



Universidade Federal de Campina Grande – UFCG
Unidade Acadêmica de Geografia - UAG
Curso de Licenciatura de Geografia

Douglas Alves

**CICLOFAIXAS E RELAÇÕES DE CONFLITOS EM SEUS TERRITÓRIOS:
estudo de caso em Campina Grande-PB.**

Campina Grande - PB
Outubro de 2021

Douglas Alves

**CICLOFAIXAS E RELAÇÕES DE CONFLITOS EM SEUS TERRITÓRIOS:
estudo de caso em Campina Grande-PB.**

Artigo apresentado ao curso de Licenciatura em Geografia da Universidade Federal de Campina Grande - UFCG - Campus Campina Grande. Em cumprimento às exigências para obtenção do título de Licenciatura em Geografia.

Orientador(a) Profa. Dra. Kátia Cristina Ribeiro Costa.

Campina Grande - PB

Outubro de 2021

Douglas Alves

**CICLOFAIXAS E RELAÇÕES DE CONFLITOS EM SEUS TERRITÓRIOS:
estudo de caso em Campina Grande-PB.**

Artigo apresentado e aprovado em 08/10/2021 como requisito para a obtenção de título de Licenciatura em Geografia. Unidade Acadêmica de Geografia - UAG, Curso de Geografia da Universidade Federal de Campina Grande - UFCG, pela seguinte banca examinadora.

BANCA EXAMINADORA

Prof. Dra. Kátia Cristina Ribeiro Costa

Orientadora

Prof. Dr. Luiz Eugênio Pereira Carvalho

Examinador interno

Prof. Me. Helder Alves de Lima

Examinador externo

Campina Grande - PB

Outubro de 2021

ALVES, Douglas. **CICLOFAIXAS E RELAÇÕES DE CONFLITOS EM SEUS TERRITÓRIOS: estudo de caso em Campina Grande-PB.** Trabalho de conclusão de curso (Licenciatura em Geografia). Universidade Federal de Campina Grande, Paraíba 2021.

RESUMO

As ciclofaixas já são uma realidade nas cidades de médio a grande porte e, com suas chegadas, os conflitos em seus territórios passaram a se tornar comuns. Isso se dá devido a muitos fatores, como: sinalização inadequada, falta de fiscalização e pouco conhecimento acerca da funcionalidade dessas vias. Essa pesquisa tem por objetivo geral compreender os conflitos gerados dentro do território das ciclofaixas, suas causas e possíveis soluções para essa problemática, na cidade de Campina Grande, com foco para a faixa presente na Avenida Juscelino Kubitschek e sua principal ciclofaixa de acesso ao Açude Velho. A metodologia foi pautada numa pesquisa do tipo Qualitativa Participativa, tendo como base para seu desenvolvimento o mapeamento das ciclofaixas citadas acima, observação de suas características, registros de campo por meio de fotos e aplicação de questionário destinado a pessoas que moram na Cidade de Campina Grande-PB, a fim de entender o olhar da população sobre esses territórios. Além disso, foi utilizado das normas de sinalização vertical e horizontal estabelecidas pelo CONTRAN para fundamentação das considerações realizadas na discussão do trabalho. Foi possível entender que os conflitos dentro das ciclofaixas analisadas durante a pesquisa tratam-se não apenas de uma questão referente à mobilidade urbana, mas também sobre segurança dos cidadãos e funcionalidade adequada do território que precisa ser empregada por meio de fiscalização, manutenção das faixas e educação a respeito de suas normas.

Palavras-chaves: Ciclofaixas; Território; Conflitos; Campina Grande.

ABSTRACT

Bike lanes are already a reality in medium to large cities and, with their arrivals, conflicts in their territories have become commonplace. This is due to many factors, such as: inadequate signage, lack of inspection and little knowledge about the functionality of these roads. The general objective of this research is to understand the conflicts generated within the territory of cycle lanes, their causes and possible solutions to this problem, in the city of Campina Grande, with a focus on the lane on Avenida Juscelino Kubitschek and its main cycle lane for accessing the Açude Velho . The methodology was based on a Qualitative Participative research, based on the mapping of the cycle lanes mentioned above, observation of their characteristics, field records through photos and application of a questionnaire for people living in the city of Campina Grande. -PB, in order to understand the population's view of these territories. In addition, the vertical and horizontal signaling standards established by CONTRAN were used to substantiate the considerations made in the discussion of the work. It was possible to understand that the conflicts within the cycle lanes analyzed during the research are not only an issue related to urban mobility, but also about citizen safety and adequate functionality of the territory that needs to be used through inspection, maintenance of lanes and education about its norms.

Keywords: Cyclelanes; Territory; Conflicts; Campo Grande.

1.0 INTRODUÇÃO

No mundo contemporâneo, a busca por um estilo de vida saudável tornou-se a causa para grandes mudanças. Em meio aos tantos impactos gerados pelo consumismo, a necessidade pelo sustentável é algo que permeia as ações das pessoas. Não é diferente para os meios de transporte, quando se observa da ótica moderna, aliar sustentabilidade à saúde hoje já pode ser visto por muitos como algo que vai além do lazer: a bicicleta.

O ato de pedalar não é atual. A origem da primeira bicicleta é datada do início do século XVIII, pelo alemão Karl von Drais, o qual teve o intuito de oferecer um transporte de fácil manutenção, na época. No entanto, o modelo difundido atualmente foi tomando seus contornos com o passar do tempo, até alcançar o que hoje conhecemos.

No Brasil, a luta por espaço nos ambientes urbanos é diária. A lei 9.503, de 1997, que rege o Código de Trânsito Brasileiro (CTB) já abre margem para esse modal nas estradas nacionais. Entretanto, os conflitos por território entre ciclistas, pedestres e automóveis são comuns e geram grandes impactos dentro da dinâmica das grandes cidades. Tais situações são advindas da falta de planejamento urbano e investimento do poder público em políticas voltadas para esse grupo, deixando-o, dessa forma, desamparado.

Em 2018, foi sancionada a Lei do Programa Bicicleta Brasil (PBB), a qual tem por objetivo incentivar no território nacional o uso de bicicletas por meio da criação de ciclovias e ciclofaixas. Nesse aspecto, a delimitação dessas faixas demarcou para o ciclista seu território no espaço urbano, objetivando fornecer mais segurança durante o deslocamento e contribuindo para a formação de uma relação mais harmoniosa entre bicicletas e motorizados.

Nesse sentido, alguns órgãos são responsáveis pela delimitação de regras no estabelecimento das normas no trânsito, como também da malha cicloviária, a nível federal, buscando a padronização desse território. São eles o CONTRAN - Conselho Nacional de Trânsito, responsável pela criação das normas, e o DENATRAN - Departamento Nacional de Trânsito, executor delas. Na esfera municipal, tratando-se de Campina Grande, a responsabilidade pela execução e fiscalização de tais regras fica a cargo da STTP - Superintendência de Trânsito e Transportes Públicos, a qual é de suma importância na elaboração de estratégias eficazes e específicas para a cidade.

A padronização é de grande valia para o demarcação de um território, uma vez que ela demarca especificações e instaura punições para os que não a seguem. Ela determina como deve ser, desde a sinalização usada, até o comportamento dos que fazem uso daquela área.

