

Cidadãos e municípios promovendo a bicicleta nos Planos de Mobilidade Urbana.

1. André Geraldo Soares

UCB - União de Ciclistas do Brasil

End.: Rua 3.100, nº 322 - Sala 01 – Centro - Balneário Camboriú/SC - 88.330-302

Tel.: (47) 99977-5512

Endereço eletrônico: ags1968@gmail.com

2. JP Amaral

Associação Bike Anjo

End.: Rua Simão Álvares, 781 - Pinheiros - CEP: 05417-030

Tel.: (11) 97788 7955

Endereço eletrônico: jp@bikeanjo.org

SINÓPSE

O trabalho apresenta os resultados da campanha Bicicleta nos Planos de incidência da bicicleta nos Planos de Mobilidade Urbana para demonstrar a importância de campanhas de mobilização como instrumento de promoção da mobilidade urbana sustentável nas cidades brasileiras.

PALAVRAS-CHAVE

Plano de Mobilidade Urbana, Mobilidade Urbana, Bicicleta.

INTRODUÇÃO

A Política Nacional de Mobilidade Urbana - PNMU (Lei 2.587/12) determinou que a partir de 2015, prazo agora atualizado para abril de 2019, os municípios com mais de 20.000 habitantes precisam elaborar seus Planos de Mobilidade Urbana - PMU, garantindo prioridade aos meios de mobilidade ativos e coletivos sobre os modos motorizados individuais, o que pode viabilizar uma grande transformação na mobilidade urbana brasileira.

Entretanto, pesquisa feita pelo Ministério das Cidades no fim de 2016 mostrou que menos de 10% dos municípios elaboraram seus PMUs (Bike Anjo, Transporte Ativo, UCB: 2015). Essa omissão pode ser explicada pela resistência que as administrações públicas possuem para implantar programas de planejamento que interfiram em suas autonomias e em seus programas de governo, sobretudo quando estes programas requisitam a participação popular.

Corroborando essa interpretação o fato de que decorridos 15 anos de Estatuto da Cidade (Lei /2001), apenas a metade dos municípios brasileiros elaboram seus Planos Diretores (Valor Econômico: 2016). Para piorar a situação dos Planos de Mobilidade Urbana, diferentemente do que ocorre com os Planos Diretores, aqueles contam com muito menos atores sociais (indivíduos e instituições) a demandar sua elaboração.

Compreendendo que a demanda da sociedade civil é fator necessário para a elaboração de políticas públicas e de instrumentos legais para a consecução da equidade social, três organizações de ciclistas que atuam em âmbito nacional - Associação Bike Anjo, Associação Transporte Ativo e União de Ciclistas do Brasil - UCB - elaboraram a campanha Bicicleta nos Planos com o objetivo de estimular e assessorar organizações de ciclistas que atuam no âmbito municipal a participarem do processo de elaboração dos PMUs em suas cidades para que as mesmas consigam inserir a bicicleta, com qualidade e prioridade, no contexto da mobilidade urbana, tal como preconiza a PNMU.

Com o apoio do iCS - Instituto Clima e Sociedade, a campanha, que contou com a adesão de 21 organizações de 21 cidades brasileiras, foi realizada entre julho de 2015 e agosto de 2016 perseguindo os seguintes objetivos específicos:

- Reunir informações sobre os PMUs existentes no Brasil a respeito do uso de bicicletas;
- Avaliar os PMUs considerando a participação popular e a inclusão da bicicleta como modo de transporte e compartilhar os desafios, realizações e lições aprendidas no decorrer da campanha;
- Avaliar a inclusão da mobilidade ciclística nos planos de mobilidade urbana das cidades participantes na campanha para partilhar a experiência adquirida com o processo e os resultados alcançados;
- Apresentar uma proposta de indicadores para avaliação da qualidade da inclusão da bicicleta nos PMUs;
- Compartilhar desafios enfrentados e lições aprendidas para a realização da campanha e dos PMUs no Brasil.

DIAGNÓSTICO, PROPOSIÇÕES E RESULTADOS

1) Metodologia da campanha

A Campanha Bicicleta nos Planos contou com uma **Coordenação Nacional**, cuja equipe encarregou-se de articular o relacionamento e *feedback* entre a mesma e as Organizações Locais, de assessorar tecnicamente todo o processo e de executar comunicação social, e com as **Organizações Locais** (OLs), que executaram a campanha em suas cidades por meio de diversas ações de incidência sobre o poder público e comunicação social, contando, para tanto, com atividades de pesquisa, de articulação social e de formação.

