto), 10 moldes de papelão, 03 bicicletários, bem como diversos materiais de papelaria.

FIGURA 8: Logo CMTT

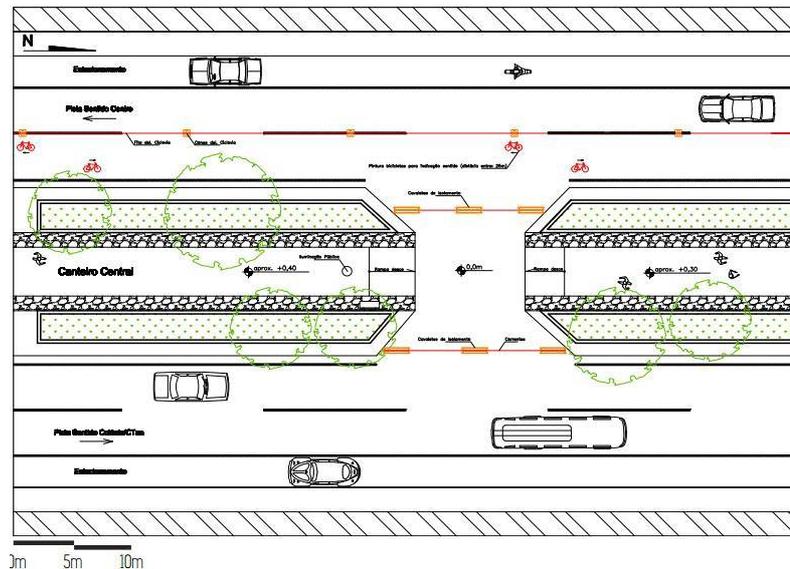


Elaborado por: Mariana Rodrigues Barros Nogueira, Mateus de Oliveira Nascimento e Thairini Sonia Faria

Em relação às características da ciclovia temporária, foi necessário negociar diretamente com o Departamento de Trânsito. Ainda que este tenha se mostrado aberto à nossa proposta, participando assiduamente das reuniões agendadas, não obtivemos permissão para proibição de estacionamento de veículos em nenhum trecho do circuito.

Por este motivo, foi necessário localizar a ciclovia lateralmente ao canteiro central da Avenida Leite de Castro, ocupando por completo uma das suas pistas de rolamento - isto de certa forma contribuiu em alguns aspectos para seu bom funcionamento e melhor integração com o fluxo de pedestres e outras atividades, conforme será exposto mais adiante.

FIGURA 9: Organização de parte da ciclovia temporária



Principais diretrizes: trechos de mão dupla com 2,5m de largura; trechos de mão única com 1,5m de largura; cones de delimitação ligados por fita zebraada a cada 10m; pintura temporária com tinta à base de cal no piso para identificação do sentido de trânsito dos ciclistas; fechamento dos cruzamentos com cavaletes e barreiras.

Fonte: Desenho elaborado por Alisson Silveira Souza

Dentre as diversas parcerias estabelecidas⁹, a participação do projeto de extensão Sustentabilidades/UFSJ contribuiu para a aplicação de entrevistas e questionários; o grupo Bike

⁹ Além dos já citados, nossos parceiros e apoiadores foram: órgãos e entidades públicas – Secretaria Municipal de Cultura e Secretaria Municipal de Esporte e Lazer de São João del-Rei, 11º Batalhão de Infantaria de Montanha, Centro Acadêmico do Curso de Arquitetura e Urbanismo/UFSJ, Arché Empresa Júnior/UFSJ. Estabelecimentos particulares – Klênio Silva Treinamentos, Ômega Júnior Projetos Mecânicos e de Produção, Supermercado Bergão, Agostini Materiais de Construção, Ophicina Bike Shop, MM Flores e Decorações, Lanchonete Fáblio do Salgado, Ferrotaco Materiais para Construção, SilksColor, Cozinha 22, Del Rey Bike.

Anjo BH - que visa incentivar o uso da bicicleta como meio de transporte e tem como uma de suas principais ações a Escola Bike Anjo (EBA), voltada para interessados em aprender a andar de bicicleta divulgou um vídeo de apoio ao “Bike na Leite!”¹⁰; e o Escritório de Práticas Projetuais Alternativas (EPPA), também do curso de Arquitetura e Urbanismo/UFSJ, realizou um de seus projetos (“Café na Leite”) no dia do evento, na forma de um café da manhã coletivo como convite ao diálogo, com o intuito de promover maior participação da população.