Não é diferente com as ciclofaixas e ciclovias: por meio do Manual Brasileiro de Sinalização de Trânsito são estabelecidos os preceitos de cunho horizontal, sobre as demarcações nas pistas, e vertical, ligadas às placas de sinalização em geral, tudo em consonância com o CTB.

Mesmo com as normatizações, os conflitos entre ciclistas e os demais usuários de vias urbanas, seja os pedestres, seja os motoristas, ocorrem, uma vez que a busca por espaço é inerente ao processo de territorialização. Também se ressalta outros fatores que contribuem para esses embates, como: a fiscalização escassa, o desconhecimento da população sobre a dinâmica do trânsito e as leis que o regem e, até mesmo, determinantes culturais, que vêem o transporte cicloviário como sinônimo de baixo poder aquisitivo e, conseqüentemente, ocorre a instalação do preconceito com o modal e também com aqueles que fazem uso dele.

Dessa forma, o trabalho do poder público para apaziguar tais atritos é de extrema importância, não apenas para a melhoria dos fluxos de transportes urbanos, mas também perpassa por uma situação de segurança pública, já que, muitas vezes, essas situações colocam em risco tanto quem faz corretamente o uso das ciclofaixas, quanto aqueles que ferem os limites desse território.

Sendo assim, esse estudo objetiva trabalhar os conflitos gerados dentro do território das ciclofaixas, suas causas e possíveis soluções para essa problemática, na cidade de Campina Grande, com foco para a faixa presente na Avenida Juscelino Kubitschek e sua principal ciclofaixa de acesso ao Açude Velho.

2. REFERENCIAL TEÓRICO-CONCEITUAL

2.1 Território, Poder e ciclofaixas.

O anseio por espaço e a necessidade que os ciclistas têm para garantir sua segurança norteia e exige uma ação do poder público, assim para que possam ser feitas ações voltadas à territorialização desses espaços, ou seja, transformá-lo em território, dar uma designação, preparar o uso para um grupo específico. Entretanto, para que essas ações tenham sua eficácia e funcionem como o proposto, é necessário seguir regulamentações e planejamentos conjuntos: o ciclista não precisa apenas de espaços, mas sim de territórios. RAFFESTIN (1993) em sua obra por uma geografia do poder, enfatiza:

O território se forma a partir do espaço, é o resultado de uma ação conduzida por um ator sintagmático (ator que realiza um programa) em qualquer nível. Ao se apropriar de um espaço concreto ou abstratamente (por exemplo pela representação) o ator territorializa. (RAFFESTIN, 1993, p.143)

O autor se refere a dar o poder político administrativo àquele espaço, ou seja, o indivíduo vai se apropriar de maneira concreta ou abstrata e normalizá-lo, trabalhá-lo, territorializá-lo. Nos últimos anos, houve um crescimento exponencial na criação de ciclofaixas e ciclovias, como citado acima no artigo. Porém, além das implantações desses meios é necessária fiscalização e manutenção para que esses territórios possam, de fato, alcançar seu objetivo administrativo. O autor diz: “o território nessa perspectiva, é um espaço onde se projetou um trabalho, seja energia e informação, e que, conseqüências revela relações marcadas pelo poder.” (RAFFESTIN, 1993, p. 144)

Na obra de RAFFESTIN (1993) há a análise de que a construção do território é marcada por relações de poder, sendo essas sempre evidenciadas, uma vez que está inato na constituição do território essa característica, na qual o poder é exercido por pessoas ou grupos e está sempre presente nas relações dentro daquelas delimitações.

A perspectiva de Rogério Haesbaert tem diferentes maneiras de analisar o território, sendo três formas básicas que aliam o seu pensamento: a forma Jurídica Política, na qual “o território é visto como um espaço delimitado e controlado sobre o qual se exerce um determinado poder, especialmente o de caráter estatal” a forma Cultural(ista), que “prioriza dimensões simbólicas e mais subjetivas, o território visto fundamentalmente como produto da apropriação feita através do imaginário e/ou identidade social sobre o espaço” e, por fim, a Econômica “ que destaca a desterritorialização em sua perspectiva material, como produto espacial do embate entre classes sociais e da relação capital-trabalho. (HAESBAERT apud SPOSITO, 2004, p.18).

Haesbaert traz outras percepções/visões de como é possível enxergar o territorial, não só pela ótica ocupante, posta e intitulada pelo Estado, mas também como as dos agentes ali antes transitórios, que se sentem ainda incluídos naquele local, dentro da sua perspectiva de uso. Trazendo uma reflexão de como devem ser feitas tais territorializações, a fim de diminuir os conflitos e desentendimentos.

As relações com os pedestres seguem na mesma linha de raciocínio. Ocorre uma territorialização cultural. Os transeuntes entendem como um lugar de apropriação, utilizam aquela via por motivos de não haver automóveis circulando e, com isso, se sentem seguros para trafegar, causando, assim, conflitos com ciclistas. Porém, existe uma grande exposição ao risco de acidentes, tornando-se uma ação muito perigosa para ambas as partes. Além dos pedestres, é comum o tráfego de charretes, carroceiros (recicladores), e pessoas praticando

caminhadas matinais ou noturnas nessas áreas, causando ainda mais desconforto para a circulação das bicicletas.

Como citado acima, as relações de poder nesses espaços são recorrentes e conflituosas, a motivação está ligada inteiramente com as normas que regem o território, essa perspectiva será abordada no decorrer desse trabalho. Segundo, ainda, RAFFESTIN (1993) “Todo projeto é sustentado por um conhecimento e uma prática, isto é, por ações e/ou comportamentos que, é claro, supõem a posse de códigos de sistemas sêmicos.”(RAFFESTIN, 1993, p. 144).O autor enfatiza em sua fala a respeito da definição do termo território, a linha de pensamento que dita a função dele, normatiza-o e evidencia sua função.

As vias de circulação para veículos não motorizados precisam seguir um padrão de regulamentações o qual é regido pelo CONTRAN, com a finalidade de tornar as vias seguras para o tráfego dos ciclistas e todos aqueles que os rodeiam. Ser contrário a isso é não garantir que a segurança de todos seja completamente assegurada, tendo em vista que as normas estabelecidas pelo órgão são pautadas em estudos que visam tornar as vias mais eficazes para a melhor fluidez do tráfego nas ciclofaixas.

Segundo ANDRADE (1995) o poder está sempre muito presente nas questões relacionadas ao território, convergindo com as ideias do Raffestin, quando diz:

O conceito de território não deve ser confundido com o de espaço ou de lugar, estando muito ligado à ideia de domínio ou de gestão de uma determinada área. Deste modo, o território está associado à ideia de poder, de controle quer se faça referência ao poder público, estatal, quer ao poder das grandes empresas [...] (ANDRADE,1995, p.19).

ANDRADE (1995) nesse momento estabelece clara ligação do território com a questão fiscal, estatal e jurídica.

Os órgãos fiscalizadores partem do Estado, assim como citado nas diferentes abordagens do território pelos autores. O controle deve partir de uma regulamentação normatizadora e vigilante, a fim de que esse território possa atender os grupos alvos e que tenha sua funcionalidade conceitual atingida, uma vez que ela não se limita apenas a implantação, mas sim, perpassa a transição de espaço para território, normatizando, fiscalizando e educando, para que sejam, de fato, alcançados os pontos almejados.

