

Camila Teixeira Martins  
Maurício Couto Polidori

# Grupos organizados de ciclistas e sua apropriação urbana a partir de parâmetros de acessibilidade no município de Rio Grande, RS

## Resumo

Uma das possibilidades de desenvolver o tema da mobilidade por bicicleta é através da investigação de grupos de ciclistas que organizam passeios pela cidade. Desse modo, o artigo identifica as atividades de um grupo que é composto por duas organizações de ciclistas separadas espacialmente no município do Rio Grande, RS, a fim de conhecer as preferências de escolha de rota e as peculiaridades que distinguem o uso da bicicleta para lazer e para mobilidade cotidiana. A metodologia inclui levantamento de dados em rede social e entrevistas semiestruturadas. Dessa maneira, faz-se possível compreender a apropriação urbana do grupo e, simultaneamente, elucidar as principais contribuições que esse pode oferecer à mobilidade local. Como resultado, tem-se que a apropriação está relacionada com aspectos de acessibilidade como pavimentação, segurança e de compatibilidade das infraestruturas com o fluxo de veículos.

Apropriação urbana

Mobilidade por bicicleta

Grupos de ciclistas

Bicicleta

Acessibilidade sobre trilhos

## Abstract

One of the possibilities for developing the theme of cycling mobility is through the investigation of cyclist groups that organize trips around the city. Thus, the article identifies the activities of a group that is composed by two organizations of cyclists separated spatially in the municipality of Rio Grande, RS, in order to know the preferences of route choices and the peculiarities that distinguish the use of the bicycle for leisure and for daily mobility. The methodology includes data collection on social network and semi-structured interviews. In this way, it is possible to understand the urban appropriation of groups and, at the same time, elucidate the main contributions they can offer to local mobility. As a result, the appropriation is related to aspects of accessibility such as paving, safety and compatibility of infrastructure with vehicles flow.

Urban appropriation

Cycling mobility

Groups of cyclists

Bicycle

Accessibility

## INTRODUÇÃO

A partir de 2010, a bicicleta tem ganhado espaço na discussão institucional sobre mobilidade urbana, sendo um dos fatores que contribuem para isso a ação de grupos organizados de ciclistas, os quais têm reivindicado uma melhor qualidade no deslocamento em várias cidades do país. Diferentemente das viagens para trabalho e estudo, as pedaladas diurnas e noturnas dos grupos podem assumir posturas diferentes no espaço urbano: lazer, esporte ou ativismo político; assim como podem também estar representadas por organizações legais ou não institucionalizadas. Entretanto, apesar da variabilidade de posturas comportamentais, os grupos de ciclistas tornam-se um dos principais promotores da bicicleta nas cidades brasileiras, interessando-se também por audiências públicas voltadas à construção de infraestruturas cicloviárias.

A pesquisa justifica-se pela relação existente entre prefeituras e grupos de ciclistas, já que a inclusão desses agentes em ambiente institucional pode ser benéfica ou prejudicial para a mobilidade por bicicleta no Brasil. Partindo do princípio que órgãos municipais desconhecem o comportamento de ciclistas e o planejamento de infraestruturas cicloviárias (Rocha, 2014; Sampaio, 2015; Sgarbossa, 2015; Xavier, 2011; Züge, 2005), o vínculo com grupos pode ser interessante na melhora de projetos. Todavia, é preciso conhecer as distinções existentes entre ciclista de grupos de lazer e ciclista com fins utilitário – com destinos de trabalho/estudo –, visto que a mobilidade por bicicleta cotidiana é preferencialmente focada na segunda tipologia de ciclista. Logo, conhecer a apropriação urbana dos grupos de lazer pode ser relevante para interpretação da contribuição dada por esses, em razão de considerar as particularidades que os aproximam da mobilidade em bicicleta.

O cenário pesquisado é o município do Rio Grande, ao sul do Rio Grande do Sul, cuja cidade histórica e turística possui atrativos urbanos e naturais, visto a presença de prédios de colonização portuguesa e da praia do Cassino. O desenvolvimento econômico da cidade deu-se pelas estruturas portuárias, acompanhadas do setor industrial, as quais foram responsáveis pela construção de variadas formas urbanas. O relevo plano facilita o deslocamento em bicicleta, uma vez que reduz o esforço despendido pelos ciclistas. A prática é adotada tanto para fins utilitários como também por alguns grupos de ciclistas de lazer.

Nesse cenário, descrevem-se as atividades do Pedal Corta Vento (CV), sendo esse o grupo de ciclistas mais participativo em eventos públicos, a fim de

identificar seus critérios de escolha de rota em Rio Grande, estudo com apoio da Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior (CAPES). A pesquisa extrai e sistematiza informações disponíveis nas redes virtuais em busca de material empírico, além da realização de entrevistas com os coordenadores responsáveis pelas atividades. Como resultado, tem-se a descrição dos trajetos percorridos pelos grupos e a relação desses com a acessibilidade urbana, a qual está diretamente relacionada com o tamanho da cidade, as características das vias e com a organização do tráfego.

