



BICICLETA COMO OBJETO PROMOTOR DA INCLUSÃO SOCIAL

Elisa Silva Rosa

Timóteo Schroeder

Agência Brasileira do ISBN
ISBN 978-85-87893-17-8



9 788587 893178



BICICLETA COMO OBJETO PROMOTOR DA INCLUSÃO SOCIAL

Elisa Silva Rosa

Timóteo Schroeder

Departamento de Arquitetura e Urbanismo

Universidade Federal de Santa Catarina

RESUMO

O atual padrão de mobilidade, centrado no automóvel, configurou-se como um dos principais elementos a influenciar a estrutura urbana das cidades brasileiras. Os investimentos em infraestrutura viária, o espraiamento das cidades e a expulsão dos mais pobres para as áreas mais afastadas, geraram um quadro de exclusão social. Neste sentido, a mobilidade urbana tem relevante importância, por estabelecer condições de acessibilidade à todo o espaço urbano e as facilidades da cidade: serviços básicos, melhores oportunidades de trabalho, cultura e lazer. Diante da complexidade da questão, o presente estudo não pretende esgotar a discussão ou encontrar uma solução única para o problema, mas discutir a utilização da bicicleta como modo de transporte cotidiano de forma a contribuir para a inclusão social. Este estudo desenvolve-se com base em levantamento bibliográfico de conceitos e temas correlatos e análise do caso de Bogotá.

ABSTRACT

The current mobility pattern, centered on the automobile, was configured as one of the main factors to influence the urban structure in Brazilian cities. Investments in road infrastructure, the sprawl of cities and the migration of the poorest to the most remote areas have generated a framework of social exclusion. In this context, the urban mobility is of great significance for set terms of accessibility to the entire urban area and city facilities: basic services, better job opportunities, culture and leisure. Given the complexity of the issue, we are not focused on providing a complete solution for the problem, but aims to discuss the use of bicycles as a mode of daily transport to contribute to social inclusion. This paper is developed based on literature survey of concepts and related topics and a case analysis of Bogota.

1. INTRODUÇÃO

A priorização do transporte motorizado individual sobre os modos coletivos e não motorizados tornaram a maior parte das cidades brasileiras insustentáveis, inseguras e injustas. Apesar das consequências já sentidas, o automóvel continua sendo um forte elemento a influenciar a configuração das cidades, reproduzindo um modelo de urbanização no qual a segregação socioespacial é um dos principais pressupostos. Esse processo promoveu a fragmentação urbana e transformou cidades compactas e de uso misto em extensas parcelas de território heterogêneas, muitas vezes desarticuladas.

Mumford (1991) afirma que, na tentativa de tornar os centros metropolitanos mais acessíveis, os *planejadores do congestionamento* cortaram a cidade com vias expressas, túneis e elevados. Esse fato incentivou ainda mais o uso do automóvel e gerou altos custos para sociedade não apenas no que se refere ao valor monetário, mas também em tempo, saúde e qualidade de vida. Para a população excluída, não possuidora de veículos automotores e localizada longe das facilidades da cidade, sem acesso fácil a serviços essenciais como saúde, educação e oportunidades de trabalho, são oferecidas, nos melhores casos, poucas linhas de transporte público, tendo como justificativa a inclusão social das mesmas.

A importância do transporte urbano como elemento de redistribuição de riqueza e gerenciamento do crescimento urbano é inegável, mas trabalhar a favor da inclusão social é muito mais do que oferecer algumas poucas linhas de transporte. A necessidade de colocar as pessoas como foco das prioridades do governo é iminente, fato que reforça a importância dos deslocamentos não motorizados. Quando comparado aos automóveis, a bicicleta requer menores investimentos em infraestrutura e espaço urbano. É um veículo economicamente

mais acessível, seja na aquisição ou manutenção; não polui o meio ambiente e é mais democrático, ao passo que pode ser utilizado por pessoas de praticamente todas as idades e condições sociais.

A bicicleta configura-se como elemento potencial a contribuir para a inclusão social não apenas por permitir acesso as funções da cidade (serviços básicos, cultura, melhores oportunidades de emprego) de forma autônoma e sem custo, mas também por favorecer o desenvolvimento do percurso. O ato de caminhar e pedalar pela cidade reforça as trocas sociais, o contato dos cidadãos entre si e com a cidade, desenvolve o comércio de bairro e instiga a distribuição das facilidades de forma mais equitativa.

Neste artigo, pretende-se discutir enfoques do uso da bicicleta como modo de transporte cotidiano enquanto objeto de promoção da inclusão social. Como forma de embasar a discussão, são apresentados referenciais teóricos acerca da temática da exclusão/inclusão social, cidadania e mobilidade urbana. O caso de Bogotá é abordado como exemplo de uma das cidades que promoveram a necessária mudança de foco das políticas de transporte, que historicamente foram centradas no deslocamento dos automóveis, para uma perspectiva de valorização da mobilidade dos cidadãos. A integração das políticas de transporte com os planos diretores, prevista na Política Nacional de Mobilidade Urbana e que tem por objetivo uma solução sistêmica para a questão, é tratada na penúltima seção. As conclusões são apresentadas ao final do artigo.

