

UNIVERSIDADE TECNOLÓGICA FEDERAL DO PARANÁ
DEPARTAMENTO ACADÊMICO DE GESTÃO E ECONOMIA
CURSO BACHARELADO EM ADMINISTRAÇÃO

LETÍCIA DUWE

**GOVERNANÇA DE POLÍTICAS PÚBLICAS NO MUNICÍPIO DE
CURITIBA: a expansão do modal cicloviário**

TRABALHO DE CONCLUSÃO DE CURSO

CURITIBA

2015

LETÍCIA DUWE

**GOVERNANÇA DE POLÍTICAS PÚBLICAS NO MUNICÍPIO DE
CURITIBA: a expansão do modal cicloviário**

Trabalho de conclusão de curso de graduação, apresentado à disciplina de Trabalho de Conclusão de Curso II, do Curso Superior de Administração do Departamento Acadêmico de Gestão e Economia – DAGEE – da Universidade Tecnológica Federal do Paraná – UTFPR, como requisito parcial para obtenção do título de Bacharel em Administração.

Orientador: Prof. Dr. Antônio Gonçalves de Oliveira.

CURITIBA

2015

TERMO DE APROVAÇÃO

GOVERNANÇA DE POLÍTICAS PÚBLICAS NO MUNICÍPIO DE CURITIBA: a expansão do modal ciclovitário.

Por

Letícia Duwe

Este Trabalho de Conclusão de Curso de Graduação foi apresentado às _____ do dia _____ como requisito parcial para a obtenção do título de Bacharel em Administração, do curso de Administração do Departamento Acadêmico de Gestão e Economia (DAGEE) da Universidade Tecnológica Federal do Paraná (UTFPR). A candidata foi arguida pela Banca Examinadora composta pelos professores abaixo assinados. Após deliberação, a Banca Examinadora considerou o trabalho:

- Aprovado
- Aprovado com restrições
- Reprovado

Curitiba, _____

Prof. Dr. Ivan Carlos Vicentin
Coordenador de Curso
Administração

Profª Dra. Aurea Cristina Magalhães Niada
Responsável pelos Trabalhos de Conclusão de Curso
de Administração do DAGEE

ORIENTADOR

Prof. Antonio Gonçalves de Oliveira
Universidade Tecnológica Federal do Paraná
Orientador

BANCA EXAMINADORA

Profª. Ana Paula Myszcuk.
Universidade Tecnológica Federal do Paraná

Profª. Andrea de Souza.
Universidade Tecnológica Federal do Paraná

Observação:

Folha de Aprovação assinada encontra-se na Coordenação do Curso de Administração do Departamento de Gestão e Economia da UTFPR.

AGRADECIMENTOS

Gostaria de agradecer primeiramente a Deus, por ter me dado o discernimento para poder redigir este trabalho; aos meus pais e irmão, pessoas indispensáveis em minha vida, tanto acadêmica, como pessoal; agradecer também ao professor Antonio Gonçalves de Oliveira, por sempre estar disposto a me ajudar, tanto como tutor, como orientador.

Agradecer ao PET – PP (Programa de Educação Tutoria em Políticas Públicas) por me fazer olhar de outra maneira a Administração Pública, isto é, com interesse e vontade de saber sobre questões relacionadas a ela; aos professores da UTFPR, estes que me ajudaram a analisar a Administração, pública e privada, com diferentes perspectivas e visões.

Agradecer aos amigos que fiz durante a graduação, pois sem eles, jamais esse período seria tão extraordinário.

RESUMO

DUWE, Letícia. **GOVERNANÇA DE POLÍTICAS PÚBLICAS NO MUNICÍPIO DE CURITIBA: A EXPANSÃO DO MODAL CICLOVIÁRIO**. 2015. 79 f. Monografia (Graduação em Administração) – Departamento Acadêmico de Gestão e Economia, Universidade Tecnológica Federal do Paraná – UTFPR. Curitiba, 2015.

Este trabalho de conclusão de curso II propôs expor os fatos relacionados ao uso da bicicleta, procurando mostrar as políticas públicas para incentivo ao modal cicloviário e como esta política influenciou a expansão da ciclomobilidade no município de Curitiba. Por meio de análises sobre o Estado brasileiro, as políticas públicas e a governança, entende-se como acontece a execução da política pública de mobilidade urbana, especificamente na cidade de Curitiba, uma vez que esse município é o objeto deste estudo. O objetivo geral do trabalho é identificar o que se tem realizado para efetivação de políticas públicas de mobilidade urbana que possibilitam o uso da bicicleta, no município de Curitiba. A delimitação é realizada pela análise somente das estruturas relacionadas ao bem público, isto é, as que pertencem a todos os cidadãos que habitam determinado território. Os instrumentos metodológicos utilizados são, respectivamente, o método bibliográfico documental e a pesquisa de campo na forma de observação. Nas pesquisas de cunho bibliográfico, pretendeu-se buscar, tanto em livros, como em sites, artigos, teses e dissertações, maneiras de explicar quais são as relações governamentais no âmbito municipal, para que haja o reconhecimento das demandas da população. Nos resultados, o que se esperou foram respostas que esclareçam o problema de pesquisa, tal qual o pressuposto desse trabalho. Os resultados foram pautados em fotos registradas pela própria autora, para que fossem expostas as ações diretas e indiretas ao incentivo do modal cicloviário em Curitiba. Na conclusão, procurou-se ressaltar quais foram os pontos fortes e fracos da pesquisa, juntamente com uma análise crítica sobre os resultados, sugerindo novas pesquisas na área da ciclomobilidade, principalmente focando nos usuários deste modal.

Palavras-Chave: Mobilidade Urbana, Transporte Cicloviário, Curitiba, Políticas Públicas, Governança.

ABSTRACT

DUWE, Letícia. **GOVERNANCE OF PUBLIC POLICY IN CURITIBA CITY: THE EXPANSION OF MODAL CICLOVIÁRIO.** 2015. 79 f. Monograph (Undergraduate Business Administration) - Academic Department of Management and Economics, Federal Technological University of Paraná - UTFPR . Curitiba , 2015 .

This course conclusion work II proposed state the facts related to the use of the bicycle, trying to show the public policies for encouraging modal cicloviário and how this policy has influenced the expansion of ciclomobilidade in Curitiba. Through analysis of the Brazilian government, public policy and governance, it is understood as in the execution of public policy on urban mobility, specifically in the city of Curitiba, since this municipality is the object of this study. The overall objective is to identify what you have done for effective implementation of public policies for urban mobility that enables the use of bicycles in the city of Curitiba. The delimitation is performed by analysis only related structures to the public good, that is, those belonging to all citizens inhabiting a given territory. The methodological tools used are, respectively, the documentary method bibliographic and field research in the form of observation. In the research literature nature, intended to be sought both in books such as on websites, articles, theses and dissertations, ways to explain what the government relations at the municipal level, so there is recognition of the demands of the population. The results, which were expected answers that clarify the research problem, like the assumption that work. The results were based on photos taken by the author, to be exposed to direct and indirect actions to encourage the modal cicloviário in Curitiba. In conclusion, I tried to point out what were the strengths and weaknesses of the research, along with a critical analysis of the results, suggesting new research in ciclomobilidade, mainly focusing on the users of this modal.

Keywords: Urban Mobility , Cicloviário Transportation, Curitiba, Public Policy , Governance.

LISTA DE QUADROS

QUADRO 01 – CRONOLOGIA DAS CONSTITUIÇÕES BRASILEIRAS E SEUS FATOS.....	19
QUADRO 02 – COMPARAÇÃO DE PERSPECTIVAS: ANTIGA ADMINISTRAÇÃO PÚBLICA, NOVA GESTÃO PÚBLICA E NOVO SERVIÇO PÚBLICO.....	24
QUADRO 03 – A PERCEPÇÃO DE AUTORES SOBRE A CRIAÇÃO DA ÁREA DE POLÍTICAS PÚBLICAS.....	26
QUADRO 04 – EVOLUÇÃO DA BICICLETA NA SOCIEDADE.....	35
QUADRO 05 – ESTRUTURA DE CRITÉRIOS DE PESQUISA.....	49

LISTA DE SIGLAS

PMC	Prefeitura Municipal de Curitiba
CF	Constituição Federal
IAM	Instituto de Administração Municipal
IMAP	Instituto Municipal de Administração Pública
URBS	Urbanização de Curitiba S/A
EAP	Escola de Administração Pública
IPPUC	Instituto de Pesquisa Planejamento Urbano de Curitiba
OMS	Organização Mundial de Saúde
CIC	Cidade Industrial de Curitiba

LISTA DE FIGURAS

FIGURA 01 – CICLO DE POLÍTICAS PÚBLICAS.....	27
FIGURA 02 – CÍRCULO VICIOSO/VIRTUOSO DA MOBILIDADE URBANA.....	30
FIGURA 03 - CÍRCULOS AZUIS IDENTIFICAM CICLORROTA EM CURITIBA, NO BAIRRO ÁGUA VERDE.....	37
FIGURA 04 – CICLOFAIXA NA AV. MARECHAL FLORIANO PEIXOTO, NO BAIRRO HAUER EM CURITIBA.....	37
FIGURA 05 - VIA CALMA NA AV. SETE DE SETEMBRO, NO CENTRO DE CURITIBA.....	38
FIGURA 06 - PASSEIO COMPARTILHADO NA AV. DAS TORRES, NO BAIRRO UBERABA EM CURITIBA.....	38
FIGURA 07 – BICICLETÁRIO, NO BAIRRO CENTRO CÍVICO, EM CURITIBA.....	39
FIGURA 08 - PARACICLO NA AV. DAS TORRES, NO BAIRRO UBERABA, EM CURITIBA.....	39
FIGURA 09 – FAIXA EXCLUSIVA PARA ÔNIBUS NA RUA DESEMBARGADOR WESTPHALEN, NO CENTRO DE CURITIBA.....	40
FIGURA 10 – MAPA DE CICLOVIAS DE CURITIBA, SEGUNDO O GOOGLE MAPS.....	47
FIGURA 11 – CICLOVIAS DAS REGIONAIS BAIRRO NOVO, BOQUEIRÃO E PINHEIRINHO.....	50
FIGURA 12 – CICLOVIA NO BAIRRO XAXIM, EM CURITIBA.....	51
FIGURA 13 – CICLOVIA NA AV. RÉGIS BITTENCURT, NO BAIRRO FANNY, EM CURITIBA.....	51
FIGURA 14 – CICLOVIA E BICICLETÁRIO NA AV. MARECHAL FLORIANO PEIXOTO, NO BAIRRO HAUER, EM CURITIBA.....	52
FIGURA 15 – CICLOVIA NAS REGIONAIS MATRIZ E BOA VISTA.....	53
FIGURA 16 – CICLOVIA NA RUA MARIANO TORRES,	

NO CENTRO DE CURITIBA.....	53
FIGURA 17 – CICLOVIA NA RUA EUCLIDES BANDEIRA, NO CENTRO CÍVICO EM CURITIBA.....	54
FIGURA 18 – CICLOVIA NA RUA FLÁVIO DELLEGRAVE, AO LADO DO TRILHO DO TREM, NO BAIRRO BARREIRINHA, EM CURITIBA.....	54
FIGURA 19 – PLACA, NO PASSEIO PÚBLICO, INFORMANDO QUAIS SÃO AS CICLOVIAS DE CURITIBA.....	54
FIGURA 20 – CICLOVIA NO PASSEIO PÚBLICO, NO CENTRO DE CURITIBA.....	55
FIGURA 21 – BICICLETÁRIO EM FRENTE À PREFEITURA MUNICIPAL DE CURITIBA, NO BAIRRO CENTRO CÍVICO.....	55
FIGURA 22 – CICLOVIAS NA REGIONAL CAJURU.....	56
FIGURA 23 – CICLOVIAS NA AV. DAS TORRES, BAIRRO UBERABA, EM CURITIBA.....	56
FIGURA 24 – CICLOVIA NA AV. DAS TORRES, NO BAIRRO UBERABA, EM CURITIBA.....	57
FIGURA 25 – CICLOVIA NA AV. DAS TORRES, BAIRRO UBERABA, EM CURITIBA.....	57
FIGURA 26 – CICLOVIA INSTITUÍDA NA AV. VÍTOR FERREIRA DO AMARAL, NO BAIRRO TARUMÃ, EM CURITIBA.....	58
FIGURA 27 – CICLOVIA NA AV. VÍTOR FERREIRA DO AMARAL, NO BAIRRO JARDIM SOCIAL, EM CURITIBA.....	58
FIGURA 28 – CICLOVIA NA RUA MAURÍCIO FRUET, NO BAIRRO JARDIM BOTÂNICO, EM CURITIBA.....	59
FIGURA 29 – CICLOVIAS NAS REGIONAIS PORTÃO, CIC E SANTA FELICIDADE.....	60
FIGURA 30 – CICLOVIA NA REGIONAL CIC, EM CURITIBA.....	60
FIGURA 31 – CICLOVIA NA RUA PEDRO GUSSO, NA CIC (CIDADE INDUSTRIAL DE CURITIBA)	61
FIGURA 32 – CICLOVIA NA AVENIDA DAS INDÚSTRIAS, NA CIC EM CURITIBA.....	61
FIGURA 33 – CONTINUAÇÃO CICLOVIA NA AVENIDA DAS	

INDÚSTRIAS, NA CIDADE INDUSTRIAL DE CURITIBA.....	62
FIGURA 34 – CICLOVIA NA AVENIDA DAS INDÚSTRIAS, NA CIDADE INDUSTRIAL DE CURITIBA.....	62
FIGURA 35 – CICLOVIA NA RUA JOÃO BETTEGA, NA CIC, EM CURITIBA.....	63
FIGURA 36 – CICLOVIA NA REGIONAL PORTÃO, EM CURITIBA.....	63
FIGURA 37 – CICLOVIA NA RUA GENERAL MÁRIO TOURINHO, NO BAIRRO SEMINÁRIO, EM CURITIBA.....	64
FIGURA 38 – CICLOVIA NO PARQUE BARIGUI, EM CURITIBA.....	64
FIGURA 39 – CARTILHA MAIS BICI, DA PREFEITURA MUNICIPAL DE CURITIBA.....	66.

