



Análise das iniciativas de ciclomobilidade no programa de metas 2021-2024 do município de São Paulo

Analysis of cyclomobility initiatives in the 2021-2024 goal program of the municipality of São Paulo

Análisis de las iniciativas de ciclomovilidad en el programa de metas 2021-2024 del municipio de São Paulo

Luciana Aparecida Ferreira da Silva

Mestranda, UNINOVE, Brasil
luciana.fs@uni9.edu.br

Amarilis Lucia Casteli Figueiredo Gallardo

Professora Associada, UNINOVE, USP, Brasil.
amarilis@uni9.pro.br



RESUMO

As iniciativas de ciclomobilidade promovidas por políticas de gestão pública tem gerado debates sobre sua efetividade. Esse trabalho de natureza descritiva-exploratória e abordagem quanti e qualitativa tem como objetivo principal avaliar o cumprimento das políticas da gestão municipal da cidade de São Paulo para a ciclomobilidade, a partir das pactuações do Programa de Metas 2021-2024. Assim, visa contribuir para uma produção acadêmica conectada à discussão e solução de problemas contemporâneos da vida nas cidades. Os resultados revelam atrasos na execução das políticas pactuadas e uma grande desigualdade em sua implementação. O trabalho aponta para a necessidade de considerar a equidade como elemento norteador para a efetividade das políticas de ciclomobilidade na sua contribuição para o desenvolvimento sustentável na metrópole paulistana.

PALAVRAS-CHAVE: Ciclomobilidade. Políticas públicas. Desenvolvimento sustentável.

ABSTRACT

Cycle mobility initiatives promoted by public management policies have generated debates about their effectiveness. This descriptive-exploratory work with a quantitative and qualitative approach has the main objective of evaluating compliance with the policies of the municipal management of the city of São Paulo for cycle mobility, based on the agreements of the 2021-2024 Target Program. Thus, it aims to contribute to academic production connected to the discussion and solution of contemporary problems of life in cities. The results reveal delays in the execution of agreed policies and great inequality in their implementation. The work points to the need to consider equity as a guiding element for the effectiveness of cyclomobility policies in their contribution to sustainable development in the São Paulo metropolis.

KEYWORDS: *Cyclomobility. Public policy. Sustainable development.*

RESUMEN

Las iniciativas de movilidad ciclista impulsadas por políticas de gestión pública han generado debates sobre su efectividad. Este trabajo descriptivo-exploratorio con enfoque cuantitativo y cualitativo tiene como principal objetivo evaluar el cumplimiento de las políticas de la gestión municipal de la ciudad de São Paulo para la movilidad ciclista, con base en los acuerdos del Programa Meta 2021-2024. De esta manera, pretende contribuir a la producción académica vinculada a la discusión y solución de los problemas contemporáneos de la vida en las ciudades. Los resultados revelan retrasos en la ejecución de las políticas acordadas y una gran desigualdad en su implementación. El trabajo apunta a la necesidad de considerar la equidad como elemento orientador de la efectividad de las políticas de ciclomovilidad en su contribución al desarrollo sostenible en la metrópole de São Paulo.

PALABRAS CLAVE: *Ciclomovilidad. Políticas públicas. Desarrollo sustentable.*



1 INTRODUÇÃO

No Brasil, as discussões sobre mobilidade urbana para além do transporte em si, envolvendo a qualidade do espaço urbano e as pessoas que nele vivem foram especialmente estimuladas depois da publicação da Lei Federal nº 10.257, conhecida como Estatuto da Cidade. Esse marco legal levou ao desenvolvimento de diferentes normas, recomendações e estratégias sobre desenvolvimento urbano por parte do Governo Federal (Azevedo; Vasconcelos; Ferreira, 2019), o que se desdobrou em políticas nos níveis estadual e municipal.

No mesmo período, evidencia-se o potencial da bicicleta como uma das soluções que, combinadas a outras, podem contribuir para a questão complexa e sistêmica da mobilidade urbana no século XXI (Furness, 2013). A dimensão humana no planejamento urbano deve ser considerada pois está interligada à mobilidade urbana e à sustentabilidade ambiental, relacionando-se e interferindo umas nas outras (Silva; Casagrande, 2021). Nesse sentido, a Secretaria Nacional de Mobilidade Urbana (SEMOB), tem como algumas de suas competências integrar a Política Nacional de Mobilidade Urbana a outras relacionadas ao desenvolvimento sustentável, como habitação e meio ambiente, além de articular com os demais entes federativos e outros atores a elaboração de ações, programas e políticas sobre transporte coletivo e mobilidade urbana (Brasil, 2023).