2. REFERENCIAL TÉORICO

A cidade é, ao mesmo tempo, reflexo e condicionante social, fragmentada e articulada, um conjunto de símbolos e campo de lutas. É o local aonde a cultura e os hábitos da sociedade se materializam (CORRÊA, 1995) e onde o direito à diferença (que até a segunda metade do século XX era desprezado) apresenta-se como essencial. Para Sposati (1998), a noção de igualdade deixou de ser suficiente, sendo imprescindível a inclusão da ideia de equidade, que supera a busca por um padrão homogêneo e objetiva um padrão equânime como forma de possibilitar a inclusão social.

Neste artigo o conceito de “exclusão social” é entendido como superior ao conceito de “pobreza” e vai de encontro à análise de Sposati (1998), que considera que “exclusão é a negação da cidadania”. Para Silva et al (2004) “a questão transcende o simples *não ter* (ligado a pobreza) para situar-se num patamar do *não ser* (cidadão, detentor efetivo de direitos sociais amplos e de capacidade para defendê-los)”. Enquanto a pobreza trata da dificuldade de aquisição de bens e serviços, a exclusão social compreende a noção da impossibilidade de obtenção de elementos menos tangíveis, relacionados ao comportamento e a atuação enquanto ser social.

Na falta de políticas sociais realmente inclusivas que criem possibilidades para um desenvolvimento urbano distribuído de forma mais harmônica tanto social quanto espacialmente, o transporte público é, muitas vezes, utilizado com objetivo de tornar menos disfuncionais as cidades brasileiras. Facilitar o acesso das populações excluídas às longínquas oportunidades de trabalho, através da oferta de linhas de ônibus e gratuidades, apenas dota essa população de maior mobilidade, o que não representa a efetiva inclusão social.

As políticas de transporte urbano têm extrema relevância no gerenciamento do crescimento urbano e na distribuição das riquezas (SILVA et al, 2004), no entanto, segundo Vasconcelos (2001), é preciso reverter o foco, tendo como objetivo a mobilidade dos cidadãos. Neste sentido, reconhecer o transporte público e os modos não motorizados de deslocamento enquanto elementos fundamentais ao exercício da cidadania torna-se essencial. Em outras palavras, é condição básica das cidades que seu território seja acessível.

Acessibilidade é, de acordo com a Secretaria Nacional de Transporte e da Mobilidade Urbana (SeMob), a facilidade (medida em distância, tempo e custo) de se alcançar com autonomia os destinos desejados na cidade (BRASIL, 2005). A NBR 9050/2004 acrescenta que a acessibilidade refere-se não somente à condição de alcance, mas também de percepção e entendimento de edificações, espaço, mobiliário, equipamentos e elementos urbanos. Essa condição deve ser estendida à maior quantidade de pessoas, independentemente de idade, estatura, limitações psíquicas ou físicas.

Mobilidade consiste na habilidade de movimentar-se. Segundo Vasconcelos (1996 apud BRASIL, 2005), é um atributo associado às pessoas e aos bens, em decorrência de suas condições físicas e econômicas. É a mobilidade que determina a resposta dada pelos indivíduos e bens, às suas necessidades de deslocamentos, dadas as dimensões do espaço urbano e a complexidade das atividades envolvidas.

Uma cidade acessível permite que o máximo possível de pessoas (com ou sem dificuldades de mobilidade) possam compreender e alcançar suas mais diversas funções com autonomia, economia e segurança. A mobilidade urbana, atributo das cidades que diz respeito à facilidade com que as pessoas e os bens se locomovem no espaço urbano é o resultado da interação entre bens e pessoas com a cidade (BRASIL, 2005). Pensar a mobilidade urbana consiste necessariamente em adotar as pessoas como elemento prioritário do planejamento e gestão urbanos, favorecendo assim a inclusão social.

3. CIDADES PARA PESSOAS: CASO BOGOTÁ

Ao eleger o automóvel como prioridade no país, voltando para ele a maior parte dos investimentos em transporte e deixando em segundo plano o transporte coletivo e os modos não motorizados, deixou-se a margem a maior parcela da população brasileira – por falta de opções ou por falta de acesso a qualquer tipo de transporte.

A desigualdade com que o espaço público é distribuído pela população fica evidente na pesquisa do Instituto de Energia e Meio Ambiente (2010) que mostra que nos grandes centros urbanos, as vias para automóveis ocupam em média 70% do espaço público e transportam apenas de 20% a 40% dos habitantes.

Com um cenário semelhante ao brasileiro, a cidade de Bogotá desde 1995 realiza esforços no que diz respeito à mobilidade urbana como forma de favorecer a inclusão social e reduzir o cenário de violência. A proposta de requalificação urbana foi baseada na criação de uma rede de circulação não motorizada unindo nós de atividades humanas no espaço, tendo como marcos legais o Plano de 1995-1997 e, principalmente, o Plano de Desenvolvimento de 1998 a 2001. O primeiro Plano criou uma rede de ciclo-rotas integrando o sistema hídrico e verde da cidade, reforçando a função recreativa. No segundo, as ciclo-rotas passaram a ser abordadas do ponto de vista dos deslocamentos cotidianos, estruturadas com base no Plano

Diretor de Ciclo-rotas que tinha projeção de 9 anos e previa ações a curto, médio e longo prazo (Pires, 2008) e integradas ao transporte público coletivo.