SUMÁRIO

1. INTRODUÇÃO	13
1.1 APRESENTAÇÃO DO TEMA.....	14
1.2 PROBLEMA DE PESQUISA	14
1.3 OBJETIVOS	15
1.3.1 OBJETIVO GERAL.....	15
1.3.2 OBJETIVOS ESPECÍFICOS	15
1.4 JUSTIFICATIVA	16
1.5 ESTRUTURA DO TRABALHO.....	17
2 REFERENCIAL TEÓRICO	18
2.1 O ESTADO BRASILEIRO E O FEDERALISMO.....	18
2.1.1 O FEDERALISMO BRASILEIRO SEGUNDO A CONSTITUIÇÃO FEDERAL. DE 1988.....	20
2.2 GOVERNO, ADMINISTRAÇÃO E POLÍTICAS PÚBLICAS COMO MATERIALIZAÇÃO DO ESTADO	22
2.2.1 INSTITUTO MUNICIPAL DE ADMINISTRAÇÃO PÚBLICA (IMAP) E CURITIBA: FATOS SOBRE A ADMINISTRAÇÃO PÚBLICA DA CIDADE	24
2.2.2 POLÍTICAS PÚBLICAS: PERSPECTIVAS, CONCEITOS E CICLO.	26
2.3 POLÍTICAS PÚBLICAS DE MOBILIDADE URBANA: O CASO DE CURITIBA.....	28
2.3.1 A MOBILIDADE URBANA E SUAS PROPOSIÇÕES.....	28
2.3.2 POLÍTICAS PÚBLICAS PARA O MODAL CICLOVIÁRIO NA CIDADE DE CURITIBA.....	31
2.4 O USO DA BICICLETA COMO MODAL DE TRANSPORTE	34
2.4.1 CICLOVIAS, CICLORROTAS, CICLOFAIXAS, VIA CALMA, PASSEIO COMPARTILHADO, PARACICLOS E BICICLETÁRIOS	36
2.4.2 INCENTIVOS INDIRETOS PARA O USO DE OUTROS MODAIS DE TRANSPORTE.....	40
3 ASPECTOS METODOLÓGICOS	42
3.1 MÉTODO DE COLETA DE DADOS EM CAMPO	42
3.2 ICONOGRAFIA COMO TÉCNICA NA COLETA (E ANÁLISE) DE DADOS COLETADOS EM CAMPO.....	43
3.3 MÉTODO BIBLIOGRÁFICO E DOCUMENTAL	44
3.4 A EFETIVAÇÃO DA COLETA DOS DADOS EM CAMPO	45

3.5 TRATAMENTO DOS DADOS	48
3.6 LIMITAÇÕES DO MÉTODO.....	48
3.7 ESTRUTURA DE CRITÉRIOS DE PESQUISA.....	49
4. RESULTADOS E DISCUSSÕES.....	50
5. CONSIDERAÇÕES FINAIS	67
5.1 QUANTO AO PROBLEMA DE PESQUISA.....	67
5.2 QUANTO À JUSTIFICATIVA E OBJETIVOS	68
5.3 QUANTO ÀS SUGESTÕES E CONTRIBUIÇÕES PARA NOVOS ESTUDOS	70
6. REFERÊNCIAS.....	72
ANEXOS	75

1. INTRODUÇÃO

Conforme Rosa et al. (2012, p. 93) “a poluição atmosférica é resultado do aumento da concentração de gases minoritários e de partículas na atmosfera”. Esse fato pode ser “global, como o aumento do efeito estufa, ou localizado, como é o caso da poluição sobre as cidades”. Ainda como mostram os autores, “os combustíveis podem conter impurezas diversas como composto de enxofre, nitrogênio e metais”. O aumento de concentração de gases é evidenciado em muitas cidades do mundo, inclusive as brasileiras.

Segundo reportagem veiculada no site da Gazeta do Povo (2010), Curitiba “é uma das campeãs em picos de emissão de poluentes”. Esses picos de poluição se devem principalmente “pelo crescimento da frota de automóveis e pelo aumento da produção industrial”.

Conforme Silva (2012, p. 20) destaca, determinada política pública surge de acordo com as demandas de ações públicas; essas demandas podem ser originadas do desejo da população, bem como do interesse desta, da necessidade, da sobrevivência e de uma ideologia criada.

As políticas públicas voltadas para a criação de novas ciclovias e a consequente diminuição dos gases poluentes, advém de três origens: do desejo da população, dos interesses de grupos e da necessidade para aqueles que desejam adotar o modal cicloviário como meio de transporte.

Frente a esses fatos, é necessário que, para a diminuição dos impactos causados pela alta emissão de gases nocivos ao ar e para o atendimento da demanda populacional, criem-se, na forma de políticas públicas, alternativas em meios de transportes na cidade. Uma delas é o modal cicloviário; esse transporte, além favorecer a diminuição do sedentarismo da população, não emite gases poluentes que agridem o meio ambiente, contribuindo para a sustentabilidade local, sendo este o contexto no qual se desenvolve o estudo ora apresentado.

1.1 APRESENTAÇÃO DO TEMA

O tema do presente trabalho é “Governança de políticas públicas no município de Curitiba: a expansão do modal cicloviário”. Esse tema foi escolhido pela autora, juntamente com o orientador, com o intuito de estudar as políticas públicas realizadas no município de Curitiba, especialmente sobre aquelas relacionadas ao uso da bicicleta como meio de transporte no ambiente urbano, visto que o assunto embora antigo em nível mundial seja relativamente atual na cidade.

Em Curitiba se observa crescentes demandas da população para a criação de ciclovias, ciclofaixas e bicicletários, possibilitando uma maior segurança para aqueles que optam por adotar a bicicleta como meio de transporte. O governo, então, tem como responsabilidade e demanda desenvolver e implementar políticas de incentivos de mobilidade urbana, voltadas para o transporte cicloviário, para que essas demandas sejam institucionalizadas com efetividade.

1.2 PROBLEMA DE PESQUISA

O problema de pesquisa se concentra nas políticas públicas municipais de mobilidade urbana, uma vez que esta se mostra cada vez mais evidente, tanto por fatores sociais, quanto por fatores ambientais.

Portanto, o governo, juntamente com o Estado, tem a atribuição de atender as reivindicações públicas, como explica Silva (2012, p. 17) mostrando que:

(...) o governo, dado o uso das atribuições que lhes são conferidas, deve representar e atender os anseios do Estado, pensando estrategicamente e agindo de modo planejado para o bem público. Esta intervenção ocorre por meio de políticas públicas.

Este trabalho está interligado com o pressuposto criado, que diz respeito à afirmação de que: na cidade de Curitiba, há uma coerência entre o mapa

oficial de ciclovias e as ciclovias efetivamente implantadas; podendo esta coerência ser confirmada ou negada a posteriori, a partir da resposta ao problema que norteia este estudo, orientado pela seguinte questão de pesquisa: **Quais as ações empregadas, pelo município de Curitiba, como incentivo ao uso da bicicleta na materialização da política pública de mobilidade urbana?**

1.3 OBJETIVOS

Na busca da resposta à questão que norteia o trabalho, tem-se os objetivos que ajudam a esclarecer e entender os fatos mostrados em torno do tema proposto.

1.3.1 Objetivo geral

O objetivo geral é identificar o que se tem realizado para efetivação de políticas públicas de mobilidade urbana que possibilitam o uso da bicicleta, no município de Curitiba.

1.3.2 Objetivos específicos

Com o intuito de se alcançar o objetivo geral, são propostos quatro objetivos específicos:

1. Descrever, por meio de pesquisas bibliográficas e documentais, a estrutura e funcionamento do federalismo brasileiro;
2. Estudar a relação entre Governo e a Administração Pública na materialização do Estado a partir de políticas públicas;
3. Apresentar as Políticas Públicas de mobilidade urbana e seus feitos na cidade de Curitiba, comparando o mapa oficial de ciclovias da cidade com a situação real, a partir de fotos;

4. Identificar ações implementadas pelo município de Curitiba, de forma direta ou indireta, ao incentivo no uso da bicicleta como modal alternativo de transporte.

Para que haja um melhor esclarecimento acerca do tema da pesquisa, apresenta-se, na sequência, a justificativa do presente trabalho.

1.4 JUSTIFICATIVA

As razões para a realização da pesquisa são, primeiramente, o interesse em se entender como se dá a atuação do governo acerca das políticas públicas de mobilidade urbana para o transporte cicloviário, no município de Curitiba.

Neste sentido tem-se que uma das evidências da mobilização da Prefeitura Municipal de Curitiba é a criação da lei n.º14.594, conhecida como "Lei da Bicicleta", sancionada no começo de 2015. Essa lei na cidade, segundo Curitiba (2015) "Institui a bicicleta como modal de transporte regular de interesse social em Curitiba e determina que 5% das vias urbanas serão destinadas a construção de ciclofaixas e ciclovias, de maneira integrada ao transporte coletivo".

Vale destacar que o atual governo de Curitiba prometeu implantar 300 quilômetros de ciclovias (ciclofaixas) pela cidade, como mostra reportagem veiculada pelo Jornal a Gazeta do Povo em 2012, asseverando que "o candidato (Gustavo Fruet) disse que, se for eleito, deve construir 300 quilômetros de ciclofaixas ligadas às vias estruturais da cidade, como forma de estimular o uso da bicicleta como modal de transporte". Essa notícia foi divulgada na época das eleições de 2012, a qual elegeria o futuro prefeito de Curitiba, agora atual Gustavo Fruet.

Existe, assim, consoante à crescente demanda por políticas públicas de mobilidade urbana por aqueles que já adotam a bicicleta como meio de transporte, o fato de que muitas pessoas têm vontade de começar a andar de bicicleta pela cidade de Curitiba, porém não conhecem em quais pontos da cidade existem ciclovias e/ou ciclofaixas, bem como bicicletários ou ciclorrotas. Portanto, este estudo será relevante, também, para a população que deseja se

informar e para aqueles que já conhecem, mas querem se atualizar efetivamente sobre as ações realizadas em Curitiba para o incentivo ao uso da bicicleta, direta ou indiretamente.

1.5 ESTRUTURA DO TRABALHO

Este trabalho referente à segunda fase da disciplina de trabalho de conclusão de curso (TCC2), como continuidade do que foi desenvolvido no TCC1, divide-se em seis capítulos sendo que o primeiro traz a introdução, apresentação do tema, o problema de pesquisa, o objetivo geral e os objetivos específicos, tal qual a justificativa pela escolha do tema. Cada tópico evidencia o que se pretende pesquisar e quais os motivos para a realização do estudo.

O segundo apresenta o referencial teórico, subdividido em quatro subtópicos, tratando desde a formação do Estado brasileiro a partir do federalismo a apresentação da bicicleta como modal de transporte, explorando as formas de incentivos que a cidade de Curitiba tem inserido, para o uso da bicicleta em ambientes públicos.

O terceiro capítulo, por sua vez, enfatiza os aspectos metodológicos desse trabalho mostrando a taxonomia empregada para o desenvolvimento do estudo, explica-se como foi feita a coleta de dados em campo, quais foram as referências para realiza-la, quais as dificuldades encontradas ao longo de seu desenvolvimento.

O quarto capítulo traz os resultados da pesquisa de campo feita com as fotos conseguidas, mostrando alguns fatos que se destacaram na pesquisa, bem como considerações acerca da coleta de dados.

Finalmente, o quinto e último capítulo conclui o trabalho, trazendo, ainda, as sugestões para novos estudos.

2 REFERENCIAL TEÓRICO

2.1 O ESTADO BRASILEIRO E O FEDERALISMO

A fim de aprimorar o entendimento acerca da estrutura e do funcionamento do federalismo brasileiro, procura-se, neste estudo, estabelecer uma ordem cronológica de algumas Constituições instituídas no Brasil ao longo de sua história, com alguns acontecimentos peculiares de cada, para então, com base na Constituição de 1988, definir-se a atual situação do federalismo no país.

Segundo Kelsen, (2000 p. 273) “o Estado é uma sociedade politicamente organizada porque é uma comunidade constituída por ordem coercitiva, e essa ordem coercitiva é o Direito”. Então, pode-se dizer que o Estado é uma ordem na qual se ajustam as ações humanas e, por meio dela, os indivíduos se adaptam as condutas instituídas pelo Estado.

Diante dessa definição, pode-se entender que a chamada “ordem coercitiva” como um padrão de conduta legal a ser seguido por toda a sociedade, a qual habita um território delimitado pelo Estado. Esse padrão, por conseguinte, vem da criação das Constituições Federais, sendo estas criadas pelos representantes, por intermédio do voto, escolhidos pelo povo. Para tanto, Kelsen (2000, p. 12) explica ainda que “a humanidade está dividida em várias nações, classes, religiões, profissões, etc., muitas vezes divergentes entre si”.

Por meio da Constituição, instituem-se sistemas políticos de Estado; esses sistemas políticos ou formas de governo são formulados baseados na estrutura, crenças, valores e cultura de um determinado povo, e, mediante análise e delimitação de quais serão as decisões políticas a serem tomadas. Um exemplo de sistema político é o federalismo, presente nos dias de hoje em vários países ao redor do mundo.

O federalismo brasileiro foi criado a partir da Constituição republicana de 1891, moldada pelo paradigma, isto é, pela visão de mundo norte-americana. Nessa Constituição, buscou-se superar a estrutura patrimonialista de um Estado unitário, herdada do Império (SOARES, 2008, p. 305).

De modo geral, o debate sobre a representação política no Brasil, segundo Benevides (1991, p. 26) “pode ser representada como um reflexo do

confronto entre ideias liberais, democráticas e participacionistas, de um lado, e ideias autoritárias, elitistas e corporativas, de outro”. A cronologia constitucional acerca do federalismo brasileiro pode ser vista no quadro 01, o qual contempla a temporalidade das respectivas constituições e os fatos elas positivados acerca do federalismo em estudo: o brasileiro.

Continua

Anos	Fatos	Fonte
1824	O Estado unitário predominava e neste prevalecia a monocultura da cana de açúcar, o trabalho escravo e os interesses dos senhores de engenho, sendo estes os mais influentes e dominantes perante a Constituição de 1824.	(SOARES, 2008, p.305)
1831/1834/1870	Considerado o federalismo uma peculiaridade continental da história política da América, com raízes profundas no Brasil, que afloram a superfície, em 1831, com o projeto da monarquia federativa; em 1834, com o Ato Adicional à Constituição do Império; e, em 1870, com o Manifesto do Partido Republicano.	Castro Nunes (1920 apud Soares, 2008 p. 306)
1891	Intitulada "a constitucionalização definitiva do paradigma federalista". Esta constituição, dispunha no art 1º que toda a Nação brasileira integra-se por união indissolúvel e perpétua das suas velhas províncias em Estados Unidos do Brasil.	Soares (2008, p. 308)
1934	A constituição de 1934 foi marcada pela entrada do chamado "Governo Provisório" e pela Revolução de 30, esta instituída por Getúlio Vargas, desmitificando a República Velha.	(SOARES, 2008 p.312; 315)
1937	Algumas pretensões dessa Constituição visavam a focalização no Estado da tarefa de coordenar e dirigir a economia nacional, preservando os interesses da iniciativa privada e a autonomia do Presidente da República para editar leis e decretos, em detrimento do Congresso Nacional.	Espínola (1952 apud Soares, 2008, p.317)
1946	Houve o processo de redemocratização do Brasil, no qual se instalou uma Assembleia Constituinte que possibilitaram eleições gerais de Governadores, Presidente da República, Senadores, Deputados, Prefeitos e a volta da autonomia do Estado-membro.	Soares (2008, p. 318)

1967	Foi implantada, no período da Ditadura. Nessa constituição, houve uma concentração de competências legislativas e dos recursos tributários na União em detrimento a autonomia dos Estados brasileiros.	Soares (2008, p.320)
1988	Alguns princípios pétreos fundamentais referenciados, nessa Constituição são relativos: “à existência, forma, estrutura e tipo de Estado; à forma de governo e à organização de seus poderes; à organização da sociedade; ao regime político”. Cada princípio citado está explicado na Constituição de 1988 com suas peculiaridades e paradigmas que permeiam o cotidiano da vida em sociedade brasileira.	Soares (2008, p. 323)

Quadro 01 – Cronologia das Constituições brasileiras e seus fatos.

Fonte: Adaptado de Soares (2008, p. 305: 323)

O Quadro 01 ilustra, portanto, um resumo de cada Constituição. Porém, pode-se destacar ainda outros fatos importantes que aconteceram ao longo desses anos. Na Constituição de 1934, por exemplo, medidas constitucionais federais do cooperativismo eram visadas, como mostra o seu art. 140 positivando que “à União incumbe organizar o serviço nacional (...), cabendo-lhes o custeio (...) onde a execução do mesmo excedesse as possibilidades dos governos locais” (SOARES, 2008, p.312-315). Nessa constituição, ainda não se inclui textos referentes à mobilidade urbana, sendo este tópico somente tratado a partir da Constituição de 1988.

No ano de 1946, se introduziu também o voto secreto, como uma maneira de evitar o coronelismo, muito presente no governo anterior, entretanto, como não se exigia cédula eleitoral oficial, principalmente no interior do país, os votos eram manipulados por processos ilícitos (SOARES, 2008, p. 318).