## CARACTERÍSTICAS GERAIS E MORFOLOGIA URBANA DO RIO GRANDE, RS

O município possui cinco distritos: Ilha dos Marinheiros, Povo Novo, Quinta, Taim e Rio Grande, sendo que somente este último foi eleito como recorte espacial do trabalho (Figura 1). A maior parte da área urbana e a sede governamental do município localizam-se nesse limite territorial. O centro comercial e histórico, onde se encontram a Prefeitura e grande parte dos prédios públicos, situa-se sobre o pontal arenoso imbricado entre a embocadura da Lagoa dos Patos e o Saco da Mangueira. Nessa área há ainda edificações que eram antes usadas para atividades do Porto Velho, hoje, prédios históricos.

Ao sul, tem-se o Balneário Cassino que se conecta a área central pela ERS-734, estrada de difícil acesso ao ciclista em decorrência da falta de acostamento. À leste do perímetro urbano, tem-se o distrito industrial, cuja conexão com o centro e com o Balneário Cassino se dá pela BR-392 e pela estrada Ernesto Luís Otero; a primeira com presença de acostamento e a segunda com alguma delimitação ao tráfego de bicicletas.

À oeste da área central, tem-se o bairro Cidade Nova, cuja paisagem é agradável aos ciclistas visto que há a presença de ciclofaixas unidirecionais em duas vias paralelas da cidade, uma em sentido bairro-centro na Rua Dom Bosco e outra em sentido centro-bairro na Av. Pelotas (Figura 1). Essas foram as primeiras infraestruturas construídas, que conectam o centro aos bairros: Cidade Nova, Miguel de Castro Moreira, Lagoa, Cohab II, Cohab I e proximidades do bairro Frederico Ernesto Buchholz. Atualmente, o município possui um sistema cicloviário ainda enxuto, porém com previsão de quatro etapas a serem implantadas, conectando zonas residenciais à área central em distância inferior a cinco quilômetros (Figura 1).

Fonte: Elaborada pelos autores, com base em Rio Grande (2019).

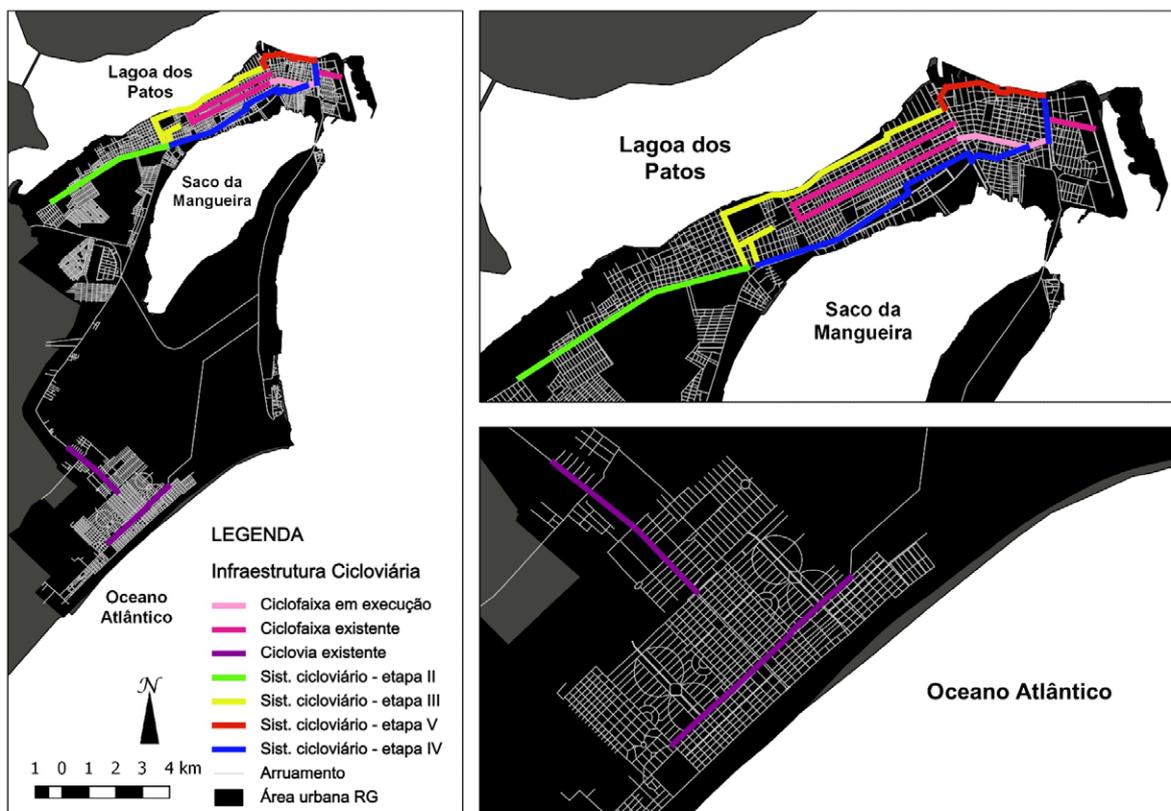


Figura 1: Área de estudo, infraestruturas cicloviárias do Rio Grande, existente e planejado

Fonte: Elaborada pelos autores, com base em Rio Grande (2011).