Para que possam ser delimitados esses territórios, é preciso que se entenda como são configuradas as ciclofaixas e ciclovias, além dos fatores determinantes para que elas possam ser implantadas. Segundo o Código de Trânsito Brasileiro, as Ciclofaixas são definidas como: “parte da pista de rolamento destinada à circulação de ciclos, delimitada por sinalização

específica”. Como bem já especificado na citação, essas áreas ficam à margem das pistas e o que separa elas dos veículos motorizados são as sinalizações, essas sendo denominadas como horizontais e verticais, as quais serão especificadas mais adiante. Enfatizo que nesse artigo as definições de ciclovias não ganharão destaque, uma vez que o foco do artigo está nas ciclofaixas. Por sua vez, ciclovias são vias que não dividem trânsito com automóveis, encontram-se segregadas do tráfego comum desses veículos.

A Associação Nacional de Transportes Públicos (ANTP, 2005) elenca alguns benefícios que a implantação de ciclofaixas traz. Segundo a (ANTP, 2005):

Dentre os benefícios de uma ciclofaixa, pode-se destacar: - definição do espaço a ser utilizado pelos ciclistas; - eliminação da necessidade do ciclista circular entre o tráfego ou carros estacionados; - aumento da visibilidade dos ciclistas; - segurança aos motoristas quanto a de onde esperar que venham ou estejam os ciclistas. Porém, para que todos esses benefícios sejam atingidos é necessário que a sinalização específica, descrita nos capítulos seguintes, seja clara e precisa. (ANT, 2005, p. 96)

Além de todas as já citadas melhorias, pode-se elencar algumas outras, como a diminuição de conflitos entre motoristas e ciclistas e, também, ciclistas e pedestres, o melhor escoamento do trânsito dentro da cidade, maior aderência de pessoas à prática do ciclismo, não apenas como atividade de esporte e/ou lazer, mas como forma de locomoção, pois dá ao ciclista uma sensação de segurança que é primordial para quem trafega com bicicletas pelas vias urbanas.

O CONTRAN segundo o (MINFRA, 2020):

É o órgão máximo normativo e consultivo do Sistema Nacional de Trânsito. Ele elabora diretrizes da Política Nacional de Trânsito e coordena todos os órgãos do Sistema Nacional de Trânsito. (MINFRA, 2020, acesso 10/09/2021).

Por sua vez, o DENATRAN, segundo o (MINFRA, 2020):

É o órgão máximo executivo do Sistema Nacional de Trânsito - SNT, e tem autonomia administrativa e técnica, e jurisdição sobre todo o território brasileiro. Sua sede é em Brasília - DF. Órgão subordinado à Secretaria Nacional de Transportes Terrestres - SNTT do Ministério da Infraestrutura - MINFRA, o Departamento tem como objetivo principal fiscalizar e fazer cumprir a legislação de trânsito e a execução das normas e diretrizes estabelecidas pelo Conselho Nacional de Trânsito - CONTRAN. Além disso, o Departamento possui a atribuição de supervisionar e coordenar os órgãos responsáveis pelo controle e fiscalização da execução da Política Nacional de Trânsito. (MINFRA, 2020).

Assim, ratificando que, tanto o CONTRAN, quanto o DENATRAN, têm papéis de grande importância no cenário do trânsito brasileiro, por meio do qual um normatiza e outro executa as técnicas e ações administrativas, respectivamente.

Sinalização vertical, segundo o Manual Brasileiro de Sinalização de trânsito - Volume I, é:

A sinalização vertical é um subsistema da sinalização viária, que se utiliza de sinais apostos sobre placas fixadas na posição vertical, ao lado ou suspensas sobre a pista, transmitindo mensagens de caráter permanente ou, eventualmente, variável, mediante símbolos e/ou legendas preestabelecidas e legalmente instituídas. (BRASIL, 2007c, p.21)

Esse tipo de sinalização tem fundamental importância, pois a falta dela ou sua incorreta utilização pode implicar em vários tipos de conflitos. Seguindo todo o padrão estabelecido pelo CTB - Código de Trânsito Brasileiro, normatizado pelo CONTRAN, a segurança dos usuários é potencializada, gera orientação para os que circulam e, assim, faz o tráfego transcorrer de maneira fluida. Suas funções de regulamentar, advertir e indicar precisam seguir todo um regimento de diagramas e cores específicas para cada uma das finalidades, conforme o Manual Brasileiro de Sinalização de Trânsito - Volume I.

Sinalização horizontal, segundo o Manual Brasileiro de Sinalização de Trânsito - Volume IV, que tem como objetivo complementar as regulamentações da Sinalização Vertical do Volume I, é:

A sinalização horizontal tem a finalidade de transmitir e orientar os usuários sobre as condições de utilização adequada da via, compreendendo as proibições, restrições e informações que lhes permitam adotar comportamento adequado, de forma a aumentar a segurança e ordenar os fluxos de tráfego. (BRASIL, 2007d, p. 5)

A função desse tipo de sinalização, além de completar as regulamentações da sinalização vertical, é servir como um aporte para a segurança dos usuários que trafegam pelas vias, pois ela ordena e canaliza o fluxo de veículos, orientando também o de pedestres, delimitando e formando territórios específicos.

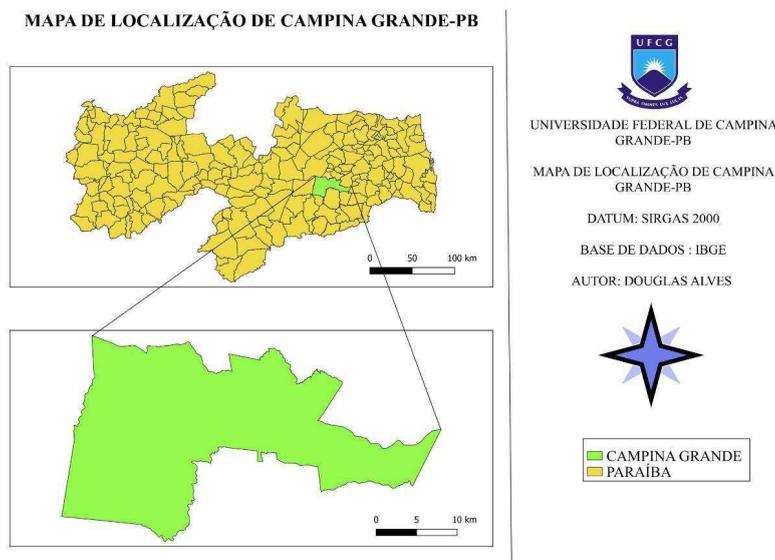
3. METODOLOGIA

3.1 Município de Campina Grande: Dados geográficos e socioeconômicos

O Município de Campina Grande, cidade do Estado da Paraíba, está inserida na região intermediária que leva o nome do município, segundo a divisão do IBGE (2018) e se estende por uma área de 591,698 km² (IBGE, 2020).

De acordo com Instituto Brasileiro de Geografia Estatística (IBGE), segundo o censo demográfico realizado no ano de 2010, a cidade contava com 385.213 habitantes e cerca de 648,31 hab/km², tendo a estimava que no ano de 2021 esse número chegue a aproximadamente 413,830 habitantes.

