

UNIVERSIDADE TECNOLÓGICA FEDERAL DO PARANÁ
DEPARTAMENTO ACADÊMICO DE GESTÃO E ECONOMIA
CURSO DE ESPECIALIZAÇÃO EM GESTÃO PÚBLICA MUNICIPAL

WESLEY RODRIGUES VIEIRA PINTO

**O INCENTIVO AO USO DA BICICLETA: MOBILIDADE URBANA E
PODER PÚBLICO MUNICIPAL EM JACAREÍ-SP**

MONOGRAFIA DE ESPECIALIZAÇÃO

CURITIBA - PR

2014

WESLEY RODRIGUES VIEIRA PINTO

**O INCENTIVO AO USO DA BICICLETA: MOBILIDADE URBANA E
PODER PÚBLICO MUNICIPAL EM JACAREÍ-SP**

Monografia de Especialização apresentada ao Departamento Acadêmico de Gestão e Economia (DAGEE), da Universidade Tecnológica Federal do Paraná como requisito parcial para obtenção do título de “Especialista em Gestão Pública Municipal” -
Orientador: Prof. Me. Thiago Cavalcante Nascimento.

CURITIBA - PR

2014

À minha Mãe, minha fonte de coragem.

AGRADECIMENTOS

Quero agradecer a muitas pessoas pela ajuda dada a mim durante a elaboração desta monografia. Sem elas este trabalho certamente não seria concluído dentro do cronograma proposto. Em especial agradeço à Camila, minha irmã Cristiane, à Elizangela, Luz Marina, Lucia e Kamilla por todo o apoio na construção e desenvolvimento do trabalho; ao Cristiano pela grande ajuda no momento da pesquisa de campo; aos inúmeros amigos que, sempre ao terem contato com alguma matéria ou informação relacionada a este trabalho, me enviaram informações e *links* pela internet; aos entrevistados que se propuseram a contribuir com a pesquisa; aos tutores que me deram todo o suporte necessário, inclusive emocional; a todos que foram tolerantes com a minha ausência durante estes últimos meses; finalmente, ao meu professor Thiago, pelo esmero em realizar uma orientação de qualidade.

RESUMO

PINTO, Wesley Rodrigues Vieira. **O Incentivo ao Uso da Bicicleta: Mobilidade Urbana e Poder Público Municipal em Jacareí-SP**. 2014. 92 f. Monografia (Especialização em Gestão Pública Municipal) – Universidade Tecnológica Federal do Paraná, Curitiba, 2014.

Este trabalho objetiva investigar como a Gestão Pública Municipal estimula a utilização de bicicletas na cidade, em várias dimensões, principalmente na mobilidade urbana diária, um tema que ganha crescente notoriedade. Em que pese o uso do transporte público ter se sobressaído, sua qualidade e preço discutíveis têm desviado a atenção para uma solução mais sustentável, saudável e, muitas vezes, mais ágil e eficiente: a bicicleta. Estímulos fiscais, inclusão de ciclovias, ciclo faixas e bicicletários no Plano Diretor, criação de cursos abertos de manutenção de bicicleta; entre vários instrumentos se encontram disponíveis hoje para o gestor público direcionar as atividades da administração municipal em prol de um transporte que proporcione qualidade de vida para a população. No âmbito concreto (estudo de caso), será exemplificado a atual situação na cidade de Jacareí - SP em relação ao tema, como a construção de ciclovias impraticáveis, vias de grande perigo ao ciclista, a falta de segurança para prender a bicicleta e o trânsito caótico proporcionado pela grande quantidade de carros.

Palavras-chave: Políticas públicas. Mobilidade Urbana. Bicicleta.

ABSTRACT

PINTO, Wesley Rodrigues Vieira. **The Incentive for Use of Bicycle: Urban Mobility and Municipal Government in Jacareí-SP**. 2014. 92 f. Monografia (Especialização em Gestão Pública Municipal) – Universidade Tecnológica Federal do Paraná, Curitiba, 2014.

This monograph intends to investigate how the Municipal Public Management promote the use of bicycles in the city, in several dimensions, especially in the daily urban mobility, an issue that gains crescent notoriety. Although the use of public transport has excelled, debatable quality and price have diverted attention to a more sustainable solution, healthy and often more agile and efficient: the bicycle. Tax incentives, the inclusion bike paths, cycle tracks and bike racks in the Planning Director, creation of bike maintenance courses; among other instruments are available today to the public manager while heads activities of the municipal administration towards a transport with life quality for the population. In the current context (case study), will be exemplified the situation in the city of Jacarei - SP relative to the subject, like impractical bike path buildings, very dangerous bicycle rider routes, the lack of security to park the bike and the chaotic traffic caused by the large amount of cars.

Keywords: Public policies. Urban Mobility. Bicycle.

LISTA DE ILUSTRAÇÕES

Figura 1 – Esquema das etapas do processo de implementação de Políticas Públicas.	19
Figura 2 - Formação da Agenda Governamental.....	23
Figura 3 - Modelo interativo/iterativo	26
Figura 4 - A bicicleta permite o convívio durante os deslocamentos	40
Figura 5 - Bicicletário em estação de trem em Amsterdã, Holanda.	40
Figura 6 - Bicicletário junto a uma estação de trem em Utrecht, Holanda. (Sea of bikes)	41
Figura 7 - Bicicletário em Bruges (Bélgica).....	41
Figura 8 - Controle de guarda de bicicletas do Sistema Transmilênio, em Bogotá, Colômbia.	42
Figura 9 - Ciclovía em Sorocaba, São Paulo.	43
Figura 10 - Ciclovía implementada no Viaduto do Chá, em São Paulo.....	44
Figura 11 - Ciclovía na região da Luz, São Paulo.	44
Figura 12 - Prefeito Fernando Haddad e equipe de trânsito na ciclovía da Av. Duque de Caxias, São Paulo.	45
Figura 13 – Mapa hipsométrico aponta Jacareí como uma das cidades com menor variação de altitude no Vale do Paraíba.....	48
Figura 13- Bicicletas estacionadas em locais inadequados.	51
Figura 14 - Estacionamentos de bicicleta no Pátio dos Trilhos (à esquerda) e ao final da Avenida Lucas Nogueira Garcez (à direita)	51
Figura 15 - Os poucos trechos de ciclovía existentes não se comunicam.	52
Figura 13 - Ciclovía em canteiro central, Avenida Andrômeda, São José dos Campos-SP. ...	58
Figura 14 - Ciclovía lateral na rodovia SP-79, entre as cidades de Itu e Sorocaba-SP.	58
Figura 15 - Ciclofaixa em São Paulo-SP.	59
Figura 16 - Ciclovía em calçada. Blumenau-SP.....	59
Figura 17 - Passeio compartilhado em Pedra Branca, Florianópolis-SC.	60

LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

Abraciclo – Associação Brasileira dos Fabricantes de Motocicletas, Ciclomotores, Motonetas, Bicycletas e Similares

IPI - Imposto sobre Produtos Industrializados

CET - Companhia de Engenharia de Tráfego

SeMob - Secretaria Nacional de Transporte e da Mobilidade Urbana

PMMU – Plano de Municipal de Mobilidade Urbana

PNMU – Política Nacional de Mobilidade Urbana

GLOSSÁRIO

Analysis of policy - A razão/análise científica das políticas públicas, voltadas ao auxílio no seu processo de formulação, implementação e avaliação.

Cicloparqueaderos - Bicicletários, estacionamentos para bicicletas.

Decision makers - Tomadores de decisões, os quais implementam as políticas públicas e lhes dão direcionamentos.

Free rider - Efeito indesejado que ocorre em um grande grupo (ator político) que possui uma demanda. O indivíduo pertencente a esse grupo deixa de participar de momentos importantes acreditando que, devido ao tamanho do grupo, sua ausência não fará falta. Por muitos pensarem assim e se ausentarem, o grupo perde força política e não consegue fazer valer sua demanda.

Inputs - São forças que afetam o sistema político como, por exemplo, as demandas.

Issues - Item ou aspecto de uma decisão, que afeta os interesses de vários atores. Mobilizam as expectativas dos atores quanto aos resultados da política e catalisam o conflito entre eles.

Mixed-scanning - "Exploração combinada": é uma abordagem para solução de uma demanda que, em resumo, se baseia em decisões com naturezas distintas - estruturantes e ordinárias.

Outputs - Alocações imperativas de valores do sistema, expressas como decisões e políticas públicas.

Policy arena - São as "arenas políticas": contextos nos quais os atores políticos definem alianças e mobilizam o conflito entre eles a partir dos issues, das preferências, das expectativas e da estrutura de oportunidades.

Policy / policies - Atividade do governo de desenvolver políticas públicas, a partir do processo da política.

Policy makers - Responsáveis pela formulação de políticas, procedimento anterior à implementação.

Policy network - Rede de relações entre os atores envolvidos na formulação e implementação das políticas públicas.

Policy cycle - Ciclo das políticas públicas, constituído pelos seguintes passos: definição, formulação, implementação e avaliação.

Politics - Política: Negociações entre membros do governo, parlamentares e outros atores, construindo acordos para atender às reivindicações sem gerar novos conflitos.

Polity - Procedimentos que expressam relações de poder e têm o escopo de resolver os conflitos entre as próprias instâncias do poder para melhor alocar os recursos públicos.

Stakeholders - Aqueles cujos interesses poderão ser afetados, positiva ou negativamente, pelo rumo tomado por uma determinada política pública. Os atores políticos podem ser indivíduos, grupos ou organizações.

Top down - Abordagem de implementação de uma política pública em que a responsabilidade cabe, claramente, aos agentes situados no topo do processo político.

SUMÁRIO

1. INTRODUÇÃO	12
1.1 Problema.....	12
1.2 Justificativa.....	13
1.3 Objetivos.....	14
2. POLÍTICAS PÚBLICAS E MOBILIDADE POR BICICLETA.....	15
2.1 Políticas Públicas.....	15
2.1.1 A Participação da População	20
2.1.2 Agenda Pública.....	21
2.1.3 Modelos de Formulação	24
2.1.4 Implementação de Políticas Públicas	25
2.1.5 Avaliação e Monitoramento de Políticas Públicas	27
2.2 Plano Geral de Mobilidade por Bicicleta	28
2.2.1 Política Nacional de Mobilidade Urbana	29
2.2.2 Uso da Bicicleta no Brasil	30
2.2.3 Características Favoráveis e Desfavoráveis da Bicicleta	33
2.2.4 Configurações dos Espaços para a Bicicleta	36
2.3 Incentivos ao Uso da Bicicleta	38
2.3.1 Exemplos Internacionais.....	40
2.3.2 Exemplos Brasileiros.....	42
3. METODOLOGIA	46
4. APRESENTAÇÃO E DISCUSSÃO DOS RESULTADOS.....	46
4.1 Jacareí – Análise Documental	46
4.1.1 Plano Diretor	48
4.1.2 Entrevistas	49
5. CONSIDERAÇÕES FINAIS.....	53
REFERÊNCIAS	55
APÊNDICES	58

1. INTRODUÇÃO

1.1 Problema

No crescimento das cidades brasileiras, as políticas públicas têm favorecido a adoção do transporte individual motorizado como o ideal para os deslocamentos diários, sendo certo que não foi dada a devida atenção às pessoas que utilizam dos modos alternativos de mobilidade, como o transporte público, os deslocamentos a pé e por bicicleta.

Foram implementadas reiteradamente nos anos de 2012 e 2013 medidas governamentais de apoio ao automóvel, como a suspensão e, posteriormente, reduções do Imposto sobre Produtos Industrializados (IPI) para aquisição de carros novos, após pressões da indústria automobilística - que contava com estoque acima da média -, o que acabou por agravar ainda mais a lentidão do trânsito nas grandes e médias cidades. Em 2012, mesmo ano da referida suspensão do IPI, por exemplo, a Companhia de Engenharia de Tráfego (CET) registrou 249km de congestionamento na cidade de São Paulo.

O transporte público, em que pese ser considerado uma alternativa melhor ao transporte individual, tem se mostrado ineficiente devido a vários fatores, como o desconforto, o longo tempo de percurso e a imprevisibilidade de hora de chegada; na primeira oportunidade de se possuir um automóvel ou motocicleta, os usuários logo abandonam aquele sistema. Além disso, devido à sua forte demanda, houve grande concentração de poder de influência e riqueza por parte dos operadores de ônibus que, somada às cláusulas de proteção do equilíbrio econômico-financeiro do negócio, permitem-lhes rejeitar propostas governamentais de mudanças nos serviços (Vasconcellos, 2013).

Paralelo a esses modais de transporte, a bicicleta resiste como um modo de locomoção econômico, sustentável e benéfico à saúde de seus usuários; devido a essas qualidades, atrai pessoas de todos os estratos sociais, sobretudo o de renda mais baixa, devido ao baixo custo de aquisição e manutenção se comparado ao do automóvel e às tarifas do transporte público. Infelizmente, no Brasil, a atenção dada às bicicletas é praticamente nula, situação agravada pelo aumento descontrolado da frota de veículos motorizados desacompanhado da devida adoção de políticas públicas de mobilidade para os não motorizados, como a adequação das vias para seus usuários mais frágeis (ciclistas e pedestres).

Os governos municipais, no tocante ao uso da bicicleta, têm tomado medidas que denotam uma cultura da bicicleta de lazer, voltadas para o uso nos finais de semana, como as chamadas “ciclofaixas operacionais de lazer” (CET, 2014) para o trânsito de ciclistas, utilizando

de sinalização, entre outras tímidas medidas. É necessário ampliar essas ações para mais finalidades, como o uso para deslocamento diário ao trabalho ou à escola. Em São Paulo, com a crescente construção de ciclovias e implementação de ciclorrotas, ciclofaixas e calçadas compartilhadas, é possível vislumbrar um futuro que tende para as consagradas práticas internacionais.

Diante desse quadro, faz-se o seguinte questionamento: Como os poderes Executivo e Legislativo têm realizado a adequação do Plano Municipal de Mobilidade Urbana no município de Jacareí, abordando o uso da bicicleta como meio de locomoção?

1.2 Justificativa

A escolha do tema deste trabalho é reflexo da realidade do autor que utiliza sua bicicleta para se locomover todos os dias para o trabalho e demais compromissos. Ademais, o presente trabalho pretende contribuir como incentivo à adoção de meios não motorizados de transporte, de forma a melhorar a qualidade de vida da população, seja pela fluidez no trânsito, pela melhora na saúde (consequência da atividade física regular e diminuição da poluição), entre muitos outros benefícios.

Os gestores públicos municipais têm condições para promover o uso da bicicleta como modalidade de transporte diário, garantido maior segurança e equidade no uso do espaço público, diminuindo a frota de veículos motorizados, racionalizando o uso da infraestrutura já existente, reduzindo os gastos, melhorando a qualidade de vida dos munícipes, em contraposição à adoção de práticas já consideradas paliativas e temporárias no tocante à melhora da mobilidade urbana, como a “Operação horário de pico” implantado pela Prefeitura de São Paulo em 1997 e as “Zonas Azuis” de estacionamento rotativo pago, implantadas hoje em todas as médias e grandes cidades brasileiras.

O aumento do número de pessoas que utilizam a bicicleta para deslocamento – como o de 50% do número de ciclistas na capital paulista neste último ano – é capaz de criar situações de oportunidades e mobilizar a ação política para que os gestores façam o planejamento e a implementação de políticas de mobilidade, incentivando o uso do modal não motorizado.

No âmbito teórico, este trabalho se justifica pelo pouco material acadêmico relacionado à bicicleta como mecanismo de transporte protagonista na melhora da mobilidade urbana no município de Jacareí. Muitas pesquisas e materiais tendem para a discussão do transporte público e, quando mencionam sobre a bicicleta, incluem-na apenas como instrumento de microacessibilidade (VASCONCELLOS, 2012, p. 42), entre a origem ou destino e a estação

do transporte público. Em razão de tal escassez, a presente monografia vem a agregar valor ao conjunto de obras de demais autores preocupados com o problema supracitado e também poderá servir como material de consulta para estudos.

1.3 Objetivos

O objetivo geral deste trabalho é identificar, no município de Jacareí, como os poderes Executivo e Legislativo têm realizado a adequação do Plano Municipal de Mobilidade Urbana, abordando o uso da bicicleta como meio de locomoção.

Aliado a este objetivo principal, este trabalho pretende também:

- a) Identificar as ações implementadas pelo município de Jacareí no que concernem ao transporte cicloviário;
- b) Identificar os principais obstáculos para a ampliação do uso da bicicleta, por meio de políticas públicas;
- c) Discriminar as condições e os elementos considerados necessários para a elaboração de projetos cicloviários e a promoção da bicicleta como meio de transporte;
- d) Avaliar a implementação do Plano Municipal de Mobilidade Urbana.

2. POLÍTICAS PÚBLICAS E MOBILIDADE POR BICICLETA

Para discorrer sobre as ações do governo e da população cujos propósitos se relacionam com a mobilidade e o uso da bicicleta no deslocamento diário, faz-se mister desenvolver antes de tudo as definições presentes nas políticas públicas. Num primeiro momento serão tratados os termos básicos e, em seguida, de forma mais específica, as políticas de mobilidade. Após, serão abordadas as práticas já implementadas em outras cidades brasileiras.

2.1 Políticas Públicas

As políticas públicas são de extrema importância pois regulam as ações dos governos, seja em nível municipal, estadual ou federal. Em sua prática, a qual envolve a participação dos chamados atores políticos, são definidas as prioridades entre as demandas (*inputs*¹) da população, as quais formarão a agenda política. O governo – com a participação dos atores – formulará as alternativas e optará pela implementação da mais favorável, tanto para o atendimento da demanda quanto dos *issues*² gerados durante os procedimentos. Todo esse processo será explanado em maiores detalhes a seguir.

Para a construção do conceito sobre políticas públicas, se faz necessário definir primeiramente o que é política.

Segundo Pereira (2008):

Com Aristóteles, na Grécia Antiga, o conceito clássico de política era compreendido como centrado nas atividades do Estado, relacionando-se com a convivência humana coletiva. Através de mecanismos de coerção ou concessão, a política pode apresentar-se mais ou menos democrática, a depender do regime político ao qual pertence. Já nas ditaduras, a manipulação dos direitos coletivos faz-se mais presente que nos regimes abertos: por meio da força, da ameaça, da sedução e do ocultamento, associados ao uso intensivo da sagacidade.

Aproximando o conceito ao tema do presente trabalho, Rua (2009) define que

O termo “política”, no inglês, *politics*³, faz referência às atividades políticas: o uso de procedimentos diversos que expressam relações de poder (ou seja, visam a influenciar o comportamento das pessoas) e se destinam a alcançar ou produzir uma solução pacífica de conflitos relacionados a decisões públicas.”

Por conseguinte, política pública é tradicionalmente conceituada como um dos resultados da atividade política, o conjunto das decisões e ações sobre bens públicos que requer inclusive ações estrategicamente selecionadas para pôr em prática as decisões tomadas.

¹ São forças que afetam o sistema político como, por exemplo, as demandas.

² Item ou aspecto de uma decisão, que afeta os interesses de vários atores. Mobilizam as expectativas dos atores quanto aos resultados da política e catalisam o conflito entre eles (RUA, 2009).

³ Política: Negociações entre membros do governo, parlamentares e outros atores, construindo acordos para atender às reivindicações sem gerar novos conflitos.

Ademais, Tude, Ferro e Santana (2010) afirmam que tal conceito tem evoluído ao longo do tempo e, conforme Teixeira (2002 apud TUDE; FERRO; SANTANA, 2010, p. 12), as políticas públicas

[...] são diretrizes, princípios norteadores de ação do Poder Público; regras e procedimentos para as relações entre Poder Público e sociedade, mediações entre atores da sociedade e do Estado. São, nesse caso, políticas explicitadas, sistematizadas ou formuladas em documentos (leis, programas, linhas de financiamentos) que orientam ações que normalmente envolvem aplicações de recursos públicos. Nem sempre, porém, há compatibilidade entre as intervenções e declarações de vontade e as ações desenvolvidas. Devem ser consideradas também as “não ações”, as omissões, como formas de manifestação de políticas, pois representam opções e orientações dos que ocupam cargos.

A análise das políticas públicas é necessária por várias razões. Tude, Ferro e Santana (2010) destacam três razões principais: científicas, profissionais e políticas.

- Científicas (*analysis of policy*⁴) – como classificam Ham e Hill (1993 apud RUA, 2009) –, pois favorece a criação de modelos capazes de auxiliar Estado e sociedade no processo de formulação, implementação e avaliação de Políticas Públicas;
- Profissionais, pois influencia a tomada de decisões e planejamento das empresas e do comércio, ao servir de instrumento na previsão de impactos gerados pelas ações do Estado sobre a sociedade, bem como auxilia profissionais na implementação de ações imediatas (método incrementalista, ligado à micropolítica e à busca de soluções para problemas mais imediatos e prementes) (RUA, 2009, op. cit, p. 25);
- Políticas, obviamente, para a conscientização da sociedade e incentivo à sua participação na formulação das políticas públicas, melhorando a qualidade e eficácia destas, além de proporcionar maior transparência das ações do Estado para a população.

⁴ A razão/análise científica das políticas públicas, voltadas ao auxílio no seu processo de formulação, implementação e avaliação.

Para auxiliar nessa análise, é essencial compreender os seguintes conceitos: *politics*, *polity*⁵ e *policy/policies*⁶, *policy network*⁷, *policy arena*⁸ e *policy cycle*⁹, explicitados a seguir com base na obra de Tude, Ferro e Santana (2010).

Politics representa os caminhos pelos quais uma decisão política tem de percorrer, as instâncias decisórias do processo político, o âmbito onde os atores têm a possibilidade de intervir e defender seus interesses, entre eles os *policy makers*¹⁰ (formuladores de política).

Polity pode ser entendido como o conjunto de procedimentos que expressam relações de poder e têm o escopo de resolver os conflitos entre as próprias instâncias do poder para melhor alocar os recursos públicos.

Por sua vez, as *policies* são *outputs*¹¹ (saídas), resultantes da atividade política (*politics*), ou seja, a materialização das propostas inseridas nos programas políticos.

Consequentemente, entende-se como *policy network* a conjuntura de relações entre os atores envolvidos na formulação e implementação das políticas públicas. Miller (1994 apud Tude; Ferro; Santana, 2010, p. 17) define *policy network* como sendo

[...] as “interações das diferentes instituições e grupos tanto do executivo, do legislativo como da sociedade na gênese e na implementação de uma determinada *policy*” [Heclo, 1978, p. 102]. Segundo Miller, trata-se no caso de *policy networks* de redes de relações sociais que se repetem periodicamente, mas que se mostram menos formais e delineadas do que relações sociais institucionalizadas, nas quais é prevista uma distribuição concreta de papéis organizacionais. Todavia, essas redes sociais evidenciam-se suficientemente regulares, para que possa surgir confiança entre seus integrantes e se estabelecer opiniões e valores comuns. (MILLER, 1994, p. 379 apud FREY, 2000, p. 221)

Por conseguinte, *Policy arena* refere-se às situações de conflitos e consensos entre os atores nas diversas arenas políticas. Envolve negociações cujo objetivo é maximizar os ganhos políticos nos processos de formulação e implementação. As arenas podem ser divididas conforme suas consequências: políticas distributivas, redistributivas, regulatórias e constitutivas.

A respeito dessa divisão, SOUZA (2006) afirma que

⁵ Procedimentos que expressam relações de poder e têm o escopo de resolver os conflitos entre as próprias instâncias do poder para melhor alocar os recursos públicos.

⁶ Atividade do governo de desenvolver políticas públicas, a partir do processo da política (RUA, 2009).

⁷ Rede de relações entre os atores envolvidos na formulação e implementação das políticas públicas.

⁸ São as "arenas políticas": contextos nos quais os atores políticos definem alianças e mobilizam o conflito entre eles a partir dos issues, das preferências, das expectativas e da estrutura de oportunidades (RUA, 2009).

⁹ Ciclo das políticas públicas, constituído pelos seguintes passos: definição, formulação, implementação e avaliação.

¹⁰ Responsáveis pela formulação de políticas, procedimento anterior à implementação.

¹¹ Alocações imperativas de valores do sistema, expressas como decisões e políticas públicas (RUA, 2009)

[...] a política pública pode assumir quatro formatos. O primeiro é o das políticas **distributivas**, decisões tomadas pelo governo, que desconsideram a questão dos recursos limitados, gerando impactos mais individuais do que universais, ao privilegiar certos grupos sociais ou regiões, em detrimento do todo. O segundo é o das políticas **regulatórias**, que são mais visíveis ao público, envolvendo burocracia, políticos e grupos de interesse. O terceiro é o das políticas **redistributivas**, que atinge maior número de pessoas e impõe perdas concretas e no curto prazo para certos grupos sociais, e ganhos incertos e futuros para outros; são, em geral, as políticas sociais universais, o sistema tributário, o sistema previdenciário e são as de mais difícil encaminhamento. O quarto é o das políticas **constitutivas**, que lidam com procedimentos. Cada uma dessas políticas públicas vai gerar pontos ou grupos de vetos e de apoios diferentes, processando-se, portanto, dentro do sistema político de forma também diferente. (grifo do autor)

Finalmente, um dos conceitos mais importantes ao se analisar as políticas públicas, a *policy cycle* (ou ciclo das políticas públicas), refere-se às fases pelas quais as políticas públicas transitam antes de serem implementadas. A seguir tem-se a divisão em etapas das fases relacionadas à *policy cycle*, conforme proposta de Frey (2000 apud TUDE; FERRO; SANTANA, 2010, p. 18).

Percepção e definição de problemas: Em um grande número de demandas políticas, uma em específico é convertido em problema público, e conseqüentemente gera um *policy cycle*.

Definição de Agenda ou Agenda setting: Momento em que determinado tema é incluído na agenda política, ou seja, reconhecido como um problema político; ou excluído dela, ou adiado para um período posterior.

Elaboração de programas e de decisão: escolha da alternativa de ação mais apropriada resolver o problema em questão, aceitável para o maior número de partes envolvidas. Quando há grande consenso, é possível tomar uma decisão mais abrangente, porém, quando há muitos conflitos, a decisão tomada geralmente pequena, e as demais são adiadas.

