

MOBILIDADE URBANA SUSTENTÁVEL, A BICICLETA COMO UM MEIO DE TRANSPORTE - O CASO DO PROJETO CIDADE BICICLETA – SALVADOR/BA

E. S. F. Conceição e R. M. S. Guimarães

RESUMO

A Mobilidade Urbana se tornou um grande problema nas cidades brasileiras, e em todas as partes do mundo. Uma saída para essa problemática é o colocar o pedestre em primeiro plano, como reza a Mobilidade Urbana Sustentável, privilegiando os modos de transporte coletivo motorizado e o individual não motorizado. E nessa perspectiva o Governo Baiano elaborou o Projeto Cidade Bicicleta, que visa prover a Bahia com uma infraestrutura adequada para incentivar o uso da bicicleta como meio de transporte. Contudo a localização dessa malha cicloviária se mostra duvidosa e com interesses adversos. O que nos remete ao presente artigo, que trás uma exposição em linhas gerais do Projeto Cidade Bicicleta/Salvador e uma análise da localização dessa malha cicloviária em relação a dois fatores: renda e centros e subcentros. E chegando a uma conclusão de que esse Projeto está sendo conduzido para um viés que não é principalmente o de transporte.

1 INTRODUÇÃO

Durante a expansão urbana brasileira ao longo das décadas, ocorreram inúmeras transformações nos setores político-econômico, sociocultural e espacial. E em conjunto com essas transformações, o aumento da população e a criação de vários subcentros, que promoveram a descentralização de alguns serviços e a realocação das atividades comerciais e dos serviços em diversas áreas da cidade. Assim, gerou-se um aumento nos deslocamentos da população em busca dessas atividades, sobrecarregando assim o já ineficiente sistema de transporte das cidades.

A ineficiência do sistema de transporte em conjunto com os incentivos para se adquirir um veículo particular motorizado, culminaram no aumento na frota de veículos motorizados no Brasil. E com o crescimento exponencial da influência dos veículos nas atividades, e não ocorrendo, nas mesmas proporções, um planejamento para atender toda essa frota, tem-se vias superlotadas, congestionamentos e uma circulação insatisfatória.

Uma das alternativas, seria a busca por um meio de locomoção que não fosse barrado pelos congestionamentos, e dessa forma visasse a locomoção por meio de transportes não motorizado, o modo a pé e o modo cicloviário, como solução para percorrer pequenas e médias distâncias sem despender um tempo maior que o necessário, e que não agrave os problemas já existentes. E dentro dessa alternativa, a descentralização é considerada como um ponto positivo no âmbito da Mobilidade Urbana Sustentável, pois a mesma também proporciona a diminuição das viagens em direção a um único ponto dentro da cidade.

E com esse pensamento e com a finalidade de contribuir para a construção de uma Mobilidade Urbana Sustentável, o Governo Brasileiro vem incentivando através de programas, projetos e ações a valorização do uso modal motorizado coletivo e o uso da bicicleta como um modal integrador. E com os incentivos e investimentos no uso da bicicleta algumas cidades brasileiras desenvolveram projetos para aumentar a sua malha cicloviária, ou até mesmo implantar uma, que se integre com os sistemas de transporte já existentes. Seguindo essa perspectiva da bicicleta como meio de transporte, o Governo Baiano elaborou o Projeto Cidade Bicicleta, que visa prover ao território baiano uma infraestrutura adequada para que os cidadãos possam utilizar a bicicleta como um meio de transporte no seu dia-a-dia.

Esse trabalho tem como finalidade descrever brevemente a respeito da mobilidade urbana sustentável, o modo cicloviário e apresentar em linhas gerais o Projeto Cidade Bicicleta em conjunto com uma análise focada na localização das ciclovias em relação a dois fatores, que são importantes na hora da escolha do modal a ser usado, que são a distribuição média de renda da população soteropolitana, e a localização dos centros e subcentros de Salvador, demonstrando que esse projeto não tem como uma finalidade principal, trazer a bicicleta para um novo patamar apresentando a mesma como um meio de transporte, mas sim instituir a cidade de Salvador com rotas ciclísticas fundamentalmente turísticas.

2 MOBILIDADE URBANA (SUSTENTÁVEL)

Existem várias definições para mobilidade, contudo podemos entender que todas tendem para um mesmo ponto: o de que a mobilidade está ligada ao ato de se locomover, independente das condições do indivíduo nas vias, sendo elas: pedestres, pessoas com mobilidade reduzida, ciclistas, usuários do transporte coletivo, motoristas e etc.

