

DES(-)ENVOLVIMENTO NA CIDADE CONSTRUÍDA: REFLETINDO COM BICICLETAS¹

Giselle Noceti Ammon Xavier²

A cultura
que inventou o progresso
baseado na possibilidade de ampliar
o consumo
tem a multidão, o trânsito, a publicidade e o turista
como a *realidade*,
que disfarça a cidade e seu compromisso com o
social e o cultural
(ALMANDRADE, 2005)

Resumo:

Palavras-chave: Desenvolvimento, Ecodesenvolvimento, Desenvolvimento Sustentável, Bicicleta, Mobilidade, Política Pública.

Introdução No presente artigo faz-se uma contextualização e reflexão sobre o “des(-)envolvimento”, tentando entender o processo de “evolução ou progresso” das sociedades, e procurando usar esta compreensão como “pano de fundo” para uma reflexão acerca do porque a bicicleta não faz parte (na maioria das cidades do mundo) da racionalidade das escolhas de mobilidade da sociedade atual.

O que é considerado hoje como a essência da história da espécie humana é a maneira pela qual a sociedade ocidental problematizou sua relação com o passado e o futuro sendo, portanto, uma universalização de uma visão particular, que está baseada na crença num desenvolvimento inelutável e natural - que impede de se considerar as sociedades tradicionais em si, com sua especificidade; para julgá-las em função da referência ocidental - cumpre-se refletir, então e antes de tudo, sobre o “desenvolvimento”.

Interessa fazer no presente artigo uma reflexão sobre o “des(-)envolvimento”, e situar o ecodesenvolvimento, o desenvolvimento sustentável no momento histórico-cultural atual. Tentando entender o processo de “evolução ou progresso” das sociedades, e procurando usar esta compreensão como “pano de fundo” para uma reflexão a cerca do porque a bicicleta não faz parte (na maioria das cidades do mundo) da racionalidade das escolhas de mobilidade da sociedade atual.

Com o evidente fracasso das políticas de uso do solo e de mobilidade vigentes nas cidades brasileiras, e em tempos de poluição urbana e aquecimento global, a bicicleta vem ganhando espaço, pois representa opção de transporte eficiente e de baixo custo, que promove a saúde do indivíduo e a qualidade do ar das cidades.

O momento é próprio para reflexões acerca do tema, pois se vive o processo de efetivação do Estatuto da Cidade³ (com a obrigatória participação e contribuição da sociedade civil na elaboração do Plano Diretor Participativo⁴ e do Plano de Mobilidade Urbana⁵), bem como são tempos de tramitação do Projeto de Lei da Política Nacional de Mobilidade Urbana Sustentável⁶.

O Paradoxo do Des (-) envolvimento

Nas Ciências Sociais, des(-)envolvimento é um tópico sobre o qual uma vasta literatura tem sido produzida. É comum autores de diferentes disciplinas e nacionalidades afirmarem a existência de “modos de pensar desenvolvimento”.

O *desenvolvimento* é uma das idéias da cultura moderna europeia ocidental tão difundida que beira a algo como uma religião secular, mas é difícil explicá-lo em termos concretos, pois faz parte de um tipo de universo ideacional de tão amplo espectro que pode até parecer uma noção vazia, ou uma “miragem” (RIBEIRO, 1991).

A abrangência desta noção recobre desde direitos individuais, de cidadania, até esquemas de classificação dos Estados-Nações internamente ao sistema mundial, passando por atribuições de valor à mudança, tradição, justiça social, bem-estar, destino da humanidade, acumulação de poder econômico, político e militar, e muitas outras conotações vinculadas a ideais de relações apropriadas entre os homens e entre estes e a natureza. São, sem dúvida, a abrangência e as múltiplas facetas de desenvolvimento que permitem enorme número de apropriações e leituras muitas vezes divergentes (RIBEIRO, 1991, p 60).

Mas antes de se questionar ou situar na história e na literatura o desenvolvimento como processo, convém refletir sobre o significado da palavra des(-)envolvimento. Importa fazer tal ponderação porque as palavras imprimem uma mensagem.

Chama a atenção, segundo Scheibe e Buss (1992,1993; Scheibe, 2004), o fato de que na grande maioria dos idiomas ocidentais o sentido literal de *desenvolver* (assim como o de *desarollar, developper, to develop, svilupare, entwickeln...*) é o de tirar do invólucro, do envelope, do pacote. Desembrulhar, desenovelar. Sendo que só por extensão é que mais tarde surgiu o significado hoje dominante, de progredir, melhorar; tornar maior ou mais forte, crescer.

Os discursos são entendidos como práticas geradoras de significados que se apóiam em regras históricas para estabelecer o que pode ser dito num dado campo discursivo ou num certo momento histórico, sendo o resultado de um complexo de relações com outras práticas discursivas e sociais, como explica Foucault (2001, apud Lima 2003). Assim, continua o mesmo autor, o discurso relaciona-se simultaneamente com suas regras

de formação, com outros discursos e com as instituições sociais e o poder que elas expressam. Todo discurso luta para ser reconhecido como “a verdade” sobre um determinado campo em certo contexto histórico. Essa “verdade” quando multiplica seus efeitos de poder, favorece a legitimação social do discurso, e mascara a intenção de domínio nele contida.

No caso das populações, de acordo com as teorias desenvolvimentistas, para crescer é necessário superar os (a)condicionamentos, naturais ou criados pelo próprio homem, que impedem o progresso. Desenvolver, então, segundo os autores, seria romper amarras, inclusive as representadas pelo próprio meio ambiente, natural ou construído. Mas complementam chamando a atenção para o fato de que ao mesmo tempo em que des(-)envolve economias, pela superação das condições naturais através da tecnologia, adiciona novas camadas, sempre mais intransponíveis, aos invólucros a serem rompidos por aqueles países (ou regiões) “em des(-)envolvimento”.

Segundo Milton Santos (1992), a história do ser humano sobre a Terra é uma contínua ruptura entre o homem e o entorno - um processo que se acelera quando este se descobre como indivíduo e cria instrumentos para dominar a natureza e inicia a mecanização do Planeta. A Natureza artificializada marca uma grande mudança na história humana da Natureza, que com a tecnociência alcança o estágio supremo dessa evolução:

(...) hoje a ação antrópica tem efeitos continuados, e cumulativos, graças ao modelo de vida adotado pela humanidade. Daí vêm os graves problemas de relacionamento entre a atual civilização material e a Natureza. Assim, o problema do espaço humano ganha, nos dias de hoje, uma dimensão que ele não havia obtido jamais antes (SANTOS, 1992, p.96-7).

Portanto, é importante compreender que a palavra *desenvolvimento*, que impulsiona, intensifica e multiplica essa ação antrópica, vem marcada pela ideologia ou utopia que ela anuncia (ou tenta esconder).

No contexto histórico em que apareceu, a idéia de des(-)envolvimento traz consigo a expiação e a reparação de desigualdades passadas, de forma que cria uma nova conexão “capaz de preencher o abismo civilizatório entre as antigas nações metropolitanas e a sua antiga periferia colonial”, entre as minorias ricas modernizadas, e a maioria pobres, atrasados. “O desenvolvimento traz consigo a promessa de tudo – a modernidade inclusiva propiciada pela mudança estrutural” (SACHS, 2008, p. 13).

Para Gustavo Lins Ribeiro (1991), existem dois aspectos macrointegrativos da noção de desenvolvimento que necessitam ser enfatizados:

Primeiro, desde o século XIX o ritmo crescente de integração do sistema mundial passou a requerer uma ideologia/utopia que pudesse tanto dar sentido às posições desiguais internamente ao sistema - sem requerer a dominação aberta como nos tempos coloniais – quanto prover uma explicação através da qual os povos situados em níveis mais baixos poderiam “entender” suas posições e acreditar que existia uma saída para a situação de atraso(...). O segundo (...) é este: desenvolvimento enquanto uma noção universalmente desejada provê um rótulo neutro para se referir ao processo de acumulação em escala global. Usando “desenvolvimento”, ao invés de acumulação ou expansão, uma conotação indesejável é evitada: a diferença de poder entre as unidades do sistema (...) (RIBEIRO, 1991, p. 67, 68).

O poder do desenvolvimento como ideologia/utopia organizativa está demonstrado pela centralidade que assumiu nos discursos das duas preponderantes visões opostas de sociedade: o discurso capitalista liberal - defensor de uma razão instrumental, alimentadora de processos de crescimento econômico e acumulação baseada em relações de exploração entre classes desiguais; e o socialista - defensor de uma razão histórica preocupada fundamentalmente com justiça social. Todavia, apesar de suas diferenças evidentes, não deixa de ser correto considerar que, enquanto ideologias, socialismo e capitalismo encerram a mesma visão economicista de mundo (RIBEIRO, 1991).

Assim, mesmo quando foram criadas alternativas ao capitalismo hegemônico, a base [o magma, como diria Carlos Walter Porto Gonçalves (1996)], do processo de apropriação da natureza, próprio a qualquer sociedade, não se alterou.

Para o autor, o mundo vem passando por um processo de reorganização societária – que já ocorreu em épocas passadas como no período do Renascimento (sec XIV), da Revolução Industrial (secs XVIII e XIX) - cuja dimensão espacial, geográfica, é parte constitutiva. “Nesses momentos a Geografia tende a deixar de ser um substantivo e se mostrar como verdadeiramente é, ou seja, verbo, entendido como **re-presentação** da ação de sujeitos sociais” (p.9). Ele relembra que qualquer sociedade humana institui “um ethos que dá sentido a si mesma, às suas práticas”, baseada em uma ordem de significações, de normas, regras e valores que ela própria estabelece. Conta Porto-Gonçalves que Marx teria dito que “o que difere o pior arquiteto de uma abelha é o fato dele imaginar, idealizar, figurar sua obra antes de fazê-la”. O autor desta forma exemplifica e enfatiza que o processo de apropriação da natureza não pode ser transformado em (ou entendido/aceito) um processo material, de caráter econômico, como se a apropriação material fosse destituída de sentidos, pois...

Toda apropriação material é, ao mesmo tempo simbólica, posto que só se apropria daquilo que tem/faz sentido. (...) A construção de sentidos é, necessariamente, um processo social

no qual a linguagem, em si mesma **re-presentação**, tem um papel instituinte de uma dada ordem social (PORTO-GONÇALVES, 1996, p.9).

Segundo Foucault (2001, apud Lima 2003), as sociedades escolhem, controlam e selecionam o que pode ser dito. Os limites do que é permitido e o que é proibido, o que é aceito e o que é rejeitado, o que é considerado verdadeiro ou falso estão sempre amparados nos procedimentos de seleção e exclusão contidos nesse discurso, o qual está inserido dentro de uma certa configuração histórico-cultural. Desta forma, fica claro que o modo como falamos e pensamos afeta a vida social, condicionando comportamentos e experiências; a visão do mundo que ajudamos a criar.

De acordo com André Soares (2003), baseado em Castoriadis (1987), o desenvolvimento é “uma idéia, um conceito, uma ideologia, uma representação, uma significação imaginária social” (p. 95) que adquiriu tal *status* no Ocidente por meio de dois processos concomitantes: a emergência da burguesia, sua expansão e difusão do conceito de que o crescimento ilimitado das forças produtivas é o objetivo central da humanidade; e a imposição do conhecimento baseado na Razão, pelos filósofos e cientistas (e essa Razão é a matemática). O capitalismo se apropriou da idéia de desenvolvimento e levou-a às últimas conseqüências. “E tão logo matematizado, o desenvolvimento incorporou para si as noções de crescimento, expansão e progresso” (p. 95).

Dessa forma que a história passa a se desenrolar sob a égide do capitalismo industrial, da expansão do mercado internacional, e de todas as antigas estratégias de exploração (da natureza, do outro), mas com outra “roupagem”, a das “verdades cientificamente comprovadas”.

Na sociedade moderna o discurso “verdadeiro” é identificado com o saber científico, que produz efeitos de poder, devido à objetividade e neutralidade atribuídas à ciência e às instituições que a promovem. O reconhecimento do discurso científico (e de suas qualidades) naturaliza-o como verdade impessoal, racional e livre de todo questionamento, elevando-o a uma posição de hegemonia social, e transferindo-lhe o poder de avaliar e julgar os demais saberes (LIMA, 2003).

Essa produção do saber - formação e a transformação das relações de significado contidas nos discursos - expressa as relações de poder contidas nesse discurso. Para Foucault (2001, apud Lima, 2003), saber e poder não existem separados um do outro. O poder requer um campo de saber correlato, ao mesmo tempo em que o saber constitui relações de poder. A verdade, por sua vez, é uma construção social histórica - a

interpretação hegemônica, de uma entre várias versões - que se impõe como real numa dada época e campo discursivo. Portanto, tanto o saber como a verdade veiculada nos discursos estão enraizados no domínio do poder. Assim, não existe discurso neutro ou desinteressado.

Para Carlos Walter Porto Gonçalves (2001), a tradição inventada pelos europeus, desde René Descartes, Galileu Galilei, Francis Bacon, Isaac Newton entre outros nomes em torno dos quais se constituiu a base do conhecimento científico moderno, é um saber que pretende ser universal e que parece não ser de lugar algum, atópico, que, surge negando os múltiplos saberes locais e regionais construídos a partir de múltiplas histórias locais e regionais.

