

Desafios da Mobilidade Urbana no Brasil e o Uso da Bicicleta como uma Alternativa de Transporte em Campos dos Goytacazes/RJ

Elias Andretti Dantas do Vale¹

Érica Tavares²

GT 4. A produção da cidade, Agentes e Ações da Periferia

Resumo:

O crescimento em muitas cidades brasileiras de forma acelerada e desordenada trouxe consequências controversas que vão desde os serviços de infraestrutura básica ao direito de ir e vir. Os interesses políticos, econômicos e até sociais, em sua maioria individualizados, vão ganhando espaço no debate das políticas públicas e restringindo a concepção de um direito coletivo, de um direito à cidade como um lugar de encontro e trocas. O aumento massivo de uso de veículos motorizados individuais ganha destaque no cenário da mobilidade urbana, inferiorizando o uso da bicicleta, uma das formas de transporte mais baratas e não poluentes. O sistema cicloviário na maioria das cidades do país ainda é insatisfatório, mediante a falta de infraestrutura adequada. Portanto, este artigo objetiva contextualizar o uso da bicicleta na mobilidade urbana no Brasil, destacando a ausência de políticas públicas efetivas de mobilidade urbana, sobretudo, na cidade de Campos dos Goytacazes/RJ em que o Plano de Mobilidade Urbana ainda se encontra em formulação.

Palavras-chave: Mobilidade urbana; Bicicleta; Políticas Públicas.

¹ Arquiteto e Urbanista graduado pelo IFF – Centro, Mestrando no Programa de Pós Graduação em Desenvolvimento Regional, Ambiente e Políticas Públicas – PPGDAP/UFF Campos, Bolsista CAPES. E-mail: dovaleelias@gmail.com

² Professora Adjunta do Departamento de Ciências Sociais (COC) e do Programa de Pós Graduação em Desenvolvimento Regional, Ambiente e Políticas Públicas – PPGDAP/UFF Campos. E-mail: ericatavr@gmail.com

Direito à cidade, mobilidade urbana e as potencialidades do uso da bicicleta

Uma das dimensões fundamentais da apropriação do espaço na cidade está ligada às condições de mobilidade urbana. Ir e vir de diferentes lugares expressa as possibilidades de acesso aos diferentes recursos, bens, serviços, equipamentos urbanos, assim como as oportunidades de trabalho, educação e mesmo a moradia. Se pensarmos que o direito à cidade envolve a transformação da cidade e a construção coletiva de uma outra sociedade, a possibilidade de circular na cidade pode ser tomada como uma dimensão fundamental para esta (re)apropriação e transformação da cidade.

A concepção do direito à cidade se relaciona com a ideia de uma construção coletiva da cidade, a construção de uma outra sociedade, da cidade como espaço da troca, do encontro, da vivência. Harvey (2014, p.28) aponta que o direito é mais coletivo do que individual visto que reconstituir a cidade depende indubitavelmente do exercício de um poder coletivo sobre o processo de urbanização. As diferentes relações nas cidades são importantes para as atrações que nela existe, tal como Lefebvre (1999, p.109) aborda:

A cidade atrai para si tudo o que nasce, da natureza e do trabalho, noutros lugares: frutos e objetos, produtos e produtores, obras e criações, atividades e situações. O que ela cria? Nada. Ela centraliza as criações. E, no entanto, ela cria tudo. Nada existe sem troca, sem aproximação, sem proximidade, isto é, sem relações. Ela cria uma situação, a situação urbana, onde as coisas diferentes advêm umas das outras e não existem separadamente, mas segundo as diferenças. (LEFEBVRE, 1999, p. 109).

As migrações do campo para a cidade, desde a metade do século XX no Brasil, fizeram com que as urbes fossem crescendo e os centros urbanos fossem se tornando cada vez mais densos e movimentados. O crescimento acelerado de muitas cidades, de forma desorganizada, contribuiu com o aumento de problemas sociais, restringindo os direitos à cidade das pessoas.

Os interesses políticos, econômicos e sociais nas cidades, progressivamente, vêm se tornando mais em interesses privados do que coletivos, desacordando com o que Harvey (2014) abordou que o direito era mais grupal do que individual.

A ocupação do espaço urbano junto com as lutas dos movimentos sociais é relevante para se conquistar o direito coletivo cada vez mais ausente nas cidades. As manifestações/revoltas em favor da mobilidade urbana no Brasil em Junho de 2013, onde a população lutava por uma diminuição na tarifa do transporte público, ocupando espaços públicos, elucidam uma das formas de se exercer o direito à cidade, o direito de manifestação, um direito que não se pode comprar nem vender.