Porém o conceito de mobilidade é distinto da percepção de se “ter mobilidade”, que é entendido como um ato de conseguir se locomover com facilidade de casa para o trabalho, do trabalho para o lazer e para qualquer outro lugar onde o cidadão tenha vontade ou necessidade de estar, independentemente do tipo de veículo utilizado. E para possibilitar que o cidadão tenha uma escolha quanto ao modo que deseja utilizar para se locomover é preciso que lhe proporcionem uma infraestrutura planejada de acordo com essas necessidades, já que mobilidade é:

[...] um aspecto essencial à qualidade de vida da cidade, primeiro, por ser um fator essencial para todas as atividades humanas; segundo, por ser um elemento determinante para o desenvolvimento econômico e para a qualidade de vida; e, terceiro, pelo seu papel decisivo na inclusão social e na equidade da apropriação da cidade e de todos os serviços urbanos (SEMOB, 2006 *apud* SANTOS, 2009).

Assim, entende-se que a mobilidade é um assunto do interesse de todos, colocando as pessoas sempre em primeiro plano, o que nos leva a uma mobilidade urbana sustentável que pode ser definida como um conjunto de políticas de transporte e circulação que visa proporcionar o acesso amplo e democrático ao espaço urbano, através da priorização dos modos não-motorizados e coletivos de transporte, de forma efetiva, que não gere segregações espaciais, socialmente inclusiva e ecologicamente sustentável. (SEMOB 2003 *apud* BRASIL, 2004)

E como já foi mencionado, Mobilidade Urbana Sustentável tem como objetivo priorizar o cidadão na concretização de seus anseios e necessidades, melhorando as condições gerais de deslocamento na cidade. Construindo um sistema que promova para os cidadãos – hoje e no futuro – uma facilidade no acesso às oportunidades e às funções econômicas e sociais da cidade. E a mesma tem por objetivo promover o transporte público coletivo em detrimento do transporte individual – motorizado –, o que significa ao mesmo tempo a promoção da inclusão social, da racionalização dos investimentos públicos e da redução de congestionamentos, poluição e acidentes.

As cidades que implementam políticas sustentáveis de mobilidade oferecem um maior dinamismo das funções urbanas, numa maior e melhor circulação de pessoas, bens e mercadorias, que se traduzem na valorização do espaço público, na sustentabilidade e no desenvolvimento econômico e social. Do ponto de vista da gestão pública, é preciso deixar claras as prioridades e, tomar atitudes coerentes com essas prioridades estabelecidas. (IBAM,2005, p 11)

Essas prioridades iram variar de acordo com a área da cidade, pois cada local pode/vai exigir um tratamento diferente. O que pode ser exemplificado pela necessidade de incentivar o uso do transporte coletivo em determinada área, então estendesse que é preciso desestimular a circulação de automóveis nessa área. Dessa forma, se faz necessário estabelecer algumas diretrizes gerais em prol de uma mobilidade urbana sustentável dentro dos centros urbanos. No Brasil isso é feito com base na Política Nacional de Mobilidade Urbana – PNMU – Lei 12.587/2012. A PNMU visa promover a mobilidade urbana sustentável, com equidade e universalidade para a população brasileira por meio de ações entre os entes federativos considerando a participação da sociedade E estabelece diretrizes para contribuir com o crescimento urbano sustentável e o uso democrático dos espaços públicos, fornecendo um apoio à circulação segura, rápida e confortável, priorizando os transportes coletivos e os meios não motorizados.

Mesmo com o incentivo da PNMU, a população brasileira prefere usar modais de transporte motorizados individuais – moto e carro –, e o uso do mesmo pode ser influenciado pela renda, pela escolaridade e por fatores ligados ao desempenho desse modo. E assim comprometem os preceitos de uma mobilidade urbana sustentável, em prol do transporte motorizado coletivo e do transporte não motorizado individual, o qual é representado majoritariamente pelo modo a pé, mas que tem como crescente o uso da bicicleta como um meio de transporte.

3 BICICLETA COMO UM MEIO DE TRANSPORTE

Se a mobilidade física é condição essencial da liberdade, a bicicleta talvez tenha sido o instrumento singular mais importante, desde Gutenberg, para atingir o que Marx chamou de plena realização das possibilidades de ser humano, e o único [veículo] sem desvantagens óbvias. (HOBSBAWM, 2002)

Na década de 30, a bicicleta já era considerada como um modal ideal para se percorrer pequenas e médias distâncias, e hoje, numa perspectiva mais otimista, essencial e prioritária

do que na década de 30, a bicicleta ainda continua sendo importante, isso porque a mesma vem se mostrando uma solução para a crise de mobilidade dos centros urbanos, tanto para realização de pequenas e médias viagens quanto como um meio de transporte integrador.

O ciclismo é um modo de transporte não poluente, que preserva os espaços públicos, não exige a reserva de grandes áreas para estacionamento, não utiliza combustível fóssil, é barato e não provoca os incômodos que caracterizam a utilização dos veículos motorizados em áreas urbanas (FHWA, 1993 apud PEZZUTO, 2002).

Mesmo com as diversas vantagens apresentadas pelo uso da bicicleta como um meio de transporte, a escolha de um modal não motorizado, como a bicicleta, depende de uma série de fatores, tais como: renda familiar, comprimento da viagem, segurança, clima, relevo, conveniência, existência de infraestrutura, circunstâncias familiares, valores sociais, hábito, integração modal entre outros.

