

O SISTEMA CICLOVIÁRIO E A LEGISLAÇÃO MUNICIPAL DE CAMPOS DOS GOYTACAZES SOB A ÓTICA DA INCLUSÃO (MOBILIDADE URBANA E DIREITO À CIDADE)

Marina Maria Barcelos João

Instituto Federal Fluminense | arqmarinamaria@gmail.com

Danielly Cozer Aliprandi

Instituto Federal Fluminense | danielly.aliprandi@iff.edu.br

Aline Couto da Costa

Instituto Federal Fluminense | alinecoutoarquitetura@gmail.com

Sessão Temática VIII: Mobilidade Urbana e direito à cidade

Resumo: A importância do sistema ciclovitário é evidente quando se trata de promover a democratização do acesso aos espaços públicos, considerando que a bicicleta é um meio de transporte de baixo custo. A cidade de Campos dos Goytacazes atualmente possui um sistema ciclovitário que abrange variadas regiões, mas algumas áreas da cidade não são contempladas pelo sistema mencionado, ressaltando a importância da existência de legislações específicas para incentivar e regulamentar a implantação desses sistemas e sua efetiva aplicação na prática. Diante do exposto, o artigo tem como objetivo geral compreender de que forma o sistema ciclovitário é trabalhado na legislação municipal de Campos dos Goytacazes e colocado em prática pelo poder público, levando em consideração premissas de inclusão e democratização do acesso aos espaços. Para alcançar este objetivo, foi realizada pesquisa bibliográfica, pesquisa documental e elaboração de mapeamento temático.

Palavras-chave: Sistema ciclovitário; Campos dos Goytacazes; mobilidade urbana; inclusão; direito à cidade.

THE CYCLING SYSTEM AND MUNICIPAL LEGISLATION OF CAMPOS DOS GOYTACAZES FROM THE PERSPECTIVE OF INCLUSION

Abstract: *The importance of the cycle path system is evident when it comes to promoting the democratization of access to public spaces, considering that the bicycle is a low-cost means of transportation. The city of Campos dos Goytacazes currently has a cycle path system that covers several regions, but some areas of the city are not covered by the aforementioned system, highlighting the importance of specific legislation to encourage and regulate the implementation of these systems and their effective application in practice. In view of the above, the article has the general objective of understanding how the cycle path system is worked on in the municipal legislation of Campos dos Goytacazes and implemented by the public authorities, taking into account premises of inclusion and democratization of access to spaces. To achieve this objective, bibliographical research, documentary research and thematic mapping were carried out.*

Keywords: *Cycle path system; Campos dos Goytacazes; urban mobility; inclusion; right to the city.*

EL SISTEMA DE CICLISMO Y LA LEGISLACIÓN MUNICIPAL DE CAMPOS DOS GOYTACAZES DESDE LA PERSPECTIVA DE LA INCLUSIÓN

Resumen: *La importancia del sistema ciclista es evidente a la hora de promover la democratización del acceso a los espacios públicos, considerando que la bicicleta es un medio de transporte de bajo coste. La ciudad de Campos dos Goytacazes cuenta actualmente con un sistema de bicicletas que cubre varias regiones, pero algunas áreas de la ciudad no están cubiertas por dicho sistema, destacando la importancia de la existencia de legislación específica para fomentar y regular la implementación de estos sistemas y sus aplicación efectiva en la práctica. Teniendo en cuenta lo anterior, el objetivo general del artículo es comprender cómo el sistema de bicicletas es trabajado en la legislación municipal de Campos dos Goytacazes y puesto en práctica por los poderes públicos, teniendo en cuenta premisas de inclusión y democratización del acceso a los espacios. Para lograr este objetivo se realizaron investigaciones bibliográficas, investigaciones documentales y mapeos temáticos.*

Palabras clave: *Sistema de ciclo; Campos dos Goytacazes; movilidad urbana; inclusión; derecho a la ciudad.*

INTRODUÇÃO

Os espaços livres de circulação são relevantes no contexto urbano não só por tornarem possíveis as circulações de pessoas e mercadorias, mas principalmente por serem elementos integradores que estabelecem relações entre os espaços. Enfatizando o sistema ciclovitário, é notória a importância que as ciclovias têm quando se trata da democratização do acesso aos espaços públicos, visto que a bicicleta é um meio de locomoção de baixo custo, quando comparada aos automóveis.

O modelo atual de mobilidade que prioriza o meio de transporte motorizado afeta diretamente a qualidade do meio ambiente nos âmbitos local e global, sendo um importante fator que contribui para o aquecimento global, em virtude das emissões de gases do efeito estufa, consequentes da utilização de combustíveis fósseis (Boareto, 2010).

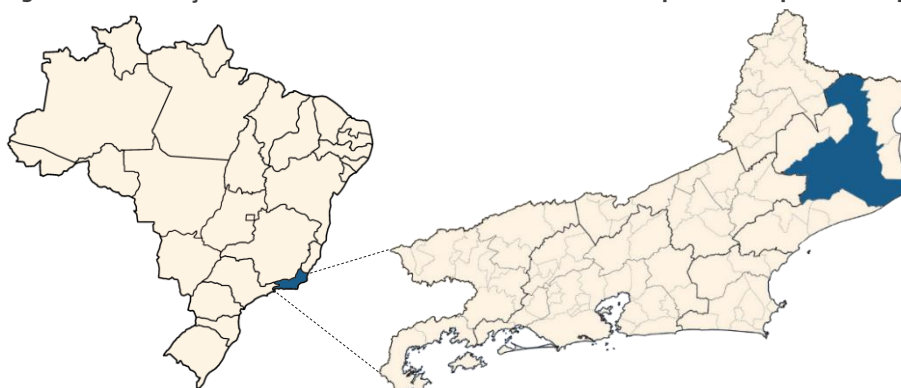
As cidades têm sido objeto de preocupação em relação aos impactos ambientais, especialmente no que diz respeito às emissões destes gases que, além de influenciar nas alterações climáticas, também geram expressivos impactos na qualidade do ar, provocando danos à saúde pública dos habitantes constantemente expostos à poluição. Assim, a nível global, existe um interesse crescente no desenvolvimento de cidades sustentáveis (Boareto, 2010; Gehl, 2013).

Além dos benefícios ambientais e climáticos, o uso da bicicleta proporciona impactos significativos na saúde física e mental da população, pois envolve a prática de atividade física de forma acessível e eficiente. Essa prática é vantajosa tanto para quem utiliza a bicicleta como meio de transporte quanto para os que a adotam como instrumento para exercícios físicos e lazer.

Nesse contexto, as bicicletas são o principal ou o único meio de locomoção de parte da população de baixa renda, que utiliza esse modal para realizar atividades cotidianas, como ir ao trabalho e levar os filhos para a escola, por exemplo, e perderia mais tempo se precisasse realizar os percursos necessários a pé e gastaria dinheiro com o transporte público coletivo. Muitas vezes, essas pessoas percorrem, com suas bicicletas, longos e cansativos trajetos que são facilitados quando as condições do sistema ciclovitário são adequadas, quando este sistema abarca o território de forma satisfatória e quando existem pontos de apoio ao ciclista ao longo da malha urbana que facilitam inclusive a integração com outros modais de transporte.

Campos dos Goytacazes (Figura 1), cidade média localizada no interior do estado do Rio de Janeiro, nos últimos 50 anos teve seu crescimento pautado nos *royalties* do petróleo, alcançando o auge do seu desenvolvimento nos anos 1970. As indústrias foram impulsionadas nesse período, fazendo com que a economia se desenvolvesse e o município enfrentasse consequências de seu crescimento acelerado.

Figura 1: Localização do estado do Rio de Janeiro e do município de Campos dos Goytacazes



Fonte: Elaborada pelas autoras, 2024.

Anteriormente, no século XVIII, a cana-de-açúcar se tornou a atividade econômica predominante na região. A atividade sucroalcooleira e sua influência, principalmente no período em que a cana-de-açúcar era altamente valorizada pelo mercado europeu, contribuíram para a geração de riquezas para a cidade, sendo relevantes para sua estruturação urbana e interferindo nos âmbitos político, econômico e social da região (Zacchi, 2012).

O destaque de Campos na conjuntura nacional aumentou significativamente, graças à substituição de engenhos a vapor por usinas de cana-de-açúcar com equipamentos mais avançados, fato que modernizou seu parque industrial e intensificou sua produtividade nas últimas três décadas do século XIX (Conti, 2013).

A cidade atualmente possui um sistema ciclovitário composto por ciclovias (Figura 2), ciclofaixas, ciclorrotas e calçadas compartilhadas que compõem a malha urbana e abrangem alguns bairros e distritos. No entanto, algumas regiões de Campos não são contempladas pelo sistema mencionado, destacando-se aqui a importância da existência de legislações específicas para pautar o incentivo e a regulamentação do estabelecimento desses sistemas e suas características.

Figura 2: Duas das principais ciclovias de maior extensão em Campos dos Goytacazes, localizadas na Av. 28 de Março e na Av. Arthur Bernardes



Fonte: Acervo pessoal, 2023, 2024.

Diante do exposto, tem-se o seguinte problema de pesquisa: de que forma a legislação vigente do município de Campos aborda o sistema ciclovitário em se tratando de inclusão e democratização do acesso aos espaços urbanos e de que maneira ela está sendo colocada em prática pelo poder público? Dito isso, o artigo tem como objetivo geral compreender de que forma o sistema ciclovitário é trabalhado na legislação municipal de Campos dos Goytacazes e colocado em prática pelo poder público, levando em consideração premissas de inclusão e democratização do acesso aos espaços.