Implementação de políticas: concretização da alternativa escolhida, transformando-a em ação política. Normalmente é acompanhada de monitoramento, afim de garantir o êxito dos objetivos pretendidos.

Avaliação de políticas e correção da ação: nesta fase é possível refletir a relação custo X benefício empreendida na política pública e tentar corrigir falhas de formulação ou execução. Os resultados são julgados e são feitos os ajustes necessários.

A seguir a Figura 1 ilustra as etapas acima descritas.

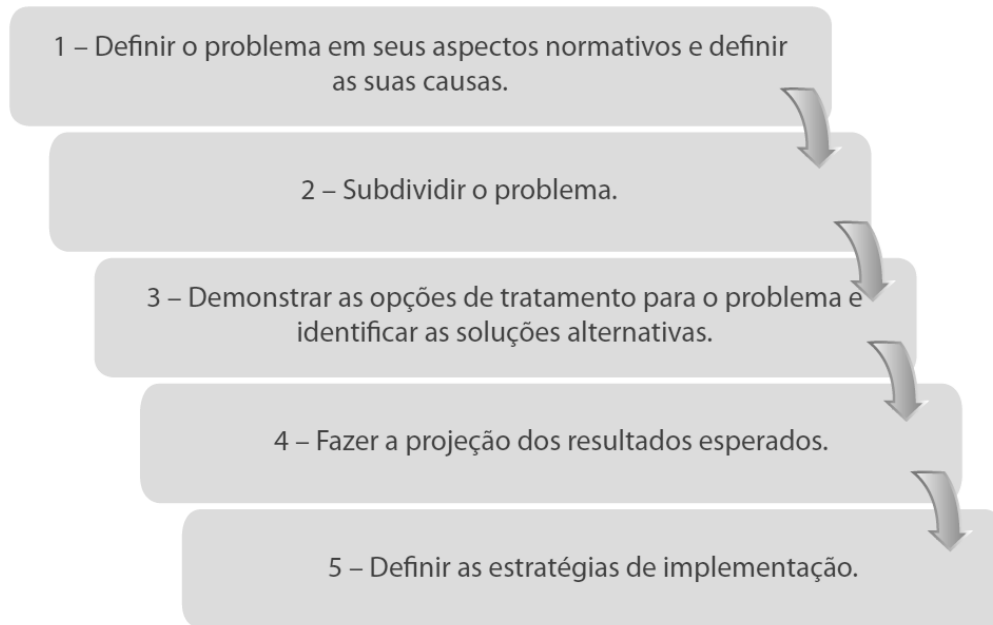


Figura 1 – Esquema das etapas do processo de implementação de Políticas Públicas.
Fonte: Tude, Ferro; Santana (2010).

Rua lembra que

[..] as etapas são compreendidas não como um processo linear, mas como uma unidade contraditória, em que o ponto de partida não está claramente definido e atividades de etapas distintas podem ocorrer simultaneamente ou as próprias etapas podem apresentar-se parcialmente superpostas. (RUA, 2009, p. 37)

No ambiente de formulação e implementação das políticas públicas, se encontram os atores políticos (*stakeholders*¹²), cujos interesses podem ser afetados de acordo com as decisões tomadas no ambiente da *politics*. Podem ser indivíduos, grupos ou organizações.

Basicamente, os atores podem ser públicos ou privados.

Públicos são os que exercem funções públicas e mobilizam os recursos envolvidos nestas funções. Podem ser políticos, ou seja, aqueles cuja posição resulta de mandatos eletivos, com atuação condicionada pelo cálculo eleitoral e partidos políticos; bem como burocratas, que possuem conhecimento especializado e ocupam cargos públicos por meio de concurso, controlam recursos de autoridade e informação. Os burocratas, em princípio, são politicamente neutros, mas podem agir com interesses pessoais (projetos políticos pessoais e/ou organizacionais), ajudando ou dificultando as ações governamentais.

Por sua vez, os atores privados aqueles que estão fora da esfera de gestão dos recursos, mas que ainda assim podem influir nas políticas públicas. São empresários, trabalhadores

¹² Aqueles cujos interesses poderão ser afetados, positiva ou negativamente, pelo rumo tomado por uma determinada política pública. Os atores políticos podem ser indivíduos, grupos ou organizações (RUA, 2009).

(através dos sindicatos, reunidos ou não em confederações), trabalhadores informais, autônomos e profissionais liberais (por meio de sindicatos ou associações).

Inserem-se como atores políticos, além dos supramencionados, várias outras entidades dotadas de capacidade de mobilização como associações de moradores, cooperativas, ONGs, etc.

O importante, na hora de identificar os atores em uma determinada política, é verificar “quem tem seus **interesses diretamente afetados** pelas decisões e ações que compõem a política em questão” (RUA, 2009, p. 44, grifo do autor).

Ao atuarem, os *stakeholders* utilizam de recursos de poder para alcançarem seus objetivos. Tais recursos podem envolver desde reputação, posição social, etc., até capacidade de infligir prejuízos; são os elementos que sustentam as alianças e as barganhas ou negociações em torno de uma política pública.

Destarte, os atores, na defesa de seus interesses e na influência sobre os processos de formulação de políticas, têm de negociar fazendo escolhas e renunciando oportunidades. Toda renúncia representa um custo, o qual deve ser menor que os benefícios trazidos pela escolha tomada, chamada de escolha racional.

2.1.1 A Participação da População

Inicialmente cabe afirmar que as políticas públicas recaem sobre bens públicos, e não privados. A afirmação parece óbvia mas se faz necessária para estabelecer que os bens de natureza pública são desfrutados por toda a população, inclusive pelos que não tiveram de renunciar a interesses para obtê-los.

Isto posto, vale salientar que a demanda de bens públicos feita por pequenos grupos, em que pese a contradição, tem maior probabilidade de alcançar seus objetivos. Quando a demanda é feita por grandes grupos, ocorre o comportamento chamado *free rider*¹³: o indivíduo do grupo deixa de participar, evitando os custos, transferindo-a para os outros indivíduos, acreditando que a participação deles será mais que suficiente para a conquista do bem público; ao final a participação se mostra insuficiente (RUA, 2009, p. 46).

¹³ Efeito indesejado que ocorre em um grande grupo (ator político) que possui uma demanda. O indivíduo pertencente a esse grupo deixa de participar de momentos importantes acreditando que, devido ao tamanho do grupo, sua ausência não fará falta. Por muitos pensarem assim e se ausentarem, o grupo perde força política e não consegue fazer valer sua demanda.

Farah (2001 apud RUA, 2009, p. 47 et. seq) descreve a evolução gestão pública brasileira a partir da democratização do País, momento em que se estimulou a descentralização e, conseqüentemente, maior transparência entre o Estado e a sociedade, com o estabelecimento de novas formas de participação e negociação entre os atores envolvidos. Uma delas foi a criação de conselhos que, de acordo com Carneiro (2006 apud RUA, 2009, p. 50 et. seq.)

[...] são espaços públicos (não estatais) que sinalizam a possibilidade de representação de interesses coletivos na cena política e na definição da agenda política, apresentando um caráter híbrido, uma vez que são, ao mesmo tempo, parte do Estado e da sociedade. Os conselhos são canais de participação política, de controle público sobre a ação governamental, de deliberação legalmente institucionalizada e de publicização das ações do governo.

[...]Têm poder de agenda e podem interferir, de forma significativa, nas ações e metas dos governos e em seus sistemas administrativos. [...] inserem na agenda governamental as demandas e os temas de interesse público, para que sejam absorvidos, articulados politicamente e implementados sob a forma de políticas públicas.

Os conselhos têm grande força de intervenção na agenda política. A seguir explicar-se-á de forma minuciosa o funcionamento da agenda governamental (*agenda setting*).

2.1.2 Agenda Pública

A agenda política representa uma lista de prioridades, às quais o governo dedica suas atenções, sendo que os atores políticos disputam para incluir questões de seu interesse.

Faz-se mister afirmar que várias agendas coexistem. Há a chamada agenda sistêmica, na qual estão incluídas questões que afetam diversos atores, incluindo os políticos, sem distinção de partido ou governo. Paralela à sistêmica, existe a agenda governamental, que tem objetivos mutáveis de acordo com vários fatores, entre eles ideologia, projetos partidários, crises conjunturais, mobilização social, entre outros. Por último, tem-se a agenda de decisão, a qual compreende os problemas cuja deliberação ocorrerá no curto e médio prazo, pelo sistema político (pelos poderes constituídos, incluindo o Judiciário) (RUA, 2009).

Os atores que podem influenciar na formação da agenda pública podem ser governamentais ou não governamentais; visíveis, sempre em evidência na imprensa, que detêm mais condições para incluir ou excluir questões na agenda; e atores invisíveis, os quais influenciam mais nas propostas de alternativas para a solução daquelas questões antes incluídas.

De acordo com Rua (2009, p. 69) algumas situações são determinantes, outrossim, para a inclusão de questões na agenda:

- Reconhecimento de problemas decorrentes de eventos momentâneos, crises e informações como estatísticas, pesquisas, entre outros;

- Proposição de políticas e propostas previamente presentes nas organizações governamentais, no meio acadêmico, nos partidos políticos; e
- Fluxo da política, ou seja, o sentimento nacional no âmbito geral em relação aos governos, temas, forças políticas organizadas e disputas eleitorais.

De acordo com RUA (2009, p. 69 et seq.), na formação da agenda, as demandas podem ser diferenciadas em três formas: as demandas novas, as recorrentes e as reprimidas.

As demandas novas resultam da mudança social e/ou tecnológica e do surgimento de novos atores políticos ou de novos problemas. Novos atores são aqueles que já existiam, mas não eram suficientemente organizados. Por outro lado, novos problemas são aqueles que existiam ou não efetivamente antes, mas que no momento que se apresentam como problemas políticos, exigem solução.

As demandas recorrentes são aquelas que representam problemas não resolvidos ou mal resolvidos e, conseqüentemente, sempre constam na agenda governamental de forma reiterada. Um exemplo clássico de demanda recorrente é a reforma agrária.

Por sua vez, se classificam como demandas reprimidas os “estados de coisas” ou “não decisões”, que são situações de não interferência nos problemas políticos, os quais perduram por um longo tempo, gerando insatisfações para muitas pessoas sem, no entanto, provocarem mobilização das autoridades governamentais. A não decisão, especificamente, resulta do emperramento do processo decisório, por influência da *politics*, podendo estar relacionada a temáticas que contrariam valores da sociedade ou ameaçam interesses, e assim não ingressam na agenda governamental.

Para que a não-decisão se torne, efetivamente, um problema político, são necessárias: mobilização política; situação de crise, calamidade ou catástrofe, tornando a não-decisão mais onerosa que dar uma resposta ao problema; e surgimento de oportunidade, auferida por um ator relevante caso aquele problema receba atenção.

A Figura 2 a seguir, simplifica a classificação dada acima.



Figura 2 - Formação da Agenda Governamental
Fonte: Rua (2010).

No ambiente de discussão dos problemas políticos, os atores fazem alianças entre si e entram em disputa. Assim se formam as arenas políticas, as quais se classificam de acordo com as suas consequências, podendo ser: arena distributiva, redistributiva, regulatória ou constitucional.

Relacionada às políticas distributivas, a arena distributiva discute a alocação de bens e serviços como hospitais, escolas, pontes, vacinas, medicamentos, etc. Raramente há rejeições pois é praticamente impossível desagregar o seu custo. Há, no entanto, discussões quando se deseja ampliar os benefícios.

A arena redistributiva, por sua vez, desperta reações de grande conflito, pois nela se define – a partir das decisões tomadas – quem obterá direitos e quem sofrerá prejuízos em seus interesses. Na prática, para que um ator tenha seu interesse reconhecido e incluído na agenda governamental, outro tem arcar com os custos das decisões futuramente tomadas. Pratica-se, nessas situações, o que se reconhece como jogo de soma-zero, a pior de todas as situações em política.

Além destas, há também a arena constitucional, de caráter estruturador, ou seja, relaciona-se com a esfera da própria política e suas instituições, à modificação do sistema governamental, eleitoral, e de configuração das interações entes os atores políticos.

Nas arenas acima descritas, as relações de poder entre os atores podem obedecer a três padrões: lutas, jogos e debates. As lutas se configuram pelo chamado “jogo de soma zero”, no

qual um interesse é atendido em detrimento de outro(s), e onde pode ocorrer a acomodação, quando os atores preferem não se indispor e adiam suas questões. Os jogos são situações de competição, mais comuns na política, onde podem haver negociações ou barganhas (trocas e concessões), coalizões (alianças a fim de viabilizar objetivos em comum) e conluíus (alianças que objetivam tão somente o prejuízo de terceiros). Já os debates são situações em que se exercita a persuasão (análise e argumentação) – momento em que o conhecimento técnico se revela um recurso de grande importância –, ou mesmo o intercâmbio (troca de favores).

2.1.3 Modelos de Formulação

Inseridas as demandas (*inputs*) na agenda governamental, ato contínuo cabe a formulação das alternativas no processo decisório. Este momento é considerado um dos mais importantes pois é quando se evidenciam os vários *issues* – aspectos de uma decisão que afetam os interesses – dos atores e, conseqüentemente, estes manifestam claramente suas preferências.

Para auxiliar na elaboração das alternativas, existem três formas de se pensar a solução para uma demanda: modelo incremental, modelo racional-compreensivo e *mixed-scanning*¹⁴.

O modelo incremental busca a solução gradualmente, sem introduzir grandes modificações ou provocar rupturas nas situações já existentes, cabendo, assim, a adoção de alternativas que enfrentam menos restrição e poderão melhor produzir os resultados esperados. Esta forma resulta de duas constatações: uma solução tecnicamente perfeita pode se revelar politicamente inviável, por envolver relações de poder; e não há, pelo governo, liberdade total na alocação dos recursos públicos, além dos recursos disponíveis resultarem de decisões de governos antecessores. Além disso, por meio do modelo incremental, são admissíveis os ensaios, erros e correção dos rumos, tornando este modelo interessante para adoção de políticas com alto potencial de conflito. (RUA, 2009)

Em oposição ao modelo incremental, o modelo racional-compreensivo compreende decisões de grande impacto, após análise detalhada de todas as alternativas e seus prováveis resultados. É um modelo cuja decisão requer mais tempo, pois há a necessidade de se levantar todas as possibilidades técnicas e políticas.

Ambos os modelos acima descritos apresentam problemas de ordem prática. O modelo incremental é pouco compatível com a necessidade de mudanças e tende ao conservadorismo.

¹⁴ "Exploração combinada": é uma abordagem para solução de uma demanda que, em resumo, se baseia em decisões com naturezas distintas - estruturantes e ordinárias.

Por sua vez, o modelo racional-compreensivo não considera o peso das relações de poder na *politics*, elemento este capaz de impedir a adoção de mudanças de grande magnitude.

Sendo assim, foram elaboradas outras abordagens afim de transpor essas dificuldades, e uma delas, defendidas por Amitai Etzioni, chamada *mixed-scanning*, traz a consciência de que as decisões possuem diferentes naturezas, distintas entre decisões estruturantes e decisões ordinárias.

As decisões estruturantes definem diretrizes das políticas públicas e o campo de decisão, sem detalhamentos, utilizando de experiências, aprendizados de políticas e consensos amplamente estabelecidos. Assim, promovem o ambiente para as decisões ordinárias, as quais contêm detalhes das alternativas, mais racionais do que incrementais, com objetivos mais claros, levantamento mais completo das alternativas, critérios de decisão definidos, identificação dos limites da decisão mais precisos. (RUA, 2009)

A decisão de uma política pública, como bem salienta Rua (2009, p. 93), significa apenas a concentração de intenções sobre a solução de um problema, expressa na forma de terminações legais.

[...] na prática, quer dizer que naquele momento todos os atores dotados de efetivos recursos de poder para inviabilizar uma política pública devem acreditar que saíram ganhando alguma coisa, e nenhum ator dotado de efetivos recursos de poder para inviabilizar a política acredite que saiu prejudicado com a decisão. (RUA, 2009, p. 93)

Há o entendimento que nem sempre a formulação de alternativas resulta em implementações das políticas públicas.

Nem todas as políticas definidas são realmente implementadas. E mesmo as que são implementadas podem alcançar resultados diferentes daqueles que foram originalmente idealizados. Isso ocorre porque muitas coisas falham entre o momento da formulação e aquele em que são produzidos os resultados. (CAVALCANTI, 2007 apud TUDE, 2010, p. 41).

2.1.4 Implementação de Políticas Públicas

A implementação das políticas públicas significa fazer uma política formulada sair do papel e se tornar realidade.

[...] é a etapa onde as decisões tomadas na fase de formulação são aplicadas na prática; é o momento onde se podem observar os resultados finais das políticas adotadas e pode-se mensurar se ela obteve sucesso ou fracasso na consecução de seus objetivos. (TUDE, 2010, p. 41)

Existem duas vertentes para explicar a fase de implementação: a Visão Clássica da Implementação e a Visão da Implementação como Processo.

A primeira traz uma concepção do tipo *top down*¹⁵, ou seja, a responsabilidade pela implementação da política é quase que exclusiva dos burocratas de “alto nível” (CAVALCANTI, 2007, p. 222), ao determinar que a concepção das políticas é realizada pelos altos funcionários públicos, e sua execução realizada pelos funcionários públicos com menor nível hierárquico.

A segunda, por sua vez, é mais abrangente e considera a implementação como um processo, no qual ocorre a incorporação das eventualidades à sua análise. Essas eventualidades podem ser desde simples desvios de rota até problemas de natureza política, resistências e boicotes de grupos afetados pela política (casos de políticas redistributivas, por exemplo). Os problemas gerados pelas eventualidades irão retroalimentar o processo de formulação, que servirá para readequar uma futura e nova implementação de uma nova maneira.

É um processo que precisa ser acompanhado e monitorado, considerando-se o tipo de política e de arena política, o contexto inter e intraorganizacional, bem como o contexto onde as políticas implementadas exercerão impactos, pois pode ocorrer situações nas quais uma formulação pode ser parcialmente implementada, ou ter partes implementadas em contradição ao que foi formulado e pactuado, tal efeito decorre da característica interativa e iterativa da tomada de decisões, representada pela Figura 3 a seguir.

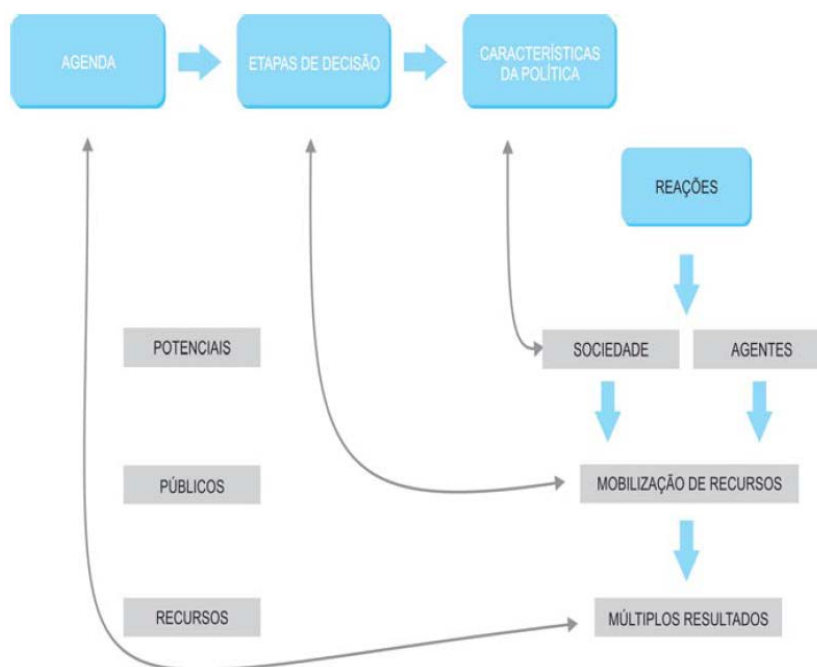


Figura 3 - Modelo interativo/iterativo
Fonte: Rua (2010).

¹⁵ Abordagem de implementação de uma política pública em que a responsabilidade cabe, claramente, aos agentes situados no topo do processo político.

2.1.5 Avaliação e Monitoramento de Políticas Públicas

A avaliação das políticas públicas é uma prática que busca apreciar os resultados das intervenções da gestão pública na sociedade, um julgamento quanto à eficácia, eficiência, efetividade, sustentabilidade, equidade, entre outros, a partir dos objetivos propostos.

Além disso, segundo Rua (2009), possui duas dimensões: uma técnica e outra valorativa. Técnica, por produzir informações que poderão ser utilizadas nas decisões relativas a qualquer política, e valorativa por servir de apoio ao aprendizado dos próprios agentes responsáveis pela implementação durante seu andamento, além dos *decision makers*¹⁶, pela tomada de futuras decisões.

Geva-May e Pal (1999 apud Tude, Ferro e Santana, 2010) salientam que

[...] a avaliação difere da análise, uma vez que a primeira fornece respostas para as perguntas causais como questões sobre impacto e eficiência e se concentra nos processos e problemas orçamentários; enquanto a segunda é a responsável pelo passo seguinte, ou seja, prever resultados e demonstrar quais redirecionamentos necessitam ser implantados para que o projeto consiga atingir sua finalidade. (GEVA-MAY e PAL, 1999 apud TUDE; FERRO; SANTANA, 2010, p. 51)

É mister mencionar sobre a avaliação ex-ante e a ex-post, conforme abordagem de Rua (2009).

A avaliação ex-ante se baseia na consistência lógica das soluções propostas, da suficiência das ações que serão realizadas, bem como na estimativa de eficiência e no impacto da intervenção. A avaliação ex-ante de eficiência envolve o cálculo dos custos (inclusive os de oportunidade) envolvidos em uma intervenção, sendo certo que a avaliação ex-ante de impacto refere-se ao impacto causado pelas ações propostas.

Por sua vez, a avaliação ex-post pode compreender tanto a avaliação de atividade (bens e serviços de produção ou prestação continuada) quanto as avaliações finais, de efeitos e impactos, em momento posterior à intervenção.

Ainda sobre a avaliação, uma observação importante feita por Rua (2009) diz respeito às diferenças entre os termos eficácia, eficiência e efetividade. Segundo a autora, **eficácia** relaciona atividades com seus produtos iniciais, intermediários e finais (metas e objetivos). **Eficiência** relaciona produtos com seus custos (financeiros, humanos, tempo). **Efetividade** relaciona produtos com seus efeitos na realidade que se quer transformar, ou seja, consequências. Observa, ainda, que a **equidade** se traduz na capacidade de contribuir para a

¹⁶ Tomadores de decisões, os quais implementam as políticas públicas e lhes dão direcionamentos.

redução das desigualdades e da exclusão social, e o critério de **sustentabilidade** significa a capacidade de desencadear mudanças que persistem além dos investimentos realizados e que alteram o perfil da própria demanda.

O monitoramento, por sua vez, diferencia-se da avaliação por se caracterizar como um exame contínuo de processos, produtos (preliminares, intermediários e finais), resultados e impactos das ações realizadas (RUA, 2009). Destina-se a subsidiar decisões sobre a condução das políticas, programas e projetos, por abordar de forma menos aprofundada que a avaliação em relação a estes elementos, além de otimizar a gestão.

2.2 Plano Geral de Mobilidade por Bicicleta

Conforme já citado no presente trabalho, o atual modelo de transporte individual motorizado demonstra há sinais de insustentabilidade. Há razões para explicar esta constatação, entre elas poluição sonora e atmosférica, derivada da queima de combustíveis fósseis, bem como outros insumos que geram grande quantidade de resíduos, falta de espaço para alocar os automóveis, falta de fluidez no trânsito nas grandes e médias cidades, entre outros.

Com a intenção de proporcionar maior utilização dos meios não motorizados para deslocamentos diários, o Ministério das Cidades, por meio a Secretaria Nacional de Transporte e Mobilidade Urbana (SeMob), verificou o uso crescente da bicicleta como meio de transporte não somente para atividades de lazer, mas por motivo de trabalho e estudo, e considera fundamental que seja dado a este modo de transporte o tratamento adequado ao papel que ele desempenha nos deslocamentos urbanos de milhares de pessoas. Para isso, são necessárias políticas públicas específicas que devem ser implementadas pelas três esferas de governo. Tal necessidade se tornou um problema político e, desde então, foram realizados fóruns de discussão e conferências específicas sobre o transporte cicloviário no Brasil.

A partir dessas ações, foi elaborado o “Caderno de Referência para elaboração de Plano de Mobilidade por Bicicleta nas Cidades”, para servir de subsídio aos municípios que têm a intenção de implantar um plano cicloviário, formando uma rede de transporte integrado aos demais modos existentes. No presente trabalho será feita uma abordagem geral sobre este notável trabalho, o qual apresenta uma série de propostas para a melhoria da qualidade e da segurança no transporte dos ciclistas.

2.2.1 Política Nacional de Mobilidade Urbana

A chamada Lei de Mobilidade Urbana (Lei nº 12.587), publicada em 03 de janeiro de 2012, instituiu as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana (PNMU) e, conforme seu artigo 1º, objetiva “a integração entre os diferentes modos de transporte e a melhoria da acessibilidade e mobilidade das pessoas e cargas no território do Município” (BRASIL, 2012).

Tem como consequência o objetivo de contribuir para o acesso universal à cidade, garantindo lisura ao processo de desenvolvimento urbano em consonância com o Estatuto das Cidades. Assim, fundamenta-se em importantes princípios e diretrizes, cabendo neste trabalho salientar aqueles ligados à mobilidade por bicicleta:

- a) desenvolvimento sustentável das cidades;
- b) segurança no deslocamento das pessoas;
- c) justa distribuição dos benefícios e ônus decorrentes do uso dos diferentes modos e serviços;
- d) equidade no uso do espaço público de circulação, vias e logradouros;
- e) eficiência, eficácia e efetividade na circulação urbana; e
- f) prioridade dos modos de transportes não motorizados sobre os motorizados e dos serviços de transporte público coletivo sobre o transporte individual motorizado.

Guimarães (2012, p. 130 et seq) destaca a importância do Estado provocar as escolhas conscientes de prioridade da vida comunitária no que concerne à mobilidade urbana sustentável, com ações que desestimulam o uso do veículo motorizado individual. O autor vai além da discussão simples de frear as aquisições de automóvel (pois sozinha não representa o cerne do problema) e aborda a questão da educação para a mobilidade urbana, um trabalho nobre porém custoso e de longo prazo, mas capaz de mitigar a tensão entre os interesses coletivo e individuais sobre o uso do espaço público.

