

# CICLOVIAS E CICLOFAIXAS: NOVAS POLÍTICAS PÚBLICAS PARA UMA NOVA FORMA DE MOBILIDADE

Leandro Ortunes<sup>1</sup>  
Michele Souza Ortunes<sup>2</sup>

## Resumo

Diante de novas tendências de mobilidade e no modelo de cidades sustentáveis, este artigo tem como objetivo promover reflexões sobre o uso de bicicleta como transporte alternativo, fazendo uma devida aproximação com o dever do Estado, diante da execução de políticas públicas, na preservação da vida, da sustentabilidade e da igualdade do uso da malha viária. Para isso, analisaremos as ações tomadas pela prefeitura de São Paulo desde o ano de 2012 até o ano de 2015. Também serão apresentados dados sobre o uso da bicicleta na cidade e a taxa de mortalidade provocada por acidentes de trânsito.

**Palavras-chave:** ciclovias; ciclofaixas; políticas públicas; mobilidade urbana.

---

<sup>1</sup> Doutorando e mestre em Ciências Sociais pela PUC-SP. Coordenador do grupo de pesquisa sobre Cidades e Políticas Públicas da Faculdade Estácio de Sá – FNC. leandroortunes@uol.com.br.

<sup>2</sup> Graduada em Arquitetura e Urbanismo pela Universidade Nove de Julho. micheleortunes@uol.com.br.

## 1. Introdução

Antes de iniciarmos nossa análise sobre o tema proposto, cabe aqui ressaltar alguns pontos sobre o dever do Estado e sua atuação no desenvolvimento de políticas públicas. É evidente o grande conflito presente na interação entre políticos que trabalham diretamente no desenvolvimento de políticas públicas, isso devido ao fato, de a política atingir diretamente grupos que, por muitas vezes, possuem demandas diferentes e contraditórias, tornando toda ação política uma ação social que desencadeará novas relações e novos conflitos:

Toda ação política é uma ação social no duplo sentido de ação interindividual e de ação de grupo. Mas nem toda ação social é política. A categoria política é uma das grandes categorias dentro das quais se divide o universo social, universo no qual se desenvolvem as relações entre indivíduos, se constituem grupos de indivíduos. E se desenvolvem relações entre grupos. (BOBBIO, 2000, p.222).

No entanto, em um estado democrático de direito, cabe à elaboração de políticas públicas que busquem o bem comum, mesmo que temporariamente possam despertar em parte da sociedade uma reprovação ou até mesmo certo repúdio. As políticas públicas devem visar à criação de um ambiente harmonioso por meio de um diálogo com as novas tendências ou com tendências já incorporadas por outros Estados ou prefeituras:

A Função principal do Estado-nação no mundo contemporâneo é a de ampliar de forma sistemática as oportunidades individuais, institucionais e regionais. Deve preocupar-se, também, em gerar estímulos para facilitar a incorporação de novas tecnologias e inovações no setor público que proporcionem as condições exigidas para atender as demandas da sociedade contemporânea. Numa visão sistêmica, pode-se visualizar o Estado de um lado - entendido aqui como um ente fictício - à sociedade do outro lado, e no meio a administração pública. O Estado, nesse modelo, por meio da administração pública, tem a responsabilidade de atender às demandas da sociedade, com serviços públicos de qualidade e transparência. Isso implica em dizer que o papel da administração pública é de atuar como eixo transmissor entre o Estado e a sociedade. Para cumprir adequadamente o seu papel, a administração pública, nos seus diferentes níveis, federal, estadual e municipal, necessita estar bem estruturada e, dessa maneira, atuar com eficiência, eficácia e efetividade em favor da sociedade. (PEREIRA, 2008, p.3).