Figura 2: Localização das estações de integração de transporte coletivo e sentido das principais vias estruturantes de acesso à área central

Na Figura 2, é apresentada a distribuição de ruas estruturantes no sentido longitudinal da península com acesso ao centro da cidade; ruas com pavimentação asfáltica, estabelecimentos comerciais, calçadas e presença de vegetação arbórea. Em destaque está

a estrutura histórica popularmente denominada de Canaleta da rua Major Carlos Pinto, linha divisória entre o bairro Centro e o bairro Cidade Nova. Já a mobilidade congestionada local deve-se à limitação do tráfego preferencial aos veículos particulares, de

modo que as principais linhas de transporte coletivo disputam espaço com automóveis nas vias, reduzindo a capacidade do modo público.

Assim como veículos, a escolha da rota por ciclistas utilitários é influenciada por atributos relacionados à organização do tráfego e às características da via, onde ruas asfaltadas têm preferência quando comparadas a ruas pavimentadas com outro calçamento (Stinson & Bhat, 2004). Portanto, além de atrair uma grande quantidade de veículos particulares e de veículos de transporte coletivo, as distinções de pavimento atraem também deslocamentos de ciclistas utilitários. Por consequência, há disputa de espaço entre ônibus, ciclistas e outros veículos.

Apesar de ser um transporte independente e de alta capacidade dinâmica, a bicicleta ainda é visualizada como consequência dos problemas enfrentados pelos modos motorizados (Züge, 2015), aspecto facilitado quando as características da cidade contribuem. Contudo, com base em Xavier (2011) e Züge (2015), sabe-se que a implementação de políticas favoráveis à bicicleta sofrem, tanto na perspectiva teórica por falta de entendimento sobre o ciclista, quanto por resistência prática à implantação, por isso, é recorrente visualizar instalações ainda precárias para ciclistas nas cidades.

Infraestruturas perigosas e pouco atrativas são ineficazes para estimular pessoas a adotarem a bicicleta, portanto, o lazer de grupos de ciclistas acaba sendo um dos principais meios de mudança na escolha pelo modo de transporte (Carlsson et al., 2012). Assim, esses não só ensinam pessoas a pedalar na cidade, como também estimulam a consciência sobre uma cultura da bicicleta (Rocha, 2014), a qual pode contar com a participação em meios institucionais (Sgarbossa, 2015).

## APROPRIAÇÃO URBANA DE GRUPOS DE CICLISTAS

A motivação em criar grupos parte da retomada da bicicleta para lazer e esporte, visto que essa era um acessório de luxo das elites paulistana e carioca antes de se tornar um equipamento usado principalmente pela classe trabalhadora no Brasil (Souza, 2016). A ascendência das Mountain Bikes, a criação de clubes de ciclismo e a promoção de eventos como os Fóruns Mundiais da Bicicleta promovem uma ascensão do transporte, estimulando a criação de coletivos em diferentes cidades (Xavier, 2011).

Já as limitações do cenário político em conseguir participação social de ciclistas utilitários criam uma janela de oportunidade para os grupos organizados,

uma vez que o interesse destes agentes pela bicicleta torna-se atrativo para gestores públicos (Sgarbossa, 2015). Ademais, a existência de diferentes propostas de grupos reforça apropriações do espaço distintas, onde, em Recife, essas incluem pontos turísticos e parques, com percursos não abrangentes e por vias calmas – exceto grandes avenidas que fazem parte do cotidiano da prática (Rocha, 2014). Já os grupos ativistas originam-se pela experiência hostil de pedalar na cidade, desempenhando trajetos por vias arteriais, a fim de confrontar os motoristas ao pedir respeito (Carlsson et al., 2012).

Em municípios menores como Pelotas e Bagé, RS, há mais de um grupo de lazer, cujos trajetos incluem vias urbanas e também rurais, com trajetos curtos ou longos, com pavimento de asfalto ou de saibro, a depender das preferências de cada grupo. A escolha pela distância percorrida e pelas características dos trajetos também varia conforme o dia da semana (Martins, 2019). Em Rio Grande, o grupo mais antigo atuante tem aproximadamente seis anos e objetiva treinar ciclistas para competições, conforme estudo sobre práticas esportivas de Martins (2018). Já o Pedal Corta Vento surge no ano de 2015 com uma proposta diferente: passear e usufruir da cidade em um transporte livre e não poluente, contra o sedentarismo.

Ao assumir que o espaço urbano não é inerte, mas atua sobre as ações cotidianas, influenciadas por aspectos econômicos, políticos e culturais, espera-se que a morfologia do Rio Grande tenha originado a ramificação do Pedal Corta Vento, o qual é composto por dois núcleos: Rio Grande, que atua na área central e periférica da península; e Cassino, que atua próximo à praia.

Os resultados de Ramos & Martins (2016) mostraram que a área onde se encontra o Cassino teve um aumento de 4,3% em sua população, o que representa um crescimento de 62,2% da população que reside nesse limite censitário. Em oposição, a área relativa ao centro comercial teve um crescimento negativo de -1,3%. Já quanto ao número de domicílios, a área relativa ao Cassino aumentou em 5,8%, enquanto o Centro ainda detém o maior número de residências no recorte espacial (Ramos & Martins, 2016). Portanto, o Cassino é um dos bairros que teve maior acréscimo de população entre 2000 e 2010, possivelmente devido à qualidade ambiental preferida por estudantes da Universidade Federal e por trabalhadores do Polo Naval no período referido. Esta prevalência também se deve à especulação imobiliária e ao monopólio de solo urbano na área central do Rio Grande (Ramos & Martins, 2016).