A cidade, atualmente com mais de 7 milhões de habitantes, conta com uma rede cicloviária de 376km e uma média de 450 mil viagens de bicicleta por dia. Segundo *Movilidad Bogotá* (2014), os principais motivos das viagens são idas ao trabalho, escolas e retorno a casa. O tempo médio das viagens feitas por bicicletas na cidade é de 25 minutos, enquanto as viagens por carro levam em média 33 minutos.

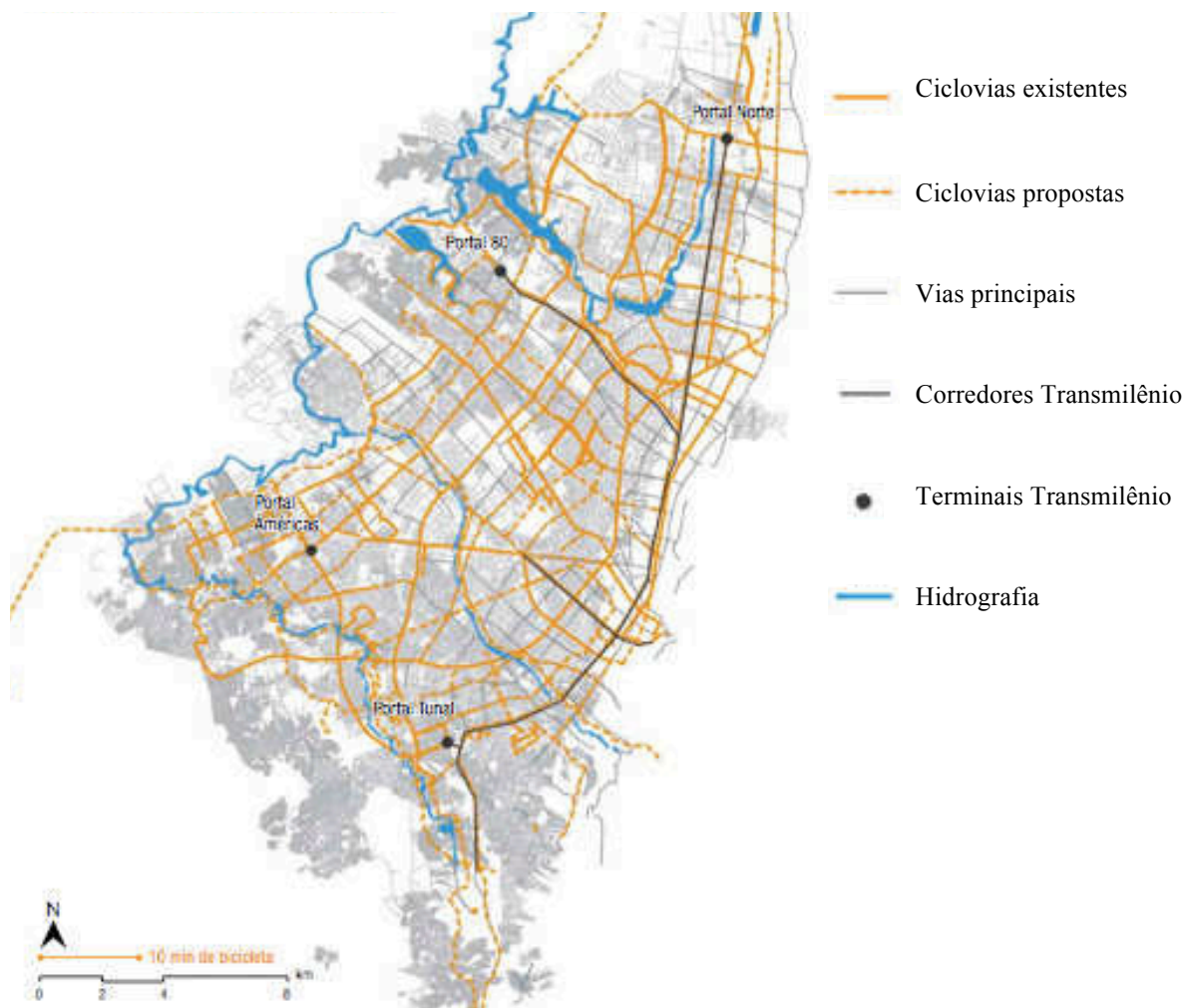


Figura 1: Rede Cicloviária e corredores de ônibus em Bogotá, Colômbia.
Fonte: Instituto de Energia e Meio Ambiente, 2010.