A universalidade pretendida pelo pensamento moderno europeu se fez abdicando do espaço geográfico concreto de cada dia, lugar da co-existência do diverso, onde co-habitam diferentes qualidades – animais, plantas, terra, água, homens e mulheres de carne e osso com as suas desigualdades sociais e suas diferenças culturais e individuais de humor e de paixões – para se abstrair matemática onde essas qualidades são postas em suspenso, assim como o pensamento se separa da matéria (PORTO-GONÇALVES, 2001, p.218).

Milton Santos (1992) lamenta essa racionalização perversa da Universidade. Segundo ele, hoje o saber acadêmico se associa ao mercado, gerando *pesquiseiros* que em nome do *cientismo* se lançam em comportamentos pragmáticos e raciocínio técnico, que atropelam os esforços de entendimento abrangente da realidade, criando um cotidiano miserável, que leva ao assassinato da criatividade e originalidade. Mais do que isso, “a mediação interessada, tantas vezes interesseira da mídia, conduz, não raro, à doutorização da linguagem, necessária para ampliar o seu crédito, e à falsidade do discurso, destinado a ensombrecer o entendimento” (p. 100). Para o autor:

Vivemos em um mundo exigente de um discurso, necessário à inteligência das coisas e das ações. É um discurso dos objetos, indispensável ao seu uso, e um discurso das ações, indispensável à sua legitimação. Mas ambos esses discursos são, freqüentemente, tão artificiais como as coisas que explicam e tão enviesados como as ações que ensinam (SANTOS, 1992, p. 100-1).

Para o autor, a midiaticização da informação pode produzir praticamente a inversão dessa mesma informação, colocando-a mais uma vez à disposição dos grupos dominantes. Então, o que se faz ao tentar buscar o significado essencial das palavras é novamente "desmidiaticizá-las", ou seja, ler nelas o que o autor realmente queria dizer, quase intuitivamente, ao escolher aquela palavra (conceito, expressão...), mesmo que não consiga ele mesmo ter consciência disso (SCHEIBE, 2008).

A tomada de consciência da sociedade sobre as conseqüências devastadoras que o modelo de desenvolvimento empregado estava provocando se dá na década de sessenta do século XX. Tanto nos países desenvolvidos, como nos menos desenvolvidos, havia um grave desagrado popular com o modelo de capitalismo industrial – decadente. Manifestações sociais de toda sorte: nas artes, na música, na literatura, na política – movimentos estudantis, hippies, eclesiásticos de base... marcam um descontentamento social global, uma anunciação de novos tempos (CAMARGO, 2003).

Conforme Ignacy Sachs (1986, p. 9), são sintomas de um questionamento de valores...

(...) uma sociedade à procura de novos referenciais ideológicos de problemas ainda insolúveis, a despeito dos progressos espetaculares do crescimento material ou por este mesmo provocados: a inquietação generalizada da juventude, a persistência da miséria, a agressão contra o ambiente, a frustração do Terceiro Mundo que começa a se perguntar se o próprio conceito de desenvolvimento, fundamentado na eficácia, não deveria ser substituído pelo da liberação (Goulet, 1973), voltado para a justiça social e criação de um homem novo. (...) A tomada de consciência dos problemas ambientais aparece simultaneamente como uma das causas e como um sintoma deste novo estado de espírito.

Para Gustavo Lins Ribeiro (1991), estas manifestações são representativas das mudanças que ocorrem internamente ao sistema mundial, na organização e fluxos de poder político e econômico – cujas principais causas são o desenvolvimento dos transportes, da comunicação, da informação e o aumento da transnacionalização (mercados financeiros e processos produtivos) – gerando uma decadência relativa de algumas das mais fortes ideologias e utopias enraizadas no século XIX: a modernidade (progresso, industrialismo, secularização, nacionalização, individualismo).

O autor acrescenta que o ambientalismo e pós-modernismo são dois discursos que entram nessa arena do desenvolvimento e ganham poder. O pós-modernismo, discurso anti-utópico e avesso a categorias, interpretações e propostas totalizantes (que para muitos reflete as condições contemporâneas do capitalismo transnacional); e o ambientalismo, discurso com características utópicas e totalizantes, mas que se tornou um movimento social com visível penetração nos sistemas de decisão contemporâneos, tendo se transformado em um interlocutor que é aceito pelos principais atores do desenvolvimento: Estados, agências multilaterais e bilaterais, empresários, organizações não governamentais, movimentos sociais.

Segundo Carlos Walter, “O conceito de desenvolvimento é central no processo de construção do que se costumou chamar de Modernidade” e que,...

...sem considerá-lo adequadamente, não se pode dar conta da Geografia Política dessa mesma sociedade. A crise por que passa a sociedade contemporânea é, como não poderia

deixar de ser, uma crise de seu magma de significações, e nesse sentido, desse seu conceito instituinte. É exatamente no momento em que esse conceito vinha sendo abalado nos seus fundamentos, se mostrando insustentável, que vemos, paradoxalmente, uma tentativa de sua recuperação através do qualificativo de Sustentável adicionado ao de Desenvolvimento... (PORTO-GONÇALVES, 1996, p. 10).

Para Soares (2003), a sociedade está “num tempo em que se defende um *novo* desenvolvimento, mas ainda é desenvolvimento” (p.96), o que conduz à seguinte interpretação/questionamento:

O que está por trás do conceito de “desenvolvimento sustentável”, é o dilema *como fazer para continuarmos nos desenvolvendo?* E não o dilema *como fazer para proteger a vida?* (...) É preocupante ainda que o desenvolvimento seja considerado a solução para os problemas ambientais, tanto da natureza quanto da sociedade. Principalmente porque ele sempre foi conduzido pelos setores da sociedade que possuem o poder político e econômico. E, evidentemente, esse poder não vai ser diluído facilmente na sociedade (SOARES, 2003, p. 97-8).

Cada vez mais é aceito que o público - como cidadãos - deve ter voz ativa no processo de construção da política pública e de decisão política (*policy-making process*). Mas para que isso ocorra, o público precisa se reconhecer como incorporador e portador de “valores”, os quais, também, por outro lado, necessitam ser reconhecidos como tal por parte dos responsáveis políticos (*policy makers*). Com certeza esse chamamento para um fórum de construção da política pública – ou gestão participativa, sugere uma determinação por parte de atores políticos e governamentais de re-estabelecer sua legitimação e autoridade diante de manifestações de preocupação e crítica do público. Mas, a “versão” dominante nos círculos de responsáveis políticos é a visão do público somente sendo empoderado como cidadãos quando eles foram expostos a, tendo assimilado propriamente “fatos científicos reais”. A noção de um bloqueio (*firewall*) nos aspectos de governança científica entre o “científico” e o “público” servem também para restringir a influência da opinião pública e sua avaliação (IRWIN & MICHAEL, 2003).

Enfim, sobre o discurso e as significações do des(-)envolvimento, pode-se afirmar, junto com Ribeiro, que:

As variações das apropriações da idéia de desenvolvimento, assim como as tentativas de reformá-la, acabam expressando-se em adjetivações que formam parte da sua história: desenvolvimento industrial, capitalista, socialista, para dentro, para fora, comunitário, desigual e combinado, dependente, e, no presente, *sustentável*. Estas variações e tensões são representativas da lógica de um campo de poder político e econômico onde os atores coletivos procuram estabelecer suas perspectivas particulares, sobre como se deve proceder com relação a desenvolvimento, como as mais corretas (RIBEIRO, 1991, p. 61).

Ecodesenvolvimento, desenvolvimento (auto) sustentável, desenvolvimento durável

O tema da preocupação com a questão ambiental atinge inicialmente destaque internacional no final dos anos sessenta e início dos setenta, cabendo ressaltar como um dos mais influentes documentos para esse processo o relatório *Limites do Crescimento* (Meadows et al., 1972), elaborado por um grupo de pesquisadores de linha sistêmica do *Massachusetts Institute of Technology*, para o *Clube de Roma*⁷. Em tom alarmista o relatório ameaçava dizendo que se mantidas as tendências de crescimento da população mundial, industrialização, contaminação ambiental, produção de alimentos e esgotamento dos recursos, o planeta alcançaria os limites de seu crescimento nos próximos cem anos, com incontrolável declínio tanto da população como da capacidade industrial.

Foi nesse clima e no contexto da Conferência de Estocolmo (Conferência das Nações Unidas sobre o Meio Ambiente Humano), em 1972, e como parte das iniciativas de criação e implementação do Programa das Nações Unidas para o Meio Ambiente (PNUMA), que Maurice Strong, secretário geral da conferência, introduziu o conceito de ecodesenvolvimento. O principal estruturador deste conceito Ignacy Sachs, socioeconomista (polonês naturalizado francês), que além de trabalhar o conceito, liderou experiências de aplicação prática do mesmo. A Conferência de Estocolmo levou a uma maior compreensão da necessidade de direcionar o modo como olhamos para o meio ambiente. Ela uniu, pela primeira vez em um grande evento internacional, países industrializados e em desenvolvimento e iniciou uma série de Conferências da ONU que viriam a tratar de áreas específicas, como alimentação, moradia, população, direitos humanos, mulheres. Foi a primeira vez que a comunidade internacional se reuniu para discutir o meio ambiente global e as necessidades de desenvolvimento (SCHEIBE, 2004).

De acordo com Vieira (2005) o Ecodesenvolvimento apareceu como “uma *idéia-força* capaz de impulsionar, de forma criativa, iniciativas de dinamização socioeconômica sensíveis aos fenômenos de degradação ecossistêmica e marginalização social, cultural e política” (p. 334). Uma concepção antitecnocrática, ou *bottom-up*, que preconiza uma gestão mais racional de recursos comuns, capaz de valorizar o *knowhow* e a criatividade endógena das comunidades locais. Mas, para o autor, o enfoque de ecodesenvolvimento pode ser considerado como uma dentre as várias correntes de pensamento interessadas em elucidar e fazer frente à crise planetária do meio ambiente.

Para Ignacy Sachs (1986, p. 18):

O Ecodesenvolvimento é um estilo de desenvolvimento que, em cada ecorregião, insiste nas soluções específicas de seus problemas particulares, levando em conta os dados ecológicos da mesma forma que os culturais, as necessidades imediatas como também aquelas a longo prazo. Opera, portanto, com critérios de progresso relativizados a cada caso (...) tenta reagir à moda predominante das soluções pretensamente universalistas e das formulas generalizadas. Em vez de atribuir um espaço excessivo à ajuda externa, dá um voto de confiança à capacidade das sociedades humanas de identificar os seus problemas e de lhes dar soluções originais, ainda que se inspirando em experiências alheias.

Além da Conferência de Estocolmo em 1972, consideram-se como os principais eventos que marcam as fases evolutivas do desenvolvimento recente, o *Relatório Nosso Futuro Comum*, de 1987 e a Conferência das Nações Unidas sobre Meio Ambiente e Desenvolvimento – CNUMAD, de 1992.

Produzido em 1987 pela Comissão Mundial de Meio Ambiente e Desenvolvimento das Nações Unidas, o relatório *Nosso Futuro Comum* (que ficou mais conhecido como Relatório Brundtland devido à presidente da Comissão ser Gro Harlem Brundtland, então primeira-ministra da Noruega), apresenta a clássica definição de desenvolvimento sustentável - aquele que atende às necessidades das gerações atuais sem comprometer a capacidade de as futuras gerações terem suas próprias necessidades atendidas.

Uma das principais recomendações do relatório é a realização de uma conferência mundial para direcionar os assuntos ambientais, o que gerou a Rio-92 (BRUNDTLAND, 1987; PORTO-GONÇALVES, 1996; VIEIRA, 2005).

Para Scheibe (2004), a importância maior da iniciativa de se definir um desenvolvimento sustentável foi encontrar uma forma de desenvolvimento “possível”, pois o ambientalismo, que até então pregava como única solução o crescimento zero (o que equivaleria a negar a todas as sociedades a possibilidade de desenvolver-se), passa, então, a buscar, segundo Ribeiro (1991, p.75), um meio termo, movendo-se para “uma noção que ainda não está completamente construída, nem é totalmente operacional: desenvolvimento sustentável”.

Segundo Oliveira (2005), foi o relatório *Nosso Futuro Comum* que popularizou o conceito de Desenvolvimento Sustentável, com a idéia de que o desenvolvimento tem que se dar nas esferas ambiental, econômica e social:

A agenda pós-comissão Brundtland deixou de ser uma agenda verde ou ambiental e passou a ser uma agenda sócio-ambiental. Ao mesmo tempo, vários problemas ambientais globais apareciam como a destruição da camada de ozônio, o aquecimento global e a perda de biodiversidade. Todos esses debates sobre problemas globais e a necessidade de um novo tipo de desenvolvimento, o Desenvolvimento Sustentável, levou a que a ONU organizasse sua segunda conferencia global sobre questões ambientais, a Conferencia das Nações

Unidas sobre Meio Ambiente e Desenvolvimento, ou Rio-92, realizada na cidade do Rio de Janeiro em 1992 (OLIVEIRA, 2005, s/p).