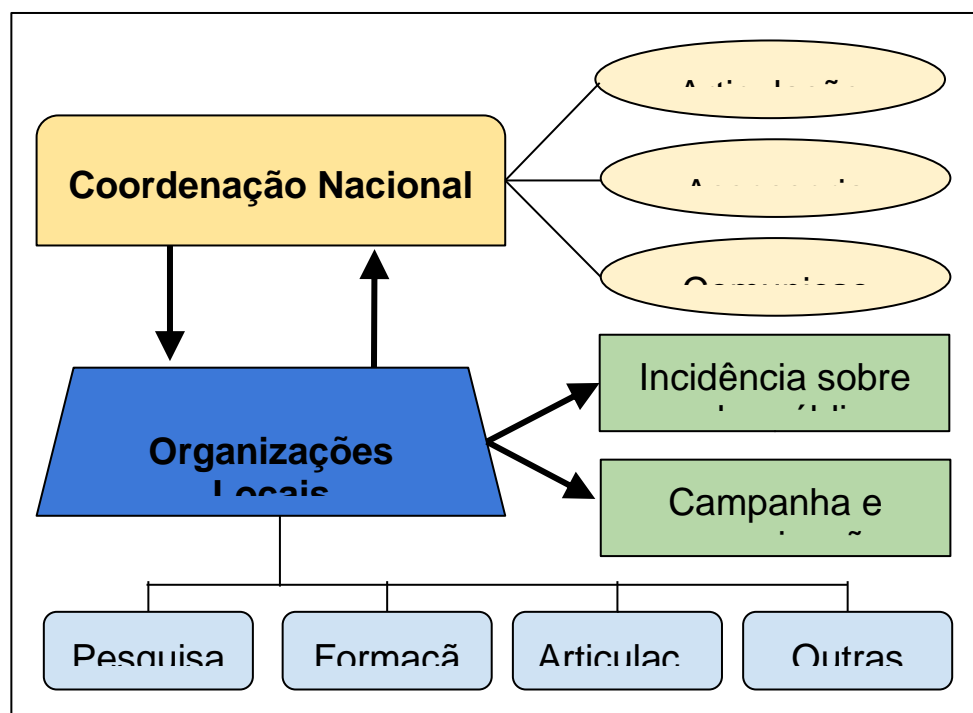


Figura 1: Organograma Resumido da Campanha Bicicleta nos Planos

O fundamento deste organograma é a pertinência de uma instância que exerça a função de orientar e capacitar as organizações de ciclistas locais, muitas das quais ainda carecem de consistência política e técnica e de estrutura organizacional suficiente (membros participantes, finanças etc.), a atuarem em favor da bicicleta no processo de elaboração do PMU de suas cidades.

Esta mesma instância relaciona-se de forma colaborativa com as OLs, atendendo às suas demandas e acompanhando suas atividades, além de absorver e aproveitar suas atividades exitosas para aprimorar a metodologia da campanha e replicá-las para as demais OLs. A Coordenação ainda intermedia e estimula o ambiente de intercâmbio entre as OLs participantes para o debate sobre dificuldades e experiências de cada parte.

Com base neste organograma, foi aberto processo de inscrição de OLs interessadas em participar da campanha, sendo que as mesmas deveriam estar localizadas em cidades cujos PMUs estivessem em alguma fase de elaboração ou em vias de ser iniciados. Este processo esteve aberto permanentemente durante todo o período da campanha.

As principais atividades desenvolvidas e disponibilizadas pela Coordenação Nacional para as OLs foram agrupadas nos seguintes blocos:

- Assessoria: fornecimento de orientações para abordagem dos órgãos públicos competentes e para participação em todas as fases de elaboração dos PMUs, incluindo visitas locais;
- Conhecimento: compartilhamento de dados, informações, notícias, pesquisas e outras bases de conhecimento para fundamentar a ação local;
- Formação: oficinas *online* e presenciais abordando aspectos do planejamento urbano, do PMU e da mobilidade ciclística.