De acordo com a publicação Bogotá: *More bikes and buses, fewer cars* (Bogotá, Mais bicicletas e ônibus, menos carros) (DAC & CITIES, 2014), a rede cicloviária tem hierarquia bem definida, com rotas principais conectando os principais centros de trabalho e educação com áreas residenciais mais populosas. Rotas secundárias conectam o centro dos bairros a pontos de atração e parques. Conexões complementares garantem continuidade à rede. A redistribuição do espaço rodoviário possibilitou ainda a criação de locais de convívio, recriando as paisagens da cidade e favorecendo o convívio entre seus habitantes.

O sistema de transporte público foi a segunda estratégia do governo e recebeu a denominação de Sistema Integrado de Transportes Maciços (TransMilênio), consistindo na construção de 388km de vias exclusivas para ônibus e de infraestrutura de apoio como estações simples, principais e intermediárias, além de praças, passarelas para pedestres, acesso e estacionamento de bicicletas. O sistema entrou em funcionamento em 2000 e foi estruturado através de um plano de implementação e expansão previsto para um período de 31 anos.

Os objetivos do projeto visam estabelecer um sistema de transporte mais sustentável, com uma rede de ciclovias capaz de cobrir a maior parte da cidade, um sistema de ônibus eficaz e a restrição ao uso dos carros para melhorar a mobilidade diária para 1,6 milhões de passageiros; reduzir o tempo de deslocamento dos usuários; melhorar a acessibilidade para possibilitar a renovação de áreas deterioradas; e facilitar o desenvolvimento ordenado das zonas de expansão; reduzir a taxa de sinistro do sistema de transporte; e melhorar a equidade social.

As ciclovias são integradas aos terminais e estações do transporte coletivo que, por sua vez, são dotados de aproximadamente 2.000 vagas de estacionamento seguras para bicicletas, de fácil acesso e, na sua maioria, cobertas. O serviço é gratuito, sendo validado com o ticket da viagem (TRANSMILENIO, 2014). Para atuar junto a sensibilização das pessoas para a necessidade de mudança, campanhas publicitárias e de promoção do sistema de transporte voltadas à toda a população urbana são veiculadas.

De acordo com Pardo (2007), de 1995 a 2003, as mudanças no ambiente urbano de Bogotá foram visíveis. Esse resultado positivo foi possibilitado pela integração de políticas de transporte, circulação, uso do solo urbano e educação.

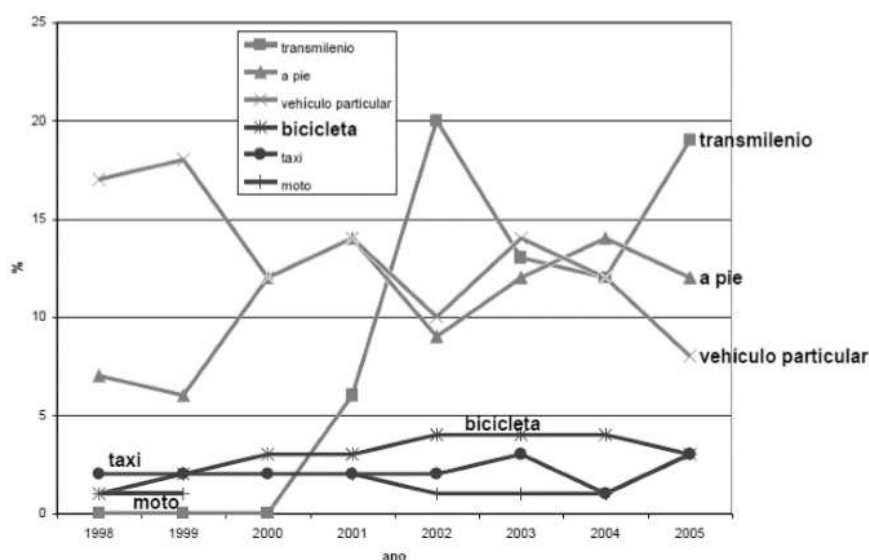


Figura 2: Divisão modal em Bogotá

Fonte: PARDO, 2007.

Três alterações importantes na matriz de deslocamentos que foram alcançados depois da implantação dos projetos, podem ser observadas no gráfico de distribuição modal de Bogotá

(Figura 2). O deslocamento pelo sistema TransMilênio e pelos não motorizados (a pé e por bicicleta) aumentou e houve o decréscimo da utilização do automóvel particular.

Apesar dos avanços visíveis, um dos grandes desafios enfrentados pelo governo é a extensão do uso cotidiano das bicicletas à classe média. Diversos programas visam contribuir com o incremento da atratividade do sistema à essa camada da população, como a restrição a veículos particulares na hora do *rush* (possibilitando o aumento da velocidade do TransMilênio), campanhas publicitárias e a liberação de mais de 120km de vias, que tornam-se exclusivas para pedestres e ciclistas aos domingos, configurando-se como uma festa de rua que reúne cerca de um milhão de participantes a cada semana (GEHL, 2014).

A prefeitura promove ainda, a cada ano a “Semana da Bicicleta” (como uma das estratégias do programa “Bogotá Humana” que atua em diversas frentes), interditando vias para veículos motorizados e destinando-as a pedestres e ciclistas, oferecendo aulas para os cidadãos que ainda não aprenderam a pedalar, fórum internacional dedicado ao tema, passeios diários (inclusive noturnos), além de diversas provas e concursos (bicicleta com *design* mais inovador, habilidades dos ciclistas, corrida, entre outros).