Para alcançar este objetivo, foi realizada uma pesquisa bibliográfica em material consolidado sobre o tema, uma pesquisa documental na legislação municipal de Campos dos Goytacazes, incluindo o Plano Diretor instituído em 2020 e o Plano de Mobilidade Sustentável de 2022, e a elaboração de mapeamento temático referente à renda, densidade demográfica e malha ciclovitária do município.

SISTEMA CICLOVIÁRIO E DIREITO À CIDADE

Os espaços livres são essenciais ao espaço urbano, à vida cotidiana, à superação de questões ambientais e à construção de uma sociedade democrática e justa. A qualidade das cidades está relacionada de forma direta à diversidade de espaços livres, à existência desses espaços em grande quantidade, à forma com que eles atendem às diversas demandas da sociedade e ao tratamento paisagístico realizado neles (Macedo; Queiroga; Gonçalves, 2017).

De acordo com a definição de Magnoli,

O espaço livre é aqui entendido como todo espaço (e luz) nas áreas urbanas e em seu entorno, não-coberto por edifícios. A amplitude que se pretende diz respeito ao espaço e não somente ao solo e a água, não-cobertos por edifícios; também diz respeito aos espaços que estão ao redor, na auréola da urbanização, e não somente internos, entre tecidos urbanos (Magnoli, 2006, p. 202).

A esse contexto, é válido adicionar a importância de considerar os espaços livres como sendo parte de um sistema dentro da cidade, e dito isto, define-se como Sistema de Espaços Livres (SEL) urbanos “os elementos e as relações que organizam e estruturam o conjunto de todos os espaços livres de determinado recorte urbano – da escala intraurbana à regional” (Macedo; Queiroga; Gonçalves, 2017, p. 17).

Esse sistema não se estabelece apenas pelos elementos que o constituem, mas também através das relações entre esses espaços, independentemente de suas características. Tais relações não precisam ser físicas, uma vez que somente os espaços livres públicos são conectados fisicamente, sobretudo através do sistema viário (Macedo; Queiroga; Gonçalves, 2017).

Portanto, ainda segundo os autores (2017), em razão de sua função integradora e seu papel diante das atividades sociais e de questões referentes à circulação, os espaços livres públicos mais importantes de uma cidade são as vias. Nesse contexto, as estruturas cicloviárias se inserem como instrumentos de suporte aos usuários de bicicletas, promovendo mais conforto e segurança à locomoção dos indivíduos que dependem deste meio de transporte.

Dito isso, o investimento em ciclovias de qualidade, que cheguem aos mais variados bairros e distritos das cidades, é um investimento em democracia, é promover o direito à cidade, assegurado no Estatuto da Cidade (Lei 10.587/2001), que regulamenta os artigos 182 e 183 da Constituição Federal de 1988. No artigo 2º do estatuto, encontram-se diretrizes gerais que tratam da “garantia do direito a cidades sustentáveis, entendido como o direito à terra urbana, à moradia, ao saneamento ambiental, à infra-estrutura urbana, ao transporte e aos serviços públicos, ao trabalho e ao lazer, para as presentes e futuras gerações” (Brasil, 2001, p. 15).

Nesse contexto, infere-se que o incentivo ao uso de bicicletas promove a sustentabilidade social, que se trata de um conceito abrangente e desafiador. Gehl define o foco dessa ideia como:

[...] dar aos vários grupos da sociedade oportunidades iguais de acesso ao espaço público e também de se movimentar pela cidade. A igualdade é incentivada quando as pessoas caminham e andam de bicicleta, em combinação com o transporte público. Mesmo sem seus carros, as pessoas devem ter acesso ao que a cidade oferece e à oportunidade para uma vida cotidiana sem restrições impostas por opções ruins de transporte (Gehl, 2013, p. 109).

A sustentabilidade social também apresenta uma dimensão democrática significativa, que busca a igualdade de acesso ao espaço público para o encontro com outros indivíduos. Para

isso, é fundamental que haja espaços públicos acessíveis e atraentes, que possam servir como palco para encontros informais ou organizados. Este é um requisito essencial para a promoção de uma cidade mais inclusiva (Gehl, 2013).

Harvey defende que o direito à cidade vai além do direito de acessar individual ou coletivamente os recursos de uma cidade, referindo-se ao direito de transformar a cidade conforme os desejos profundos de cada indivíduo. Além disso, é um direito predominantemente coletivo, pois reimaginar a cidade exige, necessariamente, a ação do poder coletivo em relação ao processo de urbanização. Para o autor, o direito à cidade, tal como se manifesta hoje, está majoritariamente concentrado nas mãos da elite política e econômica, que corresponde a poucos indivíduos que modelam o espaço urbano de acordo com seus interesses e necessidades (Harvey, 2014).

O apontamento de Harvey para a concentração do poder de moldar a cidade nas mãos de uma pequena elite, chama atenção para a exclusão de amplas parcelas da população do processo de decisão sobre a organização do espaço urbano, incluindo a mobilidade. Isso pode se refletir em sistemas de transporte que priorizam as necessidades de poucos, em detrimento de soluções mais inclusivas que atendam à maioria da população.

Portanto, o direito à cidade articulado com a inclusão na mobilidade urbana exige a democratização do planejamento e da gestão urbana, para que todos os cidadãos possam participar da construção de uma cidade que atenda às necessidades coletivas. Desta maneira é possível superar a lógica excludente e garantir uma mobilidade que seja instrumento de inclusão social.

INSTRUMENTOS DE POLÍTICA URBANA SOB A ÓTICA DA INCLUSÃO

Neste tópico, os instrumentos de política urbana de Campos dos Goytacazes serão analisados e debatidos no sentido da inclusão e do direito à cidade e buscando entender como o sistema ciclovitário é tratado. Dentre esses documentos, tem-se o Plano Diretor (PD) do município de Campos dos Goytacazes, Lei Complementar nº 0015, de 07 de janeiro de 2020, e o Plano de Mobilidade Urbana Sustentável (PLANMOBS), Lei nº 9.137, de 11 de abril de 2022.

Primeiramente, serão analisados os principais artigos do Plano Diretor, instituído em 2020, que apresentam diretrizes que tratam das ciclovias, bicicletas e estacionamentos para bicicletas (Quadro 1).

Quadro 1: A bicicleta no Plano Diretor

Artigo	Inciso
Art. 82 Para a regulação e ampliação do transporte público serão executadas as seguintes ações e medidas de planejamento:	VIII. Implantar estacionamentos públicos para bicicletas e ciclomotores em áreas apropriadas e com adequado dimensionamento;

Art. 86 Para prover a acessibilidade universal no Município, serão executadas as seguintes ações e medidas de planejamento:	V. Implementar o Plano de Mobilidade sustentável, articulado com o Plano Cicloviário e com o Plano de Acessibilidade Universal – PLAU, contemplando rede de ciclovias, ciclofaixas, bicicletário e sinalização específica.
Art. 97 Para viabilizar a estruturação da cidade e a distribuição das atividades urbanas serão executadas as seguintes ações e medidas de organização e institucionalização:	II. Estimular a implantação de transporte coletivo e pontos de apoio aos ciclistas para facilitar o acesso ao Centro e favorecer a interação social e a circulação de pessoas nos espaços públicos, obedecendo a critérios e parâmetros que garantam conforto e segurança aos usuários;
Art. 144 A função social da propriedade urbana, elemento constitutivo do direito de propriedade, deverá subordinar-se às exigências fundamentais de ordenação expressas neste Plano:	VII. A promoção e o desenvolvimento de um sistema de transporte coletivo e o estímulo do uso do transporte individual através da bicicleta; se for de interesse municipal;
Art. 195 A Estruturação da Mobilidade Urbana será efetuada mediante:	V. Implantar sistema cicloviário, com bases de apoio aos ciclistas, e incentivar o uso da bicicleta;
	XI. Elaborar o Plano Municipal de Mobilidade Urbana atendendo as exigências da Lei Federal nº 12.587/12 - Lei da Mobilidade Urbana que estabelece a Política Nacional e Mobilidade Urbana e que determina ao município a tarefa de planejar e executar a política de mobilidade urbana.
Art. 196 A estruturação da mobilidade urbana dentro da malha viária compreendida pelo perímetro urbano da sede municipal, é formada pelos seguintes componentes básicos:	VI. Definir no plano de Mobilidade Sustentável do município e de acordo com a hierarquia viária, a necessidade de circulação, o uso e as características físicas das faixas exclusivas priorizando o transporte coletivo, das ciclovias, bem como o número de faixas de circulação, a largura das vias e as larguras dos passeios;
Art. 358 O Plano Integrado de Transporte e Mobilidade será elaborado atendendo às seguintes diretrizes:	IV. Ampliar a rede de ciclovias existentes, estendendo-a para toda a cidade;
	X. Planejar estacionamentos para ciclomotores e bicicletas em áreas apropriadas e com adequado dimensionamento;

Fonte: Elaborado pelas autoras, com base no Plano Diretor de Campos dos Goytacazes de 2022, 2023.