Figura 1: Mapa de localização do município



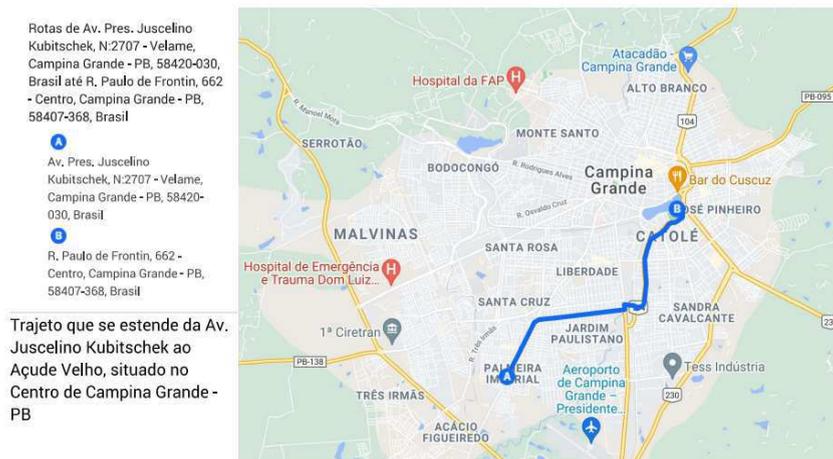
Fonte: ALVES, Douglas. QGIS. 2021.

O município de Campina Grande-PB, como outras grandes cidades, vêm enfrentando, entre outros problemas, o de mobilidade urbana, o qual é atribuído ao aumento da população por ser uma cidade de dinâmica de fluxos migratórios, somados ao incentivo econômico comercial e um planejamento direcionado a pistas de rolamento. São esses alguns fatores que colaboram para que a cidade venha obtendo esses reflexos. Em 2015, a prefeitura da cidade em ação conjunta com a STTP mobilizaram-se para ampliação do número da malha cicloviária (ciclovias e ciclofaixas), a cidade que contava naquele momento com aproximadamente 0,7 km de ciclovias, distribuídas ao arredores do Açude Velho e do Canal de Bodocongó, em Dezembro de 2020 já havia pulado para 104,7 km. Essas ações visam a mudança de cultura do cidadão campinense para que haja mais segurança, com as vias exclusivas e sinalizadas, segundo dados e informações da (STTP, 2020). Todas essas ações já estavam previstas no Plano Diretor de Mobilidade Urbana de Campina Grande - PB, (PLANMOB-CG) **projeto de Lei complementar N°004/2015**.

A **figura 2** traz, na linha tracejada em azul, o mapeamento das ciclofaixas abordadas no presente artigo.

Figura - 2

Ciclofaixas (Av. JK ao Açude Velho)



Fonte: ALVES, Douglas. MY MAPS. 2021.

No presente Artigo foi utilizada uma abordagem que segue a linha Qualitativa, na qual é abordado os aspectos visíveis e comportamentais, com o pressuposto de entender as relações e comportamentos dos indivíduos inseridos naquele contexto: “ Fornece uma análise mais detalhada sobre investigações, hábitos e atitudes e tendências de comportamento.” (MARCONI; LAKATOS, 2005, p. 269).

Foi realizada uma análise de gabinete, munido de informações e dados, frutos de leitura e pesquisas. O objeto de estudo foi delimitado, seguido de planejamento e organização para então ser feita a ida ao campo, aberta a discussões acerca dos entendimentos pré adquiridos e focado para não comprometer os dados analíticos. A partir disso, realizou-se observações empíricas e coleta de dados, os quais foram analisados para uma segunda ida a campo, na qual foi realizado o mapeamento e coleta de registros por meio de fotos, sendo aberto questionário através do Google Forms, ferramenta utilizada por motivo do quadro de Pandemia causado pela COVID-19, que se passa durante a execução do presente artigo, para o cumprimento das orientações postas pela Organização Mundial da Saúde (OMS) e, com isso, colhido os dados.

A pesquisa além de qualitativa se torna de cunho participativo, na qual o pesquisador se insere no contexto dos estudos, por estar ligado diretamente no contexto do ciclismo e utilizar das ciclofaixas e, com isso, poder contribuir com estudos presentes, e instigar

aprofundamentos na área pesquisada. O mapeamento das ciclofaixas abaixo foi feito através de ferramenta de mapeamento, que será abordado na discussão. O trajeto das ciclofaixas foi feito a partir da bicicleta, o qual será ilustrado mais abaixo.

4. RESULTADO E DISCUSSÃO

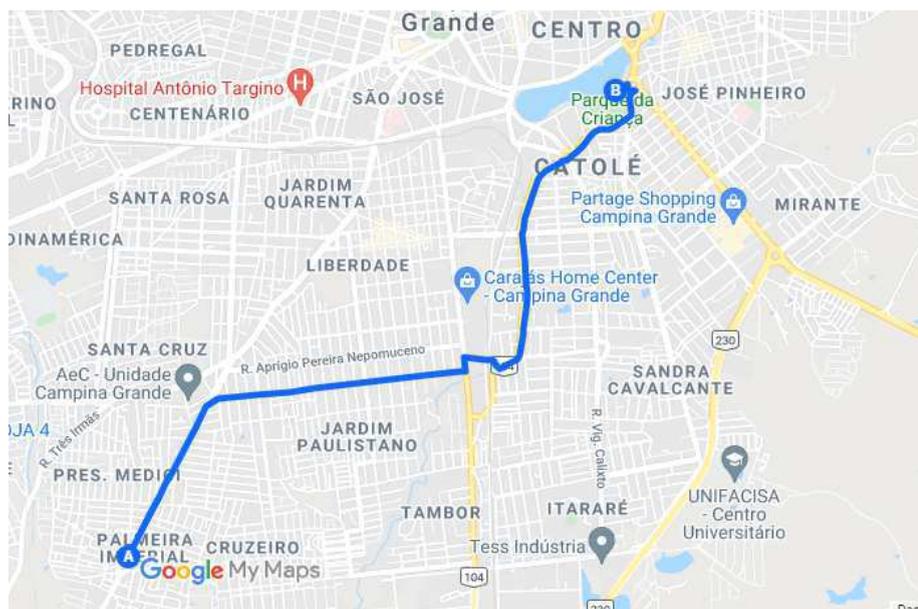
Os resultados obtidos são frutos de observações e análises dos últimos 5 (cinco) meses, nos quais foram encontradas evidências que fundamentam e comprovam a problemática deste estudo. Sabendo da complexidade dos fatores abordados, os dados foram trabalhados e analisados de forma a priorizar a fácil compreensão do leitor. Trata-se de um trabalho com objetivo de somar a carente literatura e pesquisas nesta área analisada. de Campina Grande - PB, que tem a humildade de dar iniciativa ao debater um assunto tão complexo como esse.

No desenvolver do estudo, foram evidenciados fatores preocupantes já apontados na problemática do trabalho, porém presenciados e tomando uma ênfase maior, os quais mostram o aumento de conflitos e o quão estão presentes diariamente no cotidiano dos ciclistas.

O presente estudo foi desenvolvido em recorte delimitado que abrange algumas ciclofaixas da cidade, com o objetivo de evidenciar os conflitos existentes no território destinado aos ciclistas, nos quais é exercida uma relação de poder dos indivíduos envolvidos nesse cenário. As ciclofaixas são territórios que tem uma funcionalidade política-administrativa de garantir a segurança e escoamentos de ciclos e, sabendo disso, é também um território sob controle do estado e administração dos órgãos competentes de fiscalização que, no município de Campina Grande - PB, responde à Superintendência de Trânsito e Transporte Público - STTP.