No contexto da presente monografia, vale ressaltar a atribuição dada pela Lei nº 12.587/12 aos municípios, os quais ficaram incumbidos de “planejar, executar e avaliar a política de mobilidade urbana [...]” (art. 18, inc. I). Dentro dessa perspectiva, a política de mobilidade urbana deve contemplar um plano cicloviário na cidade, ao se estabelecer que este mesmo plano deverá contemplar “a integração dos modos de transporte público e destes com os privados **e os não motorizados**” (art. 24, inc. V, grifo do autor).

Para garantir a implementação dessas práticas pelos municípios a PNMU dispõe, em seu art. 24, §§ 1º ao 4º, que:

- a) os municípios com mais de 20.000 habitantes deverão incorporar em seus planos diretores o Plano de Mobilidade Urbana;
- b) nos municípios sem sistema de transporte público coletivo ou individual, o Plano de Mobilidade Urbana deverá focar o transporte não motorizado e planejar uma infraestrutura coerente com esta realidade;
- c) **O Plano de Mobilidade Urbana** deverá ser integrado ao plano diretor municipal, no prazo máximo de três anos a partir da vigência da Lei 12.587/12 (a PNMU); sendo certo que
- d) Findo o referido prazo, os municípios inadimplentes com tal obrigação “ficam impedidos de receber recursos orçamentários federais destinados à mobilidade urbana até que atendam à exigência desta Lei”.

Considerando a publicação da lei acima ter ocorrido no dia 3 de janeiro de 2012, o início de sua vigência após 100 dias da sua publicação, e o prazo de três anos estabelecido para os municípios elaborarem seus respectivos planos de mobilidade urbana, tem-se como certo o primeiro quadrimestre de 2015 como prazo limite para o cumprimento desta obrigação.

2.2.2 Uso da Bicicleta no Brasil

Segundo a ANTP (2003), a bicicleta é o veículo individual mais utilizado nos pequenos centros urbanos do País. Nas cidades médias já se constata o uso maior de transporte coletivo e, nas grandes cidades, há maior oferta de transporte coletivo, com tráfego de veículos mais denso e agressivo. Nestas duas últimas, a bicicletas é encontrada com maior frequência nas áreas periféricas, devido à precariedade do transporte coletivo.

As bicicletas são os veículos individuais mais utilizados no País, constituindo na única alternativa ao alcance de todas as pessoas, devido ao baixo custo de aquisição e manutenção, podendo ser usadas por aqueles que gozam de boa saúde, a partir da infância até a idade mais avançada.

Quanto ao tipo de uso, uma pesquisa feita em 2005 pela Associação Brasileira dos Fabricantes de Motocicletas, Ciclomotores, Motonetas, Bicicletas e Similares (Abraciclo) revela o uso da bicicleta no Brasil de acordo com a finalidade, representada pelo Gráfico 1 a seguir.

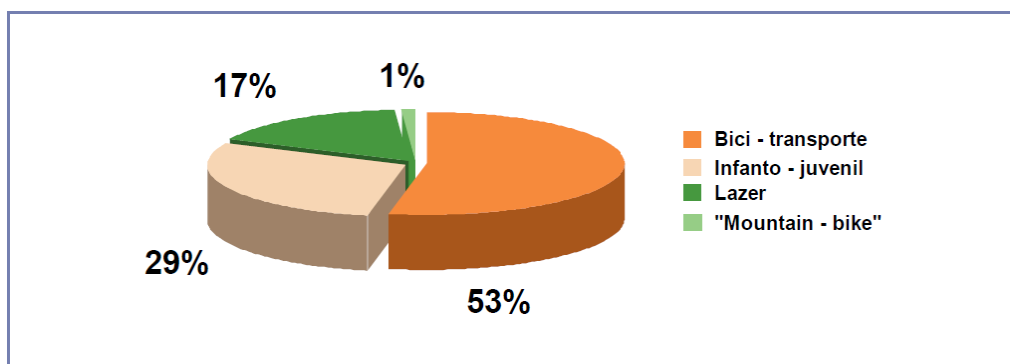


Gráfico 1 - Frota de Bicicletas por Segmentação de Mercado
Fonte: Abraciclo (2005).

Uma pesquisa feita por Antonio Miranda, em 2003, revela a intensidade do uso da bicicleta. O resultado está representado na Tabela 1 a seguir.

Município	Uso da bicicleta na semana							Extensão da viagem		
	1 dia	2 dias	3 dias	4 dias	5 dias	6 dias	7 dias	< 1,5 km	de 1,5 a 5 km	> 5 km
Lorena/SP	1	2	5,9	0	7,8	3,9	79,4	21,6%	46,1%	32,3
Santo André/SP	2	5	5	5	25	13	45	20,0%	51,0%	29,0
Florianópolis/SC	1	5	10	2	16	7	59	7,0%	36,0%	57,0
Piracicaba/SP	7	28	8	9	5	1	42	5,0%	7,0%	88,0
Média Geral	2,8	10	7,2	4	13,5	6,2	56,3	13,4%	35,0%	51,6

Tabela 1 - Intensidade do Uso da Bicicleta
Fonte: Antonio Miranda (2003 apud PROGRAMA..., 2007)

Conforme esta pesquisa, é possível concluir que a maioria dos entrevistados utiliza a bicicleta todos os dias da semana. Considerando 5 dias da semana, todas as cidades apresentaram índices próximos ou superiores a 50% entre os ciclistas pesquisados. Excluindo a cidade de Piracicaba-SP, o índice sobe para 80%. Além disso, 75% dos ciclistas entrevistados, considerando as quatro cidades, realizavam viagens diárias superiores a 1,5 km.

Quanto aos problemas enfrentados pelos ciclistas, a Tabela 2 a seguir elenca as principais dificuldades.

Município/SP	Motivos (valores dados em %)															
	trânsito intenso de veículo motorizado	buracos e imperfeições pavim.	falta de iluminação	falta de ordem nos cruzamentos	ausência de ciclovia	conflito com pedestres	conflito entrada e saída garagem	conflito com automóveis	conflito com transporte coletivo	conflito com caminhões	falta de acostamento	motoristas não respeitam ciclistas	falta de sinalização	ausência de segurança	sem problemas	outras respostas
Lorena/SP	21	37,9	9,1	4,5	7,3	5,9	3,6	0	5,5	0	0,5	0,5	1,4	0,5	0	2,3
Santo André/SP	17	6	0	0	0	1	0	17	21	23	0	0	0	3	6	6
Florianópolis/SC	18	14	2	4	24	0	0	0	19	1	0	8	0	8	1	2
Piracicaba/SP	52	27	1	0	1	0	0	0	0	0	0	2	0	1	6	10
Média Geral	27	21,2	3	2,1	8,1	1,7	0,9	4,2	11,4	6	0,1	2,6	0,3	3,1	3,2	5,1

Tabela 2 - Problemas no Trajeto

Fonte: Antonio Miranda (2003 apud PROGRAMA..., 2007)

Sobre a tabela acima, é possível afirmar que o conflito com veículos motorizados é a principal preocupação dos ciclistas, independente do uso regular ou eventual das bicicletas. Em segundo lugar entre os problemas se encontra a qualidade irregular do pavimento.

Complementando a Tabela 2, uma pesquisa de atitude realizada em 2009 nas cidades de São Carlos e Rio Claro, traz alguns resultados pertinentes, os quais podem ser verificados na Tabela 3, que segue.

Fatores	Afirmações	Respostas (%)				
		Concordo totalmente	Concordo em parte	Sem opinião	Discordo em parte	Discordo totalmente
Possibilidade de agressões	Quem anda de bicicleta corre risco de ser assaltado.	33,8	38,9	11,4	12,1	3,8
Exige esforço físico	Andar de bicicleta é muito cansativo.	14,3	40,9	5,4	25,5	13,9
Bem aceito socialmente	A maioria das pessoas que eu conheço aprova (ou a provaria) que eu use a bicicleta para trabalhar ou ir à escola.	37,1	30,4	14,8	10,1	7,6
Sol e calor incomodam	O sol e o calor são motivos para não se usar a bicicleta.	30,9	34,2	4,5	17,4	13,0
Falta infra-estrutura	Se houvesse uma faixa reservada para ciclistas nas ruas eu andaria (ou andaria mais) de bicicleta.	67,1	20,1	5,4	3,1	4,3

Transporte barato	Andar de bicicleta é mais barato do que andar de carro, ônibus ou moto.	85,5	9,4	2,7	0,9	1,6
Ruim para viagens longas	Não uso a bicicleta porque os lugares que freqüento ficam muito longe da minha casa.	17,9	25,3	15,4	18,3	23,0
Desconfortável	Prefiro andar de carro/ônibus/moto porque é mais confortável do que a bicicleta.	32,4	32,2	8,5	14,1	12,8
Falta segurança	Se as ruas fossem mais seguras para os ciclistas, eu andaria (ou andaria mais) de bicicleta.	56,4	24,2	8,7	6,0	4,7
Muito lento	A bicicleta é um transporte muito lento.	10,7	40,9	7,6	27,3	13,4
Bom para saúde	Andar de bicicleta faz bem para a saúde.	85,9	9,2	1,8	1,6	1,6
Não gosto de bicicleta	Não ando de bicicleta porque não gosto.	5,6	6,0	13,4	13,4	61,5
Falta estacionamento	Eu usaria (ou usaria mais) a bicicleta se existissem estacionamentos seguros no meu trabalho/escola.	45,9	22,1	14,8	8,9	8,3

Tabela 3 - Resultados da pesquisa de atitude
Fonte: Providelo e Sanches (2010).

Da Tabela 3 pode-se verificar que os resultados vão ao encontro um do outro. A maior parte dos entrevistados foi favorável ao uso da bicicleta caso houvesse maior infraestrutura e maior segurança (maior distância de outros veículos, por exemplo).

2.2.3 Características Favoráveis e Desfavoráveis da Bicicleta

PROGRAMA... (2007, p. 58 et. seq.) elenca as características consideradas favoráveis e desfavoráveis ao uso da bicicleta. Faz-se necessário reproduzir aqui este detalhamento completo dos pontos que estimulam e desestimulam o seu uso.

Baixo custo de aquisição e manutenção: o custo de aquisição foi reduzido, principalmente após a abertura econômica em 1995. O custo de manutenção, se comparado aos dos demais veículos de transporte individual, é desprezível.

Eficiência energética: o movimento da bicicleta requer pouca energia, proveniente da força muscular do condutor.

Baixa perturbação ambiental: o impacto ambiental causado pela bicicleta se dá apenas no momento de sua fabricação, e devido ao consumo de pouco material e energia, este impacto de fabricação é muito menor que na produção de motocicletas ou automóveis, por exemplo. No momento do uso, a perturbação da bicicleta é praticamente nula, ouvindo-se no máximo o ruído provocado pelo seu mecanismo de tração; a chamada intrusão visual também não se aplica.

Contribuição à saúde do usuário: o ciclismo tem a capacidade de restaurar e manter o bem-estar físico e mental do praticante. Com o uso da bicicleta como meio de transporte e lazer, é facilmente possível atingir um gasto semanal energético de 2.000 kcal, capaz de diminuir a taxa de mortalidade em 30% em relação aos indivíduos sedentários, conforme pesquisas (REVISTA..., 1996 apud PROGRAMA..., 2007).

Equidade: a bicicleta proporciona alto grau de autonomia à população como um todo, tanto pelo seu baixo custo quanto pela facilidade de uso e acessibilidade.

Flexibilidade: o usuário da bicicleta possui mais flexibilidade, pois não precisa se adequar a horários nem rotas pré-estabelecidas; pode eventualmente circular em locais inacessíveis a outras modalidades e, em caso de congestionamento, pode descer da bicicleta e seguir empurrando, pela calçada (desde que não coloque em risco a segurança dos pedestres).

Rapidez: estudos constataam que, para distâncias de até 5 km em áreas urbanas adensadas, a bicicleta é o meio de transporte mais rápido em deslocamentos. O acesso ao veículo pelo ciclista requer pouco tempo, e o congestionamento não o afeta. O Gráfico 2 a seguir representa a relação entre distância e o tempo consumido de acordo com o modo de transporte.

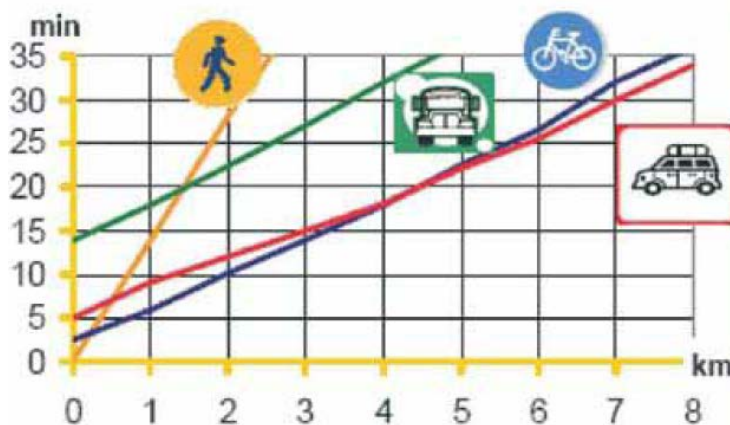


Gráfico 2 - Modo de Transporte x tempo de viagem
Fonte: EUROPEAN COMMISSION (1999) apud PROGRAMA... (2007)

Menor necessidade de espaço público: o espaço público ocupado por bicicletas em movimento é muito inferior ao requerido por automóveis. Para se ter uma ideia, em uma hora passam até 1.500 bicicletas por metro de largura de via, assim, uma faixa de 3 metros de largura comporta o fluxo de, em média, 4.500 bicicletas, enquanto permite a passagem aproximada de 450 automóveis (PROGRAMA..., 2007).

Por outro lado, existem condições que desestimulam o uso da bicicleta. Vale lembrar que algumas das condições a seguir não são consideradas problemas para ciclistas que fazem uso regular da bicicleta.

Raio de ações limitado: há vários fatores que influenciam, como o condicionamento físico do usuário, as características da cidade como topografia, clima, infraestrutura e condições de tráfego. Observa-se que, quanto menor a cidade, maior é a utilização da bicicleta nos deslocamentos diários. O Gráfico 3 a seguir representa em porcentagens essa realidade.

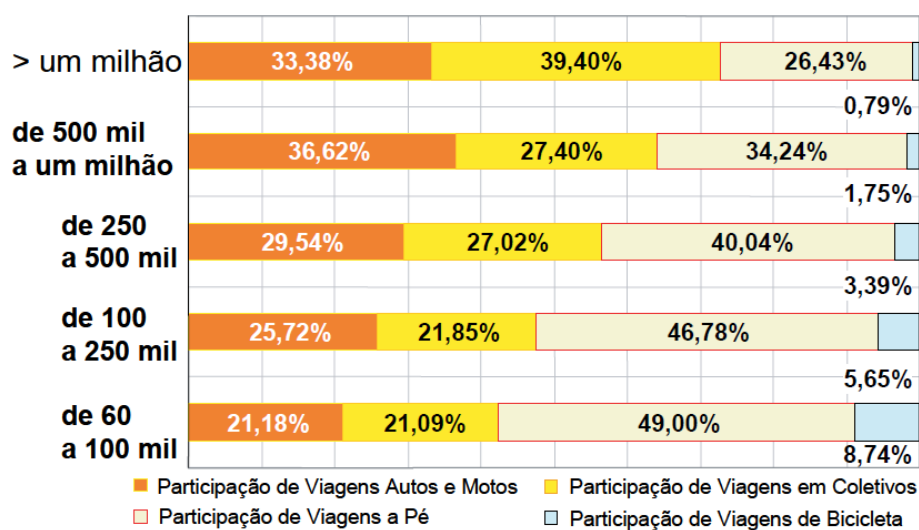


Gráfico 3 - Divisão por Modo de Transporte e Classe de População das Cidades
Fonte: ANTP (2003) apud PROGRAMA... (2007).

Rampas: O percurso do ciclista é afetado quando a topografia da cidade é acidentada e o uso é desestimulado. Contudo, cabe observar que os avanços tecnológicos permitiram transpassar essas dificuldades com o uso de materiais mais leves na construção das bicicletas, e a instalação de sistema de marchas. Além disso, é possível contornar as subidas íngremes com o planejamento e implementação de rotas alternativas, com o chamado traçado de “meia-encosta”.

Vulnerabilidade física dos ciclistas: como já destacado neste trabalho, a baixa segurança é o fator que mais afasta as pessoas de utilizarem a bicicleta. Tal situação decorre de dois fatores: o comportamento inadequado de uma parcela significativa dos próprios ciclistas, bem como o preconceito dos motoristas, sobretudo os de veículos pesados (ônibus e caminhões). O estudo para buscar soluções no Brasil resta prejudicado em razão da precariedade dos dados sobre acidentes. No entanto, apenas para se ter referência, em Copenhague, Dinamarca, em dois de cada três acidentes, a culpa pode ser atribuída aos automóveis.

Furtos e Roubos: outro fator desestimulante para a prática ciclista é a sujeição ao furto e roubo pelos usuários de bicicleta. Na realidade brasileira não há estacionamentos seguros em locais públicos, o que poderia servir inclusive de estímulo à utilização intermodal se houvesse bicicletários juntos aos terminais de transporte público. Além disso, as ocorrências de roubo de bicicleta entram nas mesmas estatísticas que outros roubos quaisquer, como de aparelho celular, por exemplo, e assim ofusca os resultados nos bancos de dados da polícia e impossibilita uma possível tentativa de intervenção das autoridades de forma contundente. Como resposta aos furtos de bicicleta, o Governo Holandês investiu em bicicletários, orientação dos ciclistas sobre procedimentos de segurança e treinamento de agentes. No Brasil, até o momento, pequenas comunidades virtuais criaram banco de dados alimentados pelas próprias vítimas de furtos e roubos (exemplo: www.bicicletasroubadas.com.br), na esperança de reaver seus veículos, auxiliar o trabalho dos policiais nesse intuito, bem como exigir das autoridades maior policiamento nas áreas menos seguras.

Como foi visto, são várias situações que dificultam o uso da bicicleta nas cidades. Além das citadas, coexistem aspectos inibidores da inclusão da bicicleta no cenário: crescimento desordenado e a cultura do automóvel. O crescimento desordenado, sem planejamento de infraestrutura, transporte e mobilidade, criou espaços públicos destinados aos automóveis, com soluções pontuais e que pouco contribuíram para aumentar a eficiência dos transportes coletivos.

Agora, os gestores públicos se deparam com a necessidade de devolver os espaços públicos à população que utiliza de modais de transporte não motorizados. As únicas alternativas são (a) desapropriação ou (b) diminuição dos espaços dos automóveis. Diante do grande custo da primeira, a segunda se demonstra ser a opção mais plausível para a implementação por parte do poder público, mesmo que seja difícil o embate com os atores políticos contrários. É o que está ocorrendo atualmente na cidade de São Paulo com a implementação das ciclofaixas, sob protestos de moradores de classe média e alta, usuários de automóveis, bem como comerciantes, em razão da substituição das vagas de estacionamento destinadas aos carros por ciclofaixas (MONTEIRO; RODRIGUES, 2014).

2.2.4 Configurações dos Espaços para a Bicicleta

PROGRAMA... (2007, p. 84 et. seq.) enumera e detalha as diversas configurações dos conhecidos tipos de espaços urbanos destinados à circulação de bicicletas. Grande parte das

informações presentes são de grande profundidade técnica, por isso serão relatados de forma resumida no presente trabalho os diferentes tipos e exemplos com as principais características, relacionados de forma contextualizada com a realidade recente brasileira através de imagens que se encontram no Apêndice A. Dependendo da configuração das cidades, os gestores públicos terão de optar por uma ou outra forma, de acordo com os recursos disponíveis e a demanda conforme a utilização das vias.

Seguem os tipos de infraestruturas, suas características, com exemplos de imagens disponíveis no Apêndice A.

- a) Ciclovias totalmente segregadas, exemplificada pela Figura 16:
 - i. preferencial para bicicleta, porém admite a presença de carroceiros (com limite de largura em 1,5 metro) e cadeirantes não motorizados;
 - ii. tráfego bidirecional;
 - iii. ter terrapleno ou estar afastada da margem da via principal (inclusive o acostamento – se houver), em pelo menos 0,80 m;
 - iv. ter projeto de drenagem independente do projeto da via principal;
 - v. ter diretriz paralela ou não coincidente com a da via marginal mais próxima;
 - vi. ter sido construída sobre terreno nu (virgem) ou sobre terreno sem destinação à circulação de pedestres ou de veículos;
- b) possuir “grade” independente de outras estruturas viárias lindeiras estando, em alguns casos, situada em nível mais elevado do que o(s) da(s) pista(s) da(s) via(s) adjacente(s). Ciclovias segregadas junto à via, como demonstra a Figura 17.
 - i. posicionamento lindeiro a uma determinada rodovia ou via urbana.
 - ii. ter elemento separador (terrapleno, ilha, meio-fio, blocos de concreto ou ciclolitos) da via onde circulam os veículos motorizados;
 - iii. estar, apesar da existência de elemento separador, no mesmo nível da via lindeira da qual esteja separada por elemento físico;
 - iv. apesar de estar separada da via principal, aproveitar-se do mesmo projeto de drenagem da via já implantada.
- c) Ciclofaixas, exemplo na Figura 18.
 - i. possui baixo nível de segregação junto à via urbana, pois está no mesmo nível da circulação do tráfego motorizado;
 - ii. menor nível de segurança (maior ocorrência de conflitos e acidentes);
 - iii. possui projeto de drenagem comum com a via.
- d) Ciclovias segregadas em calçada, como mostra a Figura 19.
 - i. via no mesmo nível da calçada, porém exclusiva à circulação de bicicletas, diferenciando-se pelo pavimento;
 - ii. ter sinalização independente da via de autos;
 - iii. ter mesmo projeto de drenagem de todo o passeio;

- iv. não possuir separador físico do tráfego lindeiro de pedestres.
- e) Passeio compartilhado, conforme Figura 20.
- i. solução mais frágil, pois configura-se pelo uso simultâneo de um passeio por ciclistas e pedestres;
 - ii. deve ser prevista, antes de tudo, pelos planos diretores de transportes, projetos e pelas autoridades públicas, como um passeio de pedestres;
 - iii. não possuir qualquer divisão ou separador físico entre o tráfego de pedestres e outros;
 - iv. ter sinalização identificando que no passeio ocorre situação especial com o tráfego compartilhado de pedestres e de ciclistas.

Vale salientar que, para o sucesso das práticas acima exemplificadas, além de se aplicar as sinalizações consideradas necessárias (placas, pinturas das vias, etc.), é necessário criar uma cultura de respeito entre os usuários das vias para que não se aumente o conflito já existente entre os usuários de modais motorizados e não motorizados, ou mesmo entre os ciclistas e pedestres.

Além dessas discussões trazidas à tona na produção que serve como referência do presente trabalho, elaborada pelo Programa Brasileiro de Mobilidade Por Bicicleta, há inúmeras recomendações de ordem técnica, aprofundadas e com mais detalhes que servem de consulta às equipes responsáveis pela implementação da infraestrutura, destinadas às prefeituras interessadas em aplicar políticas de mobilidade com incentivo ao uso da bicicleta. É um material que pode ser um dos principais instrumentos utilizados e consultados ao se modificar a estrutura e orientação de uso das vias públicas.

2.3 Incentivos ao Uso da Bicicleta

O crescente aumento do uso de automóveis tem causado uma crise nos centros urbanos de todo o mundo. Tal reflexo é sensível e pode ser representado por vários fatores, principalmente o uso irracional do espaço público, a poluição ambiental, prejuízos à saúde da população, entre outros.

O uso da bicicleta, nesse contexto, é um modal de transporte com capacidade de intervir na melhora desses problemas, trazendo sustentabilidade e equidade ao uso da infraestrutura, economia e saúde à população, revitalização dos centros degradados (devido à humanização das vias), diminuição do consumo de combustíveis, materiais e energia necessários envolvidos no uso dos veículos motorizados.

As pesquisas junto à população revelam alguns fatos. De acordo com Instituto de Energia e Meio Ambiente

Pesquisa de opinião realizada para o Plano Diretor Ciclovitário em Porto Alegre revelou que é possível esperar uma **migração para a bicicleta de aproximadamente 30% dos usuários dos automóveis**, caso a implantação de um sistema e demais infraestruturas ciclovitárias sejam feitos de forma apropriada. (INSTITUTO..., 2010, p. 46, grifo do autor)

Segundo o mesmo Instituto

Pesquisa feita pelo IBOPE em 2010 para o Movimento Nossa São Paulo, no Dia Mundial Sem Carro (22 de setembro), mostrou que, **dos 1,5 milhão de paulistanos que utilizam automóvel diariamente, aproximadamente 72% são simpáticos ao uso da bicicleta e estariam dispostos a adotá-la como meio de transporte** se a cidade oferecesse infraestrutura adequada.

Segundo pesquisa da Comissão Europeia, na Europa, **47% dos usuários de automóveis estariam dispostos a migrar para outros meios de transportes se fossem implementadas políticas de melhoria de tais meios alternativos e de restrição ao uso do automóvel**. Destes 47%, **29% escolheriam a bicicleta como alternativa ao automóvel** (número semelhante a Porto Alegre), 15% adotariam o transporte público e 20% passariam a caminhar. (INSTITUTO..., 2010, p. 46, grifo do autor)

Os gestores têm dado cada vez mais atenção a essa realidade e, há mais tempo no exterior e recentemente no Brasil, têm adotado práticas de incentivo ao ciclismo. A seguir serão abordadas ações que adotam essa nova visão sobre mobilidade e proporcionam um aumento na qualidade de vida da população, trazendo inclusive mais condições de convívio urbano.

O espaço público não é apenas local de circulação, mas de convivência urbana. Com essa premissa, diversas cidades ao redor do mundo vêm reconquistando seus espaços públicos, adequando as calçadas e ciclovias, reduzindo as áreas para estacionamento e restringindo o fluxo de carros, favorecendo conseqüentemente o uso do transporte público e transporte não motorizado. Ao contrário do se pensa, as pessoas tendem a responder com entusiasmo à possibilidade de mudança de modal de transporte, por uma opção mais econômica e sustentável, inclusive com maior possibilidade de convívio social durante os deslocamentos, como demonstra a Figura 4 a seguir.