Assim, os dados mostram que os setores com mais domicílios e com maior acréscimo populacional são

exatamente as áreas de origem dos núcleos CV-Rio Grande e CV-Cassino, respectivamente. Além disso, são bairros de poder aquisitivo elevado, o que reforça o perfil de ciclistas de lazer no Brasil, os quais são originários da classe média brasileira com condições de investir em equipamentos melhores para a prática (Rocha, 2014; Sampaio, 2015; Sgarbossa, 2015).

## METODOLOGIA

A pesquisa caracteriza-se pela abordagem qualitativa, tendo como base teórica os conhecimentos das ciências humanas, do urbanismo e da morfologia urbana. A preferência pela abordagem deve-se às circunstâncias da mobilidade urbana local, que envolvem relações sociais e espaciais complexas no recorte espacial eleito. Quanto às técnicas de pesquisa, são realizadas: (a) tabulações de dados on-line na rede social Facebook dos grupos de ciclistas; (b) entrevistas semiestruturadas; e (c) mapeamentos dos trajetos percorridos.

Com base em Kozinets (2010), entende-se que os levantamentos de dados on-line são válidos para extrair o contexto das atividades e opiniões das pessoas que participam dessas comunidades. Logo, foram identificados na rede social Facebook: o Pedal Corta Vento-Rio Grande e o Pedal Corta Vento-Cassino, que serviram para realizar os levantamentos de duzentas postagens partindo da data de 21 de fevereiro de 2019, em ordem cronológica inversa (dos mais recentes para os mais antigos). A escolha pelo total fixado de posts permite inferir informações sobre a atividade on-line dos grupos, cuja diferença é considerável. No núcleo CV-Rio Grande, totalizou-se seis meses de atividade virtual, enquanto que o núcleo do Cassino resultou em 15 meses. Assim, foram analisadas as publicações em categorias pré-selecionadas por análise de conteúdo (Bardin, 1977): (1) fotografias, (2) percursos, (3) informativos das práticas, (4) eventos externos à atividade principal de pedalar (5) e comércio de produtos. Foi também adicionada uma sexta categoria denominada de (6) outros, para armazenamento de publicações diferentes das anteriores.

Corroborando, optou-se pela aplicação de entrevistas semiestruturadas com os coordenadores do CV-Cassino e CV-Rio Grande individualmente, realizadas no mês de junho de 2019. Esses foram questionados sobre os trajetos principais percorridos e sobre os critérios de escolha da rota eleitos pelos grupos, de modo a esclarecer a preferência de seus membros pelas características morfológicas do Rio Grande. As perguntas foram: “Quais vias estão in-

cluídas nos trajetos principais do grupo?”, “Quais critérios são levados em consideração na escolha dos trajetos?” e “Destes, qual é o fator mais importante na escolha dos trajetos?”.

Os diálogos das entrevistas foram transcritos e analisados por análise de conteúdo para entender as relações dos trajetos com parâmetros sociais e individuais dos núcleos de ciclistas, e com parâmetros físicos da cidade como presença de facilidades para ciclistas e pavimentação. Em sequência, os trajetos citados foram mapeado pelo software de geoprocessamento QGis, a fim de conhecer a apropriação urbana do CV-Cassino e do CV-Rio Grande.

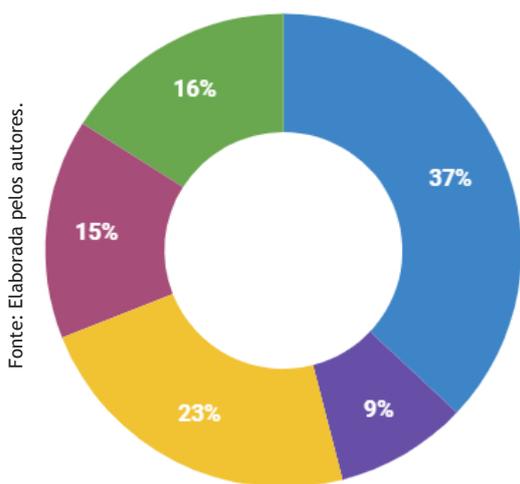
## RESULTADOS

### O Grupo Corta Vento

Inspirado na demanda de lazer proporcionada pela bicicleta, surge o Pedal Corta Vento, um grupo dividido em dois núcleos: Rio Grande e Cassino. No trabalho desenvolvido por Martins (2018) sobre práticas físicas com bicicleta e benefícios para saúde, sabe-se que a nomeação do administrador do núcleo CV-Cassino foi realizada pelo coordenador do núcleo Rio Grande, com a justificativa de que esse teria familiaridade com a temática da bicicleta por possuir uma loja voltada ao mercado desde 2010. Esta estruturação interna dos coletivos de ciclistas, de possuir uma liderança, proporciona segurança durante as pedaladas, principalmente para os ciclistas iniciantes. Entretanto, alguns mais experientes criticam tal hierarquia em razão de limitar os trajetos e a interação coletiva (Martins, 2018).