O Artigo é direcionado aos estudos das ciclofaixas da avenida Juscelino Kubitschek e sua principal ciclofaixa de ligação, a da Rua Gasparino Barreto, fazendo ligação com a Rua Pedro de Otávio de Farias Leite, se conectando na BR 104 (R. Cônsul Joseph Noujaim Habib Nacad) que corta a cidade, chegando na Avenida Canal e finalizando no Açude Velho.

Figura - 3



Fonte: ALVES, Douglas. MY MAPS. 2021.

A **Figuras 3** traz o mapeamento feito pelas ciclofaixas que foram trabalhadas no presente artigo. No trabalho foi utilizado uma ferramenta presente no Google Maps, chamada My Maps, ela possibilita a criação de mapas e percursos, tal função foi utilizada para formar o trajeto, o qual segue fielmente o percurso das ciclofaixas estudadas no presente artigo.

Na imagem, parte-se do ponto A ao B, sendo A correspondente a Avenida Juscelino Kubitschek e B ao Açude Velho. Durante o percurso, a Avenida Juscelino Kubitschek liga-se ao início da Rua Gasparino Barreto e vai até a Avenida Canal, conectando-se com a ciclovia do Açude Velho. Ela tem caráter de mão única, ou seja, contém início em um ponto e fim em outro distinto, se percorrido nesse trajeto. Vale salientar que existem ciclofaixas de retorno no sentido oposto das vias, com destino a Avenida Juscelino Kubitschek.

As sinalizações, como já explanado no Artigo em seu referencial, são de grande importância, pois permitem delimitar o território e determinar a que público ele é destinado e quais fins cabem para a sua utilização. Dito isso, a falta de algum desses fatores se torna altamente danosa para o seu uso efetivo. Durante o estudo, foram feitos registros de flagrantes dessas infrações, além de estudos prévios para entender sobre as normas de aplicação para instalação de ciclofaixas e fazer uma análise com base nas normas do CONTRAN, observando se elas estão dentro do que é estabelecido, a fim de tornar possível o entendimento sobre a complexidade dos conflitos e dos riscos aos quais os usuários são expostos nos seu uso diário, devido ao déficit de alguns desses sistemas citados acima.

4.1 Sinalização Horizontal

Como já citado, o CONTRAN é o órgão máximo que normatiza os moldes que devem ser seguidos na instalação de uma ciclofaixa. Em uma escala local, na cidade de Campina Grande, quem tem o dever de inspecionar e de fiscalizar é a STTP. Dito isso, foram feitas algumas medições para obter esses dados e, em seguida, os registros. Segundo o Manual Brasileiro de Trânsito Volume IV:

A **MCI** Marcação de ciclofaixa ao longo da via

Definição: A MCI delimita a parte da pista de rolamento destinada à circulação exclusiva de bicicletas, denominada ciclofaixa **Cor:** Branca, nos bordos da ciclofaixa; Vermelha, para contraste. **Dimensões:** A marcação da ciclofaixa é constituída por uma linha contínua com largura (l) de, no mínimo, 0,20 m e, no máximo, 0,30 m. **Princípios de utilização:** A MCI deve ser utilizada quando for necessário separar o fluxo de veículos automotores do fluxo de bicicletas. **Colocação:** Recomenda-se para a Ciclofaixa de sentido único a largura mínima 1,50 m, e para ciclofaixa de sentido duplo a largura de 2,50 m. (BRASIL, 2007d, p. 35). (Grifo nosso).

Figura - 4



Figura - 5



Figura - 6



Figura - 7



Fonte: ALVES, Douglas. Mosaico de fotos. 2021.

As **Figuras 4 e 5** tratam do trecho de ciclofaixa da Avenida Juscelino Kubitschek que se encaixa dentro do padrão exigido pelo CONTRAN, medindo exatamente em largura de 1.60 m.

As **Figuras 6 e 7** correspondem ao trecho da BR 104 que corta a cidade, na qual é encontrado uma desarmonia com as normas estabelecidas. Com sua medição, obteve-se de largura 1.10 m, fugindo às normas recomendadas que são estabelecidas com base em estudos elaborados pela Câmara Temática de Engenharia de Tráfego da Sinalização e da Via, Corpo técnico do CONTRAN, responsável pelos estudos e obtenção dados que fundamentam as leis

presentes nos Manuais de trânsito, os quais almejam aumentar a segurança dos usuários do trânsito.

Figura - 8



Figura - 9



Figura - 10



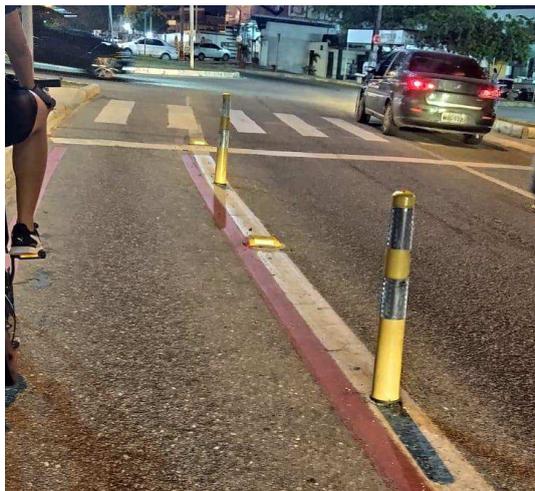
Fonte: ALVES, Douglas. Mosaico de fotos. 2021.

Como observado nas **Figuras 8 e 9**, é exposto a respeito do posicionamento da via. Na **Figura 8** se trata da BR 104 (R. Cônsul Joseph Noujaim Habib Nacad) na qual a ciclofaixa se localiza a margem da via, forma essa que é recomendada pelo CONTRAN, uma vez que a maior velocidade é desenvolvida nas faixas à esquerda pelos veículos. Dessa forma, as ciclofaixas à margem da via ficam localizadas à direita, conseguindo mais segurança com veículos, ao estarem do lado com menor velocidade. Na **Figura 9** se trata da ciclofaixa da Av. Juscelino Kubitschek, nela a ciclofaixa se localiza à esquerda, contrariando as normas recomendadas, como já citado. Essa localização deixa o ciclista mais exposto a altas velocidade de veículos, diminuindo assim essa margem de segurança e aumentando a exposição a conflitos, seja com pedestres, seja com veículos.

Na **Figura 10** é possível entender a complexidade que traz a faixa ser centralizada. É possível notar que a ciclista, ao sair da ciclofaixa, está entrando em giradouro, ficando exposta nos dois sentidos, tornando-se um ponto de atenção e de muito conflito, dessa vez no território dos automóveis. Se essa faixa fosse a margem seria mais suave a travessia, pois o ciclista teria que se ater com apenas uma das direções.

Para aumentar a segurança nas ciclofaixas, tachas refletivas que ajudam a visualização noturna e em trajetos de neblina, além de balizadores, são postos em pontos específicos de maior atenção, conseguindo trazer mais segurança na divisão da ciclofaixa com a pista de rolamento. **Figura 11**, Presente na página seguinte.

Figura - 11



Fonte: ALVES, Douglas. 2021.

A implantação das ciclofaixas é extremamente importante. No entanto, tão importante quanto a implantação delas é sua manutenção e fiscalização. Segundo: o Manual Brasileiro de Trânsito Volume IV:

A Marcação de Cruzamento Rodociclovitário (**MCC**) indica ao condutor do veículo a existência de um cruzamento em nível, entre a pista de rolamento e uma ciclovia ou ciclofaixa. (BRASIL, 2007d, p. 49). Grifo nosso.

