

Inovação social: percepções sobre as ciclovias na cidade de São Paulo

Luiz Felipe Clemente Magalhães
Mirella Moreira
Renan Bragagnolo Correa Da Silva
Roberto Waquil Filho
Nelson Roberto Furquim

RESUMO

Para este estudo foi determinado como objetivo geral, compreender como as ciclovias na cidade de São Paulo podem ser percebidas como uma inovação social. Nesse sentido, salienta-se que as ciclovias melhoram a mobilidade urbana e, além de diminuir o trânsito, trazem mais segurança para sociedade como um todo, uma vez que as chances de acidentes diminuem drasticamente, isto é, tanto motoristas de veículos automotores quanto usuários das ciclovias ganham no viés da segurança. Essa opção de escolha na troca do meio de locomoção é positiva para o usuário e para a cidade em si. Uma vez que ao deixar o carro em casa e se locomover de bicicleta, a emissão de gases poluentes na atmosfera é nula, aumentando a qualidade do ar respirado e diminuindo o risco de doenças. Esses fatores contribuem para qualidade de vida da cidade de São Paulo, colaborando para não destruição da camada de ozônio e, conseqüentemente, o aumento de temperatura. Dessa forma, as ciclovias surgem como uma opção de vida mais saudável e, para quem usa a bicicleta como meio de transporte para atividades diárias, fortalece o condicionamento físico e a saúde física e mental. Portanto, a partir dos resultados obtidos na pesquisa de campo, conclui-se que as ciclovias trazem benefícios para sociedade em diversos aspectos, configurando-se como uma inovação social.

Palavras-chave: Inovação social; Ciclismo urbano; Ciclovias

INTRODUÇÃO

A cidade de São Paulo foi marcada por um crescimento exponencial, atrelado a uma urbanização caracteristicamente dispersa e orientada para o trânsito de automóveis. A excessiva utilização de carros na capital paulista tornou-se em um problema com o passar dos anos. E com o crescente aumento da frota, o trânsito tende a crescer cada vez mais (EL PAIS, 2017).

A capital Paulista é conhecida pelo seu trânsito intenso e sofre diariamente em decorrência de filas de automóveis por toda a cidade. No dia 23 de maio de 2014, todas as marcas foram superadas e segundo boletins da companhia de Engenharia de Tráfego, a agência municipal responsável pela gestão do tráfego da cidade, registrou-se, um recorde histórico de 344 quilômetros de vias congestionadas simultaneamente em toda a cidade (EL PAIS, 2017).

Sendo assim, segundo a Lei Municipal 12.490, de 3 de outubro de 1997 (SÃO PAULO, 1997)

faz-se necessário o uso do rodízio de veículos automotivos, a fim de diminuir a frota dos mesmos, colaborando tanto para o trânsito quanto para a poluição causada pela queima do combustível utilizado para funcionamento dos carros.

No *ranking* mundial de tempo perdido com deslocamento urbano, aparecem cinco cidades brasileiras entre as dez que lideram o ranking e todas estão em situação mais crítica que os grandes centros como Nova York. A cidade de São Paulo, com uma população de doze milhões de habitantes perde apenas para Xangai, com o dobro de população, sendo essa maior cidade da China. (IPEA, 2013).

Nesse cenário, a inovação na mobilidade urbana ganha um contexto de impacto social e pode ser uma forma de melhorar o fluxo dos motoristas assim como dos pedestres. Desse modo, as pessoas podem ter a oportunidade de buscar diversas alternativas de mobilidade, com o intento de otimizar o tempo perdido no trânsito.

Essas alternativas de transportes urbanos podem ser, muitas vezes, mais econômicas financeiramente, mais rápidas em um mesmo trajeto e ainda menos nocivas para o meio ambiente. Ademais, salienta-se que as inovações sejam acessíveis em modos *off-line* também, a fim de incluir o acesso a um número maior de pessoas, extinguindo as barreiras para universalizar o serviço.

De acordo com um estudo conduzido em 2017 pelo Centro Brasileiro de Análise e Planejamento (CEBRAP, 2017), a análise da relação com o meio ambiente entre os ciclistas e a população em geral na cidade de São Paulo, indica que sensações de bem estar no deslocamento (prazer, relaxamento, satisfação, dentre outras) são duas vezes mais intensas para os ciclistas que para a população em geral.

1 REFERENCIAL TEÓRICO

2.1 Inovação Social

O Manual de Oslo (1997) define o conceito de inovação como a implementação de um serviço, processo, método de marketing ou método organizacional novo ou significativamente melhorado na organização do local de trabalho ou nas relações externas. No entanto, o requisito mínimo para aceitar essa definição é de que o produto, o processo, o método de marketing ou organizacional sejam novos (ou significativamente melhorados) para o mercado, tendo as empresas como pioneiras para desenvolvê-los.