2.1.1 O FEDERALISMO BRASILEIRO SEGUNDO A CONSTITUIÇÃO FEDERAL DE 1988.

Em 1988, houve a criação da Constituição de 1988, institucionalizada até os dias de hoje no Estado Federal Brasileiro. Benevides (1991, p. 129)

ênfatiza o fato do surgimento de três institutos, por meio do artigo 14, garantindo a participação popular direta: “o plesbicito, o referendo e a iniciativa popular legislativa”. Com isso, a democracia brasileira passa a ser semidireta, isto é, a combinação da possibilidade de sua materialização nas formas direta e indireta (representativa), sendo esta última a mais empregada.

Para Soares (2008, p.322), a partir de 1988, houve a etapa de redemocratização do país, com José Sarney assumindo a presidência, por meio de “um processo de transição política pacífico”. Ao se analisar o histórico do federalismo brasileiro, observa-se que não houve convocações de Assembleias Constituintes próprias ou exclusivas, porém apenas Congressos constituintes que, apesar de obterem a igualdade no poder, descreveram textos não condizentes com o que de fato era verídico, amenizando características do federalismo estável.

Alguns princípios fundamentais que Soares (2008, p.323) elenca, baseando-se na Constituição são: “a existência, forma, estrutura e tipo de Estado; a forma de governo e a organização de seus poderes; a organização da sociedade; e o regime político”.

Para Soares (2008, p. 323), com a constante luta pela autonomia dos Estados-membros, houve também a conquista da autonomia institucional dos Municípios brasileiros, adquirindo estes, a partir de então, receitas próprias, maior participação no mecanismo compensatório da repartição da receita federal e o poder de auto-organização mediante elaboração de Lei Orgânica. Nesse sentido, mostra ainda o autor que ao longo dos anos seguintes à institucionalização da Constituição de 1988, houve a discrepância entre a má administração das receitas públicas e a dependência dos Estados-membros do poder central; por conta disso, as características do chamado “Federalismo cooperativo” foram surgindo, na época.

Com relação ao exercício do poder, no Brasil, entende-se segundo Matias-Pereira (2010a, p.178) que este depende “da capacidade do Poder Executivo em propor e implementar uma agenda de governo”. O que é diferente em outros países como mostra o autor; no parlamentarismo europeu, “a integração entre o Executivo-Parlamento é patente”, já no presidencialismo norte-americano, o “Legislativo compete com o Executivo na formulação e supervisão da implementação das políticas públicas”. Em território brasileiro, o

que ocorre, em muitos casos, é a paralisia do Executivo, conduzindo ao “vácuo ou a predação política”.

A respeito da questão da mobilidade urbana, na Constituição de 1988 destaca-se o art. 144, parágrafo 10, inciso I, que “compreende a educação, engenharia e fiscalização de trânsito, além de outras atividades previstas em lei, que assegurem ao cidadão o direito à mobilidade urbana eficiente”.

Por fim, Matias-Pereira (2010a, p.71) ressalta a disposição da Constituição de 1988 para a população brasileira exercer a soberania popular, adotando em sua conduta “uma teoria democrática participativa, que está contribuindo de forma efetiva para a construção de uma nova cidadania no país”.

Assim, com a promulgação da Constituição de 1988, vê-se uma consolidação de uma democracia instituída no papel, oferecendo então, o direito dos cidadãos de poderem participar ativamente nos processos decisórios que norteiam as deliberações políticas.

2.2 GOVERNO, ADMINISTRAÇÃO E POLÍTICAS PÚBLICAS COMO MATERIALIZAÇÃO DO ESTADO

Di Pietro (2011, p.50) explica que, os sentidos em que o termo “Administração Pública” é usado pode ser o “subjetivo, formal ou orgânico”, estes voltados para os agentes públicos, pessoas jurídicas e órgãos; já quando se usa no sentido “objetivo, material ou funcional”, é quando se quer enfatizar a função administrativa, isto é, a responsabilidade de atividade do Poder Executivo.

Para poder se entender a diferença entre Administração Pública e Governo, primeiramente é preciso separar as três funções do Estado: legislativa, executiva e judiciária. A primeira função diz respeito ao estabelecimento de leis, concretas e abstratas; as duas últimas (executiva e jurisdicional) empregam leis a fatos concretos, para a resolução de divergências de interesses, aplicando-se obrigatoriamente a lei, quando não há um consenso entre as partes. Em um sentido mais amplo, objetivamente considerado, “a Administração Pública compreende a função política, que traça

diretrizes governamentais e a função administrativa, que as executa” (DI PIETRO, 2011: 50-51).

Evidencia-se que Governo e Estado diferem na transitoriedade, isto é, enquanto este permanece intacto, com seus órgãos e funções, não havendo mudanças significativas, aquele é transitório por meio da eleição, ou seja, se reformula a cada nova troca de Governo, caso haja. Outra questão seria a de que o Governo tem a atribuição de função do Estado, ele atua por meio de políticas públicas desenvolvidas; o Estado, por conseguinte, oferece o suporte necessário para que essas ações se concretizem.

A função política visa, essencialmente, as atividades legislativas, ou seja, exercidas por vereadores, deputados, entre outros, e de direção; “a função administrativa compreende o serviço público, a intervenção, o fomento e a polícia administrativa” (DI PIETRO, 2011, p. 52). O autor ainda destaca que não há uma separação exata entre as duas funções, visto que em ambas há a aplicação da lei. Entretanto, a função política possui algumas atribuições que vêm da Constituição, regulando-se por esta, isto é, “dizem respeito mais à *polis*, à sociedade, à nação, do que a interesses individuais”.

Para que a Administração Pública seja entendida em sentido objetivo, é preciso que se elenquem as funções que a permeiam: o fomento, a polícia administrativa e o serviço público. O serviço público abrange as atividades que a “Administração Pública executa, direta ou indiretamente, para satisfazer à necessidade coletiva, sob regime predominantemente público” (DI PIETRO, 2011, p.56).

Pode-se ressaltar também que a Administração Pública, em sentido subjetivo, é composta por “todos os órgãos integrantes das pessoas jurídicas políticas (União, Estados, Municípios e Distrito Federal)”, isto é, fazem parte da chamada Administração Direta. Com relação à chamada Administração Indireta, entende-se que “às vezes, a lei opta pela execução indireta da atividade administrativa, transferindo-a a pessoas jurídicas com personalidade de direito público ou privado” (DI PIETRO, 2011, p.58).

Segundo Guess (1998 apud MATIAS-PEREIRA, 2010b, p.158) evidencia-se que, a partir de 1980, houve uma mudança no cenário mundial para uma nova administração pública, anteriormente adotada pelo estilo de administração pública comparada clássica ou tradicional. Na nova

administração pública, a expressão em inglês *middle-range theory*, que quer dizer em português “teoria de médio alcance”, foi criada pelo desejo de encontrar “respostas para problemas como a eficiência, eficácia, efetividade, legitimidade democrática, impacto das tecnologias da informação, entre outros, e por avanços numa série de disciplinas ligadas à teoria organizacional (...)”. O Quadro 02 mostra quais foram as mudanças desde a Antiga Administração Pública, até o Novo Serviço Público, permeando o que de fato acontece atualmente na execução do serviço público.

	Antiga Administração Pública	Nova Gestão Pública	Novo Serviço Público
Concepções de interesses públicos	O interesse público é politicamente definido como o expresso nas leis	O interesse público representa a agregação dos interesses individuais	O interesse público é resultado de um diálogo sobre valores compartilhados
A quem os servidores públicos respondem	Clientes e constituintes	Consumidores	Cidadãos
Papel do governo	"Remar" (estruturar e implementar políticas focando um único objetivo político predefinido)	"Guiar" (atuando como um catalisador para liberar as forças do mercado)	"Servir" (Negociar e intermediar os interesses entre cidadãos e grupos da comunidade, criando valores compartilhados)

Quadro 02 – Comparação de perspectivas: Antiga Administração Pública, Nova Gestão Pública e Novo Serviço Público.

Fonte: Denhardt e Denhardt (2003 apud MATIAS-PEREIRA 2010b, p.173)

Com a exposição do Quadro 02, pode-se entender que, conforme a Administração Pública foi se transformando, mais se obteve o foco no cidadão, buscando continuamente a satisfação deste, bem como a conciliação entre as ações efetivas do governo e as demandas da população.

2.2.1 INSTITUTO MUNICIPAL DE ADMINISTRAÇÃO PÚBLICA (IMAP) E CURITIBA: FATOS SOBRE A ADMINISTRAÇÃO PÚBLICA DA CIDADE

Em 1856, Curitiba era habitada por cerca de seis mil habitantes e, até então, não era considerada uma cidade e sim, vila. A relação política e econômica entre São Paulo e Curitiba, fez com que a cidade se tornasse capital. Para que isso acontecesse, foram construídas inúmeras casas,

umentando assim o número de moradores; hoje, Curitiba conta com aproximadamente dois milhões de habitantes (BARZ, 2013, p.38). O autor ainda enfatiza que até 1930, a cidade de Curitiba tinha uma dependência significativa do governo do Estado, como ainda se vê em muitas cidades do interior do Estado do Paraná.

Barz (2013, p.39) também ressalta que até o final da década de 1970 a Prefeitura de Curitiba legislava unicamente para construir ruas e fiscalizar, ou seja, somente tratava de questões relacionadas à infraestrutura da cidade. Portanto, é recente a ênfase e a importância dada nas chamadas questões sociais.

Ney Braga, como prefeito de Curitiba na década de 1950, foi quem trouxe o Instituto Brasileiro de Administração Pública para a cidade e fez a primeira grande reforma na administração da Prefeitura de Curitiba. O então prefeito separou departamentos por funções administrativas, treinando funcionários e qualificando-os. Foi criado, a partir de então, o IAM, hoje IMAP, juntamente com a URBS, esta que em 1963 administrava a urbanização e saneamento, controlando loteamentos e não o transporte público, como faz atualmente (BARZ, 2013, p. 41).

O Instituto Municipal de Administração Pública (IMAP) é uma autarquia municipal, criada em 1963, por meio da Lei nº 2.347 de 1963, cujo art. 54 descreve que o Instituto é “destinado a manter cursos de Administração Pública e de aperfeiçoamento do servidor municipal” (KANUFRE et al., 2013, p.5). Ainda segundo os autores, no Governo de 2013-2016, a Prefeitura de Curitiba deve implantar “uma cultura participativa, ampliando o papel do cidadão na governança pública e de uma gestão integrada com os demais municípios da região metropolitana (...)”.

Aliado ao IMAP existe a Escola de Administração Pública (EAP), possuindo a atribuição contínua de “promover formação e pesquisa para o desenvolvimento da administração pública, da cidade e dos cidadãos, de forma intersetorial e participativa, contribuindo para a efetividade das políticas públicas” (KANUFRE et al., 2013, p.6).

Frente a esses fatos, observa-se que, o que se verifica na cidade de Curitiba, pelo menos na teoria, é o que de fato é ilustrado no quadro 02, na última coluna; uma nova modalidade de Administração Pública, com a

introdução de serviços públicos, objetivando a satisfação dos cidadãos. Com isso, evidencia-se uma preocupação do município de Curitiba em cumprir com o papel de servir ao que se é demandado da população.

2.2.2 POLÍTICAS PÚBLICAS: PERSPECTIVAS, CONCEITOS E CICLO.

Segundo Souza (2006, p.23) a criação de políticas públicas se dá por meio de quatro atores principais: “H. Laswell, H. Simon, C. Lindblom e D. Easton”. A seguir, evidencia-se no Quadro 03 as perspectivas dos autores, conforme o contexto no qual cada um viveu.

Autor	Ano	Perspectiva
Laswell	1936	Introduziu uma expressão nomeada como <i>policy analysis</i> , que significa "análise de política pública", conciliando os estudos das universidades e científicos com a produção prática dos governos, estabelecendo também um acordo entre o governo, cientistas sociais e grupos de interesse.
Simon	1957	Propõe um conceito de "racionalidade limitada dos decisores políticos (<i>policy makers</i>)", podendo ser minimizada pelo conhecimento dos fatos racionais. Essa "racionalidade limitada" vem, segundo o autor, de informações que não são completas, da falta de se auto-informar dos decisores, entre outras.
Lindblom	1959; 1979	Este autor criticou a ênfase do racionalismo dos autores citados anteriormente e apresentou novas formas de analisar e formular as políticas públicas, por meio, por exemplo, das "relações de poder", integrando diferentes etapas de um "processo decisório".
Easton	1965	Definiu políticas públicas como um sistema, isto é, a relação entre "formulação, resultados e o ambiente". Mostra que os inputs recebidos de partidos políticos e de grupos de interesse, influenciam as respostas obtidas e seus efeitos.

Quadro 03 – A percepção de autores sobre a criação da área de políticas públicas.
Fonte: Adaptado a Souza (2006, p. 23;24)

Visto então as principais perspectivas de políticas públicas, pela visão dos chamados fundadores das políticas públicas, mostra-se na sequência alguns conceitos criados por outros autores, brasileiros e estrangeiros, sobre políticas públicas.

Para Secchi (2014, p.2) “uma política pública é uma diretriz elaborada para enfrentar um problema público”. O autor ainda enfatiza que uma política pública possui dois fatos relevantes: a intenção pública e o feedback a um problema público, isto é, o motivo para estabelecer uma política pública é o desenvolvimento e a solução de um problema que seja relevante para o coletivo, a população.

Howlett et al. (2013, p.6) enfatiza que, dentre várias definições sobre política pública, o que a maioria tenta explicar é que “*policy-making*” é um processo técnico-político que visa definir e compatibilizar objetivos e meios entre atores sociais sujeitos a restrições”. Os autores ainda propõem uma definição que Dye (1972, p.2) apresenta como política pública sendo “tudo o que o governo decide fazer ou deixa de fazer”.

Ressaltando-se os conceitos acerca do que é uma política pública, destaca-se, conforme Figura 1, também o modo como se dá o ciclo de políticas públicas (*policy cycle*), segundo Secchi (2014, p. 43).

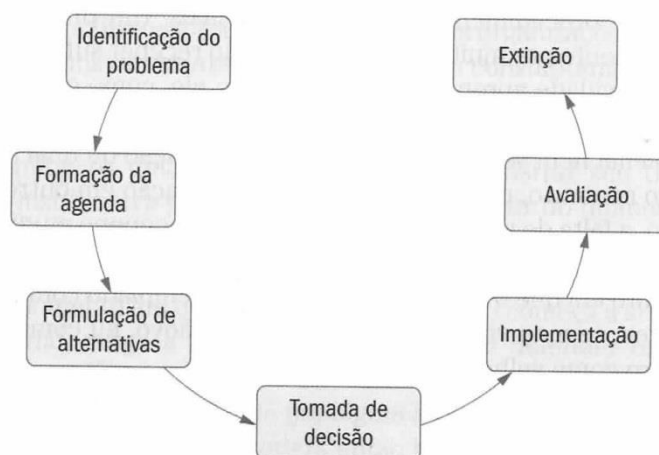


Figura 01 – Ciclo de políticas públicas
Fonte: Secchi (2014, p.43)

Na Figura 01, identificam-se as sete fases que norteiam o ciclo de uma política pública. Na primeira fase, que é a “Identificação do problema”, evidencia-se que “um problema público é a diferença entre o que é e aquilo que se gostaria que fosse a realidade pública”. A segunda fase é nomeada como “Formação da agenda”, sendo entendida como “um conjunto de problemas ou temas entendidos como relevantes”. Na terceira fase, tem-se a chamada “Formulação de alternativas”, ressaltando-se que “a formulação de soluções

passa pelo estabelecimento de objetivos e estratégias e o estudo das potenciais consequências de cada alternativa de solução” (SECCHI, 2014, p. 44:48).