FIGURA 10: Cine EPPA



Foto: Sara Paula de Paiva

Também em parceria com o EPPA foram realizadas duas exposições de curta-metragens (“Cine EPPA”) com temas relacionados ao evento, no canteiro central da Av. Leite de Castro, nos dois dias anteriores à realização da ciclovia (FIG. 10). Outros meios de divulgação foram faixas de trânsito, cartazes, folders, entrevistas em redes de rádio e na TV local, Campos de Minas.

MONTAGEM E EXECUÇÃO

A Montagem e execução do “Bike na Leite!” contou com a participação dos 18 alunos membros do grupo de extensão, 41 voluntários - dentre eles, alunos curso de Arquitetura e Urbanismo, de outros cursos da UFSJ e população em geral - membros do Departamento de Trânsito de São João del-Rei e representantes da PMMG, num total de cerca de 70 pessoas.

Todos os materiais e equipamentos para montagem foram guardados na semana anterior no 38º Batalhão da Polícia Militar, localizado na Avenida Leite de Castro (onde tivemos acesso também a banheiros, bebedouro e sala para guarda de pertences).

Uma vez que a ciclovia temporária tinha previsão de funcionamento das 8h00min às 14h00min, iniciamos os trabalhos por volta das 5h30min, no dia 19 de setembro, e às 6h30min no dia seguinte. Os alunos e voluntários dividiram-se em equipes responsáveis pela distribuição de cones, cavaletes, barreiras e sinalização de trânsito; pintura de pictogramas de piso; apoio e informação aos ciclistas, pedestres e motoristas; realização de entrevistas e questionários; e registro (FIG. 11 E 12).¹¹

¹⁰ <<https://www.youtube.com/watch?v=ihV8F3CIQJY&feature=youtu.be>>

¹¹ Para a colocação dos cones, cavaletes, barreiras e sinalização de trânsito contamos também com a ajuda da PMMG, que disponibilizou uma caminhonete para facilitar o transporte dos materiais. Esta também esteve presente durante todo o evento realizando controle do tráfego bem como, junto com representantes do Departamento de Trânsito, auxiliou na desmontagem da ciclovia, em ambos os dias.

FIGURA 11: Montagem da ciclovia



Foto: Marina Ribeiro de Araújo

A localização da ciclovia de forma adjacente ao canteiro central da avenida foi um ponto bastante positivo. Ao longo de nossas atividades verificamos que existem diversas propostas para uma reforma desta área, de forma a contemplar pedestres e ciclistas - no entanto, não identificamos qualquer planejamento mais concreto ou em vias de execução. Por outro lado, ainda que a área disponível no

canteiro central possa ser considerada generosa (cerca de 10m de largura), boa parte é ajardinada, o que deixa área útil suficiente para prática de caminhada, mas não permite a inclusão de uma rota exclusiva de ciclistas sem que haja prejuízos aos pedestres.

FIGURA 12: Pintura de piso



Foto: Isabela Campos dos Santos

A proximidade com o canteiro central permitiu a realização de diversas outras atividades (venda de alimentos, pontos de encontro e rodas de conversa, áreas de descanso para os pedestres e ciclistas, locais de apoio e informação aos transeuntes, etc.). Isto ocorreu em ambos os dias, mas em especial na manhã de sábado, com o comércio em funcionamento.

Por outro lado, no sábado de manhã o trânsito de automóveis esteve intenso (FIG. 13). Esta possibilidade já era prevista pelo grupo, que optou por iniciar o evento no horário de funcionamento do comércio local - e desta forma possibilitar o diálogo com os comerciantes. Acreditamos que caso houvesse sido realizada a proibição temporária das vagas de estacionamento de um dos lados da avenida, este efeito teria sido evitado (já que a largura total da via teria sido inalterada).

FIGURA 13: Uso da ciclovia



Foto: Marina Ribeiro de Araújo

Outra possibilidade levanta posteriormente foi o posicionamento da ciclovia do outro lado do canteiro, onde aparentemente o trânsito era menos intenso, e que também apresentava a vantagem de maior sombreamento pelas árvores existentes.

FIGURA 14: Uso da ciclovia



Foto: Isabela Campos dos Santos

O trânsito considerado excessivo para o local (segundo informações recebidas de alguns motoristas, estes levaram em média 10 minutos para percorrer o trecho de 2,5 km) causou irritabilidade em alguns usuários de carros e motos.