A principal ferramenta de orientação para atuação nos PMUs foi o Guia “Incluindo a Bicicleta nos Planos”, documento elaborado no início do projeto contendo orientações e esclarecimentos acerca da PNMU, formas de atuação local, elementos necessários no PMU, financiamento e dados sobre a mobilidade ciclística.

2) Cidades participantes e suas atividades

A Coordenação Nacional, no início do projeto, recebeu 35 candidaturas de organizações de ciclistas com interesse de desenvolver a campanha em suas cidades, tendo sido selecionadas 10 delas que atuam em cidades nas quais o PMU estava na iminência de iniciar ou em execução, observando os seguintes critérios: capacidade de atuação da organização local, distribuição regional (abarcando todas as regiões do Brasil) e porte da cidade (incluindo cidades médias e grandes). Tais cidades participaram desde o início e receberam toda a assessoria disponibilizada, além de fundo de apoio para o pagamento de despesas locais básicas.

Durante o desenvolvimento da campanha, outras organizações de ciclistas locais passaram a fazer parte da campanha. Dezoito novas cidades se inscreveram e onze delas foram selecionadas para atuar voluntariamente. Elas receberam assessoria sob demanda, acessaram todos os materiais disponibilizados e participaram do ambiente de discussão.

Tabela 1: Relação das cidades participantes da campanha

Nº	Cidade	UF	Região	Organização coordenadora
1	Belém (2)	PA	N	Ciclomobilidade Pará
2	Manaus (1)	AM	N	Pedala Manaus
3	Fortaleza (1)	CE	NE	Ciclovida

4	Recife (1)	PE	NE	Ameciclo
5	Salvador (1)	BA	NE	Mobicidade SSA
6	Brasília (1)	DF	CO	Rodas da Paz
7	Campo Grande (1)	MS	CO	Observatório de Mobilidade Urbana Sustentada
8	Cuiabá (2)	MT	CO	Associação MT Bikers - AMTB
9	Pirenópolis (2)	GO	CO	Instituto Pireneus
10	Aracaju (2)	SE	NE	Ciclo Urbano
11	João Pessoa (2)	PB	NE	UFPBike
12	Bragança Paulista (1)	SP	SE	Bragança Indo e Vindo
13	Campinas (2)	SP	SE	Movimento pró ciclovias
14	Poços de Caldas (1)	MG	SE	Pedala Poços!
15	Santa Bárbara d'Oeste (2)	SP	SE	Pedala SBO
16	São José dos Campos (2)	SP	SE	Ciclistas de SJC
17	Vila Velha (2)	ES	SE	Ciclistas Vila-Velhenses
18	Vitoria (2)	ES	SE	Ciclistas Urbanos Capixabas CUC
19	Cachoeirinha (1)	RS	S	Pedal do Vale
20	Maringá (1)	PR	S	Associação CicloNoroeste
21	Pelotas (2)	RS	S	Movimento dos Usuários de Bicicleta

(1) Cidades participantes como Assessoradas da campanha

(2) Cidades participantes como Voluntárias na campanha

Dentre as organizações participantes, apenas 6 são associações formalizadas - as demais constituem-se em coletivos informais com distintos graus de experiência a promoção da mobilidade, demonstrando o interesse de atuar mais consistentemente em processos de planejamento mais arrojados e, portanto, de resultados capazes de exercer mais influência na conformação urbana.

As OLS, durante o período da campanha, realizaram diversas atividades pertinentes, sejam elas oriundas das orientações fornecidas pela Coordenação Nacional, sejam elas de iniciativa própria.

Destacam-se, entre estas atividades: oficinas de formação interna aos membros das

organizações; reuniões em órgãos de mobilidade, obras, trânsito e planejamento urbano; criação de vídeos e envio de releases para a imprensa; passeios ciclísticos, pesquisas e contagens de ciclistas; confecção de petições públicas e fornecimento de dados e informações para os organismos coordenadores da elaboração do PMU; campanhas de sensibilização à população.

As OLs, em geral, conseguiram mobilizar parceiros e apoiadores para a execução da campanha. Destacam-se, nesta rede, outras organizações de ciclistas e de mobilidade urbana, associações de moradores e também entidades ou coletivos defensoras de direitos civis e sociais.