Na quarta fase, opta-se por realizar a “Tomada de decisão”, entendida como a representação do “momento em que os interesses dos autores são equacionados e as intenções (objetivos e métodos) de enfrentamento de um problema público são explicitadas”. Na quinta fase, “Implementação da política pública” observa-se que as “regras, rotinas e processos sociais são convertidos de intenções em ações”. A penúltima fase intitulada como “Avaliação da política pública”, pode ser entendida como aquela em que a execução e a atuação são examinadas “com o intuito de conhecer melhor o estado da política pública e o nível de redução do problema que a gerou” (SECCHI, 2014, p. 51:63).

A última fase, nesse caso a sétima, diz respeito à “Extinção da política pública”. Segundo De Leon (1978 apud SECCHI, 2014, p. 67) essa fase é dificultosa “por causa da relutância dos beneficiados, da inércia institucional, do conservadorismo, dos obstáculos legais e dos altos custos de iniciação (*start-up costs*)”.

Ressalta-se o direito e interesse de todo cidadão cobrar, de seus governantes, melhoras na construção de políticas públicas efetivas, fazendo assim com que estes possam cumprir com o papel de representantes do povo.

2.3 POLÍTICAS PÚBLICAS DE MOBILIDADE URBANA: O CASO DE CURITIBA

2.3.1 A MOBILIDADE URBANA E SUAS PROPOSIÇÕES

Para Vasconcellos (2012, p. 143), um planejamento urbano pontualmente define “a forma como o espaço deve ser ocupado e usado, para os mais diversos fins. Seus produtos são códigos e leis que definem os usos e ocupações desejados e permitidos”. Aliado a isso, o planejamento de mobilidade, ainda segundo o autor, demarca “como a estrutura viária será utilizada pelas pessoas e veículos”. Uma forma de planejar a mobilidade é

instituir um Código de Transito, que “define as regras de utilização das vias e calçadas”.

Visto isso, a criação de políticas públicas, para que se obtenha uma harmonia entre pedestres e meios de transportes, sejam estes motorizados ou não, são de elevada importância, uma vez que cada país, estado ou cidade possui seu modo de conduzir os modais de mobilidade urbana. Existem, frente aos planejamentos e as políticas públicas instituídas, as condições favoráveis à efetivação destas ações, como é o caso do oferecimento, tanto nas calçadas, vias e ruas, como nos transportes públicos e cicloviário, de acessibilidade a todos os cidadãos de um determinado local.

Segundo Vasconcellos (2012, p. 146) a acessibilidade pode ser dividida em dois tipos: a macro acessibilidade está tendo uma determinada “relação direta com a abrangência espacial do sistema viário e dos sistemas de transporte, estando ligado às ações empreendidas no nível do planejamento de transporte”; e a micro acessibilidade, referindo-se à “facilidade relativa de ter acesso direto aos veículos ou destinos desejados”.

Algumas transformações urbanas relacionadas à mobilidade afetam o cotidiano dos trabalhadores de uma determinada cidade. Um exemplo é quando um imóvel inicialmente era usado para a função residencial e por interesses econômicos, foi transformado para função escolar. Essa mudança aumenta “o número de deslocamento associados ao imóvel”, porém as condições de mobilidade urbana continuam as mesmas, com as mesmas sinalizações de trânsito e linhas de ônibus, sofrendo pressões das pessoas que utilizam as vias para inserir, por exemplo, mais lugares para estacionamento de carros (VASCONCELLOS, 2012, p. 155).

A Figura 02 mostra um círculo vicioso/virtuoso evidenciado na mobilidade urbana atual.

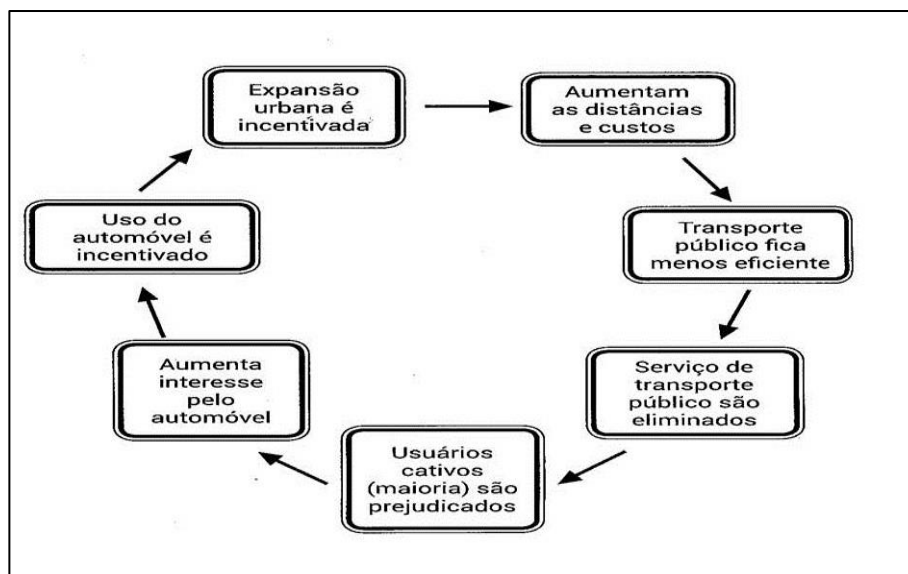


Figura 02 – Círculo vicioso/virtuoso da mobilidade urbana
Fonte: Vasconcellos (2012, p. 156).

Com base nessas proposições surgidas ao longo do desenvolvimento da mobilidade urbana nas cidades, o governo, por sua vez estimula, por meio de políticas públicas, o incentivo de adoção por parte da população, de novas formas de transporte urbano, como por exemplo, no caso da construção de ciclovias, diminuindo assim os congestionamentos e a poluição do ar atmosférico.

Uma forma de estimular a população a adotar outros meios de locomoção, é a criação de leis que institucionalizam e efetivam uma política pública, possibilitando assim seu reconhecimento a posteriori.

No ano de 2012, foi sancionada a Lei Federal nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, que institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana. Nota-se, no art. 6º, algumas das diretrizes orientadas pela lei que são:

II – prioridade dos modos de transportes não motorizados sobre os motorizados e dos serviços de transporte público coletivo sobre o transporte individual motorizado; IV - mitigação dos custos ambientais, sociais e econômicos dos deslocamentos de pessoas e cargas na cidade; V - incentivo ao desenvolvimento científico-tecnológico e ao uso de energias renováveis e menos poluentes.

Tendo em vista algumas diretrizes dessa lei, entende-se que a federação brasileira tem se importado com questões relacionadas à, por exemplo, prioridade dos modais de transporte que não usem motor, como é o caso do modal ciclovitário, cujo meio de transporte utilizado é a bicicleta.

A lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, também mostra a partir do art. 27 até o art. 255, os direitos e deveres do ciclista no Brasil, proporcionando conhecimento ao ciclista, prevalecendo as normas e mostrando os cuidados que ele deve ter para não infringir as leis (PINTO, 2015).

2.3.2 POLÍTICAS PÚBLICAS PARA O MODAL CICLOVIÁRIO NA CIDADE DE CURITIBA

Existem medidas relacionadas à sinalização viária, à educação para o trânsito e à fiscalização no trânsito, medidas que proporcionam uma maior segurança para todos os cidadãos do município, quando estes optam por usar meios de transporte alternativos. Essas medidas serão mostradas, tanto nos resultados desse trabalho, como no presente referencial teórico.

No município de Curitiba, no ano de 2015, foi sancionada a lei nº 14.594, de 16 de janeiro de 2015, nomeada como “Lei da Bicicleta”. O principal objetivo dessa lei, observado o seu artigo 1º, é determinar que “5% (cinco por cento) das vias urbanas serão destinadas a construção de ciclofaixas e ciclovias, em modelo funcional, interconectando o centro da cidade, integrado ao transporte coletivo”.

Ainda na referida lei municipal, no seu parágrafo 1º, as diretrizes para cada implementação de ciclovias e ciclofaixas são:

I - mão única em cada faixa, no mesmo sentido dos carros; II - obstáculos terminando 1m (um metro) antes e recomeçando 1m (um metro) depois das entradas das garagens; III - demarcação do símbolos de bicicleta no pavimento no mesmo sentido da faixa; IV - redimensionamento das faixas para carro, e não sua eliminação; V - largura de pelo menos 1,5m (um metro e cinquenta centímetros) para o ciclista pedalar com conforto; VI - pavimento demarcado por contraste de cor de acordo com a orientação do Departamento Nacional de Trânsito; VII - instalação de tachões bidirecionais na cor amarela para separar a ciclofaixa das ruas e avenidas (CURITIBA, 2015).

Registre-se que essas diretrizes são obrigatórias desde a data em que a lei foi regulamentada, ou seja, 16 de janeiro de 2015.

O Estatuto das Cidades, Lei Federal nº 10.257/01, de 10 de julho de 2001, “define a função social da cidade e da propriedade urbana, além de

organizar o crescimento e o funcionamento do município”. Essa lei possibilita que os cidadãos participem de decisões que definem o futuro da cidade em que vivem, propiciando um melhor desenvolvimento do município (CURITIBA, 2014). Também no Estatuto das Cidades são definidas as diretrizes para a elaboração do Plano Diretor.

O Plano Diretor constitui um instrumento de planejamento e gestão pública que orienta o desenvolvimento do município, estabelecendo as diretrizes para a ação das prefeituras bem como do setor privado na construção do espaço urbano e rural no que se refere a oferta de serviços e bens públicos essenciais a população, este plano é revisado a cada 10 anos (CURITIBA, 2014).

No município de Curitiba, em 2014, teve início o processo de revisão da Lei Municipal nº 11.266 de 16 de dezembro de 2004, que dispõe sobre a adequação do Plano Diretor de Curitiba ao Estatuto da Cidade (Plano Diretor 2004). Após um amplo processo de discussão com a sociedade civil que se deu pela realização de várias audiências públicas, oficinas de capacitação e diagnóstico, elaboração de material de apoio, em fevereiro de 2015 o IPPUC (Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano de Curitiba) encaminhou o Projeto de Lei para a revisão do Plano Diretor de Curitiba atualmente em discussão no legislativo (IPPUC, 2014).

O Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano de Curitiba, mais conhecido como IPPUC, órgão de planejamento urbano de Curitiba, tem como missão:

Coordenar o processo de planejamento e monitoramento urbano da cidade, compatibilizando as ações do Município com as da Região Metropolitana, em busca do desenvolvimento sustentável, por meio do desenvolvimento de planos e projetos urbanísticos alinhados ao plano diretor (IPPUC, 2015).

Portanto, o IPPUC é o órgão municipal de Curitiba responsável pela condução do processo de revisão do Plano Diretor conforme as diretrizes estabelecidas no estatuto das cidades e por disponibilizar o plano diretor a população após o final do processo e sanção da Lei do novo Plano Diretor. No Plano Diretor de 2014, foram abordados diversos assuntos relacionados à política urbana e dentre eles, na Seção VI, a “Circulação da Bicicleta”. Nessa

seção da referida lei, observa-se várias diretrizes relacionadas ao Plano Cicloviário, dentre elas:

formular um Plano Cicloviário, tendo como base a implantação da política municipal da circulação de bicicletas; desenvolver projetos de grande estrutura cicloviária, em parques, estruturas viárias de transporte; criar programas educacionais que incentivem o uso da bicicleta como modal viário e o respeito a quem a usa como meio de transporte; implantar um sistema de bicicletas compartilhadas integrado à rede de transporte coletivo (CURITIBA, 2014).

Alguns princípios tratados no Plano Diretor que dizem respeito ainda ao Plano Cicloviário são a integração com as cidades metropolitanas de Curitiba, possibilidade de usar as ciclovias já existentes, interligando-as as que ainda serão construídas, integração com o sistema de transporte público coletivo, em terminais e em outros pontos de conexão da Rede Integrada de Transporte (RIT) (CURITIBA, 2014).

A cidade de Curitiba possuía, segundo dados do IPPUC (2013), 127 quilômetros de ciclovias, ciclofaixas e passeios compartilhados. Não possuía vias calmas, nem ciclorrotas, paraciclos públicos e bicicletários de integração com o transporte coletivo.

A meta, para o ano de 2016 é chegar a 130 quilômetros de ciclovias, ciclofaixas e passeios compartilhados, com 90 quilômetros de vias calmas e 80 quilômetros de ciclorrotas, totalizando 300 quilômetros. Com relação à criação de paraciclos, essa meta pretende alcançar 5.000 unidades, criando-se também 21 unidades de bicicletários de integração com o transporte coletivo (IPPUC, 2015).

Existe ainda um projeto chamado “Vida no Trânsito” que, segundo Saúde (2015), é voltado para a “redução das mortes e lesões causadas no trânsito”. Esse projeto é realizado em 10 países coordenado pela OMS, incluindo o Brasil que desenvolve esse projeto em cinco cidades: Campo Grande, Palmas, Belo Horizonte, Teresina e Curitiba.

Em Curitiba, adotou-se, conforme Prefeitura Municipal de Curitiba (2015), as “ações do projeto como políticas públicas”. Com isso, os dados que surgem a partir de mortes recorrentes do trânsito são analisados criteriosamente, com o objetivo de se subsidiar medidas de redução desses acidentes fatais.

Com base na análise desses dados, em 2013 as medidas tomadas, voltadas para o transporte cicloviário, foram: “implantação da Via Calma na Av. Sete de Setembro; implantação de 74 quilômetros de vias cicláveis, criação da Coordenação de Mobilidade Não Motorizada” (CURITIBA, 2015).

Outra maneira de se estabelecer formas de conscientização no trânsito sobre o uso da bicicleta por adeptos é a criação de painéis, que informam quando está acontecendo um tradicional passeio de bicicleta, que acontece todas as terças-feiras à noite (Curitiba, 2015).

Registre-se que não só no município de Curitiba, objeto deste estudo, mas em todos, existem as legislações municipais que versam sobre as políticas públicas existentes. E mais, naqueles com mais de 20.000 habitantes, tem-se como referência também o Plano Diretor, que traz em seu bojo as políticas públicas obrigatórias aos municípios.

Não menos importante, tem-se ainda como regulação norteadora, independentemente do número de habitantes, também o plano plurianual que “prioriza” as políticas a serem implementadas até o primeiro ano do mandato do governador (prefeito) seguinte.

Essa forma de informação ajuda as pessoas da cidade a respeitarem os ciclistas que circulam pela via, facilitando o tráfego com cautela e evitando que ocorram acidentes posteriores.

2.4 O USO DA BICICLETA COMO MODAL DE TRANSPORTE

O exato surgimento da bicicleta é algo difícil de precisar. Alguns defendem que a bicicleta surgiu por meio do conde francês Mede de Sivrac, já outros acreditam que a criação foi feita posteriormente a ele. Entretanto, há registros de que os egípcios já idealizavam, nos hieróglifos, “um veículo de duas rodas com uma barra sobreposta” (TUDOSOBRRERODAS, 2014). Existem evidências de que Leonardo da Vinci, em um Código Atlântico de 400 páginas, do século XVII, “esboçou um projeto de um velocípede com transmissão por corrente” (BIKEMAGAZINE, 2011).

O Quadro 04, segundo Sharethefuture (2014), mostram as mudanças ocorridas na bicicleta desde meados de 1800, resgatando suas origens e

revelando características que a transformaram em um modelo mais funcional, como é vista nos dias de hoje:

Ano	Acontecimento
1816	"O alemão Karl Drais Von Sauerbronn cria um "cavalo" de madeira, com guidão e duas rodas". Essa invenção ficou conhecida como draisiana. Porém, não haviam pedais e os pés faziam essa função.
1867	"O francês Pierre Lallemente aumenta a roda dianteira, para deixar a pedalada mais leve. Pierre Michaux cria a primeira fábrica."
1887	"Em 1887, o escocês John Boyd Dunlop cria uma câmara de ar para as rodas da bicicleta do filho. Nasceu o pneu."
1890	"Surge o quadro trapezoidal, usado até hoje. Em 1895, vêm os primeiros modelos em alumínio, três vezes mais leves que o aço."
1920	"A empresa Schwinn, popular nos EUA, aproxima o design da bike das motos. Na Europa, o ciclismo esportivo ganha força."
1950	"O americano James Finley Scott modificou um modelo urbano para conseguir andar em trilhos. E criou a primeira <i>mountain bike</i> ."
1990	"Chegam os quadros em fibra de carbono e o freio a disco."
2010	"As dobráveis, antes um nicho do mercado, começam a se popularizar. E as elétricas passam a ganhar as ruas."