Figura 4 - A bicicleta permite o convívio durante os deslocamentos.
Fonte: TC Urbes (2009)

2.3.1 Exemplos Internacionais

Em cidades como Amsterdã, Utrecht (Holanda), Bruges (Bélgica), as estações de trem são equipadas com estacionamentos para bicicletas, que funcionam como alimentadoras do sistema de transporte ferroviário, como mostram as Figuras 5, 6 e 7 a seguir.



Figura 5 - Bicletário em estação de trem em Amsterdã, Holanda.
(*Bike park at Amsterdam central station*)

Fonte: <<http://www.bbc.com/news/magazine-23587916>>. Acesso em: 21 set. 2014



Figura 6 - Bicicletário junto a uma estação de trem em Utrecht, Holanda. (*Sea of bikes*)
Fonte: <<http://bit.ly/1wX5opK>>. Acesso em: 21 set. 2014.



Figura 7 - Bicicletário em Bruges (Bélgica).
Fonte: <<http://bit.ly/1C1sUC3>>. Acesso em: 21 set. 2014.

Ainda sobre a Europa, cabe aqui destacar um projeto em andamento, chamado *Eurovelo*, o qual prevê até 2020 a implementação de 70 mil quilômetros de ciclovias. Serão 43 países interligados por 14 grandes rotas, cuja utilização será feita pela população local, bem como por praticamente de cicloturismo (RUIC, 2014).

Em Bogotá, o planejamento ciclovitário está associado à implantação de um sistema de ônibus de alta capacidade, chamado *Transmilênio*. O sistema de corredores de ônibus, somado ao aumento do uso de bicicletas e políticas de desestímulo ao uso do automóvel reduziram o tempo das viagens, os congestionamentos e os níveis de poluição sonora e do ar em 30% nas

regiões próximas aos corredores de ônibus. Junto às estações, foram construídos bicicletários – *Cicloparqueaderos*¹⁷ – onde há uma efetiva segurança para os usuários que realizam a transferência modal, como mostra a Figura 8.



Figura 8 - Controle de guarda de bicicletas do Sistema Transmilênio, em Bogotá, Colômbia.
Fonte: PROGRAMA... (2007)

2.3.2 Exemplos Brasileiros

Os gestores públicos no Brasil estão voltando cada vez mais a atenção para a problemática da mobilidade nos grandes centros urbanos, tendo a bicicleta como um instrumento neste processo. Segundo dados do Ministério das Cidades, em 2001 o Brasil registrava 60 cidades com cerca de 250 km de ciclovias. Em 2007 os números subiram para 279 cidades e 2.505 km de ciclovias em todo país.

Em uma dezena de municípios, despontam algumas ações de sucesso que podem servir de exemplos para outros gestores. A seguir serão tratados alguns desses casos.

Porto Alegre (RS) desenvolveu um Plano Diretor Ciclovitário de 495 km. O Distrito Federal desenvolveu um programa de 610 km de ciclovias, e Belo Horizonte já possui 20 km e prevê a implantação de mais 20 km em curto prazo, além de um Plano de Mobilidade que contempla mais de 250 km de ciclovias. Curitiba (PR) possui cerca de 103 km de ciclovias, que têm como principal objetivo o lazer, conectando os parques da cidade. Em Aracajú (SE) foram implantados e requalificados nos últimos oito anos 54 km de vias cicláveis e a previsão é de que em breve haja mais de 60 km. (INSTITUTO..., 2010, p. 30).

¹⁷ Bicicletários, estacionamentos para bicicletas.

Além das capitais, há intervenções também no interior. Sorocaba, cidade do interior do estado de São Paulo, por exemplo, segundo o site da Prefeitura

[...] possui 115 quilômetros de ciclovias, que cortam a cidade de Leste a Oeste e de Norte a Sul, com predominância na zona Norte da cidade. Do total, 110 quilômetros são de ciclovias, 3 quilômetros são de ciclofaixas e 2 quilômetros de faixa compartilhada com ônibus (Ruas Hermelino Matarazzo e Comendador Oeterer). As ciclovias estão interligadas e não são segmentadas. O Plano Cicloviário de Sorocaba começou a ser implantado em 2006 e o investimento da cidade em ciclovias vai além da segurança do usuário. É um investimento na qualidade de vida do cidadão, uma vez que torna menor o tempo de transporte entre a residência e o trabalho. A ciclovia também é um espaço de lazer e de atividades físicas, onde o sorocabano pode cuidar da sua saúde. (PREFEITURA DE SOROCABA. Acesso em: 21 set. 2014)

Para ilustrar, a Figura 9 a seguir mostra uma das ciclovias da cidade.



Figura 9 - Ciclovia em Sorocaba, São Paulo.
Fonte: São Paulo (estado). Sistema Ambiental Paulista (2009).

Cabe aqui destacar a situação atual na cidade de São Paulo. A prefeitura da cidade está inaugurando muitas ciclovias, o que tem despertado a reação da população, a atenção na mídia e muita polêmica. É preciso salientar que, de acordo com Tavares (2011), São Paulo é uma das cidades com a maior concentração de automóvel por habitante no Brasil, e conforme Trigueiro (2014) São Paulo possui características equivalentes às cidades de Bogotá e Cidade do México, cujos governos já optaram pelo incentivo à bicicleta e não se arrependeram.

Comerciantes locais e uma parcela de munícipes motoristas são contra o plano de governo municipal de São Paulo relativo às vias cicláveis, utilizando-se de argumentos como: “ao substituir as vagas de estacionamento de carros, o comércio será prejudicado”. Nova Iorque, por exemplo, além da implantação de uma rede cicloviária de 700 km, teve ruas com restrição ao acesso dos carros; ao contrário do que se esperava, um estudo do Departamento de

Transportes de Nova Iorque realizado em 2012 revelou que o comércio local da cidade teve aumento no número de vendas após a instalação de ciclovias (LOBO, 2014). Este resultado é explicado pela maior circulação de pessoas, em detrimento da circulação dos carros, o que permitiu um aumento do número de clientes, pois no carro, o acesso às lojas está limitado pelo trânsito, falta de locais para estacionar, entre outras restrições de microacessibilidade.

As Figuras 10, 11 e 12 a seguir ilustram o que tem sido feito na cidade de São Paulo, a respeito do incentivo ao ciclismo pelo Poder Público Municipal.



Figura 10 - Ciclovia implementada no Viaduto do Chá, em São Paulo.
Fonte: Viatrolebus (2014)



Figura 11 - Ciclovia na região da Luz, São Paulo.
Fonte: Via Trolebus (2014)



Figura 12 - Prefeito Fernando Haddad e equipe de trânsito na ciclovia da Av. Duque de Caxias, São Paulo.

Fonte: Via Trolebus (2014).

Pode-se dizer que a Prefeitura está tomando uma decisão cuja tendência é mundial, trata-se de uma nova visão adotada pelos governos de inúmeros municípios. O uso da bicicleta em redes cicloviárias é sinônimo de cidades planejadas, eficientes e saudáveis (INSTITUTO..., 2010, p. 27).

3. METODOLOGIA

Neste trabalho foi realizada uma pesquisa descritiva, de natureza qualitativa; a coleta de dados ocorreu a partir de pesquisas bibliográficas, documentais, com base no Plano Diretor da cidade de Jacareí, e de campo, incluindo entrevistas com membros do Poder Executivo e Legislativo em atuação no município, bem como a observação participante.

O autor elaborou um roteiro de entrevista semiestruturada, constante no Apêndice B, com questões de ordem política e infraestrutural da cidade em análise (aqueles relacionados ao uso da bicicleta) junto às autoridades ligadas ao assunto, a fim de verificar se já houve investidas nesse âmbito, sem deixar de verificar as políticas que podem ser adotadas para resolver ou amenizar as dificuldades dos ciclistas, abordando, outrossim, a questão da humanização das vias públicas e da cidade, um tema em evidência na atualidade. Vale salientar que a identidade dos sujeitos entrevistados será resguardada afim de evitar-lhes quaisquer prejuízos, conforme assinatura do Termo de Consentimento e Confidencialidade, presente no Apêndice C.

A análise de conteúdo focará os padrões homogêneos nas falas dos sujeitos entrevistados, resultando em comparações quanto às conformidades e divergências encontradas. Além disso, o autor – por meio da observação participante, na qual se envolve com o objeto de pesquisa – irá exemplificar algumas situações tratadas nas entrevistas com imagens feitas em alguns locais da cidade, conforme a necessidade e conveniência para o trabalho.

A análise de conteúdo, somada às imagens e demais informações levantadas pelo autor neste e no próximo capítulo, permitirá o alcance do objetivo geral do presente trabalho.

4. APRESENTAÇÃO E DISCUSSÃO DOS RESULTADOS

4.1 Jacareí – Análise Documental

Cabe aqui uma breve contextualização sobre a cidade em análise.

O município de Jacareí localiza-se no início da Bacia do Rio Paraíba do Sul, entre os dois principais centros urbanos do país, a 80 Km de São Paulo e a 350 Km do Rio de Janeiro. [...] totaliza uma área de 463 Km², sendo que 79% desta área é rural, 14% é urbanizada e 7% é inundada. O seu relevo é irregular, sendo formado por morros, colinas e várzeas. O clima é mesotérmico, com verão quente e inverno seco. Apresenta uma altitude média de 580 m acima do nível do mar, mínima de 400 m e máxima de 822 m acima do nível do mar. (JACAREÍ, 2014)

Ainda de acordo com o site da Prefeitura do Município, Jacareí foi fundada em 1653 e possui hoje uma população de 211.308 habitantes; por outro lado, segundo o IBGE, a população atual estimada é de 224.826 habitantes.

Segundo o site da Fundação Cultural de Jacarehy, quanto à formação história da cidade:

Durante o período colonial, os paulistas foram ocupando o interior, explorando a mão de obra indígena e procurando fontes minerais.

Nesse contexto, formou-se o povoado de Jacaré em terras pertencentes à Vila de Mogi das Cruzes. [...] em 24 de novembro de 1653, houve a elevação a Vila, denominada Nossa Senhora da Conceição do Paraíba.[...]

No início do século XIX, com a cultura cafeeira, houve uma dinamização da economia na região do Vale do Paraíba. Em Jacaré, o café transformou a Vila, trazendo melhorias urbanas. Houve a elevação à categoria de cidade, em 03 de abril de 1849. [...] O núcleo urbano inicial de Jacaré expandiu-se com a instalação da ferrovia, em 1876. Na cidade foram construídas a Santa Casa de Misericórdia, a Ponte sobre o Rio Paraíba [...]

Após a abolição da escravidão, em 1888, e o advento da República, em 1889, em Jacaré ocorreu a formação de um polo fabril, consolidando o trabalho assalariado. [...] O crescimento urbano intensificou-se com as fábricas têxteis instaladas nas primeiras décadas do século XX e a Rodovia SP-66 (Estrada Velha Rio - São Paulo). Esses fatores fizeram com que a cidade crescesse em áreas próximas a esses eixos.

A partir de 1950, houve uma aceleração da industrialização, com a vinda de empresas de grande porte e grupos multinacionais. [...] A inauguração da Rodovia Presidente Dutra, em 1951, a instalação de indústrias nas margens dessa Via, e a valorização de terras na região central levaram à formação de bairros populares distantes do centro. As classes mais privilegiadas ocuparam as áreas mais altas em torno do centro e, posteriormente, as áreas de várzea, não mais inundáveis após a construção da Represa de Santa Branca, em 1960.

O processo de crescimento urbano deu-se de forma acentuada até a década de 70, decorrente de um novo parque industrial e da migração, sendo constante até a atualidade. Nesse contexto, emergiram os problemas das moradias populares, da insuficiência de equipamentos urbanos na periferia e da violência urbana.[...] (FUNDAÇÃO..., 2014).

Em que pese o site da prefeitura descrever o relevo de Jacaré como “irregular, sendo formado por morros, colinas e várzeas”, ao analisar o mapa hipsométrico da região do Vale do Paraíba, elaborado pela Secretaria do Meio Ambiente do Estado de São Paulo por meio da Coordenadoria de Planejamento Ambiental, pode-se inferir que Jacaré é uma das cidades com menor variação de níveis de altitude. Isso significa que seu relevo, ao menos em grande parte de sua área, apresenta uma configuração interessante para o transporte por bicicleta. A seguir, a Figura 13 – parte do mapa hipsométrico supramencionado – ilustra a afirmação acima.

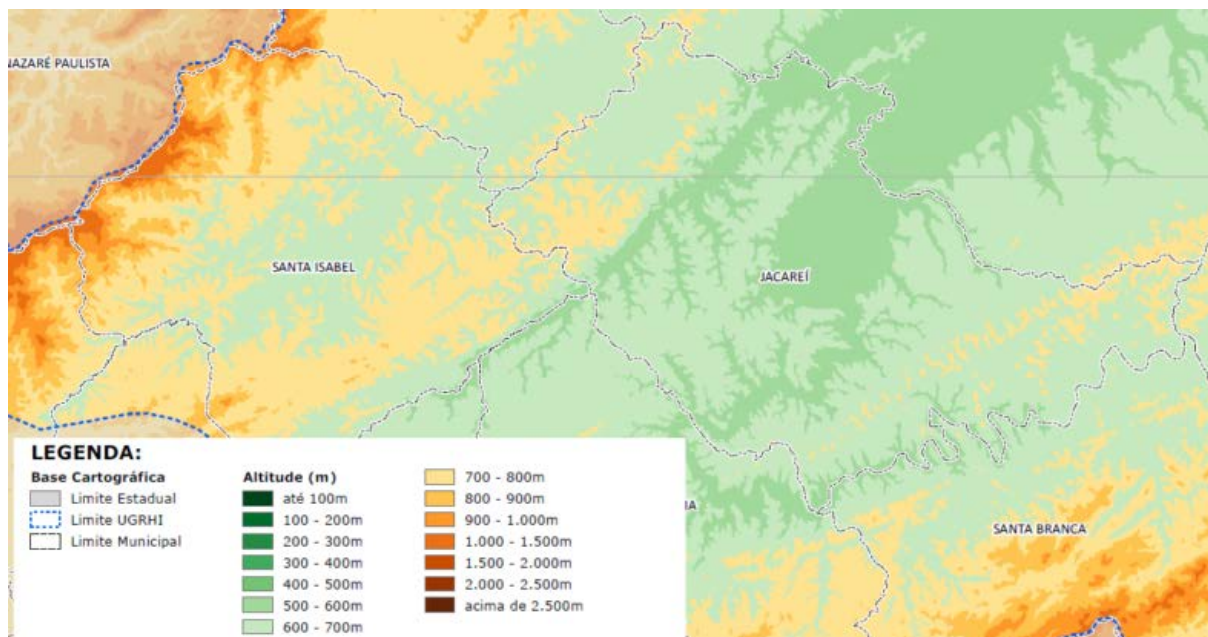


Figura 13 – Mapa hipsométrico aponta Jacareí como uma das cidades com menor variação de altitude no Vale do Paraíba.

Fonte: Secretaria do Meio Ambiente – SP; Adaptado. Disponível em <<http://goo.gl/TQ4Xpl>>.

4.1.1 Plano Diretor

O atual Plano Diretor de Jacareí (Lei Complementar nº 49/2003, alterada pelas Leis Complementares nº 62/2007, nº 76/2012 e nº 77/2013), no que diz respeito à mobilidade urbana, traz em seu Título IV os objetivos e diretrizes relacionados ao tema.

Especificamente sobre bicicleta menciona que, ao ter como diretriz a qualificação da circulação, a fim de equilibrar os deslocamentos na cidade e atender às distintas necessidades da população, traz como medida a “prioridade ao transporte coletivo e às bicicletas” (art. 78, inc. V, a).

Apresenta, outrossim, o “Capítulo IV – Da Rede Cicloviária”, o qual tem como objetivos: I – incentivar o uso de bicicleta como alternativa de transporte e de lazer; e II – prover condições físicas de pavimento e sinalização compatíveis com a segurança e o desembaraço dos deslocamentos.

Porém, o Plano Municipal de Ciclovias ainda não foi elaborado. O *caput* do artigo 89, o qual prevê a elaboração do plano, foi alterado duas vezes, sendo essa alteração justamente sobre o prazo dado. A previsão inicial era para dezembro de 2008, prazo este alterado e agora consta para abril de 2015, considerado o limite analisando-se a determinação da Lei Federal nº 12.587/12 (Política Nacional de Mobilidade Urbana). Vale salientar: caso o município de Jacareí não elabore seu Plano Viário Funcional - o qual deve abarcar o Plano Municipal de Ciclovias - dentro deste prazo, corre o risco de ficar impedido de receber recursos orçamentários

federais destinados à mobilidade urbana, até que sejam atendidas as exigências (Lei 12.587/12, art. 24, § 4º).

4.1.2 Entrevistas

Analisado o contexto legal, percebeu-se a necessidade de se verificar como os representantes estão tratando a questão do plano municipal cicloviário, seu planejamento e elaboração; como veem a cidade e as possibilidades de intervenção, bem como as ações de incentivo já realizadas.

Foram entrevistados dois representantes do Poder Legislativo (Entrevistados “A” e “B”) e outros dois do Poder Executivo (Entrevistados “C” e “D”) do município em questão, seguindo-se um roteiro de questões semiestruturadas, a qual se encontra no Apêndice B. As transcrições se encontram nos Apêndices D, E F e G, respectivamente. A seguir serão analisadas as informações dadas pelos entrevistados, sobretudo as convergências e os confrontos de posições/opiniões.

Todos os entrevistados concordam com a necessidade e a importância da Política Nacional de Mobilidade Urbana como um instrumento para melhorar o fluxo de veículos e pessoas na cidade de Jacareí. Contudo, salientam o dever da aplicabilidade da lei obedecer à realidade local, sendo certo que a cidade é antiga – como já foi citado, Jacareí foi fundada em 1652 – e seu desenho não permite grandes mudanças arquitetônicas (como, por exemplo, a criação de ciclovias na região central da cidade).

Quanto à atuação do poder público no sentido de elaborar o Plano Municipal de Mobilidade Urbana (o que inclui o Plano Cicloviário Municipal), houve um protelamento do prazo previsto no plano diretor sob a justificativa de que a administração municipal não tinha uma dimensão de como Jacareí iria crescer e se desenvolver. Atualmente, os técnicos estão preocupados em estabelecer bairros com disponibilidade de serviços para que as pessoas não tenham que se deslocar ao centro da cidade para suprir suas necessidades, assim como realizar mudanças no trânsito para garantir a fluidez dos veículos. A Câmara Municipal, por sua vez, tem cobrado do Poder Executivo a elaboração de um projeto de lei a respeito, bem como participado na Conferência das Cidades – porém debatendo demandas gerais da população, não específicas sobre mobilidade.

Quanto ao dever da elaboração de um plano municipal de mobilidade, a PNMU determinou um prazo limite que se está se aproximando e encerra em abril de 2015. Desta forma, a prefeitura – através de seus técnicos, conforme informações dadas por um dos

entrevistados – está fazendo pesquisas, levantando dados, para elaborar uma proposta e apresentá-la posteriormente à população, que por sua vez poderá sugerir alterações antes que seja enviada à câmara.

Cabe aqui mencionar que a população já está se mobilizando, no sentido de fomentar as discussões acerca da elaboração do plano supracitado. Em 27 de novembro deste ano foi realizado o 1º Seminário de Mobilidade Urbana na cidade, sediado pelo Instituto Federal São Paulo – *Campus* Jacareí, momento em que se reuniram vereadores, representantes de associações na cidade, a população e o atual prefeito da cidade, Sr. Hamilton Mota, para iniciar a discussão da mobilidade urbana jacareense. Futuros encontros já foram marcados e pretende-se criar grupos de discussões e trabalhos sobre assuntos específicos – o projeto cicloviário será trabalho por um desses grupos, por exemplo.

Quanto à polêmica iniciativa da prefeitura de São Paulo em remover as vagas de estacionamento e implementar ciclovias, todos os entrevistados são favoráveis e, de certa forma, admitem a possibilidade de que o mesmo ocorra em Jacareí. Porém, há divergências no que se refere ao formato da via: os representantes do poder legislativo são a favor das ciclofaixas, para de garantir maior segurança aos ciclistas em seus trajetos pela cidade; por sua vez, os representantes do executivo acreditam ser a via compartilhada a melhor solução, investindo em educação no trânsito para que se fortaleça uma cultura de tolerância e respeito aos que se locomovem de bicicleta pela cidade.

A principal dificuldade apontada pelos entrevistados em Jacareí para a promoção da bicicleta como meio de locomoção foi, sem dúvida, o fato das vias serem muito estreitas. Como Jacareí é antiga, teve o seu formato na região central projetado para um fluxo mínimo de veículos – na época eram carroças – e, atualmente, não há como se pensar em construir ciclovias, alargar avenidas, desapropriar imóveis; além do custo elevado, o comércio seria fortemente prejudicado. Em seguida, aponta-se a falta de um plano de mobilidade, efetivamente, que legitime tomadas de decisões nesse âmbito. A educação no trânsito é apontada também como um grande obstáculo: os motoristas não respeitam os ciclistas, sendo que muitos destes também não colaboram, conduzindo suas bicicletas de forma arriscada, muitas vezes na contramão. Por sua vez, a falta de espaço adequado e seguro para os ciclistas estacionarem suas bicicletas é um grande problema na cidade; os ciclistas muitas vezes prendem suas bicicletas em placas, árvores, telefones públicos, criando situações de conflito até mesmo com pedestres, como se pode perceber pela Figura 13 e a seguir, com imagens feitas na região central da cidade:



Figura 14- Bicicletas estacionadas em locais inadequados.
Fonte: Elaborado pelo autor.

No que se refere à atuação legal dos poderes legislativo e executivo na promoção da bicicleta, afastada a obrigatoriedade imposta pela PNMU, o que há de concreto é a emenda da Câmara Municipal à Lei de Uso e Ocupação do Solo (Lei 5.867/14) proposta pela Prefeitura, a qual torna como requisito a abertura de ciclovias para se aprovar a criação de novos loteamentos na cidade. Desta forma, os novos eixos e ocupações no município vislumbrarão a possibilidade de se ter ciclovias.

Sobre o que já foi feito na cidade em prol da bicicleta, como estacionamentos de bicicleta (Figura 14) e alguns trechos de ciclovias (Figura 15), os entrevistados são favoráveis, porém suas colocações convergem no sentido de que as obras devem ter **conexão** e maior **planejamento**, ou seja, as ciclovias e estacionamentos de bicicletas devem estar interligados, algo que não acontece hoje. Outrossim, concordam que – apesar de paliativas, insipientes – as obras já feitas têm uma importância ao menos simbólica, atrativa, pois estimulam o uso da bicicleta e demonstram que a cidade não está totalmente apática, indiferente, com aqueles que utilizam a bicicleta.



Figura 15 - Estacionamentos de bicicleta no Pátio dos Trilhos (à esquerda) e ao final da Avenida Lucas Nogueira Garcez (à direita)

Fonte: Elaborado pelo autor.



Figura 16 - Os poucos trechos de ciclovia existentes não se comunicam.

Fonte: Elaborado pelo autor.

Finalmente, quando questionados sobre o crescimento da frota de automóveis na cidade e o rumo que Jacareí está trilhando, todos ressaltam a crítica situação atual, de que a cidade apresenta a proporção de um carro para cada dois habitantes; tratam, também, do problema causado pela baixa qualidade do transporte urbano, sua ineficiência e alto custo, somado à facilidade em adquirir um carro devido aos impostos reduzidos e às linhas de crédito; ademais, tratam das consequências negativas dessa realidade, conforme já foi explorado no presente trabalho, ou seja, o trânsito lento e violento, a poluição e a desumanização da cidade. Contudo, a visão sobre o carro neste contexto é gradativamente diferente entre os sujeitos da entrevista: vai da mais negativa, a qual entende que o carro será futuramente tratado pelo poder público como hoje é tratado o cigarro, até a mais complacente, que enxerga no carro, no grande fluxo de carros, indício e oportunidade de desenvolvimento e crescimento da cidade.

5. CONSIDERAÇÕES FINAIS

Este trabalho se propôs a identificar, no município de Jacareí, como os poderes Executivo e Legislativo têm realizado a adequação do Plano Municipal de Mobilidade Urbana, abordando o uso da bicicleta como meio de locomoção.

Foi desenvolvido um trabalho inicialmente teórico, tratando de temas necessários para se chegar ao ponto da discussão pretendido, ou seja, foi discorrido sobre políticas públicas; a participação da população; a agenda pública e como as demandas ingressam na *policy cycle*, ao final sendo implementadas como políticas públicas.

Tratou-se, também, do Plano Geral de Mobilidade por Bicicleta, abordando assuntos trazidos pelo Caderno de Referência para Elaboração de Plano de Mobilidade por Bicicleta nas Cidades, um extenso trabalho desenvolvido pelo Ministério das Cidades, através da SeMob, bem como a Política Nacional de Mobilidade Urbana, uma lei federal que determinou um prazo para que as cidades com mais de 20 mil habitantes elaborassem seus respectivos planos municipais de mobilidade urbana, os quais trazem, conseqüentemente, os planos cicloviários municipais.

Ato seguinte, foi realizada uma pesquisa descritiva, de natureza qualitativa, por meio de pesquisas bibliográficas, documentais, bem como pesquisa de campo, na qual foram entrevistados representantes dos poderes executivo e legislativo do município de Jacareí.

Foi descoberto que até o momento, por mérito exclusivo do poder público municipal, foram feitas investidas isoladas, discretas e de certa forma não planejadas, traduzidas em alguns trechos de ciclovias desconexas e dois estacionamentos, dos quais um está em desuso por não se ligar a nenhuma ciclovia e não oferecer um mínimo de segurança para os ciclistas que ali poderiam estacionar suas bicicletas.

A exceção que aqui merece destaque é a emenda feita pelo poder legislativo à lei de uso e ocupação do solo, a qual torna obrigatória a previsão de ciclovias nos projetos de novos loteamentos, para que estes sejam aprovados pela administração pública municipal. Isso vai garantir que ao menos as futuras infraestruturas a serem criadas na cidade tenham condições para a implementação de uma rede cicloviária planejada.