Apesar disso, muitas das antigas percepções e políticas perduram e, segundo Vasconcellos (2001, p. 97) “os investimentos no sistema viário, ao contrário de se justificarem por propiciar meios “coletivos” de consumo, levam a profundas iniquidades à medida que acabam favorecendo parcelas reduzidas da população”. Nesse sentido, a avaliação revela-se uma etapa importante do processo de implantação de políticas públicas de mobilidade urbana, para que os atores envolvidos tenham condições de avaliar a efetividade dessas medidas (Azevedo et al., 2019), mensurando resultados quantitativos, identificando falhas e propondo ajustes de rota na execução dos projetos.

A cidade de São Paulo tem mais de 12 milhões de habitantes, e sua região metropolitana conta, ainda, com outros 38 municípios, totalizando mais de 21 milhões de pessoas vivendo nessa megalópole (IBGE, 2022).

Com mais de 9 milhões de veículos (IBGE, 2022), a frota da capital paulista passou de 5.018.373 em 2006 para 9.150.267 veículos em 2022, representando um crescimento de mais de 80%, (IBGE, 2022) segundo dados da Secretaria Nacional de Trânsito (SENATRAN).

A mobilidade ativa é representada por “modos de transporte nos quais o ser humano promove o próprio deslocamento ativamente, ou seja, caminhando, pedalando, tracionando ou empurrando qualquer veículo com a propulsão da própria força física” (BID e MDR, 2020, p. 10), e para tanto precisa ter seu espaço físico respeitado pelas suas contribuições à saúde e sustentabilidade (Silva; Cruz; Romão, 2022). A mobilidade ativa ainda é parte das soluções para as políticas de transporte urbano de baixo carbono, devendo ser incentivada também para contribuir para a agenda de mitigação de gases de efeito estufa (GEE) no ambiente urbano (Maglio; Gallardo, 2020).

Em fevereiro de 2007, foi publicada a Lei Municipal n.º 14.266, que criou o sistema cicloviário da cidade de São Paulo, reconhecendo a bicicleta como um veículo e definindo alguns



conceitos em relação a esse meio de transporte. Além disso, o Programa de Metas 2021-2024 estabelecido pela gestão municipal definiu, como um de seus objetivos estratégicos, “estimular a mobilidade ativa de maneira segura para a população, com prioridade para deslocamentos a pé e de bicicleta” (PMSP, 2021, p. 37).

O Programa de Metas é um importante instrumento de gestão do município de São Paulo, incorporado à Lei Orgânica do Município em 2008. Ele deve ser apresentado em até 90 dias depois da posse da pessoa eleita para comandar o executivo municipal, com prioridades e ações elencadas, além de indicadores para que a população possa acompanhar e cobrar o progresso das atividades (PMSP, 2022). Também existem consultas e audiências públicas como forma de viabilizar a participação social na elaboração do documento final. O programa 2021-2022 foi elaborado pela gestão Covas – Nunes, que teve início com Bruno Covas (1980 - 2021), do partido Social Democracia Brasileira (PSDB), eleito em 2020 e, depois de seu falecimento em 2021, teve continuidade com o antes vice-prefeito Ricardo Nunes, do Movimento Democrático Brasileiro (MDB). Essa versão é dividida em seis eixos, sendo o eixo SP Ágil o que concentra as ações voltadas à mobilidade urbana.

É nesse contexto que surge a proposta desse estudo, que busca contribuir para a verificação do sucesso da cidade na execução da meta 43, ligada à ciclomobilidade: “implantar 300 quilômetros de estruturas cicloviárias” (PMSP, 2021, p. 138). Essa meta municipal é vinculada à meta 11.2 dos Objetivos de Desenvolvimento Sustentável (ODS) promovidos pela Organização das Nações Unidas (ONU), de proporcionar o acesso amplo ao transporte seguro, sustentável, democrático e a preços acessíveis (ONU, 2015).

Além do levantamento quantitativo referente ao atingimento da meta, pretende-se avaliar, do ponto de vista qualitativo, as ações pactuadas no plano de metas, especialmente no que tange à redução da desigualdade de mobilidade urbana em diferentes regiões de São Paulo.

Tendo em vista os ODS da agenda 2030 da ONU, que abrangem desde questões relacionadas ao combate à fome até metas para redução de emissões de GEE e preservação de recursos naturais, os impactos da mobilidade urbana desdobram-se em vários aspectos, como econômicos, uma vez que os custos dos congestionamentos e problemas de mobilidade relacionados foram estimados em cerca de R\$ 40 bilhões somente em 2012 (Cintra, 2014). A relevância desse estudo está em suas contribuições para a produção científica na área da mobilidade urbana e de transportes, muitas vezes tratada como uma mera questão de engenharia, mas que necessita de uma abordagem mais sistêmica, que pondere as implicações ecológicas, sociais e humanas do planejamento urbano (Netto; Ramos, 2017).