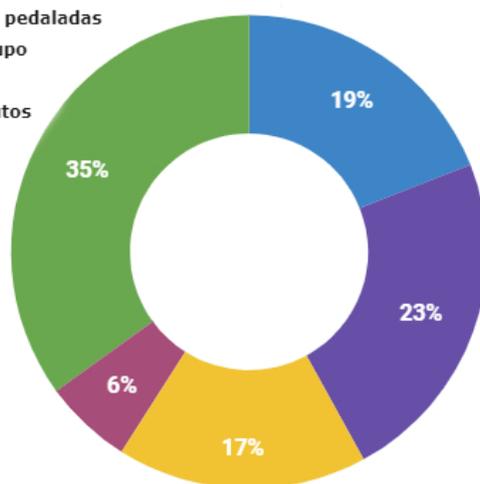
A ramificação do grupo CV não se dá apenas espacialmente, mas também socialmente, pois há divisão na organização para informar datas e horários das pedaladas, para compartilhamento de fotos e informações gerais sobre bicicleta. Na página virtual do núcleo Rio Grande, a data de início das atividades consta como 9 de abril de 2015 e com eventos realizados três vezes na semana: segundas, quartas e sextas-feiras, no final da tarde. Já na página do Pedal Corta Vento-Cassino, criada em 13 de setembro de 2015, os passeios são realizados duas vezes na semana: terças e quintas-feiras, às 20h. Em contrapartida, muitos integrantes do CV participam de ambos os grupos no Facebook.

A quantificação das postagens em categorias mostra que os interesses de cada núcleo diferem na rede social. O CV-Rio Grande divide suas postagens principalmente em fotos das pedaladas (37%), eventos externos (23%), comércio/propagandas (15%)



Fonte: Elaborada pelos autores.

Gráfico 1: Quantificação por categoria das postagens do Facebook do núcleo CV-Rio Grande



Fonte: Elaborada pelos autores.

Gráfico 2: Quantificação por categoria das postagens do Facebook do núcleo CV-Cassino

e outros com 16%. De modo que, nesse núcleo, a categoria outros inclui congratulações a respeito da participação nos eventos, felicitações em datas comemorativas, vídeos com brincadeiras e informativos a respeito de roubo de bicicleta (Gráfico 1).

Já o CV-Cassino distribui suas postagens em outros (35%), Informativos do grupo (23%), fotos e percurso das pedaladas (19%) e eventos externos (17%), sendo que a categoria outros, neste grupo, inclui majoritariamente vídeos de brincadeiras e reportagens a respeito de ciclistas. Já as fotos são, principalmente, da alimentação de animais de rua praticada pelo núcleo semanalmente (Gráfico 2).

Portanto, o núcleo do Cassino é mais disperso quanto aos assuntos discutidos na página virtual, além disso, sua essência é mais voltada à manutenção de uma amizade, do que a pedalada em si. De outra forma, o CV-Rio Grande reconhece mais a solidariedade do grupo através de postagens com fotos, em razão de estimular as pedaladas.

### O espaço percorrido: trajetos dos núcleos CV-Rio Grande e CV-Cassino

Geurs e Ritsema (2001) explicam que a acessibilidade de um sistema urbano é medida por quatro componentes: de uso do solo, de transporte, temporal e individual. O primeiro componente reflete na distribuição das atividades (trabalho, compras, lazer) e na demanda por essas atividades. O segundo reflete no tempo, no custo e no esforço de viagens entre origem e destino. Já o terceiro reflete nas restrições de tempo do indivíduo e na disponibilidade das atividades, e, por fim, o componente individual vincula-se às oportunidades e habilidades pessoais.

A Figura 3 mostra o resultado das entrevistas com

os coordenadores dos núcleos, quando questionados sobre os principais trajetos realizados semanalmente. De acordo com o CV-Rio Grande, a organização do núcleo tem se dividido em duas modalidades: iniciantes e pedal longo, em que as informações da Figura 3 são relativas ao pedal iniciante, cujos trajetos são propostos pelo entrevistado que tem preferência por incluir pontos turísticos localizados no centro histórico. Quanto ao pedal longo (não liderado pelo entrevistado), as informações obtidas foram de que esses ciclistas realizam atividades até o Shopping Partage, passando pela estação de integração de transporte coletivo do Trevo na ERS-734. Assim, o CV-Rio Grande apropria-se mais dos bairros Centro e Cidade Nova, principalmente, pelo ponto de partida dos passeios ser a Praça Saraiva, localizada entre as infraestruturas cicloviárias das ruas Dom Bosco e Av. Pelotas.

Já o CV-Cassino dá preferência por realizar passeios dentro dos limites do balneário, cujos trajetos envolvem as vias Av. Rio Grande e Av. Atlântica, que são perpendiculares entre si e consistem nas avenidas mais importantes da localidade. Abaixo dessas, duas vias, paralelas e equidistantes à Av. Rio Grande, também são preferência do grupo, as quais pertencem ao anel viário do Cassino.