Ainda com diversos questionamentos em volta da escolha da bicicleta como um modal de transporte, a mesma surge como uma alternativa/solução para os problemas na mobilidade. E segundo Ribeiro (2005), a bicicleta, ao assumir o papel de transporte alternativo, agrega vários atributos contribuindo com a democratização do uso da via pública, e a partir de estudos de capacidade viária, favorece para a redução de congestionamentos, por não necessitar de grandes espaços viários.

O uso da bicicleta também possibilita a redução do impacto ambiental, redução de gastos com a saúde e do consumo energético, favorece a coletividade, recriando uma nova qualidade de vida urbana. O que confere à bicicleta características ideais para que a mesma seja utilizada como um modal adequado para realizar pequenas e médias distâncias, além de suprir os vazios entre alguns modais, como um modal integrador, refletindo a necessidade de se priorizar a criação de novas vias de circulação para bicicleta e pedestres em locais onde o fluxo demasiado de automóveis particulares transformou o trânsito num “caos diário”.

Uma parte necessária para que o ciclista se locomova dentro da cidade é a infraestrutura cicloviária, a qual atinge dois objetivos, o primeiro deles: é de fornecer uma infraestrutura adequada para que os ciclistas se sintam confortáveis em usar essas vias. E o segundo é o de incentivar novas pessoas a se locomoverem por bicicleta, mostrando-lhes que este modal tem uma infraestrutura adequada para a sua circulação. Essa infraestrutura é composta pelas vias cicláveis (vias compartilhadas, ciclovias, ciclofaixas), pelos estacionamentos (paraciclos e bicicletários) e pelos pontos de apoio. Ao serem planejadas essas vias tem que considerar alguns fatores que já existem nas vias e objetivo a ser atingido com aquele tipo de via ciclável, como as declividades.

As vias de pedestres e bicicletas, assim como as de uso veicular, devem ser desenhadas para um trânsito seguro e confortável, tendo suas faixas determinadas em função do fluxo esperado, das declividades a serem vencidas, da presença de mobiliário urbano, das redes de infraestrutura aérea e subterrânea, da arborização, do comércio de ruas, etc. (MASCARÓ, 2005)

Para a circulação adequada de um ciclista é necessário que mesmo tenha um espaço mínimo. E esse espaço deve considerar o tamanho da bicicleta e a instabilidade/ manutenção do equilíbrio de se circular com uma bicicleta – o fato de não se andar sempre em linha reta.

Outros fatores que são importantes para a circulação das bicicletas, o primeiro é a sinalização das vias, seja ela horizontal e vertical indicando a todos os usuários que aquele espaço é destinado a circulação de bicicletas. E o segundo é a integração da bicicleta com os diversos modais podendo ser realizada a partir dos bicicletários e dos paraciclos, mas também por meio de uma integração direta com os ônibus, trens e metrô. Mesmo tendo todos esses elementos a infraestrutura cicloviária só atingirá seus objetivos se de fato for utilizada pelos ciclistas, e possa atrair novos usuários.

4 O PROJETO CIDADE BICICLETA

Com o objetivo de promover uma mobilidade sustentável, suprir os espaços entre as estações e os centros populacionais, atender aos Programas Brasil Acessível, Bicicleta Brasil, a Política sobre Mudança do Clima (Lei nº 12.050/2001) e os compromissos voluntários do Governo Federal na Convenção - Quadro das Nações Unidas Sobre a Mudança do Clima (CONDER, 2011), o Governo do Estado da Bahia, por meio da Companhia de Desenvolvimento Urbano da Bahia - CONDER, em coordenação com a Diretoria de Equipamentos e Qualificação Urbanística – DIURB, Superintendência de Desenvolvimento Urbanístico - SUDEN e Coordenação de Projetos Intermunicipais - COURB desenvolveu o Projeto Cidade Bicicleta.

O Projeto Cidade Bicicleta visa incentivar a população baiana a usar a bicicleta como um meio de locomoção, apresentando a mesma como um objeto de transformação de uma prática, no início predominantemente de lazer, em um processo de inclusão territorial/social. E com a implantação da infraestrutura necessária, fazer da bicicleta uma solução para percorrer pequenas a médias distâncias e um meio integrador entre os demais meios de locomoção.

O desenvolvimento do Projeto foi apoiado em três bases: a de infraestrutura física, a de promoção de logística e a de gestão. A base de: Infraestrutura Física é responsável por fornecer ao ciclista um sistema confiável e adequado as suas necessidades; A Promoção da Logística está ligada as iniciativas necessárias ao suporte e desempenho da infraestrutura bem como a divulgação deste meio de transporte na sociedade; A Gestão pode ser apresentada sobre três possibilidades: gestão exclusivamente pública, gestão consorciada entre municípios sem a participação do estado, cujos custos seriam bancados por municípios ou empresas privadas, e, sistemas mistos, com atribuições claras nos setores político, institucional, socioeconômico e espacial/ operacional.

