

IX Seminário de Pesquisa FESPSP – “Desafio da Pandemia: agendas para as Ciências Sociais Aplicadas”.

9 a 13 novembro de 2020

GT 03 – Planejamento, Monitoramento e Avaliação de Políticas Públicas

Urbanização e Cidades: Avaliação das Políticas Públicas de Mobilidade Urbana por Bicicleta no Brasil

Uanderson Franco Barbosa¹; José Raimundo Oliveira Lima²

RESUMO: O processo de urbanização no Brasil decorre perante as problemáticas relacionadas a divisão de classes, exclusão, exploração e desigualdade social. No contexto da mobilidade urbana as políticas públicas privilegiam o uso dos automóveis, transporte individual. O próprio desenvolvimento e planejamento urbano para uso de transporte separam os indivíduos, dificultada o conhecimento espacial das cidades e o acesso a bens e serviços. Na Constituição Federal do Brasil referente a mobilidade urbana, estabelecem as políticas acerca da acessibilidade, qualidade, financiamento de infraestrutura, melhoria e o acesso universal dos meios de transportes urbano e rural como uns dos direitos sociais e fundamentais dos cidadãos brasileiros. Nesse sentido, o planejamento da mobilidade e o acesso a transporte é um ativo essencial para o desenvolvimento local. Dessa forma, o objetivo deste trabalho é discutir a importância relativa do processo de urbanização e a mobilidade urbana por bicicleta para o desenvolvimento espacial das cidades brasileiras, considerando os aspectos socioeconômicos no âmbito da avaliação das políticas públicas e sociais. Trata-se de uma pesquisa com sustentação teórica em referências da área temática, levantamentos de dados em sites e bases especializados. Entre os estudos analisados o trabalho contextualiza alguns aspectos históricos acerca do processo de urbanização no Brasil. Esse trabalho após algumas inferências aponta como uma das causas dos problemas da urbanização e das cidades a falta de infraestrutura pública voltada para a bicicleta nas cidades, dificultando a mobilidade desse meio de transporte.

¹ Graduado em Ciências Econômicas, Universidade Estadual de Feira de Santana – UEFS. uandersonfb@hotmail.com.

² Professor/Doutor, Universidade Estadual de Feira de Santana, Programa de Pós-Graduação em Planejamento Territorial, PLANTERR – UEFS. zeraimundo@uefs.br.

Palavras-chave: Mobilidade Urbana por Bicicleta, Urbanização, Cidades, Políticas Públicas.

1 INTRODUÇÃO

Uma cidade pode ser entendida como um local de encontro ou aglomeração de pessoas que buscam ou não se relacionar, por outro lado, a urbanização pode significar o processo de crescimento e desenvolvimento dos espaços físicos construído pela humanidade, que expressa e dialoga com determinada peculiaridade local, (ASCHER, 2010). Para tanto, ao estudar a urbanização das cidades, primeiro se faz necessário observar a localização e/ou as características naturais (podendo ser entendido como fins econômicos); segundo, incluir os elementos relativos aos aspectos culturais e sociais.

Na Constituição Federal o transporte é um direito social, previsto nos Art. 6º, 144º e 182º, compreendendo ao cidadão brasileiro o direito a mobilidade urbana eficiente. De acordo com Boareto (2010), o direito a mobilidade urbana eficiente no Brasil também está prevista pelo Estatuto das Cidades em Lei Federal (10.257/2001), na qual é descrito como um dos instrumentos para o desenvolvimento urbano e social. A qualidade da mobilidade urbana auxilia na dinâmica do desenvolvimento local, no acesso a oportunidade para o processo democrático cidadã dos moradores das cidades, pois, a eficiência da mobilidade urbana facilita, por exemplo, o acesso à escola, centros culturais, praças e pontos turísticos, movimentando a economia gerando emprego e renda.

A metodologia utilizada nesse trabalho é de sustentação teórica qualitativa em referências bibliográficas da área temática, consubstanciada em revisão de literaturas disponíveis sobre o tema e levantamentos de dados em sites e bases especializados. Referente a pesquisa bibliográfica, Gil (2002, p. 88) argumenta que costuma ser desenvolvida como parte de uma pesquisa mais ampla, ou seja, visando identificar o conhecimento disponível sobre o assunto e a melhor formulação do problema, ou a construção das hipóteses sendo “[...]o material utilizado para o fornecimento de dados nas pesquisas bibliográficas é constituído basicamente por livros e revistas impressos em papel ou veiculados por meio eletrônico.”. Já Flick (2013) esclarece que a pesquisa tem caráter social, pois a pesquisa é análise sistemática das questões sociais para a aplicação (saúde, educação, desigualdade social...), buscando constituir a base para a tomada de decisões das políticas públicas e sociais.

Entre os estudos analisados o trabalho apresenta uma breve contextualização acerca de alguns aspectos históricos no processo de urbanização no Brasil, atentando para o crescimento desordenado, a desigualdades regionais e suas consequências. Nesta perspectiva, o objetivo do trabalho é contribuir e discutir a importância relativa do processo de urbanização e a mobilidade urbana por bicicleta para o planejamento espacial com o foco social, principalmente nas grandes cidades brasileiras (onde há maior concentração populacional e desigualdade social), levando em conta os aspectos socioeconômicos no âmbito da avaliação das políticas públicas.