Ao levar em consideração o uso do solo, a escolha das rotas do CV-Rio Grande e do CV-Cassino inclui, majoritariamente, zonas de uso do solo residencial e comercial, cuja preferência pode ser justificada pela qualidade calma das vias no período noturno. Adicionalmente, os coordenadores declaram acompanhar os membros do grupo com o pelotão até próximo de suas casas no final do passeio, o que justifica a estabilidade do grupo nos setores com maior distribuição populacional do Rio Grande; e onde, possivelmente,

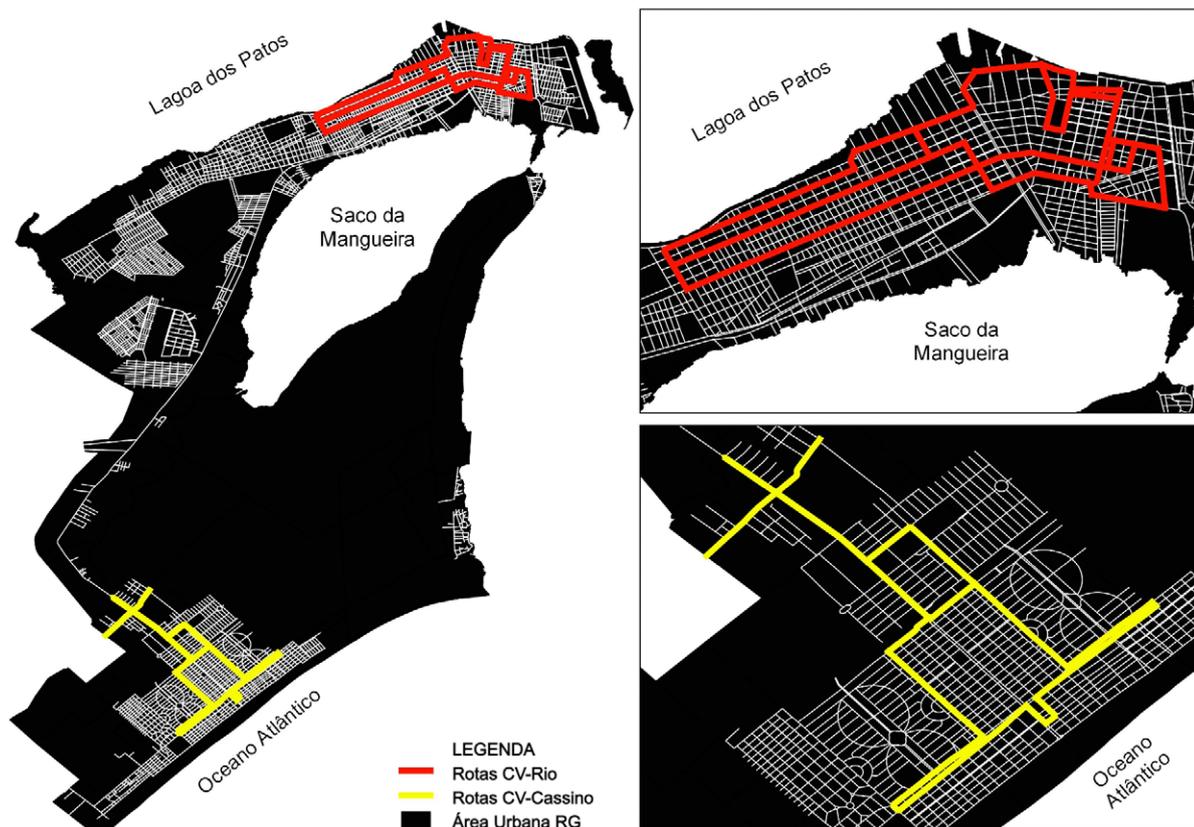


Figura 3: Trajetos principais dos núcleos Pedal Corta Vento, obtidos por meio de entrevista

Fonte: Elaborada pelos autores.

moram os integrantes do CV.

A perda de população residente do centro torna as ruas vazias fora do horário comercial, contudo, a preferência em incluir prédios históricos nos trajetos permite que os ciclistas usufruam dos espaços durante a noite, a percorrer praças e um calçadão para pedestres na área central. Nesse caso, a opção pelo turismo sobrepõe-se ao veto de escolha de rotas por vias desertas, uma vez que ambos os núcleos declaram ter receios de pedalar por ruas sem movimento de veículos devido à insegurança social. Já quanto à bibliografia, Rocha (2014) também identifica a pre-

ferência por lugares turísticos nas rotas de grupos organizados, porém de ativismo.

Outros critérios de escolha da rota estão no Quadro 1, cuja numeração representa a ordem de citação nas entrevistas. Para o CV-Rio Grande, a iluminação das vias foi o primeiro critério citado, consistindo em um limitador dos trajetos. Da mesma maneira, o CV-Cassino valoriza esse tipo de instalação a preferir Av. Rio Grande e Av. Atlântica, com instalações cicloviárias dotadas de iluminação específica, o que já não ocorre com o binário de ciclofaixas da Cidade Nova.