Este efeito, como mencionado anteriormente, poderia ter sido contornado. No entanto, na maior parte dos casos os motoristas mostraram-se abertos ao diálogo (ora por

apoio à proposta, ora por se tratar de oportunidade para registrar suas reclamações) e responderam nossos questionários – conforme será melhor abordado adiante. O trânsito intenso foi também um fator atrativo para outras atividades não programadas, tais como distribuição de panfletos, vendas e manifestações artísticas (FIG. 14).

Ainda que tenhamos realizado diversos tipos de divulgação em meios de comunicação bastante variados, conforme exposto anteriormente, foi a ciclovia em si – sua materialização e funcionamento – que mais contribuiu para o grande número de pessoas que a utilizaram. Seu uso foi constante e intenso, sem quaisquer momentos de ociosidade (a FIG. 15 é bastante representativa). Ao contrário, houve períodos de grande concentração de pessoas, o que levou a algumas reclamações de ciclistas que desejavam percorrer o trajeto em maior velocidade.

FIGURA 15: Uso da ciclovia



Foto: Marina Ribeiro de Araújo

Em acréscimo, decidimos não restringir quaisquer atividades na área da ciclovia. Assim, embora a grande maioria de usuários tenham sido ciclistas, verificamos a presença de pessoas à pé, com skates, patinetes e outros (FIG. 13), bem como de pessoas com deficiência física em cadeiras de rodas. Acreditamos que isto se deve ao fato de o piso do canteiro central ser bastante irregular.

AVALIAÇÃO E SESSÕES ABERTAS

Durante os dois dias de funcionamento da ciclovia temporária foram respondidos 420 questionários¹² (189 pedestres, 134 ciclistas, 59 motoristas, 9 comerciantes¹³ e 29 funcionários de comércios), elaborados e aplicados pelos alunos. Além de questões relativas à frequência e finalidade do uso de bicicletas em São João del-Rei, perguntamos sobre a realização de mais ciclovias temporárias, a implantação de uma rota cicloviária permanente, a proibição de estacionamentos e as impressões gerais dos entrevistados acerca do evento. A maior parte das questões foi de múltipla escolha, com espaços reservados a observações.

Em geral, tais observações sugeriam mudar a ciclovia para o canteiro central ou implanta-la em outro local, bem como realiza-la somente fora do horário comercial, de forma a não causar transtornos ao trânsito de automóveis. Foram mencionadas algumas vezes as necessidades de se realizar uma campanha de conscientização antes da implantação de rotas permanentes, e de se ampliar a rota para o restante da cidade.

¹² Questões abordadas: Categoria do entrevistado (pedestre, ciclista, motorista, funcionário do comércio, comerciante, outros); Gênero; Qual a sua idade? Você mora em São João del-Rei? Em qual bairro? Qual a sua ocupação principal? Você usa bicicleta? Se não, por que? Se sim, para quais atividades? Quais as dificuldades encontradas para se locomover de bicicleta em SJDR? Uma ciclovia permanente é uma boa ideia para São João del-Rei? Você concorda com a retirada de vagas de estacionamento para a implantação de uma ciclovia? Na sua opinião, esta ciclovia temporária poderia ser realizada todo final de semana? Na sua opinião, uma ciclovia permanente seria viável em SJDR? Gostaria de deixar uma observação?

¹³ Os proprietários de comércios locais foram denominados comerciantes, de modo a diferenciá-los dos funcionários de comércios.