O conceito de desenvolvimento sustentável teve grande aceitação e projeção. De forma que Sachs (1993), em seu livro “Estratégias de transição para o século XXI – Desenvolvimento e meio ambiente”, elaborado no contexto da Eco-92, assume como sinônimas as expressões ecodesenvolvimento e desenvolvimento sustentável. Mais tarde, em outra obra o autor refere:

O conceito de desenvolvimento sustentável acrescenta uma outra dimensão – a sustentabilidade ambiental – à dimensão da sustentabilidade social. Ela é baseada no duplo imperativo ético de solidariedade sincrônica com a geração atual e de solidariedade diacrônica com as gerações futuras. Ela nos compele a trabalhar com escalas múltiplas de tempo e espaço, o que desarruma a caixa de ferramentas do economista convencional. Ela nos impele ainda a buscar soluções triplamente vencedoras, eliminando o crescimento selvagem obtido ao custo de elevadas externalidades negativas, tanto sociais quanto ambientais. Outras estratégias, de curto prazo, levam ao crescimento ambientalmente destrutivo, mas socialmente benéfico, ou ao crescimento ambientalmente benéfico, mas socialmente destrutivo (Sachs, 2008, p. 15).

A Conferência das Nações Unidas sobre Meio Ambiente e Desenvolvimento – CNUMAD, mais conhecida por ECO-92, Rio-92, Cúpula ou Cimeira da Terra, foi o encontro que juntou mais líderes mundiais (chefes de Estado ou Governo) até aquele momento. Segundo Oliveira (2005), a busca por um consenso internacional para a operacionalização do conceito do desenvolvimento sustentável é um marco na história desta conferência e da história do desenvolvimento. A Declaração do Rio estabelece uma forte conexão entre a pobreza mundial e a degradação do planeta, reafirma princípios aprovados em Estocolmo-72 e busca novos níveis de cooperação entre os Estados, apresentando o princípio das “responsabilidades comuns, mas diferenciadas”, entendendo que os países compartilham objetivos e metas para reduzir a degradação ambiental, mas diferentes capacidades e recursos para alcançá-los. Esse princípio foi reafirmado na Cúpula de Joanesburgo 2002 (ou Cúpula Mundial sobre o Desenvolvimento Sustentável, mais conhecida como RIO+10), apesar de ter sido fortemente questionado no processo preparatório para a Cúpula de Joanesburgo.

Para Oliveira (2005):

O desafio pós-Rio-92 está sendo exatamente como implementar um desenvolvimento mais sustentável e conseguir resultados concretos em termos de melhoria dos problemas globais e locais. As convenções tiveram desdobramentos importantes como o Protocolo de Quioto, que estabeleceu mecanismos para tentar conter o efeito estufa. Em 2002, líderes mundiais e organizações da sociedade civil reuniram-se em Joanesburgo, África do Sul, para avaliar o

que foi conseguido depois da Rio-92. A conferência foi chamada de Cúpula Global, Rio+10 ou Johannesburgo 2002. Porém, chegou-se a conclusão que, dez anos após a Rio-92, apesar dos avanços institucionais para se tentar conseguir-se um desenvolvimento mais sustentável, os resultados mostram que a situação continua agravante, até mais que em 1992. Cresce a emissão de gases de efeito estufa, a perda de biodiversidade e a degradação ambiental, social e econômica em várias regiões do globo. Nem os países desenvolvidos, nem os países em desenvolvimento conseguiram colocar a Agenda 21 em prática com resultados efetivos. Johannesburgo, além de apontar para a piora dos problemas debatidos na Rio-92, alertou para problemas que começaram a despontar no final do século passado, como a questão da degradação dos recursos hídricos ao redor do globo (OLIVEIRA, 2005, s/p).

De acordo com Scheibe (2004), é importante questionar mais as próprias conceituações do ecodesenvolvimento e do desenvolvimento sustentável.

Ele informa que alguns autores estariam se referindo ao “mito do desenvolvimento sustentável”, pois existe uma contradição inerente entre desenvolvimento socioeconômico e conservação do ambiente. Citando Leff et al. (2002) ele afirma que o discurso do desenvolvimento sustentável está baseado em uma idéia equívoca, pois revitaliza o velho mito desenvolvimentista para alcançar seus objetivos (a sustentabilidade ecológica do capitalismo e do crescimento econômico). O que é corroborado por Sachs:

Eis aí uma temática com que ocupar toda uma geração de pesquisadores em ciências sociais. Na realidade, haverá que se estabelecer nova articulação entre as ciências do homem e as ciências naturais a fim de melhor apreender a interação dos processos naturais e sociais, nos quais o homem é igualmente sujeito e objeto. Acrescente-se: um sujeito consciente de sua dependência em relação à natureza e do seu futuro. Ultrapassando uma geografia humana demasiado possibilista e uma ecologia demasiado determinista, resta fazer uma nova síntese, em que, de um lado, se aboliriam as oposições entre a antropologia e a história e, de outro, os modelos de circulação de energia se articulariam com os de produção e de circulação da matéria e dos valores mercantis (SACHS, 1986, p.11).

Para Scheibe (2004), a sustentabilidade econômica do desenvolvimento sustentado não pode depender unicamente das condições intrínsecas das áreas de atuação, ou seja, as iniciativas ou projetos de mudanças para tecnologias e processos melhores do ponto de vista ambiental e social não podem depender somente de seus esforços para se sustentarem como economicamente viáveis e se reproduzirem, mas tem que ser buscadas e garantidas por todo o restante da sociedade, que precisa assumir claramente o ônus dessa *sustentação*. Sustentável é o que pode ser sustentado, no interesse da sociedade. Mesmo que para isso necessite de um apoio “externo” – “e nesse sentido é bem conhecida a função e a importância da palavra francesa *soutien*” (p. 328).

Deixando portanto de lado a arraigada idéia de que a sustentabilidade necessita ser autônoma no sentido de dispor apenas dos recursos intrínsecos de cada localidade, podemos começar a pensar numa possibilidade de aplicação de recursos externos – assim como os ecossistemas terrestres dependem também do constante aporte da energia solar -

para a manutenção de sociedades sustentáveis, com suas culturas locais valorizadas exatamente pelo fato de serem diversas e, com isso, representarem um acervo precioso para o conjunto da humanidade, tal como preconizado no documento “Manifesto pela vida: por uma ética para a sustentabilidade”, apresentado em maio de 2002 como preparação para o encontro “Rio + 10” que seria logo realizado em Johannesburg, por um conjunto de pensadores latino-americanos liderados por Enrique Leff, coordenador do Programa das Nações Unidas para a América Latina e o Caribe - PNUMA (SCHEIBE, 2004, p. 319).

De acordo com Leff (2002), na verdade a crise ambiental atual é uma crise social, não uma crise ecológica – é a crise de um modelo econômico, tecnológico e cultural, que impediu a existência e evolução de culturas alternativas e depredou a natureza. Portanto, é necessária uma ética para a sustentabilidade.

Uma ética para a sustentabilidade se basearia em um conjunto de preceitos, princípios e propostas para reorientar os comportamentos individuais e coletivos, assim como as ações públicas e privadas: a ética de uma produção sustentável, a do conhecimento e diálogo de saberes, a de uma cidadania global, do espaço público e dos movimentos sociais, da governabilidade global e da democracia participativa, dos direitos, da justiça e da democracia, dos bens comuns e do Bem Comum, da diversidade cultural e de uma política da diferença, da paz e do diálogo para resolução dos conflitos, a ética do ser e do tempo para a sustentabilidade. Esta ética implicaria em “trocar o princípio do egoísmo individual como gerador do bem comum por um altruísmo fundado em relações de reciprocidade e cooperação”, e se estaria configurando em torno de movimentos sociais e culturais que começam a enlaçar-se em torno de redes cidadãs e de fóruns sociais mundiais numa nova cultura da solidariedade (SCHEIBE 2004, p. 332).

Nesse sentido, considera-se interessante a declaração de Gro Harlem Brundtland, em entrevista ao *Notícias da Semana* do Instituto Ethos, em 31/10/2007, quando perguntada sobre a sua avaliação dos vinte anos que se passaram desde a publicação do relatório *Nosso Futuro Comum*.

Há vinte anos, o relatório *Nosso Futuro Comum* lançava a definição do que seria desenvolvimento sustentável, a qual tornou-se conhecida em todo o mundo. (...) E também destacamos que para enfrentar esse problema seria necessário um nível de colaboração muito grande entre os países. Então acredito que a pergunta certa seria: o mundo escutou o que dissemos? Como o relatório foi entendido? Quanto os países realmente mudaram nesse período? Em minha opinião, o relatório *Nosso Futuro Comum* teve um efeito revolucionário no mundo todo. Em apenas cinco anos, que em termos históricos é pouco tempo, os países estavam todos presentes na Rio 92, aptos a fazer negociações, como ocorreu com a Convenção do Clima e com a Agenda 21. Foi um grande resultado para apenas cinco anos. Isso ilustra uma mudança de mentalidade dos líderes. A partir de então, passamos a ter diversos acontecimentos em várias áreas. No entanto, as mudanças se deram em diferentes níveis e momentos e vieram de diferentes atores.(...) Mas acredito que o mundo agora tenha um desafio ainda maior, pois já perdemos muito tempo (PAULINO, 2007) .

Luiz Fernando Scheibe (2004) faz ainda a interessante observação de que temos a considerar que os franceses usam, para caracterizar o tipo de sociedade com as

características preconizadas no relatório Brundtland, não a palavra *soutenable*, mas preferentemente, a palavra *durable* - aquilo que se mantém ao longo do tempo.

Neste caso, poderíamos contrapor á idéia da transformação, do des-envolvimento, tão presente em todas as premissas da sustentabilidade apresentadas por Sachs (1993), uma idéia de resistência. “Hay que endurecer-se ...”, nas palavras do Che. E a conservação das culturas, das características das sociedades tradicionais dependeria então também desses fatores intrínsecos de resistência às mudanças induzidas pela ideologia do crescimento sem limites, e, especialmente, da economia de mercado, ainda hoje – e aparentemente cada vez mais – dominante no mundo capitalista (SCHEIBE, 2004, p. 319).

Considerando que as mudanças culturais e de comportamento são ainda mais lentas do que as mudanças estruturais (infra-estrutura, indústria), Ignacy Sachs (1993, p. 34) adverte que “a cobertura de um período de várias décadas é condição essencial para elaborar estratégias de transição significativas”.

Como instrumento y símbolo por excelencia del cambio cultural, la bicicleta tiene poder para propiciar un estilo convivencial en las ciudades contemporáneas. Ella es la más noble metáfora mecánica del espíritu humano, absoluta y visiblemente identificada con las fuerzas naturales que la definen y que, al mismo tiempo, son vencidas por ella. Bella y desnuda nos revela sin misterios todas sus partes y mecanismos. Nada en ella es superfluo, porque es frugal, austera y simple
(BORRERO, 2002, p. 56).

A bicicleta como símbolo de resistência e opção

Segundo Ivan Illich, no seu livro *Energia e Equidade* (2004): “A bicicleta é uma invenção da mesma geração que criou o veículo a motor, porém as duas invenções são símbolos de avanços feitos em direções opostas pelo homem moderno”.

Toda tecnologia é a encarnação de valores, significações e intenções sociais, “as técnicas e tecnologias não são neutras ecologicamente, socialmente, ideologicamente ou politicamente, é o que, baseado em diversos autores, afirma Léo Vinícius Maia Liberato (2004, p.1), que complementa:

Em torno da bicicleta e do automóvel se desenvolveram conflitos que vão muito além de questões meramente ambientais. Como em inúmeros outros conflitos sociais, em última análise eles podem representar uma fissura no imaginário instituinte da sociedade em que vivemos. *Ecologia e tecnologia* pedem que examinemos, na expressão de Castoriadis (1982), as *significações imaginárias sociais* (LIBERATO, 2004, p. 2).

Questionar o automóvel implica questionar as significações (de tempo e espaço) dessa sociedade... devendo ser questionado: “Quais as funções sociais desempenhadas pelo automóvel? A quais necessidades ele responde?” (LUDD, 2004, p. 30).

Para Eunice Ribeiro Durhan (2004), a constatação da persistência de padrões culturais tradicionais, bem como a valorização do “novo”, do “moderno”, não constitui *explicação* de nenhum fenômeno social, mas eles próprios são fenômenos que precisam ser explicados na análise das transformações sociais. Os padrões culturais somente sobrevivem na medida em que persistem as situações geradoras do mesmo.

Na verdade, o que quero criticar é uma concepção na qual a cultura aparece como um *produto* e se abandona a explicação do modo pelo qual é *produzida*, perdendo-se assim toda a possibilidade de uma análise frutífera da dinâmica cultural. (...) a relação entre ação e representação (...) a noção de cultura parte do estabelecimento de uma unidade fundamental entre ação e representação, unidade esta que está *dada* em todo comportamento social. Nesse sentido, padrões ou instituições não são simplesmente “valores”, mas ordenações implícitas na ação e que só secundariamente podem vir a ser formuladas explicitamente como regras ou normas. (...) A elaboração desta “lógica da conduta” sob a forma de mitos e de teorias, ou ideologias explícitas e coerentes, se constitui portanto como um *produto* que (...) é absorvido e recriado na ação social concreta. A cultura constitui portanto um processo pelo qual os homens orientam e dão significado às suas ações através de uma manipulação simbólica que é atributo fundamental de toda prática humana(...) cabe então não apenas constatar e descrever a heterogeneidade cultural, mas explicar o modo pela qual ela é produzida socialmente (DURHAN, 2004, p. 232-3).

Na seqüência, procura-se abordar alguns aspectos relacionados ao carro, à bicicleta e à atual política brasileira de transporte.