Atualmente, uma das atividades fundamentais do governo é promover a melhoria e a organização das políticas públicas, com isso, facilitar a participação das novas manifestações da sociedade e compreender suas demandas, estimulando à própria sociedade a aprovar ou desaprovar novos projetos de forma justa. Deste mesmo modo, José Matias Pereira comenta que:

As sociedades tendem a prosperar na medida em que existe forte sentimento de interação e de respeito as instituições públicas por parte dos cidadãos. E para que isso ocorra é importante que os governantes estimulem a participação e o senso de comunidade, bem como procurem assegurar que as instituições públicas sejam justas e confiáveis. Em relação a adoções de medida para melhorar o desempenho da administração pública, existem diversos mecanismos que podem ser utilizados pelos governos para promover essas mudanças. Entre esses instrumentos, destacam-se o processo orçamentário, o sistema de gestão de pessoal, o papel do Estado (devolução, privatização) e a transparência. De todos esses instrumentos, o mais significativo para assegurar a legitimidade do governo junto à população é a transparência (PEREIRA, 2008, p.07).

Portanto, a base principal da gestão pública é analisar os projetos propostos e projetos implantados, visando contribuir com a sociedade nas suas infinitas necessidades, promovendo o desenvolvimento de ambos – sociedade e políticas públicas.

Portanto, compreendemos que a política pública é uma ação do Estado sobre a sociedade com o intuito de promover melhorias e benefícios a sociedade e para o próprio Estado. Com isso, não seria adequado promover políticas públicas com base em um determinado grupo de pessoas, mas sim, pelo todo, para o benefício de todos da sociedade.

As políticas públicas, em decorrência de sua dimensão pública, não devem ser avaliadas pelo tamanho do agregado social sobre o qual incidem, mas pelo seu caráter “imperativo”. Isto reforça o entendimento de que uma das suas características centrais é o fato de que são decisões e ações revestidas da autoridade soberana do poder público. As políticas públicas envolvem, portanto, atividade política (PEREIRA, 2008, p.131).

O Estado como detentor dos meios de efetivação de políticas públicas deve atuar de acordo com os resultados que serão obtidos após cada implementação de políticas públicas, mesmo que tais resultados não impactem beneficentemente um grande grupo social, mas que impactem em sua própria

melhoria e aperfeiçoamento de suas instituições. Mesmo diante de várias demandas e de interesses particulares, o desafio do Estado na elaboração de políticas públicas é assegurar a isonomia, a busca pelo aperfeiçoamento e a transparência em suas ações. Sobre a questão da mobilidade, assunto central deste artigo, compreendemos que é necessária a atualização de políticas públicas para esse fim, sendo necessário o Estado atuar de forma efetiva visando melhorias ao longo prazo, mesmo que inicialmente sejam impopulares.

## **2. Cidade, um espaço para todos com caminhos para todos.**

Atualmente, boa parte das vias para transporte foi projetada para satisfazer uma necessidade do sistema econômico atual. O transporte de bens associado à necessidade de rotas que facilitem o transporte do trabalhador de casa para o trabalho são prioridades em vários planos de governo. Exemplo disso, temos na cidade de São Paulo as vias marginais Pinheiros e Tietê, na grande São Paulo temos o próprio rodoanel viário. Constantemente, os planos urbanos buscam soluções para ligar polos comerciais e industriais e com isso segregam áreas residências e deixam, cada vez mais, o trabalhador distante de seu trabalho:

Ao planejar uma via pública, por exemplo, os urbanistas frequentemente direcionam o fluxo de tráfego de forma a isolar uma comunidade residência de uma área comercial ou dirigi-lo através de bairros de moradia, separando zonas pobres e ricas, ou etnicamente diversas (SENNET, 2014, p.17).

Conforme Richart Sennet comenta, na citação acima, percebemos que esta matriz desenvolvimentista do urbanismo acabou promovendo até mesmo uma separação entre áreas nobres e pobres, industriais e residenciais e conseqüentemente, transformando as próprias relações sociais e a dinâmica das cidades. Se antes, os centros urbanos agregavam todo tipo de pessoa, atualmente estão dispersas e se locomovem rapidamente, na intenção de trabalho e consumo:

A massa de corpos que antes aglomerava-se nos centros urbanos, hoje está dispersa, reunindo-se em pólos comerciais, mais preocupada em consumir do que com qualquer outro propósito mais complexo, político ou comunitário (SENNET, 2014, p.19).