Oliveira (2011) traz uma discussão muito relevante sobre o reconhecimento da mobilidade urbana como um direito social e também com um *status* constitucional. Oliveira (2011, p.67), debate sobre o art. 30, V, da Constituição Federal do Brasil que é de competência dos municípios organizar e prestar serviços públicos de interesse local, incluindo o transporte coletivo. Ademais, o art. 37, XXI, expõe a possibilidade de que a prestação dos serviços públicos seja realizada por iniciativa privada, por intermédio da obrigatoriedade de licitação. Cabe aqui ressaltar os questionamentos que Oliveira (2011, p.67) discorre mediante a legislação:

Primeiramente, nesta lógica constitucional de prioridade à regulação e não à prestação de serviço público pelo poder público, como assegurar que a mobilidade urbana por transporte público seja acessível a todos e não apenas aqueles que possam pagar pela tarifa?

Segundo, como garantir que os deslocamentos não motorizados serão devidamente assegurados, se as nossas cidades foram construídas sem se preocupar com as pessoas, mas, sim, com a circulação de automóveis privados, gerando assim um enorme passivo de infraestrutura urbana adequada aos deslocamentos a pé e por bicicleta e acessíveis às pessoas com deficiência? (OLIVEIRA, 2011, p.67).

Para Oliveira (2011, p. 73-74), a mobilidade urbana deveria ser elevada a um *status* de direito social constitucional que, a médio e longo prazo, propiciaria a repactuação social a favor de um direito coletivo – direito de comunidade. O objetivo desta ação seria melhorar as condições de mobilidade urbana nas cidades, além do fortalecimento da coesão social em conjunto com a maior solidariedade entre os membros da comunidade. Embora o direito de ir e vir seja pensado, a princípio, na

esfera individual, na abordagem do direito à cidade que a pensa enquanto obra e construção coletiva, ele pode ser recolocado como um direito coletivo, pois remete a ampliação da acessibilidade a lugares, bens, recursos e oportunidades por parte de todos – aspecto fundamental para se pensar em uma outra cidade transformada.

O uso da bicicleta, apesar de também ser um transporte individual, pode proporcionar um acesso mais equitativo aos espaços urbanos. Boa parte dos investimentos no que tange a mobilidade urbana privilegia o acesso dos motorizados individuais nas ruas e avenidas, sendo o uso da bicicleta colocado em um plano mais distante. O transporte ativo – entendido como pedalar e andar (ANDRADE *et al*, 2016, p.12) – é uma das formas de transporte mais baratas, o que possibilita à maior parte da população utilizá-lo, apesar de seu uso envolver outras dimensões subjetivas. Portanto, o uso da bicicleta pode contribuir para um espaço mais acessível nas cidades.

A maioria das políticas públicas no Brasil substancializa no espaço uma desigualdade social. Esta se torna mais efetiva com as políticas de mobilidade urbana que favorecem o uso do transporte motorizado individual, leia-se, de maior padrão de renda. Para Aragão e Souza (2016, p.82), ao criar políticas que priorizem o transporte não motorizado, seja a pé ou bicicleta, tende-se a criarem modelos de cidades mais justas. Além disso, o padrão das cidades se eleva, o trânsito se torna mais eficiente e há uma menor emissão de gases poluentes na atmosfera.

Em muitas cidades brasileiras o automóvel, transporte motorizado individual, vem ganhando cada vez mais espaço nas ruas. Lefebvre (1991, p.112) acredita que o carro é símbolo de posição social e de prestígio. Nele tudo é sonho e simbolismo: de conforto, de poder, de prestígio, de velocidade. Ainda segundo Lefebvre (1991, p.111):

O veículo automóvel não se reduz a um objeto material dotado de uma certa tecnicidade, meio e lugar socioeconômico, portador de exigências e de pressões. O automóvel dá lugar às hierarquias: a hierarquia perceptível e sensível (tamanho, potência, preço) e se desdobra numa hierarquia mais complexa e mais sutil, a das performances. (LEFEBVRE, 1991, p. 111).

O excessivo uso de automóveis nas cidades desencadeia uma série de problemas que poderiam ser amenizados com investimentos e maior atenção para os diferentes modais que compõem a rede de transportes urbanos. Uma malha de transportes públicos eficiente contribui para a redução de trânsitos e congestionamentos intensos. O ônibus é a forma de transporte público mais comum no mundo. (VASCONCELLOS, 2012, p. 20).