Merece antes de mais nada relembrar que com o des(-)envolvimento da sociedade, as inovações tecnológicas enraízam-se no cotidiano da vida, habituando-se às “necessidades” materiais humanas, levando a uma modificação das instituições sociais e dos valores. O que prevalece é um sistema de vida baseado na laboração de produtos e serviços para (alimentar) o mercado. O melhor exemplo dessa “lógica” é o carro. Essa forma de mobilidade veio como parte do “efeito-demonstração” das sociedades modernas.

A perversidade da “escolha” pelo favorecimento ao mercado do veículo automotor individual gera vários tipos de conseqüências:

Calçadas e áreas verdes são progressivamente utilizadas para circulação ou estacionamento de veículos. Ruas de trânsito local transformam-se em vias de articulação do sistema viário, praças se transformam em rotatórias, cruzamentos semaforizados ou terminais, e áreas de fundo de vale passam a abrigar avenidas. As facilidades de uso do automóvel incentivam a expansão urbana. As distâncias aumentam e novas vias são necessárias. As redes de equipamentos públicos: água, esgoto, iluminação tornam-se mais caras. (...) Algumas áreas tornam-se críticas, com o transporte público altamente deficitário. A área urbana aproxima-se da insustentabilidade (ANTP, 1997, p 19).

Illich (2004), fala dos efeitos da velocidade dos veículos motorizados: elevado consumo de espaço, perda de autonomia para deslocamentos ordinários, aumento do tempo social gasto com a circulação e desigualdade social. E sentencia (os “modernos ilustrados motorizados”):

O que segue é evidente para camponeses sensatos e se torna duvidoso para uma pessoa que sobe os degraus da escolaridade: a máquina é uma contribuição positiva, quando o seu emprego leva à expansão do raio de circulação para todos, multiplicando os destinos finais, sem que por isso aumente a parte de tempo social dedicada à circulação. Hoje em dia, nenhum sistema motorizado de locomoção chega a aumentar o raio de circulação ao mesmo tempo em que salvaguarda a equidade na distribuição dos custos e na acessibilidade aos destinos escolhidos. Diante dessa evidência o camponês e o operário facilmente conseguem entender a armadilha da aceleração, que rouba o tempo da maioria, ao passo que os universitários justificam os privilégios com que essa velocidade lhes concede, mediante argumentos estranhos ao debate (ILLICH, 2004, p.43).

Liberato (2004), explicando o que Illich quis dizer (quando fala da velocidade do automóvel, onde a busca concorrencial por velocidade para fazer-valer seu tempo acaba custando o tempo de todos), refere: “É um aparente paradoxo só explicável nos reportando à separação e oposição entre indivíduo e sociedade (...)” (p.8).

Transformando em exemplos do cotidiano, a imagem que vem à mente é o semáforo dos entroncamentos das vias públicas em áreas centrais de cidades (grandes), que dão preferência aos motorizados (ou seja, muito mais tempo para a circulação destes), mesmo nas áreas públicas com evidente maior fluxo de pedestres. É o tempo e o recurso público daqueles não usuários do motorizado individual, sendo consumido (explorado?).

Léo Vinícius Maia Liberato, utilizando-se de reflexões de Baudrillard, complementa:

A urgência do automóvel é a urgência da produção, a urgência do retorno. A velocidade do automóvel não é mais do que a cronometria (a quantificação do tempo abstrato) e a concorrência dos capitais individuais aplicados aos deslocamentos humanos ordinários. Como frisou Baudrillard (1996), a era da sociedade de consumo é também a era do desaparecimento da fábrica por sua difusão a toda a sociedade. O tempo dos lazeres e o tempo do deslocamento são o mesmo tempo da produção e seguem os mesmos imperativos desta (LIBERATO, 2004, p 8).

Para Illich (2004), no momento em que uma sociedade se torna dependente do transporte motorizado para realizar seus deslocamentos rotineiros, ela nega a essa coletividade exatamente os valores que se considerariam implícitos no melhoramento da circulação, tornando visível “a contradição entre justiça social e energia motorizada, isto é, entre a liberdade da pessoa e a mecanização da rota” (p.43).

Fazendo a devida apologia, Liberato (2004) chama de *sociedade do automóvel*, o que Baudrillard (1995a; 1995b) tituló de *sociedade de consumo*. Segundo o autor, Baudrillard define o consumo como:

Um sistema de valor de trocasigno – como conversão do valor de troca econômico em valor de troca-signo. A lógica do consumo, tendo como lócus privilegiado os centros urbanos, é uma lógica de diferenciaçãopersonalização a partir do valor de troca-signo, e na qual o valor de uso desempenharia um papel de álibi. O objeto de consumo seria, antes de tudo, um objeto-signo, e não um objeto-utensílio (BAUDRILLARD apud LIBERATO, 2004, p. 6).
(...) Num país de “terceiro mundo”, onde o carro não é um objeto de consumo acessível a todos, seu valor de troca-signo no sistema de diferenciações e distinções, próprio da sociedade de consumo, se torna mais forte. O carro é signo do moderno na vida cotidiana da periferia da modernidade (LIBERATO, 2004, p. 6).

O comando coordenado do dinheiro, do tempo e do espaço forma um *nexus* que não se pode ignorar. Aqueles que definem as práticas, formas e significados materiais do dinheiro, do tempo e do espaço fixam certas regras básicas do jogo social. Essas idéias enfatizam a existência do poder de controle sobre a vida das pessoas e o crescimento da cidade. Este poder, exercido dentro do Estado, pela tecnocracia, e fora dele, pelos setores dominantes, é especialmente elevado no caso das políticas de transporte e trânsito, que podem interferir diretamente no processo produtivo e nas condições de vida das pessoas (VASCONCELLOS, 2001).

A bicicleta, no seu uso prático, implica uma racionalidade social, ou “socialista”; o automóvel carrega uma racionalidade individualista. Em termos de tempo social, equidade e autonomia, a bicicleta é incomparavelmente mais eficiente que os automóveis. Na verdade, pouco sentido tem uma comparação em termos de eficiência, pois a bicicleta e o automóvel seguem em direções opostas a respeito desses temas (LIBERATO, 2004, p.8).

Para que seja “entendida” a relação do homem com o entorno, é necessário compreender território, territorialidade e sua relação com o poder. Na tradicional Geografia Política o território era definido como o espaço concreto em si, que é apropriado por um grupo social. A identidade sócio-cultural das pessoas estaria inerentemente ligada ao espaço físico. Essa concepção obscurece o caráter político do território e leva à visão errônea de que territórios não se sobrepõem. Não apenas o que existe, quase sempre, é uma superposição de diversos territórios com formas variadas e limites não-coincidentes, como, ainda por cima, podem existir contradições entre as diversas territorialidades, por conta dos atritos e contradições existentes entre os respectivos poderes. Do espaço utilizado pelos camelôs com seu comércio informal de dia e que à noite é território das prostitutas, até o bloco constituído pelos países-membro da OTAN, todos são territórios. As idéias de “território” e “desenvolvimento” têm estado em relação de proximidade e mesmo

de simbiose, endossando o modelo civilizatório ocidental, capitalístico, enquanto paradigma universal. Já a territorialidade é definida como um certo tipo de interação entre o homem e espaço, a qual é, aliás, sempre uma interação entre seres humanos *medianizada* pelo espaço (SOUZA, 1995).

Entendendo a via pública como um território – altamente disputado, onde signos e propriedades – “coisas”- têm mais valor do que pessoas, fica fácil perceber a necessidade de o poder público criar estruturas políticas e físicas que protejam os usuários vulneráveis da via pública, os pedestres e os ciclistas. A falta de prioridade ao pedestre e ao ciclista na questão da apropriação do espaço urbano “via pública” demonstra essa relação de poderes na sociedade de consumo, e salienta esse fenômeno – o do “empoderamento” do *objeto-signo* (o carro), e não do objeto-utensílio (a bicicleta). O território urbano destinado à circulação torna-se um ambiente onde somente com a armadura de metal as pessoas se sentem confortáveis, protegidas – e dessa forma egoístas - criam um ambiente inóspito para as pessoas que desejam mobilizar-se de uma forma simples, barata e eficiente para deslocamentos pequenos ou médios, o transporte ativo. Esquecendo-se, assim, dos valores sociais, negando o valor da vida. Quem caminha ou pedala é visto como “menos”, desprovido do poder de adquirir um carro.

Para Liberato:

O uso cotidiano da bicicleta acaba em grande parte se restringindo aos sem-dinheiro, aos sem-poder. Na economia dos signos e na organização das aparências o valor da bicicleta é ainda mais baixo num país de “terceiro mundo”, como é o caso do Brasil. A bicicleta se depara assim com motivos extras que a põe fora do dia-a-dia das pessoas, ficando reservada e confinada ao *lazer* (LIBERATO, 2004, p. 11).

A mobilidade sustentável (ou que deve ser sustentada) pode ser colocada em prática pelo poder público com uma “política eficiente de incremento de espaço público e de reversão de infra-estrutura”, conforme cita Eric Ferreira (2006, p. 150): A reversão da utilidade de infra-estruturas utilizadas para outros fins por ciclovias e ciclofaixas pode ser realidade e um instrumento de democratização e conscientização do uso do espaço público. Acrescenta-se que esse espaço das vias públicas, usados para o estacionamento de bens privados – os carros, igualmente, pode ser transformado em calçada ampliada, ou compartilhada com o ciclista, ou até mesmo, em vias expressas para o transporte coletivo. A prioridade ao pedestre também pode ser demonstrada com obras que elevem a calçada na sua interseção com as ruas (recebendo esse trecho da rua um pavimento diferente, mas que se assemelhe mais à calçada do que à rua), de forma que faz a moderação de

tráfego (*traffic calming*) necessária – chama a atenção do motorista de que é ele que deve parar e dar preferência ao pedestre e alerta o pedestre da transição/interseção com a via. Já a prioridade ao transporte coletivo pode ser estabelecida por meio de faixas exclusivas para os ônibus na via pública.

A história do sistema de transporte público baseado em vias exclusivas para os ônibus e estações de integração com outras modalidades de transporte, os Sistemas de Corredores de Ônibus Expressos, que hoje são chamados na língua inglesa de *BRT (Bus Rapid Transit) Systems*, mostra que havia uma grande falta de troca de experiências entre as cidades e os países da América Latina, que hoje está sendo superada. O sistema de Curitiba, que serviu de exemplo a todo o mundo, é da década de setenta, mas só nos anos 90 que se “descobriu” que era uma ótima solução de transporte de massa. No Brasil poucas cidades o “copiaram”. Enfim, existe também várias medidas de melhoria da circulação que podem ser adotadas, o gerenciamento das demandas de transporte, que na literatura internacional são chamadas de TDM *traffic demand management* (XAVIER et al., 2007).

Apenas para ilustrar a mudança significativa que pode ocorrer, se o transporte público for eficiente, Penalosa (2005) refere que o TransMilenio, sistema de transporte público de Bogotá baseado no modelo de Curitiba, hoje mobiliza mais de 1 milhão de pessoas diariamente, sendo importante ressaltar que 21% destas eram anteriormente usuárias do carro. Bogotá também construiu uma grande rede cicloviária, sendo que os bicicletários do TransMilenio são gratuitos para os ciclistas usuários do sistema.

Estudos da municipalidade de Amsterdam (Holanda) revelam que o maior incremento no uso da bicicleta como transporte ocorreu quando foram adotadas medidas de restrição ao estacionamento dos carros nas vias públicas - *push-policies*, do que a ampliação das facilidades ao uso da bicicleta - *pull-policies*. A outra medida mais efetiva foi a redução da velocidade dos motorizados - “*traffic calming*” (BUIJ, 1999).

Essa revelação comprova, na prática e (espera-se neste texto também), o que já ficou claro, e que foi explicitado por Liberato (2004): a impossibilidade de relacionarmos a bicicleta a qualquer noção de ecologia contemporaneamente sem nos referirmos também ao automóvel.

Conforme Irwin (2001), qualquer mudança para tecnologias e estilos de vida *mais verdes* está vinculada a possibilidades para novas relações sociais e institucionais. A tecnologia do veículo automotor individual está tão incrustada em toda a nossa cultura e modo de vida, que é difícil imaginar um meio para tomar o seu lugar. Qualquer alternativa

ao carro, para ser viável, não pode simplesmente tomar o mesmo lugar que ele ocupa na grande rede. Ao contrário, novas redes sociais e culturais serão necessárias, as quais, por exemplo, sejam baseadas em uma mistura de transporte público e privado e em tecnologia da informação. Assim, as características sociais, ambientais e tecnológicas relacionadas ao automóvel, devem ser vistas como interligadas (IRWIN, 2001).

De novo com Liberato (2004, p.1), concluímos que...

(...) a bicicleta tem surgido como elemento ao mesmo tempo de uma contestação e de uma alternativa a problemas ecológicos, sociais e existenciais, além de potencialmente portadora de uma distinta significação de tempo.

No Brasil, vive-se um momento onde a bicicleta está aparecendo na mídia como nunca antes. Reportagens sobre a sua importância como modo de transporte não poluente e promotor da saúde das pessoas e do ambiente das cidades, enfatizando as mais recentes iniciativas como o sistema de bicicletas públicas de Paris, o Vélolib⁸; dando mais espaço para manifestações de grupos cicloativistas como a Bicicletada⁹ (*critical mass* brasileira), a pedalada de pelados ocorrida em São Paulo (*World Naked Bikes*¹⁰); programas inteiros sobre a bicicleta como transporte em canais como Globo News. Menções, em telejornais, referindo-se a ser ela, a bicicleta, uma das soluções, quando da veiculação de notícias sobre os imensos congestionamentos etc. Realmente o momento é de uma (pequena) euforia sobre o assunto na mídia¹¹.