Antes da implantação dos planos, os investimentos destinados à melhoria do tráfego de veículos motorizados eram tidos como prioridade, apesar de apenas 20% dos seus habitantes possuir automóveis. Visando atender as necessidades dos 80% que não possuíam automóvel e precisavam caminhar, pedalar e utilizar meios de transporte coletivos para se locomover pela cidade, as prioridades foram revertidas (GEHL, 2014), tendo a população mais pobre e socioespacialmente excluída como principal beneficiária.

Quando desconectada das demais políticas públicas, a mobilidade urbana é incapaz de garantir a coesão e inclusão social. No entanto, o caso de Bogotá reitera a ideia de que, ao se admitir como prioritária a condição de mobilidade da população, associando-a a políticas de uso do solo, redistribuição de infraestruturas, serviços e espaços públicos, trilha-se o caminho para que a cidade se desenvolva de forma mais inclusiva e equilibrada. É coerente, portanto, reforçar o importante papel que o modal bicicleta pode adquirir nesse contexto.

3.1 O modo cicloviário no transporte cotidiano

A estruturação de um sistema de mobilidade por bicicleta pode representar um marco inicial de um processo de reordenação e reconfiguração do espaço urbano e da lógica social. O modo cicloviário apresenta-se como uma alternativa atraente a ser incluída de forma definitiva no sistema de mobilidade das cidades, especialmente quando integrado ao transporte público, sendo fundamental para o desenvolvimento sustentável das mesmas. Os deslocamentos cicloviários não poluem o meio ambiente, não dependem de fontes de energia não renováveis, ajudam a promover a inclusão social e o contato das pessoas entre si e com a cidade.

Jacobs (2003) argumenta que cabe ao planejamento urbano o papel de induzir uma distribuição de atividades, afim de assegurar que existam olhos voltados para a rua o maior tempo possível. A vigilância e segurança nas ruas é garantida, desta forma, tanto por parte dos transeuntes, que observam e interagem com o espaço urbano, quanto por parte dos moradores que passam a ter mais motivos para prestarem atenção ao que ocorre no espaço público.

O contato visual estabelecido entre as pessoas que se locomovem por modos não motorizados com as fachadas é muito próximo e pessoal, caracterizando-se como elemento facilitador ao desenvolvimento do percurso, criando áreas de interesse além dos destinos e origens e favorecendo a vivência de variadas experiências por onde passam. A observação de detalhes arquitetônicos, da volumetria, da composição de portas, janelas, vitrines e assim por diante, reforçam o contato face a face exterior – interior (GEHL et al, 2006) e reproduzem o senso de localização, pertencimento e comunidade.

O desenvolvimento do percurso contribui para a inclusão social, no sentido de transformar territórios de passagem em locais de vivência, visto que um maior número de pessoas circulando estimula a oferta de atividades adjacentes, aumenta a quantidade de empregos e serviços e, conseqüentemente, as chances de suprir as necessidades em menores raios de abrangência. Potencializa a transformação de espaços, ora pouco frequentados ou destinados à grupos exclusivos, em espaços de maior diversidade de usuários e, desta forma, mais democráticos.

No que diz respeito aos deslocamentos propriamente ditos, a flexibilidade apresenta-se como uma das grandes vantagens da bicicleta, principalmente quando comparado ao transporte público, tendo em vista que não há dependência de rotas e horários pré-determinados. Os deslocamentos são feitos de porta a porta e podem incluir locais inacessíveis às outras modalidades.

Segundo Instituto de Energia e Meio Ambiente (2010), a implantação de uma malha cicloviária e demais infraestruturas (sinalização, bicicletários, guarda-volumes) faz com que a circulação seja confortável e segura. A bicicleta passa, portanto, a competir com o automóvel, se mostrando mais eficiente para deslocamentos de até 8 km, especialmente nos centros urbanos congestionados.

Ao estender a rede cicloviária em uma cidade, o reconhecimento e aceitação por outros usuários da via pública será reforçado, o que tende a conduzir a um acréscimo de pessoas utilizando a bicicleta para suas viagens diárias para o trabalho, escola ou compras. Desta forma, é iminente a redução do congestionamento nos horários de pico gerando economia de tempo e custo. De acordo com VCOE (2002 apud CIVITAS, 2010), um estudo na Áustria considerou que se 50% das viagens de curta duração (< 3,5 km) que são feitas de carro em um ano fossem feitas por bicicleta, os custos anuais decorrentes do congestionamento poderiam ser reduzidos em 300 milhões de euros e os custos ambientais poderiam ser diminuídos em 160 milhões de euros. As cidades que optam pela bicicleta se tornam ainda mais acessíveis a crianças e idosos, que são frequentemente excluídos pelo uso do carro.

Pesquisa realizada pela CBTU (1997 apud GOMIDE, 2003) demonstra como a renda familiar é determinante para a mobilidade urbana, a medida em que seus índices, medidos através do número de viagem por dia por habitante, crescem de acordo com a renda (Figura 3).