A nova configuração das cidades, dividida em polos e cada vez mais individualista, promove reflexos sociais negativos na própria identidade pública e nos conceitos de público e privado. Se antes os contatos entre pessoas de uma região eram baseadas em relações mais duradouras e confiáveis, no atual modelo de cidade as relações se fragmentam e se distanciam do conceito de sociedade comunitária:

A soma desses contatos públicos casuais no âmbito local – a maioria dos quais é fortuita, a maioria dos quais diz respeito a solicitações, a totalidade dos quais é dosada pela pessoa envolvida e não imposta a ela por ninguém – resulta na compreensão da identidade pública das pessoas, uma rede de respeito e confiança mútuos e um apoio eventual na dificuldade pessoal ou da vizinhança (JACOB, 2011, p.60).

Outro grande problema, reflexo deste modelo segregatório e baseado no trabalho e consumo, é a nova relação social baseada no empoderamento da utilização do veículo motorizado. O stress provocado pelo trânsito caótico aliado a esse empoderamento da utilização veículo promoveu os mais drásticos reflexos na sociedade, que vão desde a impaciência do indivíduo até casos de violência. Neste sentido, percebemos que criou-se uma hierarquia entre aqueles que utilizam as rotas viárias:

A dimensão referente aos sentimentos e emoções provocados no trânsito, como estresse, agressividade e impaciência, pode ser entendida a partir da análise do dilema do trânsito, onde se constitui uma contradição entre a concepção de rua como um espaço construído para todos e indivíduos com uma mentalidade marcada pela hierarquia aristocrática. Além disso, há no Brasil uma crença compartilhada por condutores de veículos, motociclistas e pedestres: a de que os problemas do trânsito estão relacionados a fatores externos - ausência de estrutura física adequada de funcionamento das vias públicas. A partir disso pode-se destacar a falta de conscientização em relação aos direitos e, principalmente, aos deveres de cada um ao sair de casa. (PITANGA, 2012, p.400)

Além deste fator, a emissão de gases poluentes provinda dos meios de transporte é outro impacto negativo na sociedade. Embora os novos veículos estejam adaptados para reduzirem à emissão de gases, ainda há muito que se fazer para uma redução ao nível zero de poluentes. Políticas públicas que contemplem este sentido, de redução de emissão, promoverá o que é previsto no Art. 225 da Constituição brasileira:

Todos têm direito ao meio ambiente ecologicamente equilibrado, bem de uso comum do povo e essencial á sadia qualidade de vida, impondo-se do poder público e à coletividade o dever de defendê-lo e preservá-la para os presentes e futuras gerações. (CF, 1988, Art 225)

São vários os benefícios com o uso da bicicleta. Contribuí para melhoria da saúde do individuo por meio de exercícios físicos, contribuí para melhoria na qualidade do ar e reduz o custo por quilometro de deslocamento. Entretanto, este meio de transporte, por muitas vezes, é marginalizado e fica vulnerável diante do grau de importância dado aos demais meios de transportes. A falta de políticas que garante o uso de bicicletas e que protejam os ciclistas é um dos fatores para que acidentes aconteçam e seu uso não seja estimulado. Neste mesmo sentido, pesquisadores da universidade de odontologia de Pernambuco comentam:

A bicicleta é um veículo considerado prático, barato e favorável ao meio ambiente e seu uso é particularmente popular entre crianças pequenas e adolescentes. Algumas das outras razões para esta popularidade são o preço da gasolina, uma população cada vez mais móvel e a visão da bicicleta como um tipo de equipamento de esporte de alta tecnologia e um meio saudável de transporte. No entanto sua utilização quer para transporte, atividades recreativas ou desportivas, não está isenta de acidentes havendo poucos estudos sobre o seu perfil de uso e suas consequências.

Uma das principais características do transporte por ciclovias é a sua flexibilidade em áreas urbanas. A bicicleta é disponível em quase todas as partes da cidade, não necessitando de espaço físico grande, embora sua rota seja limitada a 7,5km, distância considerada confortável devido ao esforço físico. Entretanto ainda é o veículo não motorizado mais comumente envolvido em acidentes. (GALVÃO et al., 2015, p.1256)

Atualmente, em vários municípios, há falta de um sistema de rotas adequado para a circulação de bicicletas, o que implica no uso de um sistema de vias desenvolvido exclusivamente para os automóveis, inviabilizando o espaço tanto de uma modalidade quanto para com outra modalidade. (MAGALHÃES et al., 2015). No sentido, de ilustrar como é possível alterar esse cenário, faremos uma exposição sobre ações realizadas na capital paulista, destacando seus desafios, pontos positivos e negativos.