O estado da arte da política nacional pelo uso da bicicleta engloba atores dos setores governamental, produtor e comerciante de bicicletas e de acessórios, técnico-profissional/e-ou acadêmico e sociedade civil. O programa *Bicicleta Brasil* ou *Programa Brasileiro de Mobilidade por Bicicleta*, da Secretaria Nacional de Transporte e Mobilidade Urbana – SEMOB, do Ministério das Cidades, representa as iniciativas em favor da bicicleta transporte do setor governamental. A indústria e comércio da bicicleta e acessórios está representada pelo IPB, Instituto Pedala Brasil¹². Participam do IPB representantes dos mais expressivos segmentos do setor, entre eles, ABRADIBI Associação Brasileira dos Fabricantes, Distribuidores, Importadores, Exportadores de Bicicletas, Peças e Acessórios¹³; ABRACICLO, Associação Brasileira dos Fabricantes de Motocicletas, Ciclomotores, Motonetas, Bicicletas e Similares¹⁴; e SIMEFRE, Sindicato Interestadual da Indústria de Materiais e Equipamentos Ferroviários e Rodoviários¹⁵, que são as associações de peso no mundo da indústria e comércio da bicicleta brasileira. O setor técnico-acadêmico, os profissionais (consultores, experts em planejamento

ciclovário), os técnicos de órgãos públicos (em especial, os responsáveis pelo transporte e trânsito), e os professores, acadêmicos (pesquisadores ou extensionistas) de Universidades e outras instituições de ensino/pesquisa – importante ressaltar aqui a *ANTP – Associação Nacional de Transportes Públicos*¹⁶ e a *ANPET – Associação Nacional de Pesquisa e Ensino em Transportes*¹⁷. Já o setor da sociedade civil está representado pela *UCB - União de Ciclistas do Brasil*¹⁸, entidade que congrega várias ONGs e grupos de promotores ao uso da bicicleta ou de cicloativismo (ou *bicycle advocacy*), e o movimento *Bicicletada*, versão nacional do movimento conhecido mundialmente como *Critical Mass*, que tem caráter contestatório e reivindicatório, sendo informal e sem liderança hierarquizada.

Pode-se afirmar que o setor produtor e de comércio de bicicletas, os cicloativistas, e os técnicos relacionados à mobilidade ativa (governo, iniciativa privada, universidades), formam uma rede de interessados na política de mobilidade urbana. Mas existe entre esses dois últimos um *viés*. Há mais recursos para estudos e projetos técnicos (de obras); e menos para campanhas, palestras, eventos de mobilização comunitária e estudos sociais referentes ao tema. Se chamado para participar de uma visita técnica, pesquisa ou campanha realizada pela prefeitura (ou empresa contratada), o “técnico cicloativista/ciclista” não costuma ter seu trabalho reconhecido ou remunerado, como é o que acontece com o “técnico em infraestrutura” ou o pesquisador. Embora mais recentemente alguns consultores e técnicos estejam valorizando o conhecimento real dos ciclistas-cicloativistas (XAVIER, 2007).

Para Antonio Miranda (2006), nas iniciativas do Governo Federal para o setor a importância das Organizações da Sociedade Civil têm sido reconhecida. Para ampliar essa participação, espera-se que os municípios cumpram o seu papel de fomentar o surgimento dessa forma de manifestação e organização da sociedade. Se assim o fizerem, no futuro os governos locais terão aliados solidários e participativos nas ações a empreender em favor da bicicleta e da mobilidade em suas cidades.

Sobre esse assunto (poder e reconhecimento de atores), representado pelo conceito de *policy arena*, Klaus Frey (2001, p. 223), refere:

(...) as reações e expectativas das pessoas afetadas por medidas políticas têm um efeito antecipativo para o processo político de decisão e de implementação. Os custos e ganhos que as pessoas esperam de tais medidas tornam-se decisivos para a configuração do processo político. O modelo da *policy arena* refere-se portanto aos processos de conflito e de consenso dentro das diversas áreas de política(...)

Sobre a rede de atores que participam do processo de formação e implementação da política, Eduardo Marques (2006) refere:

O tecido do Estado é produzido e transformado pelas redes entre pessoas e organizações que estruturam internamente as organizações estatais e as inserem em seus ambientes mais amplos. No funcionamento concreto da política (e das políticas), os contatos institucionais são canalizados por contatos pessoais e institucionais que se apóiam em padrões de relações preexistentes, assim como ajudam a recriá-los. Essas estruturas de médio alcance canalizam informações, apoios, alianças e a formação de projetos, visões e percepções. Além disso, esses padrões de relação induzem visões de mundo (e da política), influenciam a formação de preferências, constroem escolhas, estratégias e alianças e alteram resultados políticos (MARQUES, 2006, p.22).

Para o autor, a presença das redes fornece um elemento de importante estabilidade nos campos ou nas comunidades de políticas, ajudando a manter ao longo do tempo as capacidades administrativas e a memória técnica. Como os processos de produção de políticas acontecem imersos nas redes que estruturam o Estado, há um grande potencial de influência das redes sobre as políticas, mas isso é mediado por pelo menos dois outros elementos: as dinâmicas políticas e os formatos institucionais que cercam as políticas sob estudo.

Em termos mais concretos, podemos dizer que o tecido do Estado é composto por uma superposição de redes de relações temáticas que circunscrevem as comunidades ligadas a cada uma de suas ações. Essas redes incluem os diversos atores envolvidos com uma determinada política, como técnicos do Estado, ou burocracias em um sentido mais geral, demandantes da política, contratantes da política e políticos e gestores que ocupam cargos eletivos e de livre indicação (MARQUES, 2006, p.22).

A recente publicação, *O cicloativismo no Brasil e a produção da lei de política nacional de mobilidade urbana*, Xavier (2007), traz uma reflexão sobre o cicloativismo fazendo uma referência ao estado da arte acerca do tema da política de mobilidade por bicicleta no Brasil. A autora chama a atenção – ainda que o país esteja em sintonia com as tendências mundiais de incentivo à mobilidade urbana sustentável – para a lacuna entre o que há na prática nas cidades e a proposta do anteprojeto da Política Nacional de Mobilidade Urbana (MAZON, et. al., 2007).

A revelação de estudos sobre as más condições de mobilidade urbana das populações de baixa renda e a iniquidade no acesso aos serviços de transporte coletivo, introduziu o tema da mobilidade urbana nas discussões das políticas públicas brasileiras.

De acordo com Marcelo Lopes de Souza (2000), os ambientes construídos das cidades impactam o ambiente natural e definem territórios/espacos para as relações

sociais, interagindo com a forma de viver da sociedade. As políticas públicas adotadas pelo Estado refletem uma complexa e mutável correlação de forças, onde a mobilidade espacial é extremamente relacionada com renda e seus efeitos negativos (sociais e espaciais) afetam mais aqueles que não se beneficiam dos deslocamentos motorizados - a repartição entre ganhos e riscos é extremamente desigual. Se considerarmos que a degradação ambiental causada pelos pobres urbanos está intimamente relacionada com a segregação sócio-espacial causada pela política de uso e ocupação do solo, a análise se torna ainda mais concreta.

Ermínia Maricato (2003) complementa dizendo que essa segregação urbana ou ambiental é uma das faces mais importantes da desigualdade social, sendo promotora da mesma por dificuldade de acesso aos serviços e infra-estrutura urbanos que, então, se transformam em menos oportunidades de emprego, menos oportunidades de profissionalização, maior exposição à violência, discriminação racial, discriminação contra mulheres e crianças, difícil acesso à justiça oficial, difícil acesso ao lazer etc. A exclusão social é de difícil mensuração, embora se possa utilizar indicadores como informalidade, irregularidade, ilegalidade, baixa escolaridade e pobreza. A caracterização da pobreza a partir de números mensuráveis relativos à carência material obscurece o lado político da pobreza, pois ser pobre não é apenas não ter, mas sobretudo ser impedido de ter, o que aponta muito mais para uma questão de ser do que de ter. A carência material é a face externa da exclusão política. A produção do ambiente construído e, em especial o ambiente urbano, escancara a simbiose entre modernização e desenvolvimento do atraso. Padrões modernistas de construção e ocupação do solo, presentes nas leis de zoneamento, código de obras, leis de parcelamento do solo, entre outras, convivem com a gigantesca cidade ilegal onde a contravenção é regra, numa sociedade onde a maioria não alcança a condição de cidadania.

Para Eduardo A. Vasconcellos (2001, p. 57), a autonomia do poder local é uma questão muito importante para as políticas de transporte e trânsito. No caso do Brasil, e vários países em desenvolvimento, o candidato que ganha a eleição “está autorizado” a governar, de acordo com a sua visão, sobre a melhor forma de conduzir as questões públicas e não como ocorre em democracias “representativas”, tipo as européias, onde os prefeitos irão executar aquele programa/política que foi resultado de um longo processo de negociação entre interesses conflitantes (Estado, sociedade civil, “interesses privados”). No entanto, o ambiente construído é também modificado por uma multidão de micro-poderes, que escapam ao controle do Estado. Isto é particularmente grave na ocupação do

espaço público das vias e calçadas. Estes micro-poderes estão inicialmente ligados à classe trabalhadora, mas estão ligados, também, à classe média e aos setores comercial, industrial e de serviços, que transgridem as regras de uso e ocupação do solo para otimizar a operação dos veículos motorizados. As cidades contemporâneas dos países em desenvolvimento podem, portanto, ser identificadas como tendo dois ambientes construídos, um organizado pelo planejamento urbano formal e outro resultado de incontáveis ações individuais, independentes e freqüentemente conflitantes com as regras formais (VASCONCELLOS, 2001, p. 67).

De fato, a mobilidade é afetada pelas várias políticas urbanas, como afirma Eric Ferreira (2007):

As políticas de transportes, tanto as relacionadas ao transporte público de passageiros quanto as relacionadas ao transporte privado e o transporte não-motorizado, influenciam e são influenciados direta e/ou indiretamente por políticas públicas de naturezas diversas. A combinação das diversas políticas públicas, ainda que não estejam relacionadas diretamente ao setor transportes, pode afetar sobremaneira o desempenho e a configuração do setor transporte públicos, privados e não-motorizados.

Dentro do ambiente das cidades, o conjunto de políticas urbanas contribui para a definição da forma urbana. A integração das diversas políticas, tais como: uso e ocupação do solo, políticas habitacionais, políticas de transporte, prioridade de sistema viário, regulamentação etc., afeta de maneira direta a competitividade dos diversos modos de transporte, bem como a escolha desses modos e, conseqüentemente, a forma urbana (FERREIRA, 2007, p. 149).

Segundo a Associação Nacional de Transportes Públicos, nas últimas décadas houve significativa queda no uso do transporte público no Brasil, cuja causa é um ciclo-vicioso:

A falta de transporte público de qualidade estimula o uso do transporte individual, que aumenta os níveis de congestionamento e poluição. Esse uso ampliado do automóvel estimula no médio prazo a expansão urbana e a dispersão das atividades, elevando o consumo de energia e criando grandes diferenças de acessibilidade às atividades. A ausência de planejamento e controle que ordenem o uso e a ocupação do solo acaba por deixar que o desenho da cidade seja resultante exclusivamente de forças de mercado, que tendem a investir nas áreas de maior acessibilidade, freqüentemente com graves impactos ambientais e sobre o sistema de circulação local (ANTP, 1997, p. 19).

Conforme Marques (2006), o que deve ser o centro de nossas atenções ao avaliar políticas públicas são as várias perspectivas sobre o Estado e o poder, que diferem na maneira como um conjunto de atores, em cada situação social, combina elementos de poder, disputando os resultados do processo e o poder político, ou seja, a possibilidade de captura dos benefícios almejados. Essas perspectivas encerram diferenças com respeito à ênfase e aos processos que conseguem impulsionar, sendo importante

considerar as estratégias dos atores e a contingência dos resultados da política, como as desproporções de poder ancoradas nos instrumentos de poder.

Em várias publicações do Ministério das Cidades, e em especial nas que orientam sobre o Estatuto da Cidade, a Lei da Política Nacional de Mobilidade, o Plano Diretor e o Plano Diretor de Mobilidade, a conscientização sobre o tema da mobilidade sustentável (ou sustentada, como diria Scheibe) está demonstrada.