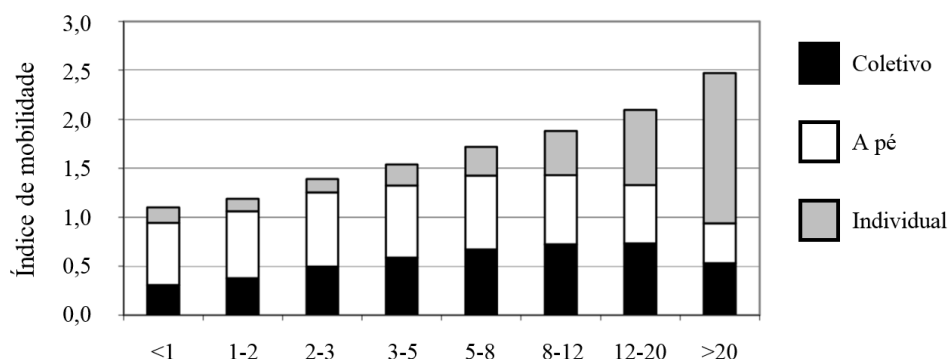


Figura 3: Mobilidade urbana x renda familiar
 Fonte: Adaptado de Gomide (2003).

De acordo com os dados da pesquisa, pessoas com renda familiar de até 2 SM (salários mínimos) realizam cerca de 60% de seus deslocamentos a pé, enquanto pessoas com renda familiar de mais de 20 SM realizam mais de 80% dos seus deslocamentos por modos motorizados, individual ou coletivo. As pessoas com renda mais baixa, portanto, tendem a restringir seus deslocamentos motorizados e substituí-los por deslocamentos a pé – que não geram custos. Quando considera-se o índice geral de mobilidade, percebe-se que a mobilidade das pessoas com renda familiar superior a 20 SM é 125% maior que as com renda inferior a 1 SM.

Aumentar a mobilidade da população, especialmente da de mais baixa renda, é criar condições para que a cidade desempenhe seu papel de oferecer oportunidades mais equitativas a todos os cidadãos, contribuindo para a promoção da inclusão social em conjunto com a distribuição das facilidades no espaço urbano. A esse respeito vale destacar o posicionamento de Vasconcellos (2001), quando assume que:

“o transporte é uma atividade essencial a todas as relações socioeconômicas e é condicionado pela localização da moradia, local de atração de atividades e suas respectivas distâncias, assim como pela configuração das vias de deslocamento” (VASCONCELLOS, 2001).

Da mesma forma, o Instituto de Energia e Meio Ambiente (2010, p. 18) defende a ideia que “a mobilidade urbana favorece a mobilidade social” e que quanto maior for a facilidade de se locomover na cidade, maior será o acesso e a utilização da infraestrutura social urbana, como escolas, centros culturais, hospitais, empregos, etc.

4. POLÍTICA NACIONAL DE MOBILIDADE URBANA

A temática da mobilidade urbana no Brasil tem se apresentado como uma das principais insatisfações manifestadas pela população, a exemplo do ano de 2013, marcado por movimentos nas principais cidades brasileiras, que questionaram as condições da mobilidade urbana e pressionaram o governo no tratamento da questão como prioritária e imediata.

Para Seabra e Taco (2014), reconhecendo a mobilidade urbana e suas questões inerentes como um dos maiores desafios do presente século para a sustentabilidade das cidades, as

divergências de interesses e o desequilíbrio das dimensões da sustentabilidade evidenciaram a ineficiência dos mecanismos de gestão de mobilidade urbana.

Apesar da Constituição de 1988 ter incorporado o município como ente da Federação, descentralizando atividades e dando autonomia para a criação de sistemas municipais de saúde, educação, habitação, uso do solo, e etc. (BRASIL, 1988), apenas em 1997, com o novo Código de Trânsito Brasileiro (CTB), que o município foi introduzido como componente do Sistema Nacional de Trânsito (BRASIL 1997).

Na prática, o CTB define responsabilidades e atribuições para as cidades, municipalizando a gestão do trânsito. Dessa forma, de acordo com ANTP (2007), o administrador municipal passa a poder gerenciar de forma integral e sistêmica os problemas relativos à mobilidade urbana e rural e suas relações com as demais políticas públicas.

Diferente da grande maioria das políticas públicas, que abrange apenas uma parte específica da população, o trânsito afeta diretamente todos os cidadãos. Ao se deslocar pela cidade, independentemente do modo de transporte, e ao frequentar espaços públicos, todos ficam sujeitos ao trânsito e suas consequências.