Uma inovação social pode ser caracterizada por novas parcerias, novos processos, produtos e serviços visando alcançar objetivos de caráter social, influenciando de forma

benéfica a sociedade como um todo (Mulgan et al (2007).

Embora os autores tenham definido claramente a inovação social, pode-se observar que sua definição vem da inovação empresarial constante do Manual de Oslo (1997), mas à qual o caráter social é adicionado. Outros autores, como Maclean, Harvey e Gordon (2013), concordam que a inovação social implica em novas ideias que visam melhorar a qualidade de vida, proporcionar uma melhor educação e uma expectativa de vida mais longa; isto é, iniciativas que promovem o bem-estar da comunidade e a sustentabilidade ambiental.

A falta de clareza sobre o termo “inovação social” pode ser atribuída não apenas a ausência de uma definição, mas também ao seu uso simples sendo uma palavra muitas vezes utilizada de uma maneira informal (MOULAERT; MACCALLUM; HILLER, 2013). Essa falta de consenso entre os especialistas em inovação social também pode ser explicada pelo sujeito contemporâneo, conforme verificado em um estudo sobre meta-síntese de inovação social realizado por Moraes-da-Silva, Takahashi e Segatto (2016).

Ademais, a inovação social é aquela que possui o intento de ter uma finalidade social não estando relacionada a ganhos comerciais, distinguindo-se das inovações de negócios que são totalmente voltadas para visão de lucro e a competição em si (DAWSON; DANIEL, 2010). Sendo assim, entende-se que a inovação social traz as estratégias, os mecanismos, a forma que auxiliará grupos vulneráveis de pessoas a fim de melhorar o seu bem-estar social.

Em relação à inovação social como acordos que agregam valor à sociedade, Phills, Deiglmeier e Miller (2008) definem em termos de valor social, segundo o qual uma inovação é verdadeiramente social somente se o equilíbrio estiver com tendência para o lado do valor social, ou seja, benéfica para a sociedade como um todo, ao invés de uma criação de valor específica, ou seja, ganhos para empreendedores, investidores e consumidores comuns.

Nesse sentido, as inovações também podem ser classificadas de acordo com sua magnitude, não se restringindo a um único entendimento. As inovações sociais podem ser observadas em alguns níveis, com base no foco da especialização caracterizado por ser de natureza disruptiva, isto é, quebrando padrões, modelos já estabelecidos anteriormente, assim como incremental e institucional (NICHOLLS; MURDOCK, 2012).

2.2 Mobilidade Urbana

O Governo Federal tem debatido o conceito de mobilidade urbana que se baseia no deslocamento de pessoas e bens dentro das cidades, por meio do uso de veículos, vias públicas

e da infraestrutura disponível, diferenciando da definição anterior, a qual tratava o conceito de forma fragmentada além de considerar somente o deslocamento de veículos pela cidade. Com isso, percebe-se que atualmente tornou como foco as pessoas, a organização territorial e a sustentabilidade das cidades ao invés das antigas prioridades. (TRIBUNAL DE CONTAS DA UNIÃO, 2010).

Segundo Pero e Stefanelli (2015), o deslocamento diário que os cidadãos exercem para conseguirem realizar o seu cotidiano de trabalho, pela área urbana é entendido como mobilidade urbana. Sendo assim, isto incentivou as pessoas a buscarem transportes que tragam mais conforto, isto é, transportes individuais que tenham um deslocamento por meio do motor e não do esforço humano. Por meio desse pensamento ter sido tomado por boa parte da população, essa alternativa de veículos automotores não solucionou os problemas de deslocamento, e sim, implicou em uma piora nos números (ONU HABITAT, 2017).

Na segunda metade do Século XX, o Brasil buscou acompanhar o desenvolvimento das estruturas disponíveis para a circulação dos automóveis, visto que os países do mundo inteiro estavam acompanhando este desenvolvimento. Segundo a ANTP – Associação Nacional de Transportes Públicos, a expansão intensificou-se nas últimas décadas, fazendo o número de veículos por família brasileira aumentar (DENATRAN, 2018).

A segurança viária torna-se necessária, uma vez que como vivenciado em países em desenvolvimento, o aumento nos índices de motorização afeta diretamente a mobilidade e sua segurança, haja vista que aos poucos a cidade começa a ficar cada vez mais congestionada, aumentando as chances de acidentes (CARVALHO, 2016).

cenário problemático quanto a qualidade de vida dos habitantes da cidade de São Paulo. Segundo o Poder Público, o número exacerbado de veículos automotores contribui para danos ambientais como o aumento das poluições atmosféricas e sonora, decorrente de congestionamentos e acidentes no processo (BRITO, 2015).