É o que se pode observar no *PLANMOB Construindo a Cidade Sustentável – Caderno para Elaboração de Plano de Mobilidade Urbana (2007b)*, publicação da Secretaria Nacional de Transportes e da Mobilidade Urbana – SEMOB, em parceria com o Programa das Nações Unidas para o Desenvolvimento (PNUMA):

Elevado a símbolo de modernidade, liberdade e qualidade na circulação, o transporte individual produziu uma verdadeira cultura do automóvel que legitimou a destinação de enormes recursos públicos para investimentos em ampliação do sistema viário, na busca de paliativos para um problema sem solução: garantir fluidez para um modelo de mobilidade insustentável em médio prazo. Independente dos dados e do fato de que este modelo é absolutamente insustentável sob todos os pontos de vista, nossas cidades permanecem sendo construídas para acomodar seus veículos em detrimento dos espaços reservados às pessoas (...) áreas arborizadas que perdem para a ampliação do sistema viário, e sempre tendo como justificativa a melhoria do tráfego, gerando o inevitável – a diminuição da qualidade de vida de nossas cidades (M. CIDADES & PNUMA, 2007b, p.80)

Também no documento *Mobilidade e política urbana: subsídios para uma gestão integrada (2005)*, uma publicação do Ministério das Cidades - Secretaria Nacional de Transportes e da Mobilidade Urbana – SEMOB, em parceria com o Instituto Brasileiro de Administração Municipal – IBAM, fica explícito o entendimento em vários parágrafos.

A idéia de mobilidade é centrada nas pessoas que transitam e requer que seja possibilitada a todos a satisfação individual e coletiva de atingir os destinos desejados, as necessidades e prazeres cotidianos. É necessário valorizar as demandas de mobilidade em geral e particularmente as necessidades dos usuários mais frágeis do sistema, como as crianças, as pessoas com deficiência e os idosos. A promoção da mobilidade urbana requer a ênfase no transporte público coletivo e não no transporte individual motorizado, o que significa uma orientação de inclusão social, de racionalidade de investimentos públicos e de redução de congestionamentos, poluição e “acidentes”¹⁹.

A abordagem da mobilidade urbana para a cidade sustentável pressupõe um novo modo de gestão, que leve em conta os princípios estabelecidos pelo Estatuto da Cidade, especialmente da afirmação da função social da cidade, participação e controle social e do direito à cidadania. No Plano Diretor o tema da mobilidade constitui-se como item

indispensável para o planejamento das atividades urbanas no espaço físico, priorizando a “cidade para os cidadãos”, em oposição a uma prática em que o espaço construído privilegia a circulação dos veículos, especialmente o automóvel, em detrimento das pessoas. Para o incentivo ao transporte público eficiente e melhoria da circulação no centro das cidades, poderá ser necessário o desestímulo à circulação de automóveis em áreas centrais. Há que considerar ainda a necessidade de trabalhar as diferenças entre o que é socialmente desejável (mobilidade para todos) e as aspirações individuais. Mas, ainda que individualmente desejável, não é socialmente viável nem ambientalmente sustentável resolver as questões de mobilidade pelo transporte individual motorizado. (MCIDADES & IBAM, 2005).

O fato de estar no papel não necessariamente implica em grandes mudanças no cotidiano das cidades. É o que afirma a publicação do Instituto POLIS, que vem auxiliando o Ministério das Cidades no processo informativo e educativo sobre o Estatuto da Cidade:

(...) a simples existência de uma nova moldura legal não garante por si só a democratização do acesso à terra e às cidades brasileiras. Permanece um grande desafio: no Brasil, as práticas tradicionais empurraram a regulação urbanística para um campo de especialistas e eruditos, com pouca ou nenhuma relação com os diversos atores sociais que interferem na política urbana, ou que precisam dessa intervenção. As potencialidades do Estatuto da Cidade só resultarão em benefícios para as cidades e sua população – especialmente os grupos mais vulneráveis – se seus conteúdos forem conhecidos e instrumentalizados pelo conjunto da sociedade. É imperativa, portanto, a disseminação do conhecimento das possibilidades da Lei (CYMBALISTA, SANTORO e POLLINI, 2004).

Algumas cidades ainda estão elaborando o seu Plano Diretor. Portanto, é um processo em construção. O que é importante nesse momento é acompanhar o processo e corrigir, adaptar, modificar. Interessante citar Oliveira (2006), que comenta:

O planejamento em políticas públicas tem de ser visto como um processo, e não como um produto técnico somente. A divisão desenvolvido/em desenvolvimento tem em suas raízes a premissa, que nunca foi testada, de que as condições e o processo de planejamento nos dois tipos de países são substancialmente diferentes. Assim a literatura nos países em desenvolvimento tem sido diferente em três aspectos (Najam, 1995): Ela é baseada em estudos de caso e utiliza menos os modelos devido à grande diversidade nos contextos social, cultural e político; Ela também tende a enfatizar as influências de cima para baixo no processo de planejamento; Finalmente, a literatura internacional assume que os países em desenvolvimento têm maiores dificuldades técnicas, financeiras e culturais no processo de planejamento e implementação de políticas públicas (OLIVEIRA, 2006, p. 273 e 279)

Para Arretche (1999), o Brasil é um país que estruturalmente se caracteriza por uma federação composta por uma grande maioria de municípios pequenos, que têm arrecadações ínfimas (portanto, com pouco “poder de barganha” no “meio ambiente

político-capitalista”), com pequeno porte populacional, densidade econômica pouco expressiva e significativa dependência de transferências fiscais. Os Estados vêm suprindo a necessidades destes municípios pequenos na gestão técnica de políticas – leia-se, de estudos, projetos, planejamentos e avaliações de políticas (futuras ou implementadas).

Sobre a falta de estudos de acompanhamento de processos de implementação de políticas públicas no Brasil, Faria (2003) refere:

A notória carência de estudos dedicados aos processos e às metodologias de avaliação de políticas, contudo, deve também ser tributada à escassa utilização da avaliação, como instrumento de gestão, pelo setor público do país nos três níveis de governo. Tais pontos sugerem, ainda, que esse campo de análise no Brasil permanece, em larga medida, magnetizado pelos processos decisórios. Porém, a escassez de estudos “pós-decisão” parece explicada não apenas pela frágil institucionalização da área no Brasil, que faz com que a análise de políticas públicas continue gravitando na órbita das questões analíticas mais tradicionalmente valorizadas pela ciência política, mas também pela debilidade do campo de estudos da administração pública do país. Mas as questões como a implementação e a avaliação têm sido negligenciadas, as abordagens que destacam o papel das idéias e do conhecimento no processo das políticas têm sido praticamente ignoradas no país (FARIA, 2003, p.22).

De acordo com Klaus Frey (2004), enquanto se observa uma tendência ao enfraquecimento dos movimentos populares em função do aumento das incertezas sociais, “os governos, carecendo de legitimidade democrática, abrem-se para a sociedade civil, criando novas formas de articulação sociopolítica” (p. 118), como o orçamento participativo, conselhos-gestores ou participação comunitária, na tentativa de conciliar legitimidade democrática e aumento da eficiência.

A ampliação dos atores sociais envolvidos na gestão da coisa pública traz o tema da governança (*governance*). O avanço do debate da governança no âmbito das Ciências Política e Administrativa se deve à retração do Estado promovida pelas políticas neoliberais das últimas duas décadas, e à evidente incapacidade das instituições públicas enfraquecidas em lidar eficientemente com os crescentes problemas urbanos. Mas Frey adverte que tanto pode estar representando uma abertura política (emancipação social e redistribuição de poder, democratização do saber), como pode ser uma face do corte de custos (necessidades administrativas e governamentais).

Arretche (1999) ressalta que no Brasil pós-1988, estados e municípios passaram a ser politicamente autônomos de fato, o que implica que os governos interessados em transferir atribuições de gestão de políticas públicas devem implementar estratégias bem-sucedidas de indução para obter a adesão dos governos locais (p.112). Ou seja, não basta aumentar fontes autônomas de recursos das unidades locais da Federação ou aumentar a

transferência, da mesma forma que não é possível a descentralização utilizando-se os recursos administrativos herdados da política centralizada. As políticas continuadas de capacitação municipal se mostram eficazes.

O debate em torno da reforma e da modernização do Estado e da gestão pública no Brasil, segundo Klaus Frey (2004), é determinado por duas principais vertentes de reflexão teórica (que também são experiências práticas de gestão urbana). A abordagem gerencial (enfatizando enxugamento e gerenciamento do tipo empresarial) e a abordagem “democrático-participativa” (focada na sociedade civil e mecanismos de empoderamento). O autor compara as experiências de Santos/Porto Alegre (democrático-participativa) e a de Curitiba, que ele chama de abordagem tecnocrática de planejamento (Frey, 1996) - explorando uma forma de participação popular e divisão de responsabilidades entre Estado e Sociedade Civil, o modelo colaborativo (que enfatiza eficiência das ações e projetos concretos). Frey adverte que ambas as experiências apresentam falhas na prática de avaliação e gestão do processo de governança interativa, merecendo maiores estudos.

Carlos Aurélio Pimenta de Faria (2003), complementa enfatizando que existem muitas abordagens para o estudo dos processos de formação e gestão de políticas públicas: a abordagem das *policy networks* (*issue networks, policy communities*); a abordagem das comunidades epistêmicas (*networks of knowledge-based experts*); a abordagem das *advocacy coalitions*, e de *policy learning* entre outros. Mas “como no universo político brasileiro o conflito é normalmente camuflado pela barganha e mitigado pela prevalência das relações de tipo clientelista, sendo reduzido o papel do argumento e do convencimento” (p. 27), todas as abordagens (exceto a de *advocacy coalitions*) podem não ser as mais indicadas.

De acordo com Carvalho (2003, p.186), sustenta-se que “se o sistema das políticas públicas é um processo em fluxo, por associação *uma dada política não pode configurar-se como seqüência linear de etapas*”. Ela complementa explicando que de forma distinta de interpretações anteriores (geralmente vindas das Ciências da Administração, com etapas estanques: formulação, implementação e avaliação de decisões previamente tomadas), a abordagem que melhor expressa a realidade do conjunto das políticas públicas é a que a considera como um processo contínuo de decisões que, “se de um lado pode contribuir para ajustar e melhor adequar as ações ao seu objeto, de outro, pode alterar substancialmente uma política pública”. Dessa forma, “*a avaliação é parte constitutiva do processo da política pública*”, passando a fazer parte como uma atividade permanente do processo.

Enfim, tem-se todo um campo de conhecimento, de reflexão e uma rede de atores prontos para colocar em prática a lei da *Política Nacional de Mobilidade Urbana* e tornar o *Bicicleta Brasil* um programa “poderoso” (enérgico, intenso, importante, influente, prestigioso, rico), o que falta para que as palavras se transformem em ações na prática?

Considerações finais

É importante refletir sobre o significado das palavras. É interessante lembrar que o des(-)envolvimento, então, é uma palavra que arrasta consigo uma forma de viver em sociedade baseada em um processo histórico-cultural (ou seria histórico-representativo-significante?), regularmente reificado, apoiado na tecno-ciência. Um “modelo de viver” que foi alienado à sociedade [(ou valeria dizer um *devir*?...”posto que encarna uma forma abstrata de futuros imaginários - previstos e manipulados, ganhos hipotéticos e prospecções” (LIBERATO, 2004, p. 6)], gerando conseqüências (antrópicas) de dimensões socioambientais jamais vistas em períodos anteriores na história do ser humano na Terra.

O relatório *Nosso Futuro Comum* e a Rio 92, são marcos de uma inserção da dimensão ambiental em uma “esfera” socioplanetária porque era a (de novo) esperança de que o social e o outro pudessem ter um pouco de espaço nesse território do eu? Ou eles são documento e evento sócio-político-técnico que são marco da vitória triunfal (mais uma vez) do medo? Medo de se conhecer como aquilo que o ser não é?

Reflexões são bem-vindas nesse momento. O território é próprio para reflexões porque no Brasil são tempos de efetivação do Estatuto da Cidade e de tramitação da Lei da Política Nacional de Mobilidade Urbana, em uma sociedade que tem desde os tempos do Movimento de Reforma Urbana - uma clara visão - de como devem ser os gastos públicos, as políticas sociais; de quais valores e signos devem morrer e quais os que – até podem viver, mas que tem que ter a coragem de, como afirma Milton Santos (em 1992: *A descoberta da Natureza*), continuar a perseguir a verdade! Mas aquilo que antigamente se chamava de verdade – antes dos mitos se tornarem eles próprios as verdades significadas.

Será preciso despir-se de todo o conhecimento acadêmico e (de novo) voltar a aprender com quem sabe escutar a terra, o ar e as águas? O *diálogo de saberes* só faz sentido no mundo que já não sabe argumentar e escutar (as “coisas” e as pessoas),

mas, se é necessário re-apreender da/por e pela Terra (mãe?), que afinal é a mãe que nos abriga em seu território, que assim seja!

A luta por tecnologias simples, baratas, eficientes e não poluentes, como a bicicleta, é a chave para essas mudanças... que levarão à esse tipo de verdade (a antiga, bem antiga – antes de sermos o Eu).

A dificuldade de fazer política pela mobilidade por bicicleta – e de se estabelecer na prática essa política, é um “fator (auto-)antrópico” – as barreiras ao seu uso são criadas pelo ser (racionalizado, que não sabe pensar, mas que sabe somar capitais e necessidades), que faz uso do *objeto-signo*, o carro, com a (auto) ilusão de estar transformando-o em um *objeto-utensílio* (Baudrillard), como se assim fosse possível esconder a sua falta de significação diante de tal utilidade desprovida de fim social, comunitário.

Na prática, existem cidades no mundo que são “ilhas de boa mobilidade por bicicleta” em mares de mobilidade motorizada caótica (Portland, nos Estados Unidos, Ferrara, na Itália). Então, o que aconteceu nessas cidades? Rede de atores articulada e poderosa? Líderes políticos visionários? Por que elas conseguiram?