Quadro 1: Resultado do questionamento sobre a escolha dos trajetos em entrevista com o grupo CV em Rio Grande

Perguntas da entrevista com representantes dos grupos de ciclistas em Rio Grande	Pedal Corta Vento núcleo Rio Grande	Pedal Corta Vento núcleo Cassino
Quais critérios são levados em consideração na escolha dos trajetos?	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Iluminação</li> <li>2. Quantidade e/ou tipo de veículo</li> <li>3. Pavimentação</li> <li>4. Segurança social</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Pavimentação</li> <li>2. Iluminação</li> <li>3. Segurança social</li> <li>4. Quantidade e/ou tipo de veículo</li> <li>5. Infraestrutura cicloviária</li> </ol>
Destes, qual o fator mais importante na escolha dos trajetos?	Pavimentação	Pavimentação

Fonte: Elaborada pelos autores.

Sobre o componente de transporte, observou-se tal como Rocha (2014) para grupos ativistas em Recife e Quadrado (2018) para ciclistas utilitários em Rio Grande, cujos estudos citaram a inclusão de vias arteriais nos trajetos, mesmo que Quadrado (2018) tenha observado em entrevista a preferência dos ciclistas por vias locais. Ou seja, ciclistas utilitários e de lazer tendem a preferir vias mais calmas, ao passo que a forma das cidades não permite, seja por questões de infraestrutura viária ou insegurança social. Já grupos ativistas preferem vias arteriais por uma razão de protesto e confronto.

Em Rio Grande, há poucas vias asfaltadas conectando zonas residenciais ao centro, por isso as rotas mais usadas pelos ciclistas são também as vias escolhidas pelo trânsito motorizado. No Cassino, a presença de vias de saibro é mais recorrente, de maneira que a escolha da rota pelo CV-Cassino praticamente inclui todas as vias pavimentadas do balneário. Assim, há coincidência de rotas entre ciclista utilitário (Quadrado, 2018) e ciclista de lazer em Rio Grande, justificada pelos atributos de hierarquia viária, de continuidade, de percepção de segurança e de pavimentação, relacionado ao conforto. Quanto às infraestruturas cicloviárias, ambos os núcleos as incluem nos trajetos, até porque o local de encontro dos grupos fica próximo a essas instalações, tanto para o CV-Rio Grande quanto para o CV-Cassino. Já nas entrevistas, apenas o CV-Cassino incluiu as facilidades para ciclistas como critérios de traçado de rota (Quadro 1).

Sobre o componente temporal, há diferenciações importantes entre ciclista utilitário e ciclista de grupo de lazer, já que o indivíduo com destino de trabalho/estudo necessita de deslocamentos rápidos e diretos, sendo essas características menos preferenciais para o ciclista de lazer, que possui tempo e distância total do trajeto definidos. Para os núcleos do CV, as características das pedaladas são semelhantes, em que o CV-Rio Grande percorre em média 20 km três vezes na semana, e o CV-Cassino percorre 15 km duas vezes na semana. As distâncias determinadas impedem que os núcleos pedalem juntos, pois a quilometragem total dos percursos é a mesma daquela que distancia um grupo do outro espacialmente.

Já o componente individual reflete sobre a necessidade dos grupos de pedalar para estímulo à atividade física, que agrega pessoas de diferentes idades e gêneros. A presença de idosos e mulheres é, geralmente, um aspecto que influencia na escolha por rotas mais seguras e dotadas de infraestruturas cicloviárias. Ademais, um dos benefícios de pedalar em grupo é que ciclistas solitários e inexperientes optam por vias as-

tadas do fluxo de veículos, ao passo que, em grupo, esses conseguem experimentar vias de maior hierarquia, onde a sensação de segurança aumenta conforme o tamanho do grupo.

## CONCLUSÕES

Conhecer a prática desenvolvida por dois núcleos de ciclistas, com propósitos similares, de mesmo nome, e cuja apropriação urbana se assemelha nos critérios de escolha de rota, pode ser útil para compreender as contribuições que esses têm em debates institucionais com a gestão pública local. O componente temporal, com percursos inferiores a 20 km e com tempo de trajeto determinado, é uma especificação geral do grupo apesar da segregação espacial entre núcleos. O mesmo pode ser dito para o componente físico, que determina a escolha da rota a partir de parâmetros de acessibilidade relacionados à infraestrutura e à organização do tráfego, cujas vias precisam ter: iluminação pública, pavimentação asfáltica, facilidades para ciclistas e hierarquia viária – com vias nem de grande fluxo de veículos, nem desertas.

É relevante destacar que os aspectos de transporte e uso do solo vinculam-se à percepção de segurança social e viária, sendo essa a característica mais usada para justificar os critérios de escolha das rotas pelos entrevistados. Portanto, a configuração de grupo garante maior segurança ao pedalar, principalmente, em zonas vazias da cidade. Entretanto, mantém-se a preocupação, de modo a adotar medidas de prevenção à violência urbana durante a prática. Conclui-se também que os núcleos do Pedal Corta Vento apropriam-se dos espaços urbanos de maneira semelhante aos ciclistas utilitários no recorte espacial eleito, devido à estrutura do sistema viário do Rio Grande; exceto pelo componente temporal.