3) Os Planos de Mobilidade Urbana no Brasil

Levando-se em conta informações disponibilizados pelo Ministério das Cidades, 3.341 municípios e o Distrito Federal devem elaborar um Plano de Mobilidade Urbana - o que representa 60% do total dos 5.569 municípios distribuídos no território brasileiro.

Conforme apresentado em recente pesquisa do Ministério das Cidades (respondida por 2.066 municípios), dos 3.341 municípios que precisam elaborar seus Planos, apenas 171 municípios (8% dos respondentes) declararam possuir o Plano de Mobilidade Urbana elaborado, correspondendo a quase ¼ da população total brasileira.

Para além dos Planos elaborados, na pesquisa feita pelo Ministério, 650 municípios (31% dos respondentes) declararam possuir Plano aprovado ou que está em processo de elaboração. Entretanto, no sítio eletrônico do Ministério das Cidades estão disponibilizados os textos dos PMUs de apenas 17 municípios.

Somando-se e tangenciando a estes, a pesquisa realizada na internet pelos autores desta campanha encontrou um total de 31 cidades que estão elaborando, neste momento, em diferentes estágios, seus PMUs; e 29 cidades que já estão com seus PMUs finalizados e aprovados (entretanto, não foram encontrados os textos ou documentos legais de 5 deles).

Uma relação de cidades brasileiras com PMU ora em elaboração ou já aprovado pode ser encontrada em <https://goo.gl/wkDSWI>. Um banco de dados de cidades brasileiras pode ser encontrado em <https://goo.gl/xo1D7W>.

4) Avaliação da qualidade da inserção da bicicleta nos PMUs selecionados

A simples existência de um Plano de Mobilidade Urbana não garante o direito de acesso igualitário à cidade, conforme objetivo da PNMU. Ele precisa conter elementos suficientes, claros e factíveis para que os usuários das modalidades de mobilidade ativas e sustentáveis de fato sejam beneficiários da prioridade no trânsito.

No que tange à bicicleta, um PMU necessita contê-la distribuída em todas as suas seções (objetivos, infraestrutura, instrumentos complementares, intermodalidade, metas e financiamento), caso contrário será inexecutável - ou permitirá seu descaso por parte dos sucessivos gestores públicos que deveriam implementá-lo.

Com a finalidade de verificar a qualidade da inserção da bicicleta nos PMUs brasileiros – e de servir de modelo para atores políticos interessados -, foi realizada uma avaliação em seis PMUs de cidades selecionadas com base em critérios de distribuição regional e porte da cidade: Manaus/AM; Campina Grande/PB; Aracruz/ES; São Paulo/SP; Gaspar/SC; Santa Maria/RS.

Percebeu-se, na leitura dos PMUs selecionados, que os mesmos possuem uma estrutura similar e, em linhas gerais, atendem às diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana. Destaque-se que dentre os objetivos e princípios do PMU, todos referem-se à prioridade aos modos ativos e coletivos de transporte.

Entretanto, a maior parte deles carece de detalhamentos e de explicitação dos instrumentos de implantação. Essa afirmação é corroborada pela pesquisa do Ministério das Cidades que diz: “Mesmo os Planos de Mobilidade Urbana aprovados em lei podem não ter cumprido todo o conteúdo estabelecido no texto da Política Nacional de Mobilidade Urbana (Lei nº 12.587/2012).”

Dentre os principais problemas, com exceção do PMU de São Paulo/SP, está a carência de um planejamento por metas, distribuídas no tempo, para a implementação das medidas. Tal carência, na prática desobriga as administrações públicas de implementá-lo.

De modo geral, os PMUs não extrapolam suficientemente uma planificação do trânsito e do sistema viário, portanto permanecem desfalcados da visão social do sistema de mobilidade urbana. De alguns PMUs quase se pode dizer que regulam as modalidades ativas e coletivas apenas para facilitar o tráfego de motorizados. Neste sentido, o PMU de Gaspar/SC pondera que “a instalação de infraestrutura cicloviária deve levar em consideração a necessidade de faixa de estacionamento na via”; o PMU de Santa Maria/RS trata a bicicleta como “modalidade alternativa”; e o PMU de Manaus/AM cita a bicicleta como um “modo de transporte complementar e lúdico” (Art. 6º).