### 3. Projeto de novas vias.

Os projetos de mobilidade por meio de bicicletas nas cidades brasileiras ganhou maior importância no contexto político e social, principalmente após o crescimento dos movimentos sociais que demandaram tais políticas públicas. Com isso, atualmente, entende-se que a prática do ciclismo como forma de lazer ou como transporte cotidiano poderá proporcionar melhoria nas condições urbanas, isso dentro dos aspectos de acessibilidade e de mobilidade, e na questão do desenvolvimento sustentável, promovendo também um “alívio” dos custos ambientais e socioeconômicos. Com este objetivo, foi elaborada a Lei 12.587, de 03 de janeiro de 2012, que instituiu objetivos da Política Nacional de Mobilidade Urbana. Esta lei estabelece que, municípios com mais de 20 mil habitantes devem elaborar seus Planos de Mobilidade Urbana até 2015, podendo ser impedidos de receber recursos federais quando destinados a esta causa.<sup>3</sup>

Como exemplo para nosso estudo, apresentaremos algumas ações tomadas pela prefeitura de São Paulo. Embora polêmicas e com grande resistência por parte da sociedade, o projeto de ciclovias desenvolvido pela prefeitura tem como objetivo alcançar 400 quilômetros de vias exclusivas para bicicletas. No ano de 2014, foram criados 78,3 quilômetros de ciclovias ou ciclofaixa. No final de setembro de 2015, foram incluídas novas rotas no total de 68,5 quilômetros, com a meta para alcançar até o final do ano de 2015 em 109,4 quilômetros.<sup>4</sup> O projeto está articulado em conjunto aos novos corredores de ônibus, um investimento por volta de 80 milhões de reais.

Ciclovias e corredores de ônibus foram objetos de grandes conflitos entre a prefeitura e a população que utiliza o transporte privado individual, principalmente devido a redução no número de faixas destinadas a automóveis e áreas utilizadas para estacionamento rotativo. Porém, mesmo com este problema, a partir do ano de 2012, houve um aumento de 50% da população que passou a aderir o uso de bicicletas. (IBOPE, 2014). Também cresceu a aceitação para 88% da população sobre a questão da criação de faixas exclusivas. Os demais 22% dos entrevistados, não fazem uso de bicicletas.

---

<sup>3</sup> ANTP (Associação Nacional de Transportes Públicos) Disponível em: [http://www.antp.org.br/\\_5dotSystem/userFiles/EnsaioCriticos/Turma11/Gabriela%20Binatti.pdf](http://www.antp.org.br/_5dotSystem/userFiles/EnsaioCriticos/Turma11/Gabriela%20Binatti.pdf) Acesso: 13/10/2016.

<sup>4</sup> Disponível em: Prefeitura de São Paulo - <http://www.capital.sp.gov.br/porta1/noticia/3525> Acesso: 07/10/2016.



Figura 1: Protesto com garrafa com tinta azul jogada na ciclovia da Avenida Paulista  
(Foto: Werther Santana/Estadão Conteúdo)

Importante neste momento, apontar as diferenças dos vários tipos de vias para bicicletas que são possíveis para implementação. A ciclovia (figura 2 e 3) é um modelo de via com separação entre os ciclistas dos demais veículos, observamos este comumente nas orlas de praias. Esses modelos são indicados para avenidas movimentadas e rápidas, pois existe o isolamento de ambos evitando acidentes.



Figura 2 Ciclovia Av Paulista. Fonte: Revista Carta Capital - Crédito: Yghor Boy



Figura 3 Ciclovía Bogotá. Fonte: Vigilancia de T.N.M.

Por outro lado, a ciclofaixa (figura 4), não há uma separação física relevante entre a área dos ciclistas e dos automóveis. Em muitos casos, há somente uma separação por meio de cores no asfalto. Essa via é utilizada em áreas em que não há grande movimento e a velocidade é reduzida. Os projetos de ciclo faixas são mais baratos e não demandam grandes alterações na infraestrutura urbana. Por fim, há também a modalidade que chamada clicorrota que se baseia em sinalizações por placas ou indicações no asfalto indicando um trajeto seguro e acessível aos ciclistas, porém não é exclusivo a eles.



