



CRISTIENE NASCIMENTO RIBEIRO

Universidade do Estado do Rio de Janeiro

cristiene_cnr@hotmail.com

A ESPACIALIZAÇÃO DAS BICICLETAS “PÚBLICAS” NA CIDADE DO RIO DE JANEIRO

INTRODUÇÃO

O planejamento urbano ou a falta dele na cidade do Rio de Janeiro privilegiou historicamente o “núcleo” da cidade (Centro, Grande Tijuca e Zona Sul), vide as linhas de bonde que serviam apenas a essa área da cidade no século XIX, tal qual os planos de urbanização, arborização e embelezamento, configurando privilégios que visavam e visam até hoje um modelo de cidade estratificada. Tal processo se intensifica com o passar do tempo e é demonstrado claramente na distribuição dos serviços públicos e privados nas diferentes áreas da cidade.

A estrutura social se retraduz no espaço físico (Bourdieu, 1997), sobretudo em contextos metropolitanos e, por isso, torna-se importante analisar a espacialização dos serviços públicos na cidade. Partimos da premissa de que a estrutura atual da Área Metropolitana do Rio de Janeiro se caracteriza pela tendência a um modelo dicotômico do tipo núcleo-periferia, no qual a cidade dos ricos se contrapõe àquela dos pobres, isto não se deve apenas às forças de mercado. Tal estrutura também seria função do papel desempenhado pelo Estado no decorrer do tempo, seja através da criação de condições materiais que favorecem o aparecimento desse modelo dicotômico, seja mediante o estabelecimento de políticas que, embora objetivando muitas vezes regular conflitos entre o capital e o trabalho, sempre acabaram sendo benéficas àquele e em detrimento deste, segundo Maurício A. de Abreu.

As contradições do processo de produção da desigualdade socioespacial urbana são inerentes ao desenvolvimento capitalista das cidades. A produção do espaço urbano contém em seu cerne as contradições da apropriação desigual e seletiva do espaço e, por desdobramento, a reprodução dos conflitos de classes sociais que, de acordo com Corrêa (2005), correspondem a campo de lutas, campo de forças dos agentes produtores do espaço urbano.



A tradução mais visível da segregação espacial de segmentos sociais se expressa tanto na forma e conteúdo da ocupação quanto no modo de acesso aos serviços públicos. Portanto, na forma, conteúdo e modo de ocupação se manifestam a desigualdade socioespacial e a pobreza no espaço urbano. (ANTONIO J. P.; PAULA Y.S., 2010, p.1)

Santos M. chama os espaços com maiores densidades técnicas e informacionais de espaços luminosos, em oposição ao que chama de subespaços. Os espaços luminosos ficam “mais aptos a atrair atividades com maior conteúdo em capital, tecnologia e organização. Por oposição, os subespaços onde tais características estão ausentes seriam os espaços opacos” (SANTOS, 2013, p. 264).

Mauricio De A. Abreu explica:

Mesmo setores sociais básicos, relacionados à reprodução da força de trabalho (transporte e habitação, põe exemplo), não apresentam importância em si mesmos, sendo usados apenas como estratégia para a resolução de objetivos mais amplos, sempre referentes à eficiência do modelo de crescimento econômico adotado. Como reflexo dessa postura, as políticas e investimentos públicos, associados ou não ao capital privado, têm privilegiado apenas os locais que asseguram retorno financeiro ao capital investido, ou seja, as áreas mais ricas da cidade. Resulta daí a acentuação das disparidades intrametropolitanas e, por conseguinte, do modelo espacial dicotômico, no qual um núcleo hipertrofiado e rico (em termos de renda e de oferta de meios de consumo coletivo) é cercado por periferias cada vez mais pobres e carentes desses serviços, à medida que se distanciam dele. (ABREU, 1987, p.15)

Para Luiz Cesar, desse modo,

Fecha-se então o círculo da desigualdade: a segregação do poder econômico, social e político se transformando em poder de segregação expresso na capacidade das classes proprietárias em ordenar a seu favor a ocupação e o uso do solo urbano, isto é, tornar seletiva a apropriação do território e dos recursos nele inscritos – bem-estar, renda, riqueza, oportunidade e poder. (RIBEIRO, 2015)