Dito isso, foi registrado áreas de cruzamentos apagadas na **Figura 12**, localizada na ciclofaixa da Rua Pedro de Otávio de Farias Leite.

Figura - 12



Fonte: ALVES, Douglas. 2021.

Figura - 13



Fonte: ALVES, Douglas. 2021.

Na **Figura 13**, na Rua Gasparino Barreto, é possível visualizar que a SIC, símbolo que indica que o uso exclusivo da faixa por ciclistas está apagado. De acordo com o Manual Brasileiro de Trânsito Volume IV:

Definição: O SIC é utilizado para indicar a existência de faixa ou pista **exclusiva** de ciclistas. **Cor** Branca. **Dimensões** O SIC possui comprimento (c) mínimo de 1,95 m e máximo de 2,90m largura (l) mínima de 1,00 m e máxima de 1,50 m, proporcionalmente. **Princípios de Utilização** o SIC é utilizado como reforço do sinal de regulamentação R-34 – “Circulação exclusiva de bicicletas”, em faixa/via de uso exclusivo para bicicleta (ciclofaixa ou ciclovía). (BRASIL, 2007d, p. 98/99). Grifo nosso.

4.2 Sinalização Vertical de Regulamentação

A sinalização vertical de Regulamentação é o que orchestra qual é a funcionalidade do território. Junto com a sinalização horizontal, completam a forma que o poder administrativo conduz aquele território, isso implica dizer que a ausência de qualquer uma delas pode resultar em danos e conflitos. A **Placa R-34** implica em Circulação exclusiva de bicicletas, BRASIL (2007). **Figura 14**.

Figura - 14



Fonte: **Google imagens**. Acesso em 2021.

A placa R-34 para a sinalização vertical, regulamentadora de faixas exclusivas para ciclos, é de extrema importância pois ela é a placa que orchestra o uso exclusivo daquele determinado território. Porém, mesmo com a presença dessa sinalização, não é incomum o desrespeito a ela, seja por falta de informações, seja pela fiscalização escassa.

Fato é que esse é um dos símbolos mais importantes para manter a segurança dos ciclistas e pedestres que utilizam os arredores das faixas. Nas próximas páginas é possível ver alguns exemplos de desobediência ou falta de conhecimento da real função desta e das demais sinalizações, assim como possíveis soluções para que esse processo de convivência seja harmônico e seguro.

Figura - 15



Fonte: ALVES, Douglas. 2021.

Figura - 16



Fonte: ALVES, Douglas. 2021.

A sinalização está aparentemente bem centralizada para que o usuário siga a regulamentação que ela descreve, porém o observado é o oposto. Os flagrantes registrados foram feitos na BR 104 (R. Cônsul Joseph Noujaim Habib Nacad), esses tipos de conflitos colocam em risco tanto o ciclista quanto o pedestre. Podemos observar na **Figura 16** que o pedestre sai da ciclofaixa e invade a pista de rolamento, expondo-se diretamente ao risco de acidentes, o que nos leva a entender que essa relação de conflito não só pode prejudicar o ciclista e sim todos aqueles que estão em volta. Uma forma de tentar barrar conflitos como esse seria a aplicação de outras placas de regulamentação para esclarecer melhor aos usuários a funcionalidade da faixa ou até mesmo mudar a configuração da via. A exemplo de placas de sinalização que ajudariam nesses processos, se adotadas, são: **Figura 17: placa R-29** que é utilizada para proibição de pedestres trafegando na via, **Figura 18: R-36a** que representa Ciclistas à esquerda, pedestres à direita, ou **Figura 19: R-36b**, Pedestres à esquerda, ciclistas à direita BRASIL (2007).

Figura - 17



Figura - 18



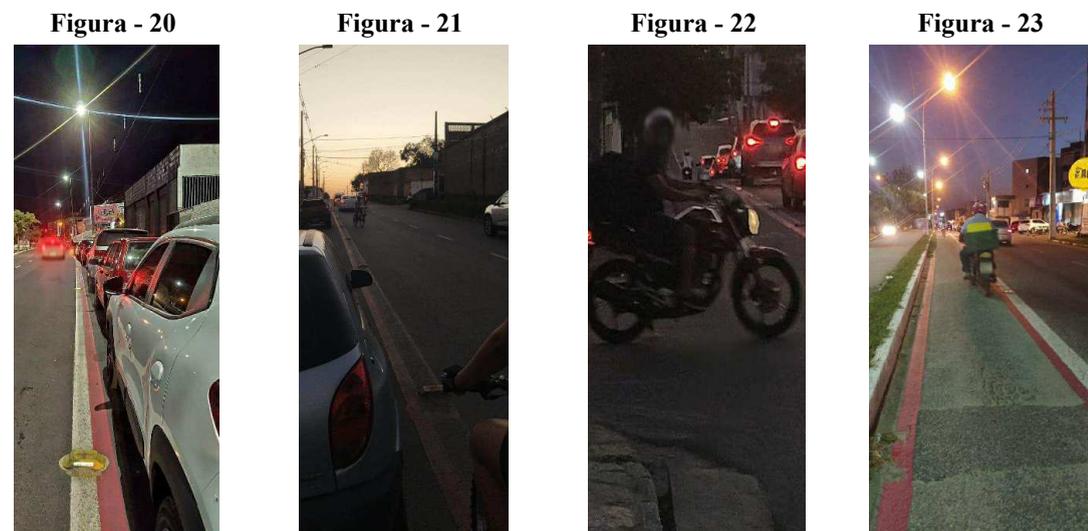
Figura - 19



Fonte: adaptado do **Google imagens**, mosaico de fotos. acesso 2021.

4.3 Conflitos e Infrações

Para melhor compreensão dos conflitos e infrações que ocorrem dentro das territórios das ciclofaixas se fez necessário a captura dessas através de registros fotográficos, esses feitos nas malhas cicloviária delimitada no artigo, e especificadas abaixo.



Fonte: ALVES, Douglas. Mosaico de fotos. 2021.

As figuras acima relatam o perigo e o descaso que vem acontecendo dentro do território das ciclofaixas, esses registros foram feitos em um mesmo dia e em um curto espaço de tempo, sendo selecionado apenas alguns dos presenciados, com isso, ressaltando que essas não foram todas as infrações presenciadas, houveram outras. Nas **Figuras 20**, BR 104 (R. Cônsul Joseph Noujaim Habib Nacad), e **21**, na Rua Pedro de Otávio de Farias Leite, são observados carros estacionados em local proibido, um conflito muito recorrente na área delimitada pelo estudo. Porém, a **Figura 20** foi além, havia uma fila que se estendia por mais de 100 metros, com carros estacionados, obstruindo a passagem dos ciclistas. No momento desse flagrante, foi tentado o contato com a STTP, por meio de redes sociais, e seu canal de acesso por telefone, com intuito de buscar esclarecimentos, diligências e informações. Porém, sem êxito.

Segundo a CTB - **Lei nº 9.503 de 23 de Setembro de 1997.**

“**Art. 181. Estacionar o veículo: VIII** - no passeio ou sobre faixa destinada a pedestre, sobre ciclovia ou ciclofaixa, bem como nas ilhas, refúgios, ao lado ou sobre canteiros centrais, divisores de pista de rolamento, marcas de canalização, gramados ou jardim público: **Infração** - grave; **Penalidade** - Multa (R\$ 195,23 e 5 pontos) ; **Medida administrativa** - remoção do veículo;” (CTB, 1997.Lei nº 9.503) Grifo nosso.