Também percebe-se a debilidade dos PMUs ao tratarem de forma muito superficial a integração intermodal, o que é uma das principais vantagens da bicicleta no sistema, sobretudo em cidades médias e grandes. Falta também a definição, de forma mais efetiva, de estruturas adequadas para as bicicletas quando da existência de pólos geradores de tráfego.

Mesmo que possuam lacunas, contudo, os PMUs constituem-se em instrumentos importantes para balizar o planejamento e a execução de políticas públicas de mobilidade urbana, em claro contraste com a situação anterior, caracterizada pela ausência de orientações legais favoráveis à mobilidade sustentável.

5) Indicadores de Qualidade de Inclusão da Bicicleta nos Planos de Mobilidade Urbana

Com base nas experiências e referências obtidas durante a campanha, foi elaborada uma proposta de Indicadores de Qualidade de Inclusão da Bicicleta nos Planos de Mobilidade Urbana. Tais indicadores servem tanto para instruir a elaboração dos PMUs quanto para avaliar, ao final do processo, a sua abrangência e consistência.

Os indicadores estão categorizados em três módulos:

- O módulo das Diretrizes contém os itens que devem estar mencionados no PMU como seus princípios, diretrizes ou objetivos, os quais orientam suas medidas;
- O módulo das Medidas contém os programas ou as estruturas a serem implantadas para que o PMU seja executado e atinja seus objetivos;
- O módulo dos Instrumentos refere-se aos instrumentos de planejamento, execução e monitoramento dos PMUs, aplicados sobre as medidas.

A) Diretrizes

- Orientações constantes como princípios, diretrizes ou objetivos do PMU

- Priorização da mobilidade ativa e/ou bicicleta
- Integração intermodal e/ou com o transporte coletivo
- Promoção da sustentabilidade e controle de poluição
- Promoção da acessibilidade
- Promoção da saúde
- Promoção da equidade/inclusão social
- Democratização do espaço público/acesso à cidade
- Humanização do espaço urbano
- Diminuição de acidentes
- Desestímulo ao transporte individual motorizado
- Promoção da bicicleta em polos geradores de demanda e ou tráfego
- Promoção da microacessibilidade
- Integração com a legislação vigente
- Previsão de revisão do plano

B) Medidas

- Medidas, programas ou estruturas para a implantação do PMU
- Redução dos estacionamentos para automóveis e/ou pedágio urbano
- Construção de ciclovias, ciclofaixas, ciclorrotas e vias compartilhadas
- Construção de transposições exclusivas para ciclistas
- Construção de infraestrutura em pontes e túneis
- Conexão e integração da infraestrutura cicloviária
- Instalação de bicicletários em terminais de transporte coletivo
- Instalação de estruturas de transporte de bicicletas em ônibus
- Instalação de sinalização específica
- Instalação de bicicletários em espaços e/ou prédios públicos
- Redução das velocidades no sistema viário
- Inclusão de infraestrutura na expansão urbana
- Implantação de sistemas de bicicletas públicas
- Realização de programa educativo de estímulo ao uso da mobilidade sustentável
- Realização de programa educativo de segurança viária para ciclistas e motoristas
- Inclusão da infraestrutura cicloviária na hierarquia viária
- Inclusão de infraestrutura em polos geradores de tráfego e/ou impacto urbano
- Inclusão de bicicletário em estacionamentos privados
- Criação de espaços de participação democrática: órgãos colegiados, ouvidorias, audiências e transparência nas informações

C) Instrumentos

- Instrumentos para a efetivação do PMU
- Destinação de recursos específicos
- Estipulação de prazos: curtos, médios e longos
- Estabelecimento de metas quantificáveis
- Disposição de instrumentos de avaliação e monitoramento

6) Desafios enfrentados e Lições aprendidas da campanha e PMUs no Brasil

A execução e acompanhamento da campanha pela Coordenação Nacional e as experiências adquiridas pelas OLS, seguidas de uma avaliação do processo efetuada pelas mesmas, permitiu o registro de diversos aprendizados acerca dos PMUs e da atuação em favor da bicicleta nos mesmos.

O porte das cidades influencia a política local de mobilidade urbana. Quanto maior a cidade, maior a complexidade do sistema viário, maiores são as receitas e despesas orçamentárias, mais atores estão envolvidos nas discussões e mais eficazes devem ser os mecanismos de

gestão.