As políticas de mobilidade podem ser empregadas como forma de promover a equidade, mas têm, em muitos casos, gerado e aprofundado desigualdades, revitimizando populações já vulneráveis do ponto de vista socioeconômico (Guimarães; Lucas, 2019).

Assim, o objetivo geral desta pesquisa é avaliar o cumprimento das políticas da municipalidade para a ciclomobilidade, incluídos no Programa de Metas 2021-2024, por meio do levantamento de dados abertos publicados pela prefeitura de São Paulo. Pretende-se ainda comparar a estrutura disponível de ciclomobilidade antes e depois do estabelecimento do programa por regiões da cidade.



Esse artigo está estruturado em três seções, além dessa introdução. Na seção 2, apresenta-se o método do trabalho, com descrição das técnicas para levantamento e análise dos dados. Os resultados são apresentados na seção 3, conduzindo às discussões e conclusões finais apresentadas na seção 4.

2 MÉTODO

O método de pesquisa adotado é misto, em análise quantitativa e qualitativa, ao verificar o real cumprimento das metas de ciclomobilidade da gestão municipal de São Paulo, a partir de dados públicos, frente ao que foi pactuado no Programa de Metas. A combinação de conhecimentos da área dos transportes, técnica e permeada de dados quantitativos, com uma análise geosociopolítica, sustentada por conceitos qualitativos e, muitas vezes, subjetivos, é justamente um dos desafios ao estudar a mobilidade urbana (Caccia, 2015).

A técnica de pesquisa empregada neste estudo foi principalmente a documental, tendo o levantamento bibliográfico como apoio. O trabalho tem natureza descritiva-exploratória, apresentando o panorama atual da ciclomobilidade na cidade de São Paulo por meio da observação dos indicadores estabelecidos pela municipalidade frente ao Programa de Metas 2021-2024.

Na pesquisa documental foram levantadas as propostas da gestão pública do município de São Paulo, por meio das seguintes publicações oficiais: Programa de Metas 2021-2024 e Relatório de Execução Anual do Programa de Metas, disponíveis na página do Programa de Metas 2021-2024 (https://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/governo/planejamento/programa_de_metas_20212024/), sob a responsabilidade da Secretaria Executiva de Planejamento e Entregas Prioritárias da cidade de São Paulo.

Os dados quantitativos foram obtidos no *site* do Painel de Monitoramento das metas 2021-2024. Nessa fase, foram levantados os dados referentes ao indicador da meta 43 – extensão de estrutura cicloviária – ciclovias, ciclorrotas e ciclofaixas – implantada (em quilômetros) do Programa de Metas, composta das seguintes iniciativas:

- Assegurar que mais de 80% das Subprefeituras tenham estruturas cicloviárias conectadas com a rede cicloviária do centro expandido da cidade;
- Implantar seis transposições cicloviárias por pontes sobre os rios Pinheiros e Tietê;
- Implantar três transposições cicloviárias por passarelas existentes;
- Implantar sete transposições cicloviárias por viadutos;
- Implantar uma ciclopassarela nova;
- Implantar bicicletários em todos os terminais urbanos de ônibus municipais.

A área de estudo é o município de São Paulo, com enfoque na avaliação dos indicadores de suas políticas públicas de ciclomobilidade. Como a cidade mais populosa e rica do país, com um Produto Interno Bruto (PIB) de R\$ 748.759.006,97 em 2020, correspondendo a 9,8% do PIB nacional naquele ano (IBGE, 2022), São Paulo destaca-se como referência de



desenvolvimento para outros municípios. A quantidade e a qualidade de dados disponibilizados por São Paulo é outro fator relevante para a sua escolha, pois possibilitam a realização de uma pesquisa bem embasada com números oficiais.

Com seus 20 mil quilômetros de vias (CET, 2023), o dado mais recente sobre a estrutura cicloviária, publicado no Relatório de Execução Anual do Programa de Metas da Cidade de São Paulo de 2021, aponta que a capital paulista chegou ao fim de 2021 com 699,2 quilômetros de ciclovias, ciclofaixas e ciclorrotas implementadas.