Quadro 04 – Mudanças da bicicleta na sociedade.

Fonte: Sharethefuture (2014).

As mudanças das características da bicicleta evidenciam que, conforme algumas necessidades de se locomover com a bicicleta em outros ambientes foram surgindo, como o caso da bicicleta de montanha (*mountain bike*), suas formas, equipamentos e funções acompanharam essa mudança, contribuindo para o aprimoramento desse modal. Algumas ilustrações das bicicletas podem ser vistas no Anexo "C", segundo o site Sharethefuture (2014).

Os principais motivos para o uso da bicicleta, tanto como transporte de pessoas, como de mercadorias, são os seguintes, segundo Araújo (2014): " (i) veículo de transporte para deslocamentos em direção ao trabalho" e ao estudo;

(ii) para o transporte de mercadorias, na condição de empregado do comércio; e (iii) para entrega de correspondência. Algumas das características favoráveis na adoção do uso da bicicleta como modal são o baixo custo de aquisição e manutenção, a eficiência energética, a baixa perturbação ambiental, a contribuição à saúde do usuário, a rapidez, a flexibilidade, a equidade e o uso de um menor espaço público (ARAÚJO, 2014)

Ainda segundo Araújo (2014), quanto às características desfavoráveis, aponta a limitação da bicicleta como “o modo de tração do veículo, baseado no esforço físico do usuário” e a sensibilidade às rampas, isto é, “o percurso em que o ciclista percorre sendo afetado por ondulações fortes do terreno, com uma topografia acidentada que desestimula o uso da bicicleta”.

A bicicleta usada como transporte é um dos meios mais sustentáveis ecologicamente de todo o mundo, porém, muitos países ainda não proporcionam uma estrutura adequada e segura para os usuários, portanto, cabe ao governo prover acessos de vias que sejam apropriadas para o tráfego dos ciclistas.

2.4.1 CICLOVIAS, CICLORROTAS, CICLOFAIXAS, VIA CALMA, PASSEIO COMPARTILHADO, PARACICLOS E BICICLETÁRIOS

Segundo o IPPUC (2013) uma ciclovia é um “espaço específico para fluxo de bicicletas”. Nelas, “há uma separação física - mureta, meio-fio, grade, blocos de concreto - isolando os ciclistas dos demais veículos”. Para Araújo (2014) “são caminhos, formados por segmentos viários ou espaços e trilhas naturais no campo ou na cidade, que podem ser utilizados pelos ciclistas na ligação entre uma origem e um destino”. A ciclorrota é uma “via de tráfego comum e de baixo movimento, com sinalização horizontal e vertical alertando para a presença de ciclistas”. Nesse caso, os veículos, como por exemplo, o carro, e a bicicleta compartilham o mesmo espaço, sendo que os ciclistas possuem a preferência.

Na ciclorrota, os motoristas motorizados são obrigados a dirigirem mais devagar, existindo uma sinalização para que se reduza a velocidade destes. (IPPUC, 2013). Para Araújo (2014), a ciclorrota “constitui-se de oferecer aos

ciclistas opções de deslocamentos com menor exposição ao tráfego pesado, vias de baixo volume de tráfego”.



Figura 03 - Círculos azuis identificam ciclorrota em Curitiba, no Bairro Água Verde.
Fonte: A autora.

A ciclofaixa é uma “faixa exclusiva para bicicletas, no mesmo nível da via de tráfego dos veículos automotores”. As sinalizações dessas vias são feitas por uma pintura nas ruas, no próprio asfalto, havendo muitas vezes “tartarugas” ou tachas, identificando melhor o espaço proposto. Já a via calma é uma “via com tráfego acalmado onde automóveis e bicicletas compartilharão a via de forma amigável” (IPPUC, 2013).



Figura 04 – Ciclofaixa na Av. Marechal Floriano Peixoto, no Bairro Hauer em Curitiba.
Fonte: A autora.



Figura 05 - Via calma na Av. Sete de Setembro, no Centro de Curitiba.
Fonte: A autora.

No caso do passeio compartilhado, segundo o IPPUC (2013) pode-se evidenciar que é um “espaço totalmente isolado (segregado) do tráfego de veículos, onde ciclistas e pedestres compartilham a mesma área e o mesmo espaço”. Vale destacar que todos os exemplos citados anteriormente, de meios que incentivam o uso da bicicleta como modal de transporte, estão sendo/foram implantados em Curitiba.



Figura 06 - Passeio compartilhado na Av. das Torres, no Bairro Uberaba em Curitiba.
Fonte: A autora.

Os paraciclos podem ser caracterizados por, segundo Transportes (2001) “estacionamentos de curta ou média duração (até 2h, em qualquer período do dia), número de até 25 vagas (correspondente à área de duas vagas de veículos automotores), de uso público e sem qualquer controle de acesso”. Já os bicicletários, conforme o mesmo autor, enfatiza “são caracterizados como estacionamentos de longa duração, grande número de vagas, controle de acesso, podendo ser públicos ou privados”.



Figura 07 – Bicicletário, no Bairro Centro Cívico, em Curitiba.

Fonte: A autora.



Figura 08 - Paraciclo na Av. das Torres, no Bairro Uberaba, em Curitiba.

Fonte: A autora.

Com a implantação dessas vias e estruturas, de maneira efetiva, isto é, transformando a realidade e a conscientização local, consequentemente

haverá mais ciclistas pelas ruas, e, portanto, a necessidade de segurança viária, o conforto, a coerência e a atratividade precisam estar incluídas no planejamento da cidade, criando-se o desejo do cidadão em adotar a bicicleta como meio de transporte.

2.4.2 INCENTIVOS INDIRETOS PARA O USO DE OUTROS MODAIS DE TRANSPORTE

Os incentivos indiretos para o uso de outros modais de transporte, instituídos na cidade de Curitiba, podem ser evidentes ao longo das vias urbanas da cidade. Um deles é o mostrado pela Figura 09, na qual realça uma faixa exclusiva para ônibus; esse tipo de via prioriza o transporte coletivo, concluindo-se assim uma diminuição de vias voltadas exclusivamente para automóveis e motocicletas.



**Figura 09 – Faixa exclusiva para ônibus na rua Desembargador Westphalen, no Centro de Curitiba.
Fonte: A autora.**

Portanto, incluindo essa faixa em algumas ruas da cidade, incita-se que os cidadãos de Curitiba usem outros meios de transporte, como o transporte público e a bicicleta.

Outro modo indireto de se inibir o uso do automóvel, por exemplo, como meio de transporte, é a inserção de ciclovias em locais que antes eram destinados ao estacionamento desses veículos; a cidade de Curitiba tem

investido nesses tipos de ciclovias, chamadas “Via calma” e “Ciclofaixa”, como mostradas nas Figuras 04 e 05.

3 ASPECTOS METODOLÓGICOS

Neste capítulo é mostrada a metodologia utilizada para a elaboração do trabalho, a partir do método de coleta de dados em campo, o tratamento dos dados e a limitação do método de pesquisa adotado, evidenciando-se que alguns imprevistos surgiram ao longo do trabalho de conclusão de curso e a organização da estrutura de critérios de pesquisa.

3.1 MÉTODO DE COLETA DE DADOS EM CAMPO

O método de coleta de dados em campo utilizado para realizar esse trabalho foi a observação; Vergara (2012, p. 72) enfatiza que um método é um “caminho, um modo de realizar alguma tarefa, uma maneira de aproximar o pesquisador do seu objeto de estudo”. Com relação ao método de observação, a autora ressalta que é preciso que o observador tenha “acurada atenção e reflexão” quando irá coletar-se as notas de campo e também posteriormente à coleta.

Selltiz, Wrightsman e Cook (1987 apud VERGARA 2012, p. 73) explicam que o método de observação consiste em “uma busca deliberada e premeditada de algo, realizada com cuidado e que contrasta com as percepções passivas e informais do dia a dia”. Já para Kerlinger (1979 apud VERGARA 2012, p. 73) observação é mais do que somente visualizar as coisas, mas sim ter a intenção de “contribuir para responder ao problema que suscitou a investigação”.

No caso deste estudo, a observação foi feita analisando-se a efetividade das políticas públicas implantadas, diretas ou indiretas, no município de Curitiba, para o incentivo ao uso da bicicleta como modal ciclovitário. Segundo Vergara (2012, p. 73) o registro metódico e a notação dessas condições são como analisar, por exemplo, “como os livros ficam dispostos em uma livraria ou os vestidos em uma casa de modas femininas”.

Quanto aos critérios de observação, o trabalho foi orientado pela observação estruturada, ou seja, “sistemática, planejada ou controlada”. Parte de um planejamento a priori, que esteja específico, com um modelo que “atende os propósitos do pesquisador” (VERGARA, 2012, p. 75). A autora ainda orienta que, na observação estruturada, há uma “relação prévia de categorias adequadamente elaboradas”, ajudando no processo de interpretação.

A participação do observador se constituiu como a não participante, haja vista que não houve interferências ou envolvimento na situação, atuando como espectador, permaneceu próximo da realidade a estudar. Esse não envolvimento direto foi realizado por meio de fotos registradas, constatando os locais onde houve a procurada (pressuposta) efetivação das públicas para o modal cicloviário; destaca-se aqui a palavra “públicas”, enfatizando que o foco está em se analisar somente a res pública, isto é, a coisa pública, se excluindo, portanto, estruturas privadas.

Com relação ao número de observadores, neste trabalho foi feito por apenas um observador, ou seja, uma observação individual. Vergara (2012, p. 81) evidencia que na observação individual o modo de agir do pesquisador se projeta sobre o observado, “fazendo algumas inferências ou distorções, pela limitada possibilidade de controles”, em contrapartida, “permite ao observador intensificar a objetividade de suas informações”, expondo a seus resultados com a sua própria interpretação.

3.2 ICONOGRAFIA COMO TÉCNICA NA COLETA (E ANÁLISE) DE DADOS COLETADOS EM CAMPO

Uma das maneiras de se registrar os resultados obtidos com a pesquisa e coleta de dados em campo neste presente trabalho é por meio de fotos. Portanto, para que haja um maior entendimento acerca desta técnica, é conveniente expor como e porque são feitos registros com fotos de determinadas situações, utilizando a análise iconográfica.

Segundo Kossoy (2001, p. 57) “a análise iconográfica tem o intuito de detalhar sistematicamente e inventariar o conteúdo da imagem em seus elementos icônicos formativos”. O autor ainda enfatiza que na análise iconográfica, alguns aspectos como o literal e o descritivo prevalecem, “o assunto registrado é perfeitamente situado no espaço e no tempo, além de corretamente identificado”.

Kossoy (2001, p. 58) destaca também que “a análise iconográfica, no caso da representação fotográfica, situa-se a meio caminho da busca do significado do conteúdo; ver, descrever e constatar não é o suficiente”. Por isso a importância de relatar por fotos as ciclovias presentes na cidade de Curitiba mostra e ressalta os pontos mais relevantes, comprovando o que de fato a observação constatou.

3.3 MÉTODO BIBLIOGRÁFICO E DOCUMENTAL

Para consubstanciar o referencial teórico, foram feitas pesquisas bibliográficas (livros, sites, artigos) e documentais (leis e documentos oficiais) para contextualizar os leitores acerca do escopo do trabalho. Nesse sentido Marconi e Lakatos (2010, p. 26) destacam que existem sete fases que norteiam a pesquisa bibliográfica e que dentre elas estão a “escolha do tema, a elaboração do plano de trabalho, identificação, localização, fichamento, análise e interpretação e a redação”.

A escolha do tema se realizou por meio de discussões entre a orientanda e orientador sobre o que se desejava abordar, considerando o que se estudou até então no curso de administração, reconhecendo-se e valorizando-se os conteúdos aderentes ao eixo da administração pública.

Marconi e Lakatos (2010, p. 27) relatam que a escolha do tema deve estar de acordo com fatores internos e externos. Com relação aos internos, tem-se o fato de a orientanda e orientador participarem do Programa de Educação Tutorial em Políticas Públicas, bem como o eixo do curso de Administração voltado ao estudo da Administração Pública. Já como fatores externos, foram consideradas a responsabilidade social da universidade e do

curso, bem como o desejo de orientanda e orientador em contribuir com estudo relevante enquanto política pública aplicável ao desenvolvimento do Estado visando ao bem comum de seu povo.

A elaboração do plano do trabalho foi executada de acordo com as orientações formais da Universidade Tecnológica Federal do Paraná, juntamente com o curso de Administração, vinculado ao Departamento Acadêmico de Gestão e Economia.

Por fim, a redação que, como afirmam Marconi e Lakatos (2010, p. 31) “varia de acordo com o tipo de trabalho científico que se deseja apresentar. Pode ser uma monografia, uma dissertação ou uma tese”. Nesse caso, a redação escolhida é a monografia, visto que o que se realiza é um trabalho de conclusão de curso da graduação.

3.4 A EFETIVAÇÃO DA COLETA DOS DADOS EM CAMPO

Reiterando, a coleta dos dados foi realizada por meio de fotos feitas pela própria autora deste estudo, buscando-se fontes primárias de imagens das ciclovias evidenciando-as de forma real e efetiva.

As coletas das fotos foram feitas nos dias vinte e nove de julho, onze, doze e quatorze de agosto deste ano, 2015, totalizando quatro dias efetivos em campo.

As regiões mostradas no mapa de ciclovias do Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano de Curitiba (IPPUC) mostrado no Anexo “A” deste trabalho foram setorizadas conforme outro mapa do IPPUC, disponível no Anexo “B”.

Para realizar a coleta em campo, em cada um dos dias mencionados, a autora, auxiliada por mais uma pessoa, utilizando-se de veículo motorizado, foram em busca dos registros iconográficos das ciclovias indicadas no mapa oficial do município, explorando as regionais da cidade, escolhidas para aquele dia.

No primeiro dia, as regionais Bairro Novo, Boqueirão e Pinheirinho de Curitiba foram as primeiras a serem visitadas, as segundas foram as regionais Matriz e Boa Vista, a terceira regional visitada constituía somente a do Cajuru e, por último, as regionais Portão, CIC (Cidade Industrial de Curitiba) e Santa Felicidade. Como no mapa oficial de ciclovias não existem os nomes referentes às ruas do município, foi necessário o auxílio do Google Maps, comparando-se o formato, as regiões dos bairros e ruas. O Google Maps é um site na internet que auxilia as pessoas com a disponibilização de mapas de cidades, com indicações das ruas nestas instituídas.

Registre-se que existe um mapa de ciclovias que pode ser encontrado no Google, para tanto procurar “Mapa de ciclovias Curitiba – Google” nos sites de busca, que este então será mostrado. Porém, merece registro que este não é compatível com o mapa oficial de ciclovias de Curitiba, dificultando-se, então, a localização das ciclovias na cidade.