Nesse sentido, a implantação da infraestrutura cicloviária envolve não só a segurança dos ciclistas que a utilizam como de todos os usuários das vias, pedestres e motoristas transportes motorizados, isso faz com que a ciclovia seja vista de maneira positiva para sociedade como um todo e ainda aumenta a previsibilidade, sendo pensada sempre como uma função do volume de tráfego e velocidade (PROGRAMA BRASILEIRO DE MOBILIDADE POR BICICLETA, 2007).

Segundo Silva (2018) o transporte urbano contempla tanto os meios públicos quanto os meios privados de transporte, e que abrange ainda os meios coletivos e os individuais, e dentro

do Direito Urbanístico é preciso constituir novos modelos de uso do solo, modelos mais intensos que sejam compatíveis com dia hoje.

Prospectando alternativas para mobilidade, no município de São Paulo foi editado o decreto n. 58.750/2019, que “dispõe sobre a regulamentação provisória do serviço de compartilhamento e do uso dos equipamentos de mobilidade individual auto propelidos, patinetes, ciclos e similares elétricos ou não, acionados por plataformas digitais” (SÃO PAULO, 2019).

Contudo, conforme citado por Igarashi (2009) o uso de patinetes elétricos e bicicletas, está diretamente ligado ao percurso de pequenas distâncias, sendo ele ligado ao conceito de Atrelado à falta de planejamento, o aumento das frotas de veículos tem construído um micro mobilidade, percorrendo de dois a cinco quilômetros.

2.3 Comportamento do usuário de bicicleta na cidade de São Paulo

O comportamento do consumidor é um conceito que tem passado por diferentes interpretações ao longo do tempo. Uma primeira definição de comportamento do consumidor, é entendido pelas atividades relacionadas a aquisição, consumo e descarte de produtos e serviços, envolvendo o processo de decisão que está diretamente ligado ao início destas ações. Dessa forma, pode-se observar todo o processo no comportamento do consumidor, pautado desde a compra de um produto e serviço até o momento em que o consumidor se desfaz do produto, salientando todo o seu consumo (LARENTIS, 2012).

De uma forma mais contemporânea, outra definição, é compreendida por um viés mais psicológico, de entender o pensamento do consumidor, justificando o comportamento por suas atividades mentais, físicas e sociais, as quais designam as decisões e ações de pagar, comprar e usar produtos e serviços, seguindo a lógica do descarte após usufruir do produto (LARENTIS, 2012).

Dentro desse contexto de comportamento do consumidor faz-se necessário definir o perfil dos usuários de bicicletas na cidade de São Paulo. De acordo com uma pesquisa realizada pela associação dos ciclistas urbanos de São Paulo, Ciclocidade (2016), 97,0% dos usuários utilizavam as próprias bicicletas e os 3,0% restantes usavam as bicicletas alugadas.

Ainda segundo essa pesquisa, é possível observar que ciclistas que já possuem a rotina de pedalar, são usuários de suas próprias bicicletas, não necessitando alugá-las. Outro aspecto importante identificado na pesquisa é que mulheres fazem mais uso de bicicletas públicas do que homens.

A pesquisa aponta ainda que implantação e extensão das ciclovias urbanas, condições de baixa renda, falta de infraestrutura de transportes coletivos, e razões de cidadania são fatores fundamentais que impactam a escolha de bicicletas como meio de transporte na cidade de São Paulo. Cabe destacar que 48,0% dos entrevistados começou a usar a bicicleta por questão de agilidade na locomoção e praticidade, 23,0% consideram bicicleta uma forma ‘mais saudável’ de transporte, e até mesmo mais econômica financeiramente (18,0%) (CICLOCIDADE, 2016).

Nesse sentido, cabe destacar que a bicicleta como meio de transporte, estimula a prática de exercícios físicos, tornando-se uma rotina para o indivíduo. Melhora o seu preparo físico, ajuda na circulação sanguínea, na ansiedade e, ainda, ao pedalar há liberação de neurônios que auxiliam no desempenho de tarefas de memória e aprendizado (TEIXEIRA, 2013).

Com isso, ao criar a rotina da prática de atividades físicas, a saúde tende a ficar melhor e, dessa forma, diminuem os riscos de doenças ligadas ao coração, derrame, diabetes tipo dois e alguns tipos de câncer. Além de benefícios no âmbito da saúde, observa-se um aumento na autoestima, humor, qualidade do sono e energia, assim como diminuir risco de stress, depressão, demência e doença de Alzheimer (SCHOENFELD; RADA; PIERUZZINI; HSUEH; GOULD, 2013).