Dentre as cidades envolvidas constata-se que aquelas de menor porte possuem uma estrutura administrativa menor e nas quais as atribuições do planejamento, desenvolvimento e monitoramento das políticas correlacionadas a da mobilidade urbana são menos claras e, via de regra, subdivididas entre mais de um órgão, o que torna mais difícil a interlocução entre Estado e sociedade civil.

As principais dificuldades no relacionamento com o poder público se resumem à falta de espaços para a participação popular nos diversos momentos do desenvolvimento, aplicação e monitoramento dos Planos. Ainda há desafio na abertura do diálogo para criação de processos participativos que contemplem visões e sugestões da população.

Para as OLS participantes, a atuação em torno do PMU gerou melhor compreensão do cenário político e aumento da compreensão sobre planejamento urbano e atração de novos integrantes. Uma das organizações, preponderantemente envolvida em atividades de esporte e lazer, relatou que participar da campanha estimulou seus membros a atuarem também politicamente, demonstrando a importância da campanha não só com fim, mas também como meio.

É bastante difícil obter, junto aos órgãos competentes, informações e dados sobre o andamento do processo de elaboração do PMU, bem como dados e levantamentos para subsidiar a tomada de decisões. Esta dificuldade torna-se ainda maior quando envolve a bicicleta. Ainda que concedam prioridade aos modos de mobilidade ativos, a maior parte do tratamento dos PMUs ainda se dá em função do transporte coletivo e motorizado individual.

As OLS participantes da campanha compreendem a necessidade de buscarem apoio e parcerias com outras organizações, entretanto o baixo poder de influência das mesmas, a amplitude dos processos de elaboração dos PMUs e a posição ainda tangencial da bicicleta na sociedade dificultam o alcance de parcerias firmes. Ainda assim, foi relatado, pelas organizações, que sua pauta recebeu a simpatia de outros movimentos sociais nos ambientes de participação conjunta, o que demonstra que a capacidade da bicicleta contribuir com a melhoria da mobilidade urbana já tem reconhecimento social.

As OLS testemunharam que obtiveram maior reconhecimento de outras organizações locais e dos órgãos públicos devido ao fato delas estarem conectadas com e instruídas por uma iniciativa de âmbito nacional.

Em resumo, podemos elencar os seguintes aprendizados no tocante à campanha:

- Fomentar o apoio às cidades locais foi fundamental para pulverizar a campanha para todos os cantos do Brasil;
- Elaborar e fornecer ferramentas, como o Guia e panfletos, e distribuí-los às cidades, é uma forma de engajar ainda mais a sociedade civil e atingir melhores resultados;
- O Guia, em especial, serviu em muitos casos como um cartão de visita para abrir o diálogo com os governos locais;
- Fornecer uma plataforma colaborativa, onde as cidades puderam enviar informações sobre os PMUs de suas cidades e levar a campanha para sua cidade, é um ótimo instrumento de participação popular e, para a Coordenação Nacional da Campanha, de obtenção de mais informações sobre os PMUs no Brasil;
- Comunicação é chave para manter a campanha viva e sempre crescente, em especial o diálogo com a imprensa, o que teve uma realização limitada durante a execução do projeto.

CONCLUSÕES

Passados mais de cinco anos da instituição da Política Nacional de Mobilidade Urbana, pela promulgação da Lei 12.587/2012, ainda se tem uma lacuna entre seus princípios, diretrizes e objetivos e o planejamento municipal para a mobilidade urbana sustentável e democrática, conforme prevê a Lei. O modelo de mobilidade urbana baseado na motorização individual ainda prepondera e continua impondo altos custos para as finanças públicas e privadas, para a saúde pública, meio ambiente e para o aproveitamento de tempo dos cidadãos. As consequências deste modelo têm sido negativas para cada um de nós, bem como para nossas cidades, seja ela de qual porte for.

Poucas têm sido as ferramentas que possibilitam a avaliação dos impactos dos PMUs nas cidades onde os mesmos foram elaborados, dado o pouco tempo de suas vigências, a fragilidade dos mecanismos de controle e monitoramento, bem como a inexistência de instrumentos que possibilitem a gestão da demanda, em termos de mobilidade urbana, e melhoria da oferta.