Em representação às intervenções do Estado nas cidades, o Estatuto da Cidade (Lei Federal nº 10.257/2001), ao estabelecer as diretrizes gerais da política urbana, afirma que todos devem ter acesso a cidades sustentáveis. O direito à terra urbana, à moradia, ao saneamento ambiental, à infraestrutura urbana, ao transporte e aos serviços públicos, ao trabalho e ao lazer, para as presentes e futuras gerações compõe a ideia de cidade sustentável. O Estatuto fornece diretrizes para conduzir o planejamento urbano nas diversas áreas de seu alcance, que inclui o planejamento de transportes e trânsito. O Plano Diretor é um instrumento capaz de colocar em prática as necessidades do município e configura um meio de absorção e negociação das disputas pelo desenvolvimento do espaço urbano entre os diferentes atores que o compõe e seus interesses. Como instrumento definido em lei, deve ser regulamentado pelos municípios e considerar e respeitar as peculiaridades de cada ambiente em que é implantado.

Está expresso no Estatuto, que a promoção do desenvolvimento urbano e econômico deve incorporar a população e se voltar para a redução das desigualdades sociais e a melhoria da qualidade de vida. Segundo ANTP (2003, p. 126), “a luta pela melhoria da qualidade de vida urbana tem, nos mecanismos legais, o suporte devido para a definição de uma política de desenvolvimento urbano ambientalmente sustentável e socialmente incluyente”.

Somando-se a essas políticas, entra em vigor a Lei 12.587, sancionada em janeiro de 2012 na forma de um instrumento que, como uma iniciativa do Ministério das Cidades, determina aos municípios a tarefa de planejar e executar a Política Nacional de Mobilidade Urbana (BRASIL, 2012). A PNMU tem como objetivo geral promover a integração entre os diferentes modos de transporte e a melhoria da acessibilidade e mobilidade das pessoas e cargas, de forma a contribuir para o acesso universal à cidade, traduzida em três macro-objetivos: o desenvolvimento urbano, a sustentabilidade ambiental e a inclusão social (BRASIL, 2012).

Mais restritiva que o Estatuto da Cidade, a Política Nacional de Mobilidade Urbana passou a exigir que os municípios com população acima de 20 mil habitantes, além de outros específicos, elaborem e apresentem plano de mobilidade urbana, com a intenção de planejar o crescimento das cidades de forma ordenada. A Lei determina que estes planos priorizem o modo de transporte não motorizado e os serviços de transporte público coletivo.

Os princípios da PNMU, com enfoque no desenvolvimento sustentável das cidades, visam garantir o acesso dos cidadãos ao transporte coletivo urbano, com eficiência e eficácia na prestação dos serviços e a participação social no planejamento, com equidade no uso do espaço público e na distribuição dos benefícios e ônus decorrentes do uso dos diferentes modos de transporte. Eixos estratégicos de ação elegidos pela PNMU estimulam a inserção de políticas de uso e controle do solo urbano, a promoção de diversidade, a complementaridade entre serviços e modos de transporte urbanos e a minimização dos custos ambientais, sociais e econômicos dos deslocamentos, seja pelo incentivo à adoção de energias renováveis e não poluentes, seja pela priorização aos modos de transporte coletivo e não-motorizados.

5. CONCLUSÕES

A capacidade de deslocamento pelo território urbano apresenta-se como elemento de redistribuição de riqueza e gerenciamento do crescimento urbano. O atual padrão de mobilidade, centrado no transporte individual motorizado, corrobora a reprodução de um modelo de desenvolvimento segregacionista, com iminentes impactos negativos à população, especialmente a parcela mais desprovida de recursos, que acaba por estabelecer moradia em locais afastados das facilidades das cidades.

Os deslocamentos ciclovitários e peatonais contribuem para a inclusão social a medida que dotam de maior mobilidade a população que não tem recursos para adquirir um veículo individual ou custear com passagens de transporte coletivo, mas suas vantagens não se restringem diretamente a mobilidade. O ato de caminhar ou pedalar pela cidade potencializa o desenvolvimento do percurso, fortalecendo o comércio. Independente da escala em que as transformações ocorram, o giro da economia aumenta as ofertas de emprego e tende a ocasionar uma redução na distância dos percursos. Quanto mais pessoas circulando pelas ruas, maior é a sensação de segurança, maior sua atratividade.

Para favorecer o desenvolvimento de uma cultura ‘ciclística’ (em contraponto a automobilística já incorporada aos hábitos das pessoas e cidades) é necessário, no entanto, mais do que apenas ciclovias. É essencial a interação entre as políticas de mobilidade urbana e outras políticas públicas, como de uso do solo, cultura e educação, saúde e meio ambiente, tendo como as pessoas como foco principal. A cidade de Bogotá apresenta-se como exemplo de inclusão social através da priorização às pessoas à medida que passou a destinar os esforços e investimentos para os 80% da população que não possuíam automóveis.