2 CONTEXTUALIZAÇÃO, PROCESSO DAS ÁREAS URBANAS DO BRASIL E O RESSURGIMENTO DA BICICLETA COMO MEIO DE TRANSPORTE

Para compreender os motivos que levam ao ressurgimento da bicicleta como meio de transporte nos grandes centros urbanos brasileiro, primeiro será necessário analisar historicamente e economicamente os aspectos da formação urbana do Brasil correlacionando as problemáticas das cidades em contínuo crescimento populacional. Segundo Silva (2010), as grandes cidades brasileiras se desenvolveram basicamente no litoral, sob a influência econômica voltada para a exportação de minério e cana-de-açúcar. Na década de 60 houve a construção de Brasília, que atraiu a urbanização para o interior nacional, porém, a centralização industrial localizou-se na região Sudeste, concentrando a densidade urbana nessa região e principalmente nas capitais de São Paulo, Rio de Janeiro e Minas Gerais.

Tabela 1 - Distribuição por porcentagem da população nas regiões do Brasil

| Regiões | 1960 | 2008 |
|-----------------------|-------------|-------------|
| Norte | 3,5 | 8,1 |
| Nordeste | 33,9 | 28,2 |
| Sudeste | 42,3 | 42,0 |
| Sul | 16,6 | 14,5 |
| Centro - Oeste | 3,7 | 7,3 |

Fonte: IPEA
Elaboração do próprio autor

Ainda Silva (2010), destaca que na década de 40, as cidades brasileiras já eram vistas como uma área avançada e moderna em detrimento da relação com o campo

que representava o atraso do país. Na década de 90 com “inchaço demográfico” dos centros urbanos, vieram diversos problemas:

[...] associada a violência, poluição, criança desamparada, tráfego caótico — entre outros inúmeros males. E que a evolução mostrou que, ao lado de intenso crescimento econômico, o processo de urbanização com crescimento da desigualdade resultou numa inédita e gigantesca concentração espacial da pobreza. (SILVA, 2010, p. 22).

O crescimento populacional do Brasil se deu devido à concentração das capitais exportadoras de recursos primários, oriundo do minério e cana-de-açúcar, e posteriormente a cultura do café que financiou os investimentos industriais na região do Sudeste, em especial São Paulo. O crescimento desordenado provocou acúmulo de problemas sociais e econômicos que refletem, infelizmente, até os dias atuais, por isso um dos fatores que frequentemente enfrentamos é a escassez de acesso a recursos e infraestrutura para fazer frete ao “inchaço populacional” que impossibilita o bem-estar social.

Jacobs (2011) observou, já no século XVIII, a relação entre a concentração populacional e a disponibilidade de acesso a conforto material, pois, a descentralização provoca dispersão econômica e a única forma do subúrbio reivindicar é através da maioria, daí a necessidade de concentrar. Por outro lado, a alta densidade populacional não transmite o número de residências e oportunidades, assim se constitui nos grandes centros, taxa elevada de moradores de rua, restrição de vaga de trabalho e criminalização nos estabelecimentos.

Segundo Oliveira (2002), o processo de urbanização de uma cidade é um fenômeno inerente à época contemporânea de origem universal a caráter industrial iniciada no século XVIII na Inglaterra, no qual a formação consiste numa causa linear, enquanto estrutura política. Assim, não é afirmado uma formação de cidade anterior ao momento da industrialização:

[...] a despeito de toda a “novidade” que cerca os começos da industrialização, teria sido algo próximo, porém marginal, ao processo produtivo o elemento que levou à formulação da questão urbana, ou melhor, que problematizou as cidades modernas e/ou industriais. (OLIVEIRA, 2002, p. 19)

Entretanto, Sposito (2000) considera que o processo de urbanização tem ligação com a formação das primeiras manifestações das civilizações pré-históricas, onde por meio do interesse de se relacionar com o lugar, o homem caracterizou posteriormente no modelo de “moradia”, sendo inicialmente a relação do homem paleolítico com a caverna. “Mais do que isso, a caverna foi o primeiro lugar onde

praticavam seus rituais e suas artes, impulsos estes que depois também serão motivo de fixação nas cidades. ” (SPOSITO, 2000, p. 7).