Entretanto, a experiência no decorrer do desenvolvimento da campanha Bicicleta nos Planos demonstra que a mesma força social aplicada para a elaboração dos PMUs, deverá ser empregada em seu acompanhamento e execução para que a ciclomobilidade efetivamente receba os necessários investimentos, em termos orçamentários, materiais e humanos.

A campanha demonstrou, assim como outras experiências das organizações que a coordenam, que a sociedade civil em prol da ciclomobilidade possui ânimo e competência para as tarefas de alastrar os PMUs e de utilizá-los como promotores da mobilidade urbana sustentável em suas cidades. Isso tem refletido diretamente na abertura de diálogo com as gestões municipais, visando uma maior troca de conhecimentos e, conseqüentemente, de diálogo entre a sociedade civil e o governo. Concomitantemente, gestores públicos e técnicos estão se capacitando cada vez mais com o tema da mobilidade por bicicleta, o que demonstra grandes expectativas de planejamentos urbanos de qualidade que contemplem esse meio de transporte sustentável.

Para tanto, a campanha continua no ar e aperfeiçoando-se, favorecendo a interação entre seus participantes e disponibilizando ferramentas metodológicas adequadas para que sociedade civil e gestão pública possam, juntas e de forma colaborativa, buscar o desenvolvimento de Planos de Mobilidade que de fato sejam peças capazes de nortear a execução de uma efetiva política de mobilidade urbana sustentável, bem como seu monitoramento e revisão.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

Bike Anjo, Transporte Ativo, UCB. Guia de Referência Bicicleta nos Planos. São Paulo, 2015. Disponível em: <<http://goo.gl/ojgcu2>>. São Paulo, 2016. Acesso em: 05 abr. 2017.

Bike Anjo, Transporte Ativo, UCB. Somente 171 municípios do Brasil têm Plano de Mobilidade, de um total de 3.342 que precisariam ter. São Paulo, 2016. Disponível em: <<http://bicicletanosplanos.org/pmu-no-brasil/>>. Acesso em: 05 maio 2017.

Instituto de Energia e Meio Ambiente. A bicicleta e as cidades: Como inserir a bicicleta na política de mobilidade urbana. 2ª edição. São Paulo, IEMA, 2010. Disponível em: <<http://tcurbes.com.br/en/portfolio/6-abicicleta-e-as-cidades-2o-edicao.html>>. Acesso em: 05 maio 2017.

Transporte Ativo. A Bicicleta no Comércio do Rio de Janeiro. Rio de Janeiro, Transporte Ativo, 2016. Disponível em: <http://www.ta.org.br/contagens/CB/Relatorio_Cargall.pdf>. Acesso em: 05 maio 2017.

Ministério das Cidades. Caderno de Referência para elaboração de Plano de Mobilidade por Bicicleta nas Cidades. Brasília, Ministério das Cidades, 2007. Disponível em: <<http://www.cidades.gov.br/images/stories/ArquivosSEMOB/Biblioteca/LivroBicicletaBrasil.pdf>>. Acesso em: 05 maio 2017.

Cartilha da Lei nº 12.587/12 (Política Nacional de Mobilidade Urbana). Disponível em: <http://www.cidades.gov.br/images/stories/ArquivosSEMOB/cartilha_lei_12587.pdf>. Acesso em: 05 abr. 2017.

Lei 12.587/2012 - Política Nacional de Mobilidade Urbana. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2012/lei/l12587.htm>. Acesso em: 05 mar. 2017.

Ministério das Cidades, Participação e Controle Social. Cadernos MCidades 2. Brasília, Ministério das Cidades, 2004. Disponível em: <<http://www.capacidades.gov.br/biblioteca/detalhar/id/104/titulo/cadernosmcidades-2---participacao-e-controle-social/pagina/2>>. Acesso em: 05 mar. 2017.

Embarq Brasil. Passo a Passo para a Construção de um Plano de Mobilidade Urbana. Porto Alegre, Embarq Brasil, 2014. Disponível em: <<http://d.pr/f/1eLcr>>. Acesso em: 05 abr. 2017.

Valor Econômico. Só metade das cidades brasileiras tem plano diretor, aponta IBGE. São Paulo, 2016. Disponível em: <<http://www.valor.com.br/brasil/4525231/so-metade-das-cidades-brasileiras-tem-plano-diretor-aponta-ibge>>. Acesso em: 15 abr. 2017.