É possível observar que o Plano Diretor prevê a implantação de estacionamentos públicos para bicicletas em locais pertinentes e com correto dimensionamento (Artigo 82, inciso VIII e Artigo 358, inciso X). Este tipo de equipamento permite o uso de mais de um modal de transporte em um mesmo trajeto, ou seja, a intermodalidade, facilitando o percurso da população entre os bairros e setores da cidade. Para realizar alguns itinerários, pode ser necessário que se utilize, por exemplo, dois ônibus, o que muitas vezes torna longo o tempo de espera das pessoas. A possibilidade de que elas percorram parte do trajeto com suas bicicletas e outro trecho com o transporte público coletivo facilita o acesso aos seus destinos finais.

O PD também determina a implementação do Plano de Mobilidade Sustentável (PLANMOBS) para que sejam planejadas e concretizadas as ações voltadas à mobilidade urbana (Artigo 195, inciso XI). No PLANMOBS do município, é importante estabelecer diretrizes para a circulação e também definir os padrões para as ciclovias, levando em consideração a hierarquia viária e as especificidades de circulação de cada área (Artigo 196, inciso VI).

Além de ser criado, o PLANMOBS precisa estar articulado com o Plano Cicloviário e com o Plano de Acessibilidade Universal (PLAU). O Plano de Mobilidade Sustentável foi instituído recentemente, em 2022, mas não foram encontrados o Plano Cicloviário e o Plano de Acessibilidade Universal, apesar de ter sido designado um prazo máximo de 18 meses a partir da publicação do Plano Diretor de 2020 para a elaboração e aprovação do PLAU (Artigo 86, inciso V).

O PLAU determinaria normas gerais e específicas para adequar o sistema de transporte público, os espaços públicos e privados, bem como a sinalização e o mobiliário urbano, ao conceito de Desenho Universal, de acordo com as normas técnicas vigentes. Este Plano não foi elaborado até o momento, o que demonstra descaso do poder público para com a criação de políticas urbanas no cenário da acessibilidade e inclusão. Quanto ao Plano Cicloviário, não há mais nenhuma menção a ele no Plano Diretor de 2020, nem no Plano de Mobilidade Sustentável.

O PD também aborda a estruturação da mobilidade urbana levando em consideração a implementação, não só de um sistema cicloviário, mas também de pontos de apoio aos ciclistas e do estímulo ao uso das bicicletas (Artigo 195, inciso V; Artigo 144, inciso VII). O objetivo é simplificar as conexões entre variados pontos da cidade como o centro e os espaços públicos (Artigo 97, inciso II). Em outras palavras, o plano demonstra que um sistema cicloviário por si só não é suficiente, sendo necessários pontos de apoio que forneçam infraestrutura e comodidade para os ciclistas em suas jornadas.

Esses pontos geralmente são equipados com itens como paraciclos – suportes para estacionar bicicletas –, bebedouros, banheiros e ferramentas para reparos básicos das bicicletas. Os pontos por si só são um incentivo ao uso deste meio de transporte em climas quentes, principalmente devido ao fato de que pedalar pode ser uma atividade física desgastante, havendo a chance de que as pessoas transpirem e se sintam desconfortáveis.

Por fim, o Plano Diretor também prevê a expansão das ciclovias existentes para que o sistema cicloviário passe a abarcar regiões da cidade que ainda não possuem este tipo de suporte para os ciclistas. Dessa forma, bairros de diferentes perfis são interligados e pessoas de várias classes sociais têm uma alternativa segura e viável de transporte, promovendo uma cidade mais inclusiva e igualitária (Artigo 358, inciso IV).

Diante do contexto apresentado, observa-se que o Plano Diretor menciona o sistema cicloviário de forma introdutória, sem se aprofundar em detalhes. No entanto, aborda pontos fundamentais para a criação de uma infraestrutura cicloviária inclusiva. Ainda que o

tratamento dado ao tema seja breve, o Plano Diretor destaca alguns aspectos essenciais, como o incentivo ao uso da bicicleta e a criação dos estacionamentos públicos para bicicletas e dos pontos de apoio ao ciclista.

Quando o Plano Diretor trata da intermodalidade, ele contempla a inclusão e a facilitação de acessos aos espaços por parte da população. A interligação sugerida com o Plano de Acessibilidade Universal demonstra que existe, em teoria, o pensamento inclusivo, mas que, na prática, este plano que deveria ser concebido nos moldes do Desenho Universal não foi feito.

Por fim, o Plano Diretor evidencia que não se deve pensar nas ciclovias de forma isolada, precisa haver uma interligação entre elas, já que é prevista a expansão da malha cicloviana, além da criação de pontos de apoio ao ciclista que trarão mais conforto e comodidade à experiência do pedalar. Ao determinar a elaboração do Plano de Mobilidade Sustentável, evidencia-se a necessidade da criação de diretrizes mais específicas acerca da temática, que não puderam ser abarcadas especificamente no Plano Diretor.

Portanto aqui também serão analisados alguns artigos relevantes do Plano de Mobilidade Sustentável que têm enfoque nas bicicletas e ciclovias. Antes disso ser feito, é válido destacar alguns princípios do plano que demonstram preocupação com a população de modo geral, como “Reconhecimento do espaço público como bem comum”, “Universalidade do direito de se deslocar e de usufruir a cidade” e “Acessibilidade e desenho universal” (Campos dos Goytacazes, 2022).

Estas diretrizes reconhecem os direitos dos cidadãos de acessar e usufruir da cidade de forma ampla e acessível e são um norte para que o plano não aborde a ciclovia como um fim em si, mas também dê importância para os ciclistas como indivíduos que possuem direitos. No Quadro 2, a seguir, estão reunidos os principais artigos do PLANMOBS que tratam diretamente dos deslocamentos por bicicleta.

Quadro 2: A bicicleta no Plano de Mobilidade Urbana Sustentável

Artigo	Inciso
Art.4º. O PLANMOBS obedece aos seguintes princípios:	II- Priorização de deslocamentos a pé e de bicicleta;
Art.5º. O PLANMOBS orienta-se pelas seguintes diretrizes:	I- Priorização dos pedestres, das pessoas com deficiência e/ou mobilidade reduzida (permanente ou temporária) e dos ciclistas;
	II- Criação de medidas de estímulo à utilização do transporte ativo;
	III- Criação de medidas de desestímulo à utilização do transporte individual motorizado;
	XIII- Priorização do investimento público destinado à melhoria e expansão da infraestrutura e sinalização aos meios não motorizados;

Art.6º. O PLANMOBS possui como objetivos gerais:	I- Proporcionar o acesso amplo e igualitário ao espaço da cidade, priorizando os meios de transporte coletivos e não motorizados, de forma inclusiva;
	II- Contribuir para a redução das desigualdades e para a promoção da inclusão social;
Art.7º: As diretrizes do PLANMOBS encontram-se estruturadas sob os seguintes temas:	IX- Diretrizes do Sistema Cicloviário: a) estabelecer as diretrizes específicas, objetivos e elementos constitutivos; b) definir a rede cicloviária estrutural, segura, compartilhada e integrada; c) estabelecer as estruturas e os tipos dos estacionamentos de bicicletas; d) normatizar um sistema de bicicletas compartilhadas, e suas diretrizes específicas.
Art. 35º. São diretrizes de curto prazo do Sistema Viário:	II- Requalificar e conectar a infraestrutura cicloviária permanente existente;
	IX- O IMTT1, deverá implantar facilidades para o deslocamento e estacionamento de bicicletas no sistema viário, por meio da utilização adequada dos diversos meios, como: ciclovias, ciclofaixas, ciclorrotas e espaços compartilhados, com a adoção de sinalização e acessibilidade para ciclistas, pedestres, pessoa com deficiência ou com mobilidade reduzida e veículos motorizados;

Fonte: Elaborado pelas autoras, com base no Plano Diretor de Campos dos Goytacazes de 2022, 2023.

Tratando dos princípios do PLANMOBS, conforme pode ser observado no artigo 4º, enfatiza-se aqui que os deslocamentos por meio da mobilidade ativa são a prioridade, alinhando princípios de sustentabilidade, saúde pública e democratização do acesso aos espaços.

Quanto às suas diretrizes, evidenciadas no artigo 5º, o plano demonstra preocupação com a população como um todo ao priorizar pedestres, ciclistas, pessoas com deficiência e/ou mobilidade reduzida. Ademais, é dada importância à criação de medidas que proporcionem o uso do transporte ativo, além de medidas que desestimulem a utilização de automóveis. O artigo também tem como diretriz o uso prioritário dos investimentos públicos para aprimorar e expandir a infraestrutura e a sinalização voltadas aos meios de transporte não motorizados. A redução do risco de acidentes proporcionada pela melhoria destes dois pontos também auxilia na diminuição da sensação de insegurança em idosos e pessoas com mobilidade reduzida, por exemplo, aumentando a inclusão social destes grupos.

O PLANMOBS considera o direito à cidade, a inclusão e o uso do transporte ativo em seus objetivos gerais (artigo 6º). Estes objetivos visam garantir que os indivíduos acessem de forma ampla e igualitária os diversos pontos da cidade, com ênfase na utilização do meio de transporte coletivo e nos deslocamentos a pé e de bicicleta, colaborar com a diminuição das desigualdades e o estímulo à inclusão social.

As diretrizes do Plano de Mobilidade – artigo 7º –, visam a determinação de uma malha cicloviária não apenas segura, mas também compartilhada e integrada, a designação dos modelos de estacionamentos para bicicletas – definidos pelo plano como “bicicletários multifuncionais” –, além de criar normas para um sistema de bicicletas compartilhadas, com suas respectivas diretrizes. Porém, nenhuma dessas diretrizes foi observada no decorrer da leitura do PLANMOBS, que carece de definições mais práticas e específicas para a execução do que foi definido no campo teórico.