Diversas cidades ao longo do mundo têm buscado soluções que considerem o modelo rodoviário de transporte ultrapassado, pois a mobilidade se encontra cada vez mais restringida por razão desta prioridade dos motorizados individuais. Com isso, projetos que incentivam a redução dos automóveis nas ruas, integração do sistema de transporte público e ampliação da rede cicloviária têm ganhado destaque no cenário de planejamento urbano. Para Trigueiro (2016, p. 8):

Interligar os diferentes modais de transporte emprestando organicidade ao planejamento é outro traço comum a essas cidades que, sem exceção, abriram caminho para as bicicletas. A “magrela” jamais será a solução para todos os problemas de mobilidade, mas sem dúvida alguma, a melhoria da mobilidade passa por ela. (TRIGUEIRO, 2016, p. 8).

A bicicleta, um dos meios de transporte ativo, possui grandes vantagens por ser de baixo custo de aquisição e manutenção, ser de fácil utilização, maior disponibilidade de estacionamento, além de proporcionar benefícios à saúde, especialmente, ao meio ambiente. São muitas as prerrogativas associadas à bicicleta, portanto, o modal tem sido considerado um meio de transporte sustentável, barato e acessível para toda a população, contribuindo para deslocamentos mais eficazes no meio urbano.

O transporte cicloviário desfruta de diversas características positivas quando o sistema de mobilidade urbana favorece o seu uso adequadamente. Conquanto, a ação pedalar compreende numerosos fatores, dentre eles, pode-se destacar fatores sociais, econômicos e políticos.

No atual cenário da mobilidade urbana brasileira, as políticas de mobilidade urbana não priorizam o uso de transporte ativo e do transporte público urbano. Ademais, a cultura automobilística ainda é muito forte na sociedade. Aragão e Souza (2016, p. 80) acreditam que há um desgaste social nas políticas voltadas para a mobilidade urbana devido à priorização do uso do veículo motorizado individual.

Atualmente, diversos grupos na sociedade têm levantado questões pertinentes à mobilidade urbana nas cidades, especialmente sobre o transporte ativo que aos poucos vai ganhando espaço nas discussões. Para Andrade *et al* (2016, p. 13), é primordial reconhecer que parte dos conhecimentos efetivados sobre o transporte ativo no Brasil é devido a luta pela mobilidade por bicicleta que muitas organizações da sociedade têm enfrentado.

Resultados preliminares: da mobilidade urbana no Brasil aos desafios para a cidade de Campos dos Goytacazes/RJ

Os resultados iniciais apresentados neste artigo advêm de pesquisa bibliográfica, documental e de observações de campo. É importante ressaltar que fazem parte de uma pesquisa mais ampla³ que está sendo desenvolvida com o objetivo de analisar as condições (potencialidades e desafios) do uso da bicicleta na mobilidade urbana, considerando o debate sobre o transporte ativo como um agente promotor do desenvolvimento urbano sustentável. A proposta é avaliar essas condições do ponto de vista da estrutura urbana, das políticas públicas e das ações em torno da mobilidade urbana, assim como a partir do olhar dos sujeitos que transitam e utilizam a bicicleta para realizar os deslocamentos cotidianos, aplicando tal estudo na cidade de Campos dos Goytacazes/RJ.

Entretanto, para o desenvolvimento desse estudo, também é de suma importância uma tarefa inicial de contextualizar os desafios da mobilidade urbana no Brasil em período recente, inclusive para avaliar as potencialidades do uso da bicicleta nas

³ Esta pesquisa está sendo desenvolvida pelo primeiro autor no projeto de dissertação de mestrado intitulado "Potencialidades e desafios do uso da bicicleta no contexto da mobilidade urbana em Campos dos Goytacazes/RJ", sob a orientação da co-autora, no âmbito do Programa de Pós-graduação em Desenvolvimento Regional, Ambiente e Políticas Públicas (PPGDAP/UFF), com apoio da CAPES.

idades e, em especial, no caso da cidade de Campos. Sendo assim, uma retomada da política urbana e das ações em torno da mobilidade urbana nos últimos anos é fundamental.

O Ministério das Cidades, criado em 2003, possuía sua estrutura apoiada em três problemas sociais que mais atingiam as populações urbanas – a moradia, o saneamento ambiental e o transporte (mobilidade e trânsito). Para Maricato (2006, p. 214), a proposta do Ministério era ocupar um vazio institucional que fazia com que o governo federal se ausentasse da discussão sobre política urbana e o destino das cidades.

De acordo com Maricato (2006, p. 215), o Ministério possui sua criação ligada ao movimento social urbano que se iniciou ainda nos anos 1970 e que ganhou força das duas décadas seguintes através da luta pela democratização do país e da reforma urbana. No entanto, com a entrada de novas bases no governo do país, em 1º de janeiro de 2019, o Ministério das Cidades e o Ministério da Integração Nacional foram fundidos e transformados em Ministério do Desenvolvimento Regional.