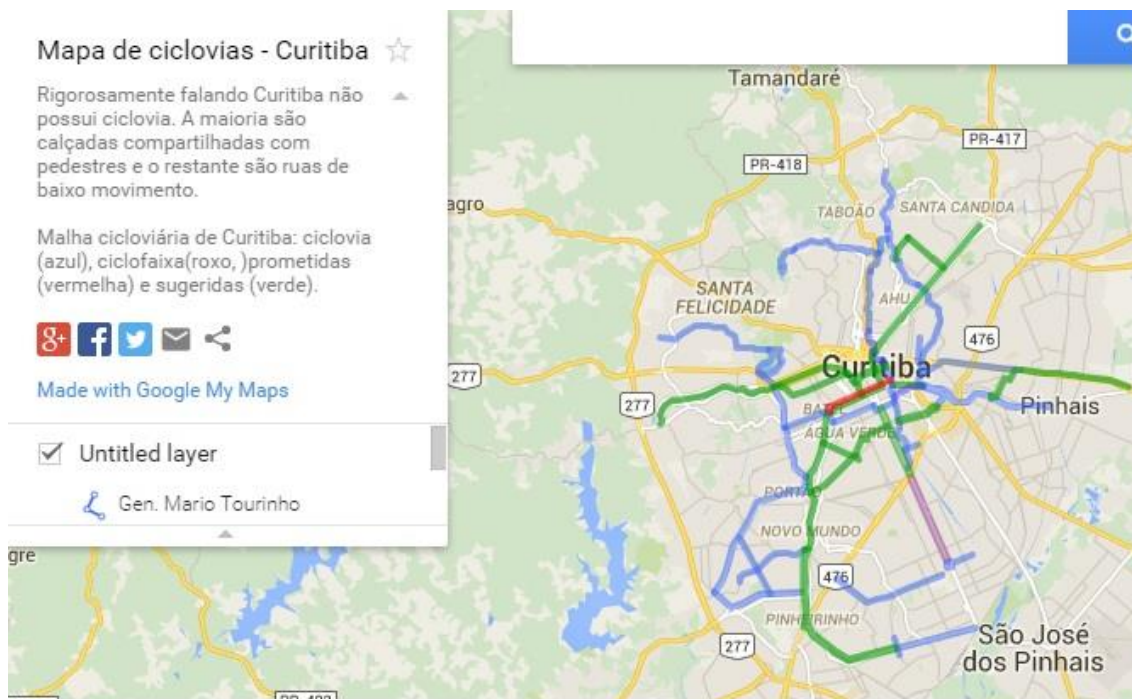


Figura 10 – Mapa de ciclovias de Curitiba, segundo o Google Maps.
Fonte: Google Maps (2015).

A principal dificuldade encontrada na realização da coleta em campo foi a falta de nomes de ruas no mapa oficial de ciclovias, sendo necessária a utilização do Google Maps como forma de localização. Para resolver essa dificuldade, imprimiu-se o mapa oficial e, conforme encontradas as ruas, escreveu-se os nomes destas, possibilitando a noção de espaço efetiva.

Outra dificuldade encontrada para a realização da coleta em campo era a localização de alguns pontos das ciclovias, isto é, em lugares considerados perigosos, com assaltos e violência recorrentes. Nesses pontos, a autora optou por não parar para tirar fotos, somente viu se havia ou não ciclovias.

Nos dias da coleta das fotos, não houve época de chuvas, o que facilitou e ajudou significativamente no resultado da pesquisa em campo; com chuvas, não haveria como se analisar as ciclovias, tampouco tirar fotos das mesmas.

Foi possível coletar diversas fotos das ciclovias da cidade; ciclovias mais antigas com certas formas e padrões e ciclovias mais atuais com outros critérios e regras. Entende-se que os resultados obtidos com as fotos foram suficientes, pois foram percorridos trajetos significativos das ciclovias da cidade

de Curitiba, buscando analisar cada região, para então concluir se havia sinalização correta ou não, de que ali havia uma ciclovia.

3.5 TRATAMENTO DOS DADOS

O tratamento dos dados foi desenvolvido por meio da observação direta, ou seja, segundo Vergara (2012, p. 82), pelo “registro de uma situação, um evento, um fenômeno durante a sua ocorrência”. Portanto, este trabalho visa analisar as ações empregadas no município de Curitiba para a efetividade da política pública objeto do estudo, descartando-se análises de cunho qualitativo, uma vez que não se aplicou questionários, nem entrevista aos usuários do produto da política.

Reforçando, a observação se materializou por fotografias registradas, subsidiando-se a resposta ao problema de pesquisa proposto: “quais as ações empregadas, pelo município de Curitiba, como incentivo ao uso da bicicleta na materialização da política pública de mobilidade urbana?” somada ao pressuposto referenciado anteriormente.

O ambiente em que se realizou a observação foi o da vida real, uma vez que não se utilizou de laboratórios para posteriores conclusões. O ambiente da vida real é o mais comum em observações, visto que, segundo Vergara (2012 p. 83) “muitos e importantes aspectos da vida humana não podem ser observados sob condições idealizadas, como as de laboratório”. Assim, o ambiente em que foram materializadas as fotos é o urbano da cidade de Curitiba.

3.6 LIMITAÇÕES DO MÉTODO

Obviamente este trabalho possui limitações, não sendo ele finito e exaustivo acerca da temática. Vergara (2012 p.83) enfatiza cinco limitações às quais o observador deve estar atento, dentre elas, uma se destaca para o presente trabalho: “fatores imprevistos podem interferir na tarefa do pesquisador”. Esses fatores dizem respeito à, por exemplo, o clima não

favorável no dia da sessão de fotos, impossibilitando a observadora de realizá-la, embora tal limitação tenha sido, como de fato foi, de fácil solução.

Não obstante, Serva e Jaime Jr. (1995 apud VERGARA 2012 p. 90) destacam algumas características para que se obtenha uma efetiva observação e se minimize os fatores gerados pelas limitações, dentre elas, está em “pautar-se por princípios éticos como transparência, sinceridade e autenticidade”; com isso, espera-se, portanto, um trabalho que esteja de acordo com essas características, contribuindo para o entendimento sobre a mobilidade urbana, voltada para a ciclomobilidade no município de Curitiba.

3.7 ESTRUTURA DE CRITÉRIOS DE PESQUISA

A estrutura de critérios de pesquisa foi construída com o objetivo de organizar quais são os principais objetivos da pesquisa de campo, do presente trabalho. O quadro 05 mostra as características da pesquisa, bem como as variáveis foram analisadas e os respectivos objetivos contemplados.

Continua

Características	Variáveis	Objetivos
Municipais	- Mobilidade Urbana/Ciclomobilidade	Analisar as políticas públicas implantadas, no município de Curitiba para o incentivo ao uso da bicicleta como modal cicloviário.
Urbanas	- Mapa Cicloviário	Resolver o pressuposto criado "Na cidade de Curitiba, há uma coerência entre o mapa oficial de ciclovias e as ciclovias efetivamente implantadas".
Estruturas físicas	- Estado Físico	Retratar o estado físico das políticas públicas de ciclomobilidade, uma vez que com o tempo, essas estruturas vão se desgastando.
Contribuições do modal cicloviário	- Contribuições para a cidade	Evidenciar quais as contribuições trazidas para a cidade de Curitiba e seus moradores.

Quadro 05 – Estrutura de Critérios de Pesquisa.

Fonte: A autora.

4. RESULTADOS E DISCUSSÕES

Os resultados deste trabalho se dão pela confrontação entre o previsto e o efetivamente realizado pela prefeitura, acerca da política pública de ciclomobilidade, no que concerne à efetividade de tal “promessa” municipal, constante ou não das regulações municipais.

Assim, dá-se então com o apoio das fotos realizadas com o objetivo de identificar ações implementadas pelo município de Curitiba, de forma direta ou indireta, ao incentivo no uso da bicicleta como modal alternativo de transporte e, comparar o mapa oficial de ciclovias (Anexo A) da cidade com a situação real, a partir de fotos.

Para uma melhor ilustração dos resultados obtidos, é necessário separar as regionais visitadas da cidade de Curitiba (Anexo B), para então, revelar o que se conseguiu extrair delas.



Figura 11 – Ciclovias das regionais Bairro Novo, Boqueirão e Pinheirinho.
Fonte: IPPUC (2015).

As regionais Bairro Novo, Boqueirão e Pinheirinho, cujas ciclovias previstas são demonstradas na Figura 11, foram as primeiras escolhidas para a sessão fotográfica. A seguir são destacadas algumas dessas fotos:



Figura 12 – Ciclovia no Bairro Xaxim, em Curitiba.
Fonte: A autora.



Figura 13 – Ciclovia na Av. Régis Bittencurt, no Bairro Fanny, em Curitiba.
Fonte: A autora.



Figura 14 – Ciclovía e bicicletário na Av. Marechal Floriano Peixoto, no Bairro Hauer, em Curitiba.

Fonte: A autora.

Observam-se, nas imagens, vários estilos de ciclovias nessas regionais, sendo algumas existentes em “coabitação” com ruas e outras localizadas nos espaços que deveriam ser destinados às calçadas.

Nota-se também que principalmente no Bairro Xaxim, não há sinalizações pintadas sobre o chão, ao longo das ciclovias, mas apenas placas que não são de grande visibilidade. Isso acontece pelo fato dessas ciclovias serem mais antigas do que, por exemplo, a da Rodovia Régis Bittencurt e da Avenida Marechal Floriano Peixoto.



Figura 15 – Ciclovias nas regionais Matriz e Boa Vista.
Fonte: IPPUC (2015)

Por conseguinte, as regionais Matriz e Boa Vista, representadas pela Figura 15, foram as segundas regionais visitadas para a sessão de fotos e análise das ciclovias, mostradas na sequência, pelas Figuras 16 a 21.



Figura 16 – Ciclovias na rua Mariano Torres, no Centro de Curitiba.
Fonte: A autora.



**Figura 17 – Ciclovía na rua Euclides Bandeira, no Centro Cívico em Curitiba.
Fonte: A autora.**



**Figura 18 – Ciclovía na rua Flávio Dellegrave, ao lado do trilho do trem, no Bairro Barreirinha, em Curitiba.
Fonte: A autora.**



**Figura 19 – Placa, no passeio público, informando quais são as ciclovias de Curitiba.
Fonte: A autora.**



Figura 20 – Ciclovía no Passeio Público, no Centro de Curitiba.
Fonte: A autora.



Figura 21 – Bicletário em frente à Prefeitura Municipal de Curitiba, no Bairro Centro Cívico.
Fonte: A autora.

Analisando-se as fotos e a observação feitas nessas regionais, entende-se que, em alguns trechos das ciclovias, como mostrado na Figura 17, há uma sinalização visível, uma vez que a pintura da calçada é vermelha, com faixas amarelas, separando o sentido que o ciclista deve trafegar, se assemelhando com o modelo de uma rua para veículos motorizados.

Já em outros trechos, nas ciclovias antigas, encontra-se a mesma sinalização realizada nas regionais citadas primeiramente (Bairro Novo, Boqueirão e Pinheirinho), com placas desatualizadas acerca da real situação do mapa das ciclovias implantadas em Curitiba. Em alguns trechos, existe também a possibilidade de estacionar a bicicleta, por haver bicicletários ao longo do trajeto, como mostrado na Figura 21.



Figura 22 – Ciclovias na regional Cajuru.

Fonte: A autora.

A penúltima regional visitada foi a Cajuru, considerada a mais acessível para a autora pela técnica da observação. Na Figura 22 estão contidas as ciclovias presentes na regional. Em seguida, são trazidas as fotos feitas na região, mostrando-se o que foi executado pela Prefeitura Municipal de Curitiba:



Figura 23 – Ciclovias na Av. das Torres, Bairro Uberaba, em Curitiba.

Fonte: A autora.



**Figura 24 – Ciclovia na Av. das Torres, no Bairro Uberaba, em Curitiba.
Fonte: A autora.**



**Figura 25 – Ciclovia na Av. das Torres, Bairro Uberaba, em Curitiba.
Fonte: A autora.**



Figura 26 – Ciclovia instituída na Av. Vítor Ferreira do Amaral, no Bairro Tarumã, em Curitiba.
Fonte: A autora.

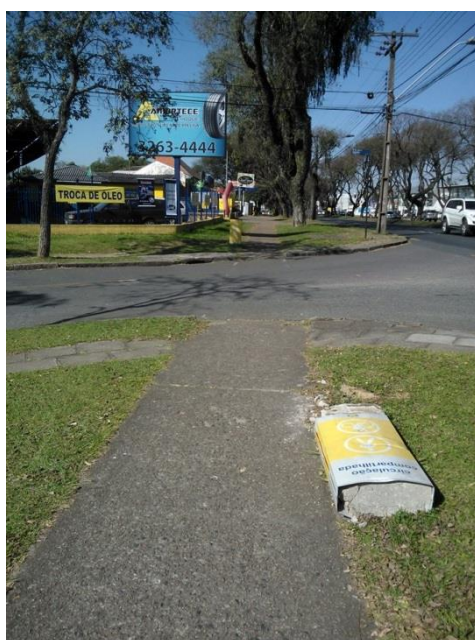


Figura 27 – Ciclovia na Av. Vítor Ferreira do Amaral, no Bairro Jardim Social, em Curitiba.
Fonte: A autora.



Figura 28 – Ciclovía na Rua Maurício Fruet, no Bairro Jardim Botânico, em Curitiba.
Fonte: A autora.

As ciclovias evidenciadas na regional Cajuru ratificam que, em alguns pontos, principalmente na Avenida das Torres, se observa que as vias são bem sinalizadas e visíveis.

Registre-se que ao passo em que as ciclovias mostradas nas Figuras 23, 24 e 25 são evidentemente atuais, as outras ciclovias, mostradas nas Figuras 26, 27 e 28 são mais antigas, pois existem apenas placas construídas nas calçadas, sem sinalizações de pinturas ou placas mais altas e visíveis.



Figura 29 – Ciclovias nas regionais Portão, CIC e Santa Felicidade.
Fonte: IPPUC (2015).

As últimas regionais observadas foram: Portão, CIC (Cidade Industrial de Curitiba) e Santa Felicidade, representadas pela figura 29. Vale destacar que essas regionais criam uma integração entre alguns parques de Curitiba como, por exemplo, o Parque Barigui ao Parque Tingui. As fotos registradas ao longo dessas ciclovias são mostradas a seguir:



Figura 30 – Ciclovias na regional CIC, em Curitiba.
Fonte: A autora.



Figura 31 – Ciclovía na Rua Pedro Gusso, na CIC (Cidade Industrial de Curitiba).
Fonte: A autora.



Figura 32 – Ciclovía na Avenida das Indústrias, na CIC em Curitiba.
Fonte: A autora.



Figura 33 – Continuação ciclovía na Avenida das Indústrias, na Cidade Industrial de Curitiba.
Fonte: A autora.



Figura 34 – Ciclovía na Avenida das Indústrias, na Cidade Industrial de Curitiba.
Fonte: A autora.



Figura 35 – Ciclovía na Rua João Bettega, na CIC, em Curitiba.

Fonte: A autora.



Figura 36 – Ciclovía na regional Portão, em Curitiba.

Fonte: A autora.



Figura 37 – Ciclovia na Rua General Mário Tourinho, no Bairro Seminário, em Curitiba.
Fonte: A autora.



Figura 38 – Ciclovia no parque Barigui, em Curitiba.
Fonte: A autora.

As cicloviás encontradas nestas últimas três regionais são, pelo aspecto físico observado, umas das mais antigas cicloviás da cidade de Curitiba, muito parecidas com outras, ao longo do município. É interessante observar a ligação das cicloviás com os parques da cidade, proporcionando uma vista privilegiada para as pessoas que optam pela bicicleta como meio de transporte.

Existem algumas irregularidades ao longo do trecho, como se observa na Figura 37, onde um poste é instalado no meio da ciclovia, dificultando a transição de pedestres, bem como das bicicletas. Na Figura 34, destaca-se um trecho da Avenida das Indústrias, contendo buracos e calçada irregular, dificultando a circulação e o tráfego.

Salienta-se também, como ponto negativo observado, as pichações feitas nas placas ao chão, dificultando seus objetivos de promover informações aos usuários por meio de observações ao longo do trecho, como se resalta na Figura 38 com mensagens feitas pela Prefeitura Municipal de Curitiba. Outra questão é o fato de que nos cruzamentos ao longo do trajeto, em muitos trechos, ao longo das cicloviás mais antigas, não se vê a sinalização como existem nas cicloviás atuais, apenas uma placa alertando o ciclista e, nenhuma, alertando o motorista.