Gráfico 1: Uso de bicicletas – dados por categoria entrevistada



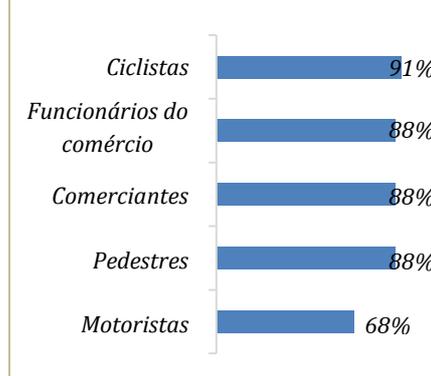
Fonte: da autora

Gráfico 2: Maiores dificuldades



Fonte: da autora

Gráfico 3: Rota permanente é boa ideia – dados por categoria entrevistada



Fonte: da autora

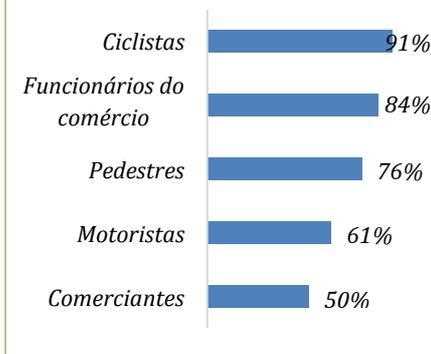
Com relação ao uso da bicicleta em seus deslocamentos diários, cerca de 60% dos entrevistados respondeu positivamente – em sua maioria ciclistas, pedestres e funcionários do comércio (GRÁF. 1). As maiores dificuldades para o uso de bicicleta como meio de transporte, conforme apontadas por 76% do total de entrevistados, foram falta de educação e de segurança no trânsito e falta de infraestrutura para ciclistas – ciclovia ou ciclofaixa (GRÁF. 2).

Ao serem questionados se uma rede cicloviária permanente se tratava de uma boa ideia para a cidade, 86% dos entrevistados responderam que sim (GRÁF. 3), bem como cerca de 78% consideraram que a ciclovia temporária poderia ser realizada todo final de semana, enquanto a rota permanente não fosse implantada (GRÁF. 4).

Com relação à proibição de vagas de estacionamento para a implantação de vias para ciclistas, cerca de 60% dos entrevistados mostraram-se favoráveis (GRÁF. 5).

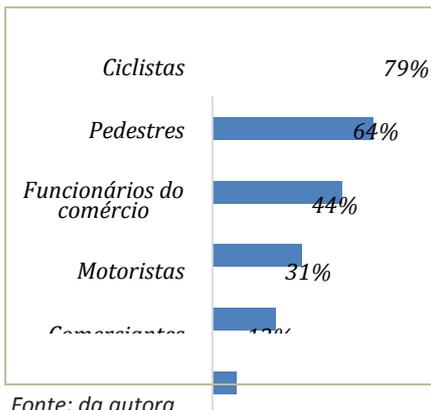
A pesquisa realizada aponta então, assim como o primeiro questionário digital disponibilizado via internet, para o grande uso de bicicletas no município.

Gráfico 4: Ciclovía temporária todo final de semana – dados por categoria entrevistada



Fonte: da autora

Gráfico 5: Proibição de estacionamentos – dados por categoria entrevistada



Fonte: da autora

Os fatores mencionados como empecilhos a este meio de transporte sugerem a possibilidade de aumento do número de ciclistas caso houvesse investimento em infraestrutura física para sua segurança, campanhas informativas e de conscientização.

Mesmo dentre motoristas e comerciantes, categorias em que foi observada certa resistência à priorização do uso das bicicletas em detrimento de veículos automotores, na maior parte dos casos estes se mostraram favoráveis à implantação de rotas cicloviárias (permanentes ou temporárias). Somente quando questionados acerca da proibição de estacionamentos as respostas foram, em geral, negativas.

Na semana seguinte ao evento foram realizadas duas sessões, abertas à comunidade, para apresentação de resultados, discussão, críticas e sugestões.

Estas foram realizadas no auditório do Campus Tancredo Neves (CTAN) e na Câmara Municipal. A adesão, no entanto, foi bastante reduzida e se limitou à apresentação do processo de trabalho pelo grupo de extensão.

DISCUSSÃO E DESENVOLVIMENTOS

Durante o restante do segundo semestre de 2015 o grupo se voltou para a apuração e discussão dos dados levantados, apresentação de resultados parciais em nossa página do Facebook, na UFSJ e em seminários. Procuramos ainda realizar postagens informativas diversas, acerca das vantagens da implantação de redes de qualidade para pedestres e ciclistas, bem como caminhamos no sentido de estreitar laços com outros projetos com temas correlatos existentes no âmbito da Universidade.

Nossa experiência com o “Bike na Leite!” permitiu verificar que, de fato, existe uma forte demanda por espaços de qualidade para ciclistas em São João del-Rei e apresentou resultados positivos, como

o desenvolvimento de um projeto integrado pelos alunos e a participação de um grande número de pessoas na ciclovia temporária chamando a atenção de parte da população e de diversos veículos locais de informação para a questão.

Durante o desenvolvimento de nossas atividades, os alunos trabalharam colaborativamente entre si, a partir de discussões coletivas. Esta dinâmica funcionou bem e permitiu, para os estudantes, a integração entre projeto, construção e uso do espaço – o que, avalio, resultou no engajamento do grupo.