O cenário brasileiro de políticas públicas apresentado é favorável ao desenvolvimento dos meios não motorizados e coletivos de transporte, colocando as pessoas e não os veículos, como foco de análise, com vistas a proporcionar uma mobilidade mais sustentável. A maior dificuldade, no entanto, é superar a lacuna existente entre a legislação e a prática. As cidades foram e continuam sendo planejadas com foco no automóvel apesar das externalidades negativas geradas por essa escolha. A reversão dessa hegemonia é lenta, pois envolve um longo processo de transformação social, política e nos hábitos da população.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- ABNT (2004) *NBR 9050 – Acessibilidade de pessoas portadoras de deficiência a edificações, espaço, mobiliário e equipamentos urbanos*. Associação Brasileira de Normas Técnicas, Rio de Janeiro, p. 97.
- ANTP (2003) *O Transporte na Cidade do Século 21*. Associação Nacional de Transporte Público. Disponível em <<http://www.antp.org.br>>. Acesso em 06 de julho de 2013.
- ANTP (2007). *Trânsito no Brasil: Avanços e Desafios*. Associação Nacional dos Transportes Públicos, São Paulo.
- BRASIL (1988). *Constituição da República Federativa do Brasil*. Senado, Brasília.
- BRASIL (1997) *Código de Trânsito Brasileiro – Lei nº 9.503*. DENATRAN, Brasília.
- BRASIL (2005). Ministério das Cidades. *Programa Brasileiro de Acessibilidade Urbana. Coleção Brasil acessível. Implementação de Políticas Municipais de Acessibilidade*. Caderno 4. Brasília: Secretaria Nacional de Transporte e da Mobilidade Urbana, p. 40.
- BRASIL (2012) *Política Nacional de Mobilidade Urbana – Lei 12.587*. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2012/lei/112587.htm>. Acesso em 04 de julho de 2013.
- CIVITAS (2010) *Ciudades amigas de la bicicleta: cómo pueden fomentar las ciudades el uso de la bicicleta*. Disponível em: <http://www.civitas.eu/sites/default/files/civitas_ii_policy_advice_notes_03_cycling_walking_es.pdf>. Acesso de 20 de junho de 2014.
- CORRÊA, R. L. (1995) *O Espaço Urbano*. Editora Ática, São Paulo.
- DAC & CITIES (2014) *Bogota: More bikes and buses, fewer cars*. Disponível em: <<http://sustainablecities.dk/en/city-projects/cases/bogota-more-bikes-and-buses-fewer-cars>>. Acesso em 05 de julho de 2014.
- GEHL, J.; GEMZØE, L.; KIRKNAES, S.; SONDERGAARD, B. (2006) *New City Life*. Disponível em: <www.pps.org> Acesso em: 11 de agosto de 2014.
- GEHL, J. (2014) *Cidades para pessoas*. Editora Perspectiva, São Paulo.
- GOMIDE, A. Á. (2003) *Transporte Urbano e Inclusão Social: Elementos para Políticas Públicas*. Texto para discussão nº 960. IPEA, Brasília, p. 37.
- IEMA (2010) *A bicicleta e as cidades: como inserir a bicicleta na política de mobilidade urbana*. Instituto de Energia e Meio Ambiente. Disponível em: <<http://www.ciclocidade.org.br/downloads/funccompartilhado/27/>>. Acesso em: 07 de janeiro de 2014.
- JACOBS, J. (2003) *Morte e Vida de Grandes Cidades*. Tradução Carlos S. Mendes Rosa. Editora Martins Fontes, São Paulo.
- MOVILIDAD BOGOTA (2014) *En bicicleta*. Disponível em: <<http://www.movilidadbogota.gov.co/>>. Acesso em 05 de janeiro de 2014.
- MUMFORD, L. A. (1991) *cidade na história: suas origens, transformações e perspectiva*. Editora Martins Fontes, São Paulo.
- PARDO, C. F. (2007) *Curso de Treinamento para o Transporte não Motorizado*. Rio de Janeiro.
- PIRES, C. C. (2008) *Potencialidades cicloviárias no Plano Piloto*. Disponível em: <http://bdt.bce.unb.br/tesesimplificado/tde_busca/arquivo.php?codArquivo=3501>. Acesso em: 07 de janeiro de 2014.
- SEABRA, L. O.; TACO, P. W. G. (2014) *Mobilidade Urbana no Brasil: antecedentes e perspectivas à luz dos mecanismos de gestão*. Rede Ibero Americana de Estudo em Polos Geradores de Viagens, Rio de Janeiro. Disponível em: <<http://redpgv.coppe.ufrj.br/index.php/pt-BR/producao-da-rede/artigos-cientificos/2014-1>>. Acesso em: 28 de junho de 2014.
- SILVA, A. P. Q.; MORAIS, T. M. O. Q.; SANTOS, E. (2004) *Exclusão Social, Transporte e Políticas Públicas*. Disponível em: <http://www.cbtu.gov.br/estudos/pesquisa/anpet_xviiiCongrpesqens/ac/arq114.pdf>. Acesso em 1 de julho de 2014.
- SPOSATI, A. (1998) *Exclusão social abaixo da linha do Equador*. Texto da apresentação no seminário sobre exclusão social realizado na PUC/SP. Disponível em: <www.dpi.inpe.br/geopro/exclusao/marcos.html>.
- TRANSMILENIO (2014) *Cicloparqueaderos*. Disponível em: <<http://www.transmilenio.gov.co/es/articulos/cicloparqueaderos>>. Acesso em 06 de janeiro de 2014.
- VASCONCELLOS, E. A. (2001) *Transporte Urbano, Espaço e Equidade: Análise das políticas públicas*. Editora Annablume, São Paulo.