O Projeto completo atenderá aos municípios baianos com população acima de 50.000 habitantes. Eles representam 10% dos 416 existentes, porém, correspondem a 51% da população baiana, segundo a CONDER (2010^a). O Projeto Cidade Bicicleta pretende implantar ciclovias em algumas cidades do Estado, como a Macrorregião de Salvador: Municípios da Região Metropolitana de Salvador e da Baía de Todos os Santos; Feira de Santana; Municípios do Recôncavo; Valença, Nilo Peçanha, Taperoá; Ilhéus, Itabuna, Olivença, Lagoa Encantada, Itacaré; Caraiva, Trancoso, Arraial D'Ájuda, Porto Seguro, Santa Cruz Cabralia. Estes municípios já apresentam complexidade na mobilidade,

exigindo ordenamento e políticas públicas para gerir o sistema de mobilidade, porem em outros casos, o projeto terá enfoque mais voltado para o turismo:

O Cidade Bicicleta está sendo implantado em partes, a primeira delas será na cidade de Salvador, a qual contará com 217 km de vias cicláveis, segundo a CONDER. A malha cicloviária prevista para Salvador será implantada em diversos locais da cidade, os quais já foram estabelecidos no projeto. Contudo, a questão é se esses locais são realmente adequados para serem implantadas ciclovias em se tratando de demanda de usuários e com o intento de solucionar/amenizar os problemas de mobilidade para pequenas e medias distâncias, além de prover a real necessidade de integração com outros meios de transporte.

4.1 Projeto Cidade Bicicleta em Salvador

Em Salvador, o projeto propõe a recuperação das ciclovias existentes e a instalação de novos trechos no sistema cicloviário da cidade, o mesmo está sendo executado em quatro etapas, incluindo a recuperação dos 35 km já existentes e a instalação de 182 km, totalizando 217 km de vias cicláveis. Além das vias, estão previstas as instalações de pontos de apoio para que as bicicletas se integrem aos diversos meios de transporte, essa integração seria feita a partir dos pontos/estações de ônibus, estações do trem e de metrô, estações do BRTs, terminais hidroviários, ascensores e planos inclinados. Em todas estações forma previstas a implantação de bicicletários e paraciclos em locais de fácil visibilidade e acessibilidade, sempre o mais próximo possível da entrada das estações, visando garantir maior segurança na guarda da bicicleta.

A execução do Projeto em Salvador será dividida em três etapas: a 1ª representa 40% do projeto com 86 km, o qual já foi projetado e está em fase de execução. Ela foi proposta em prol da *Copa 2014*, e incluía a construção de vias cicláveis integradas e bicicletários. A 2ª Etapa representa 43% do projeto com 93,95km de extensão, e a 3ª Etapa que representa 17% do projeto com 37,05 km de extensão, conforme mostra a Figura 1.

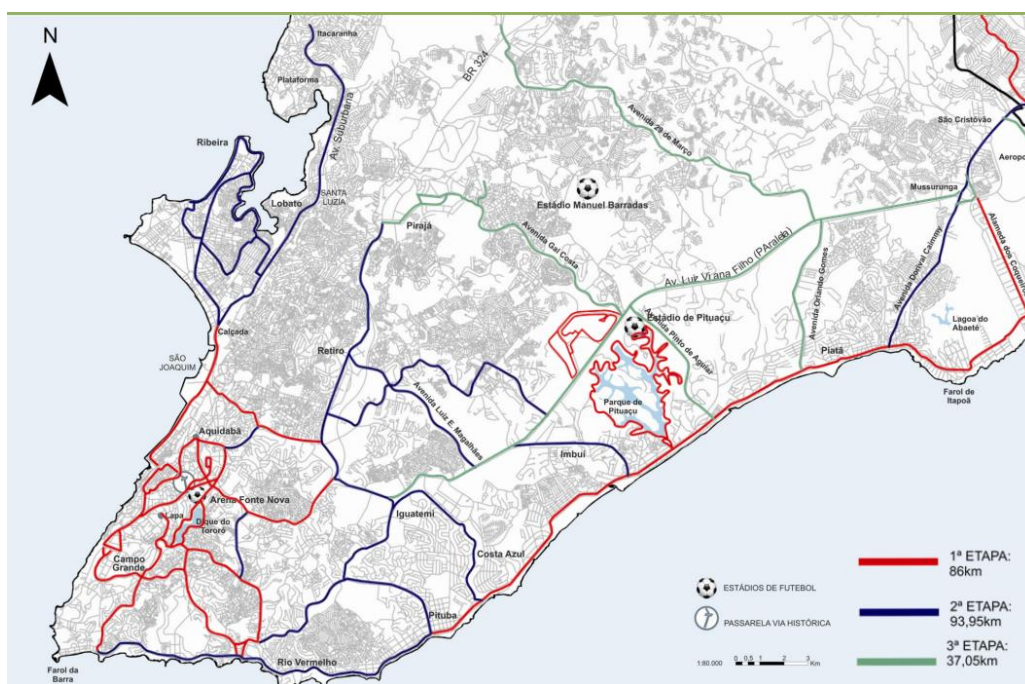


Fig. 1 – Malha Cicloviária do Projeto Cidade Bicicleta em Salvador dividida em Etapas