Por outro lado, a experiência ficou, na maior parte do tempo, restrita a este universo e a uma atuação junto a órgãos públicos municipais e estabelecimentos particulares, para realização de negociações e parcerias. A população local, porém, não participou das etapas de projeto e construção, recebendo a ciclovia pronta (projeto e execução temporária) com localização, formato e funções predeterminadas. Seu envolvimento se deu através de consulta principalmente em um momento pós-ocupação, através da realização de entrevistas e questionários.

Este fato resultou, de modo oposto ao que se deu com o grupo de alunos, em baixíssima adesão às sessões abertas, bem como a críticas relativas ao formato da ciclovia, sua localização, ou mesmo desconhecimento sobre suas funções, dentre outras. Assim, ficou clara a indispensabilidade de participação constante da população, desde o início do processo.

Percebemos que em experiências futuras será necessário estar vigilantes para o fato de que, conforme observam Kapp; Baltazar; Morado, (2008), para discutir práticas alternativas em arquitetura, é necessário romper com a lógica excludente que se refere à mesma enquanto arte, profissão, disciplina ou campo decorrentes de conhecimento especializado. Do mesmo modo, deve-se afastar a noção dos arquitetos enquanto grandes criadores, como os classifica criticamente Stevens (2003), quando afirma que estes discutem apenas entre si acerca do sucesso (ou não) de suas obras.

Ainda nesse sentido, observamos na proposta do *#bikenaleite* um alto potencial de virtualização de todo o processo, desde o projeto ao uso do espaço, no sentido em que discorre Baltazar (2009), para quem “a virtualização do processo de projeto é um meio de trazer o usuário a decidir o que o espaço se tornará, mesmo que temporariamente”.

No processo de projeto, questionar esse determinismo estrutural significa parar de prever soluções finalizadas e de atribuir funções predeterminadas para as estruturas projetadas. Significa projetar estruturas, que podem ter suas partes determinadas, sem pre-determinar a organização dos espaços (BALTAZAR, 2009).

Sob este viés, tendo em vista reflexões futuras, se uma ciclovia temporária apresenta alto grau de virtualização – especialmente quando não se impõe aos usuários, como fizemos, controle por restrição de usos –, a logística de montagem, desmontagem e autorizações se mostra bastante trabalhosa e, enquanto solução de longo prazo, pode não ser muito prática. Uma rota permanente, por outro lado, perde em virtualidade e ganha em praticidade. De que forma garantir então tanta abertura quanto possível para usos diversos? Algumas possibilidades poderiam ser a previsão de alguns trechos de vias compartilhadas entre veículos automotores, ciclistas e pedestres, com funcionamento diferenciado conforme dias da semana e horários ou, em certos casos, ciclofaixas pintadas sobre as vias com possibilidade de alternância de ocupações, e outros.

“Os sistemas não finalistas e móveis permitem conhecimento. Conhecimento como forma de participação e não como explicação definitiva, instrumento de verificação e não ‘a verdade’” (IMPÉRIO; LEFÉVRE; FERRO, 2006, p. 37).

Atualmente este grupo de extensão, que se tornou um programa da UFSJ¹⁴, tem focado em investigar maneiras de construção conjunta, em diálogo com a comunidade, de forma que esta participe do levantamento de demandas, elaboração de propostas e execução de espaços – ainda na forma de ciclovias temporárias. Nossos maiores desafios têm sido no sentido de evitar que, como nos lembram Cooke; Kothari (2004), tais processos reforcem os interesses dos mais poderosos, através da manipulação da população envolvida.

AGRADECIMENTOS

Agradeço a todos os alunos que estiveram envolvidos no *#bikenaleite* por seu profundo engajamento, em especial na coleta, apuração e discussão de todos os dados e registros aqui apresentados, os quais eu não poderia deixar de citar nominalmente:

Alisson Silveira Souza, Carolina Bernardes Rezende, Elisa Bomtempo Matos, Elson Jonathan Borges do Nascimento, Gabriel Cardoso Boaventura de Melo, Isabela Campos dos Santos, Isabelle Menezes Moreira Furtado, Jean Marques Taroco, Julia Costa Teixeira Roque, Juliana Oliveira Hermsdorf, Lucas Caldeira Carvalho, Mariana Rodrigues Barros Nogueira, Marina Ribeiro de Araujo, Mateus de Oliveira Nascimento, Matheus Souza de Toledo, Paulo Vitor da Costa Silvano, Sara Paula de Paiva, Thairini Sonja Faria.