Salientando que ambos locais flagrados possuem placas de **R-34**, uso exclusivo de ciclistas, aberto a todos dias e horários da semana, sem nenhuma placa de restrição de horários para circulação.

Nos flagrantes das **Figuras 22**, Rua Pedro de Otávio de Farias Leite, e **23** na Avenida Juscelino Kubistchek, são casos que expõem ainda mais o ciclista ao perigo, por serem conflitos que inserem o risco de acidente com uma probabilidade muito alta. Na **Figura 22** está ocorrendo um caso de ultrapassagem usando a ciclofaixa como via. Ao fundo da imagem é possível observar um motoqueiro que usa a ciclofaixa para ultrapassar os carros. Na **Figura 23** um motociclista trafega na ciclofaixa, como se aquele espaço fosse destinado para o mesmo, colocando sua vida e a dos ciclistas em risco. Segundo a CTB - **Lei nº 9.503 de 23 de Setembro de 1997**.

Art. 193. Transitar com o veículo em calçadas, passeios, passarelas, ciclovias, ciclofaixas, ilhas, refúgios, ajardinamentos, canteiros centrais e divisores de pista de rolamento, acostamentos, marcas de canalização, gramados e jardins públicos: **Infração** - gravíssima; **Penalidade** - Multa (três vezes = R\$ 880,41 e 7 pontos). (CTB, 1997.Lei nº 9.503) Grifo nosso.

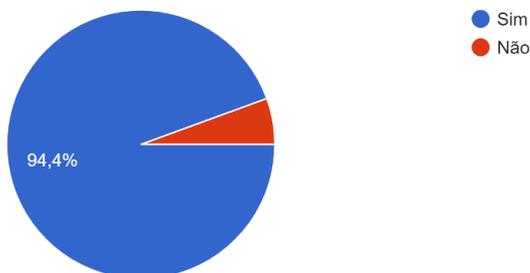
Os Regimentos, regulamentos e punições existem, mas, se faz necessário um maior engajamento dos órgãos fiscalizadores responsáveis para efetiva coibição de tais infrações.

4.4 Visão da população

Foi aplicado questionário via Google Forms em busca de entender como está o conhecimento da população acerca das ciclofaixas e suas funcionalidades, tendo em vista os vários flagrantes relatados acima no artigo. O questionário possuía três perguntas e foi destinado para pessoas que moram e têm contato com o trânsito da cidade de Campina Grande - PB e suas ciclofaixas.

Gráfico: 1

Você tem conhecimento da função das ciclofaixas na cidade?
54 respostas

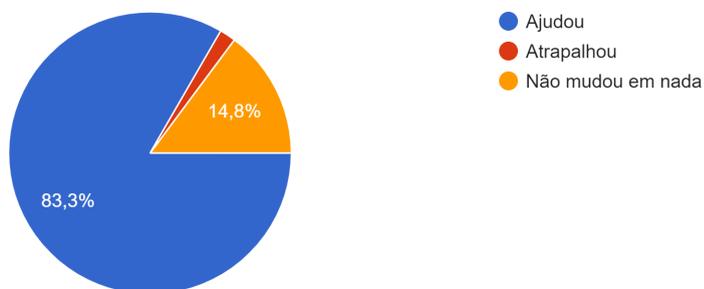


Fonte: Adaptado do **google forms** - Setembro/2021.

A pesquisa contou com 54 entrevistados, na qual o público abordado foram pessoas que residem na cidade ou que tem o contato direto com o trânsito da cidade, a coleta dos dados foi por meio do Google forms, e o questionário enviado por rede social, as pessoas eram abordadas de maneira individual e convidadas a participar respondendo o questionário, para a obtenção da coleta de dados deste item da presente pesquisa. Na primeira pergunta foi questionado se o entrevistado tinha conhecimento da finalidade das ciclofaixas na cidade. A grande maioria respondeu de maneira positiva “sim”, 51 pessoas 94,4%, e apenas 3 respostas negativas “não”, 5,6%.

Gráfico: 2

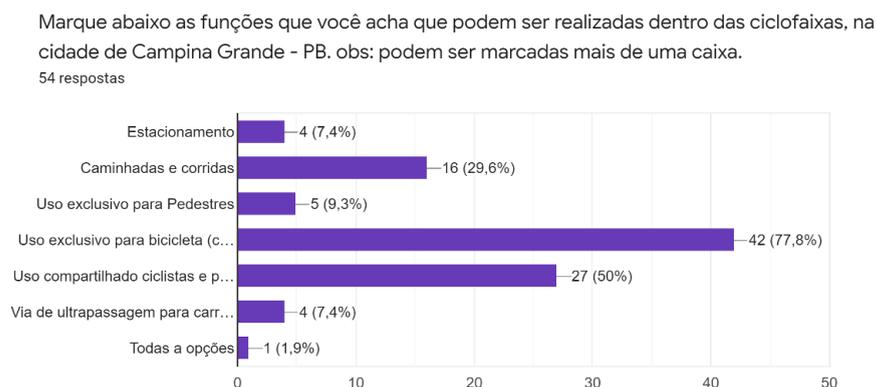
Você acha que a implantação de ciclofaixas na cidade ajudou ou atrapalhou o trânsito ?
54 respostas



Fonte: Adaptado do **google forms** - Setembro/2021.

Na segunda, questiona-se o entrevistado sobre a implantação das ciclofaixas nas vias de rolamento, se ele considerou benéfico, maléfico ou que não houve diferença para o cenário do trânsito da cidade. 83,3%, 45 das pessoas, marcam que “ajudou”, 14,8%, 8 pessoas, “não mudou em nada” e 1,9%, 1 pessoa, que “atrapalhou”.

Gráfico: 3



Fonte: Adaptado do **google forms** - Setembro/2021.

Nessa terceira questão foi feita a tentativa de entender como a população vê a finalidade de uma ciclofaixa, foi elencado algumas funções e colocadas postas. Nessa questão, o entrevistado tinha a opção de marcar mais de uma alternativa e foi obtido como resultado: Estacionamento - 4 pessoas (7,4%), Caminhadas e corridas - 16 pessoas (29,6%), Uso exclusivo de pedestres - 5 pessoas (9,3%), uso exclusivo de bicicletas com placas de sinalização indicando - 42 pessoas (77,8%), Uso compartilhado ciclistas e pedestres com placa de sinalização regulamentando - 27 pessoas (50%), via de ultrapassagem para carros e motos - 4 pessoas (7,4%), Todas as opções - 1 pessoa (1,9%).