Existe ainda uma cartilha feita pela Prefeitura Municipal de Curitiba chamada “Guia do Ciclista”, na qual traz orientações e explicações sobre o uso da do modal cicloviário, para quem usa ou pretende adotar a bicicleta como meio de transporte e lazer; esta cartilha pode ser vista por meio de um link na internet; na Figura 39 mostra-se um exemplo de uma figura inserida na cartilha.



**Figura 39 – Guia do ciclista, da Prefeitura Municipal de Curitiba.
Fonte: Curitiba (2015).**

Este tipo de ação proporciona ao cidadão o conhecimento sobre as vias existentes na cidade, como usá-las e quais os principais benefícios da bicicleta para o bem estar pessoal, o link para acesso da cartilha é este: <http://multimidia.curitiba.pr.gov.br/2015/00170451.pdf>.

5. CONSIDERAÇÕES FINAIS

Conclui-se, então, este trabalho, trazendo as possíveis e respostas às questões e objetivos estruturantes estabelecidos como norteadores deste estudo.

5.1 QUANTO AO PROBLEMA DE PESQUISA

O problema de pesquisa norteador deste trabalho foi o seguinte: “Quais as ações empregadas, pelo município de Curitiba, como incentivo ao uso da bicicleta na materialização da política pública de mobilidade urbana?” Portanto, em resposta, com base nos resultados mostrados, infere-se que existem ações pontuais evidentes, instituídas na cidade Curitiba, as quais incentivam o uso de bicicletas como meio de transporte.

Julga-se que o pressuposto proposto positivo colocado para este trabalho: “Na cidade de Curitiba, há uma coerência entre o mapa oficial de ciclovias e as ciclovias efetivamente implantadas” se confirma, tanto pelas fotos registradas pela autora, como pela observação não participante realizada.

No entanto, existe uma discrepância na forma das ciclovias antigas e das novas instituídas na cidade, sendo estas últimas regidas pela lei n.º14.594, conhecida como “Lei da Bicicleta”, sancionada no começo de 2015. Esta lei, portanto, somente vale para as ciclovias implantadas a partir da lei, ficando excluídas as ciclovias anteriores a ela; o que pode acarretar problemas na identificação das ciclovias antigas e suas conexões, tanto por parte dos motoristas, como pelos ciclistas.

Observa-se, a partir dos estudos realizados, que os governantes e planejadores da mobilidade urbana na cidade de Curitiba têm se esforçado, ao longo dos anos, para que o modal cicloviário seja mais efetivo no município, isto é, para que esse modal possa ser adotado como meio de transporte pelos cidadãos, implantando ciclovias, bicicletários, paraciclos, abrangendo as possibilidades das pessoas irem e virem e incentivando o uso do modal cicloviário como transporte.

Entretanto, a efetividade das ciclovias com relação aos seus estados físicos deixa-se muito a desejar, como registrado pelas próprias fotos: postes no tráfego, ausência de manutenção de ciclovias antigas, falta de sinalização evidente em alguns pontos, principalmente em cruzamentos ao longo das vias, sinalização obsoleta, com pichações e desatualização com relação ao mapa oficial de ciclovias.

A priorização do automóvel nas vias urbanas tem se prevalecido como principal meio de transporte nas cidades, podendo esta evidencia ser influenciada tanto por fatores econômicos, como por fatores sociais.

Os fatores econômicos dizem respeito à facilidade de se comprar um automóvel no país, com inúmeras opções de financiamento nas concessionárias e a falta de investimento em transportes público de qualidade, fazendo com que o cidadão opte pelo automóvel; os fatores sociais evidenciam o conforto e a segurança que o carro possibilita ao motorista e, muito dessa segurança, vem das condições viárias proporcionadas a quem usa veículos motorizados: ruas pavimentadas, sinalizações evidentes, respeito do espaço viário (PARANHOS E PARANHOS, 2013, p.100).

5.2 QUANTO À JUSTIFICATIVA E OBJETIVOS

Os trezentos quilômetros citados na justificativa deste trabalho, não foram confirmados, e mais, até mesmo pelo fato de o próprio mapa disponibilizado pelo Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano de Curitiba (IPPUC) já evidenciar tal divergência, confirmando-se apenas 175,2 quilômetros de ciclovias oficiais até junho de 2015 e mais 9 quilômetros de ciclorrotas pela cidade.

É sensato, porém, ressaltar que ciclovias na cidade de Curitiba estão sendo constantemente implantadas, mudando os dados oficiais a cada semestre. Destaca-se que neste trabalho, a análise se baseou no primeiro semestre de 2015, ou seja, no mapa oficial de ciclovias desse período.

Os dois primeiros objetivos específicos, isto é, descrever, por meio de pesquisas bibliográficas e documentais, a estrutura e funcionamento do

federalismo brasileiro; estudar a relação entre Governo e a Administração Pública na materialização do Estado a partir de políticas públicas, foram sanados no referencial teórico, com pesquisas bibliográficas e documentais.

Já os dois últimos objetivos específicos, ou seja, apresentar as políticas públicas de mobilidade urbana e seus feitos na cidade de Curitiba, comparando o mapa oficial de ciclovias da cidade com a situação real, a partir de fotos e identificar ações implementadas pelo município de Curitiba, de forma direta ou indireta, como incentivo ao uso da bicicleta como modal alternativo de transporte foram resolvidas tanto no referencial teórico, como na pesquisa de campo.

Segundo Belotto (2014, p. 155) nas décadas de 70 e 80, “foram implantadas as primeiras ciclovias na cidade”, contudo, a bicicleta não foi considerada como um meio de transporte, mas sim objetivando o lazer dos cidadãos curitibanos, ligando os principais parques de Curitiba. A crítica do autor, também observada os dias de hoje, conforme se vê neste trabalho ao longo de várias vias, paira sobre os modelos compartilhados na cidade, onde o ciclista divide o espaço com o pedestre.

Evidentemente, no decorrer da coleta de dados em campo, observou-se que havia muitos ciclistas andando na canaleta exclusiva dos ônibus expressos da cidade, principalmente ao longo Avenida Régis Bittencourt, mostrada pela Figura 12. As canaletas são espaços reservados para o transporte urbano da cidade, isto é, somente os ônibus podem percorrer esse trecho.

Com relação ao aumento do trânsito de veículos motorizados na cidade, existe um link no site da Prefeitura Municipal de Curitiba, que atualiza a situação do trânsito na cidade, de segunda a sexta, chamado “Boletim de Trânsito”, que mostra alguns pontos de congestionamento na cidade, de acordo com o horário. Observando-se esse link, entre os horários das 17:00h às 18:00h, conclui-se que a cidade possui grandes congestionamentos em alguns pontos críticos; o que reforça ainda mais a necessidade de outros modelos de transporte.

Paranhos e Paranhos (2014, p.101) enfatizam que “o planejamento urbano vem copiando modelos europeus, ou americanos, mas só

pontualmente”. Para que possa se introduzir a bicicleta nos transportes seguros, é preciso que se olhe também “o uso do espaço público e o tipo de urbanismo que esses países implantam, além de suas sucessivas gestões locais”. Os autores destacam também que o cidadão “necessita mudar seus hábitos e comportamento, não apenas o gestor público”. É na colaboração, das duas partes (governo e cidadão), “que serão agregados esforços para atingir metas para a melhoria da mobilidade e sustentabilidade nas cidades”.

Algumas soluções para esses impasses observados e registrados neste estudo vem ao encontro do sugerido por Paranhos e Paranhos (2014, p. 105), no sentido que cabem melhorias integradas com os diversos modais de massa, diversificando e promovendo a integração entre eles, como bicicletários em terminais de ônibus, alinhando-se a um processo de planejamento urbano eficaz, moderno, criativo, aprimorado de forma sistemática e contínua pela equipe técnica municipal.

Outra solução proposta por Paranhos e Paranhos (2014, p. 106), a qual se alinha a este estudo, seria a “reintrodução maciça da bicicleta como meio de transporte individual seguro, seja no compartilhamento de vias públicas existentes com faixas exclusivas para seu uso”, seja também por campanhas educativas de trânsito para todos, incluindo a introdução de sinaleiros específicos, placas informativas e afins para bicicleta.

5.3 QUANTO ÀS SUGESTÕES E CONTRIBUIÇÕES PARA NOVOS ESTUDOS

A sugestão para novos estudos, sem desmerecimento de outros possíveis, volta-se para a realização de pesquisa de cunho quali e quantitativo com emprego de questionários junto aos usuários assíduos das ciclovias da cidade Curitiba, procurando saber a opinião destes, bem como quais os pontos fortes e fracos das vias.

Importante ressaltar, também, que novos estudos podem ser realizados a partir deste próprio, atualizando-o daqui a um determinado tempo,

preferencialmente em outro mandato executivo, comparando-se com o observado neste estudo que por ora se finaliza.

6. REFERÊNCIAS

ARAÚJO, Ana Paula dos Santos Cunha. **A mobilidade urbana no Brasil: o modo cicloviário**. Associação Nacional de Transportes Públicos. Disponível em: <http://www.antp.org.br/_5dotSystem/userFiles/EnsaiosCriticos/Turma11/Ana%20Paula%20dos%20Santos%20Cunha%20.pdf>. Acesso em: 30 mai. 2015.

BARZ, Elton; KANUFRE, Rosana Aparecida Martinez. **Estado, Planejamento e Administração Pública no Brasil**. Curitiba: Editora IMAP, 2013.

BELOTTO, José Carlos Assunção; PARANHOS, Maria Helena Maia da Rocha; PARANHOS, Alberto Maia da Rocha. **A cidade em equilíbrio: contribuições teóricas ao 3º. Fórum Mundial da Bicicleta**. Curitiba: Proec/UFPR, 2014.

BENEVIDES, Maria Victoria de Mesquita. **A cidadania ativa**. São Paulo: Editora Ática S.A., 1991.

BIKEMAGAZINE. **História da bicicleta**. Disponível em: <<http://www.bikemagazine.com.br/2011/03/historia-da-bicicleta/>>. Acesso em: 02 jun. 2015.

BRASIL. Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012. **Política Nacional de Mobilidade Urbana**. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2012/lei/l12587.htm>. Acesso em: 27 mai. 2015.

CURITIBA. Lei nº 14.594, de 16 de janeiro de 2015. **Lei da Bicicleta**. Disponível em: <<https://www.leismunicipais.com.br/a/pr/c/curitiba/lei-ordinaria/2015/1459/14594/lei-ordinaria-n-14594-2015>>. Acesso em: 30 mai. 2015.

CURITIBA, Prefeitura Municipal. **Círculos azuis identificam nova ciclorrota de Curitiba entre o Portão e a PUC**. Disponível em: <<http://www.curitiba.pr.gov.br/fotos/album-circulos-azuis-identificam-nova-ciclorrota-de-curitiba-entre-o-portao-e-a-puc/22385>>. Acesso em: 02 jun. 2015.

_____. **Curitiba avança ao incorporar Vida no Trânsito às políticas públicas**. Disponível em: <<http://www.curitiba.pr.gov.br/noticias/curitiba-avanca-ao-incorporar-vida-no-transito-as-politicas-publicas/36538>>. Acesso em: 01 jun. 2015.

_____. **Guia do ciclista**. Disponível em: <<http://multimedia.curitiba.pr.gov.br/2015/00170451.pdf>>. Acesso em: 27 out. 2015.

_____. **Painéis orientam sobre a presença de ciclistas nas ruas**. Disponível em: <<http://www.curitiba.pr.gov.br/noticias/paineis-orientam-motoristas-sobre-a-presenca-de-ciclistas-nas-ruas/27035>>. Acesso em: 02 jun. 2015.

_____. **Pesquisa da Prefeitura revela o perfil do ciclista da via calma.** Disponível em: <<http://www.curitiba.pr.gov.br/noticias/pesquisa-da-prefeitura-revela-o-perfil-do-ciclista-da-via-calma/35641>>. Acesso em: 05 jun. 2015.

_____. **Prefeitura sanciona Lei da Bicicleta em Curitiba.** Disponível em: <<http://www.curitiba.pr.gov.br/noticias/prefeito-sanciona-lei-da-bicicleta-de-curitiba/35309>>. Acesso em: 05 mai.2015

DI PIETRO, Maria Sylvia Zanella. **Direito Administrativo.** São Paulo: Editora Atlas, 2012.

GAZETA DO POVO. **Ciclista morre após ser atropelada em ciclovia na Avenida das Torres.** Disponível em: <<http://www.gazetadopovo.com.br/vida-e-cidadania/ciclista-morre-apos-ser-atropelada-em-ciclovia-na-avenida-das-torres-8z3xosqxgts719m1snebqe2tv>>. Acesso em: 05 out. 2015.

_____. **Curitiba é campeã em poluir o ar.** Disponível em: <<http://www.gazetadopovo.com.br/vida-e-cidadania/curitiba-e-campea-em-poluir-o-ar-3b8ygg04oxxdqixy9dl1z9glq>>. Acesso em: 19 jun. 2015.

_____. **Fruet faz bicicletada e promete 300 km de ciclofaixas na cidade.** Disponível em: <<http://www.gazetadopovo.com.br/vida-publica/eleicoes/2014/fruet-faz-bicicletada-e-promete-300-km-de-ciclofaixas-na-cidade-1lwaje83o747uel3ro755ihqm>>. Acesso em: 17 out. 2015.

_____. **São Lourenço terá novo bicicletário.** Disponível em: <<http://www.gazetadopovo.com.br/vida-e-cidadania/sao-lourenco-tera-novo-bicicletario-dybx6peb1t8m7lugk19ii37m6>>. Acesso em: 12 jun 2015.

GOOGLE MAPS, **Mapa de Ciclovias de Curitiba.** Disponível em: <https://www.google.com/maps/d/viewer?mid=z1c2NxHWHXds.kkUTz0e9kfM8&hl=en_US>. Acesso em: 03 out. 2015.

HOWLETT, Michael; RAMESH, M.; PERL, Anthony. **Política Pública: seus ciclos e subsistemas.** Rio de Janeiro: Editora Elsevier, 2013.

IPPUC - Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano de Curitiba. **Projeto de Lei do Plano Diretor de Curitiba.** Disponível em: <<http://www.ippuc.org.br/planodiretor2014/arquivos/Projeto%20de%20Lei%20do%20Plano%20Diretor%20de%20Curitiba.pdf>>. Acesso em: 03 jun. 2015.

_____. **Plano Cicloviário.** Disponível em: <<http://www.ippuc.org.br/default.php>>. Acesso em: 06 jun. 2015.

_____. **Acesso ao Plano Diretor de 2004.** Disponível em: <<http://www.ippuc.org.br/mostrarpagina.php?pagina=31&+idioma=1>>. Acesso em: 25 jun. 2015.

KELSEN, Hans. **Teoria geral do direito e do Estado.** São Paulo: Martins Fortes, 2000.

KOSSOY, Boris. **Fotografia & História.** São Paulo: Ateliê Editorial, 2001.

MARCONI, Marina de Andrade; LAKATOS, Eva Maria. **Fundamentos de Metodologia Científica**. São Paulo: Editora Atlas, 2010.

MATIAS-PEREIRA, José. **Governança do Setor Público**. São Paulo: Editora Atlas, 2010a.

_____. **Manual de Gestão Pública Contemporânea**. São Paulo: Editora Atlas, 2010b.

PINTO, Claudiléa. **Ciclistas e o Código de Trânsito Brasileiro: Direitos e Deveres**. Disponível em: <<http://multimidia.curitiba.pr.gov.br/2015/00161067.pdf>> Acesso em: 27 out. 2015

ROSA, André Henrique; FRACETO, Leonardo Fernandes; CARLOS, Viviane Moschini. **Meio ambiente e sustentabilidade**. Porto Alegre: Editora Bookman, 2012.