A apresentação dos dados foi organizada em tabelas por ano e com informações sobre localidades das ações. Assim, pode-se traçar um comparativo geográfico e temporal para analisar se as iniciativas da municipalidade para a ciclomobilidade incluídas no Programa de Metas 2021-2024 buscaram ao menos atenuar desigualdades e se estão sendo cumpridas conforme o pactuado no início da atual gestão, em 2021.

3 RESULTADOS

Foram consultados os instrumentos utilizados pela gestão municipal de São Paulo para publicizar as ações prioritárias, as iniciativas para executá-las e os indicadores definidos para as metas do Programa de Metas 2021-2024. Dentre eles, destaca-se o Painel de Monitoramento do Programa de Metas, que apresentou resultados das entregas realizadas em 2021 e daquelas efetuadas de 2022 ao primeiro semestre de 2024, como apresentado na Tabela 1.

Tabela 1 – Valores realizados acumulados de estrutura cicloviária implantada por ano por subprefeitura contemplada (em km)

Subprefeitura	2021	2023	Total implantado
Butantã	-	-	7,25
Campo Limpo	0,74	0,74	0,74
Ermelino Matarazzo	2,17	2,17	2,17
Ipiranga	4,77	4,77	8,57
Itaim Paulista	2,06	2,06	2,06
Lapa	-	1,70	1,70
M'Boi Mirim	1,20	1,20	1,20
Mooca	3,45	3,45	4,61
Pinheiros	6,21	6,21	6,21
Santo Amaro	4,38	4,38	8,33
São Mateus	1,43	1,43	1,43
Sapopemba	1,19	1,19	1,19
Sé	6,47	6,47	10,56
Vila Maria-Vila Guilherme	2,67	2,67	2,67
Vila Mariana	-	10,16	10,16
Total	36,74	48,60	68,86

Fonte: Painel de Monitoramento do Programa de Metas 2021/2024, Prefeitura Municipal de São Paulo (2024)

Pela Tabela 1, é possível observar que das 32 subprefeituras de São Paulo, 15 foram contempladas pela meta de expansão da estrutura cicloviária. Quanto ao atingimento da meta, até junho de 2024, foram implementados 68,86, dos 300 km de estrutura cicloviária pactuados