Já as diretrizes de curto prazo, previstas no artigo 35º, determinam a requalificação e a conexão da infraestrutura referente ao sistema cicloviário já existente, além de propiciar não só a locomoção cicloviária através de correto uso e sinalização das estruturas viárias, mas também o estacionamento das bicicletas.

Apesar de ser um plano com recente implantação, o PLANMOBS é um avanço que deve ser reconhecido, principalmente por conter diretrizes mais específicas que o Plano Diretor, que contribuem na promoção da inclusão e da democratização do acesso aos espaços da cidade de Campos dos Goytacazes.

A seguir, será verificada a aplicação das legislações na prática, a partir da análise do sistema cicloviário existente, de suas propostas de expansão e também de pesquisas bibliográficas sobre as ações que vêm sendo tomadas no município acerca deste tema. O objetivo é avaliar de que forma o poder público está colocando em ação as medidas previstas nas legislações abordadas anteriormente.

ANÁLISE DA LEGISLAÇÃO NA PRÁTICA

As cidades brasileiras, mesmo que com histórias e localidades diferentes, compartilham um traço em comum: a presença e a persistência de fortes contrastes entre as diferentes conjunturas urbanas que convivem em uma mesma cidade. A expansão desordenada que tem como consequência o espraiamento e a instauração de periferias precárias têm gerado uma forte demanda por deslocamentos que atravessam a cidade, conectando áreas periféricas ao centro, onde se concentram oportunidades de empregos, econômicas, culturais, além de outros serviços (Rolnik, 1997).

Para Milton Santos,

Cada homem vale pelo lugar onde está; o seu valor como produtor, consumidor, cidadão depende de sua localização no território. Seu valor vai mudando incessantemente, para melhor ou para pior, em função das diferenças de acessibilidade (tempo, frequência, preço) independentes de sua própria condição. Pessoas com as mesmas virtualidades, a mesma formação, até mesmo o mesmo salário, têm valor diferente segundo o lugar em que vivem: as oportunidades não são as mesmas. Por isso, a possibilidade de ser mais ou menos cidadão depende, em larga proporção, do ponto do território onde se está (Santos, 2007, p. 107).

Neste trecho fica evidente a relevância da localização das moradias no “valor dos indivíduos”. Portanto também é válido destacar a importância de considerar a facilidade de acesso dos terrenos em relação aos locais mais valorizados. Villaça argumenta que a acessibilidade é o principal valor de uso da terra urbana, sendo cada ponto da cidade caracterizado por um nível de acessibilidade em relação à cidade como um todo. Este conceito também indica a quantidade de trabalho social incorporado na produção daquele espaço, com as áreas centrais despendendo mais trabalho em sua produção em relação às periféricas (Villaça, 1998).

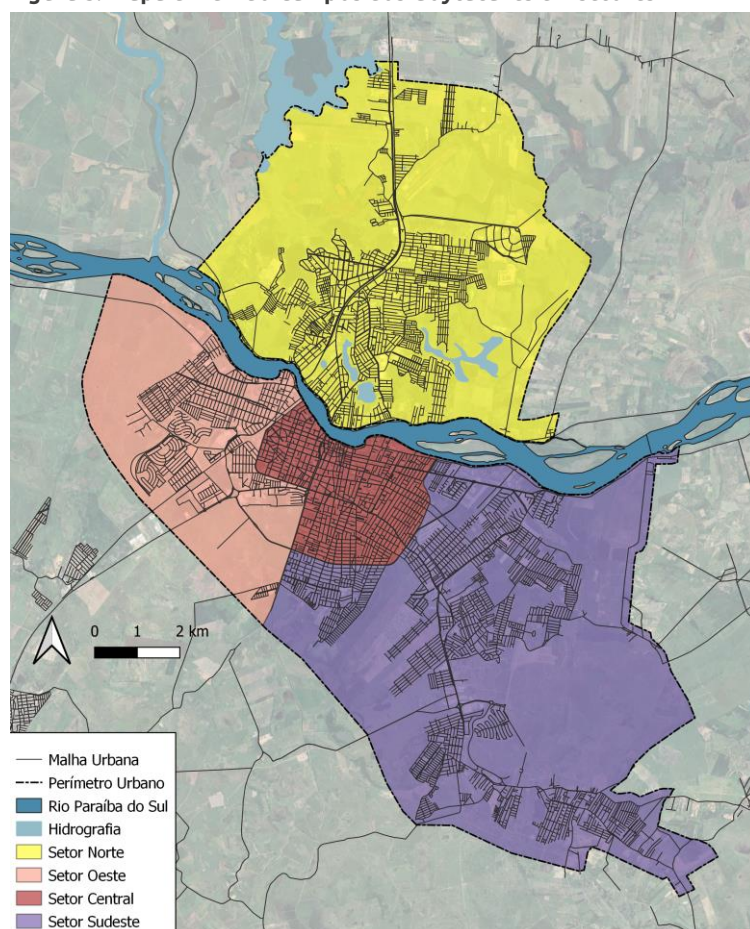
Assim como a localização de cada ponto da cidade altera o seu valor, a forma com que os deslocamentos são feitos também influenciam o preço do solo. Villaça (1998) expõe que a acessibilidade muda conforme o veículo utilizado para realização do percurso e, conseqüentemente, de acordo com as classes sociais dos indivíduos. Dessa forma, se os meios de transporte são capazes de transformar essas localizações, tornando-as mais acessíveis ou menos acessíveis, as vias também influenciam o arranjo urbano interno.

Nesse contexto, a mobilidade urbana desempenha um papel relevante na promoção de equidade e inclusão social. Este tópico se iniciará com uma análise do projeto de expansão da malha ciclovitária do município de Campos dos Goytacazes, a fim de verificar se ela alcança os pontos da cidade com maior densidade populacional e menor renda, que são justamente as regiões com maior necessidade de suporte ao ciclista.

Para a realização desta análise, optou-se por dividir a área do município em setores, com a finalidade de facilitar a compreensão de cada um deles e do município como um todo. Essa divisão teve como base a setorização feita por Godoy (2021) em sua tese de doutorado.

Ao longo de sua pesquisa, o autor constatou que há três vetores de crescimento no município de Campos, que têm como referência espacial a região central: um para o norte, outro para o oeste e um terceiro para o sudeste. A partir destes vetores, o autor dividiu o mapa em setores geográficos. No presente artigo, faz sentido adotar a mesma divisão, que pode ser observada na Figura 3, visto que são setores que internamente possuem características comuns e podem ser avaliados isoladamente.

Figura 3: Mapa dividindo Campos dos Goytacazes em setores



Fonte: Elaborada pelas autoras com base em Godoy (2021), 2024.

O autor esclarece que estes setores não possuem um tecido urbano consolidado, visto que ainda passam por mudanças. A área central possui ampla verticalização e, até os dias atuais, passa por este processo. Neste setor, que possui grande investimento do mercado imobiliário, está o solo de maior valor da cidade (Godoy, 2021).

Ainda segundo o autor, o setor oeste possui bairros de baixo e médio padrão, com a construção, nas últimas décadas, de alguns loteamentos fechados de alto padrão. O investimento do mercado imobiliário e do setor público neste tipo de empreendimento nesta área pode ser justificado pelo extravasamento dos investimentos da área central.

Neste setor também existem reservas de terras parceladas conforme a necessidade do setor imobiliário, resultantes das áreas que abrigavam as grandes usinas de cana de açúcar que por muitos anos foram a base da economia do município. Na região também há ocupações irregulares que muitas vezes são removidas para conjuntos habitacionais distantes e fora do perímetro urbano (Godoy, 2021).

O setor sudeste é diferente do oeste, mas também é bastante diversificado. Nele existem loteamentos fechados de alto padrão, loteamentos de médio padrão, condomínios para financiamento das faixas 2 e 3 do Minha Casa Minha Vida, além de conjuntos de habitação

popular. Neste recorte também existem reservas de terras, resultantes das antigas usinas sucroalcooleiras, e ocupações irregulares que passaram por remoção, mas aqui foram para conjuntos habitacionais de bairros do mesmo setor (Godoy, 2021).

Guarus, localizada no setor norte (Figura 4), teve uma ocupação tardia quando comparada ao sul e, muitas vezes, fica em segundo plano em termos de infraestrutura urbana e investimentos urbanísticos. Em contrapartida, o suporte geobiofísico da região é mais abundante, especialmente no que diz respeito aos corpos hídricos, já que suas lagoas foram em parte preservadas ao longo do processo de urbanização (Aliprandi, Godoy, 2016).

Figura 4: Imagem aérea que mostra o Norte (na parte inferior da imagem) e o Sul do Rio Paraíba (na parte superior da imagem)



Fonte: Sílvio Macedo na Oficina QUAPÁ-SEL, 2015.