NOTAS

1 Ensaio apresentado como trabalho final da disciplina SPO 5011 - Sociologia do Desenvolvimento (2007.2) do Programa de Pós-Graduação em Sociologia Política do Centro de Filosofia e Ciências Humanas (CFH) da Universidade Federal de Santa Catarina (UFSC), tendo como professora Cécile Raud.

2 Doutoranda do Programa de Pós-Graduação Interdisciplinar em Ciências Humanas (PPGICH), Área de Concentração Sociedade e Meio Ambiente (SMA); Linha de Pesquisa Desenvolvimento, conflitos e políticas públicas. Orientador: Luiz Fernando Scheibe - LAAM CFH/UFSC (www.cfh.ufsc.br/~laam)
Professora efetiva do Centro de Ciências da saúde e do desporto da Universidade do Estado de Santa Catarina UDESC. Coordenadora do Grupo CICLOBRASIL, Extensão e Pesquisa em Mobilidade Sustentável (www.udesc.br/ciclo). Ciclotivista - Fundadora e ex-presidente da VIACICLO, Associação dos Ciclousoários da Grande Florianópolis (www.viaciclo.org.br) Contatos: ciclobrasil@udesc.br giselle@udesc.br

3 Estatuto da Cidade - O crescimento das forças democráticas durante os anos 80 alimentou a articulação dos movimentos comunitários e setoriais urbanos, que se articulou com o movimento sindical, e juntos apresentaram a emenda constitucional pela Reforma Urbana na Assembléia Nacional Constituinte de 1988 - que mais tarde ficaria conhecido como o Estatuto da Cidade - uma modificação dos capítulos 181 e 182 da Constituição, que somente 13 anos depois (em 2001) seria aprovado como Lei Federal 10.257. A incorporação da questão urbana em dois capítulos da Constituição federal permitiu a inclusão de propostas democráticas sobre a função social da propriedade e da cidade nas constituições estaduais e nas leis orgânicas municipais. As inovações contidas no Estatuto situam-se em três campos: um conjunto de novos instrumentos de natureza urbanística voltados para induzir – mais do que normatizar – as formas de uso ocupação do solo; uma nova estratégia de gestão que incorpora a idéia de participação direta do cidadão em processos decisórios sobre o destino da cidade e a ampliação das possibilidades de regularização das posses urbanas, até hoje situadas na ambígua fronteira entre o legal e o ilegal. O Estatuto da Cidade obriga todos os municípios com mais de 20 mil habitantes a formularem seus Planos Diretores Municipais ou efetuarem revisões da Legislação Urbanística existente até Outubro de 2006. Entrou em vigor em 2006, uma série de instrumentos jurídicos e urbanísticos que têm o poder de intervir sobre o espaço urbano; tornando

obrigatória a presença e contribuição da sociedade civil na elaboração do Plano Diretor, para cidades com mais de 20 mil habitantes, e do Plano de Mobilidade Urbana, para cidades com mais de 500 mil habitantes (M. CIDADES, 2006; ROLNIK, s/d; XAVIER, 2007).

4 Plano Diretor Participativo – O Plano Diretor é o instrumento básico da política de desenvolvimento urbano do município, elaborado através de um processo democrático e participativo para garantir aos cidadãos o direito às cidades sustentáveis. É uma lei municipal, aprovada na câmara de vereadores, que deve definir qual é a melhor forma de ocupar cada parte do território do município, tanto das áreas urbanas quanto das rurais. Nesse sentido, ele deve estabelecer critérios e metas para: - as formas de uso e ocupação do solo do município; - o desenvolvimento das funções sociais da cidade e da propriedade; - a utilização dos instrumentos urbanísticos previstos no Estatuto da Cidade; - a formulação das políticas públicas de habitação, saneamento ambiental e mobilidade urbana; - o sistema de gestão democrática (CAAP, 2006).

5 Plano de Mobilidade Urbana - O Estatuto das Cidades estabeleceu a obrigatoriedade das cidades com mais de 500 mil habitantes elaborarem um Plano de Transporte Urbano Integrado, compatível com o seu plano diretor ou nele inserido. A denominação destes planos foi alterada para Plano Diretor de Transporte e da Mobilidade (PlanMob), pela Resolução nº 34, de 01 de julho de 2005, do Conselho das Cidades. Não foi só uma mudança de nome o que ocorreu, mas uma reformulação de conteúdo. Este é um conceito bem mais abrangente, que considera a mobilidade urbana “um atributo das cidades, relativo ao deslocamento de pessoas e bens no espaço urbano, utilizando para isto veículos, vias e toda a infra-estrutura urbana”. Os antigos planos focavam na circulação de veículos, o PlanMob se preocupa com a circulação das pessoas. A importância estratégica dessa nova abordagem é tanta, que o Ministério das Cidades, por meio da Secretaria Nacional de Transporte e da Mobilidade Urbana, SeMob, decidiu avançar na obrigação legal e incentivar a sua elaboração por todas as cidades com mais de 100 mil habitantes, considerando que nessas ainda é possível reorientar os modelos de urbanização e de circulação de maneira preventiva. A mesma Resolução nº 34, de 01 de julho de 2005, estabeleceu os princípios e diretrizes gerais a serem observados na elaboração destes Planos: (I) Garantir a diversidade das modalidades de transporte, respeitando as características das cidades, priorizando o transporte coletivo sobre o individual, os modos não motorizados e valorizando o pedestre; (II) Garantir que a gestão da Mobilidade Urbana ocorra de modo integrado com o Plano Diretor Municipal; (III) Respeitar as especificidades locais e regionais; (IV) Garantir o controle da expansão urbana, a universalização do acesso à cidade, a melhoria da qualidade ambiental, e o controle dos impactos no sistema de mobilidade gerados pela ordenação do uso do solo.

Para auxiliar os municípios, o Ministério das Cidades lançou o Caderno de Referência para Elaboração de Plano de Mobilidade Urbana (M. CIDADES, 2007b).

Obs: Em recente evento “Workshop do programa Bicicleta Brasil”, em 9 de abril de 2008, foi informado que atualmente é política da SEMOB incentivar municípios com mais de 20.000 habitantes a fazer seu PlanMob. (www.cidades.gov.br → Notícias → “Discussão sobre uso de bicicletas reuniu acadêmicos e empresários”).

6 Projeto de Lei da Mobilidade Urbana (PL 1687/2007 – em tramitação). Em 2005, o anteprojeto de lei da Política Nacional de Mobilidade Urbana é apresentado pelo Executivo. Nesse e no ano seguinte, uma série de seminários é realizada, em várias cidades brasileiras, expondo e promovendo a referida lei e as políticas urbanas apregoadas pela Secretaria Nacional de Transporte e da Mobilidade Urbana, SEMOB, do Ministério das Cidades. Em 2007 ele se transforma em Projeto de Lei da Mobilidade Urbana - PL 1687/2007 (XAVIER, 2007). Neste sentido o governo federal assume um papel de proponente de políticas, de forma consensual e participativa, que têm nos estados e municípios seu “locus” de execução. A política de mobilidade urbana adotada pelo Ministério das Cidades se inspira largamente das principais resoluções e planos emanados dos encontros internacionais sobre meio ambiente e desenvolvimento sustentável, como os das Conferências do Rio em 1992 e de Joanesburgo, em 2002 (M. CIDADES, 2007a, p.14).

7 Clube de Roma (www.clubofrome.org). Pequeno grupo internacional de profissionais de vários campos do conhecimento, que em abril de 1968, se reuniu em uma pequena vila de Roma, para discutir as preocupações com o ilimitado consumo de reservas naturais em um mundo de reservas limitadas. Em 1972 o grupo encomenda a pesquisadores do *Massachusetts Institute of Technology* um estudo sobre impactos ambientais do desenvolvimento. O relatório do estudo *The Limits to Growth*, coordenado pelo professor Meadows, foi traduzido em mais de 30 idiomas e vendeu mais de 12 milhões de cópias.

8 Vélib – Sistema de Bicicletas Públicas de Paris www.velib.paris.fr

9 BICICLETADA – A Bicicletada é um movimento no Brasil e em Portugal inspirado na Massa Crítica (*Critical Mass*), onde ciclistas se juntam para reivindicar seu espaço nas ruas. Os principais objetivos da Bicicletada

são divulgar a bicicleta como um meio de transporte, criar condições favoráveis para o uso deste veículo e tornar mais ecológicos e sustentáveis os sistemas de transporte de pessoas, principalmente no meio urbano. A Bicicletada, assim como a Massa Crítica, não tem líderes ou estatutos, o que leva a variações de postura e comportamento de acordo com os participantes de cada localidade ou evento. O maior mote da Bicicletada é "um carro a menos", usado principalmente para tentar obter um maior respeito dos veículos motorizados que trafegam nas ruas saturadas das grandes cidades.

Fonte: www.bicicletada.org

10 A primeira Pedalada Pelada de São Paulo, ou *World Naked Bike Ride* (WNBR), ocorreu no dia 14 de junho de 2008, nos mesmos moldes das ações que acontecem em diversas cidades do mundo. *Nus é como nos sentimos por ter que disputar espaço nas ruas de São Paulo, em meio à violência gerada pelo stress dos motoristas parados em congestionamentos, confinados em máquinas poluentes de vidros escuros.* Diariamente essa situação coloca em risco a vida de ciclistas, de pedestres e até de outros motoristas. Pelados, os ciclistas pretendem chamar a atenção para a exposição indecente à poluição dos carros, para a morte dos espaços públicos tomados por esses veículos e principalmente, para sua fragilidade diante das poderosas máquinas motorizadas, muitas vezes guiadas por pessoas agressivas que não respeitam a bicicleta como o veículo que é, previsto no artigo 96 do Código de Trânsito Brasileiro – CTB.

Declaração dos participantes da I Pedalada Pelada de São Paulo

http://nakedwiki.org/index.php?title=S%C3%A3o_Paulo

11 Algumas matérias recentes, que demonstram a importância que a mídia vem dando ao tema da bicicleta como transporte (apenas para ilustrar):

Revista Vida Simples http://vidasimples.abril.com.br/edicoes/064/pe_no_chao/conteudo_269915.shtml

Revista Veja http://veja.abril.com.br/290807/p_122.shtml

O Estadão http://www.estadao.com.br/estadaodehoje/20080727/not_imp212649_0.php

Globo News <http://video.globo.com/Videos/Player/Noticias/0,,GIM729043-7823-ANDAR+DE+BICICLETA,00.html>

12 IPB - Instituto Pedala Brasil www.pedalabrasil.com

13 ABRADIBI Associação Brasileira dos Fabricantes, Distribuidores, Importadores, Exportadores de Bicicletas, Peças e Acessórios www.abradibi.com.br

14 ABRACICLO, Associação Brasileira dos Fabricantes de Motocicletas, Ciclomotores, Motonetas, Bicicletas e Similares www.abraciclo.com.br

15 SIMEFRE, Sindicato Interestadual da Indústria de Materiais e Equipamentos Ferroviários e Rodoviários www.simefre.org.br

16 ANTP – Associação Nacional de Transportes Públicos www.antp.org.br

17 ANPET – Associação Nacional de Pesquisa e Ensino em Transportes www.anpet.org.br

18 UCB - União de Ciclistas do Brasil www.uniaodeciclistas.org.br

19 Deve-se questionar e procurar “desnormalizar” a designação de acidentes para os sinistros de trânsito. A palavra acidente parece simplesmente encobrir o *efeito* não visado e não desejado da lógica capitalista. Ora, pela mesma lógica, então, poderíamos chamar de “acidentes de fluxo econômico” ou “acidentes de nutrição” para a miséria e a fome/desnutrição provocadas pela lógica capitalista, pois os capitalistas e o sistema capitalista nunca tiveram a intenção de matar de fome quem quer que seja (LIBERATO, 2004, p.18).

Mortes no trânsito não são acidentes. “Acidente” (dicionário Houaiss): “acontecimento casual, fortuito, inesperado”. 18 de Novembro é o Dia Mundial em Homenagem às Vítimas de Trânsito. Um minuto de silêncio pelas 1,2 milhão de vítimas anuais da carnificina motorizada, a maior epidemia silenciosa do nosso tempo, que tira a vida de um ser humano a cada 30 segundos e ainda continua a ser chamada de “acidente”. Esta entrada foi escrita por luddista e postada em 18 de Novembro de 2007 at 23h43 e arquivada em guerra é paz com tags acidentes, dia mundial em homenagem às vítimas de trânsito, mortes.

Fonte: <http://apocalipsemotorizado.net/2007/11/18/mortes-no-transito-nao-sao-acidentes/>

Referências

ALMANDRADE, A. L. M. A. A cidade e a estética do progresso. *Revista do Fórum Permanente: Museus de Arte; entre o público e o privado*. Sem data.
Disponível: <http://forumpermanente.incubadora.fapesp.br/portal/painel/museumundo/cidade> Acesso jan. 2007.

ANTP Associação Nacional de Transportes Públicos. Transporte Humano - Cidades com Qualidade de Vida. Coordenadores: Ailton Brasiliense Pires, Eduardo Alcântara Vasconcellos, Ayrton Camargo e Silva. São Paulo, 1997, 312 p.
Disponível: <http://www.viaciclo.org.br/download.php?t=a&id=46>

ARRETCHE, Marta T. S. Políticas Sociais no Brasil: descentralização em um Estado Federativo. *Revista Brasileira de Ciências Sociais*, v.18, n. 51, p. 11-140, 2003.
Disponível: <http://bibliotecavirtual.clacso.org.ar/ar/libros/lasa98/Arretche.pdf> Acesso jul. 2008

BAUDRILLARD, Jean. *A Sociedade de Consumo*. Elfos. Rio de Janeiro, 1995a.