Neste momento, por imposição da PNMU – a qual estabelece o prazo limite de Abril de 2015 para os municípios elaborarem os planos municipais de mobilidade urbana - técnicos da prefeitura estão levantando dados e elaborando projetos que serão, num primeiro momento,

apresentados à população para que posteriormente sejam enviados à Câmara Municipal para aprovação. Paralelo a isso, um dos representantes do poder legislativo ajudou a promover um seminário sobre mobilidade urbana, o qual ocorreu no *campus* do Instituto Federal São Paulo, com o objetivo de fomentar os debates e criar oportunidades de discussões além das audiências públicas.

Agora deve ser estimulada a discussão qualificada acerca do tema, a fim de que seja elaborado um Plano Municipal de Mobilidade Urbana e um Plano Cicloviário coerentes com a necessidade da população, com o formato da cidade, suas ruas e configurações, para que se tenha uma lei não considerada apenas um produto abstrato, e sim um instrumento que permita ao poder público municipal realizar ações que efetivamente mudem a realidade e a perspectiva dos jacareenses; estes, por sua vez, devem avaliar e monitorar as decisões, participando mais da vida política, trabalhando por uma mobilidade segura, cidadã, humana.

Consideradas as constatações supracitadas, o autor considera que atingiu o objetivo principal deste trabalho. Contudo, não pode deixar de mencionar algumas questões as quais, pela profundidade, oportunidade ou pelo tempo, não tratou neste trabalho.

Futuros trabalhos acadêmicos podem:

- a) Discutir sobre o Plano Municipal de Mobilidade Urbana de Jacareí, o qual está sendo elaborado;
- b) Realizar pesquisas de campo quantitativas sobre a adesão da população às ações tomadas pelo poder público municipal;
- c) Discutir os espaços da cidade e a possibilidade de intervenções na melhoria da mobilidade;
- d) Discutir a acessibilidade dentro da mobilidade urbana, como o acesso à cidade pelas pessoas portadoras de necessidades especiais;
- e) Fazer a análise das condições de mobilidade a partir da perspectiva do usuário dos diferentes modais de transporte na cidade de Jacareí-SP.

Vale lembrar que as oportunidades acima descritas não esgotam, de forma alguma, as inúmeras possibilidades de pesquisas acerca do tema. A academia tem o poder-dever de questionar e debater, de forma qualificada e bem fundamentada, favorecendo o desenvolvimento de cidades planejadas, eficientes e saudáveis.

REFERÊNCIAS

BRASIL. **Lei nº 12.587**, de 3 de janeiro de 2012. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2012/lei/112587.htm>. Acesso em: 29 set. 2014.

CAVALCANTI, Paula Arcoverde. **Sistematizando e Comparando os Enfoques de Avaliação e de Análise de Políticas Públicas**: uma contribuição para a área educacional. 289 f. Tese (Doutorado) – Curso de Programa de Pós-graduação em Educação, Departamento de Educação, Universidade Estadual de Campinas – Unicamp, Campinas, 2007.

Companhia de Engenharia de Tráfego. **Bicicleta: um meio de transporte**. Disponível em <<http://www.cetsp.com.br/consultas/bicicleta/bicicleta-um-meio-de-transporte.aspx>>. Acesso em 30 ago. 2014.

GUIMARÃES, Geraldo Spagno. **Comentários à Lei de Mobilidade Urbana**. Belo Horizonte: Fórum, 2012.

FUNDAÇÃO CULTURAL DE JACAREHY – JOSÉ MARIA DE ABREU. **Institucional – Jacarehy**. Disponível em <<http://www.fundacaocultural.com.br/portal/institucional/jacarehy.html>>. Acesso em 09 dez. 2014.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. **IBGE Cidades - São Paulo - Jacareí**. Disponível em <<http://www.cidades.ibge.gov.br/xtras/perfil.php?lang=&codmun=352440&search=sao-paulojacarei>>. Acesso em 05 out. 2014.

INSTITUTO DE ENERGIA E MEIO AMBIENTE. **A bicicleta e as cidades**: Como inserir a bicicleta na política de mobilidade urbana. São Paulo: Instituto de Energia e Meio Ambiente, 2010.

JACAREÍ (cidade). Site oficial da Prefeitura Municipal, Disponível em <<http://www.jacarei.sp.gov.br/>>. Acesso em 05 out. 2014.

_____. Lei Complementar nº 49, de 12 de dezembro de 2003, alterada pelas Leis Complementares nº 62/2007, nº 76/2012 e nº 77/2013. Disponível em <<http://www.jacarei.sp.gov.br/uploads/arquivo/2013/06/e55f7-arquivo-Plano%20Diretor%20Atualizado.pdf>>. Acesso em 05 out. 2014.

LOBO, Renato. **Viaduto do Chá ganha Ciclovia**. Site Via Trolebus. Disponível em <<http://viatrolebus.com.br/2014/08/viaduto-do-cha-ganha-ciclovia/>>. Acesso em: 21 set. 2014.

_____. **Vendas em comércio de rua em Nova York aumentaram após instalação de Ciclovia**. Site Via Trolebus. Disponível em <<http://viatrolebus.com.br/2014/09/vendas-em-comercio-de-rua-em-nova-york-aumentaram-apos-instalacao-de-ciclovia/>>. Acesso em: 21 set. 2014.

_____. **São Paulo ganha mais 12 km de ciclovias neste final de semana.** Site Via Trolebus. Disponível em <<http://viatrolebus.com.br/2014/09/sao-paulo-ganha-mais-12-km-de-ciclovias-neste-final-de-semana/>>. Acesso em: 21 set. 2014.

_____. **André Trigueiro, na CBN: ‘São Paulo não pode abrir mão da bicicleta’.** Site Via Trolebus. Disponível em <<http://viatrolebus.com.br/2014/09/andre-trigueiro-na-cbn-sao-paulo-nao-pode-abrir-mao-da-bicicleta/>>. Acesso em: 21 set. 2014.

MONTEIRO, André; RODRIGUES, Artur. Polêmicas, ciclovias viram obsessão dentro da Prefeitura de São Paulo. Folha de S. Paulo, São Paulo, 12 set. 2014. Disponível em <<http://www1.folha.uol.com.br/cotidiano/2014/09/1514869-polemicas-ciclovias-iram-obsessao-dentro-da-prefeitura-de-sao-paulo.shtml>>. Acesso em: 14 set. 2014.

PEREIRA (2008) apud HOLANDA, Adriana Buarque de; OLIVEIRA, Maria Cristina Guimarães e OLIVEIRA, Simone Rosa de. Incentivo à cultura: experiências brasileiras de políticas públicas - interesses da área da Ciência da Informação. **TransInformação** [online]. 2013, vol.25, n.1, p. 47-53. ISSN 0103-3786.

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, 2007.

PROVIDELO, Janice Kirner; SANCHES, Suely da Penha. Percepções de indivíduos acerca do uso da bicicleta como modo de transporte. **Transportes**, São Carlos, v. XVIII, n. 2, jun. 2010. Disponível em <<http://www.revistatransportes.org.br/anpet/article/view/424/345>>. Acesso em: 25 ago. 2014.

RUA, Maria das Graças. **Políticas Públicas.** Florianópolis: Departamento de Ciências da Administração/UFSC: CAPES: UAB, 2009.

RUIC, Gabriela. Ciclovias de 70 mil quilômetros ligará 43 países europeus. **Exame.com.** São Paulo, set. 2014. Seção Turismo. Disponível em <<http://exame.abril.com.br/mundo/noticias/ciclovias-de-70-mil-quilometros-ligara-43-paises-europeus/>>. Acesso em: 21 set. 2014.

SÃO PAULO (cidade). **Lei nº 12.490/97.** Disponível em <http://www3.prefeitura.sp.gov.br/cadlem/secretarias/negocios_juridicos/cadlem/integra.asp?alt=04101997L%20124900000>. Acesso em 09 set. 2014.

SÃO PAULO (estado). Sistema Ambiental Paulista. **Sorocaba começa a formar suas “Crianças Ecológicas”.** Disponível em <<http://www.ambiente.sp.gov.br/blog/2009/06/05/sorocaba-comeca-a-formar-suas-%E2%80%9Ccriancas-ecologicas%E2%80%9D/>>. Acesso em: 21 set. 2014.

_____. Secretaria do Meio Ambiente. **Mapa Hipsométrico do Estado de São Paulo - UGRHI 01 e 02.** Disponível em <http://www.ambiente.sp.gov.br/cpla/files/2013/10/Hipsometrico_UGRHI_01_02.pdf>. Acesso em 09 dez. 2014.

SOUZA, Celina. Políticas Públicas: uma revisão de literatura. **Sociologias**, Porto Alegre, 2009, ano 8, n. 16, p. 20-45.

SOROCABA (cidade). **Ciclovias**. Disponível em <<http://www.urbes.com.br/transito-ciclovias>>. Acesso em: 21 set. 2014.

TAVARES, Eduardo. Volume de carros cresce muito mais que população no Brasil inteiro. **Exame.com**. São Paulo, mar. 2011. Seção Na última década. Disponível em <<http://exame.abril.com.br/brasil/noticias/volume-de-carros-cresce-muito-mais-que-populacao-no-brasil-inteiro>>. Acesso em: 21 set. 2014.

TRIGUEIRO, André. **O ditado vale para as ciclovias**: 'não se faz omelete sem quebrar os ovos'. Entrevista realizada pela Rádio CBN. Disponível em <<http://cbn.globoradio.globo.com/comentaristas/andre-trigueiro/2014/09/14/o-ditado-vale-para-as-ciclovias-nao-se-faz-omelete-sem-quebrar-os-ovos.htm>>. Acesso em: 21 set. 2014.

TUDE, João Martins; FERRO, Daniel; SANTANA, Fabio Pablo de A. **Políticas Públicas**. Curitiba: IESDE Brasil S.A., 2010.

VASCONCELLOS, Eduardo Alcântara de. **Mobilidade Urbana | O que você precisa saber**. São Paulo: Companhia das Letras, 2013.

_____. **Mobilidade Urbana e Cidadania**. Rio de Janeiro: Senac Nacional, 2012.

_____. **Políticas de Transporte no Brasil: a construção da mobilidade excludente**. Barueri: Manole, 2013.

APÊNDICES

APÊNDICE A – CONFIGURAÇÕES DOS ESPAÇOS PARA BICICLETA



Figura 17 - Ciclovia em canteiro central, Avenida Andrômeda, São José dos Campos-SP.
Fonte: <<http://bit.ly/1qBKvh3>> Acesso em 14 set. 2014.



Figura 18 - Ciclovia lateral na rodovia SP-79, entre as cidades de Itu e Sorocaba-SP.
Fonte: <<http://www.webbikers.com.br/blog/?p=1815>> Acesso em 14 set. 2014.



Figura 19 - Ciclofaixa em São Paulo-SP.

Fonte: <<http://fotografia.folha.uol.com.br/galerias/11760-ciclofaixas-em-sp#foto-213708>>. Acesso em 14 set. 2014



Figura 20 - Ciclovía em calçada. Blumenau-SP.

Fonte: <<http://bit.ly/1nW6YQq>>. Acesso em 14 set. 2014.



Figura 21 - Passeio compartilhado em Pedra Branca, Florianópolis-SC.
Fonte: <<http://bit.ly/1s2yPpc>>. Acesso em 14 set. 2014.

APÊNDICE B - ROTEIRO DE ENTREVISTA SEMIESTRUTURADA

Questionário comum, destinado a todos os sujeitos

Questão 1	O que o Sr. pensa a respeito da iniciativa do governo federal sobre a Lei de Mobilidade Urbana?
Questão 2	O que tem sido feito na esfera executiva/legislativa a respeito do Plano de Mobilidade Urbana Municipal? A população participou desse processo? - Se positivo: De que forma? - Se Negativo: A Câmara/Prefeitura pretende promover essa discussão?
Questão 3	O que o Sr. pensa sobre a iniciativa da Prefeitura de São Paulo de remover as vagas de estacionamento e implementar as ciclofaixas?
Questão 4	O Sr. acredita ser possível desenvolver alguma ação semelhante no município de Jacareí?
Questão 5	Então quais as principais dificuldades em Jacareí para a promoção da bicicleta como um meio de locomoção na cidade?
Questão 6	Por falar nisso, já houve tentativas no sentido de incluir o uso da bicicleta nos projetos de lei do Poder Executivo/Legislativo do município?
Questão 7	Qual a sua opinião sobre o que já foi feito na cidade em prol do ciclismo (estacionamentos para bicicletas, ciclovias, demais medidas...)?
Questão 8	Paralelo a isso, como o Sr. vê o crescimento da frota de veículos na cidade nos últimos anos? Mantendo-se este ritmo de crescimento, como isso pode afetar a vida do cidadão jacareense?

APÊNDICE C – TERMO DE CONSENTIMENTO E CONFIDENCIALIDADE



UNIVERSIDADE TECNOLÓGICA FEDERAL DO PARANÁ
DIRETORIA DE PESQUISA E PÓS GRADUAÇÃO
ESPECIALIZAÇÃO EM GESTÃO PÚBLICA MUNICIPAL



TERMO DE CONSENTIMENTO E CONFIDENCIALIDADE

(Entrevista)

Você está sendo convidado a participar, como voluntário, da pesquisa presente na monografia “O incentivo ao uso da bicicleta – Mobilidade Urbana e Poder Público Municipal”.

Ressaltamos que sua participação é de grande importância para que este trabalho possa ser concluído com êxito. Por gentileza, assinar ao final do documento.

PESQUISADOR(A) RESPONSÁVEL: Wesley Rodrigues Vieira Pinto

ENDEREÇO: Rua Guilherme Loureiro, 17 – Pq. Califórnia – Jacareí-SP

TELEFONE: (12) 9 8842-2670 / **E-MAIL:** lelohp@gmail.com

ORIENTADOR: Prof. Me. Thiago Cavalcante Nascimento

OBJETIVOS: O objetivo da entrevista é levantar informações e opiniões ligadas à mobilidade na cidade de Jacareí e o uso da bicicleta neste contexto.

PROCEDIMENTOS DO ESTUDO: Participar de entrevista gravada, respondendo a um questionário semiestruturado.

BENEFÍCIOS: Colaborando com o presente trabalho, o entrevistado agregará valor à pesquisa, com informações fundamentais para que o objetivo geral seja alcançado, ou seja, identificar, no município de Jacareí, a maneira como os poderes Executivo e Legislativo têm abordado o uso da bicicleta como meio de mobilidade urbana.

CUSTO/REEMBOLSO PARA O PARTICIPANTE: Não haverá nenhum gasto com sua participação nesta entrevista. As consultas, exames, tratamentos serão totalmente gratuitos, não recebendo nenhuma cobrança com o que será realizado. Você também não receberá nenhum pagamento com a sua participação.

CONFIDENCIALIDADE DA PESQUISA: É garantido o sigilo para assegurar a privacidade do entrevistado quanto aos dados confidenciais envolvidos na pesquisa. No texto do trabalho não será divulgado o nome do entrevistado e tal informação será dada verbalmente somente mediante solicitação de um membro da banca no momento da apresentação da monografia.

Assinatura do Pesquisador Responsável: _____

CONSENTIMENTO DE PARTICIPAÇÃO DA PESSOA COMO SUJEITO

Eu, _____, RG/CPF _____, declaro que li ou foi me lido as informações contidas nesse documento, fui devidamente informado pelo pesquisador WESLEY RODRIGUES VIEIRA PINTO os objetivos, procedimentos do estudo que serão utilizados, os benefícios, que não haverá custos/reembolsos aos participantes, da confidencialidade da pesquisa, concordando ainda em participar da pesquisa. Declaro ainda que recebi uma cópia desse Termo de Consentimento.

LOCAL E DATA:

Jacareí de _____ de 2014.

(Assinatura)

APÊNDICE D – ENTREVISTA COM SUJEITO “A”, VEREADOR, REPRESENTANTE
DO PODER LEGISLATIVO NO MUNICÍPIO DE JACAREÍ

Pesquisador: Estou aqui com o entrevistado “A”, pra nos ajudar com a pesquisa atual “O Incentivo ao Uso da Bicicleta: Mobilidade Urbana e Poder Público Municipal”, [pra] perguntar pro Senhor, termos uma conversa aqui a respeito desse assunto, mobilidade urbana por meio da bicicleta. O que o Sr. pensa a respeito da iniciativa do Governo Federal sobre a Lei de Mobilidade Urbana?

A: Bom, essa iniciativa vem *d’uma* percepção que o Governo Federal teve da falta de planejamento que a gestão pública brasileira tem, e da necessidade dessa falta de planejamento, estimular, empurrar, ou fazer com que as cidades com um maior número de habitantes começassem a pensar a ocupação e a locomoção dentro do seu espaço. Então ele percebeu que tinha cidades que eram muito antigas, com um viário estreito, cidades mais novas com viários mais largos, mas que tinham dificuldades parecidas de mobilidade. Então ele cria através da lei federal o Plano Nacional de Mobilidade Urbana pra dar uma *uniformizada* nesse modelo das estruturas de como ele deve ser implementado, para que nas instituições locais – no caso os municípios – pudessem então implementar esse plano. Então acho muito importante, é o papel da União Federal fazer isso mesmo, mas eu acho que agora o nosso maior desafio é customizar ele com o contexto de cada cidade.

Pesquisador: Ah, entendi. E no município de Jacareí, o que tem sido feito na esfera legislativa a respeito desse plano municipal?

A: Então, atualmente apenas cobrança. O Poder Legislativo cobrando o Poder Executivo, de que inicie essa discussão, já que essa é uma lei que, pela Constituição Federal, só pode ser proposta pelo Poder Executivo. O Poder Legislativo vota, mas a iniciativa do projeto de lei só pode vir pelo Executivo. Porém, eu penso que o Poder Legislativo tem também uma liberdade de abrir a discussão com a população, já que é um coletivo de representação, né? O Poder Executivo é uma pessoa, o Poder Legislativo são vários representantes populares, a Assembleia, a Casa do Povo, que o pessoal chama que é a Câmara... então eu acho que ele pode iniciar essa discussão, o plano nacional de mobilidade urbana obriga que constituição do plano municipal seja feita por meio de participação popular, então eu penso que a Câmara tem essa possibilidade, deveria fazer isso, inclusive é o que a gente tá começando a fazer, e brevemente teremos a primeira audiência pública do plano municipal de mobilidade urbana, por iniciativa da Câmara fomentando a academia, que é aqui o Instituto Federal de São Paulo, que é onde vai sediar esse evento.

Pesquisador: Perfeito. E o que o Sr. pensa da iniciativa aqui da prefeitura de São Paulo, de remover as vagas de estacionamento e implementar as ciclofaixas?

A: Acho corajosa, porque a gente acabou pensamento o desenvolvimento das cidades só pro carro, e as pessoas que não têm carro, que *anda* a pé, e as pessoas que não *quer* ter carro, *quer* andar de bicicleta, ela tem que ter o direito dessa opção, que já é comprovado uma opção muito mais limpa, a pessoa quando pedala ela vai ter uma longevidade de vida maior, ela vai se exercitar mais, ela vai ocupar menos os hospitais públicos, então é um ato que tem que ser desenvolvido, e ter o carro é só o contrário, o carro atropela, mata as pessoas, polui o ar, ocupa espaço, e ‘ah, pode ir mais gente ao mesmo tempo’, mas existem percursos que as pessoas podem fazer de bicicleta [e] que não faz porque *fica* viciado no carro. Então eu acho que é corajoso, eu acho que a classe média brasileira não *tá* preparada pra isso ainda, porque ela ainda vive um modelo de consumo norte-americano que endeusa o carro, é uma quebra de paradigma que a gente tá vivendo agora e eu acho que o poder público tem que provocar, tirar a população da zona de conforto e fazer ela repensar sobre seus atos, porque é ele quem paga, através do dinheiro de todos, né, gerindo... o dever dele é otimizar o dinheiro, se ele vê uma coisa que é melhor e vai utilizar a aplicação do dinheiro público, pra gastar menos com o SUS e tal, ele é obrigado a fazer isso, não é uma opção. Então a população tem que sair da zona de conforto e ver que o caminho é esse, daí é a Lei de Newton, dois corpos ocupam um espaço muito maior que um num mesmo espaço, e se não tem espaço pra rua e bicicleta, alguém vai ter que sair, e no caso é quem tiver parado. Se você for ver, essa atitude estimula um segmento da economia que são os estacionamentos. Então hoje os estacionamentos privados *tão* ganhando muito dinheiro, pode virar uma empresa, os espaços públicos abandonados podem ser demolidos e virar estacionamento, o cara que quiser usar o carro paga o estacionamento mas não tira o direito de quem quer andar de bicicleta de andar de bicicleta, e a gente vai ter emprego nos estacionamentos. Então tudo é uma questão de olhar as possibilidades que geram essa situação.

Pesquisador: Perfeito. E no caso de São Paulo, tá sendo um ato pioneiro, digamos, nesse sentido. O Sr. acha que é possível desenvolver alguma ação semelhante em Jacareí?

A: Bom, comparar São Paulo que é uma megalópole [com] dez milhões de habitantes, Jacareí que é uma cidade [com] 230 mil habitantes não é fácil. Primeiro assim, Jacareí é a terceira cidade mais antiga do Vale do Paraíba e a 13ª cidade mais antiga do estado de São Paulo. O estado de São Paulo tem 645 municípios. Então a cidade foi fundada em 1600 pra passar carroça, é o que existia na época, não tinha sido inventado o carro. Então a gente tem vias muito estreitas, né, no centro, eu acho que a médio e longo prazo a cidade vai se

desenvolver nas suas beiradas, vão nascer novas centralidades, e a tendência até que isso aconteça pra trás onde é a Chery hoje, Balneário Paraíba, toda aquela área vai virar uma nova cidade. Enquanto isso não acontece, eu acho que tirar as vagas já tá acontecendo em Jacareí, as vagas de estacionamento, só que está se tirando as vagas de estacionamento pra poder os carros passarem mais, ninguém tá fazendo ciclovia. Então eu penso que, agora, a gente tá num momento de mapear – e a sociedade, os estudiosos, a academia, os estudantes de logística – mapear um caminho que possibilite você atravessar a cidade de bicicleta, e abrir esse caminho é igual o cara que tá com o coração entupido de gordura, você vai tomar um remédio pra desentupir essas veias, a gente tá entupido de carro, de calçada estreita, precisamos desentupir pra fazer um caminho de bicicleta. Se vai ser por ciclovia, de concreto, ciclofaixa, que é aquela pintada, ou ciclorrota, que é a via de carro e bicicleta mas a bicicleta tem preferência então o carro tem que prestar atenção na bicicleta, vai depender de cada lugar, então tem avenida que tá larga, dá pra fazer uma ciclovia, tem avenida que tá larga, de alta velocidade, mas tem uma calçada larga que não anda pedestre, [então] faz uma calçada de trânsito compartilhado. A gente tem que mapear tudo isso e propor, porque tá claro que a Prefeitura não tem corpo técnico suficiente pra fazer isso sozinha porque isso é até uma novidade; percebeu-se que, como é um problema novo, tem poucas pessoas que tem essa formação no Brasil, então quem tem formação nesse tipo de... é quem trabalhou na CET, que é a Companhia Estadual de Trânsito, lá em São Paulo, os caras se aposentam, abrem uma consultoria e ficam milionários fazendo isso, mas não tem no mercado de trabalho gente pra isso, então hoje a Prefeitura de Jacareí não tem gente pra isso e, se quem usa a bicicleta, os estudiosos de logística, os gestores, a academia não contribuírem cientificamente pra esse debate, fazendo o estudo *in loco*, vai demorar ainda mais alguns anos pra isso sair. Então eu acho que essa é uma grande oportunidade, por isso eu parablenizo a sua pesquisa.

Pesquisador: Muito obrigado. A dificuldade se encontra mesmo tanto na infraestrutura de Jacareí quanto na ausência de especialistas no assunto, e o Sr. acredita que tenha mais algum problema que esteja... alguma situação que esteja atrapalhando o avanço dessa questão?

A: Eu acho que é a falta de discussão, falta dos interessados se colocarem não só de forma agressiva politicamente, dizendo ‘óh, estou insatisfeito por isso não existir em minha cidade’, mas se posicionar de uma forma propositiva, apontar o problema que todo mundo já conhece mas apontar solução, ou a proposta de solução. Eu acho que hoje a gente tem o ambiente pra isso, a gente já tem dois cursos técnicos de logística na cidade, um curso superior de logística, um instituto federal que tem esse núcleo, que tá começando esse núcleo de

pesquisa, então eu acho que a gente tem essa capacidade, daí aquela frase do Kennedy, né, não pergunte o que você vai ganhar do seu país, mas o que você vai dar pra ele, né, é mais ou menos isso, e a gente tem que fazer a nossa lição de casa agora enquanto cidadão, construindo isso.

Pesquisador: Perfeito. E já houve tentativa no sentido de incluir a bicicleta por projetos de lei através do [poder] legislativo?

A: Já. Já houve, foi de minha autoria, eu fiz esse projeto de lei, foi aprovado na Câmara mas aí o prefeito vetou esse projeto de lei. A gente derrubou o veto dele, e ele entrou com uma Ação Direta de Inconstitucionalidade e, coincidentemente hoje – notícia nova – saiu a sentença do Tribunal de Justiça de São Paulo derrubando a Ação Direta de Inconstitucionalidade que o prefeito entrou contra a minha lei, e dizendo que a nossa lei *tava* correta, então era uma lei que o prefeito tinha vetado e a gente conseguiu ganhar na justiça que ela *tava* correta; só que, antes disso – é meio *juridiquês* pra você entender mas acho que dá pra entender – ele mesmo mudou essa lei, eu emendei ela com uma coisa que eu achava que tinha que colocar, e daí conseguimos que entrasse em vigor que é o seguinte: que os novos loteamentos, (então beleza) os velhos não dá porque a cidade é antiga, dá mais trabalho, a gente vai ter que pensar uma alternativa, não dá pra fazer agora, *ok*, mas os novos loteamentos, pra prefeitura aprovar o loteamento na planta, tem que ter previsão da ciclovía. Então os novos bairros já vão nascer com essa via, então a nova Jacaréi não vai ter esse problema, (a gente) não vai precisar nem de sentar pra discutir isso, vai ter outros problemas mas esse não. Então a gente conseguiu implementar isso na lei de uso do solo, a lei de ocupação do uso do solo que regulamenta isso, então eu acho que é um avanço, a gente estagnou essa sangria, né, parou de sangrar, agora a gente precisa curar o que tá machucado por dentro que são aonde mora gente, [onde] tem rua mas não tem ciclovía.