A extinção do Ministério das Cidades pode trazer certa fragilidade em alguns temas específicos do debate acerca das políticas urbanas das cidades. No que tange a mobilidade urbana⁴, também pode ser afetada embora, atualmente, esteja muito presente nas agendas de discussões de planejamento e desenvolvimento sustentável das cidades. Com o aumento do tráfego de veículos nas ruas a cada ano, os gestores públicos precisaram adotar nas suas políticas medidas e diretrizes que considerassem os diferentes modais como alternativas de deslocamento na cidade.

Apesar do contexto incerto no que tange à política urbana e ao desenvolvimento regional, no Brasil, a Lei 12.587/12, denominada Lei da Mobilidade Urbana, instituiu

⁴ De acordo com o Art. 3º, o Sistema de Mobilidade Urbana é “[...] o conjunto organizado e coordenado dos modos de transporte, de serviços e de infraestruturas que garante os deslocamentos de pessoas e cargas no território do Município” – (BRASIL, 2012).

aos municípios as atribuições de planejar e executar as políticas de mobilidade urbana em seus territórios. Ademais, as cidades com mais de 20 mil habitantes⁵, além de outros fatores, são obrigadas a elaborarem um plano de mobilidade urbana com a finalidade de promover o crescimento das urbes de forma ordenada.

Conforme se lê no documento da Lei 12.587/12, compreende-se que a finalidade da Política Nacional de Mobilidade Urbana (PNMU) é:

Art. 2º A Política Nacional de Mobilidade Urbana tem por objetivo contribuir para o acesso universal à cidade, o fomento e a concretização das condições que contribuam para a efetivação dos princípios, objetivos e diretrizes da política de desenvolvimento urbano, por meio do planejamento e da gestão democrática do Sistema Nacional de Mobilidade Urbana. (BRASIL, 2012).

O crescimento desordenado das cidades colabora com um sistema de mobilidade urbana defasada. O processo de evolução em busca de um desenvolvimento requer um planejamento prévio da mobilidade urbana para que talvez se alcancem os princípios e as diretrizes da PNMU.

A política de mobilidade presente nas cidades brasileiras, na maioria das vezes, foi fundamentada e promovida para o transporte individual motorizado. Contudo, pode-se observar que existe uma preocupação por parte do poder público e de determinados grupos da sociedade civil com a questão apresentada. Para o Ministério das Cidades (2007a), o processo de transformação das cidades, de forma positiva, pode ser promovido a partir de relações de diferentes atores e processos na cidade.

O planejamento urbano, as políticas públicas e a sociedade em geral são elementos fundamentais a serem mobilizados para gerar interferências positivas na implementação dos processos de transformação das cidades. Cada vez mais deve estar presente a consciência coletiva em proporcionar lugar saudável para as gerações futuras. (BRASIL, 2007a, p. 12).

⁵ O Estatuto da Cidade estabelece que municípios com mais de quinhentos mil habitantes devem elaborar um plano de transporte urbano integrado, compatível com o plano diretor ou nele inserido. (BRASIL, 2001, Art. 41. § 2º)

Os modelos de Planejamento de Transportes foram substituídos pelos os Planos de Mobilidade. Para o Ministério das Cidades (2007b, p. 15) à época, esta mudança se fazia necessária para que não ocorressem os mesmos erros cometidos nos planejamentos tradicionais, que muitas das vezes não saíam do papel. Os antigos planos, em sua maior parte, se restringiam a propostas de intervenções na infraestrutura e da organização espacial dos serviços de transporte público.

As políticas públicas de mobilidade urbana são essenciais para um bom funcionamento do sistema de transporte. É notável que diversos atores da sociedade não têm acesso a esses serviços de maneira justa. Portanto, no processo de elaboração das políticas públicas de mobilidade, é coerente considerar qual modelo de cidade se pretende alcançar, uma cidade que continue privilegiando os transportes motorizados individuais ou uma cidade acessível e que promova um desenvolvimento sustentável. Para isso, é necessário garantir a implementação efetiva das novas políticas de mobilidade urbana para que não fiquem apenas no papel como os antigos casos de planejamento de transporte no Brasil.

Desde o final do século XIX já se podia presenciar o aparecimento de ciclistas nas ruas. Com o passar dos anos, as cidades foram crescendo e, paralelo a esse fenômeno, a popularização do veículo motorizado individual. O cicloativismo (*bicycle advocacy*), movimento que defende o uso da bicicleta no planejamento urbano, é muito recente. Trigueiro (2016, p. 8) aponta que o discurso do movimento é muito bonito na prática, entretanto, as consequências para conseguir inserir a bicicleta no meio urbano foram drásticas, muitas das vezes, envolvendo acidentes com vítimas.