5 ANÁLISE DO PROJETO CIDADE BICICLETA

Mesmo tendo muitos preceitos a respeito da sustentabilidade e pregando a inclusão social e territorial, além da promoção da bicicleta como um meio de transporte e a mesma como parte de uma integração modal, o Projeto Cidade Bicicleta apresenta algumas inconsistências quanto a localização das ciclovias na estrutura viária de Salvador. O que nos trás ao que é de fato o objetivo desse artigo analisar a localização da infraestrutura cicloviária do projeto em comparação com dois fatores que influenciam as viagens diárias da população soteropolitana. Esses fatores são: a distribuição média de renda da população soteropolitana e a distribuição dos centros e sub-centros de Salvador.

5.1 Distribuição de renda x localização das ciclovias

Dentre os diversos fatores que influenciam as pessoas para escolher um modal para se locomover a renda é um dos fatores de extrema importância nessa escolha. Pois cada pessoa tem seu orçamento, com uma parcela específica para ser disponibilizada com a locomoção diária. No caso da bicicleta, as pessoas que frequentemente usam esse modal como um meio de locomoção se concentram em uma determinada faixa de renda média, a qual vai de zero até três salários mínimos, em Salvador, essa faixa salarial está concentrada predominantemente no Subúrbio e no Miolo da cidade enquanto que as pessoas com maior renda, e assim um maior poder aquisitivo, se localizam no Centro e na Orla.

Isso nos leva a questionar o porquê da localização das ciclovias, visto que ao sobrepor a malha cicloviária proposta e a distribuição de renda média da cidade, pode-se identificar que as pessoas que são apontadas como fonte da demanda, para o uso de bicicletas, não são beneficiadas de forma efetiva pelas ciclovias, conforme mostra a Figura 2. E que as mesmas são de certa forma excluídas do processo de integração com as demais áreas da cidade, contando apenas com algumas ciclovias nas principais vias em suas localidades. Essas ciclovias foram distribuídas de forma isolada e alheia as reais necessidades dessa parcela da população. Fazendo com que as mesmas sejam consideradas como ineficazes no processo de promover uma mobilidade sustentável e uma inclusão social e territorial.

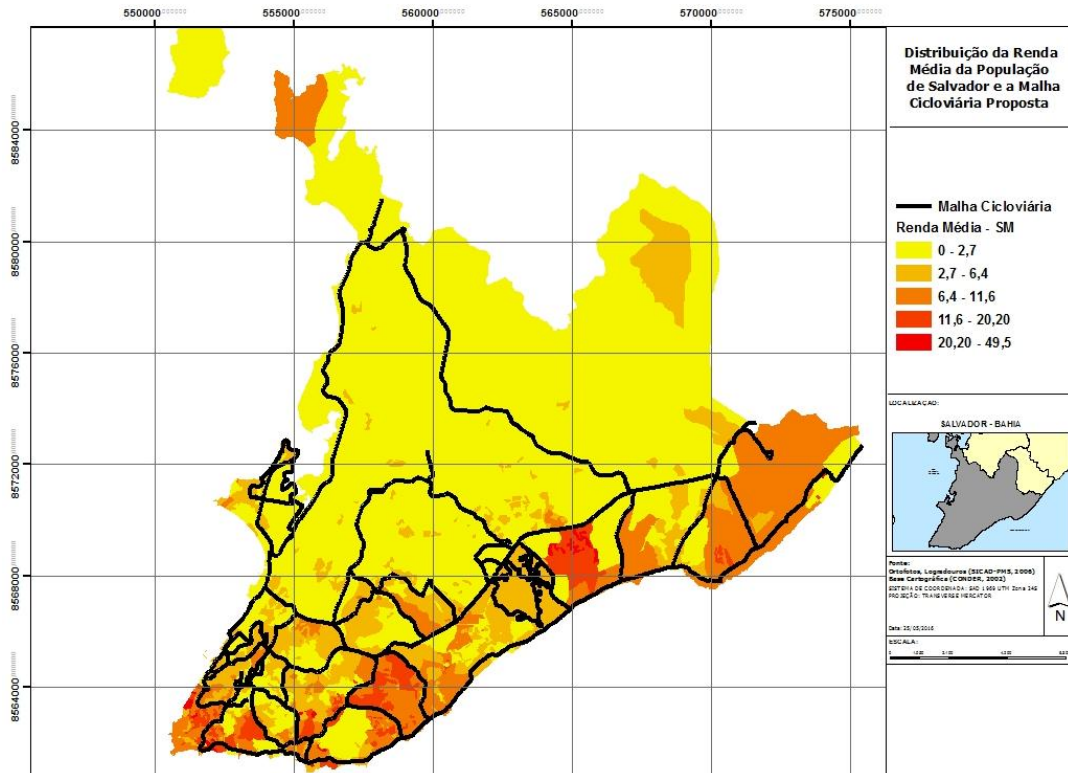


Fig.2 – Malha do Projeto sobreposta a distribuição de renda da cidade de Salvador