A discussão que envolve a urbanização exige, de certa forma, uma análise de estudo sobre a formação da civilização e das cidades, partindo do preposto da necessidade do homem de se fixar em um determinado lugar. O conceito de urbanização depende do aspecto histórico, ou seja, o conceito moderno e o conceito primitivo podem divergir, permitindo a linha de tempo sobre a industrialização ou a fixação territorial do homem primitivo. Seguindo o conceito moderno de urbanização (SILVA, 2010) ratifica, que as causas dos problemas da urbanização nem sempre acontecem do processo desenvolvimentista, mas da necessidade humana por ocupação, renda, ou má condições de vida no campo como no êxodo rural, podendo gerar no local urbano:

[...] enormes problemas, entre eles: deteriora o ambiente urbano. Provoca a desorganização social, com carência de habitação, desemprego, problemas de higiene e de saneamento básico. Modifica a utilização do solo e transforma a paisagem urbana. (SILVA, 2010, p. 27)

Em seguida, propõem que as soluções de tais problemas devem ser combatidas pela intervenção do Poder Público. Para Jacobs (2011), a concentração populacional possibilitou mudanças e diversidades típica dos centros urbanos e exalta que:

[...] entre concentração – ou alta densidade – e conforto material e outros tipos de diversidade é geralmente reconhecida quando se refere aos centros urbanos. Todos sabem que uma quantidade imensa de pessoas concentra-se nos centros das cidades e que, se não houvesse tal concentração, não haveria centro urbano que se prezasse – certamente não com a diversidade típica dos centros. (JACOBS, 2011, p. 141)

Dessa forma, Jacobs (2011) correlaciona a alta densidade populacional com as riquezas culturais e sociais dos centros urbanos. Por outro lado, Ascher (2010, p. 11) explica que o planejamento urbano negligenciou as áreas determinadas as pessoas carentes, ou seja, “Nossas cidades não previram a localização dos mais pobres, que informalmente ocuparam áreas de risco, de proteção ambiental, de preços fundiários depreciados, com a anuência velada das autoridades governamentais.”. O significado contemporâneo sobre a urbanização é designado a um local com infraestrutura, bens e serviços suficientes para suprir as necessidades dos moradores locais, ou seja, surge a idealização convencional de cidade/sociedade, perfeita, imaginada no século

XVIII, imaginado no conceito utópico, em vez do desejo e realização concreta do homem de cidades podendo ou não ser projetadas e organizada, (OLIVEIRA, 2002).

Figura 1 - Áreas Urbanizadas do Brasil 2017



Fonte: IBGE

A figura acima mostra as concentrações urbanas no Brasil segundo o dado do IBGE de 2017, podemos notar uma concentração urbana maior na parte litorânea do país, principalmente na região Sudeste. Segundo o IBGE, só a faixa litorânea de Amapá até Rio Grande do Sul corresponde 58% da população brasileira, ou seja, o processo histórico urbano do Brasil continua basicamente o mesmo, tendo uma média mudança na “distribuição” populacional no Centro-Oeste (puxado principalmente pela construção de Brasília), e leve “distribuição” no Norte (oriundo principalmente pelo polo industrial de Manaus, e riquezas naturais da floresta amazônica). Comparando a concentração urbana e a concentração de infraestrutura por bicicleta, a malha cicloviária brasileira estão concentradas nas capitais e no Distrito Federal, mesmo assim “O planejamento cicloviário não está inserida de uma maneira contínua na malha urbana, principalmente quando a cidade faz parte de um aglomerado urbano ou região metropolitana.” (SILVA, 2014, p. 86). Um dado importante é, entre 2014 a 2018, a infraestrutura por bicicleta cresceu 133% nas capitais e no Distrito Federal,

entretanto esse crescimento corresponde apenas 3,1% de toda malha viária (107.144 KM), expõe (VELASCO; et al, 2018).

Tabela 2 - Crescimento e distribuição da população por zona urbana e rural do Brasil

| Ano | População urbana | População Urbana (%) | População Rural | População Rural (%) |
|-------------|-------------------------|-----------------------------|------------------------|----------------------------|
| 1960 | 31.303.034 | 44,67 | 38.767.423 | 55,33 |
| 1970 | 52.084.984 | 55,92 | 41.054.053 | 44,08 |
| 1980 | 80.436.406 | 67,59 | 38.566.297 | 32,41 |
| 1990 | 110.990.990 | 75,59 | 35.834.485 | 24,41 |
| 2000 | 137.953.959 | 81,25 | 31.845.211 | 18,75 |
| 2010 | 160.925.792 | 84,36 | 29.830.007 | 15,64 |
| 2015 | 173.210.590 | 84,72 | 31.240.059 | 15,28 |

Fonte: Stamm; et al (2013) a partir do IPEA; IBGE
Elaboração do próprio autor

Observa-se que na década de 70 a população urbana ultrapassa a população rural, devido aos estímulos do governo, tal como, investimento em infraestrutura e políticas de expansão de consumo (embora concentrada) que fez a população da zona rural migrar para as cidades. Essa política acarretou, posteriormente, no acúmulo da dívida externa. Os dados de 2015 é uma estimativa, pois o censo demográfico é realizado a cada dez anos, por conta da COVID-19, o IBGE realizará o censo demográfico em 2021, inclusive há debate sobre mudança na metodologia, que pode mudar os critérios de classificação de território/zona urbano e rural.

Além da concentração a densidade demográfica das grandes cidades brasileiras provocam problemas estruturais e sociais, entre eles na mobilidade urbana. Neste contexto, que a bicicleta vem ganhando espaço nos grandes centros urbanos, com a mudança de hábito relacionados às práticas esportivas, exercício físicos, e por causa dos transtornos relacionados ao trânsito caótico, engarrafamento e preços abusivos dos estacionamentos e combustíveis (especialmente a gasolina). Por esses motivos, cresce a demanda da bicicleta como meio de transporte nas grandes cidades do Brasil (ABRACICLO, 2016).