Em resposta a muitos movimentos, a reivindicações, dados relevantes sobre uso do modal (bicicleta), muitos atores políticos têm adotado a ideia de que a bicicleta é um dos modais mais relevantes para resolver o nó da imobilidade. (TRIGUEIRO, 2016, p. 8)

Para Xavier (2007, p. 123), a preocupação com o meio ambiente e a sustentabilidade do planeta tem feito com o que o cicloativismo cresça. As

discussões em torno do andar e pedalar tem crescido como uma das soluções para o desenvolvimento sustentável e de cidades mais justas.

O crescente movimento de cicloativistas, seja ele espontâneo ou a partir de entidades formalizadas, como a União de Ciclistas do Brasil (UCB), tem contribuído para a promoção da bicicleta como transporte ativo no Brasil. Para Xavier *et al* (2009) a presença dos movimentos, bem como entidades acadêmicas, programas de cooperação internacional, entre outros atores, contribuíram para uma maior maturidade no que tange à Política por Mobilidade Cicloviária no Brasil.

Portanto, as cidades cresceram e se consolidaram não contemplando condições de mobilidade que garantissem um desenvolvimento justo e sustentável. No caso brasileiro, em que pese o esforço de políticas públicas recentes no sentido de pensar e rever o modelo de política urbana e de mobilidade adotados, os desafios ainda são consideráveis, uma vez que boa parte das ações estiveram restritas ao campo da legislação sem impactos abrangentes e eficazes nas cidades.

Esses problemas atravessam não apenas as grandes cidades e espaços metropolitanos, mas também as cidades fora dos grandes centros, mas que também exercem funções de polarização regional, como as cidades médias, sendo um dos exemplos, Campos dos Goytacazes.

A cidade de Campos dos Goytacazes, situada na região Norte-Fluminense, apresenta algumas peculiaridades no que tange o sistema de transporte urbano. Uma das precursoras no transporte inaugurou sua primeira linha férrea 14 anos após a primeira do Brasil, a de Mauá, em 1873. Em 1875, nas principais ruas da cidade circulava o primeiro bonde para transporte de passageiros e, em meados do século XX, as primeiras linhas regulares de ônibus. (SOUZA, 2014).

De acordo com Freire e Junior (2016, p.56), desde que foi promulgado o Estatuto da Cidade, a participação de grupos que representem os usuários do transporte coletivo em Campos, é um assunto evitado. Ainda, apesar do Conselho Municipal de

Transporte ter sido promulgado em 2014, o aparelho é considerado ineficaz e ineficiente por alguns operadores do transporte, uma vez que não proporciona ações concretas perceptíveis de intervenção.

Atualmente, o sistema alimentador de transportes urbanos do município passa por uma atualização. A prefeitura está implantando o sistema do bilhete único. Segundo dados da Prefeitura Municipal de Campos dos Goytacazes (s/d), o sistema terá 235 vans e 60 micro-ônibus distribuídos em 60 linhas distritais. Vale ressaltar que as vans precisarão estar credenciadas junto ao Instituto Municipal de Trânsito e Transporte (IMTT) para poder circular. A proposta é que os ônibus circulem apenas no centro urbano da cidade, enquanto as vans e os micro-ônibus desloquem os passageiros dos distritos até o centro. O passageiro irá descer em terminais estabelecidos pelo IMTT, trocando de veículo e pagando apenas uma passagem. Os usuários ainda podem acompanhar os horários por meio de um aplicativo para *smartphone* chamado *Mobi Campos*.

Campos dos Goytacazes, também conhecida como Planície Goitacá, apresenta, no centro urbano, um relevo favorável para o uso da bicicleta. Conquanto, o percurso cicloviário não é estruturado e não oferece nenhum suporte para os usuários, que acabam optando por outros meios de transporte, sendo a maioria o transporte individual motorizado. Ademais, ao analisar a malha cicloviária do município, percebe-se que é bem reduzida, não contemplando boa parte das áreas periféricas, comparando com a extensão do perímetro urbano da cidade (Figura 1).