Pesquisador: onde a estrutura já está solidificada, né?

A: Exato.

Pesquisador: E qual é a sua opinião sobre o que já foi feito na cidade de efetivo? O que a gente já vê. Por exemplo: paraciclos, estacionamento pra bicicletas, que tem ali, recente, no Pátio dos Trilhos? Eu também já verifiquei a existência de um lá na Avenida Lucas Nogueira [Garcez], no final, só que é em desuso, ninguém utiliza porque é um lugar ermo, não tem segurança e o furto é certo. E também a ciclovía na Avenida Getúlio Vargas... Essas iniciativas, como o Sr. vê, qual a sua opinião?

A: Eu acho que são iniciativas válidas, mas muito pequenas, muito insipiente. São obras estruturais mas que não têm uma conexão sistêmica, não tá ligado, por exemplo a ciclovía na

[Avenida] Lucas Nogueira Garcez, será que alguém pensou que precisa colocar ciclovias lá? Ou o bicicletário? Ou bota o bicicletário e bota uma câmera filmando então lá no COI (Centro de Operações Integradas), pro cara se roubar você saber quem é. Então não adianta essas ações, até o bicicletário da Praça Conde Frontim mais parece um monumento do que um bicicletário, porque tem coisa muito mais barata e simples, que são aqueles arcos que são chumbados no chão e tal, só botar no Google Imagem ‘europa bicicletário’ que você vai ver *duzentos milhões* de jeitos de fazer isso. Então eu acho que são válidos, a gente tem que agradecer que tá sendo feito, mas precisa evoluir muito porque mobilidade requer conexão, requer harmonia, requer fluidez. Pra ser móvel você tem que tá conectado, tudo tem que ser pensado, tudo tem começo, meio e fim. Não adianta você fazer uma ciclovias acaba ‘pff!’, e o cara vai fazer o que? Bota a bicicleta nas costas e sai andando? Porque ou ele cai na estrada ou ele cai em cima da calçada, em frente a uma árvore – quantos casos a gente não tem *desse*? – então a gente precisa conectar. Então eu acho que é legal porque quando a gente for conectar, já tem esses instrumentos construídos. Talvez um dia tenha bicicleta pra caramba na Lucas Nogueira Garcez e as pessoas parem lá no bicicletário que tá em desuso hoje. Mas a gente tem que conectar... é importante mas precisa ter conexão.

Pesquisador: É o que menciona a emenda de autoria do Sr. com relação ao...?

A: Sim, o plano cicloviário...

Pesquisador: Isso, a conexão com o plano que virá a ser elaborado...

A: Exato.

Pesquisador: E, paralelo a isso, como o Sr. vê o crescimento da frota de veículos em Jacareí nos últimos anos?

A: Preocupante... Jacareí tem hoje 110 mil carros pra 223 mil habitantes, é um carro pra cada dois habitantes. Isso é número de Grande São Paulo. Isso pra mim é fruto de uma visão equivocada de estímulo do Governo Federal no consumo de carro, só reforça o estilo consumista norte americano de querer ter carro pra ser alguém na vida, e não tem rua pra isso. Por isso a gente tá vivendo um caos no trânsito, não só em Jacareí como em quase todas as cidades, inclusive São Paulo. Então a gente tem que, eu gosto daquele *post* do Facebook, que ‘país de primeiro mundo é país em que a população usa o transporte público pra se locomover’, e não ter o seu próprio carro, então a gente vive realmente esse desafio, a gente precisa repensar isso.

Pesquisador: E mantendo esse ritmo, como o Sr. pensa que isso pode afetar ainda mais a vida do cidadão jacareense?

A: É um colapso, né? A gente já tá vivendo isso, a gente já tem percursos extremamente curtos dentro da cidade que você demora meia-hora, é o colapso realmente, é o stress; a gente começa a viver a poluição excessiva; tem que fazer rodízio de carro; nossas crianças começam a ter mais doença respiratória, porque vai ter mais dióxido de carbono; então isso tudo é uma cidade doente, se a gente continuar nesse modelo, não é uma novidade isso, outros centros urbanos já tiveram isso, então vai acontecer com a gente, daí a escolha é se a gente quer que isso aconteça ou não.

Pesquisador: Perfeito. “A”, esses eram meus questionamentos, eu agradeço a sua participação nesse trabalho.

A: Eu que agradeço você fazer a sua pesquisa.

Pesquisador: Obrigado.

APÊNDICE E – ENTREVISTA COM SUJEITO “B”, VEREADOR, REPRESENTANTE
DO PODER LEGISLATIVO NO MUNICÍPIO DE JACAREÍ

Pesquisador: O que o senhor pensa a respeito da iniciativa do Governo Federal sobre a lei de mobilidade urbana?

B: As leis têm o objetivo obviamente de formatar um processo pra que você possa, obviamente ter um desenvolvimento. Um plano, depois o começo, meio e fim. E as leis acabam tentando agrupar pensamentos de diferentes correntes ou diferentes opiniões, pra que você tenha um mínimo possível de conflito. Então, nesse sentido, o governo busca apresentar uma proposta pra que a gente possa transformar as nossas cidades, a nossas urbes, em locais realmente de acessibilidade, com facilidade pro transeunte. É um conjunto de coisas que se conflituam, a gente vive uma situação hoje *aonde* você não sabe exatamente qual a prioridade. Quem tem prioridade? O carro tem prioridade sobre o pedestre? O pedestre sobre o ciclista? E aí você vai também pra questão das barreiras arquitetônicas e tudo mais... Por que que eu digo tudo isso? Porque a lei é muito bonita, é um produto abstrato. Quando você traz isso pra prática, você percebe as dificuldades que você tem de implantar, principalmente naquilo que já existe. E aí é uma questão cultural, porque as leis às vezes são muito bonitas no papel, mas quando você traz elas pra prática, você vê a dificuldade. Logicamente que se a gente pensar do ponto, que daqui pra frente a gente tem que construir as novas cidades, os novos empreendimentos urbanos, você tem que estar resguardado por essa lei. Então nesse sentido eu acho que a lei veio pra fazer isso, pra resguardar de alguns problemas que a gente encontra hoje, no dia a dia, principalmente nas cidades que já estão habitadas. E aí é por isso que eu digo a você do conflito, e aí as pessoas querem que essa lei tenha aplicabilidade de uma forma plena onde já tá configurado um desenho que você não vai conseguir por n razões. Eu diria que a primeira delas é a questão cultural; a gente até vai ver aqui depois uma pergunta sua que coloca essas questões, por exemplo, da ciclofaixa em São Paulo. E a gente vai conseguir até destrinchar isso. Mas a lei, é lógico que é uma lei positiva, é uma lei que vai resguardar os novos crescimentos urbanos, você consegue fazer com que a cidade, *aonde* ela não está desenvolvida e habitada, ela tenha um desenho capaz de atender todas as necessidades, mas ela traz também um problema pros gestores, por quê? Porque muitos dos grupos que ajudaram a criar essas leis e que conhecem essas leis, eles acabam querendo exigir que o governante aplique aquela lei numa realidade que já tá configurada. Então eu digo, a lei ela é boa, mas ela traz alguns problemas pros governantes atuais.

Pesquisador: É, ele é obrigado, tem um prazo...

B: Exatamente, pra você se adequar, e tem lugar que não tem jeito.

Pesquisador: E em relação a isso, o que tem sido feito na esfera legislativa a respeito do plano de mobilidade municipal?

B: Nós tivemos no ano passado a 5ª Conferência das Cidades e o tema da conferência foi justamente “Quem muda as cidades somos nós, Reforma Urbana já.” E esse foi um tema trazido pela proposta do grupo que desenvolve esse projeto – que são as conferências – que é uma lei federal, ela é uma lei obrigatória, que essas conferências aconteçam de, se não estou enganado, de quatro em quatro anos, e ela tem início nas bases das cidades. Então as cidades podem fazer individualmente esses movimentos ou podem se juntar com outras cidades. Nesse momento você traz a sociedade... a gente fala assim, o país é constituído pela federação, pelos estados e pelos municípios, mas o cidadão mora onde? Ele mora no município. Então é onde se começa todo esse processo. Então esse convite se dá através dos editais, a prefeitura é o agente que faz a gestão desse encontro, dessa conferência, traz pessoas de segmentos específicos, nós temos aí vários segmentos da sociedade que já estão estabelecidos dentro do seu objetivo – por exemplo, Associação de Engenheiros e Arquitetos, você tem o pessoal do CIESPE, tem o pessoal dos movimentos sociais, você tem grupos que se intitulam defensores de uma causa, que é a questão, por exemplo, dos ciclistas, do direito do ciclista ter seu espaço e tudo mais, enfim você traz toda essa sociedade pra se juntar, conhecer as diretrizes dessa conferência, o que se busca através desse encontro, aí você forma grupos e, através daquele grupo você tira algumas diretrizes, e depois você seleciona algumas dessas pessoas pra participar de uma nova etapa que é a etapa do governo do estado, a etapa estadual. E aí você junta grupos de todas as cidades do estado, de novo você faz uma filtragem das colaborações e tira um novo grupo daí. E aí, normalmente, é mais segmentado, tem a questão, por exemplo, dos cadeirantes, do pessoal dos ciclistas, de todo segmento que você encontra que tem interesse em participar disso; os arquitetos, e aí entram também os advogados, você vê de todos os *naipes* aí participando. E aí você vai pra participar da conferência nacional que acontece em Brasília, que é onde você faz um fechamento disso. E essas políticas são construídas através de toda essa contribuição, então hoje o Legislativo colabora porque nós temos representantes do legislativo local, e inclusive dois dos nossos aqui, um que é uma pessoa com deficiência, a outra é um vereador que participa da Frente Parlamentar do Vale do Paraíba *tiveram* representando a Câmara de Jacareí lá em Brasília, juntamente com outros segmentos aqui de Jacareí. E lá puderam participar, contribuir e trazer pra gente bastante informação; então o nosso legislativo está muito presente nisso. O executivo, como eu disse, ele é o gestor desse processo, de fazer todo esse trabalho de

regimentar a sociedade, produzir essas ideias, essas discussões e levando para as esferas até chegar lá em Brasília que de onde é consolidado as leis, pra trazer e dar uma diretriz geral pra que a gente possa construir uma sociedade onde todos tenham livre acesso.

Pesquisador: Nossa, bem interessante, é o formato – como chamam – de baixo pra cima. Interessantíssimo, eu já estudei isso aí. O senhor já, com a sua resposta, já abrangeu todas as perguntas envolvidas aqui na questão dois. E em relação à iniciativa da prefeitura de São Paulo, de remover as vagas de estacionamento e implementar as ciclofaixas, o que o senhor pensa sobre isso?

B: Exatamente, volta no começo quando você pergunta da lei, né? A lei federal. Como legislador e representante da sociedade – e eu não tenho um segmento único, eu pelo menos faço uma discussão de nível generalizado, bastante eclético, então eu não sou um defensor da causa da saúde, da causa da mobilidade urbana, da questão da proteção dos animais, enfim, eu acho que eu sou um legislador que tem que estar atuando em todos os sentidos – então eu vejo a iniciativa lá do prefeito de São Paulo, o Fernando Haddad, ele tá tendo uma ação revolucionária, ele tá justamente quebrando aquele protocolo que eu falei pra você no começo, que é o seguinte: como que você encara a aplicação de uma lei dentro de uma realidade que já está configurada? Você vai ter conflito. Mas, se você não enfrentar esse conflito você não vai chegar a nada porque você coloca, de um lado, o interesse do ciclista que precisa da ciclofaixa pra se locomover – e aí você pode elencar aqui n vantagens: a questão da poluição, você não vai ter mais poluição, a questão do exercício físico, a questão de você não atravancar o trânsito e diminuir todos os problemas aí que a gente tem de trânsito no dia a dia, que são os grandes engarrafamentos – e aí você mexe numa coisa que já está consolidada que são os estacionamentos. O estacionamento privilegia quem? Privilegia o carro, ele não privilegia o motorista, é mentira, ele privilegia o carro, porque hoje você pode analisar, com a facilidade que nós temos, hoje, de obter um veículo, quase todo mundo tem um carro, e se você fizer um mapeamento você vai verificar que a maior parte dos carros que passam tem uma única pessoa, no máximo duas pessoas dentro do carro, ou seja, quase que um transporte individualizado. Então, quer dizer, num carro que cabem cinco você anda com um, *pra estourar* dois, então você não está privilegiando o motorista, você está privilegiando o carro, vamos dizer, assim, um artigo que não é mais de luxo, mas um artigo ali que ocupa alguns metros quadrados, que não tem vida, não tem sentimento, mas que tem o seu espaço preservado porque alguém acha que o estacionamento é para o carro. E aí o que acontece? Em detrimento disso você impede que muitas pessoas que hoje vão justamente na contramão, que é promover o uso da bicicleta pra

reduzir todos aqueles problemas que eu falei pra você, e sem ter o espaço pra andar porque é impossível você andar hoje na faixa de rolagem, que é a rua, vamos dizer assim, com motoristas. Eles não respeitam, não há respeito, ainda que – eu também acho – tem muito ciclistas que não colaboram também, que andam de forma agressiva, abusam, andam na contramão, enfim, não podemos generalizar, mas dizer que vai dar pra dividir o espaço hoje, de uma faixa de rolagem da rua em motoristas e ciclistas, é ilusão. A gente sabe que vão ter aí muitos problemas, muitos acidentes, então se você não criar essa faixa exclusiva para o ciclista, é perda de tempo. Então nesse sentido eu acho que o prefeito de São Paulo tá dando um grande exemplo, tá enfrentando, obviamente, uma grande resistência, vai ser colocada aí, vamos dizer, no muro das lamentações, por conta desse povo que, de certa forma, tá perdendo o espacinho do seu carro mas, enfim, são medidas que ele tem que tomar, aí a lei vem respaldar isso, e eu acho que o Fernando Haddad tá cumprindo em parte o que diz a lei que é a adequação desse espaço para as pessoas que querem se utilizar da bicicleta que eu sou extremamente favorável. Eu moro a mais ou menos uns 15 quilômetros daqui e, se eu tivesse uma condição melhor pra vir de lá – por que eu acabo pegando uma estrada – eu viria e voltaria de bicicleta sem problema nenhum porque eu acho que seria um ótimo exercício.

Pesquisador: É, eu também, eu inclusive moro no [bairro] Parque Califórnia e vou trabalhar no [bairro] Panorama. E o senhor acredita ser possível desenvolver uma ação semelhante a São Paulo aqui em Jacareí?

B: Olha, eu seria muito otimista se eu dissesse pra você que sim. Nós temos uma configuração de cidade extremamente antiga. Então você vai falar “mas São Paulo é mais antiga que Jacareí”, mas São Paulo conseguiu, obviamente, se adequar, foi/é uma cidade que tem aí um grande recurso financeiro, então ela consegue fazer as grandes transformações, metrô, essas coisas, então na medida que você faz essas grandes transformações, você consegue adequar melhor as vias, diferente, por exemplo, da nossa cidade de Jacareí que tem dois problemas: Primeiro aqui é uma cidade que a gente brinca que o centro foi projetado pra andar carroça, e hoje passam aí centenas de milhares de carros, se você contar aí por dia Jacareí tem uma frota, pra você ter uma ideia, de mais de 120 mil veículos, imagina esse veículo passando duas, três vezes por dia, então brincando mais de 100 [mil] veículos passam por aqui, e você não tem recurso hoje pra você criar essas opções. Se você pensar na rua Alfredo Schurig, *aonde male male* passam dois carros, abrir uma faixa pra ciclovia por exemplo, as ruas não têm calçada, o povo anda se espremendo, então qual seria a saída daquele centro? Ou você derruba todo ele, ou você vai desapropriar grande parte dos imóveis que ali existem, e aí não há dinheiro pra isso,

acredito que você traria um problema muito sério pra economia na cidade porque, obviamente, você vai tirar muito do comércio ali no centro, então hoje, pelo desenho que a gente tem, olha, precisaria ter muito dinheiro. Acho que até vontade política ajudaria, mas sem recurso financeiro você não conseguiria fazer isso aí. Mas vejo com bons olhos, por exemplo, lugares que já têm essa possibilidade, e aí você consegue implantar algumas faixas de ciclovia. E o melhor de tudo, que é uma cidade nova, que está sendo desenhada pra acontecer ali do outro lado da Via Dutra, a gente indo ali Rio-São Paulo, do lado direito que, com a chegada de uma grande empresa e mais uma outra aí que tá chegando também, aquilo vai se desenvolver de tal forma que a cidade será planejada e se deslocará o eixo da cidade pra aquele lado, e aí talvez você tenha um alívio de concentração não só comercial como também de pessoas e de veículos aqui, e você consegue achar brechas, mas isso a gente sabe que é pra daqui a uns quatro, cinco anos.

Pesquisador: Com certeza. E além dessa dificuldade da cidade ser antiga, quais são as principais dificuldades da cidade – por exemplo relevo, geografia – pra promover a bicicleta como um meio de locomoção? Não só como lazer, mas como locomoção.

B: É bacana o que você falou, o relevo nosso, nós temos de um lado o Rio Paraíba e de outro lado um morro, nós ficamos quase que *num* vale, literalmente, e temos uma área muito comprometida, uma área que a gente fala de alagamento, beirando a Dutra ali, uma área muito baixa, de terreno comprometido, precisaria fazer um trabalho muito grande, troca de solo, enfim, é uma coisa que custa muito pro investidor, então acaba ficando uma área morta ali às margens da Via Dutra do lado de cá, do lado esquerdo sentido Rio-São Paulo. Isso dificulta bastante, nós temos ruas hoje aí – eu não vou arriscar e dizer pra você que seria metade – mas boa parte das ruas centrais aqui são ruas de paralelepípedo, e o paralelepípedo é complicado, molhou, você não para em pé. Então você precisaria fazer um grande trabalho de troca de pavimentação, só que isso não envolve somente a parte externa, aí você tem que fazer o trabalho de drenagem, que por ser justamente a questão do relevo, você tem um volume muito alto de água que desce durante as chuvas, isso fica muito veloz, então se você não fizer um sistema muito capaz de absorver essa água você vai criar um problema muito sério no centro da cidade. Se você pavimenta todas essas ruas, tirando os paralelepípedos ou bloquetes que têm uma capacidade ainda de absorver um pouco da água, diminuir a velocidade da água, taca tudo asfalto e não faz um sistema de drenagem bem feito, você vai jogar tanta água no centro da cidade aqui que você vai criar um caos em dias de chuva, você não vai ter absorção suficiente, então vai ficar alagada, além do que vai destruir muita coisa. Então não é uma equação muito

simples; como eu disse, o desenho da nossa cidade não permite grandes movimentos no sentido de se criar esses espaços.

Pesquisador: E a questão cultural também, não é?

B: Então, daí a gente entra na questão cultural que eu tenho sido um vereador muito combatível nessa questão. Eu digo que 90% dos problemas que a gente vive nas cidades são causados por nós mesmos, 10% são problemas naturais, o resto somos nós. Por exemplo: lixo. A gente fala do lixo, “Porque joga lixo no chão? Por que tem gente pra varrer”, absurdo isso, já tem os pontos pra jogar o lixo, eu não preciso sujar o chão, eu posso manter esse chão limpo; entulho, que hoje as pessoas têm muita prática de fazer pequenas reformas, *pega* esse entulho e jogam em qualquer lugar, jogam em área pública, assoreando córregos e tudo mais; e a questão do respeito mútuo, aquilo que eu falei bem no começo, como é que você consegue estabelecer um fluxo pra todos *aonde*, por exemplo, eu tenho uma faixa de pedestre e eu nunca respeito aquela faixa de pedestre, quer dizer, eu nunca paro porque eu acho que a prioridade é minha e do carro. O pedestre, por sua vez, às vezes ele não é obrigado a passar na faixa de pedestre, mas é uma segurança que ele tem, mas ele também, muitas vezes, não espera o momento certo, ele prefere cortar num lugar que tá mais fácil, então tem essa questão; o ciclista, como você mesmo citou, anda na contramão, não respeita o fluxo do trânsito, e quantas vezes a gente vê pessoas atropeladas porque olham pro lado que vem o fluxo e quando *vê* vem um cara na contramão; sem falar os que andam fazendo palhaçada, aquelas manobras radicais, assim como os motociclistas, que a gente fala que são os motoqueiros, o motociclista é um cara que curte a moto, ele anda com respeito e tal, o motoqueiro não, o motoqueiro é esse um que anda fazendo ziguezague, quebrando retrovisor dos carros, então é questão cultural com a educação, com o respeito pelo próximo. E essa é uma situação que eu digo o seguinte: vem de berço. A gente pode fazer campanha, a gente faz campanha, a gente conversa, eu exploro muito isso nas minhas falas na tribuna livre, mas a gente atinge um número muito pequeno e as pessoas não se preocupam, *tipo* “Eu sou assim, eu nasci assim e vou ser sempre assim”, e esses problemas eu acho que são os mais graves, por isso que eu afirmo que 90% dos problemas que a gente tem são causados por nós mesmos.

Pesquisador: Concordo com o senhor em relação à questão cultural, é muito forte a barreira na realidade pra implantação de um projeto de ciclovia, de ciclofaixa, e por isso grande parte do plano tá envolvido em educação para o trânsito, tanto o usuário da bicicleta ou o pedestre, quanto o cidadão que tá no domínio de um veículo com um grande poder de destruição. E por falar nisso, já houve tentativa de incluir o uso da bicicleta nos projetos de lei

do poder legislativo? O legislativo não pode criar lei que *onera* o município, mas já teve alguma iniciativa?

B: O vereador Hernani fez um projeto pra se criar as ciclofaixas, que são criadas – as ciclofaixas pra lazer, pra deixar bem claro – você cria aos finais de semana, com o apoio do trânsito local, reservando espaço pra que as pessoas possam fazer o seu trajeto com bicicleta, como se fosse *no* parque ou coisa parecida. Esse projeto ainda está em análise, é um projeto – como eu disse – polêmico porque ele parte do legislativo, mas com praticamente toda a execução da prefeitura; por mais que você diga que não, acaba gerando um custo, mão de obra, a movimentação... quem é que vai colocar os cones, quem vai demarcar as áreas? Tem o agente de trânsito que vai trabalhar, se for num domingo, por exemplo, vai gerar hora extra, então você vê que a gente ainda não consegue achar solução até pra criar espaço pra lazer. E aí nós temos um parque aqui, o Parque da Cidade, mas não tem espaço pra ciclista a não ser na parte externa, não é exclusiva, mas ela te dá condições de andar, já é um pouco melhor. A única coisa que eu me lembro, até de uma ação que eu fiz junto a outra vereadora foi de liberar um espaço *aonde* nós temos uma área que o pessoal curte um skate – eu esqueço o nome daquela pista – ela é em baixo relevo, e eles usam pra fazer o BMX, que são aquelas manobras mais radicais. Então é o que se tem hoje, eu acho que a gente é muito pobre, muito pobre mesmo nas questões de promover condições pra que as pessoas possam utilizar mais a bicicleta, tanto quanto meio de transporte quanto pra lazer.

Pesquisador: Com certeza. E qual é a sua opinião sobre o que já foi feito em Jacareí em prol do ciclismo? Por exemplo, tem dois estacionamentos de bicicleta, um no Pátio dos Trilhos e o outro ao final da Avenida Lucas Nogueira Garcez, uma ciclovia que agora voltou a ser calçada, que tinha na [avenida] Getúlio Vargas, e demais medidas que foram tomadas na cidade... Qual a opinião do senhor?

B: Aí nós caímos numa discussão que é aquela celeuma, é a história daquele biscoito “Vende mais por que tá sempre fresquinho, ou tá sempre fresquinho por que vende mais?”. A gente pergunta: “Se eu criar ciclofaixa, se eu criar as faixas exclusivas, as ciclovias, o pessoal vai utilizar a bicicleta?” Essa é a pergunta que fica. Porque você fala assim “Não, o pessoal não anda de bicicleta porque não tem como andar.” Aí você vai e cria toda essa estrutura, e aí você vai perceber – não estou dizendo que é isso, a gente ainda não fez esse teste – que talvez as pessoas não utilizem tanto a bicicleta quanto deveriam utilizar. Aí você fala assim “Bom, mas eu não crio a ciclovia porque eu não vejo muita gente utilizando a bicicleta pra se deslocar.” Então fica aquele jogo de empurra-empurra. Mas eu acho que não dá pra gente mais ficar

fazendo essa discussão e, por exemplo, na Lucas Nogueira Garcez eu não conheço o projeto mas me parece que lá será construída uma ciclovia, porque a gente sabe, e me parece que já foi inclusive medido, que há um grande deslocamento de pessoas pro centro da cidade de bicicleta. Só que, também, o que vai acontecer? Pode sair lá do [bairro] Nova Jacaré, vai atravessar toda aquela parte ali até perto da unidade básica de saúde do Santa Cruz dos Lázarus, ainda tem um pequeno espaço ali na avenida Maria Fagundes mas, quando chegar no centro da cidade, ele vai se deparar com um ringue, que ele vai disputar o espaço com os carros porque ali não tem conexão. Então é um paliativo que vai apenas melhorar o deslocamento numa faixa *aonde* a velocidade é um pouco mais alta, que é a avenida, depois, no centro da cidade, ele vai disputar o espaço com os carros. Nós não temos nenhuma condição, hoje, de dizer pra você que dá pra fazer uma ciclovia no centro da cidade, como eu já tinha dito no começo.

Pesquisador: Aqui também, tem um estacionamento no Pátio dos Trilhos, ainda o pessoal resiste a prender a bicicleta, por questão de não acreditar muito na segurança que oferece...