Breve História da Bicicleta: A primeira bicicleta criada como meio de transporte foi século XVIII, e em muitos casos, substituiu as carroças e os charretes

da época, (ALCORTA, 2003) e (BUSTOS, 2003). Pelo alto valor, só os ricos podiam adquiri-la, e as regiões com maior intensidade de bicicletas eram também aquelas que concentravam a maioria da população, devido a área industrial, comercial e, conseqüentemente, maior poder de compra do consumidor.

No Brasil, as primeiras bicicletas chegaram em 1898 vindas da Europa. Enquanto que para os europeus a bicicleta estava ganhando popularidade na classe menos afortunadas, no Brasil, o veículo até então novo, apenas os ricos, principalmente do eixo Rio de Janeiro/São Paulo, podiam comprar o veículo por causa do alto preço de mercado, dessa forma a bicicleta era sinônimo de riqueza no país (BUSTOS, 2003).

Com o surgimento dos automóveis, a bicicleta perdeu espaço no segmento de veículo. No Brasil a zona rural virou uma espécie de “abrigo” para esse meio de transporte, e foi assim até o aparecimento da MTB³ por volta de década de 70 (ALCORTA, 2003). Dessa forma, a bicicleta transformou-se num produto esportivo, e acessível ao público, e com o passar das décadas, um dos melhores presentes para um jovem ou criança, dessa forma, ganhou novos admiradores. Mesmo com a ascensão, a bicicleta só voltou a ganhar *status* de veículo na década de 80 na Europa e no Estados Unidos.

A bicicleta reaparece nos espaços públicos para transporte nas grandes cidades pela manifestação popular e, ao mesmo tempo, como forma crítica contra a política protecionista e valorização de transportes particulares motorizados. Segundo Cresce (2016), recentemente (final do século XX e início do século XXI) no Brasil as bicicletas estão substituindo os transportes motorizados por diversos motivos: seja decorrente ao aspecto financeiro no gasto de gasolina, estacionamento, passagem ou manutenção; por questões de consciência ambiental; também pode ser relacionado a saúde, a bicicleta é um transporte que exercita o corpo; ou decorrente ao crescimento de entregadores por aplicativo usando bicicleta na mobilidade.

A reorganização do espaço urbano passa por melhoria estrutural, debate e amadurecimento da reflexão direcionado ao desafio real encontrado nos municípios do país. Andar de bicicleta reflete o apelo da sociedade civil por uma melhoria na qualidade da mobilidade urbana, principalmente para a classe de menor poder aquisitivo, pois, “as classes de renda mais alta, que têm acesso ao carro ou à várias

³ Abreviação de Mountain Bike, que significa, bicicleta esportiva para diversos terrenos, geralmente trilha.

viagens em transporte público, possuem maior mobilidade que as de renda mais baixa.” (BOARETO, 2010, P. 17).

2.1 AVALIAÇÃO, POLÍTICAS PÚBLICAS E SOCIAIS: A BICICLETA COMO ALTERNATIVA PARA O MEIO DE TRANSPORTE

Na linha de pesquisa da formação das grandes cidades brasileiras, observa-se a visão tradicional de cidade no processo de planejamento da mobilidade urbana desenvolvida para os veículos particulares, resultando numa separação do sistema de transporte coletivo e uma discriminação dos diversos tipos de transporte diferente do automóvel (BOARETO, 2010). Nessa visão prevalece a expansão contínua dos grandes centros e má infraestrutura da mobilidade em detrimento do uso do solo e do meio ambiente, onde o centro da mobilidade se encontra o automóvel, e na periferia seria os outros meios de transportes, como a bicicleta.

Se considerar os automóveis na política visando potencializar as atividades econômicas, os veículos automotivos têm grande importância na geração de emprego e renda por meio dos recursos utilizados para a construção de vias, viadutos, rodovias, pontes e até mesmo para a produção da gasolina, diesel e autopeças. Por outro lado, acarretam prejuízos ao meio ambiente e também econômico pelo excesso de extração de recursos naturais, além de afetar a saúde humana por meio das emissões dos gases poluente provido da gasolina e diesel (SOARES; et al, 2015).

As infraestruturas para a bicicleta além de estimularem investimentos físicos, afetam uma mudança cultural e nova perspectiva dos espaços públicos por ser um meio de transporte sustentável, permitindo ao indivíduo a conexão com a cidade e inclusão social. A política de mobilidade urbana por bicicleta também oferece um papel econômico e democrático importante, visto que, a bicicleta é um transporte capaz de agregar valor, entre os exemplos: beneficia a saúde do ciclista, combatendo o sedentarismo; é um veículo que não polui, e precisa de poucos componentes (material: ferro, plástico, aço...), faz pouco barulho, ocupa pouco espaço nas vias públicas; é acessível economicamente para os cidadãos, e o custo de execução da infraestrutura é baixo. Ou seja, dialoga com as diretrizes da ONU (organização das Nações Unidas) no desenvolvimento sustentável das cidades.