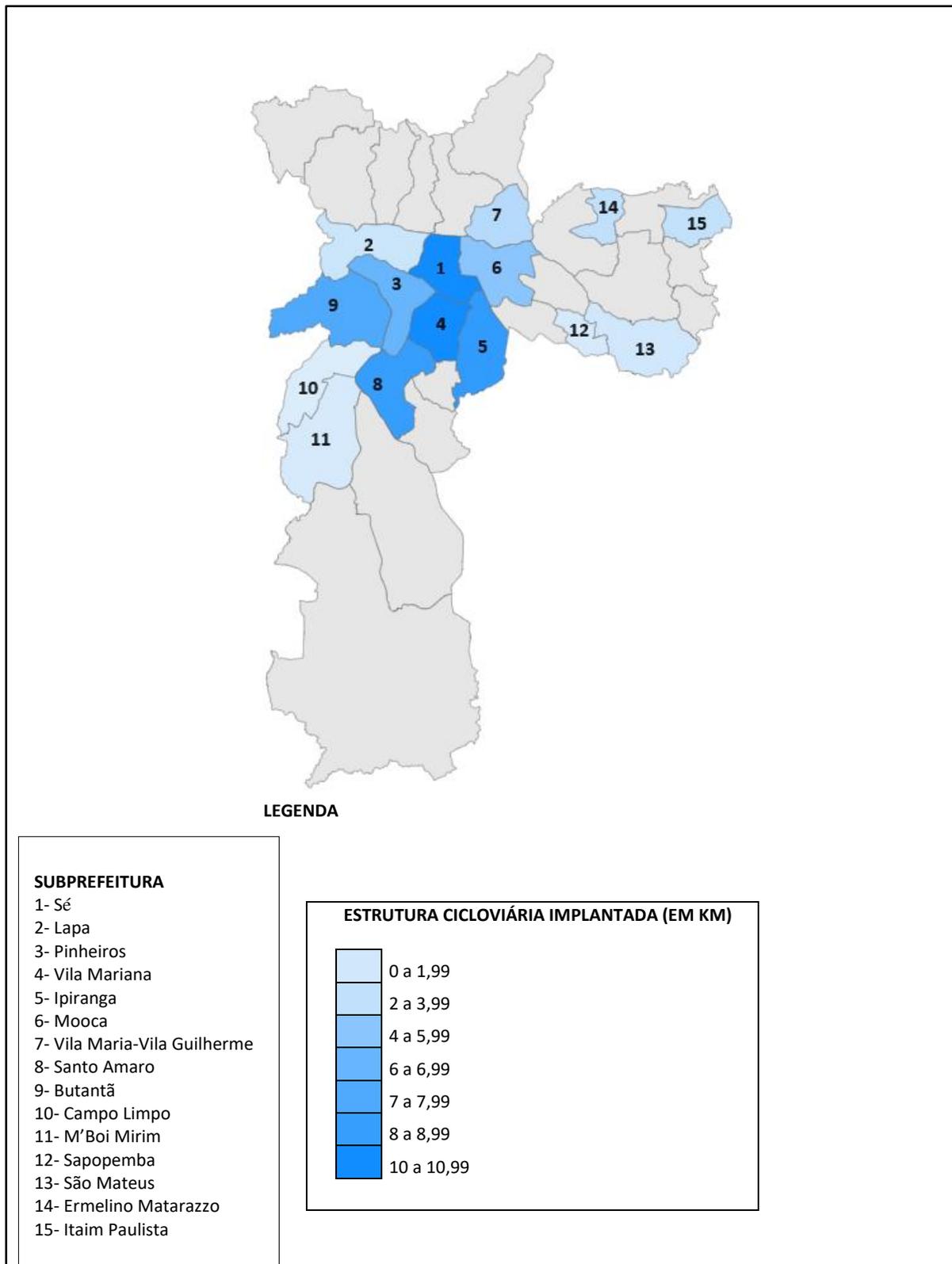


no Programa de Metas (Prefeitura Municipal de São Paulo, 2023). Esse valor corresponde a apenas 22,95% do total, restando menos de um ano para o fim do mandato do atual prefeito e, conseqüentemente, para o prazo final de entrega das metas do Programa de Metas vigente.

De acordo com o Painel de Monitoramento do Programa de Metas 2021/2024, processos de licitação em junho de 2023 previam a expansão da estrutura cicloviária em mais 259 km. Porém, o processo entre contratação à entrega final de obras públicas de infraestrutura pode demorar anos.

A Figura 1 ilustra a distribuição geográfica das ciclovias, ciclorrotas e ciclofaixas implementadas em São Paulo, o que permite uma análise mais qualitativa da meta 43 do Programa de Metas 2021-2024.

Figura 1 – Subprefeituras contempladas pela meta 43 do Programa de Metas 2021-2024 da Cidade de São Paulo



Fonte: Painel de Monitoramento do Programa de Metas 2021-2024, Prefeitura Municipal de São Paulo (2024)