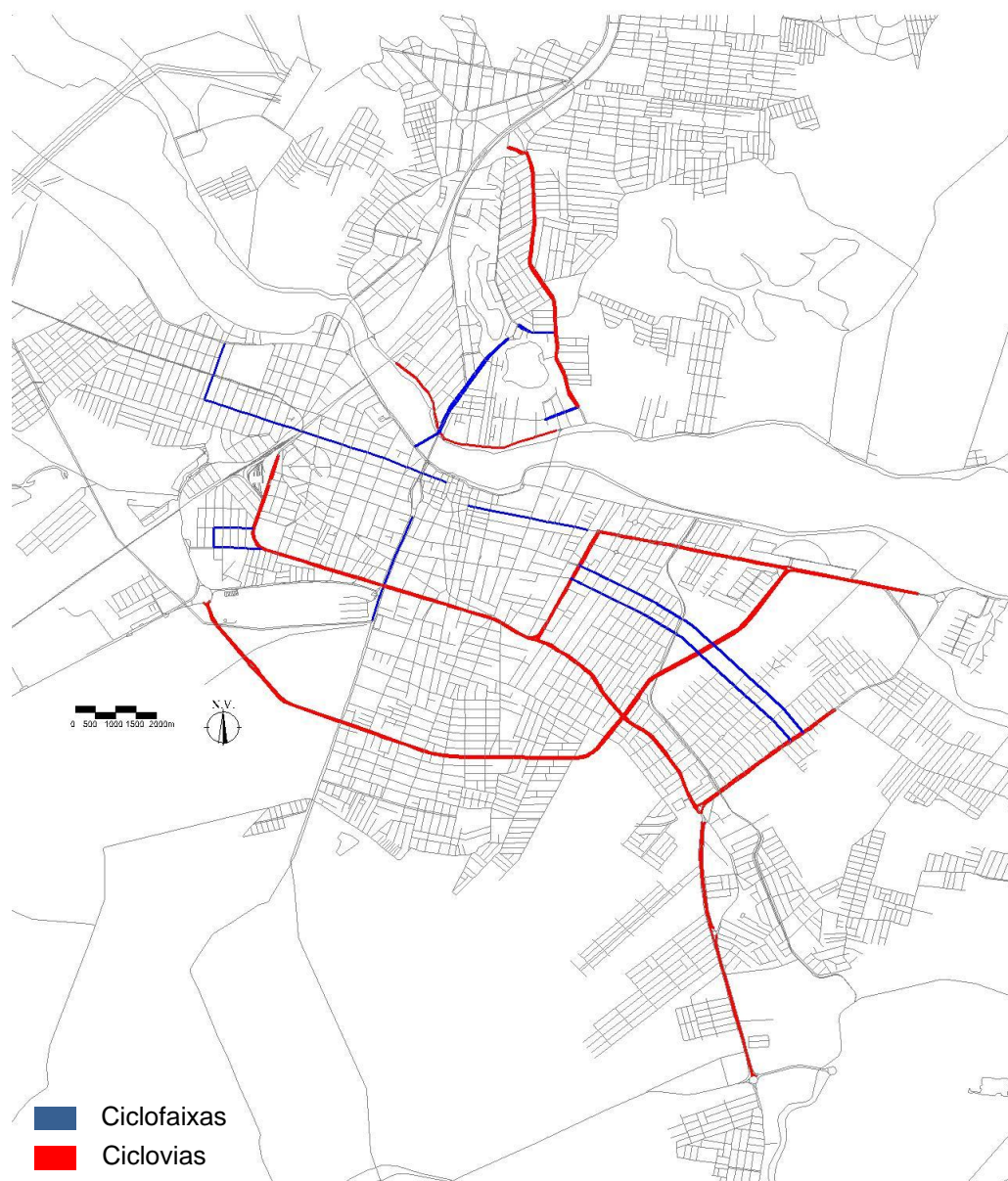


Figura 1: Malha cicloviária de Campos dos Goytacazes.
Fonte: VALE, 2018 – modificado pelo autor do trabalho, 2019.

A região norte-fluminense passou por um período de implantação de grandes empreendimentos, como o Complexo Portuário do Açú, resultando em um crescimento populacional considerável. Muitas pessoas migraram para as áreas periféricas da cidade, onde grande parte dos conjuntos habitacionais se instalou. Este acréscimo também colabora com o aumento no número de veículos nas ruas, contribuindo diretamente com a emissão de gases do efeito estufa. Segundo Gehl

(2013), o tráfego de bicicletas e pedestres utiliza menos recursos e afeta menos o meio ambiente do que qualquer outra forma de transporte. Os usuários fornecem a energia e esta forma de transporte é barata, quase silenciosa e não poluente.