SAÚDE, Organização Pan-Americana. **Vida no Trânsito**. Disponível em: <http://www.paho.org/bra/index.php?option=com_content&view=category&id=1249&layout=blog&Itemid=787>. Acesso em: 25 mai. 2015.

SECCHI, Leonardo. **Políticas Públicas: conceitos, esquemas de análise, casos práticos**. São Paulo, 2ª edição: Editora Cengage Learning, 2014.

SHARETHEFUTURE. **História da bicicleta**. Disponível em: <<https://shareforthefuture.wordpress.com/2014/02/27/conheca-a-historia-da-bicicleta/>>. Acesso em: 02 jun. 2015.

SILVA, Christian L. da; **Políticas públicas e desenvolvimento local**. In: Silva, Christian L. da (Org.). **Políticas públicas e desenvolvimento local: instrumentos e proposições de análise para o Brasil**. Petrópolis, RJ: Vozes, 2012.

SOARES, Mário Lúcio Quintão. **Teoria Geral do Estado: novos paradigmas em face da globalização**. São Paulo: Editora Atlas, 2008.

SOUZA, C. Políticas Públicas: uma revisão da literatura1. **Sociologias**, Porto Alegre, ano 8, n.16, jul./dez. 2006, p.20-45. Disponível em: <<http://www.scielo.br/pdf/soc/n16/a03n16>>. Acesso em: 20 mai.2015.

TRANSPORTES, Empresa Brasileira de Planejamento. **Manual do Planejamento Cicloviário**. Disponível em: <https://docs.google.com/file/d/0BxR5Ri6g5X_ZTXVWS3pyVUdPdDA/edit?pli=1> Acesso em: 12 jun. 2015.

TUDOSOBRODAS. **História da bicicleta**. Disponível em: <<http://www.tudosobroodas.pt/tsr/outros-temas/1000003919-a-historia-da-bicicleta/>>. Acesso em: 02 jun. 2015.

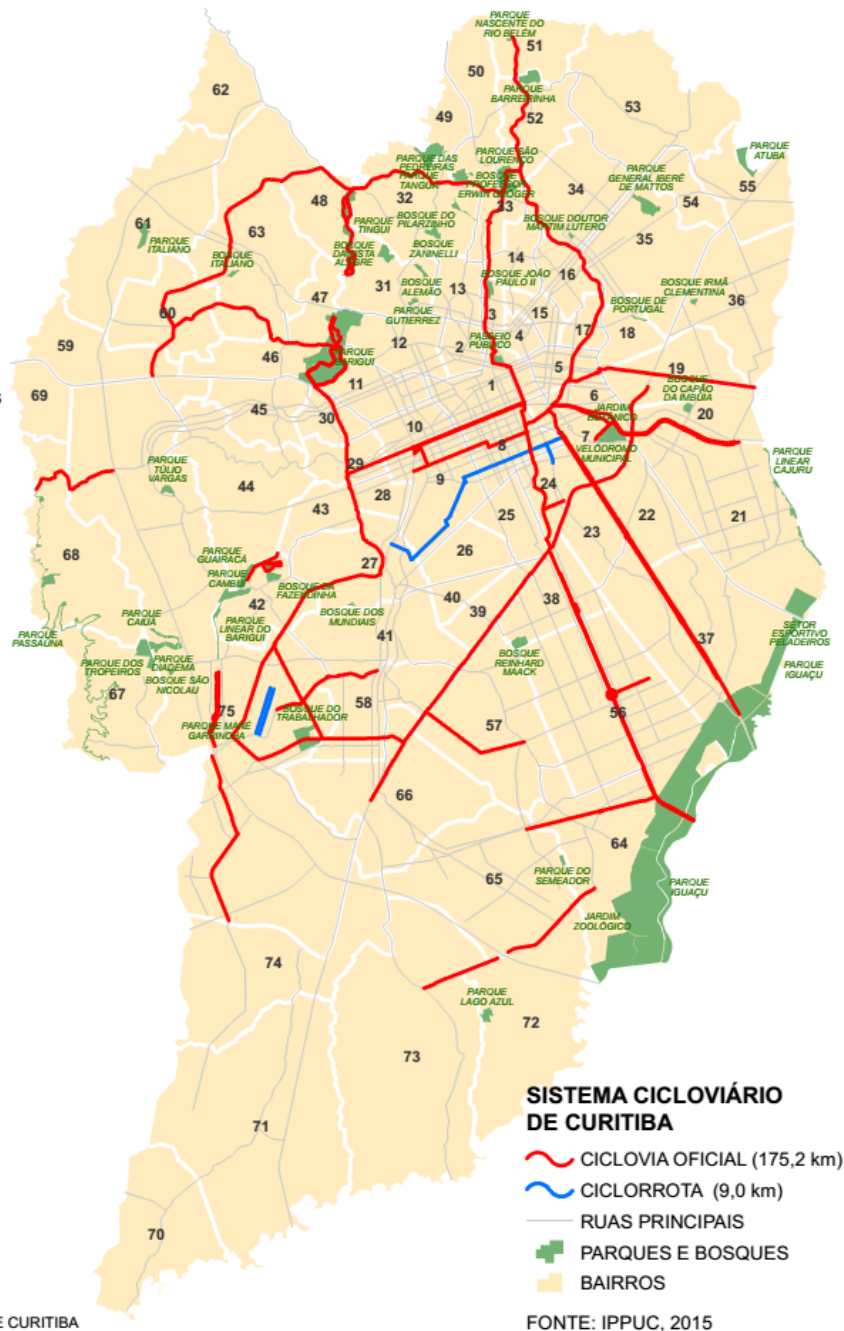
VASCONCELLOS, Eduardo Alcântara. **Mobilidade urbana e cidadania**. Rio de Janeiro: Senac Nacional, 2012.

VERGARA, Sylvia Constant. **Métodos de Coleta de Dados no Campo**. São Paulo: Editora Atlas, 2012.

ANEXOS

ANEXO A – Mapa do sistema cicloviário do município de Curitiba, segundo o IPPUC (Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano de Curitiba).

- BAIRROS**
- 1 CENTRO
 - 2 SÃO FRANCISCO
 - 3 CENTRO CÍVICO
 - 4 ALTO DA GLÓRIA
 - 5 ALTO DA RUA XV
 - 6 CRISTO REI
 - 7 JARDIM BOTÂNICO
 - 8 REBOUÇAS
 - 9 ÁGUA VERDE
 - 10 BATEL
 - 11 BIGORRILHO
 - 12 MERCÊS
 - 13 BOM RETIRO
 - 14 AHU
 - 15 JUVEVÊ
 - 16 CABRAL
 - 17 HUGO LANGE
 - 18 JARDIM SOCIAL
 - 19 TARUMÃ
 - 20 CAPÃO DA IMBÚIA
 - 21 CAJURU
 - 22 JARDIM DAS AMÉRICAS
 - 23 GUABIROTUBA
 - 24 PRADO VELHO
 - 25 PAROLIN
 - 26 GUAÍRA
 - 27 PORTÃO
 - 28 VILA IZABEL
 - 29 SEMINÁRIO
 - 30 CAMPINA DO SIQUEIRA
 - 31 VISTA ALEGRE
 - 32 PILARZINHO
 - 33 SÃO LOURENÇO
 - 34 BOA VISTA
 - 35 BACACHERI
 - 36 BAIRRO ALTO
 - 37 UBERABA
 - 38 HAUER
 - 39 FANNY
 - 40 LINDÓIA
 - 41 NOVO MUNDO
 - 42 FAZENDINHA
 - 43 SANTA QUITÉRIA
 - 44 CAMPO COMPRIDO
 - 45 MOSSUNGUÊ
 - 46 SANTO INÁCIO
 - 47 CASCATINHA
 - 48 SÃO JOÃO
 - 49 TABOÃO
 - 50 ABRANCHES
 - 51 CACHOEIRA
 - 52 BARREIRINHA
 - 53 SANTA CÂNDIDA
 - 54 TINGUI
 - 55 ATUBA
 - 56 BOQUEIRÃO
 - 57 XAXIM
 - 58 CAPÃO RASO
 - 59 ORLEANS
 - 60 SÃO BRAZ
 - 61 BUTIATUVINHA
 - 62 LAMENHA PEQUENA
 - 63 SANTA FELICIDADE
 - 64 ALTO BOQUEIRÃO
 - 65 SÍTIO CERCADO
 - 66 PINHEIRINHO
 - 67 SÃO MIGUEL
 - 68 AUGUSTA
 - 69 RIVIERA
 - 70 CAXIMBA
 - 71 CAMPO DE SANTANA
 - 72 GANCHINHO
 - 73 UMBARÁ
 - 74 TATUQUARA
 - 75 CIDADE INDUSTRIAL DE CURITIBA



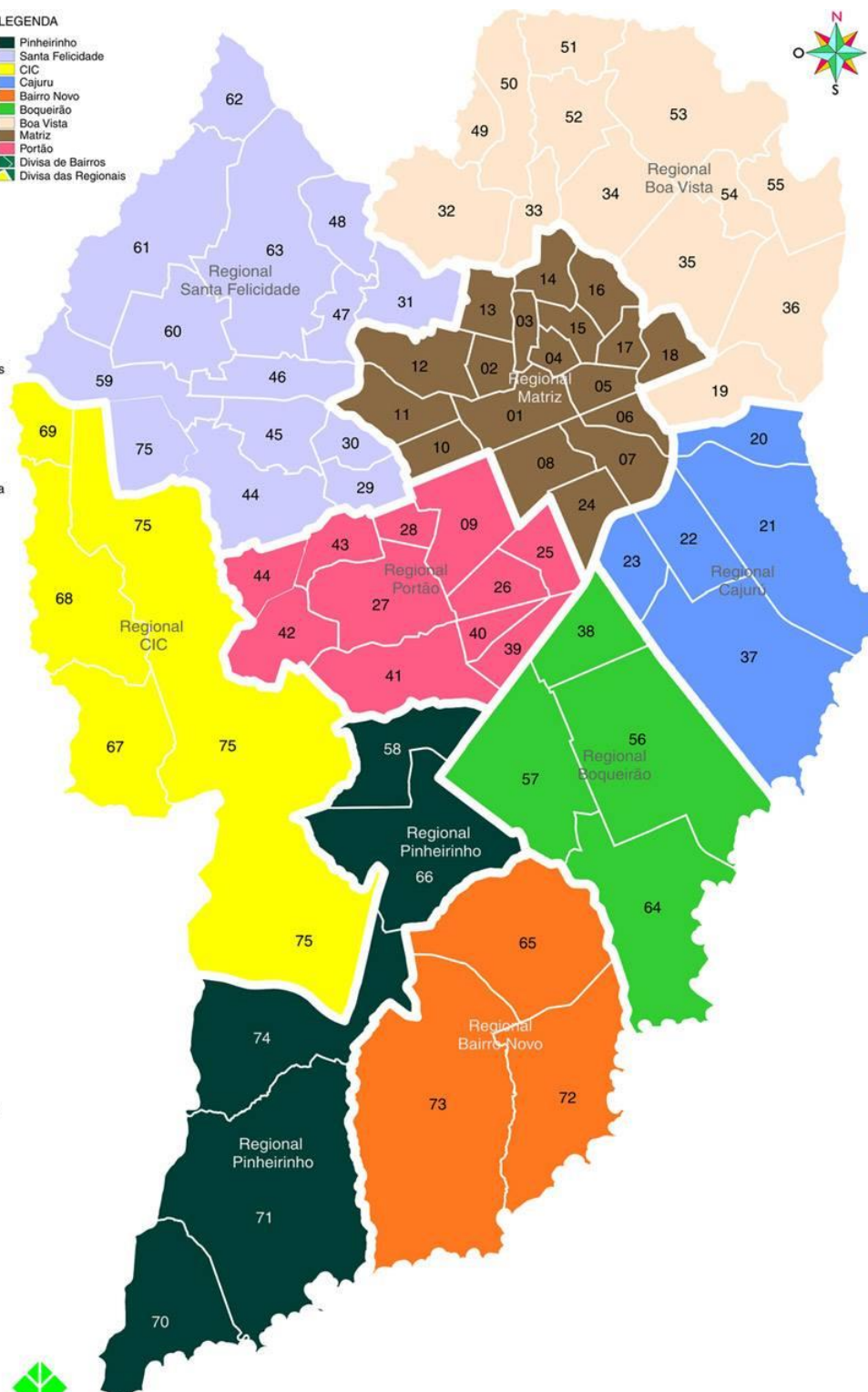
ANEXO B – Regionais do município de Curitiba, segundo o IPPUC (Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano de Curitiba).

BAIRROS

- 01 - Centro
- 02 - São Francisco
- 03 - Centro Cívico
- 04 - Alto da Glória
- 05 - Alto da Rua XV
- 06 - Cristo Rei
- 07 - Jardim Botânico
- 08 - Rebouças
- 09 - Água Verde
- 10 - Batel
- 11 - Bigorriño
- 12 - Mercês
- 13 - Bom Retiro
- 14 - Ahú
- 15 - Juvevê
- 16 - Cabral
- 17 - Hugo Lange
- 18 - Jardim Social
- 19 - Tarumã
- 20 - Capão da Imbuia
- 21 - Cajuru
- 22 - Jardim das Américas
- 23 - Guabirota
- 24 - Prado Velho
- 25 - Parolim
- 26 - Guaíra
- 27 - Portão
- 28 - Vila Isabel
- 29 - Seminário
- 30 - Campina do Siqueira
- 31 - Vista Alegre
- 32 - Pilarzinho
- 33 - São Lourenço
- 34 - Boa Vista
- 35 - Bacacheri
- 36 - Bairro Alto
- 37 - Uberaba
- 38 - Hauer
- 39 - Fanny
- 40 - Lindóia
- 41 - Novo Mundo
- 42 - Fazendinha
- 43 - Santa Quitéria
- 44 - Campo Comprido*
- 45 - Mossunguê
- 46 - Santo Inácio
- 47 - Cascatinha
- 48 - São João
- 49 - Taboão
- 50 - Abranches
- 51 - Cachoeira
- 52 - Barreirinha
- 53 - Santa Cândida
- 54 - Tingui
- 55 - Atuba
- 56 - Boqueirão
- 57 - Xaxim
- 58 - Capão Raso
- 59 - Orleans
- 60 - São Braz
- 61 - Butiatuvinha
- 62 - Lamenha Pequena
- 63 - Santa Felicidade
- 64 - Alto Boqueirão
- 65 - Sítio Cercado
- 66 - Pinheirinho
- 67 - São Miguel
- 68 - Augusta
- 69 - Riviera
- 70 - Caximba
- 71 - Campo de Santana
- 72 - Ganchinho
- 73 - Umbará
- 74 - Tatuquara
- 75 - Cidade Industrial*

LEGENDA

- Pinheirinho
- Santa Felicidade
- CIC
- Cajuru
- Bairro Novo
- Boqueirão
- Boa Vista
- Matriz
- Portão
- Divisa de Bairros
- Divisa das Regionais



IPPUC Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano de Curitiba - SIN - Banco de Dados

:: Rua Bom Jesus, 669 :: Cabral :: Curitiba :: Paraná :: CEP 80035-010 :: Fone (41) 3250-1414 :: Fax (41) 3254-8661 :: E-Mail ippuc@ippuc.org.br

ANEXO C – Mudanças da bicicleta na sociedade (Sharethefuture, 2014)



1810
PÉS NO CHÃO



1910 A 1940
DINÂMICA



1860
VELOCÍPEDES



1950
MOUNTAIN BIKE



1880
O PNEU



1990
PERFORMANCE



1890
EVOLUÇÃO DO DESIGN



2010
NA BAGAGEM