OBJETIVOS

Esse projeto tem o intuito de compreender a espacialização das bicicletas compartilhadas, como essa iniciativa reitera o modelo de desigualdade social e urbana na cidade do Rio de Janeiro, tendo em vista que é “um projeto de sustentabilidade da Prefeitura do Rio de Janeiro executado através de Termo de Concessão de Uso da Serttel em parceria com o banco Itaú e o sistema de bicicletas SAMBA”. Pretendo entender como se dá essa dinâmica social, averiguando as causas socioespaciais que constroem essa disparidade de serviços públicos dentro de uma mesma cidade.



METODOLOGIAS

Para um melhor conhecimento do fenômeno investigado, foi necessário explorar a temática da desigualdade socioespacial no espaço urbano a partir de revisão teórica; buscando compreender o alcance da desigualdade social vinculada à ausência/concentração do serviço de mobilidade urbana e as ações do Estado que reforçam a distribuição desses serviços. A representação gráfica temática foi construída com base nos dados do Sistema Municipal de informações Urbanas retiradas do Portal de Dados Geográficos Abertos da Cidade do Rio de Janeiro, no site do site da Associação Transporte Ativo e no site da prefeitura. Por meio de técnicas de geoprocessamento foi possível mapear os dados, associando-os em base cartográfica digital dos limites da cidade, regiões e bairros. A geração dos mapas foi automatizada com a utilização de software de SIG, denominado QuantumGis e Google Earth.

RESULTADOS PRELIMINARES

O texto a seguir é parte do segundo edital da prefeitura do Rio de Janeiro para a concessão dos espaços públicos para a colocação do serviço de bicicletas compartilhadas:

A SECRETARIA MUNICIPAL DA CASA CIVIL, através da COMISSÃO ESPECIAL DE LICITAÇÃO CEL/PRÓPRIOS – instituída pelo Decreto 20.345 de 1º de agosto de 2001, alterado pelo Decreto nº 36.779 de 19/02/2013, com sede nesta Cidade, torna público para conhecimento dos interessados, que realizará licitação sob a modalidade CONCORRÊNCIA, CEL/PRÓPRIOS/CN - 05/2013, do tipo maior valor de Outorga, para Concessão de Uso de espaço público, com encargos de implantação, manutenção e operação de sistema de compartilhamento de bicicletas na Cidade do Rio de Janeiro, de acordo com as especificações mínimas estabelecidas no termo de referência (Anexo I). A presente licitação reger-se-á pelas normas de caráter geral da Lei 8.666, de 21.06.93 e suas alterações, pelo Código de Administração Financeira e Contabilidade Pública do MUNICÍPIO (CAF) instituído pela Lei 207, de 19.12.80 e suas alterações, ratificadas pela Lei Complementar nº 01, de 13.09.90 e pelo Regulamento Geral do Código supracitado (RGCAF), aprovado pelo Decreto 3.221 de 18.09.81 e suas alterações, pelo Decreto N.º 21.351 de 30/04/02, pelo Decreto nº 22.780, de 03/04/2003, alterado pelo Decreto nº 25.369 de 10/05/2005, bem como pelas disposições contidas no Edital de Concorrência CEL/PRÓPRIOS CN – 05/2013 e seus Anexos. (RIO DE JANEIRO, 2001)

Entende-se que a prefeitura, através da Secretaria Especial de Concessões e Parcerias Público-Privadas (Secpar), responsável pelos contratos de concessão, faz \fez estudos para escolher os locais para serem alocadas as bicicletas compartilhadas em um



determinado horário, também pré-estabelecido no edital. Os locais são: Madureira (parque de Madureira,) Andaraí, Vila Isabel, Maracanã, Tijuca, Rio Comprido, Cidade Nova, Estácio, Santo Cristo, Gamboa, Centro, Lapa, Glória, Catete, Laranjeiras, Flamengo, Cosme velho, Botafogo, Urca, Copacabana, Ipanema, Leblon, Gávea, Jardim Botânico, Humaitá, Lagoa, São Conrado, Rocinha, Barra da Tijuca e Recreio dos Bandeirantes.