Analisando os dados, nas questões 1 e 2 é identificado que a maioria dos entrevistados responderam que entendem a funcionalidade de uma ciclofaixa e dizem que ajuda sua presença. Porém, ao analisar a questão 3, é identificado uma contradição. Em base, a funcionalidade de uma ciclofaixa é garantir a segurança do ciclista e separá-lo da pista de rolamento. Entretanto, há casos, em específico, que a ciclofaixa pode ser compartilhada, a exemplo de ciclofaixas destinadas a essa funcionalidade e regulamentada com placas **R-36a** ou **b**, que não são os exemplos das ciclofaixas trabalhadas nesse artigo, todas de uso exclusivo para ciclistas. O uso para estacionamentos de automóveis pode ser feito se houver placa regulamentando dias e horários que possam ser utilizadas de fato como vias de ciclos,

casos pontuais, pois, como já citado, essa não é uma função dessas vias e também não são a realidade das faixas estudadas neste presente artigo. Em hipótese alguma as ciclofaixas devem ser utilizadas como via de ultrapassagem, como faixas exclusivas para corredores, pedestres ou estacionamento (sem regulamentação) e dividida com pedestres (sem regulamentação). As faixas exclusivas para ciclos possuem o símbolo do SIC em sua sinalização horizontal e a placa R-34 na vertical, caso aconteça qualquer desobediência a essas placas, estará sujeito o infrator à questões administrativas e multas.

Após toda análise do questionário, é notória a carência de educação de trânsito para a população em geral, fazendo-se necessário mudanças nesse quesito, pois a desinformação acarreta consequências e marcas em uma sociedade.

5. CONSIDERAÇÕES FINAIS

Em virtude dos fatos mencionados acima, foi possível entender com clareza a dinâmica que envolve todas essas relações e conflitos. O conceito de território possibilita trabalhar esse dinamismo e procurar não apenas entender, como também aplicar ações que regularizem de fato. Todos os conflitos citados acima são advindos da ineficiência que corrobora com os acontecimentos, quando se fala em regulamentação e administração, os órgãos públicos precisam se fazer presentes, pois são eles os responsáveis por tais ações.

É necessário uma atenção redobrada para com os ciclistas, já que esses são marginalizados historicamente, falando isso de maneira social. São postos à margem e não têm a devida atenção e importância que necessitam. As cidades, quando planejadas, não são feitas com o pensamento social de inclusão dessa classe, caso esse que recentemente vem mudando, mas que precisa de muito para que tal realidade seja realmente alterada, pois, como já citado, não se trata apenas da criação de um território para os ciclistas, é necessário a atenção para que de fato esse território seja validado.

Dito isso, mais fiscalização, para que as leis que já existem sejam, de fato, aplicadas e cumpridas, manutenção, para que esses territórios não deixem de existir ou percam sua função administrativa, e, principalmente, Educação, para que as pessoas respeitem e entendam a real funcionalidade, que entendam que as normas são feitas para proteger o cidadão, aquele que retorna para casa após seu trabalho, o que tem o ciclismo como lazer ou o que cuida da sua saúde. É necessário entender o uso de bicicletas como uma realidade do trânsito moderno e uma necessidade para o caos das grandes cidades, uma vez que cada ciclista na faixa é sinônimo de um carro ou moto a menos no trânsito.

Trabalhar as relações de conflitos em uma ciclofaixa, trouxe além dos físicos os conflitos abstratos existentes na sociedade. Vale ressaltar neste trabalho foi dado ênfase aos conflitos, pois é o objetivo para entender os percalços e buscando uma realidade em que essas vias possam ser cada vez mais seguras e, conseqüentemente, ter mais pessoas circulando, facilitando a adesão a esse estilo de vida, que se faz com um modal sustentável e leva de um lugar a outro com o bônus de cuidar da saúde.

6. REFERÊNCIAS

ANDRADE, Manuel Correia. **A questão do território no Brasil**. São Paulo: Hucitec; Recife: IPESPE, 1995.

ARAUJO, Ana Luisa. OLIVEIRA, Nelson. Programa Bicicleta Brasil: agora vai? **Agência Senado**, 2019. Disponível em: <<https://www12.senado.leg.br/noticias/infomaterias/2019/09/programa-bicicleta-brasil-agora-vai>>. Acesso em: 8, set 2021.

BRASIL. Ministério da Justiça. LEI N.9.503, 23 de Setembro de 1997. **Institui o Código de Trânsito Código d Brasileiro**. Brasília, DF, 1997. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Leis/L9503.htm>. Acesso em: 8 set 2021.

BRASIL. Conselho Nacional de Trânsito. Departamento Nacional de Trânsito. **Sinalização Horizontal**. 1 ed. Brasília, 2007d. Manual Brasileiro de Sinalização de Trânsito. v.4. 128 p.

BRASIL. Conselho Nacional de Trânsito. Departamento Nacional de Trânsito. **Sinalização Vertical de Regulamentação**. 2. ed. Brasília, 2007c. Manual de Sinalização Brasileiro de Sinalização. v.1. 220 p.

BRASIL. Projeto de Lei complementar Nº 004/2015 - **Plano Diretor de Mobilidade Urbana do Município de Campina Grande - PB**. Campina Grande-PB. 2015.

CAMPINA ULTRAPASSA A MARCA DE 104,7KM DE CICLOVIAS E CICLOFAIXAS E STTP FISCALIZA O ESTACIONAMENTO IRREGULAR. **sttp.campinagrande.pb.gov.br**, 2020. Disponível em: <<https://sttp.campinagrande.pb.gov.br/campina-ultrapassa-a-marca-de-1047km-de-ciclovias-e-ciclofaixas-e-sttp-fiscaliza-o-estacionamento-irregular/>>. Acesso em: 8 de setembro de 2021.

CAPÍTULO XV-DAS INFRAÇÕES, ART.193. **CTB Digital código de trânsito Brasileiro**. Disponível em: <<https://www.ctbdigital.com.br/artigo/art193>>. Acesso em: 14 set 2021.

CAPÍTULO XV-DAS INFRAÇÕES, ART.181. **CTB Digital código de trânsito Brasileiro**. Disponível em: <<https://www.ctbdigital.com.br/artigo/art181>>. Acesso em: 14 set 2021.

FEDER, Marcos. Ciclofaixas - análise da legislação e das normas brasileiras. **Revista dos Transportes Públicos - ANTP**, Porto Alegre, Ano 27, 1º trimestre, p. (95 a 110), 2005.

HAESBAERT, Rogério. O mito da desterritorialização: Do “fim dos territórios” à multiterritorialidade. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2004.

IBGE - **Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística**. Cidades estados < <https://cidades.ibge.gov.br/brasil/pb/campina-grande/panorama> > acesso em 8 Set 2021.

LAKATOS, Eva. Maria.; MARCONI, Marina Andrade. **Metodologia Científica**. 5. ed. São Paulo: Atlas, 2008.

LAKATOS, Eva. Maria.; MARCONI, Marina Andrade. **Fundamentos de Metodologia Científica**. 5. ed. São Paulo: Atlas, 2003.

RAFFESTIN, Claude. **Por uma geografia do poder**. Tradução de Maria Cecília França. São Paulo: Ática, 1993.

STTP DIVULGA MAPA DA MALHA CICLOVIÁRIA NAS PRINCIPAIS VIAS DE CAMPINA GRANDE. sttp.campinagrande.pb.gov.br, 2019. Disponível em: < <https://sttp.campinagrande.pb.gov.br/sttp-divulga-mapa-da-malha-cicloviaria-nas-principais-vias-de-campina-grande/> >. Acesso em: 5 de Setembro de 2020.

SOBRE DEPARTAMENTO NACIONAL DE TRÂNSITO. **Gov.br**, 2020. Disponível em: <<https://www.gov.br/infraestrutura/pt-br/assuntos/transito/conteudo-denatran/questoes-sobre-o-departamento-nacional-de-transito>>. Acesso em: 7, Set 2021.