B: É, eu acho que a questão também é disso que você falou, tinha criar alguns atrativos, pode ser que... e é uma coisa barata isso aí, não teria nenhum problema em fazer, e achei muito criativo até, o modelo que fizeram ali, no centro, no Parque da Cidade, como se fosse uma bicicleta, eu achei muito bacana, essa ideia deve ter sido feita, com certeza, é de algum artista aqui da nossa cidade, mas são coisas desse tipo que eu acho que podem ser que estimule.

Pesquisador: Eu também acredito nisso, eu acho interessante. É um *start*, não que você cria uma necessidade, mas você cria a possibilidade de a pessoa abrir os olhos pra uma outra forma de se locomover...

B: Chama a atenção, não é? E aí você fala: “Oh, caramba, eu tenho um lugar pra pôr a minha bicicleta...”

Pesquisador: Interessante... E paralelo a isso, como o senhor vê o crescimento da frota de veículos na cidade nos últimos anos?

B: Pois é, eu digo que tudo que é bom traz alguma consequência, um efeito colateral. Nossa economia melhorou relativamente nos últimos anos, as linhas de crédito facilitadas pelo baixo juros e a quantidade de prestações, abriram a possibilidade que a gente pudesse comprar carro com muita facilidade, isso é bom, você aquece o mercado, as empresas produzem mais, geram mais emprego, mas você gera mais problemas porque o carro, como eu disse, ele é o principal meio de veículo hoje do individualista; em contrapartida você tem um problema sério

que é a má qualidade, a ineficiência do transporte coletivo, então você junta as duas coisas. Então é assim, todo mundo hoje quer sair com o seu carro; o camarada não quer pegar ônibus, ele ir trabalhar, ele vai de carro, a gasolina pode não ser a mais barata mas também não mata ninguém, hoje você *bota* aí uma quantidade X de combustível e você trabalha a semana inteira, com aquela – entre aspas, né – “tranquilidade”, com aquela facilidade de... a hora que sai mais tarde de casa, quando sai do trabalho, se quiser, passar em um *happy hour*, passar em algum lugar, você tem essa liberdade, essa possibilidade, então o carro acaba trazendo todas essas vantagens. Em contrapartida ele traz um problema sério que é o excesso de veículos e aí o trânsito fica lento, irritante, e a gente conhece muitos casos de problemas, inclusive de mortes por violência no trânsito, por conta da falta de educação e da falta de paciência das pessoas. Mas é aquela história, eu sei que o trânsito é ruim, eu sei que eu tenho problema, mas eu saio com o meu carro, eu não deixo o meu carro em casa; é muito mais tranquilo pra mim do que passar naquele ônibus lotado e tudo mais, o preço da passagem também não é muito atrativo, enfim, a ineficiência do transporte coletivo, como eu disse, com a facilidade que você tem hoje de ter um carro. Esse é um problema, e o crescimento aqui em Jacareí não é diferente dos outros lugares do país, como eu disse pra você, aqui a gente tem uma média de um carro pra cada duas pessoas, pra cada dois habitantes de Jacareí.

Pesquisador: E mantendo esse ritmo, como isso pode afetar a vida do cidadão jacareense?

B: Eu acho que vai ficando saturado e vai trazendo um desconforto. As pessoas hoje acabam não querendo muito vir pro centro da cidade por conta desse trânsito atravancado, abuso – os apressadinhos que procuram sempre achar um jeitinho de cortar e de fazer aquelas manobras malucas – e aí o sistema tem que atuar pra poder prevenir, que não haja perda de vidas, e você entra no campo da restrição que é ou a multa ou sistema eletrônico que tem hoje pra você vigiar se o camarada tá andando na velocidade certa. E aí vem, de novo, a reclamação da população dizendo que a cidade que faz isso é uma fábrica de multas, como se eu não pudesse dizer pra ele “Meu amigo, você só foi multado porque você estava *infracionando* o sistema, você passou numa velocidade maior que a permitida, você passou num sinal *aonde* não podia ter passado, você ultrapassou num ponto onde não podia”, mas aquilo pra ele, não, ele acha que a multa é produzida de forma conveniente ao poder público e de forma arbitrária, mas é o sistema – como eu disse – que fica correndo...

Pesquisador: Isso que o senhor disse é verdade mesmo. Por exemplo, chega sábado, todo mundo trabalha durante a semana e não tem tempo de resolver as coisas na cidade. Aí

acaba acordando um pouco tarde, nove horas da manhã, tem que ir pra cidade resolver... “Ah, não vou não, vou deixar pra semana que vem...”

B: É bem isso mesmo.

Pesquisador: E uma questão levantada pelo atual prefeito de São Paulo, o Fernando Haddad, e pesquisas apontam para a mesma coisa, você criando a possibilidade das pessoas se locomoverem por um jeito mais seguro por bicicleta na cidade, você torna a cidade mais habitável, a cidade não fica morta, por exemplo, no horário da noite.

B: É, hoje eu tenho visto, inclusive, até no domingo. Eu gosto de andar de bicicleta, só que *tô* muito preguiçoso. Os meninos, né? Na verdade a gente vê pessoas até da melhor idade andando de bicicleta à noite, são os *nightbikers* que eles falam, né? Acho muito bacana as bicicletas todas equipadas com faroletezinhas, lá no próprio capacete, usam todo um dispositivo que lhe dá – de certa forma – uma segurança, aquelas roupas com detalhes refletivos... E eu acho bacana, é uma prática extremamente saudável, sadia, e que deve ser acompanhada, e eles procuram fazer isso à noite talvez até pelo tempo, como eles andam por lazer, mas também pela questão da segurança, e do próprio tempo, que é mais *fresquinho* à noite do que você andar de bicicleta durante o dia.

Pesquisador: Tá joia, Sr. “B”, eram estas questões que eu tinha pra tratar com o senhor, eu agradeço a participação do senhor neste trabalho.

B: Eu agradeço pela sua paciência...

Pesquisador: Imagina, tenho muito trabalho pela frente ainda, mas assim que for aprovado pela banca – e espero que seja aprovado – eu trago uma cópia para o senhor como agradecimento.

B: Pode trazer sim.

APÊNDICE F – ENTREVISTA COM SUJEITO “C”, SECRETÁRIO, REPRESENTANTE
DO PODER EXECUTIVO NO MUNICÍPIO DE JACAREÍ

Pesquisador: O que o senhor pensa a respeito da iniciativa do Governo Federal sobre essa Lei de Mobilidade Urbana?

C: É necessária, em vista de tudo que acontece, o que tá acontecendo no desenvolvimento das cidades, a necessidade agora mais forte de se ter soluções alternativas, a bicicleta ela começa a ter uma importância muito maior. Só que o conflito que isso gera e a gente já percebe dos grandes centros é muito grande, é difícil de você conciliar, imaginar essa convivência de uma forma mais segura. Claro, a ciclovias, ela dá essa alternativa mas não é só isso. A gente tem várias outras questões que têm que ser trabalhadas nesse sentido, porém é importantíssimo, não tem como não trabalhar essa ideia ou essa necessidade de locomoção, enfim, através da bicicleta.

Pesquisador: Bacana... E o que tem sido feito na esfera executiva a respeito do plano de mobilidade urbana de Jacareí?

C: Estamos exatamente nesse momento hoje, né? Nós estamos trabalhando nas propostas, elaborando as propostas, nós optamos pra que esse trabalho seja feito pela própria administração, pelos técnicos da administração municipal, a Secretaria de Planejamento junto à Secretaria de Infraestrutura, na verdade a Secretaria de Obras, né, que no município aqui é chamada de Secretaria de Infraestrutura. Envolvida justamente porque, juntas à Secretaria de Infraestrutura estão as pastas da Diretoria de Transporte e Trânsito, então [há] a necessidade de se trabalhar em conjunto com a Secretaria de Planejamento que tem as Diretorias de Projeto e Urbanismo, então elas estão totalmente relacionadas. E o município hoje está fazendo justamente esse trabalho, tá elaborando através dos técnicos da prefeitura, fazendo as análises, fazendo as pesquisas de campo, os levantamentos de dados pra poder apresentar até a data prevista e legal um plano de mobilidade muito mais amplo, evidente, não é somente as ciclovias, mas que as ciclovias ou ciclofaixas como chamamos aqui, que é um pouco mais a realidade do município, estão inseridas também nesse trabalho.

Pesquisador: E não seria interessante a participação da população também, no desenvolvimento desse plano?

C: Sim, ela vai acontecer, só que nesse momento, como eu te falei, nós estamos trabalhando a parte de levantamento de dados, informações e pesquisas pra que, elaborando a

proposta, aí sim a proposta é apresentada pra população, primeiro pra população ter a noção do que nós estamos falando, porque ainda é muito pontual, se você abre uma discussão agora, nesse momento da elaboração da proposta, da elaboração e/ou do levantamento de dados do município, a população vai ser muito pontual no que se refere à vida delas somente naquela esfera pessoal, então quando a gente faz um levantamento, é de uma maneira generalizada, de todos os aspectos, inclusive da questão de alternativas de transporte. A hora que você apresenta isso pra população, aí sim, através das audiências públicas – que aliás é uma exigência legal em todo o processo – você vai apresentar as propostas pra serem defendidas e analisadas pela população, com a possibilidade, inclusive, das sugestões da população alterarem essa proposta antes dela ser encaminhada pra Câmara. É assim que a gente fez o Plano Diretor e as alterações. A última alteração do Plano Diretor, ela foi extremamente importante, ela foi trabalhada com a necessidade clara do município alterar o seu Plano Diretor em virtude do que *tava* acontecendo, porque em 2003 quando se criou o Plano Diretor, criou-se uma expectativa de expansão urbana mas não sabia o que ia acontecer. Passados aí dez anos, a realidade era outra, a cidade avançou, de fato teve um crescimento, uma perspectiva e um avanço no seu desenvolvimento urbano, só que com algumas características que necessitam – evidente – mudanças no Plano Diretor, e nesse último, é claro, a nossa mudança foi dar a possibilidade do município crescer de forma ordenada, criando novos centros, novas centralidades, só que pra isso envolve exatamente isso que a gente falou, a questão da mobilidade. Ah, então por que que nós esperamos até então tanto tempo pra fazer um plano de mobilidade? Justamente pra entender o que que ia acontecer com o município durante esses dez anos, dentro de uma proposta de plano diretor. E agora, claro, tanto que na última alteração do Plano Diretor nós alteramos zoneamentos industriais, criamos áreas urbanas menos restritivas, incentivando a possível expansão urbana próximo aos polos industriais que *tão*... já são uma realidade no município, *tão* crescendo, então quer dizer, você dá a possibilidade desses polos gerarem novas centralidades próximas a essas indústrias, dando a possibilidade inclusive dos serviços serem levados pra lá também. O que que acontece? É justamente isso que a gente falou, você evita que as pessoas tenham que se locomover muito pra ir do trabalho pra residência, você dá a possibilidade da cidade crescer de uma forma ordenada, principalmente por isso, porque quando você restringe muito áreas e você segura muito isso, você força a área já urbanizada, já adensada, ou já saturada como a gente fala, que ainda tem grandes vazios urbanos, elas serem ocupadas, quer dizer, isso gera o maior problema, porque eu começo a concentrar mais ocupações, moradias, serviços em áreas já saturadas. E eu deixo áreas muito restritivas que ficam propensas a parcelamentos irregulares, loteamentos irregulares, invasões de área, o que não é nem um pouco interessante. Então nessa última

alteração do plano a gente seguiu essa linha, do plano diretor, e já pontuando a necessidade do plano de mobilidade, justamente pra que essa parte que a gente falou, de crescer de forma ordenada, já contemple as ciclovias.

Pesquisador: Porque a expansão, ela gera tráfego, aí tentar diminuir o tráfego nas áreas densas já, criando áreas residenciais próximas aos polos...?

C: A gente sofre isso ainda, porque é uma cidade muito antiga e ela tem uma cultura, evidente e clara ainda, de uma cidade do interior, que as pessoas não se preocupam ou não se preocupavam, agora já começam a se preocupar – em morar, viver, trabalhar, ter a escola dos filhos dentro de uma proximidade que permita fazer isso de uma maneira mais segura, mais cômoda, enfim, com qualidade de vida. Aqui ainda acontece muito isso, as pessoas moram num lado da cidade, oposta justamente à área que a ela trabalha, e colocam os filhos – porque gosta de uma escola – numa outra ponta, né, quer dizer, ele não leva em conta que ele vai ter que fazer uma logística pra isso, e todos vão fazer ao mesmo tempo e aí acontece todo esse trabalho, esse problema que a gente sabe, de mobilidade urbana. Mas só que não é uma mudança rápida, primeiro eu tenho que dar condições [pra] que isso aconteça. Primeiro as pessoas precisam começar a [se] acostumar mas elas precisam ter condições. Se ela quer morar próximo ao seu trabalho, precisa ter um plano de expansão urbana de forma ordenada e viável pra que eu leve, dê a possibilidade dessa área ser urbanizada, e aí sim ele tem essa possibilidade de morar lá. Não adianta você criar loteamentos afastados que você também não tem nenhum tipo de equipamento público nem de serviços, principalmente – num primeiro momento – de serviços, porque ele tem que se locomover, isso não é atrativo, então na verdade o próprio nome tá dizendo, é um plano, e esse plano leva tempo pra ser de fato dar resultado, mas ele precisa iniciar, de alguma forma ele tem que começar.

Pesquisador: O plano com certeza vai abarcar a aplicação, a implementação de ciclofaixas, né? Porque, uma ciclovia demanda muito gasto público, né, por quilômetro, e o que o senhor pensa da iniciativa de São Paulo de remover as vagas de estacionamento e implementar as ciclofaixas?

C: Eu acho interessante, eu acho que algumas dessas soluções – guardadas as devidas proporções – é o que nós vamos ter que fazer aqui no município. Eu preciso criar, como eu te falei, eu tenho áreas já saturadas, uma malha urbana muito estreita, sem condições de ampliação de vias, ou até mesmo as calçadas que *tão* inseridas em todo esse trabalho também, as calçadas precisam dessa atenção de mobilidade e acessibilidade, então eu acabo me limitando um pouco nesse sentido. E o fato de tirarem algumas vagas mas criar a possibilidade de ciclofaixas, ou até

mesmo o que a gente chama agora nessa nossa análise que a gente já *tá* trabalhando, do plano de mobilidade, das faixas compartilhadas. Nada mais é do que já acontece hoje, onde não se tem ciclovia ou ciclofaixa, as bicicletas elas andam, utilizam a faixa de rolamento. Porém, quando você trabalha a faixa compartilhada, ela envolve sinalização, orientação, campanha educacional, conscientização, os carros e os ciclistas compartilham, porque eles vão estar numa faixa que, naquela faixa, existe a necessidade de um compartilhamento. Então ele sabe que ele vai ter um ciclista ali e ele, nessa faixa, se ele quiser andar ele vai ter que ter o cuidado e, tendo o ciclista, ele vai ter que segurar e passar pra faixa posterior, e o ciclista sabe também que, naquele ponto, naquela área de faixa compartilhada, ele tem que respeitar toda a sinalização, inclusive semafórica, velocidade, sentido de vias, então quer dizer, é meio que utópico isso? Não, não é, eu acho que é a realidade, como eu te falei, a gente tem que procurar alternativas. E aí, o que você citou de São Paulo é exatamente isso, você abre mão de vagas de estacionamento que você consegue resolver isso através de bolsões pra atender essas vagas, mas você cria uma possibilidade das ciclofaixas ou até mesmo da faixa compartilhada real, ela vai *tá* atendendo e é uma solução, como eu te falei, para as vagas você tem outra solução, você tem como criar bolsões, a pessoa parar e ir até o lugar que ela precisa ir e retornar, a ciclofaixa ou a faixa compartilhada não tem, ela tem que ser ali, não tem outro caminho.

Pesquisador: E o senhor acredita ser possível uma ação semelhante em Jacareí?

C: Sim, é exatamente como eu falei. Guardadas as devidas proporções, é o que nós vamos fazer. É possível sim, a gente *tá* trabalhando as propostas do plano de mobilidade exatamente isso. Já aconteceu – não pela questão de ciclovia ou de ciclofaixa– mas uma outra questão muito grave aqui que é o número de veículos e nessas vias que a gente acabou de falar, que são muito estreitas, e o que que a Prefeitura fez, através da Diretoria de Trânsito, ela decidiu eliminar algumas vagas, ou várias vagas, e deixando faixas de rolamento somente. ‘Ah, mas já existiam duas faixas lá, ela eliminou mas...’, aí é que *tá*: quando ela eliminou a vaga de estacionamento e dando – como eu te falei, uma análise geral daquela área que ela eliminou quanto aos quarteirões e as vagas que são oferecidas no entorno dessa área que foi eliminada – ela cria a possibilidade aí sim de duas faixas de rolamento, mas largas, seguras, que aí eu consigo fazer o compartilhamento. Antes eu tinha uma mesma rua com dez metros de largura, com duas faixas de rolamento e ainda três metros pra um estacionamento. Isso é totalmente... assim, eu não consigo, o ciclista não consegue trafegar porque ele vai *tá* passando muito próximo dos carros. A hora que eu elimino e deixo duas faixas mais largas eu consigo, tranquilamente, ter a faixa compartilhada ou até mesmo – como a gente *tá* sugerindo – em datas

específicas, horários específicos, já demarcado no chão a ciclofaixa. Eu dou a solução das ciclofaixas, da possibilidade do ciclista sem nenhum prejuízo também pros veículos.

Pesquisador: As ciclofaixas operacionais de lazer, que chamam, né?

C: É, de lazer, que são aos finais de semana, ou até mesmo, como a gente tá pensando aqui, interligando alguns parques da cidade que eles vão, claro, num primeiro momento atender a questão de lazer – por isso dos parques – mas não deixa de ser uma alternativa também de transporte naquele período, naquele horário, de maneira segura.

Pesquisador: E como o senhor entende quais são as principais dificuldades, em Jacareí, pra promover a bicicleta como um meio de locomoção na cidade?

C: Nesse momento, a dificuldade é a falta de um plano de mobilidade de fato, que contemple, que a gente possa aplicar, e aí envolve todas essas questões, inclusive educacional, e entendo que seja nesse momento a nossa maior dificuldade pra implantar. É a falta de um plano abrangendo todos os problemas e a realidade do município, da cidade, as características da cidade.

Pesquisador: E por falar nisso, em questão fora do plano de mobilidade, já houve tentativa no sentido de incluir o uso da bicicleta em algum projeto de lei do Poder Executivo?

C: Não. Nenhum incentivo.

Pesquisador: E qual a opinião do senhor sobre o que já foi feito na cidade em prol do ciclismo? Por exemplo: tem dois paraciclos na cidade, um no final da avenida Lucas Nogueira, e tem um também agora, recente, no Pátio dos Trilhos.

C: Na verdade são medidas que acabam avançando, elas vão ter que ser muito bem mais trabalhadas, serão mais trabalhadas no próprio plano, ele vai ter que prever isso também. A partir do momento que você prevê rotas, circuitos, você já tem que prever também a possibilidade de se parar com segurança. Só que, claro, paralelo a isso a cidade já está movimento, ela já vive, ela já tem um – mesmo antes do plano – a necessidade dessas bicicletas que já trafegam se organizarem. E o que tá sendo trabalhado hoje é justamente isso, você percebe que isso que você citou são opções que *tão* sendo colocadas até mesmo pra tentar incentivar um direcionamento, porque o que a gente percebe? Pela falta deles nessas regiões que a gente acabou de falar, as bicicletas acabam sendo estacionadas ou colocadas em lugares inadequados, que atrapalham a circulação das pessoas, ou podem gerar um acidente porque elas ficam amarradas em postes e os carros acabam passando muito próximos, então na verdade é

isso que tá acontecendo. A gente precisa melhorar muito mais, esses pontos ainda são pequenos, são... assim, dentro de um pouco do que se percebe da demanda, a área central da cidade, alguns pontos próximos aos locais de trabalho, de algumas indústrias, mas ainda muito pequeno, aquém da necessidade que vai acontecer. Aí sim, depois de uma proposta de incentivo mesmo, das pessoas usarem a bicicleta.

Pesquisador: Assim como ocorreu na avenida Getúlio Vargas, né? A ciclovia que ora vira calçada, ora vira ciclovia, aí não tem um planejamento...?

C: Exatamente. É uma ciclovia que aconteceu há muito tempo, mas ela não tinha uma sequência real, dentro de um plano de como ocupar isso, e ela acabou se perdendo nesse sentido como você falou. Existem trechos que se transformam em calçadas ou ciclovias... Na proposta do plano ela tem que ser muito mais correta nesse sentido. Ela tem que, não somente estender nenhuma avenida, ela tem que atender um eixo que a gente fala. Você contemplar várias avenidas pra que ele tenha um percurso, um eixo completo de uso, senão ele não faz sentido.

Pesquisador: E, paralelo a isso, como o senhor vê o crescimento da frota de veículos na cidade nos últimos anos?

C: Aqui é extremamente preocupante. Nós temos uma população, no município, de aproximadamente 230 mil habitantes, com uma frota de 115 mil. É praticamente um veículo pra cada dois habitantes, é preocupante. É muito veículo, numa cidade como a gente falou desde o início, sem nenhum planejamento pra receber tudo isso, eles vão se adequando. Aquelas soluções que a gente comentou numas perguntas atrás, de eliminar as vagas e aumentar as faixas, nada mais é que soluções pra conseguir dar fluidez nesses veículos todos. E acaba, evidentemente também, contribuindo pra organizar um pouco a questão junto das bicicletas que acabam circulando entre esses veículos, ou paralelo a esses veículos. Mas aqui, da característica urbana do município, da sua malha viária muito antiga e saturada, é extremamente preocupante. Eu acho que a ideia do plano de mobilidade, de contemplar soluções não só da ciclovia, do uso da bicicleta, mas também da melhora do transporte público, da melhora da integração das linhas e dos eixos, é justamente pra solucionar um pouco, ou diminuir um pouco esse impactos dos veículos, que são, assim... É desproporcional a capacidade e o porte da cidade pra tanto veículo.

Pesquisador: Verdade, concordo com o senhor. E mantendo esse ritmo de crescimento, como isso pode afetar a vida do cidadão jacareense?

C: Eu acho que afeta, de fato, eu acho que a gente não pode também generalizar e ver isso somente por um lado negativo. Eu acho que não. Eu acho que isso pode nos ajudar no

seguinte sentido, de ter essa necessidade real de dar soluções, pra que as coisas melhorem nessa questão, mas por outro lado não deixa de ser também um sinal de desenvolvimento e crescimento do município. Então o que acontece, ter mais veículos e mais pessoas circulando é sinal que a cidade tem sim uma tendência a um desenvolvimento, a um crescimento maior que *tá* gerando, de certa forma várias expectativas de mais empreendimentos, de mais necessidade de empreendimentos imobiliários ou de moradia próxima a outras regiões da cidade ou outras área de trabalho pra evitar, pras pessoas evitarem de circular tanto de carro. Então, isso de certa forma é um impacto positivo nesse sentido, se eu não tivesse também nenhum movimento, se a cidade demonstrasse que ela tem pouco veículo, seria um sinal claro que – e a gente passou por muito tempo isso, há muito tempo atrás – a cidade não tinha uma perspectiva de desenvolvimento, não atraía desenvolvimento ou novos empreendimentos. O fato de ter esse crescimento ou um aumento do poder aquisitivo das pessoas, e a oportunidade de um aumento de veículos, nada mais é que um crescimento evidente e desenvolvimento do município, e cabe ao poder público ajustar isso e melhorar. Um dos fatores é o que a gente acabou de falar, é trabalhar muito na questão de ter um plano bem elaborado pra direcionar aí, também, a questão das novas vias, enfim, de tudo que diz respeito aos veículos e ao transporte no município.

Pesquisador: Eram essas questões que eu tinha para tratar com o senhor, agradeço muito a participação do senhor no trabalho, acredito que ele só vem a somar na discussão da questão do transporte na cidade; aguardo, com as futuras entrevistas, atingir o objetivo do trabalho e apresento pro senhor uma cópia no final, como agradecimento.

C: E nós também, estou à disposição, como eu te falei, nos próximos meses, início do ano que vem, provavelmente, a gente vai estar aí com os trabalhos, colocando em discussão nas audiências o plano de mobilidade, e você está convidado a participar de toda essa discussão, vai ser muito proveitoso.

Pesquisador: Com certeza, estarei lá, muito obrigado.

APÊNDICE G – ENTREVISTA COM SUJEITO “D”, DIRETOR, REPRESENTANTE DO PODER EXECUTIVO NO MUNICÍPIO DE JACAREÍ

Pesquisador: Estou aqui com Sr. [ENTREVISTADO “D”], Sr. “D”, o que o senhor pensa da iniciativa do Governo Federal sobre a Lei de Mobilidade Urbana?

D: Então, a iniciativa, eu acho que foi a melhor coisa que o Governo Federal poderia ter feito baseado nesse assunto, na questão da mobilidade urbana, da acessibilidade, acho que tá muito ligado na questão da inclusão, da preocupação com a segurança, com o conforto. Apesar de tardia a decisão, e aí tem muita coisa... Eu acho que, assim, tá começando agora, tem muita coisa pra melhorar, pra ser feita. Em Jacareí a gente tá aí com um processo de desenvolvimento do nosso plano de mobilidade urbana, mas é como a questão da infraestrutura: hoje, por exemplo, em Jacareí, você não libera loteamento nenhum se não tiver com o mínimo de infraestrutura pra ele ser habitado. Porque, antigamente, a gente vê aí, ainda temos alguma herança ainda daquela política antiga, de bairros que não têm asfalto, que não tem rede de esgoto, e talvez essa questão do saneamento a gente não tenha tanto, mas a questão do asfalto ainda pega em alguns bairros. Mas eu acredito que a mobilidade urbana já tinha que tá inserida nisso, principalmente a questão das calçadas. Hoje a gente vê muitos bairros, ou a maioria a maioria deles que você não consegue nem andar nas calçadas, e isso já tinha que ser uma preocupação desde lá de trás, mas antes tarde do que nunca, né? Porque nós brasileiros, nós somos imediatistas, a gente quer pra ontem, né? Se não... ‘Ah, vai levar seis meses pra ficar pronto’, eu já nem começo. Mas alguma coisa tem que ser feita. Eu acho que, o que a gente pensa é assim: a gente não quer ganhar os louros pelo trabalho, a gente quer é que seja plantada a semente e que se colha os frutos, independente de quem vá colher. Se *passar* 20 anos e a gente já não *tiver* mais na administração pública, que pelo menos a gente lembre “Nossa, eu ajudei a plantar essa semente, e a gente que a cidade é uma cidade confortável, sustentável, no ponto de vista da mobilidade urbana”. Então a gente tem que ver com bons olhos essa iniciativa, e o governo tem incentivado, e temos que cada um fazer a sua parte, pensando nisso, pensando na mobilidade urbana.