5.2 Centros e subcentros x localização das ciclovias

A distribuição dos centros e subcentros de Salvador indicam pontos na cidade, onde se é possível encontra uma diversidade de serviços maior do que em outras localidades, atendendo assim as várias necessidades das pessoas durante o seu dia-a-dia. Por esse motivo existem muitos deslocamentos em direção a esses pontos, em busca das suas necessidades, o que é um dos fatores que deveriam ser considerados no momento em que o Projeto foi concebido, já que esses pontos são os destinos das viagens de muitas pessoas.

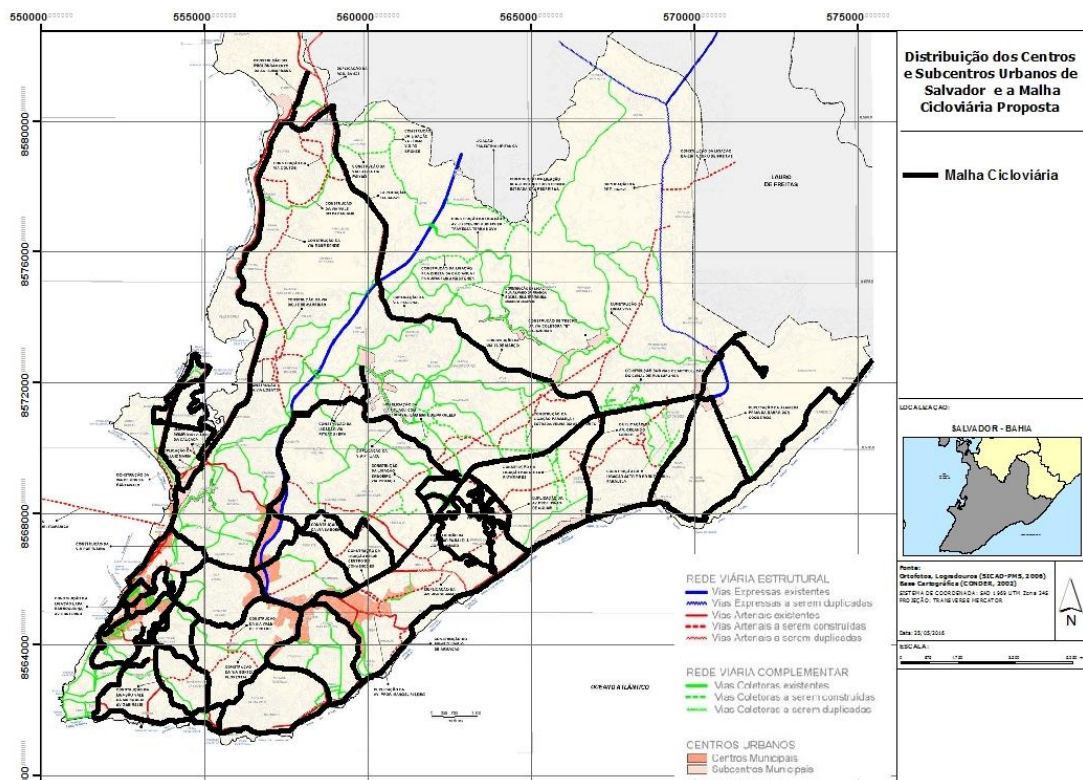


Fig. 3 – Malha do Projeto sobreposta à localização dos centros e subcentros de Salvador

A rede ciclovária proposta atende aos centros e subcentros – com exceção de um subcentro em Cajazeiras –, de Salvador, como mostra a Figura 3, no entanto com algumas ressalvas a respeito da ligação destes pelas ciclovias, pois os mesmos são ligados de forma superficial. A primeira ressalva é referente à ligação com alguns dos subcentros, que são interligados apenas em um ponto, fazendo com que o mesmo não seja atendido de forma satisfatória. A segunda ressalva é referente aos centros que são atendidos de forma extensa por meio das ciclovias, contudo isso acontece excessivamente de uma única direção que é da Orla para o Centro, formando assim uma limitação para as pessoas que querem acessar os centros da cidade por outros lugares através da bicicleta.

A ligação dos subcentros com os demais bairros do seu entorno, por meio de ciclovias, seria mais satisfatória para a população de forma que atenderiam também a um dos preceitos da Política Nacional de Mobilidade Urbana, que é a diminuição na realização de viagens para percorrer pequenas e médias distâncias com um modal motorizado individual. É nesse quesito que concluímos que as ciclovias de fato ligam os centros e os subcentros, com uma exceção, porém de forma desarticulada e superficial realizando a ligação apenas para se dizer que atende os mesmos e não priorizando as necessidades da população.