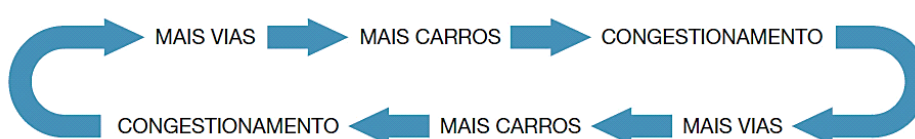
Curcio (2015) discute o “Paradigma da Modernidade” como uma relação conflituosa do indivíduo em saber ou até mesmo “optar” pelo padrão ou ser diferente

dele, colocando na balança a inclusão social no relacionamento humano sendo uma disputa dentro e fora da fluidez de novos padrões na aceitação “natural” do indivíduo perante a sociedade, que usualmente está inserido em certos padrões mesmo sem a sua vontade. A questão é: tendo escolha, é necessário seguir as mudanças de padrões? A resposta não é única e nem tão pouco pode ser representada com um modelo, em contrapartida, seguir um padrão pode expressar, em alguns casos, o conforto e/ou medo de ir para o outro caminho desconhecido e deixar de desfrutar saberes e sabores. A bicicleta é caracterizada como um meio de transporte viável e sustentável capaz de interagir eficientemente com a mobilidade urbana no Brasil, e escolher a bicicleta como uma alternativa de transporte é uma maneira diferente do que no modelo padronizado urbano de transporte particular automotivo.

Araújo (2007) argumenta a inclusão social com a chamada "Crise do Paradigma" que é uma crise na concepção de mundo quanto a mudança radical na estrutura organizacional dentro da própria organização, fazendo com que o indivíduo tenha dificuldade na assimilação do conteúdo, no qual o sistema não aceita e não se articula com outros modelos de fora da organização. No outro viés, Ascher (2010, p. 40) “A diferenciação social transforma igualmente as estruturas familiares e seu funcionamento. ”, ou seja, as características sociais entre os grupos de pessoas ou de famílias têm influência direta na formação do pensamento e das ações de um indivíduo.

O crescimento dos automóveis, principalmente na década de 60, se deu primeiramente pela rapidez e agilidade no deslocamento, o segundo motivo é advindo pela à sua cadeia econômica (BOARETO, 2010). Com o surgimento dos automóveis cria-se um ciclo vicioso na construção de vias, tunes, avenidas e viadutos, forçando a mudança dos habitantes para outras áreas (periféricas), gerando uma expansão que, em muitos casos, desordenados dos grandes centros urbanos, refletindo por exemplo na privação a bens e serviços.

Figura 2 - Ciclo Vicioso de Política de Automóvel



Fonte: Boareto (2010, p. 12)

Segundo Boareto (2010, p. 12) “Nos grandes centros urbanos, as vias para automóveis ocupam em média 70% do espaço público e transportam apenas de 20% a 40% dos habitantes”. Atentando que o crescimento da produção, venda e utilização dos automóveis começou nos Estados Unidos e na Europa e serviu de modelo para os países subdesenvolvidos como o Brasil. A política de mobilidade urbana voltado para um único seguimento de transporte particular, gerou um empobrecimento econômico causado pela falta de investimento para outros meios de transportes, e ao mesmo tempo, dificulta o deslocamento da população brasileira pesando negativamente na produtividade econômica e políticas de acesso a lazer, saúde, cultura e entre outras atividades.

Diante do fortalecimento e generalização da cultura por automóveis particulares, surgiu disputas nos espaços urbanos tanto individual quanto coletivo de esfera política, refletido, dentre outros, na falta de respeito entre os pedestres, ciclistas e condutores ocasionando inúmeros acidentes, sem falar do descaso inerente aos transportes coletivos que muitas vezes é insuficiente para atender a necessidade da população pobre de se locomover com qualidade e eficiência. A respeito dos acidentes, segundo Sousa e Tanji (2020), o SUS (Sistema Único de Saúde) gasta mais de 15 milhões por ano só para tratar traumas decorrente a acidente de bicicleta com outros meios de transporte como motos, ônibus e automóveis. Ainda segundo Sousa e Tanji (2020) a falta de infraestrutura para as bicicletas coopera para o crescimento assustador de morte de ciclistas no Brasil, que entre os anos de 2010 a 2020 mais de 13 mil ciclistas morreram no trânsito brasileiro.

Conforme Boareto (2010) existe no Brasil uma concentração de trajetos longos feitos a pé que poderiam ser feitos de bicicletas, mas que não são feitos pelo simples fato da inexistência de infraestrutura, segurança e política públicas voltada para o incentivo ao uso da bicicleta na integração como meio de transporte seguro, ágil e viável na mobilidade, nesse sentido, (ASCHER, 2010, p. 32) diz:

[...] não se trata mais de simplesmente mobilizar conhecimento prévios a certas ações, mas examinar permanentemente as escolhas possíveis e reexaminá-las em função daquilo que elas já produziram. A flexibilidade é a reflexão antes, durante e depois...