Contudo, as estações de Madureira têm certa peculiaridade, pois diferentes das outras estações espalhadas pela cidade que estão relativamente próximas, as estações do parque de Madureira estão totalmente deslocadas das demais, a estação mais próxima do parque de Madureira está há 14 quilômetros de distância, as que ficam em Madureira estão localizadas dentro de um parque totalmente cercado com grades e o horário de funcionamento não coincide com horário emergencial do sistema de bicicletas SAMBA que é das 22 horas até as 00 horas, pois o parque fecha as 22 horas, ou seja, as quatro estações de bicicletas do parque público de Madureira fogem do padrão carioca por dois motivos, por estarem ilhadas e por estarem localizadas dentro de um parque público e cercado. No Bairro do recreio dos bandeirantes algumas estações de bicicletas compartilhadas também fogem do padrão por estarem dentro de área particular, dentro de condomínios fechados em que o acesso é restrito a moradores, ou seja, há algumas estações de bicicletas compartilhadas dentro desses condomínios nessa área da cidade.

Os bairros mais nobres foram os primeiros a receberem as bicicletas compartilhadas, apenas no segundo edital que esse serviço foi distribuído para a região central e para parte da zona norte da cidade. O primeiro bairro a receber as “laranjinhas” foi Copacabana com as onze estações, seguido de Botafogo, Catete, Centro, Cosme Velho, Flamengo, Gávea, Humaitá, Ipanema, Jardim Botânico, Lagoa, Laranjeiras, Leblon e Urca, área nobre carioca. O projeto existe desde 2011 e é uma parceria do banco Itaú Unibanco, da empresa Sertel, do empresário Luciano Huck e da prefeitura do Rio de Janeiro. Para utilizar o sistema basta o usuário se cadastrar no site (www.movesamba.com.br) e adquirir o passe Samba, optando pelo pacote mensal (R\$ 10) ou diário (R\$ 5), para que esses valores não sejam alterados o usuário deve utilizar até 60 minutos e após esse tempo deve devolver a bicicleta em qualquer estação, caso isso não ocorra é cobrado um acréscimo de 5 reais por hora usada. O serviço fica disponível das 6 às 22 horas normalmente e até as 00 horas emergencialmente. O

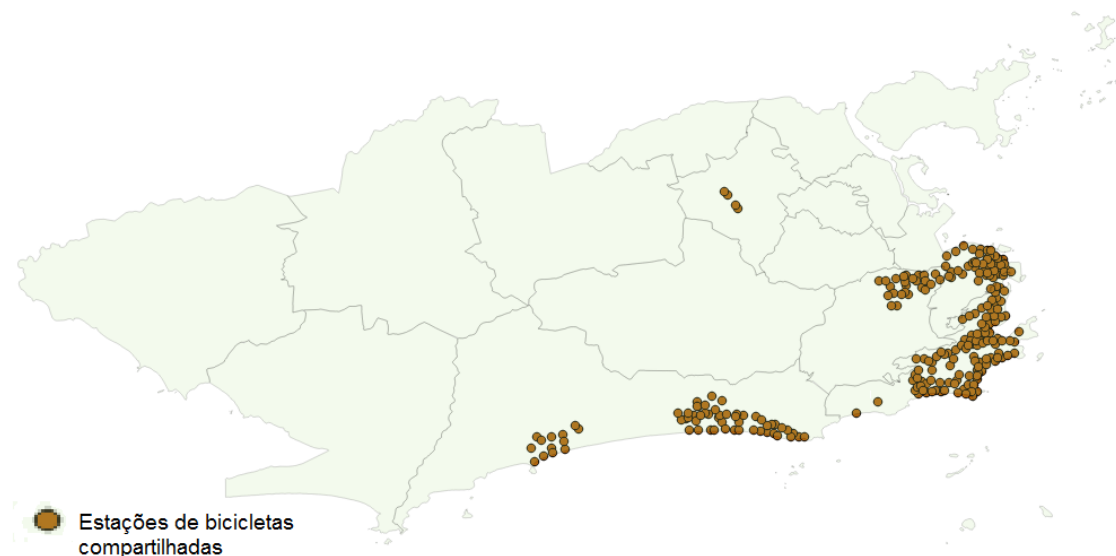


usuário também precisa de um smartphone conectado a internet ou um telefone que faça ligações locais para fazer a liberação da bicicleta, além da necessidade de um cartão de créditos para realizar o cadastro.