O Ministério das Cidades em conjunto com a Secretaria de Mobilidade Urbana (SeMob) exigia que municípios acima de 20 mil habitantes apresentem um plano de mobilidade urbana até meados de abril de 2019. Este prazo já foi estendido por diversas vezes, devido muitas cidades não cumprirem. Campos dos Goytacazes mais uma vez não conseguiu atender as exigências e, até segunda ordem, não terá acesso aos recursos do governo federal na área de mobilidade urbana, até apresentar o devido plano.

O site Bicicleta nos Planos (2019), um dos maiores banco de dados dos Planos de Mobilidade do Brasil, acompanha o *status* das cidades e a entrega dos seus respectivos planos. A última atualização em 30 de junho de 2019 demonstra que de 470 cidades no país que deveriam apresentar o plano, 201 finalizaram, 135 estão em elaboração e 134 não possuem.

O Plano de Mobilidade Urbana Sustentável, assim nomeado pelo município de Campos dos Goytacazes, apresenta certa preocupação com o transporte ativo. Entretanto, faz-se necessário compreender essas e outras políticas públicas que abordem a mobilidade e investigar sua implementação, pois, no Brasil, outros planos de planejamento de transporte não tiveram êxito, sendo uma das causas à priorização do automóvel nas ruas.

Considerações finais

Dessa forma, entende-se que as políticas e o contexto em que a mobilidade urbana se encontra no Brasil são indispensáveis ao se discutir as condições que o uso do transporte ativo, sobretudo a bicicleta, concorre nas cidades. Em Campos dos Goytacazes não é diferente. O município, apesar do potencial que possui para estimular o uso da bicicleta, ainda enfrenta desafios que precisariam ser enfrentados

para o modal tornar-se um meio de transporte mais difundido e seguro. Tais desafios vão desde as políticas públicas à infraestrutura cicloviária.

O trabalho, parte de um estudo mais amplo, pretendeu discutir a contextualização da mobilidade urbana no Brasil e em Campos dos Goytacazes. A pesquisa está em desenvolvimento, em fase de trabalho de campo, a fim de coletar dados mais específicos sobre as condições que a bicicleta encontra na cidade.

Referências

ANDRADE, Vitor; RODRIGUES, Juciano Martins; MARINO, Filipe; LOBO, Zé. Apresentação – Produção de conhecimento para a promoção da mobilidade por bicicleta no Brasil: possibilidades e desafios. *In: Mobilidade por bicicleta no Brasil* / organizadores, Victor Andrade, Juciano Rodrigues, Filipe Marino, Zé Lobo. – Rio de Janeiro: PROURB/UFRJ, 2016.

ARAGÃO, Leonardo Andrade; SOUZA, Geraldo Alves de. Bicicleta em Manaus, AM: produção, usos e contradições. *In: Mobilidade por bicicleta no Brasil* / organizadores, Victor Andrade, Juciano Rodrigues, Filipe Marino, Zé Lobo. – Rio de Janeiro: PROURB/UFRJ, 2016.

BICICLETA NOS PLANOS. **Como estão os Planmobs nas cidades do Brasil.** Disponível em: < <http://bicicletanosplanos.org/>>. Acesso em: 22 ago. 2019.

BRASIL. Constituição (1988). **Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012.** Institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana; revoga dispositivos dos Decretos-Leis nos 3.326, de 3 de junho de 1941, e 5.405, de 13 de abril de 1943, da Consolidação das Leis do Trabalho (CLT), aprovada pelo Decreto-Lei no 5.452, de 10 de maio de 1943, e das Leis nos 5.917, de 10 de setembro de 1973, e 6.261, de 14 de novembro de 1975; e dá outras providências. Lei Nº 12.587, de 3 de Janeiro de 2012. Brasília, Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2012/lei/l12587.htm>. Acesso em: 27 abr. 2019.

_____. Constituição (1988). **Lei nº 10.257, de 10 de julho de 2001.** Regulamenta os arts. 182 e 183 da Constituição Federal, estabelece diretrizes gerais da política urbana e dá outras providências.. Lei Nº 10.257, de 10 de julho de 2011. Brasília, Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/leis_2001/l10257.htm>. Acesso em: 27 abr. 2019.

MINISTÉRIO DAS CIDADES. Programa brasileiro de mobilidade por bicicleta – bicicleta Brasil. **Caderno de referência para elaboração de Plano de Mobilidade por Bicicleta nas Cidades**. Brasília: Secretaria Nacional de Transporte e da Mobilidade Urbana, 2007a. Disponível em: <http://www.intt.gov.br/repositorio/biblioteca/texto_relacionados/Livro_20Bicicleta_20Brasil.pdf>. Acesso em: 24 abr. 2019.