Uma das alternativas para solucionar ou amenizar o efeito colateral da expansão dos automóveis pode ser o investimento em infraestrutura que possibilite novas alternativas de transportes como os trens, metrô, ônibus e bicicletas junto com políticas públicas de mobilidade urbana adequada, eficiente, segura e econômica para

cada tipo de cidade. Desde os anos 80 os impactos ambientais, econômicos e sociais gerados pela política de fortalecimento dos automóveis geram alguns transtornos relacionados à fluidez no trânsito e qualidade do ar.

Medidas de moderação no trânsito foram tomadas em São Paulo que criou o “rodizio” de carros para diminuir o fluxo de trânsito e assim amenizar os congestionamentos viários. Contudo, como não há incentivo e infraestrutura para os outros tipos de transporte, um paulistano chega a ter dois carros, burlando a medida. A bicicleta pode ser uma aliada no combate ao congestionamento urbano nas grandes cidades, como São Paulo, pois demanda menos espaços e necessita de baixo custo para a instalação de infraestrutura. Para tanto, na cidade de São Paulo os roubos e furtos de bicicletas cresceram 175% entre 2014 a 2019, mas o que chama atenção é que os lugares com melhor infraestrutura para as bicicletas são locais onde os roubos e furtos acontecem, (GUEDES, et al. 2019). Ou seja, não basta somente políticas públicas físicas, mas políticas estruturais na segurança, oportunidade, educação, esporte e inclusão social.

Uma política pública e social tem que priorizar o acesso aos espaços urbanos e planejamento voltado para o bem-estar social e ambiental, garantindo acessibilidade para todos os cidadãos, tanto no direito à cidade, como na inclusão social. Precisa-se equilibrar o acesso a transporte, agregando sustentabilidade, eficiência, maximizando espaços e, principalmente, incluir a necessidade da população no plano de mobilidade dando-lhe acesso aos meios de transportes alternativos, com ênfase nas grandes cidades do Brasil:

Hoje, a maior parte dos ciclistas é homem, de baixa renda familiar e utiliza a bicicleta em deslocamentos maiores do que sete quilômetros, ou seja, utiliza a bicicleta por economia financeira, essencialmente como concorrente de um transporte coletivo. (SILVA, 2014, p. 86).

As políticas públicas é um processo contínuo, que se configura nas ações de Estado de natureza pública, desse modo, ofertando bens e serviços de escala coletiva referente a solução dos problemas da população, sendo a avaliação a fase de implementação e ajustes, levando em conta opiniões dos agentes (governo, sociedade...), para os resultados sociais almejados das políticas públicas. Diante do exposto, Madeira (2014, p. 23) afirma que, existe uma conexão entre políticas públicas e o desempenho do desenvolvimento, pois as políticas públicas é o primeiro passo no planejamento e execução onde interage o governo a sociedade civil, e o desenvolvimento é entendido como o reflexo das políticas públicas, na qual

estabelece “[...] um circuito de influências bastante complexo em diversos fatores do desenvolvimento, esquematicamente aqui divididos em cinco grandes dimensões: social, econômica, ambiental, territorial e político-institucional.”.

No que diz respeito a sustentabilidade a mobilidade urbana por bicicleta, este meio de transporte equilibra o desenvolvimento produtivo movimentando a economia, com a preocupação e preservação do meio ambiente, buscando reforçar a necessidade política na conscientização e atitude humana. Nesse sentido, a inovação e o acesso a novas tecnologias podem possibilitar a base democrática e participativa da sociedade civil no engajamento, tanto para a avaliação, quanto para a sustentabilidade nas ações das políticas públicas. Dessa forma, a ferramenta tecnológica encurta a distância entre a população e os governantes, influenciando na transparência do governo e nas tomadas de decisões políticas, (ABREU, 2017).

A inclusão da bicicleta de maneira adequada na mobilidade urbana não gera nem um conflito com outro tipo de transporte, ao contrário, promove a integração e a fluidez no trânsito nos grandes centros urbanos permitindo a democratização no acesso ao transporte e as práticas esportivas que são saudáveis para a sociedade. Embora a bicicleta seja um meio de transporte seguro, precisa de locais adequados para o deslocamento, pois em comparação aos meios de transportes motorizados é vulnerável. Para Velasco et al. (2018), os investimentos relacionados ao uso de bicicleta como meio de transporte são pouco representativos e as políticas públicas de mobilidade urbana por bicicleta dependem do estímulo e planejamento de governo, o problema é que a pauta da mobilidade urbana por bicicleta não está inserida, de forma efetiva, em todo governo local.

Logo, a população deve reivindicar, fomentar e estimular a inclusão da bicicleta no Brasil, para a implementação desse transporte com abordagem sequencial ou ciclo de políticas públicas, conforme (MADEIRA, 2014, p. 51):

No campo das políticas públicas, é comum o uso da abordagem sequencial, ou ciclo de políticas públicas. É uma ferramenta analítica que apresenta a política pública em fases: formulação, implementação e avaliação. De forma simplificada, podemos definir as etapas da seguinte forma: a fase da formulação é composta pelos processos de definição e escolha dos problemas que merecem a intervenção estatal, produção de soluções ou alternativas e tomada de decisão; a implementação refere-se a execução das decisões adotadas na etapa previa; por fim, a avaliação consiste na interrogação sobre o impacto da política.