BAUDRILLARD, Jean. *Para Uma Crítica da Economia Política do Signo*. . Elfos. Rio de Janeiro, 1995b.

BORRERO, José M^a. *Imaginación Abolicionista*. Ensayos de ecología política, Cali, PNUMA/CELA/Hivos, 2002, 187 p.

BRUNDTLAND, Gro H. *Our Common Future*. Report of the World Commission on Environment and Development.
Disponível: <http://www.un-documents.net/wced-ocf.htm>

BUIS J. Investing in urban cycling: a cost-effective way to improve public health. WHO workshop on guidelines "assessing health impact of policies that increase cycling and walking" Barcelona, Spain, Nov. 2001.

CAAP - Centro de Assessoria à Autogestão Popular. *A Cidade é sua: plano diretor participativo*. Santa Catarina, 2006.

CAMARGO, Aspásia. Governança para o século 21. In: TRIGUEIRO, A. *Meio ambiente no século 21: 21 especialistas falam da questão ambiental nas suas áreas de conhecimento*. Rio de Janeiro: Sextante, p. 307-322, 2003.

CARVALHO, Sonia Nahas. Avaliação de programas sociais: balanço das experiências e contribuição para o debate. *São Paulo em Perspectiva*, v. 17, n 3-4), p. 185-197, 2003.

CASTORIADIS, Cornelius. *A Instituição Imaginária da Sociedade*. Paz e Terra, Rio de Janeiro, 1982.

CASTORIADIS, Cornelius. *As encruzilhadas do labirinto: 2 – os domínios do homem*. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1987.

CYMBALISTA, Renato; SANTORO, Paula F.; POLLINI, Paula. *Estatuto da Cidade: o desafio da capacitação de atores locais*. In: Curso Gestão Urbana e de Cidades. Instituto Pólis, 2004.

Disponível: www.polis.org.br/download/267.pdf Acesso jul. 2008.

DURHAM, Eunice Ribeiro. Cultura e Ideologia. In: THOMAZ, O. R. (Org.) A. *Dinâmica da Cultura: ensaios de antropologia*. São Paulo: Cosac Naify, 2004

DURHAM, Eunice. *A dinâmica cultural na sociedade moderna*. In: A dinâmica da cultura, Cosac Naify, São Paulo, 2004.

ESTATUTO DA CIDADE. Lei n. 10.257, de 10 jul 2001.

Disponível: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/LEIS/LEIS_2001/L10257.htm Acesso jul. 2008.

FARIA, Carlos A. P. Idéias, conhecimento e políticas Públicas: Um inventário sucinto das principais vertentes Analíticas recentes. *Brasileira de Ciências Sociais*, v.18, n. 51, p. 2188, 2003.

Disponível: <http://redalyc.uaemex.mx/redalyc/pdf/107/10705104.pdf> Acesso jul. 2008.

FERREIRA, Eric A. Integração com o transporte não-motorizado. In: Integração nos Transportes Públicos. *Série Cadernos Técnicos ANTP/BNDES*, v. 5, p.148-65, 2007.

FOUCAULT, Michel. A verdade e as formas jurídicas. Rio de Janeiro: Nau Editora, 2001.

FREY, Klaus. Políticas Públicas: um debate conceitual e reflexões referentes à prática da análise de políticas públicas no Brasil. *Planejamento e Políticas Públicas*, n.21, p.211-259, jun. 2000.

FREY, Klaus. Governança interativa: uma concepção para compreender a gestão pública participativa? In: *Política & Sociedade*. Revista de Sociologia Política. Florianópolis: UFSC: Cidade Futura, 2004.

ILLICH, Ivan. Energia e Equidade. In: *Apocalipse Motorizado: A tirania do automóvel em um planeta poluído*. Ned Ludd org. São Paulo. Conrad ed do Brasil, 2004.

IRWIN, Alain. Kamikazes and Choromosomes: Sociological Perspectives on Technology. In: *Sociology and the Environment. A critical Introduction to society, nature and knowledge*. Londres. Polity Press, 2001.

IRWIN, Alain & MICHAEL, Mike. Reconceptualizing science, society and governance. *Science, Social Theory and Public Knowledge*. Maidenhead, Berks: Open University Press/McGraw-Hill, 2003.

LIBERATO, Léo V. M. Bicicleta e Tempo de Contestação. *Revista Xaman*, Finlândia, n. 1/2004, 2004.

LEFF, Enrique, *et al. Manifesto pela vida: por uma Ética para a Sustentabilidade*, 2002.

Disponível: http://www.pnuma.org/educamb/Manif_pela_Vida.pdf Acesso jul. 2008

LIMA, Gustavo C. O discurso da Sustentabilidade e suas implicações para a educação. *Ambiente e Sociedade*, v.6, n.2, p. 99-119, 2003.

LUDD, N. (org.) Apocalipse motorizado. A tirania do automóvel em um planeta poluído. São Paulo, Conrad Editora do Brasil, 2004.

Disponível: <http://prod.midiaindependente.org/pt/blue/2008/04/417242.shtml> Acesso jul. 2008

MARICATO, Ermínia. MetrÓpole, legislação e desigualdade. *Estudos avançados*, v.17, n.48, p.151-166, 2003.

Disponível: <http://www.scielo.br/pdf/ea/v17n48/v17n48a13.pdf> Acesso jul. 2008

MARQUES, Eduardo C. Redes sociais e poder no Estado Brasileiro: aprendizado a partir de políticas urbanas. *Rev. Bras. Ci. Soc.*, v. 21, n. 60, p. 15-41, fev. 2006

MAZON, Marcia S.; BORBA, Julian; LACERDA, Gustavo B.; SANEH, Giuliano. *Em Tese - Revista Eletrônica dos Pós-Graduandos em Sociologia Política da UFSC*, v. 3 n. 2, editorial, 2007.

Disponível: http://www.emtese.ufsc.br/editorial_vol3.pdf Acesso jul. 2008

MEADOWS, Donella H.; MEADOWS, Dennis L.; RANDERS, Jorge; BEHRENS III, William W. *Limites do Crescimento: Um relatório para o projeto do Clube de Roma sobre o dilema da humanidade*. São Paulo: Ed. Perspectiva, 1972.

MINISTÉRIO DAS CIDADES e IBAM (Instituto Brasileiro de Administração Municipal). Mobilidade e política urbana: subsídios para uma gestão integrada. Coordenação de Lia Bergman e Nidia I. A. de Rabi. – Rio de Janeiro: IBAM; Ministério das Cidades, 2005. 52 p.

Disponível: www.cidades.gov.br/media/MobilidadeePoliticaUrbana.pdf Acesso jul. 2008

MINISTÉRIO DAS CIDADES. Secretaria Nacional de Transporte e da Mobilidade Urbana. Brasil. Curso Gestão Integrada da Mobilidade Urbana. 2006, 146p.

MINISTÉRIO DAS CIDADES. Secretaria Nacional de Transporte e da Mobilidade Urbana. Caderno de Referência para a elaboração de Plano de Mobilidade por Bicicleta nas Cidades. Coleção Bicicleta Brasil, Programa Brasileiro de Mobilidade por Bicicleta. Caderno 1, Brasil, 2007(a).

Disponível: <http://www.cidades.gov.br/secretarias-nacionais/transporte-e-mobilidade/arquivos/Livro%20Bicicleta%20Brasil.pdf> Acesso mai. 2008

MINISTÉRIO DAS CIDADES (b). Secretaria Nacional de Transporte e da Mobilidade Urbana e Programa das Nações Unidas para o Desenvolvimento. *PLANMOB Construindo a Cidade Sustentável – Caderno para Elaboração de Plano de Mobilidade Urbana*. Brasil, 2007(b).

Disponível: <http://www.cidades.gov.br/secretarias-nacionais/transporte-e-mobilidade/arquivos/Livro%20Plano%20Mobilidade.pdf> Acesso mai. 2008

OLIVEIRA, José Antonio Puppim. Editorial. *Cadernos EBAPE*, v. III, n. 3, 2005.
Disponível: http://www.ebape.fgv.br/cadernosebape/asp/dsp_editorial.asp?coded=30
Acesso jul. 2008

PAULINO, Giselle. Gro Harlem Brundtland fala dos 20 anos do relatório “Nosso Futuro Comum” Entrevista ao *Notícias da Semana* do Instituto Ethos.
Disponível: <http://www.ethos.org.br/DesktopDefault.aspx?TabID=3345&Lang=pt-B&Alias=Ethos&itemNotID=8473> Acesso jul. 2008.

PEÑALOSA, Enrique. Environment Matters 2005 Annual Review Jul 04-Jun 05. The World Bank Group, 2005.
Disponível: <http://siteresources.worldbank.org/INTRANETENVIRONMENT/214578-1128104496469/20669339/5AHealthierandHappierCitybyEnriquePenalosa.pdf> Acesso jul. 2008.

PORTO-GONÇALVES, Carlos Walter. Da Geografia às geo-grafias: um mundo em busca de novas territorialidades. Ceceña, Ana Esther e Sader, Emir (org.) *La Guerra Infinita. Hegemonía y terror mundial*, Buenos Aires, CLACSO, p. 217-255, 2001.
Disponível: <http://bibliotecavirtual.clacso.org.ar/ar/libros/cecena/porto.pdf> Acesso jul. 2008.

PORTO-GONÇALVES, Carlos Walter. Geografia Política e Desenvolvimento Sustentável. *Revista Terra Livre*, AGB, n. 11-12, p. 9-76, 1996.

RIBEIRO, G.L. Ambientalismo e desenvolvimento sustentado. Nova ideologia/utopia do desenvolvimento. *Revista de Antropologia*, São Paulo, USP, n. 34, p. 59-101, 1991.

ROLNIK, Raquel. *Estatuto da Cidade: Instrumento para as cidades que sonham crescer com justiça e beleza*. O Estatuto. Textos.
Disponível: <http://www.estatutodacidade.org.br/estatuto/artigo1.html> Acesso jul. 2008

SACHS, Ignacy. *Ecodesenvolvimento: crescer sem destruir*. São Paulo: Vértice, 1986

SACHS, I. *Estratégias de transição para o século XXI: desenvolvimento e meio ambiente*. São Paulo: Studio Nobel, 1993.

SACHS, I. *Desenvolvimento: incluyente, sustentável sustentado*. Rio de Janeiro. Garamond, 2008, 152p.

SANTOS, Milton. 1992: a redescoberta da Natureza (aula inaugural do curso de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da Universidade de São Paulo). In: *Estudos Avançados* 6(14), 1992, p. 95-106.

SCHEIBE, Luiz Fernando; BUSS, M^a Dolores. Mineração, meio ambiente e o caráter paradoxal do conceito de des(-)envolvimento. In: Congr. Brasil. Geol., 37, São Paulo, *Bol. Res. Expandidos...*, São Paulo: SBG, 1992, p. 607-8.

SCHEIBE, L.F.; BUSS, M.D. O desenvolvimento e a qualidade ambiental da Região Sul Catarinense. In: Encontro Nac. Est. Sobre Meio Ambiente (ENESMA), 4, Cuiabá, *Anais...*, Cuiabá, Depto. Geogr. UFMT, v. 1, 1993, p. 397-402.

SCHEIBE, L.F. Desenvolvimento Sustentável, desenvolvimento durável. In: ZAKRZEWSKI, S.B; BARCELOS, V. (orgs.) – *Educação ambiental e compromisso social – Pensamentos e ações*. Erechim: EdiFAPES, p. 317-335, 2004.

SCHEIBE, L.F. Publicação on-line [mensagem pessoal]. Mensagem recebida por gisellexavier@yahoo.com.br em 10 jul 2008.

SOARES, André G. *A Natureza, a Cultura e eu: ambientalismo e transformação social*. Ed da Univali, 2003, 163p.

SOUZA, Marcelo J. L. O território sobre o espaço e o poder, autonomia e desenvolvimento. In: CASTRO, Elias; GOMES, Paulo C. da C.; CORRÊA, Roberto L. *Geografia: conceitos e temas*. Bertrand, Rio de Janeiro, 1995.

SOUZA, Marcelo J. L. *O desafio metropolitano: um estudo sobre a problemática sócio-espacial nas metrópoles brasileiras*. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2000, 368p.

VASCONCELLOS, E.A. *Transporte Urbano, Espaço e Eqüidade: Análise das Políticas Públicas*. São Paulo: Annablume, 2001, 218p.

VIEIRA, Paulo F. Gestão de recursos comuns para o ecodesenvolvimento. In: P.F. Vieira, F. Berkes e C.S. Seixas, *Gestão integrada e participativa de recursos naturais*. Conceitos, métodos e experiências. Florianópolis: APED e Secco, p.333-378, 2005.

XAVIER, Giselle N.A. O cicloativismo no Brasil e a produção da lei de política nacional de mobilidade urbana. Em Tese - Revista Eletrônica dos Pós-Graduandos em Sociologia Política da UFSC, v. 3 n. 2, p. 122-145, 2007.
Disponível: http://www.emtese.ufsc.br/vol3_2art2.pdf Acesso jul. 2008