¹⁴ O Programa de Extensão “Urbanismo Tático: por uma maior autonomia na construção e uso do espaço público em São João del-Rei”, em andamento, conta atualmente com duas bolsistas e um grupo flutuante de voluntários, que varia conforme a necessidade de cada ação realizada.

REFERÊNCIAS

- Baltazar dos Santos, Ana Paula. Cyberarchitecture: the virtualisation of architecture beyond representation towards interactivity, unpublished PhD Thesis, London: The Bartlett School of Architecture, University College London, 2009. Disponível em: <<http://www.mom.arq.ufmg.br/mom/index.html>>. Acesso em: 21 nov. 2016.
- COOKE, Bill; KOTHARI, Uma. The case for participation as tyranny, in Cooke and Kothari, Participation: the new tyranny? London and New York: Zed Books, 2004. pp. 1-15. Disponível em: <<http://www.mom.arq.ufmg.br/mom/index.html>>. Acesso em 19 set. 2016.
- HARVEY, David. The Right to the City. New Left Review, Londres, v. 53, p. 23-40, set./out. 2008. Disponível em: <<https://newleftreview.org/II/53/david-harvey-the-right-to-the-city>>. Acesso em: 14 mar. 2016.
- IMPÉRIO, Flávio; LEFÉVRE, Rodrigo; FERRO, Sérgio. Arquitetura experimental. In: FERRO, Sérgio. Arquitetura e trabalho livre. São Paulo: Cosac Naify, 2006. p. 37-44.
- KAPP, Silke; BALTAZAR, Ana Paula. The Paradox of Participation: A Case Study on Urban Planning in Favelas and a Plea for Autonomy. Bulletin of Latin American Research, 2012, Journal of the Society for Latin American Studies, p. 1-14, Malden: Blackwell. Disponível em: <http://www.mom.arq.ufmg.br/mom/arq_interface/4a_aula/The_Paradox_of_Participation.pdf>. Acesso em: 27 jan. 2016.
- KAPP, Silke; BALTAZAR, Ana Paula; MORADO, Denise. Architecture as Critical Exercise: Little Pointers Towards Alternative Practices. Field: a free journal for architecture, v. 2, n. 1, p. 7-30, out. 2008. Disponível em: <<http://www.field-journal.org/index.php?page=journal-2>>. Acesso em: 21 jan. 2016.
- LEFEBVRE, Henri. O direito à cidade. Tradução Rubens Eduardo Frias. 5. ed. São Paulo: Centauro, 2008. 144p.
- LUXEMBURGO, Rosa. Reforma ou Revolução. Escrito: 1900. Revisto em 1908. Primeira Edição: 1900 (segunda edição revista 1908). Fonte: "Social Reform or Revolution", by Rosa Luxemburg, Militant Publications, London, 1986 (no copyright). Tradução de: Anónimo. Transcrição de: Fernando Araújo. HTML de: José Braz para The Marxists Internet Archive. Direito de Reprodução: Luxemburg Internet Archive (marxists.org), 2002. Disponível em: <<http://www.mom.arq.ufmg.br/mom/index.html>>. Acesso em: 21 nov. 2016.
- SOUZA, Marcelo Lopes de. Together with the state, despite the state, against the state: social movements as 'critical urban planning' agents. City, v. 10, n. 3, p. 327-342, dez. 2006. Disponível em: <http://www.mom.arq.ufmg.br/mom/arq_interface/4a_aula>. Acesso em: 24 ago. 2015.
- SOUZA, Marcelo Lopes de. Mudar a cidade: uma introdução crítica ao planejamento e à gestão urbanos. 5. ed. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2008. 560 p.

- SOUZA, Marcelo Lopes de. ABC do desenvolvimento urbano. 6ª ed. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2011. 192 p.
- STEVENS, Garry. O círculo privilegiado: fundamentos sociais da distinção arquitetônica. Tradução Lenise Garcia Corrêa Barbosa; revisão técnica Sylvia Ficher. Brasília: Editora Universidade de Brasília, 2003. 272 p.: il.
- VIEIRA, Thobias. Prefeitura ainda não tem projeto para ciclovias em SJDR. Monitor das Gerais. Vertentes Agência de Notícias UFSJ. São João del-Rei, 28 mai. 2015. Disponível em: <<http://monitordasgerais.com.br/prefeitura-ainda-nao-tem-projeto-para-ciclovias-em-sjdr/>>. Acesso em: 21 nov. 2016.