Na democracia a participação popular pode promover ações positivas e efetivas, por outro lado, “O processo de participação democrática guarda alguns

paradoxos. Participação é algo que eminentemente gera conflitos.” (ABREU, 2017, p. 29), mesmo assim é viável reivindicar pelo direito, principalmente, a igualdade social. Como condiciona Almeida (1993) a ideia de marginalidade define padrões normativas na integração social desconsiderando ideias heterogênicas fora do padrão no comportamento das pessoas perante a sociedade civil, sendo a ideia da homogeneização aceita pelos grupos autodefinidos na representação de valores e comportamento formal. Assim a bicicleta é um transporte de caráter popular e marginalizado, mas que reivindica seu espaço nas áreas públicas urbanas e, mesmo considerada intrusa por muitos, colabora para a agenda de cidade sustentável.

3 CONCLUSÃO

No estudo, após algumas inferências, aponta uma das causas dos problemas no processo da urbanização nas grandes cidades brasileiras, o privilégio dos transportes motorizados, principalmente o automóvel; a insuficiência de infraestrutura e políticas públicas voltada para a mobilidade urbana por bicicleta nas cidades brasileiras, além da carência articulada referente a fiscalização e reivindicação popular, aumentando a desigualdade entre os meios de transporte. Percebe-se que a localização litorânea e, sobretudo na região Sul e Sudeste está diretamente ligada ao escoamento e desenvolvimento de produto primário desde a origem do país.

O investimento recebido pelas grandes cidades brasileiras reflete a disparidade econômica e ao mesmo tempo os problemas relacionados ao "inchaço demográfico". Dessa forma, foi detectada a concentração populacional em alguns espaços no imenso território brasileiro. Tal concentração gera o “inchaço demográfico” e provoca problemas estruturais na saúde, segurança, educação, mobilidade urbana e outros fatores relacionados aos serviços públicos. No entanto, as bicicletas veem auxiliando na diminuição dos transtornos relacionados ao trânsito, poluição e saúde como um agente provocativo no tocante para um transporte sustentável.

Nessa esteira, a bicicleta está articulada com a cidade que busca qualidade de vida para a população no entendimento que não polui o meio ambiente, quase que não faz barulho, além disso, demanda menos espaços que podem ser transformados em praças e escolas, por exemplos, demandando menos insumos em relação aos outros meios de transporte como automóveis, motos, ônibus e trens. Com isso agride menos o meio ambiente, é um meio de transporte de baixa manutenção e pode ser

utilizado ao mesmo tempo como um transporte/objeto para o exercício físico e para a saúde.

REFERÊNCIAS

ABRACICLO, **Anuário da Indústria Brasileira de Duas Rodas**. São Paulo, 2016. Disponível em: <http://www.abraciclo.com.br/anuario-de-2016>. Acessado em: 17 out. 2020.

ABREU, Júlio Cesar Andrade de. **Gestão de políticas públicas, participação democrática e internet: inovação nos modelos de gestão no setor público**. Brasília: Enap, 2017. 74 p.

ALCORTA, Arturo. **A História da Bicicleta no Mundo. Escola da Bicicleta**. São Paulo, 2003. Disponível em: <http://www.escoladebicicleta.com.br/historia.html>. Acesso em: 17 out. 2020.

ALMEIDA, João Ferreira. **Integração Social e exclusão social: algumas questões**. Análise Social, Lisboa, v. XXVIII, n. 123124, p. 829834, 1993.

ARAÚJO, Ulisses F. . **Programa Ética e Cidadania: construindo valores na escola e na sociedade: inclusão e exclusão social** / organização FAFE – Fundação de Apoio à Faculdade de Educação (USP), equipe de elaboração... [et al.]. Brasília: Ministério da Educação, Secretaria de Educação Básica, 2007. 4 v.

ASCHER, François. **Os novos princípios do urbanismo**. Coleção RG bolso, volume 4. São Paulo: Romano Guerra, 2010.

BOARETO, Renato (org.). **A bicicleta e as cidades: como inserir a bicicleta na política de mobilidade urbana**. Instituto de Energia e Meio Ambiente (IEMA). 2. ed. – São Paulo, 2010. 83 p.

BRASIL, Constituição (1988). **Constituição da República Federativa do Brasil: texto constitucional promulgado em 5 de outubro de 1988, com as alterações determinadas pelas Emendas Constitucionais de Revisão nos 1 a 6/94, pelas Emendas Constitucionais nos 1/92 a 91/2016 e pelo Decreto Legislativo no 186/2008**. Brasília: Senado Federal, Coordenação de Edições Técnicas, 2016. 496 p.

BUSTOS, Valter. **A História da Bicicleta no Mundo. Escola da Bicicleta**. São Paulo, 2003. Disponível em: <http://escoladebicicleta.com/historiabicicletaW.html>. Acesso em: 08 de novembro de 2020.