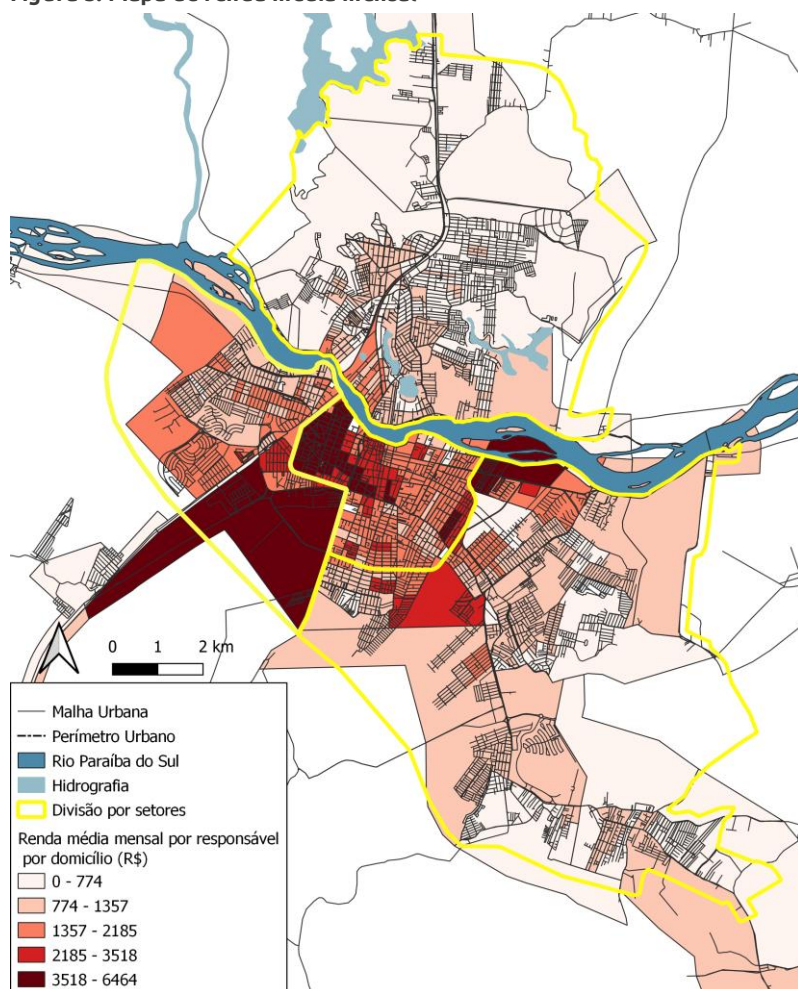
Guarus muitas vezes é considerada a periferia de Campos, e isso se deve à divisa que o Rio Paraíba simboliza e ao fato de a região abarcar as parcelas mais pobres da população. Na região, prevalecem os conjuntos de habitação de interesse social e os loteamentos populares, há condomínios destinados às faixas 1,5 e 2 do Minha Casa, Minha Vida (famílias de baixa média renda) (Godoy, 2021).

Assim como nos setores oeste e sudeste, no norte também há reserva de terras provenientes das antigas usinas, que não foram parceladas e se encontram nas bordas da malha urbana. Já as ocupações irregulares, muitas vezes ocorrem em áreas de preservação (Godoy, 2021).

Para melhor entendimento da distribuição de renda no município, foi elaborado um mapa com base em dados do censo IBGE de 2010, considerando o valor total do rendimento nominal mensal das pessoas responsáveis por domicílios e o número de pessoas responsáveis com ou sem rendimento. A partir destes dados, chegou-se à renda média mensal por responsável

(R\$) que foi dividida em cinco categorias e espacializada no mapa da Figura 5, de forma que quanto mais escura a cor do setor censitário, maior a renda por responsável daquela região.

Figura 5: Mapa de renda média mensal



Fonte: Elaborado pelas autoras com base nos dados do IBGE (2010), 2024.

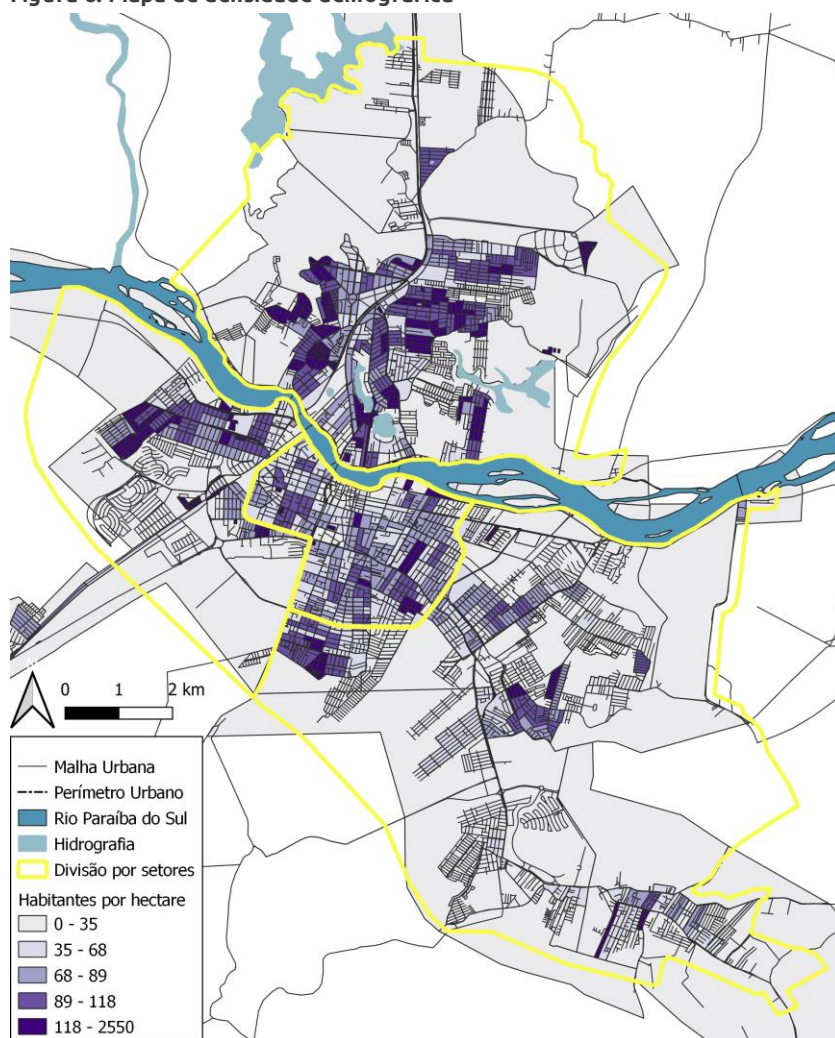
Iniciando pelo norte do Rio Paraíba do Sul, na região de Guarus, nota-se que os setores se limitam às três faixas de renda mais baixas — com forte predominância das duas mais baixas —, não havendo nenhum setor relacionado às duas maiores faixas de renda. Nas áreas mais periféricas e distantes do Rio Paraíba do Sul prevalece a faixa de renda mais baixa.

Já ao Sul do Rio Paraíba, na região Oeste, há uma mistura de diferentes faixas de renda, com predominância das três faixas mais altas, sobretudo nas áreas onde existem condomínios e loteamentos fechados, mas também existem setores com rendas baixas. Na região central, há predominância de moradores com rendas altas, o que condiz com o valor elevado do solo desta área. O sudeste tem rendas variadas, sendo as maiores correspondentes às áreas mais próximas do centro e às que contém condomínios e loteamentos fechados. As menores rendas estão relacionadas às regiões mais periféricas, cuja predominância quase total é das duas faixas de renda mais baixas.

Em síntese, as rendas mais altas da cidade estão localizadas nas regiões central e oeste, e as mais baixas, nas periferias do norte e sudeste. Para complementar a análise, também será levada em conta a densidade demográfica do município, obtida através de dados do censo do IBGE de 2010 (Figura 6).

Para espacialização dos dados no mapa, considerou-se o número de moradores em domicílios particulares e coletivos por setor, e a área de cada setor, para chegar então ao campo habitantes por hectare. Este mapa também foi dividido em 5 faixas, sendo a mais escura a faixa com maior número de habitantes por hectare.

Figura 6: Mapa de densidade demográfica



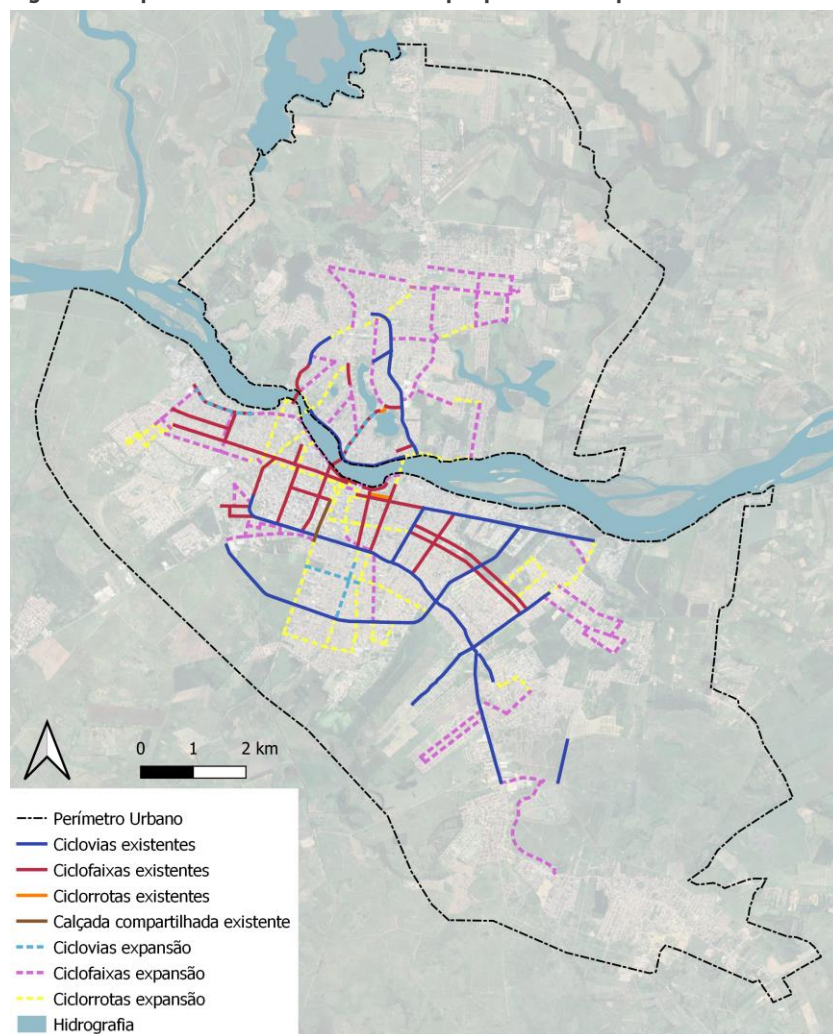
Fonte: Elaborado pelas autoras com base nos dados do IBGE (2010), 2024.