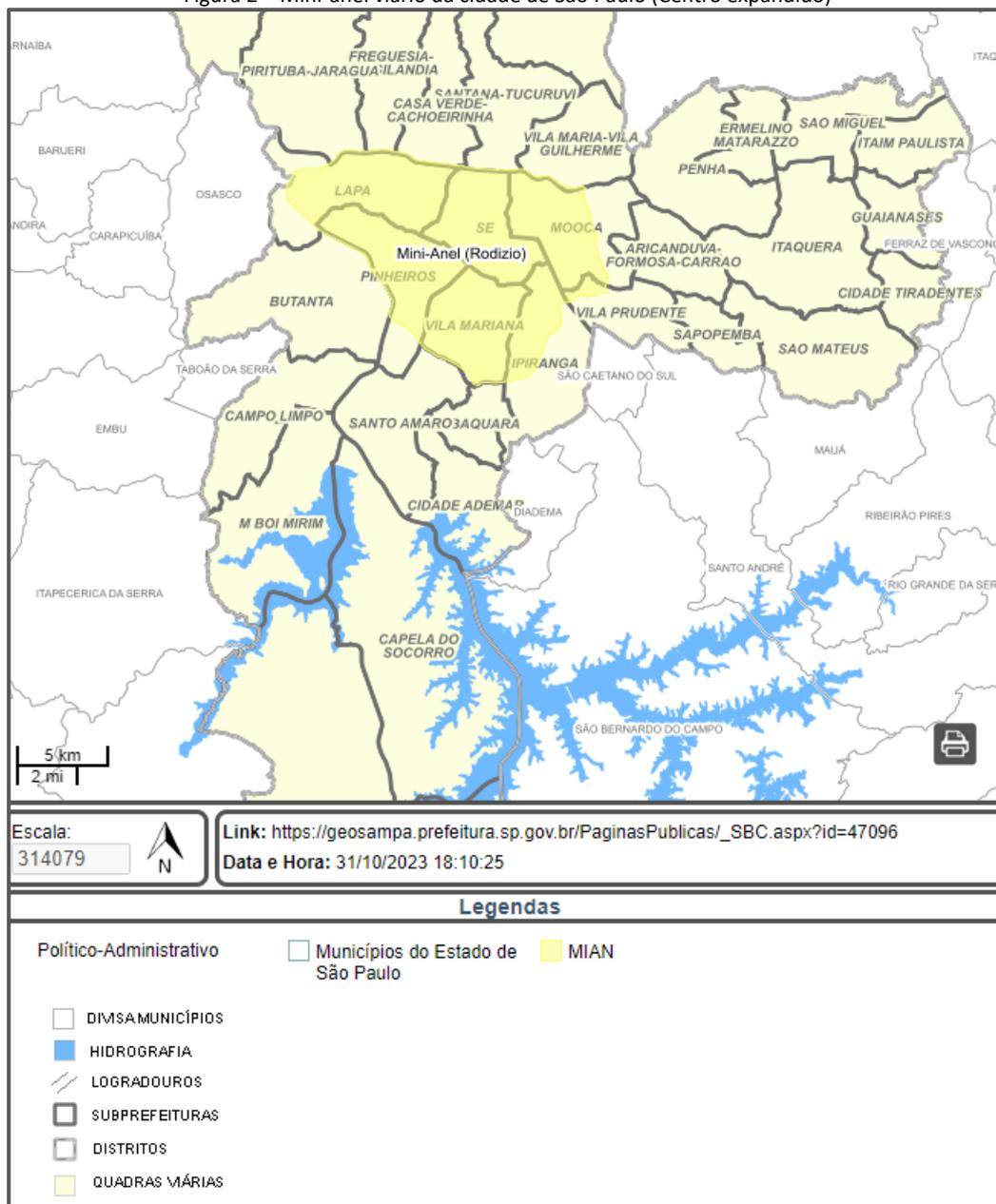
Pela Figura 1, observa-se que não há ações pactuadas para todas as subprefeituras, bem como se identifica que as regiões mais beneficiadas são as pertencentes ao chamado Centro expandido. Essa área pode ser considerada privilegiada do ponto de vista de mobilidade, pois possui estações de metrô, corredores e terminais de ônibus e uma grande infraestrutura de comércio, escolas, unidades de saúde, equipamentos de lazer, oferta de empregos etc.

As poucas subprefeituras periféricas que receberam estrutura cicloviária no período observado tiveram menos quilômetros dessa estrutura instalada que as demais. A desigualdade no planejamento e execução de medidas de políticas públicas pode ser causa e, ao mesmo tempo, consequência da disparidade centro-periferia. Nesse esquema, o poder político e econômico se concentra nos centros (também interpretados como áreas mais desenvolvidas da cidade) enquanto a classe trabalhadora é relegada às periferias (Verhelst, 1992).

Segundo Fortes *et al.* (2021), pessoas brancas e de alta renda são privilegiadas também no acesso à infraestrutura cicloviária, apresentando uma renda média 43% superior à média da cidade quando vivem a cerca de 300m de ciclovias e/ou ciclofaixas. Ainda segundo os autores, locais onde as pessoas menos possuem automóveis são justamente as que recebem menos investimentos em estrutura cicloviária.

Para melhor compreensão dessa análise, a Figura 2 apresenta a área do Centro expandido de São Paulo, evidenciando como essa região abrange a maioria das subprefeituras contempladas com mais estrutura cicloviária, e como as periferias são preteridas nessas ações.

Figura 2 – Mini-anel viário da cidade de São Paulo (Centro expandido)



Fonte: GeoSampa (2023)

Conforme Guimarães e Lucas (2019), os profissionais envolvidos no planejamento dos sistemas de transportes e mobilidade urbana no Brasil não são alheios às questões como desigualdade social, relevância da participação social na formulação do planejamento urbano e outros fatores relevantes para o desenvolvimento sustentável. Porém, de acordo com os autores, esses profissionais não enxergam que políticas de mobilidade também são produtoras dessas desigualdades, nem têm claro o seu papel na mudança do cenário desigual atual.

4 CONCLUSÕES



Das 32 subprefeituras de São Paulo apenas 15 foram contempladas pela meta de expansão da estrutura cicloviária municipal. Até junho de 2024, para o cumprimento da meta 43 de ciclomobilidade, dos 300 km de estrutura cicloviária pactuados no Programa de Metas menos de 70 foram implementados. Ainda que o Painel de Monitoramento do Programa de Metas 2021/2024 tenha previsto em junho de 2023 processos de licitação para expansão da estrutura cicloviária em mais 259 km, restavam até então menos de dois anos de mandato do prefeito.