Figura 4 Ciclofaixa no Viaduto do Chá, com o Theatro Municipal ao fundo. Foto: José Cordeiro/ SPTuris

Além das formas de via que citamos anteriormente, temos também o art. 58 do Código de Trânsito que regulamenta sobre as vias compartilhadas:

Nas vias urbanas e nas rurais de pista dupla a circulação de bicicletas deverá ocorrer, quando não houver ciclovias, ciclo faixa ou acostamento, ou quando não for possível a utilização destes, nos bordos da pista de rolamento, no mesmo sentido de circulação regulamentado para a via, com preferência sobre os veículos automotores. (CTB, Art. 58)

Em suma, de acordo com a lei, bicicletas e automóveis podem desfrutar da mesma via, sendo que os veículos maiores devem prezar pela segurança dos menores conforme art. 29 § 2º CTB. Além de respeitar sua presença na via, o seu direito de utilizá-la, respeitando a distância mínima de 1,5m ao ultrapassar as bicicletas (art. 201) e reduzindo a velocidade ao fazer ultrapassagens, conforme descrito no art. 220 XIII. Portanto, fica claro que as ruas e avenidas são lugares comuns para uso de todos.

Um fato relevante foi que, após a implementação das ciclovias no município de São Paulo, ocorreu uma queda em relação a mortes entre ciclistas. A prefeitura de São Paulo divulgou, no dia 29 de setembro de 2015, dados do primeiro semestre, demonstrando que as mortes reduziram em 46,4%. Considerando também os motoristas, passageiros, motociclistas e pedestres, a redução foi total foi de 18,5% em comparação ao primeiro semestre de 2014. O prefeito em exercício neste período comenta que:

O ciclista está mais seguro, caiu praticamente 50% o número de mortes. Isso é malha cicloviária. Onde tem ciclovia tem mais segurança”, afirmou Haddad. No início de junho do ano passado, a cidade possuía 64,7 km de ciclovias. Até o final de junho de 2015 foram implantados 270,2 novos quilômetros, de acordo com informações da CET, totalizando 334,9 km de vias e faixas exclusivas para bicicletas. Atualmente, são 356,8 km de estrutura cicloviária na cidade (HADDAD, Fernando. Entrevista para o site Vadebike).

Por meio de dados fornecidos pela CET (Companhia de engenharia de tráfego), no relatório anual de acidentes de trânsito fatal, encontramos o gráfico comparativo entre mortes por acidente de trânsito dos diversos meios de transporte.

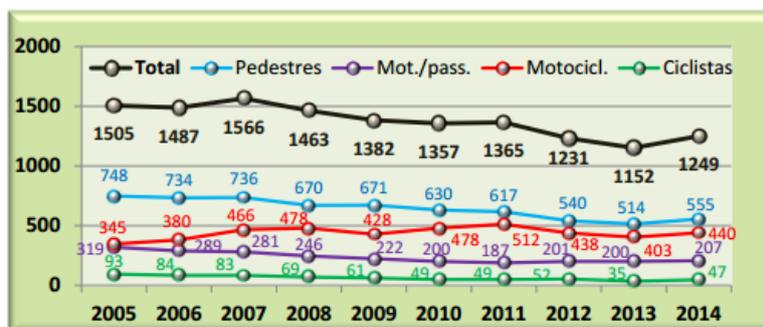


Tabela 1. Fonte: CET

Embora o número de mortos em acidentes envolvendo bicicletas em 2014 seja maior que o de 2013, ele é menor que nos anos anteriores. Também é necessário destacar que, no ano 2015, ocorreu um aumento significativo no número de ciclistas da cidade. Por este motivo, o número exato das mortes por acidentes em 2015 foi maior, no entanto, se essa taxa fosse calculada na relação entre número de mortos e o número total de ciclistas, o índice do ano de 2015 seria menor que no ano de 2014.