Em geral, pode-se observar que as áreas com menores rendas correspondem às maiores densidades, e as áreas com maiores rendas, às menores densidades. Na região ao norte do Rio Paraibá do Sul há variadas densidades, mas é notória a grande incidência das três faixas mais densas.

Já a sul do rio, na região oeste, atenta-se para as áreas com maior renda, dos condomínios e loteamentos fechados, que correspondem aos setores de menor densidade. Na região central, há variadas faixas de densidade, mas, mesmo com o grande número de edifícios verticais, a quantidade de áreas mais densas são menores que as existentes ao norte do rio. Na região sudeste chamam a atenção alguns setores periféricos, bem distantes do centro, com alta densidade populacional.

Após as análises de densidade e renda populacional, foi produzido um mapa ciclovitário (Figura 7) que contém informações sobre a atual malha ciclovitária do município e as propostas de expansão abordadas tanto pelo Instituto Municipal de Trânsito e Transporte (IMTT), quanto pelo Mapa Ciclovitário do PLANMOBS. O objetivo deste mapa é visualizar as áreas da cidade que o sistema ciclovitário chega e as áreas que serão abarcadas com a expansão proposta, para compreender se as diretrizes de inclusão previstas em lei estão ocorrendo na prática.

Figura 7: Mapa ciclovitário existente com propostas de expansão



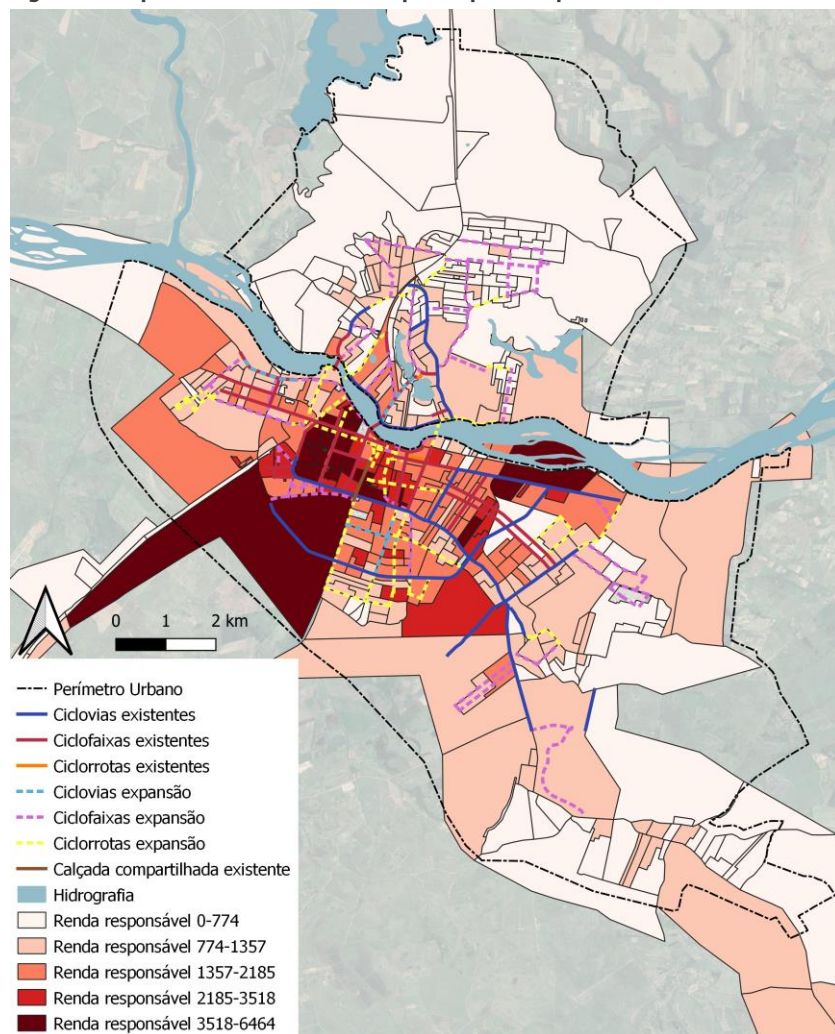
Fonte: Elaborado pelas autoras com base no Mapa Ciclovitário do PLANMOBS e no mapa elaborado pelo IMTT, 2024.

Ao norte do Rio Paraíba, as ciclovias e ciclofaixas existentes são escassas e abrangem uma pequena parcela do território. Com as propostas de expansão, verifica-se uma malha mais

extensa, contendo principalmente ciclofaixas e ciclorrotas. Contudo, as regiões mais periféricas do norte não foram englobadas nas propostas ciclovárias.

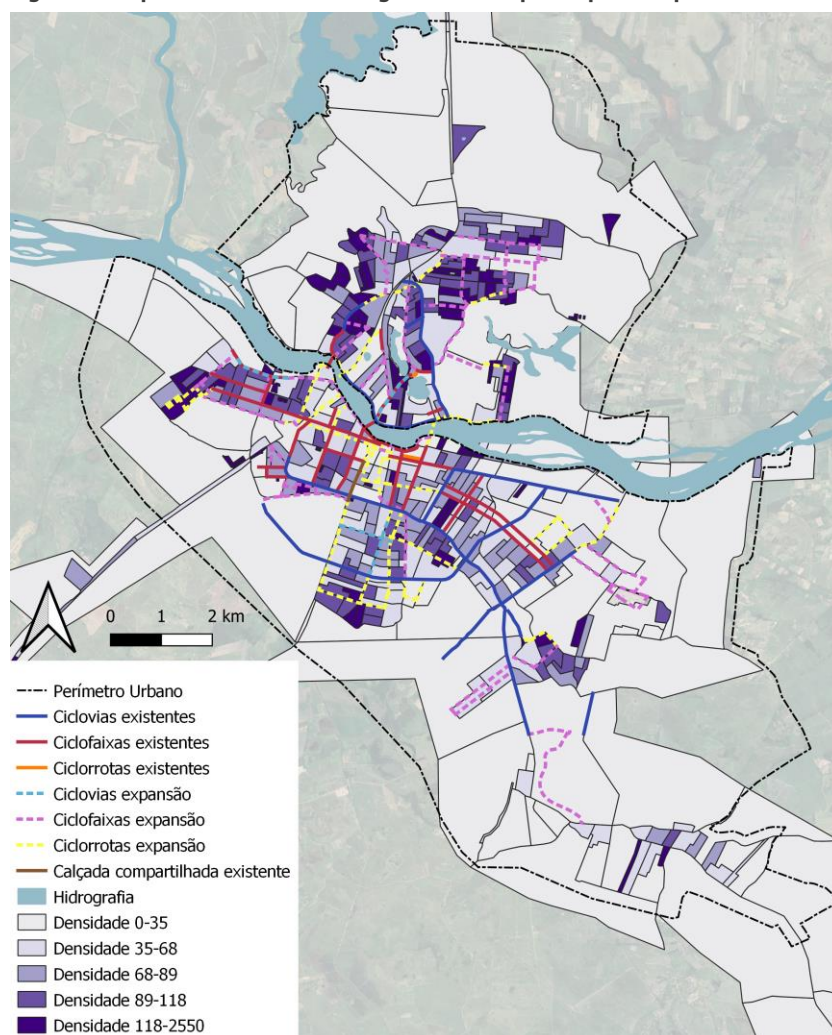
Observando a sobreposição da malha ciclovária ao mapa de renda (Figura 8), constata-se que esses grandes setores mais periféricos são os que possuem as menores faixas de renda. Sobrepondo ao mapa de densidade (Figura 9), nota-se que há pequenos setores com altas densidades que não foram contemplados pela expansão do sistema ciclovário.

Figura 8: Mapa de renda média sobreposto pelo mapa ciclovário



Fonte: Elaborado pelas autoras com base no Mapa Ciclovário do PLANMOBS e no mapa elaborado pelo IMTT, 2024.

Figura 9: Mapa de densidade demográfica sobreposto pelo mapa ciclovitário



Fonte: Elaborado pelas autoras com base no Mapa Ciclovitário do PLANMOBS e no mapa elaborado pelo IMTT, 2024.