6 CONCLUSÃO

Atualmente, não se pode pensar em um desenvolvimento econômico e social sem pensar em transporte, pois as pessoas precisam se deslocar para estudar, trabalhar, fazer compras, viajar e possuem cada vez mais a necessidade de estar em movimento. E assim, as necessidades de se promover uma Mobilidade Urbana Sustentável se tornam cada vez mais evidentes através dos problemas que são enfrentados pelas pessoas diariamente, para que as mesmas possam se deslocar e atingir seus objetivos com o mesmo.

E como já foi abordado, o constante congestionamento, a poluição e os gastos excessivos com o transporte fazem com que as pessoas busquem alternativas para se locomover. E em meio a essa busca, a bicicleta tem se tornado um meio de transporte com forte atratividade e benefícios para esse fim. Contudo, escolher o modo cicloviário é um processo intrincado, no qual temos muitas questões a serem perguntadas e respondidas sobre o deslocamento a ser feito, e assim cabendo a cada usuário chegar às suas próprias conclusões a respeito de usar ou não a bicicleta como um meio de transporte.

E como meio de incentivar a população baiana a utilizar a bicicleta como um meio de transporte, o Governo do Estado desenvolveu o Projeto Cidade Bicicleta, que aqui foi apresentado em linhas gerais e voltado para etapa do projeto que está sendo realizada em Salvador. Contudo, a partir do que foi apresentado, podemos concluir que o mesmo tem um enfoque voltado para suprir as necessidades dos turistas, promovendo uma rede cicloviária com tendências de lazer e não de mobilidade. Isso é reiterado pelo fator de grande parte das ciclovias estarem na Orla ou em locais próximos a ela de forma que propiciem assim rotas agradáveis aos turistas, para que os mesmos possam passear e conhecer a cidade por meio das ciclovias, uma verdadeira atração turística.

Essa prática vai de encontro ao preceito de promover uma mobilidade através da bicicleta para gerar uma circulação para a população da cidade e promover uma inclusão social e não uma seletiva para os turistas. E essa promoção está diretamente ligada à realização de algumas partidas de futebol da COPA de 2014 em Salvador, pois as ciclovias ligam a Orla a Arena Fonte Nova, ao Estádio de Pituáçu e ao Estádio Manoel Barradas, Barradão, onde foram realizadas partidas e treinamentos de algumas das seleções. E assim facilitando o acesso aos centros das partidas ou de treinamento, o que desfavorece as pessoas que se locomovem e se locomoverão em prol de outras necessidades que não estejam relacionadas às atividades da COPA.

Bem como, não se é pensando ou de certa forma não se dá a devida importância, ao fato de que a COPA é durante um pequeno período e de que a mesma não aconteceu todos os anos no mesmo local. E que no período posterior a mesma, as pessoas não estarão focadas nesse item e sim retornando a suas rotinas e também se empenhando em suas buscas para suprir suas diversas necessidades diárias. O que não colabora com o uso da bicicleta como um modal de transporte, além de incentivar o uso da bicicleta para o lazer dos turistas.

Contudo o que nós levantamos aqui não é que se deve fugir dos pontos turísticos só para não criar uma rota turística de ciclovias, mas colocar este ponto como uma consequência da implantação daquela ciclovia naquele local e não um objetivo de implementar uma ciclovia específica para que se possa acessar determinado ponto turístico.

Além dos pontos que já foram expostos aqui há também a questão da integração modal, a qual se mostra falha, mesmo que exista um planejamento das ciclovias interligadas aos diversos terminais, isso não está ocorrendo. As ciclovias não têm o suporte necessário nas estações ferroviárias e terminais rodoviários, pois as mesmas não têm elementos de estacionamento nem de guarda, como os paraciclos, bicicletários ou biciclex. E os terminais com alta capacidade de circulação, só irão ter um bicicletário de alta capacidade, sem nenhum sistema de apoio ao usuário como oficinas, banheiros e vestiários.

Algumas das etapas do projeto já foram implementadas, a fim de promover o uso da bicicleta como um meio de transporte, provendo uma infraestrutura para o ciclista, mesmo precária e insatisfatória, mas que aqui não vem ao caso, pois se trata de problemas na execução do projeto. E com relação ao que aqui nos compete, chegamos ao que com muito pesar é a realidade de muitos outros projetos idealizados em prol da mobilidade, o Projeto Cidade Bicicleta foi elaborado de forma a não englobar de fato a população que realmente necessita de apoio em relação ao uso da bicicleta.

E que alguns pontos que já deveriam estar implantados não foram feitos e que lentamente esse projeto vem sendo negligenciado e esquecido no fundo da gaveta. E o que nos resta é esperar a implantação total do Projeto, se é que ocorrerá, e comprovar se o que foi descrito no escopo do Projeto será efetivamente implantado ou se o mesmo se tornará uma obra fadada ao desuso e a deterioração. E com a certeza de que o Projeto em si não está beneficiando a população que efetivamente necessita de uma estrutura para utilizar a bicicleta como meio de transporte.