Assim, o Pedal Corta Vento configura-se como um grupo de ciclistas interessado no patrimônio rio-grandino e com potencial para contribuir a favor da mobilidade por bicicleta em discussões com a prefeitura. No entanto, alerta-se para seus critérios de escolha de rota e sua consequente apropriação urbana. Os grupos têm maior potencial no debate de temas como pavimentação, segurança e compatibilização de infraestruturas cicloviárias com fluxo de veículos, já que esses foram os principais critérios de escolha de rota e assemelham-se às preferências de ciclistas utilitários no município. Ao passo que temas sobre traçado de sistemas cicloviários devem ser evitados para os grupos de lazer, visto que esses não são a tipologia ideal para discutir a agilidade de rotas nos

deslocamentos urbanos cotidianos, tendo em vista as determinações fixas de tempo e de distância nos trajetos semanais.

## REFERÊNCIAS

- BARDIN, L. *L'Analyse de contenu*. Press Universitaires de France, 1977. **Análise de conteúdo**. Tradução Luís Antero Reto, Augusto Pinheiro. São Paulo: Edições 70, 2011.
- CARLSSON, C.; ELLIOTT, L. R.; CAMARENA, A. **Shift Happens: Critical Mass at 20** (2a ed., Vol. 1). San Francisco: Full Enjoyment Books, 2012.
- GEURS, K.; RITSEMA, J. V. E. **Accessibility measures: review and applications**. Holanda: National Institute of Public Health and the Environment, 2001.
- KOZINETTS, R. V. *Netnography: doing ethnographic research online*. London: Sage Publications, 2010. **Netnografia: realizando pesquisa etnográfica online**. São Paulo: Penso, 2010.
- MARTINS, C. T. **Os grupos de ciclistas e suas contribuições para a mobilidade urbana: os casos de Rio Grande, Pelotas e de Bagé, RS** (Dissertação de Mestrado). Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade Federal de Pelotas, Pelotas, 2019.
- MARTINS, G. **Ciclismo, lazer e mobilidade urbana: um olhar a partir de grupos de ciclistas da cidade de Rio Grande** (Trabalho de Conclusão de Curso). Faculdade de Educação Física, Universidade Federal do Rio Grande, Rio Grande, 2018.
- PEDAL CV-Cassino. **Facebook Pedal Corta Vento – Cassino**. 24 Fev. 2019. Disponível em: <https://www.facebook.com/groups/pcvcassino/>. Acesso em 14 março de 2019.
- PEDAL CV - Rio Grande. **Facebook Pedal Corta Vento – Rio Grande**. 21 fev. 2019. Disponível em: <https://www.facebook.com/groups/pedal-cortavento/>. Acesso em 14 março de 2019.
- QUADRADO, C. A. **Rotas de ciclistas no ambiente urbano: fatores decisivos para escolha de percursos na cidade de Rio Grande – RS** (Dissertação de mestrado). Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade Federal de Pelotas, Pelotas, 2018.
- RAMOS, B.; MARTINS, S. F. *Dinâmica Socioespacial a partir das transformações econômicas e industriais do setor naval/ portuário na cidade do Rio Grande, RS*. In: **Heidrich, A. L. Estruturas e dinâmicas socioespaciais urbanas no Rio Grande do Sul: transformações em tempos de globalização** (1991 – 2010). Porto Alegre: Ed. Letra1, 2016, pp.47-68.
- RIO GRANDE. Prefeitura Municipal. **Plano de Mobilidade Urbana do Rio Grande**. Audiência Pública. Rio Grande, 2011.
- RIO GRANDE. Prefeitura Municipal. **Rede Cicloviária**. Audiência Pública. Rio Grande, 2019.
- ROCHA, F. A. **Os novos cidadãos da metrópole: um estudo sobre a experiência moral dos cicloativistas na cidade de Recife** (Dissertação de mestrado). Faculdade de Sociologia, Universidade Federal da Paraíba, João Pessoa, 2014.
- SAMPAIO, T. S. **Apropriações e práticas do espaço urbano: o pedalar como momento de protesto** (Dissertação de mestrado). Faculdade de Sociologia, Universidade Federal do Ceará, Fortaleza, 2015.
- SGARBOSSA, M. **A importância dos espaços públicos abertos e da mobilidade urbana para a democracia em Porto Alegre** (Tese de doutorado). Faculdade de Direito, Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Porto Alegre, 2015.
- SOUZA, Y. V. **Quando as rodas conquistam a cidade: cultura, tensões, conflitos e ações na prática do ciclismo em São Paulo** (Dissertação de mestrado). Faculdade de História Social, Pontifícia Universidade Católica de São Paulo, São Paulo, 2016.
- STINSON, M. A.; BHAT, C. R. *Comparison of the Route Preferences of Experienced and Inexperienced Bicycle Commuters*. In: **84th Annual Meeting of Transportation Research Board** (Paper # 05-1434). Austin: Cambridge Systematics, 2004.
- XAVIER, G. **O desenvolvimento e a inserção da bicicleta na Política de Mobilidade Urbana brasileira** (Tese de doutorado). Faculdade Interdisciplinar em Ciências Humanas, Universidade Federal de Santa Catarina, Florianópolis, 2011.
- ZÜGE, O. J. **Cicloativismo paulistano: uma investigação jurídico-fenomenológica** (Tese de doutorado). Faculdade de Filosofia e Teoria Geral do Direito, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2015. ■