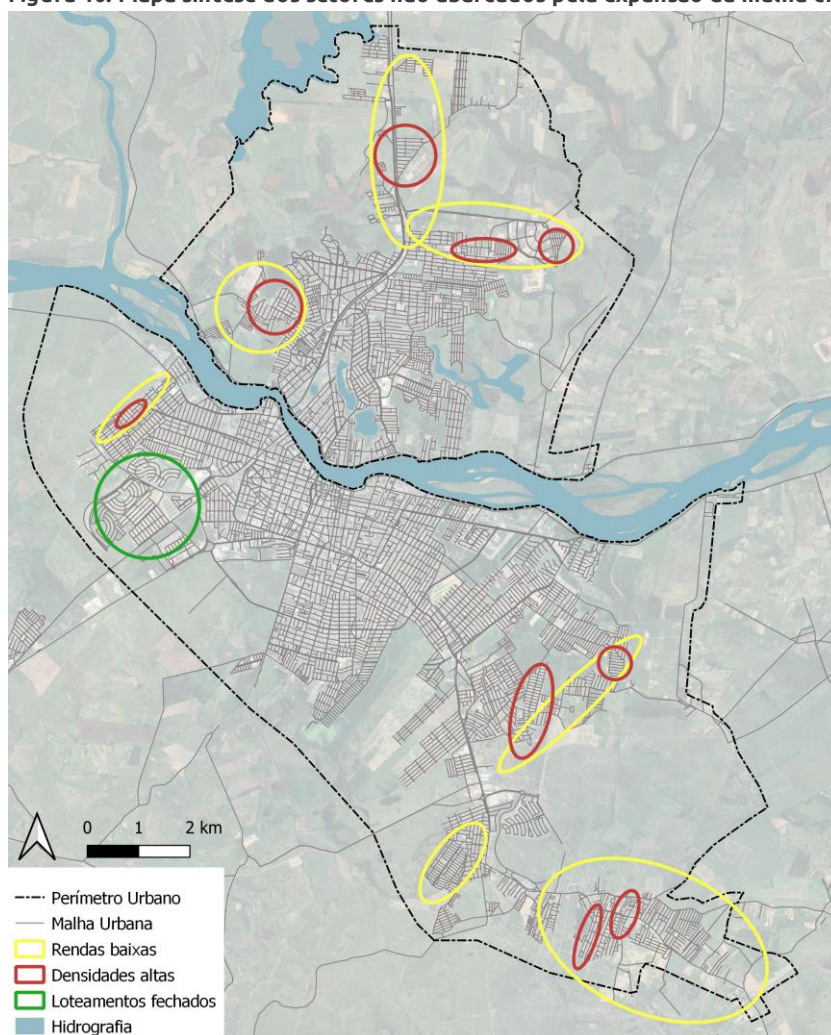
Já ao sul do Rio Paraíba, ao analisar a região oeste, verifica-se que ciclofaixas e ciclovias existentes se interrompem antes de entrar nas partes mais periféricas, e algumas dessas áreas permanecem sem proposta de expansão. Observa-se também que o sistema não abarca a concentração de loteamentos fechados que existe na região, o que pode atrapalhar a chegada de trabalhadores no local. Ainda, percebe-se que a região central, além de ser a que atualmente possui a malha ciclovitária mais ampla, também é uma área que recebeu variadas propostas, que incluem ciclovias, ciclofaixas e ciclorrotas. Em se tratando da região sudeste, existem numerosos trechos que ainda não foram contemplados pela malha proposta, destacando-se a periferia, com uma área extensa que deveria ter sido englobada.

Ao sul do rio, na sobreposição do mapa de renda ao da malha ciclovitária, nota-se que as áreas a sudeste que não foram abarcadas pela nova malha ciclovitária correspondem às parcelas da população que possuem as rendas mais baixas. Algumas destas áreas, inclusive, possuem densidades elevadas, que podem ser verificadas na sobreposição da malha ao mapa de densidade. O mesmo se observa a oeste, porém em menor proporção. Nesta região, as áreas

periféricas não contempladas pela malha também possuem as rendas mais baixas, sendo algumas delas com densidades altas.

Em suma, os setores oeste e centro possuem poucas áreas não abarcadas pela proposta de expansão do sistema ciclovitário, em contrapartida, as propostas recebidas pelas regiões norte e sudeste não contemplam as regiões como um todo, negligenciando amplas áreas, principalmente as mais periféricas de baixa renda e algumas bastante densas. Na figura 10 é possível observar o mapa síntese das análises realizadas ao longo deste tópico.

Figura 10: Mapa síntese dos setores não abarcados pela expansão da malha ciclovitária



Fonte: Elaborado pelas autoras com base no Mapa Ciclovitário do PLANMOBS e no mapa elaborado pelo IMTT, 2024.

De acordo com a Prefeitura, “Campos possui 60,62 km instalados de ciclovias, ciclofaixas e ciclorrotas. Desde 2021, início da gestão do prefeito Wladimir, cerca de 20 km foram implantados, interligando vias e proporcionando mais segurança aos ciclistas, o que representa um aumento de 29%.” (Prefeitura de Campos, 2024a, s.p.).

A proposta de expansão da malha ciclovitária de fato existiu, está sendo colocada em prática pelo poder público, mas não foi projetada de modo a englobar toda a cidade, incluindo todos

os cidadãos, já que o sistema ciclovitário não alcança as proximidades das residências da parcela da população que, em tese, mais precisa de um sistema abrangente.

Além da expansão da malha, há outros pontos presentes nos trechos das legislações abordados neste trabalho. Quanto aos estacionamentos públicos para bicicletas, foram criadas 726 vagas para bicicletas distribuídas em 27 lugares diferentes, utilizando o modelo de paraciclo em formato de “U” invertido (Figura 11). De acordo com o presidente do IMTT, Nelson Godá, os paraciclos, não ocupam tanto espaço, foram projetados com medidas padrão, garantindo que o ciclista possa estacionar sua bicicleta com conforto, e cada unidade atende a duas bicicletas (Campos 24 Horas, 2024).

Figura 11: Paraciclos implantados no Centro de Campos



Fonte: Campos 24 Horas, 2024.

Já os pontos de apoio aos ciclistas previstos tanto no Plano Diretor de 2020, quanto no Plano de Mobilidade Sustentável não foram implantados e não houve propostas para a implantação dos mesmos. Estes pontos são de extrema relevância para o estímulo ao uso da bicicleta e à intermodalidade, modelo de locomoção que, aumentando o leque de possibilidades de deslocamento da população, promove a inclusão. Além disso, não foi constatada a existência de um sistema de bicicletas compartilhadas no município.

O estímulo ao uso da bicicletas previsto nas legislações aqui analisadas, se dá através da existência de uma malha ciclovitária inclusiva, extensa, bem sinalizada, com pontos de apoio ao ciclista e estacionamentos para bicicletas. Alguns destes itens estão sendo contemplados pelo poder público, como a sinalização, a implantação de paraciclos e a expansão, mesmo que não totalmente inclusiva, da malha ciclovitária.

Além disso, há um evento chamado Bora de Bike (Figura 12) que tem como intuito a conscientização sobre a segurança no trânsito e o incentivo ao uso da bicicleta. O encontro já teve três edições, e neste ano, que contou com a participação de cerca 1.500 ciclistas, foi realizado um passeio por um percurso aproximado de 10 quilômetros, com a presença de danças, trio elétrico e atividades físicas (Prefeitura de Campos, 2024b).

Figura 12: Edição de 2024 do evento Bora de Bike



Fonte: Prefeitura de Campos, 2024.

Por outro lado, em 2023 foi encerrado o projeto Via Esporte (Figura 13), importante evento que desestimulava o uso de automóveis, ao mesmo tempo que estimulava o uso de bicicletas. O projeto, inaugurado em 2017, interditava o acesso de automóveis a um trecho da Avenida Arthur Bernardes, entre a BR- 101 e a Avenida José Alves de Azevedo, aos domingos de 7h30 às 13h. O Via Esporte tinha como objetivo incentivar a prática de atividades esportivas e de lazer, além de possibilitar a realização de diversas ações de conscientização (Prefeitura de Campos, 2017).

Figura 13: Via Esporte na Avenida Arthur Bernardes



Fonte: Prefeitura de Campos, 2017.

Em 2020, o projeto foi transferido para a Universidade Estadual Norte Fluminense (UENF), por recomendação do IMTT, já que os numerosos veículos pesados que se deslocam ao Porto do Açu precisavam utilizar a Avenida Arthur Bernardes. Isso se deu em consequência da

interdição da Estrada dos Ceramistas, que hoje serve como principal acesso de caminhões que transitam entre a BR-101 e o Porto do Açu, e passou por problemas estruturais na ponte de estrutura metálica que compõe seu trajeto. Mesmo após a mudança de local, o projeto manteve a proposta, mas se encerrou em 2023 (Manchete RJ, 2023; Prefeitura de Campos, 2020a, Prefeitura de Campos, 2020b).

Além do encerramento do projeto, a ausência de pontos de apoio ao ciclista, a falta de pontos de carregamento para bicicletas elétricas, bastante utilizadas no município, e o fato de a expansão da malha não abarcar a cidade em sua totalidade, também são fatores que podem desencorajar o uso da bicicleta por parte da população residente em Campos.