Assim, podemos concluir que Projeto Cidade Bicicleta não está realmente voltado para a promoção de um meio de transporte sustentável e sim para a construção de ciclovias voltadas para o setor turístico e em benefício da COPA de 2014. Implantando ciclovias em locais onde a bicicleta não será de fato usada como um meio de transporte e sim para o lazer das pessoas que não necessitam de um meio alternativo para se locomover.

REFERÊNCIAS

BRASIL. (2001) **Estatuto da Cidade**: Lei 10.257/2001 que estabelece diretrizes gerais da política urbana. Brasília, Câmara dos Deputados, 1ª Edição.

BRASIL. (2004) **Política Nacional de Mobilidade Urbana Sustentável**. Cadernos MCidades - Mobilidade Urbana. Brasília. Disponível em <http://www.cidades.gov.br/index.php?option=com_content&view=article&id=242:cadernos-do-ministerio-das-cidades&catid=73&Itemid=107> Acesso em: 20 de set 2015.

CAMPOS, V.B.G. (2006). **Uma visão da mobilidade sustentável**. Revista dos Transportes Públicos. v. 2, p. 99-106.

CÉSAR, Yuriê Baptista. (2010) **A garantia do direito à cidade através do incentivo ao uso da bicicleta nos deslocamentos urbanos**. [manuscrito]. 90 f. Monografia (Graduação em Geografia). Universidade de Brasília. Brasília – DF.

COMISSÃO EUROPEIA. (2000) **Cidades para Pessoas, Cidades de Futuro**. Luxemburgo: Serviço das Publicações Oficiais das Comunidades Europeias. p. 61. Disponível em: <http://ec.europa.eu/environment/archives/cycling/cycling_pt.pdf>. Acesso: 26 jun. 2015.

CONDER, Companhia de Desenvolvimento Urbano do Estado da Bahia. (2011) . **Cidade Bicicleta: Mobilidade para Todos (Texto)**. Mobilidade Sustentável. Salvador- Bahia, 2p.

CONDER - Companhia de Desenvolvimento Urbano do Estado da Bahia. (2010) **Projeto Cidade Bicicleta: Mobilidade para Todos**. Mobilidade Sustentável. Salvador, Bahia, 40p.

FERRAZ, A. C. P.; TORRES, I.G.E. (2004) **Transporte Público Urbano**. 2. ed. São Carlos: Rima. 410p.

HOBSBAWM, E. (2002) “**Tempos interessantes: uma vida no século XX**”. ISBN 85-359-0300- 3. S.Paulo: Companhia das Letras. p. 107-108

IBAM. (2005) **Mobilidade e Política Urbana: subsídios para uma gestão integrada**. Ministério das Cidades. Brasília.

MASCARÓ, J. L. (2005) **Loteamentos urbanos**. 2da. ed. Porto Alegre: Maisquatro. v. 1. 210p Disponível em < <http://pt.scribd.com/doc/44394849/Loteamentos-Urbanos-Mascaro-Juan-Luis>>. Acessado em 10 dez. 2015

PEZZUTO, C. C. (2002). **Identificação dos fatores que influenciam no uso da bicicleta**. Mestrado (Dissertação). Pós-Graduação em Engenharia Urbana. Universidade Federal de São Carlos – UFSCar. São Carlos – SP. Disponível em: <<http://www.bichodomato.net/paznotransito/dissertacao.pdf>>. Acesso em: 25 ago. 2015.

RIBEIRO, Denise M. S. (2005) **Inclusão da Bicicleta, Como Modo De Transporte Alternativo e Integrado, no Planejamento de Transporte Urbano de Passageiros – O Caso de Salvador**. Dissertação de teste de Mestrado em Engenharia Ambiental Urbana. Salvador.

SANTOS, O. B. (2009). **Indicadores de Mobilidade Urbana: uma avaliação da sustentabilidade em áreas de Salvador - Bahia**. Dissertação (Mestrado) – Escola Politécnica, Universidade Federal da Bahia, Salvador.

SEMOB - SECRETARIA NACIONAL DE TRANSPORTE E MOBILIDADE URBANA (2004). **Política Nacional de Mobilidade Urbana Sustentável**. Princípios e Diretrizes Aprovadas no conselho das cidades em setembro de 2004. Brasília: Ministério das Cidades.

SEINFRA. (2012) Secretaria de Infraestrutura do Estado da Bahia. **Pesquisa de Mobilidade – Síntese dos Resultados Pesquisa de Mobilidade na Região Metropolitana de Salvador**. Disponível em: <<http://www.seinfra.ba.gov.br/mobilidade2012/Produto10.pdf>>. Acesso em 16 ago. 2015.

VASCONCELLOS, (2001) Eduardo Alcântara de. **Transporte urbano, espaço e equidade: análise das políticas públicas**. São Paulo: Annablume, 218p.