O modelo do Rio tende a ser o de uma metrópole de núcleo hipertrofiado, concentrador da maioria da renda e dos recursos urbanísticos disponíveis, cercado por estratos urbanos periféricos cada vez mais carentes de serviços e de infraestrutura à medida em que se afastam do núcleo, e servindo de moradia, de local de exercício e de algumas outras atividades às grandes massas de população de baixa renda (ABREU,2008). A espacialização do serviço de bicicletas compartilhadas na cidade do Rio que é concentrado nas áreas nobres e quase não existe nas áreas opacas. O Núcleo do Rio de Janeiro (divisão em regiões administrativas 1978) era composto pela área central que engloba a zona portuária, Rio Comprido, São Cristóvão, Santa Teresa, a área sul que engloba Botafogo, Copacabana, Lagoa, e finalmente a zona norte que engloba a Tijuca e Vila Isabel. Essas eram as regiões que recebiam as linhas de bonde no século XIX e com poucas mudanças continua sendo a região luminosa da cidade, onde estão concentrados os melhores serviços de transporte.

O mapa a seguir mostra a espacialização das estações de bicicletas compartilhadas na cidade do Rio de Janeiro, as áreas detentoras da concentração de estações historicamente receberam “olhares especiais” dos governos do Rio de Janeiro desde o século XIX, seja na urbanização, na distribuição de bondes e atualmente na distribuição desse transporte de propulsão humana.

Mapa 1 – Espacialização das estações de bicicleta compartilhada

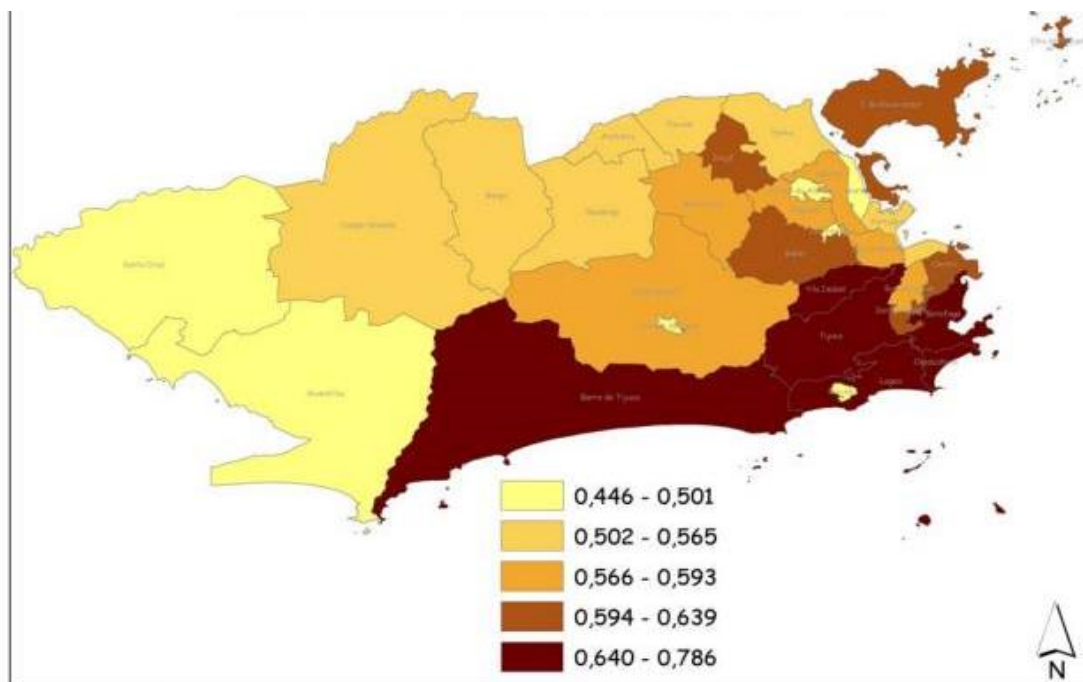


Fonte: Portal de Dados Geográficos Abertos da Cidade do Rio de Janeiro, 2016

A Barra da Tijuca e o Recreio não eram povoados como o restante da cidade na época dos bondes, pois tiveram sua ocupação tardia por alguns motivos, como o difícil acesso à área e a concentração territorial. Atualmente são bairros de classe média alta, repletos de condomínios fechados.