A priorização dos deslocamentos a pé, de bicicleta e de pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida ainda não foi implementada no município. Apesar dos avanços que podem desestimular o uso de veículos, como a transformação de vagas de estacionamento das ruas em ciclofaixas, a prioridade do município ainda recai sobre os veículos motorizados individuais. Além das ações mencionadas neste artigo, não foram adotadas outras medidas que desestimulem o uso dos automóveis, que continuam sendo a escolha majoritária de quem os possui. Isso ocorre devido a fatores como proteção contra o calor, maior agilidade para chegar aos destinos, falta de ações educativas que mostrem os benefícios práticos do uso do transporte ativo e a segurança de poder transitar sem depender da existência de uma malha cicloviária adequada.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

O Plano Diretor de 2020 trata do sistema cicloviário de forma preliminar, sem maiores aprofundamentos, o que pode ser justificado pela previsão de criação do Plano de Mobilidade Urbana Sustentável (PLANMOBS), que traria mais especificidades. Ainda assim, o Plano Diretor aborda tópicos essenciais relacionados à mobilidade por bicicleta.

O PLANMOBS, instituído em 2022, é um instrumento de política urbana que considera as especificidades dos cidadãos e apresenta diretrizes mais abrangentes que o Plano Diretor, como era esperado. Contudo, a recente criação do plano revela um certo descaso, especialmente considerando que o Plano Diretor de 2008 (Lei número 7.972, de 31 de março de 2008) já previa sua elaboração.

Embora o PLANMOBS apresente metas de curto, médio e longo prazo, falta um cronograma que norteie estratégias práticas, que vão além do campo teórico e idealizador. O mapa cicloviário projetado, com propostas de expansão de ciclovias, ciclofaixas e ciclorrotas, ampliou o alcance do sistema cicloviário, mas apresenta como principal problema a exclusão de áreas periféricas, especialmente nos setores norte e sudeste. Essas regiões, caracterizadas por alta densidade demográfica e baixa renda, foram negligenciadas no planejamento.

Quanto à aplicação prática da legislação, é inegável que houve avanços na infraestrutura cicloviária do município. Ciclofaixas estão sendo implantadas, paraciclos instalados e vagas de estacionamento foram convertidas em ciclofaixas. No entanto, a falta de pontos de apoio ao ciclista chama atenção. Essa ausência pode estar relacionada à recente implementação do plano, mas não há como afirmar, já que não há previsão em mapa para tais pontos.

Conclui-se que a legislação, apesar dos avanços, ainda não contempla a cidade em sua totalidade. As áreas periféricas, que deveriam ter sido incluídas na expansão da malha cicloviária, permanecem em parte excluídas. Assim, embora o acesso à cidade esteja sendo ampliado, não se pode dizer que ele é igualitário. A integração entre a estrutura cicloviária e as ocupações territoriais ainda precisa de maior atenção para tornar a cidade mais inclusiva e democrática quanto ao acesso aos espaços.

REFERÊNCIAS

ALIPRANDI, Danielly Cozer; GODOY, Antonio Leandro Crespo de. O Rio Paraíba do Sul como fronteira no tratamento desigual dos espaços livres públicos na cidade de Campo dos Goytacazes/RJ. In: ENCONTRO NACIONAL DE ENSINO DE PAISAGISMO EM ESCOLAS DE ARQUITETURA, 13., 2016, Salvador. **Anais [...]**. Salvador: FAUFBA, 2016. p. 1-14.

BOARETO, Renato (org.). **A bicicleta e as cidades**: como inserir a bicicleta na política de mobilidade urbana. S.L: Instituto de Energia e Meio Ambiente, 2010.

BRASIL. **Lei nº 10257, de 10 de julho de 2001**. Regulamenta os arts. 182 e 183 da Constituição Federal, estabelece diretrizes gerais da política urbana e dá outras providências. Brasília, DF: Presidência da República, [2001]. Disponível em: 21. Acesso em: 01 maio 2023.

CAMPOS 24 HORAS. **Mobilidade Sustentável**: paraciclos permitem a criação de quase 800 vagas de bicicletas. 2024. Disponível em: <https://campos24horas.com.br/noticia/mobilidade-sustentavel-paraciclos-permitem-a-criacao-de-quase-800-vagas-de-bicicletas>. Acesso em: 16 nov. 2024.

CAMPOS DOS GOYTACAZES. **Lei Complementar nº 0015, de 07 de janeiro de 2020**. Institui o plano diretor do município de Campos dos Goytacazes e dá outras providências. Campos dos Goytacazes: Câmara Municipal, [2020]. Disponível em: <https://leismunicipais.com.br/a1/plano-diretor-campos-dos-goytacazes-rj>. Acesso em: 01 maio 2023.

CAMPOS DOS GOYTACAZES. **Lei nº 9.137, de 11 de abril de 2022**. Institui o plano de mobilidade urbana sustentável de Campos dos Goytacazes/RJ. Campos dos Goytacazes: Câmara Municipal, [2022]. Disponível em: <https://leismunicipais.com.br/a/rj/c/campos-dos-goytacazes/lei-ordinaria/2022/914/9137/lei-ordinaria-n-9137-2022-institui-o->

plano-de-mobilidade-urbana-sustentavel-de-campos-dos-goytacazes-rj. Acesso em: 01 maio 2023.

CONTI, Eliane França. **Os vazios urbanos e a função social da propriedade**: o papel do Plano Diretor do município de Campos dos Goytacazes/2008. 2013. Dissertação (Mestrado em Políticas Sociais) – UENF, Campos dos Goytacazes, 2013.

GEHL, Jan. **Cidades Para Pessoas**. 2. ed. São Paulo: Perspectiva, 2013.

GODOY, Antonio Leandro Crespo de. **O resultado da aplicação dos royalties do petróleo na intensificação da segregação espacial e nas transformações urbanas de Campos dos Goytacazes/RJ (1997-2020)**. 2021. 201 f. Tese (Doutorado) – PROARQ / Programa de Pós Graduação em Arquitetura, UFRJ, Rio de Janeiro, 2021.

HARVEY, David. **Cidades Rebeldes**: do direito à cidade à revolução urbana. São Paulo: Martins Fontes – Selo Martins, 2014.

MACEDO, Silvio Soares; QUEIROGA, Eugenio Fernandes; GONÇALVES, Fábio Mariz. Introdução aos Sistemas de Espaços Livres. In: MACEDO, Silvio Soares et al. **Os sistemas de espaços livres e a constituição da esfera pública contemporânea no Brasil**. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2017. p 13-29.

MAGNOLI, Miranda Martinelli. O Parque no Desenho Urbano. **Paisagem Ambiente**: ensaios, São Paulo, v. 21, p. 199-213, 2006. Disponível em: <https://doi.org/10.11606/issn.2359-5361.v0i21p199-213>. Acesso em: 01 maio 2023.

MANCHETE RJ. **Projeto Via Esporte é encerrado em Campos**. 2023. Disponível em: <https://mancheterj.com/projeto-via-esporte-e-encerrado-em-campos/>. Acesso em: 20 maio 2024.

PREFEITURA DE CAMPOS. **Domingo tem "Via Esporte" com atividades voltadas para as mães**. 2017. Disponível em: https://campos.rj.gov.br/exibirNoticia.php?id_noticia=39749. Acesso em: 20 maio 2024.

PREFEITURA DE CAMPOS. **IMTT segue ampliando a estrutura cicloviária da cidade**: desde 2021, início da gestão do prefeito Wladimir, cerca de 20km foram implantados, interligando vias e proporcionando mais segurança aos ciclistas, o que representa um aumento de 29%. 2024a. Disponível em: https://www.campos.rj.gov.br/exibirNoticia.php?id_noticia=91564. Acesso em: 16 nov. 2024.

PREFEITURA DE CAMPOS. **Terceira Edição do Bora de Bike reúne centenas de ciclistas**: o evento que faz parte do maio amarelo, mês de conscientização no trânsito, levou cerca de 1.500 ciclistas que pedalarão um percurso de aproximadamente 10 quilômetros. 2024b.

Disponível em: https://www.campos.rj.gov.br/exibirNoticia.php?id_noticia=91137. Acesso em: 16 nov. 2024.

PREFEITURA DE CAMPOS. **Prefeito se reúne com governador em exercício e trata da Estrada dos Ceramistas**: encontro aconteceu nesta sexta-feira (10), no rio de janeiro. com interdição da ponte, área urbana vem recebendo trânsito de caminhões pesado. 2020a. Disponível em: https://www.campos.rj.gov.br/exibirNoticia.php?id_noticia=57044. Acesso em: 23 maio 2024.

PREFEITURA DE CAMPOS. **Projeto Via Esporte será transferido para a UENF**. 2020b. Disponível em: https://campos.rj.gov.br/exibirNoticia.php?id_noticia=57823. Acesso em: 20 maio 2024.

ROLNIK, Raquel. Instrumentos Urbanísticos Contra a Exclusão Social. In: ROLNIK, Raquel; CYMBALISTA, Renato (org.). **Instrumentos Urbanísticos Contra a Exclusão Social**. 29. ed. São Paulo, 1997. Cap. 1. p. 7-9.

SANTOS, Milton. **O Espaço do Cidadão**. 7. ed. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2007. 176 p.

VILLAÇA, Flávio. **Espaço intra-urbano no Brasil**. São Paulo: Studio Nobel: Fapesp: Lincoln Institute, 1998. 376 p.

ZACCHI, Raquel Callegario. **O papel dos proprietários fundiários e do estado no processo de conversão de terras rurais em urbanas e na produção de loteamentos fechados: Campos dos Goytacazes/RJ (1980-2011)**. 2012. Dissertação (Mestrado em Políticas Sociais) – UENF, Campos dos Goytacazes, 2012.

¹ IMTT: Instituto da Mobilidade e dos Transportes