Pesquisador: Perfeito. E o que tem sido feito na esfera executiva a respeito do plano de mobilidade urbana municipal, aqui na cidade?

D: A princípio, falando de Jacareí, nós íamos contratar uma empresa, uma consultoria, pra elaboração do plano, porém [você] sabe que o orçamento do município, o orçamento da Diretoria de Trânsito, ele não é um orçamento que permite um gasto muito grande, a gente tem

que planejar, o município tem que planejar, tem outras prioridades, porém é um assunto que não podia parar, não só por conta do prazo – que a gente tem até abril de 2015 pra tá com um plano aprovado – e aí a sanção, a penalidade seria não receber mais verba enquanto o plano tiver pronto e aprovado, não receber verba do Governo Federal pra obras de mobilidade urbana. Mas, assim, acho que essa é a preocupação menor que a gente tem que ter com relação a isso seria a penalidade, e sim a preocupação em ter um plano, uma medida; então o que a gente tem feito, a princípio, é cuidar da elaboração do plano, e dentro do plano tem algumas medidas que têm que ser tomadas, que *tão* inseridas no plano, que já estão sendo tomadas. Algumas mudanças no trânsito na cidade, mudanças de circulação, a criação de travessias elevadas – a questão da acessibilidade –, guias rebaixadas... Então, a princípio, é documentar tudo isso, é tentar colocar efetivamente um plano de mobilidade, e aí sim a gente vai chegar na questão da lei, da criação da lei, do plano, passa por audiência pública, depois é votado e aprovado pela Câmara Municipal... Que aí já responde, talvez, a outra pergunta.

Pesquisador: Assim, a ideia inicial era contratar uma empresa de consultoria, mas como não há recurso suficiente pra essa decisão, então os próprios técnicos administrativos do Poder Público Municipal, da administração da Prefeitura, vão se encarregar de levantar esses dados e as necessidades?

D: Isso. Então tá inserida nesse grupo que eu te falei, além da Secretaria de Infraestrutura, onde a gente tá inserido, a Diretoria de Trânsito tá inserida na Secretaria de Infraestrutura; a Secretaria de Planejamento e a Secretaria Jurídica, de Assuntos Jurídicos da Prefeitura também está inserida porque é uma lei que a gente tá criando, então como vai ter formato de lei, precisa ter integração dessas três secretarias. E a gente tem um grupo, a gente se reúne semanalmente pra discutir questões, agora a gente tá até em fase de – já abordamos o que a gente queria – os modais que a gente vai tratar no nosso plano, o que vai ser plano de ação pra gente, o que vai ser plano-piloto, porque os planos-piloto são projetos mais a longo prazo, e agora é colocar no papel todo esse estudo e quais serão as medidas a serem tomadas e os prazos pra isso.

Pesquisador: Ah, sim, e uma das medidas que geralmente são tomadas num plano de mobilidade, num plano cicloviário municipal inclusive, é a implantação de ciclovias ou ciclofaixas, né? Aí, por exemplo, em São Paulo, o que o senhor pensa da iniciativa da prefeitura de remover as vagas de estacionamento e implementar as ciclofaixas?

D: Olha, é difícil eu pensar por São Paulo. Eu entendo, eu sou a favor da medida. A gente tem realizado aqui em Jacareí, em algumas vias, retirada de estacionamento na área

central – você deve ter acompanhado agora recentemente no [bairro] São João – por conta da fluidez. Porém, na área central, a gente – pensando num futuro próximo – deixou nas bordas das pistas uma faixa, que a gente chama de “faixa de segurança” porque ainda não é uma ciclovia, não é uma ciclofaixa, mas pensando no futuro, ou de repente até num alargamento de calçada, alguma coisa assim que possa ser feito ali. Hoje a gente sabe que tem um crescimento muito grande da frota de veículos, não só Jacareí como todo o Brasil, mas eu vejo com bons olhos essa questão porque a gente não pode só priorizar o carro. Então a gente tem que dar opção pra novos meios de transporte e a bicicleta é um deles, né? Principalmente em locais onde os acessos são fáceis, a via é plana, a gente consegue realmente ter uma boa circulação com bicicleta. Então entendo a gente tem que encontrar soluções, se a solução é retirar estacionamento é porque a gente não tem espaço, eu não consigo tomar uma medida de criar uma ciclovia ou uma ciclofaixa sem ter uma área pra isso. Se eu tenho uma área de estacionamento e tenho que tirar, eu acho que é uma medida válida.

Pesquisador: E o senhor acredita ser possível, nesses locais onde foram retiradas as vagas de estacionamento nas vias públicas, implementar a ciclofaixa?

D: Sim, seria possível, eu acredito que sim. Jacareí é uma cidade muito antiga e a gente não consegue tomar medidas que necessitam de muito dinheiro. A via que tem estacionamento, eu retiro o estacionamento e consigo obter mais espaço. Agora com obra, com desapropriação, aí torna muito caro tudo isso, mas é possível sim. É possível a criação de ciclovias, ciclofaixas, inclusive na área central, já inserido no plano de mobilidade urbana, a gente tá prevendo uma ciclofaixa. A princípio é uma ciclofaixa de lazer, que deve interligar os dois parques – o Parque da Cidade e o Parque dos Eucaliptos – então a gente tá fazendo estudos dos locais, e talvez seja impossível a criação sem a retirada de estacionamento. Talvez seja um piloto, um início, um primeiro passo pra criação realmente de ciclovia no município.

Pesquisador: É uma prática pra receber o retorno da população, não é? Se a demanda cria essa necessidade, de aplicar essa medida, essa política, pra depois...?

D: É, a gente precisa criar. Eu falo do brasileiro, que ele é imediatista. Por exemplo, uma questão que a gente se preocupa muito aqui é com as faixas de pedestres. Só pra chegar no assunto que a gente *tava* abordando: A pessoa reclama que ninguém para na faixa de pedestre em Jacareí, ou o veículo não para... É até uma cultura que tem mudado em Jacareí. A gente tem feito algumas campanhas e a gente percebe que os motoristas *tão* parando mais nas faixas de pedestres. O curioso é que o motorista ele não para na faixa de pedestre aqui em Jacareí, mas quando ele vai pra Caraguá [Caraguatatuba] ele para. Quando ele vai pra Guararema, ele para,

porque é uma cultura que *tá* inserida no município, e o motorista acaba respeitando porque é a cultura da cidade. Então a gente tem que inserir a cultura no município, não era uma cultura que *tava* inserida em Jacareí e a gente percebe com mais frequência, mesmo porque teve uma ideia de uma agente de trânsito, a Mariva, até vai aposentar, amanhã é o último dia dela... de enviar uma carta pro motorista que parar na faixa de pedestre, pra dar preferência pro pedestre na faixa que não tem semáforo – porque a faixa que tem semáforo, quem dita a ordem, a regra é o semáforo. Então quando o motorista para na faixa que não tem semáforo e dá preferência ao pedestre, o agente de trânsito observa a situação, anota a placa, o horário – como se fosse fazer uma autuação mesmo – e é mandada uma carta de agradecimento pro motorista, parabenizando ele pela atitude. A gente tem feito tanto isso, mandado tantas cartas, a gente percebe pelo volume que tem aumentado, a questão dessa cultura, desse respeito, da educação no trânsito, e a questão da bicicleta eu acho que também é isso, o trabalho tem que ser iniciado, e a gente tem que começar a dar opção e a inserir a cultura da bicicleta no município, pelo menos nas áreas onde a gente imagina que seja mais fácil o uso da bicicleta...

Pesquisador: Ou onde a demanda é grande, né...?

D: ... É, você não vai imaginar que a pessoa vai sair lá do [bairro] Cidade Salvador e vem trabalhar aqui no Santa Maria de bicicleta, talvez pelo relevo, pela geografia, seja complicado, mas a gente entende que o uso aqui na área central, em bairros mais próximos, ou a questão do uso interno, o uso dentro do bairro mesmo tem que ser mais difundido, essa cultura tem que ser mais colocada. A gente teve uma experiência aqui no Parque da Cidade já, com uma ciclofaixa de lazer aos finais de semana. A adesão foi baixa, mas a gente avalia vários fatores: por conta do horário, do clima *e tal* mas, de qualquer forma, foi uma experiência. A gente tem que criar, não pode desistir, tem que criar novas possibilidades, e aí é o que você falou, tem que começar... e a gente vai avaliar. Conforme a adesão vai criando-se a cultura. Não dá pra querer criar um monte de ciclovias e imaginar que vai ser como na Holanda, que em Amsterdã a gente tem 300 carros por dia e oito mil bicicletas por dia passando em alguns locais. Mas é um trabalho que tem que ser iniciado e um dia a gente chega lá. As pessoas passam a ter um pouco mais de consciência e utilizar outros meios de transporte, não só de bicicleta como a pé também. A gente teve aqui a experiência do Dia Mundial Sem Carro e a adesão foi baixíssima. Eu moro no centro e vim trabalhar a pé, gastei 40 minutos de casa até aqui, a empresa de ônibus disponibilizou mais ônibus, porém a adesão foi muito baixa. Deixar o carro em casa e utilizar outros meios de transporte, o transporte público, bicicleta, caminhada... a gente sabe que não é todo mundo que consegue mas, eu acho que é uma questão da cultura

mesmo. Hoje tá fácil comprar carro e fica cômodo, “eu tenho meu carro, vou sozinho com o meu carro, atendo a minha necessidade mas tudo bem”, mas reclama do trânsito que tá complicado... É a questão da cultura, eu acho que o trabalho tem que ser iniciado, é um trabalho de formiguinha, você tem que plantar a sementinha e...

Pesquisador: Com certeza. O meu caso é um pouco à parte, né? Por exemplo, eu moro no Parque Califórnia e vou trabalhar no [bairro] Panorama todo dia e, assim, quando a agenda permite eu ir de bicicleta, por exemplo, hoje eu tenho que *tá* aqui e não sabia se tinha onde prender a bicicleta, mais tarde vou *na* cidade, não tenho onde prender a bicicleta, então eu vou de moto. Mas eu entendo que pode ser facilitado, pode ser aumentada a segurança do ciclista nas vias mais adensadas de veículo. Inclusive também que você disse do bairro, não precisa passar uma ciclofaixa dentro do bairro, é propiciar, introduzir a cultura da bicicleta, a questão do “Bairro a 30 km/h”.

D: Sim, exatamente. Eu acho que é isso mesmo. A gente tem fiscalizado a questão do respeito com o ciclista. O CTB é claro, você tem que manter a distância, respeitar o ciclista, dar preferência pro ciclista, dar preferência pro pedestre principalmente. Então é isso...

Pesquisador: Essa militância solitária, digamos assim, até então tem sido um tanto difícil. Eu já fui atropelado três vezes, uma na marginal da Dutra, e duas aqui, no centro da cidade, ali na Choperia do Gordo, naquela curva é complicado.

D: Pra você ver a falta de respeito com o ciclista, é muito grande, eles não têm paciência, ele com o carro quer ter prioridade na passagem, ou na pressa dele ele passa por cima.

Pesquisador: E a omissão de socorro, né? Atropela e vai embora. *Fura* o [sinal] vermelho, pra fugir mesmo e vai... Mas tudo bem.

D: É, eu acho que é um assunto que a gente tem que se preocupar e não pode deixar passar batido. Tem que fiscalizar, eu conversei com os agentes pra fiscalizar essa questão pra pegar pesado mesmo com o motorista que não respeita. E aí a gente sempre tem aquela reclamação, né? Falam “Ah, da indústria da multa e não sei o que...” Poxa vida, eu acho até que a distância é pequena, você tem que manter 1,5m do ciclista, e a gente vê que o motorista não respeita. Na verdade a questão não é da indústria da multa, é da indústria do infrator porque, se tem a multa, é porque tem alguém que comete a infração. Mas eu acho que esse trabalho é importante, a gente tem alguns parceiros que nos ajudam na educação para o trânsito. Na última caminhada nossa da Semana Nacional do Trânsito tivemos uma pessoa que nos apoiou com

faixa, com material, orientação, e eu acho que é importante esse trabalho, não tem que parar, tá só começando.

Pesquisador: Verdade, mas em Jacareí, quais são as principais dificuldades pra promover a bicicleta como um meio de locomoção?

D: Em Jacareí... Então, era aquilo que eu *tava* te falando. Em Jacareí a gente tem uma cidade antiga, então a gente tem a dificuldade de dar essa opção pro ciclista em áreas já consolidadas. O que a gente tem pensado muito... é lógico, a engenharia tá aí, até mesmo pela questão da acessibilidade, nós temos alternativas. A retirada de estacionamentos pra criação de ciclofaixas, iniciar com a ciclofaixa de lazer, a gente fez, na nossa campanha da Semana do Trânsito, essa orientação pro ciclista também com relação à educação dele em andar nas vias, andar no mesmo sentido de circulação – não andar na contramão –, respeitar o farol, o semáforo, então a gente tem essa preocupação. Agora, o que tá inserido no Plano de Mobilidade Urbana é exatamente aquilo que eu *tava* te falando, não só a questão da infraestrutura, do saneamento, dos loteamentos novos, mas como está inserida nas próprias diretrizes a obrigação de ter, o bairro nascer com a ciclovia, nascer com as guias rebaixas, que é muito mais fácil você já ter isso planejado num loteamento do que você tentar criar depois. Então os novos eixos de ligação que a gente vem fazendo, as novas avenidas, já nascer com esse pensamento, e aí sim a gente já começa a moldar essa cultura na cidade.

Pesquisador: Bem como a educação, não é?

D: É, a gente tem feito campanhas, nós estamos nas escolas fazendo campanha, a gente tem essa questão pra criança, ela é bastante difundida porque a gente tem a minipista que a gente fala, né, são com bicicletas, então no Parque dos Eucaliptos você pode ver aquela minicidade, tem o semáforo, e aí nós fazemos campanhas, a escola leva seus alunos, ou no final de semana a gente faz a campanha no Parque dos Eucaliptos com bicicleta. Então a criança já cresce com aquela cultura de como o ciclista tem que se comportar no trânsito: respeitar o sinal, respeitar a faixa de pedestre, saber respeitar o colega que *tá* de bicicleta também. É um trabalho de formiguinha, a gente vai fazendo, vai divulgando, e a criança – como ela assimila muito bem, aprende rápido – ela cobra. A criança que passa pela educação no trânsito, pode ter certeza, ela vai cobrar o pai, o amigo... minha filha mesmo questiona muito, pergunta muito, por que tem que seguir no verde, por que tem que parar no vermelho, o que é o amarelo, se ela vê alguém passando no vermelho ela me fala, ela reclama... usa o cinto de segurança, entra no carro e já põe o cinto de segurança. Então [a criança] cresce com essa cultura, a gente vai moldando as crianças e tentando educar os adultos, fazer com que eles aprendam.

Pesquisador: Por falar nisso, já houve tentativa no sentido de incluir a bicicleta em projetos de lei, de autoria da prefeitura?

D: Que eu saiba não. Não sei se tem alguma lei de vereador, mas eu acredito que não. A bicicleta *tá* inserida de maneira bem superficial no Plano Diretor, ele apenas cita a bicicleta, a ciclovia, mas ele não trata como deve ser tratado. Mas essa questão vai entrar bem forte no nosso Plano de Mobilidade Urbana, aí sim passar a virar uma lei, uma regra, principalmente pros novos centros – a gente diz as novas centralidades – os novos eixos de ligação.

Pesquisador: Ah, sim, no caso da estrutura *pras* ciclovias presentes nos novos loteamentos, foi uma emenda feita no [Poder] Legislativo. O projeto de lei do [Poder] Executivo – que envolve gastos – e o Poder Legislativo não tem autonomia pra elaborar, criar projetos de lei que envolvam gasto do erário público, mas ele pode emendar. Foi uma das conquistas, é bem interessante.

E, em relação ao que já foi feito na cidade em prol do ciclismo, qual é a sua opinião? Por exemplo, a gente tem, se não me engano, dois estacionamentos pra bicicleta, um no final da Avenida Lucas Nogueira Garcez e um outro agora, recente, construído no Pátio dos Trilhos, implantados ali quadros de bicicleta onde você pode prender a bicicleta, e também a ciclovia, a tentativa de se implementar na [Avenida] Getúlio Vargas a ciclovia. Qual é a sua opinião sobre essas ações discretas, no ponto de vista do planejamento?

D: É bem isso. Inclusive aquele bicicletário que *tá* ali no Pátio dos Trilhos, ele é bem artístico, né? Inclusive isso foi uma ideia nossa, da Diretoria de Trânsito, e aí teve um menino que trabalha lá Logística, na oficina dentro da Logística, que deu vida à ideia. A gente *tava* trocando as bicicletas da minipista, da Gerência de Educação para o Trânsito, então aquelas são bicicletas velhas que iam ser descartadas, ou seja, você vê a questão da sustentabilidade de reaproveitar um material que ia ser descartado pra criar um bicicletário; a gente *tava* na Semana no Meio Ambiente, tratando do tema, da questão da reciclagem, da sustentabilidade, e foi aí que a gente teve a ideia de criar um bicicletário reutilizando bicicletas mesmo, e ficou bem bacana. Eu acho, ainda, que são como você falou, são medidas discretas, e as ciclovias que a gente tem, a [Avenida] Getúlio Vargas agora passou por reforma...

Pesquisador: Foram suplantados alguns trechos, não é?

D: É, a gente perdeu alguns trechos, mas eu acho que são pontos não consolidados, a gente não tem efetivamente uma ciclovia. Em torno do Parque da Cidade mesmo, a gente tem um trecho de ciclovia, mas não em todo o seu entorno. Mas são medidas discretas. Eu acho que,

na Prefeitura, a gente aborda muito esse assunto com o prefeito, mas tem que *tá* mais preocupada com o assunto, tem que conversar mais sobre isso, falar mais disso, agora a Praça Conde Frontim passou por uma reforma, ainda tem uma segunda etapa da reforma que a *tá* pra acontecer, e pelo menos está planejado mais um bicicletário ali, *praquele* outro lado da praça ali onde fica a Drogaria São Paulo. Você passa lá hoje, você percebe que a bicicleta é amarrada na árvore, no poste, tem muito disso, e até essa questão que a gente fala, da cultura, não é? Esse bicicletário que *tá* ali no Pátio dos Trilhos, você pode passar lá agora, o pessoal tem usado bastante, a gente percebe que, em alguns horários, tem bastante bicicleta amarrada lá no bicicletário, mas ainda tem gente que tem a cultura de amarrar na árvore, no poste, e ainda amarra do lado do bicicletário, prefere amarrar no poste, na placa, onde quer que seja, e não coloca no bicicletário. Mas é uma questão que tem que ser pensada, tem que ter uma preocupação maior com esse tema.

Pesquisador: É, eu vejo que foram medidas não imediatistas, mas pra tentar sanar um problema. Por exemplo, o bicicletário talvez iniba o furto – eu já tive duas bicicletas furtadas em Jacareí, levaram corrente e tudo, era um local de movimentação, e a gente fica assim, não é, “O que que vai inibir?”, mas tudo bem. Por exemplo: na Avenida Lucas Nogueira [Garcez], a ideia de usar foi interessante, o [transporte] intermodal, porque logo do lado tem um ponto de ônibus, se não me engano intermunicipal. Mas ali não tem, por exemplo, um efetivo, uma câmera, e ninguém utiliza...

D: É, essa é uma questão que tem que ser tratada. Na área central mesmo, onde a gente colocou o bicicletário, a gente teve a preocupação de verificar se a câmera tem acesso, e ali ela tem. Então você inibe um pouco a ação de... até de vandalismo, e outras questões. Mas essa questão da segurança pública pega também, mesmo porque não adianta eu colocar um bicicletário enorme, lindo, numa área que não é segura. Na primeira oportunidade, sua bicicleta vai ser roubada.

Pesquisador: Com certeza, inclusive é uma questão de adaptações. A Prefeitura, o Poder Público vai implementando ações e verificando o retorno, a demanda. Que nem acontece na ciclovia da [Avenida] Getúlio Vargas, em frente à Gates [empresa], não tem uma identidade nem de calçada, nem de ciclovia, se você passa por ali de bicicleta o pedestre reclama, se você anda na rua o motorista *tira uma fina* e fala assim “Olha a ciclovia do lado aí, por que você tá andando na rua?!”. Aí a gente fica assim “*Pô*, e agora? O que eu faço?”.

D: É, você fica sem espaço definido, vamos dizer assim. Tem que realmente pensar com mais carinho, tomar uma medida mais efetiva.

Pesquisador: E paralelo a isso, como o senhor vê o crescimento da frota de veículos na cidade nos últimos anos?

D: Olha, é o que a gente falou no início, não é uma característica somente de Jacareí. Se a gente pegar, hoje, a gente tem 133 mil veículos registrados no município, entre carros, motos, caminhões e ônibus. A gente acompanha o crescimento e a gente tem o fechamento da frota mensal, mas o que nos preocupa muito é essa questão da frota flutuante também, porque a gente tem muitos veículos de outros municípios, registrados em outros municípios, que a gente não tem esse controle. Pra você ter uma ideia, agora depois da mudança ali do [bairro] São João, [Rua] Santa Helena, a gente fez um acompanhamento antes de fazer a mudança, a questão do fluxo de veículos, a Santa Helena é uma via que recebe, em média, passa por ela em média 320 mil veículos, pra você ter uma ideia, é muito maior do que a nossa frota por mês passando ali. Eu já ouvi falar muito disso e eu acredito que futuramente vai ser assim mesmo, a questão do carro sendo tratado como hoje é tratado o cigarro. É a gente buscar realmente alternativas, sem passar pelo transporte público é impossível. É impossível você deixar o seu carro em casa se você trabalha em outro município que seja se o transporte público não te oferecer o conforto e o tempo que você precisa pra chegar no seu destino. É lógico que, talvez não seja mais rápido que o carro, mas vamos imaginar que você gasta hoje meia hora de carro de casa pro trabalho, se você levar 45 minutos no transporte público seria ótimo, e eu acho que muitas vezes tem gente que tem essa condição e acaba não usando pela comodidade. Mas aí na questão do transporte público, também, a gente tem pensado e a empresa tem sido cobrada pelo uso do GPS, e aí a gente poder ter um controle mais preciso dos horários dos ônibus, implementar algum sistema que mostre pro usuário que seu ônibus está – por mais que se tenha escala de horário, a gente sabe que devido ao trânsito esse horário muda, ele é variável, então a gente nunca sabe com precisão o horário que vai passar o ônibus, mas fazendo o uso da tecnologia sim. E a gente tem... todo mundo tem um celular hoje, tem condição de baixar um aplicativo que consiga acompanhar isso, então tá inserido também no plano de mobilidade e quem sabe seja um sistema que a gente consiga implementar. Mas a frota realmente a frota é algo que nos preocupa, mas que a gente ainda não tem muito controle, o que a gente tem são algumas medidas de controle de tráfego, que restrinjam acesso ou circulação em determinadas vias e determinados horários, pra determinados veículos como é o caso dos caminhões, por exemplo, então eu consigo limitar a passagem, limitar a passagem do ônibus, mas o carro é um assunto ainda que a gente não consegue muito ter o controle, tanto na circulação como no crescimento da frota.

Pesquisador: É, mantendo esse ritmo de crescimento, como isso pode afetar a vida do cidadão jacareense?

D: Em Jacareí a gente nota já hoje a questão do trânsito, de... não vou falar congestionamento porque a gente tem uma complicação no trânsito nos horários de pico, mas Jacareí não tem as vias... como eu te falei, a cidade é antiga e as vias já não comportam, em determinados horários, o tráfego. Quando tudo flui bem, quando é apenas volume de carro, a gente vê que o trânsito vai se ajustando. A gente sabe que tem os imprevistos, é o carro que quebra, é uma pequena colisão, e aí tá pronta a confusão, e as vias não comportam determinado volume. A gente percebe que em alguns dias, dias de pagamento, segunda-feira, sexta-feira, *onde* a gente tem um volume maior de carro na rua, a gente percebe que a capacidade de fluidez fica afetada porque a gente não tem espaço, por isso a gente toma algumas medidas, faz o controle manual do semáforo, em determinados pontos a gente tem diversos planos pro semáforo – porque é um equipamento eletrônico – então de manhã ele funciona num plano, liberando ou segurando mais determinado ponto, à tarde ele já tem que funcionar em outro, não dá pra funcionar no mesmo, então, infelizmente, é uma coisa que afeta diretamente o trânsito da cidade e o conforto de quem usa, agora essa questão que a gente pode tratar... não pode impedir a pessoa de ter um carro, que aí é muitas vezes é uma necessidade, um sonho – a gente não sabe – mas o que a gente tem que fazer é dar condições pra que a pessoa deixe o carro em casa, e isso tem que ser pensado, tem que ser tratado. Agora, que o crescimento afeta, afeta e é exponencial, a cada ano a frota *tá* maior em Jacareí; a gente tem 211 mil habitantes pra uma frota de 133 mil veículos, então tem um carro pra cada dois habitantes, tem família que tem mais de um carro, então há que se tomar medidas pra isso, e eu acho que não só na esfera municipal como na estadual, federal principalmente, e pra isso a questão da mobilidade urbana tem que *tá* inserida, tem que ser forte, tem que ser tratada com a sua devida necessidade, proporção e discutida por todos. É um assunto que, apesar de tardio, tem que ser discutido amplamente pra tomar medidas pra isso, pensando nisso, pensando realmente no futuro da cidade.

Pesquisador: Com certeza. Bom, eram esses os questionamentos que eu tinha pra fazer ao senhor, eu agradeço a participação do senhor nesse trabalho e, em breve, assim que tiver concluído eu trago uma cópia pro senhor.

D: Tá joia, eu que agradeço a oportunidade e espero que tenha te ajudado a esclarecer algumas questões, colocar o meu ponto de vista, a minha experiência na gestão do município.