MINISTÉRIO DAS CIDADES. PlanMob: Construindo a Cidade Sustentável. **Caderno de referência para elaboração de Plano de Mobilidade Urbana**. Brasília: Secretaria Nacional de Transporte e da Mobilidade Urbana, 2007b. Disponível em: <<https://www.mobilize.org.br/estudos/79/planmob--construindo-a-cidade-sustentavel.html>>. Acesso em: 24 abr. 2019.

FREIRE, Jussara; JUNIOR, Ailton Gualande. Tensões e conflitos no transporte coletivo de Campos dos Goytacazes: uma sociologia das filas de espera. **Revista Brasileira de Sociologia da Emoção**, v.15, n.45, p. 52-65, dezembro de 2016. Disponível em: < <http://www.cchla.ufpb.br/rbse/Freire&JuniorArtDossie.pdf>>. Acesso em: 7 jul. 2019.

GEHL, Jan. **Cidades Para Pessoas**; tradução Anita Di Marco. 2. Ed. São Paulo: Perspectiva, 2013. Acesso em: 27 jun. 2017.

HARVEY, David. **Cidades rebeldes: do direito à cidade à revolução urbana**/ David Harvey; tradução Jeferson Camargo. – São Paulo: Martins Fontes – selo Martins, 2014.

LEFEBVRE, Henri. **A vida cotidiana no mundo moderno**. São Paulo: Ática, 1991.

LEFEBVRE, Henri. **A revolução urbana**/ Henri Lefebvre; tradução de Sérgio Martins. – Belo Horizonte: Ed. UFMG, 1999.

MARICATO, Ermínia. O Ministério das Cidades e a Política Nacional de Desenvolvimento Urbano. *In*: políticas sociais – acompanhamento e análise, 12. Fev. 2006. **Repositório Ipea**. Disponível em: <http://repositorio.ipea.gov.br/bitstream/11058/4508/1/bps_n.12_ensaio2_ministerio12.pdf>. Acesso em: 11 jul. 2019.

OLIVEIRA Júnior, João Alencar. Direito à mobilidade urbana: a construção de um direito social. **Revista dos Transportes Públicos** - ANTP - Ano 33 - 2011 - 1º quadrimestre. Disponível em: <

<https://bicicletanarua.files.wordpress.com/2013/04/direito-a-mobilidade-urbana.pdf>>. Acesso em: 29 mai. 2019.

PREFEITURA MUNICIPAL DE CAMPOS DOS GOYTACAZES. **Sistema alimentador do transporte**: mais de 100 contratos assinados. Disponível em: <https://www.campos.rj.gov.br/exibirNoticia.php?id_noticia=53688>. Acesso em: 16 jul. 2019.

SOUZA, Horacio. **História do 1º centenário da cidade de Campos 1835 – 1935**. Campos dos Goytacazes, RJ: Essentia, 2014. 445 p.; il. – (Memórias Fluminenses; v.1).

TRIGUEIRO, André. Prefácio. *In*: **Mobilidade por bicicleta no Brasil** / organizadores, Victor Andrade, Juciano Rodrigues, Filipe Marino, Zé Lobo. – Rio de Janeiro: PROURB/UFRJ, 2016.

VALE, Elias Andretti Dantas do. **Pensar a bicicleta na cidade: proposta de intervenção no sistema cicloviário da Avenida 28 de Março em Campos dos Goytacazes/RJ** / Elias Andretti Dantas do Vale; orientadora, Silvana Monteiro de Castro – 2018, 110 f.: il. color.

VASCONCELLOS, Eduardo Alcântara de. **Mobilidade urbana e cidadania**. Rio de Janeiro: SENAC NACIONAL, 2012. 216 p. Inclui bibliografia. ISBN 978-85-7458-318-1.

XAVIER, Giselle Noceti Ammon. O cicloativismo no Brasil e a produção da lei de política nacional de mobilidade urbana. **Revista Eletrônica dos Pós-Graduandos em Sociologia Política da UFSC**. Vol. 3 n. 2 (2), janeiro-julho/2007, p. 122-145. ISSN 1806-5023.

XAVIER, Giselle Noceti Ammon; RAQUEL, Roberta; SOARES, André; GIUSTINA, Milton Della. A contribuição da sociedade civil para a inclusão da bicicleta no sistema de mobilidade urbana em Florianópolis/SC. *In*: **CONGRESSO BRASILEIRO DE TRANSPORTE E TRÂNSITO DA ANTP**, 17. 2009, Curitiba. Anais... Curitiba, 2009. Disponível em: <http://www.cefid.udesc.br/arquivos/id_submenu/1120/artigo_viaciclo_antp.pdf>. Acesso em: 23 abri. 2019.