Além da segurança, saúde e bem estar, o incentivo ao uso da bicicleta pode proporcionar vantagens econômicas para deslocamentos ao trabalho. De acordo com a pesquisa realizada pela instituição CICLOCIDADE, boa parte dos entrevistados que utilizam a bicicleta mais de cinco vezes ao dia, faz essa locomoção no trajeto casa – trabalho. Diante do elevado custo da tarifa de transporte público, a bicicleta torna alguns trajetos mais vantajosos economicamente. Da mesma forma, parte dos entrevistados também utiliza a bicicleta como meio de transporte até alguma estação intermodal (trem ou metrô).

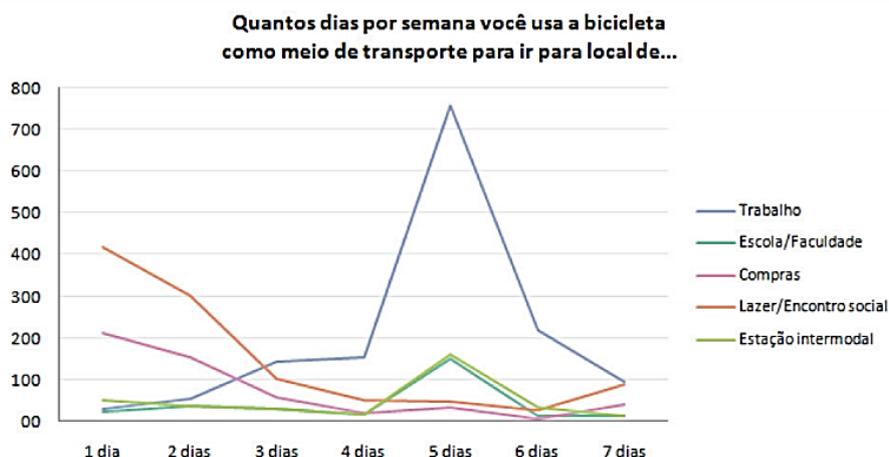


Tabela 2. Fonte: Ciclocidade

Portanto, é nítido o potencial a ser desenvolvido na questão de mobilidade e novas formas de transporte. Mesmo diante de críticas e escândalos que envolveram as rotas de bicicleta em São Paulo, não se pode negar que avanços foram conquistados para aqueles que já utilizavam este meio de transporte. Evidentemente, cabe aos próximos governos, em outras cidades, que decidam por implementar o sistema de rotas para bicicletas, ouvir a sociedade e planejar a execução de seu projeto, sempre buscando de forma equilibrada resultados que favoreçam a sociedade ao longo prazo. O Estado brasileiro como todo, depende de políticas públicas assertivas e sustentáveis:

No processo das transformações que vêm ocorrendo no mundo, o Estado mantém um papel fundamental, que passa a demandar, entretanto, o desenvolvimento de novas capacidades e competências, para garantir maior efetividade nas suas ações. As decisões governamentais não podem ser regidas pelo imprevisto, pela pressão das necessidades e pelas mudanças conjunturais, cada vez mais, é papel do Estado definir rumos sustentáveis, a médio e longo prazo, para atender às necessidades coletivas, buscando caminhos e oportunidades, aglutinando e coordenando atores (PEREIRA, 2008, p.71).

É nítida a necessidade do Estado de atuar, se atualizar e promover novas políticas sustentáveis, para isso, uma melhoria na relação entre governantes e governados é fundamental para garantir boas políticas públicas. No caso dos meios de transportes, por muitas vezes, os Estado brasileiro ignorou alguns setores e favoreceu a utilização de certos meios de transporte. Atualmente, percebe-se que não é possível se manter neste modelo desenvolvimentista preocupado com a produção de veículos automotivos. Também se tornou nítido que, o aumento no número de pistas de rolamento não foi efetivo para combater os congestionamentos no trânsito. Por este motivo, reformular a forma de fazer políticas para a mobilidade é de extrema importância para o futuro das cidades, seja ela qual for.