CRESCER o uso da bicicleta como meio de transporte em cidades brasileiras. **Jornal Nacional**, 22 jan. 2016. Disponível em: <http://g1.globo.com/jornal-nacional/noticia/2016/01/cresce-o-uso-da-bicicleta-como-meio-de-transporte-em-cidades-brasileiras.html>. Acesso em: 19 out. 2020.

CURCIO, Christian José. **Inclusão e exclusão na velhice: a (des) construção de identidades sociais** / Christian José Curcio. - Rio Claro, 2015. p. 28.

FLICK, U. **Introdução à metodologia de pesquisa**: um guia para iniciantes. Tradução: Magda Lopes. Porto Alegre: Penso, 2013.

GIL, A. C. **Como Elaborar Projetos de Pesquisa**. 4. ed. São Paulo: Atlas, 2002.

GUEDES, Phelipe ...[et al]. Roubos e furtos de bicicletas crescem 175% em 5 anos na cidade de SP. **São Paulo**, 18 nov. 2019. Disponível em: <https://g1.globo.com/sp/sao-paulo/noticia/2019/11/18/roubos-e-furtos-de-bicicletas-crescem-175percent-em-5-anos-na-cidade-de-sp.ghtml>. Acesso em: 19 out. 2020.

IBGE. **Estimativa da População em 2015**. Disponível em: https://ftp.ibge.gov.br/Estimativas_de_Populacao/Estimativas_2015/estimativa_TCU_2015_20170614.pdf. Acesso em: 22 out. 2020.

_____. **Áreas Urbanizadas no Brasil 2017**. Disponível em: https://atlasescolar.ibge.gov.br/images/atlas/mapas_brasil/brasil_distribuicao_populacao.pdf. Acesso em: 22 out. 2020.

_____. **IBGE divulga as estimativas populacionais dos municípios para 2017**. Disponível em: <https://agenciadenoticias.ibge.gov.br/agencia-noticias/2013-agencia-de-noticias/releases/16131-ibge-divulga-as-estimativas-populacionais-dos-municipios-para-2017.html>. Acessado em: 18 out. 2020.

_____. **População Rural e Urbana**. Disponível em: <https://educa.ibge.gov.br/jovens/conheca-o-brasil/populacao/18313-populacao-rural-e-urbana.html>. Acesso em: 22 out. 2020.

IPEA, Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (Org.). **Texto para Discussão 1500 - O BRASIL EM 4 DÉCADAS**. Rio de Janeiro: Livraria do Ipea, 2010. 104 p.

JACOBS, Jane. **Morte e vida de grandes cidades**. Tradução Carlos S. Mendes Rosa; revisão da tradução Maria Estela Heider Cavalheiro; revisão técnica Cheila Aparecida Gomes Bailão. – 3 ed. – São Paulo: Editora WMF Martins Fontes, 2011. 295p.

MADEIRA, Lígia Mori (org.). **Avaliação de Políticas Públicas**. Porto Alegre: UFRGS/CEGOV, 2014. 254 p.

OLIVEIRA, Lúcia Lippi. **Cidade: história e desafios**. Rio de Janeiro: Editora FGV, 2002. 296p.

SILVA, J. A. da. **Direito Urbanístico Brasileiro**. 6ª ed. rev. At. 2ª tiragem. São Paulo: Malheiros Editores, 2010, 421p.

SILVA, Ricardo Corrêa da. **A bicicleta no planejamento urbano. Situação e perspectivas da inserção da bicicleta no planejamento de mobilidade (no Brasil e em São Paulo)**. 2014. p. 159. Dissertação (Mestrado). Universidade de São Paulo, Faculdade de Arquitetura e Urbanismo. São Paulo: USP/FAUUSP.

SOARES, André Geraldo ... [et al.]. **A bicicleta no Brasil 2015**. São Paulo: D. Guth, 2015. 114 p.

SOUSA, Renan; TANJI, Thiago. Mais de 13 mil ciclistas morreram no Brasil nos últimos 10 anos; falta de estrutura explica o índice de acidentes. **AUTO Esporte**, 01 set. 2020. Disponível em: <https://autoesporte.globo.com/carros/noticia/2020/09/mais-de-13-mil-ciclistas-morreram-no-brasil-nos-ultimos-10-anos-falta-de-estrutura-explica-o-indice-de-acidentes.ghtml>. Acesso em: 19 out. 2020.

SPOSITO, Maria Encarnação Beltrão. **Capitalismo e Urbanização**. 10. ed. São Paulo: Contexto, 2000. 95 p.

STAMM, Cristiano ...[et al.]. **A população urbana e a difusão das cidades de porte médio no Brasil**. Universidade Estadual do Oeste do Paraná (UNIOESTE), Toledo, PR, Brasil. **INTERAÇÕES**, Campo Grande, v. 14, n. 2, p. 251-265, jul./dez. 2013.

VELASCO, Clara ...[et al.]. Malha cicloviária das capitais cresce 133% em 4 anos e já passa de 3 mil quilômetros. **Economia**, 28 ago. 2018. Disponível em: <https://g1.globo.com/economia/noticia/2018/08/28/malha-cicloviaria-das-capitais-cresce-133-em-4-anos-e-ja-passa-de-3-mil-quilometros.ghtml>. Acesso em: 19 out. 2020.