Essa pesquisa também revelou a desigualdade na distribuição da infraestrutura de ciclomobilidade entre as subprefeituras paulistanas, com franco privilégio para aquelas incluídas na região do Centro expandido, que detém a melhor mobilidade urbana do município.

A principal limitação da pesquisa deve-se ao fato de a gestão pública municipal de São Paulo apresentar apenas resultados consolidados do Programa de Metas 2021-2014, não permitindo uma análise mais aprofundada das iniciativas definidas para atingimento da meta 43. Uma extensão desse estudo com pesquisa de campo ou mesmo *survey* poderia contribuir para análises mais pormenorizadas de execução da meta.

Embora a ciclomobilidade seja objeto de diversas políticas públicas, é necessário articulá-la com outras variáveis do desenvolvimento urbano sustentável para que não seja mais um fator gerador de desigualdades nem seja tratada de forma isolada, reduzindo as possibilidades de continuidade e impacto positivo das políticas no longo prazo.

Essa pesquisa buscou contribuir para o aprimoramento do planejamento das políticas públicas de mobilidade, assim, recomenda-se que a gestão pública garanta maior efetividade das políticas de ciclomobilidade. Recomenda-se que seja considerada a equidade como objetivo de toda política de mobilidade, pois a forma, o tempo e as condições de locomoção das pessoas pelo espaço urbano podem afetar diretamente seu acesso a serviços públicos, melhores oportunidades de trabalho e geração de riqueza para o desenvolvimento das cidades e do país.

Pesquisas futuras podem dar continuidade ao estudo apresentado, pela análise de outras ações relacionadas à mobilidade, como implementação de corredores de ônibus, de equipamentos de ciclomobilidade (bicicletários, paraciclos etc.) e, até mesmo, a interrelações entre as políticas de mobilidade urbana com outros temas relevantes ao desenvolvimento sustentável, tais como bem-estar e equidade de gênero.

REFERÊNCIAS

BANCO INTERAMERICANO DE DESENVOLVIMENTO – BID E MINISTÉRIO DO DESENVOLVIMENTO REGIONAL – MDR. **Mobilidade a pé**. Global Environment Facility – GEF (financiador). Brasília: Editora IABS, 2020.

BRASIL. Decreto nº 11.468, de 5 de abril de 2023. Aprova a Estrutura Regimental e o Quadro Demonstrativo dos Cargos em Comissão e das Funções de Confiança do Ministério das Cidades e remaneja e transforma cargos em comissão e funções de confiança. **Diário Oficial da União**: seção 1 - Edição Extra, Brasília, DF, ano 161, n. 66-A p. 5, 05 abr. 2023.

CACCIA, L. S. **Mobilidade urbana**: Políticas Públicas e apropriação do espaço em cidades brasileiras. 2015. Dissertação. (Mestrado em Geografia) – Instituto de Geociências, Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Porto Alegre, 2009. Disponível em: <<https://lume.ufrgs.br/handle/10183/133191>>. Acesso em: 22 out. 2023.



CET – COMPANHIA DE ENGENHARIA DE TRÁFEGO. **CET amplia medição do trânsito para todas as vias da cidade.** Disponível em: <<http://www.cetsp.com.br/noticias/2023/03/03/cet-amplia-medicao-do-transito-para-todas-as-vias-da-cidade.aspx>>. Acesso em: 24 mai. 2023.

CINTRA, M. Os custos dos congestionamentos na cidade de São Paulo. *School of Economics*, n. 356, abril 2014. São Paulo: Fundação Getúlio Vargas. Disponível em: <<https://bibliotecadigital.fgv.br/dspace/handle/10438/11576>>. Acesso em: 22 set. 2023.

FORTES, L. M. *et al.* **Priorizar o transporte ativo por bicicletas!** São Paulo: Centro de Estudos da Metrópole, 2021 (Nota Técnica, n. 6). Disponível em: <<https://centrodametropole.fflch.usp.br/pt-br/publicacoes/notas-tecnicas>>. Acesso em: 29 out. 2023.

FURNESS, Z. (PENNSYLVANIA STATE UNIVERSITY GREATER ALLEGHENY, ESTADOS UNIDOS), Z. NÃO TEMOS NADA A PERDER, EXCETO NOSSAS CORRENTES (DE BICICLETA): CONTEMPLANDO O FUTURO DO CICLOATIVISMO E DO CARRO. **Pós - Revista Brasileira de Pós-Graduação em Ciências Sociais**, [S. l.], v. 12, 2014. Disponível em: <<https://periodicos.unb.br/index.php/revistapos/article/view/13594>>. Acesso em: 27 out. 2023.