O mapa a seguir está dividido em 16 regiões de planejamento instituídas pelo Plano Diretor da Cidade do Rio de Janeiro, são elas: Centro, Zona Sul, Tijuca, Ramos, Méier, Madureira, Inhaúma, Penha, Pavuna, Ilha do Governador, Jacarepaguá, Barra da Tijuca, Bangu, Campo Grande, Santa Cruz e Guaratiba e apenas 31, 23% (Barra da Tijuca, Centro, Zona Sul, Tijuca e Madureira) delas recebe o projeto de bicicletas compartilhadas, sendo que 6,25% (Madureira) das que recebem está dentro de um parque e a cerca de 14 quilômetros de distância das outras estações.

Mapa 2 – Índice de desenvolvimento social por região administrativa do Município do Rio de Janeiro



Fontes - dados: IBGE. Censo 2000; cálculos e mapa: IPP/DIG

Acima está o mapa do índice de desenvolvimento social da cidade do Rio de Janeiro. Para a criação do índice são utilizados 10 indicadores a partir do indicador de variáveis do censo demográfico do IBGE que são subdivididas em grandes dimensões de análises, sendo elas; acesso ao saneamento básico, qualidade habitacional, grau de escolaridade e disponibilidade de renda. As variáveis escolhidas cobrem o aspecto sócio-urbanístico, por isso a utilização do mapa índice de desenvolvimento social por região administrativa. Pois as áreas onde o índice é maior, onde a qualidade de vida é maior, são as mesmas áreas onde há concentração dos serviços de mobilidade urbana por bicicleta.

Somando-se as informações a respeito da distribuição das estações das bicicletas com a revisão bibliográfica, e as informações sobre o edital promovido pelo Estado, em contraponto ao mapa do índice de desenvolvimento social, podemos afirmar que o modelo segregador do espaço carioca foi formado e é reiterado, sendo legitimado e consolidado diretamente ou indiretamente pelo Estado.

REFERÊNCIA BIBLIOGRÁFICA

ABREU, Maurício de Almeida. **A Evolução Urbana do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro: IPP, 2008.**



ANTONIO J. P.; PAULA Y.S. **A espacialização dos serviços sociais urbanos de saúde e educação em Maceió.** AL,2010. Disponível em: [<http://www.agb.org.br/xvieng/anais/edp.php>]. Acessado em 1 de jun. 2016.

CAVALLIERI, F; LOPES, G. P. **Índice de Desenvolvimento Social - IDS: comparando as realidades microurbanas da cidade do Rio de Janeiro.** IPP/Prefeitura da Cidade do Rio de Janeiro, 2008. Disponível em [<http://www.serttel.com.br/para-a-serttel-a-ciclovias-e-o-caminho-do-crescimento/>]. Acessado em 1 jun. 2016.

CORRÊA, R. L. **O Espaço Urbano.** 4. Ed. São Paulo: Editora Ática, 2005

Portal de Dados Geográficos Abertos da Cidade do Rio de Janeiro. Disponível em: [<http://portalgeo.pcrj.opendata.arcgis.com/>]. Acessado em 1 jun. 2016.

RIBEIRO, Luiz C. Q. **RIO DE JANEIRO: Transformações na Ordem Urbana.** Rio de Janeiro, Letra Capital Editora 2015.

RIO DE JANEIRO. **Diário oficial do município do Rio de Janeiro.** Comissão especial de licitação. 20 set. 2013.

SANTOS, M. e SILVEIRA, M. L. **O Brasil: Território e Sociedade no Início do Século XXI.** São Paulo: Editora Record, 2001.

Transporte Ativo. Parceria Nacional pela Mobilidade por Bicicleta Pesquisa Perfil do Ciclista. Disponível em: [<http://www.ta.org.br/perfil/ciclista.pdf>]. Acessado em 1 jun. 2016.