### **Considerações Finais**

Diante dos dados e das referências que apresentamos neste artigo, percebemos o grande potencial do Estado para transformar o comportamento dos cidadãos por meio de suas políticas públicas. O Estado, detentor deste poder, tem a capacidade de gerar novas dinâmicas sociais, mesmo que no princípio da execução do projeto, possa causar desconforto para algum grupo

de pessoas. Neste sentido, a prefeitura de São Paulo serve como exemplo empírico, de um processo de implementação de rotas para bicicletas que gerou grande descontentamento, principalmente para o grupo de pessoas que utilizam transporte privado individual, no entanto, ao decorrer do tempo, percebemos que a aceitação desta via e o respeito ao ciclista aumentaram, provando o surgimento de uma nova dinâmica social.

Sobre o uso da bicicleta, mesmo diante dos desafios topográficos da cidade de São Paulo, percebemos que sua utilização é possível. Atualmente, conta com apoio da iniciativa privada fornecendo bicicletas para empréstimos e garantindo a instalação de pontos de estacionamento para o aluguel. Evidentemente, falhas na execução do projeto aconteceram, mas este fato, também servirá como exemplos para outros municípios. De qualquer forma, não se pode negar que a promoção de outras formas de transporte é uma tendência mundial, principalmente em um trânsito caótico, caro e estressante. Portanto, os novos projetos urbanísticos e os planos diretores das cidades, devem contemplar estas questões de mobilidade na perspectiva de construir uma cidade mais justa e sustentável.

## Referências

ANTP - Associação Nacional de Transportes Públicos. Disponível em: **ANTP - [http://www.antp.org.br/\\_5dotSystem/userFiles/EnsaioCriticos/Turma11/Gabriela%20Binatti.pdf](http://www.antp.org.br/_5dotSystem/userFiles/EnsaioCriticos/Turma11/Gabriela%20Binatti.pdf)** Acesso em: 12/10/2016.

BOBBIO, Norberto. **Teoria Geral da Política: a filosofia política e as lições dos clássicos**. Rio de Janeiro: Campus, 2000.

CICLOCIDADE. **Pesquisa sobre o perfil de quem usa bicicleta na cidade de São Paulo**. São Paulo, 2016.

GALVÃO, Pauliana Valéria Machado; PESTANA, Luciana Pinto et al. **Mortalidade devido a acidentes de bicicletas em Pernambuco**. Revista Ciência e saúde coletiva vol.18 n.5 Rio de Janeiro Mai, 2013, pp. 1255-1262.

HADDAD, Fernando. **Entrevista concedida ao site Vá de Bike**: Disponível em:

IBOPE. **Pesquisa sobre Mobilidade Urbana**. São Paulo, 2014.

JACOBS, Jane. **Morte e vida de grandes cidades**. São Paulo: Martins Fontes, 2011.

MAGALHÃES, Jefferson Ramon Lima; CAMPOS, Vânia Barcellos Gouvêa; BANDEIRA, Renata Albergaria de Mello. **Metodologia para identificação de redes de rotas cicláveis em áreas urbanas**. Journal of Transport Literature, n.9, v.3, Jul. 2015, pp.35-39.

PEREIRA, José Matias. **Manual de gestão pública contemporânea**. São Paulo: Atlas, 2008.

PITANGA, Carolina Vasconcelos. **Resenha: DAMATTA, Roberto. Fé em Deus e pé na tábua: ou como e por que o trânsito enlouquece no Brasil**. Revista Horizonte antropologia, v.18 n.37 Porto Alegre Jan./June 2012, pp.399-402.

PREFEITURA DE SÃO PAULO: Disponível em: **Prefeitura de São Paulo - <http://www.capital.sp.gov.br/portal/noticia/3525>**. Acesso: 17/10/2015.

SANTOS, Ulysses Vitorino dos; SILVA, Eduardo Rodrigues da; FERREIRA, Nilda Teves; COSTA, Vera Lucia de Menezes. **A relação entre ciclismo, meio ambiente e mobilidade urbana**. EFDeportes.com, Revista Digital. Buenos Aires, Año 15, Nº 150, noviembre de 2010.

SENNETT, Richard. **Carne e Pedra: o corpo e a cidade na civilização ocidental**. Rio de Janeiro: Record, 1997.

VÁ DE BIKE. Disponível em: **<http://vadebike.org/2011/05/ciclovia-ciclofaixa-ciclo-rota-e-espaco-compartilhado/>** - Acesso: 12/10/2016.