GUIMARÃES, T.; LUCAS, K. O papel da equidade no planejamento de transporte coletivo urbano no Brasil. **TRANSPORTES**, [S. l.], v. 27, n. 4, p. 76–92, 2019. DOI: 10.14295/transportes.v27i4.1709. Disponível em: <<https://www.revistatransportes.org.br/anpet/article/view/1709>>. Acesso em: 28 out. 2023.

IBGE – INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. **Frota de veículos.** Rio de Janeiro, 2022. Disponível em: <<https://cidades.ibge.gov.br/brasil/sp/sao-paulo/pesquisa/22/28120?localidade1=35>>. Acesso em: 15 jun. 2023.

IBGE – INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. **Prévia do Censo Brasileiro de 2022.** Rio de Janeiro, 2022. Disponível em: <<https://censo2022.ibge.gov.br/etapas/divulgacao-dos-resultados.html>>. Acesso em: 17 mai. 2023.

IBGE – INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. **Produto Interno Bruto dos Municípios.** Rio de Janeiro, 2022. Disponível em: <<https://cidades.ibge.gov.br/brasil/sp/sao-paulo/pesquisa/38/46996>>. Acesso em: 12 jun. 2023.

LUIZ DE AZEVEDO, W.; VASCONCELOS, F. N.; CARRETA FERREIRA, G. A. Políticas de Mobilidade Urbana: Identificação de Critérios de Avaliação das Políticas e Ações de Ciclomobilidade. **arq.urb.**, [S. l.], n. 25, p. 1–20, 2019. DOI: 10.37916/arq.urb.vi25.9. Disponível em: <<https://revistaarqurb.com.br/arqurb/article/view/9>>. Acesso em: 12 out. 2023.

MAGLIO, L. M.; GALLARDO, A. L. C. F. Políticas públicas aplicadas ao transporte urbano de baixo carbono na cidade de São Paulo. **Gestão e Regionalidade**, v. 36, n. 109, 2020.

NETTO, N. A.; RAMOS, H. R. Estudo da Mobilidade Urbana no Contexto Brasileiro. **Revista de Gestão Ambiental e Sustentabilidade**, [S. l.], v. 6, n. 2, p. 59–72, 2017. DOI: 10.5585/geas.v6i2.847. Disponível em: <<https://periodicos.uninove.br/geas/article/view/10047>>. Acesso em: 24 out. 2023.

SÃO PAULO, Prefeitura Municipal de. Secretaria de Governo Municipal. **Programa de Metas 2021-2024 Versão final.** 2021. Disponível em: <https://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/governo/planejamento/programa_de_metas_20212024/>. Acesso em: 17 mai. 2023.

SÃO PAULO, Prefeitura Municipal de. Secretaria Executiva de Planejamento e Entregas Prioritárias. **Cartilha de replicabilidade:** Programa de Metas da cidade de São Paulo. 2022. Disponível em: <https://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/governo/planejamento/programa_de_metas>. Acesso em: 23 out. 2023.

SÃO PAULO (Município). **GeoSampa.** Disponível em: <http://geosampa.prefeitura.sp.gov.br/PaginasPublicas/_SBC.aspx>. Acesso em: 31 out. 2023

SILVA, L. C.; CRUZ, M. K.; ROMÃO, S. R. L. MOBILIDADE ATIVA RESILIENTE: indicativos para uma nova cultura de planejamento urbano pós pandemia. In: OLIVEIRA, Sandra Costa de; PELLICIONI, Maria Cecília Foces; WESTPHAL, Márcia Faria (org.). **Mobilidade Urbana em Tempos de Pandemia.** São Paulo: Faculdade de Saúde Pública da USP.



2022. p. 157-178. Disponível em: <<https://www.livrosabertos.sibi.usp.br/portaldelivrosUSP/catalog/book/897>>. Acesso em: 15 jun. 2023.

SOUZA SILVA, A.; TREVISAN CASAGRANDE, B. Qualidade de vida intraurbana: a retomada dos espaços abertos públicos como locais de convívio social. *arq.urb*, [S. l.], n. 31, p. 31–44, 2021. DOI: 10.37916/arq.urb.vi31.470. Disponível em: <<https://revistaarqurb.com.br/arqurb/article/view/470>>. Acesso em: 18 ago. 2023.

VASCONCELLOS, E. **Transporte Urbano, Espaço e Equidade**: análise das políticas públicas. São Paulo: Annablume, 2001.

VERHELST, T. G. **O direito à diferença**: identidades culturais e desenvolvimento. Tradução de Maria Luíza César. Rio de Janeiro: Vozes, 1992.