Segundo a Organização Mundial da Saúde (2011), usuários de bicicletas apresentam baixos índices de risco de doença cardíaca, pressão alta, infarto, diabetes tipo 2 e depressão, influencia no condicionamento muscular mais resistente e adequado em comparação a indivíduos que não praticam esportes e acabam optando por locomover-se por meio de automóveis com motor.

Além disso, as ciclovias trazem maior proteção e segurança ao ciclista por conta do fim do tráfego misto, o qual diminuiu o número de acidentes e fez com que tanto o trânsito de veículo quanto de bicicletas flua de uma maneira mais inteligente. Segundo Pires (2008), os pesquisadores apoiam o uso de espaços destinados exclusivamente às bicicletas, como as ciclovias, pois aumentam a sensação de segurança e elevam o número de ciclistas.

Em termos de segurança, é fato que além de mais seguras para os ciclistas, ciclovias podem estimular a prática de atividade entre aqueles que haviam deixado de pedalar. A Pesquisa de Perfil do Usuário de Bicicleta em São Paulo (2014) mostrou que a implantação de ciclovias na cidade incentivou mais de 84% dos 513 usuários entrevistados a utilizar a bicicleta como meio de transporte (CICLOCIDADE, 2014).

O incentivo a opções de exercício físico na cidade de São Paulo pela presença de equipamentos de ginástica algumas praças públicas (PORTAL DA EDUCAÇÃO FÍSICA, s.d.)

e a implantação das ciclovias e ciclo faixas de lazer (SÃO PAULO, Prefeitura, 2014), as quais, além de serem uma importante alternativa para a mobilidade urbana, incentivam as pessoas a terem um estilo de vida mais esportista e saudável. (MALATESTA, 2012).

2.4 Impactos ambientais decorrentes do deslocamento urbano

No decorrer da década de 1990, o modelo de desenvolvimento tradicional evidenciou-se pelas mudanças para um caráter voltado para a sustentabilidade, posto que os efeitos do aquecimento global começaram a ser percebidos por conta das alterações climáticas causadas pela urbanização nas cidades (LONDE ; MENDES, 2014; GUERRA et al., 2016). Desse modo, houve uma grande dificuldade em atrelar sustentabilidade a arquitetura e urbanismo, uma vez que a primeira se refere o equilíbrio e bem-estar social, já a segunda, remete ao desenvolvimento e crescimento (SILVA; ROMERO, 2015).

Dessa forma, estudos buscaram indicadores para avaliar, Índice de Mobilidade Urbana Sustentável (Index of Sustainable Urban Mobility - I_SUM) e o Índice de Efeitos Ambientais (Mobility Index for Enviromental Effects - MoxE), que possuem o intuito de quantificar a sustentabilidade da mobilidade urbana e sugerir métodos de qualificação (SILVA et al., 2015; MIRANDA; SILVA, 2012).

O desafio é amplo no sentido de entender a relação entre o momento correto e o local adequado para atender as necessidades da sociedade, não se restringindo apenas a procura por uma forma de coordenar os aspectos ambientais, sociais e econômicos do planeta de forma eficiente e não nociva (REDCLIFT, 2005; SCHMIDT; GUERRA, 2018).

Desse modo, a abrangência e influência de um discurso de sustentabilidade com escala mundial é deveras relevante se comparado com ações individuais ou de grupos menores, visto que a efetividade ao combate dos efeitos negativos da urbanização é muito mais valorizada e considerada se feito por uma parcela maior de pessoas.

Portanto, o surgimento de soluções e mudanças para facilitar os problemas sociais, ambientais e econômicos da sociedade deve ser visto como um todo, isto é, amplo e integrado e, não, pautar-se em um modelo único que seja aplicado a qualquer cidade sustentável (REDCLIFT, 2005; SCHMIDT; GUERRA, 2018).

Contudo, tais soluções possuem dificuldade de aplicação, posto que o deslocamento urbano na cidade de São Paulo está diretamente relacionado a condição social do indivíduo, isto é, quanto maior for a renda melhor a mobilidade na cidade e, quanto menor for a renda pior

a mobilidade urbana. Haja vista que quanto maior a renda mais opções de mobilidade estão disponíveis, tornando a dimensão econômica dos deslocamentos pautada de acordo com a renda das famílias brasileiras (SÃO PAULO, 2012).

Ademais, os danos causados pelas emissões de gases dos automóveis interferem na qualidade do ar, visto que os escapamentos automotivos são capazes de emitir monóxido de carbono, óxido de nitrogênio e de enxofre, assim como gases que intensificam o efeito estufa. Com isso, o aumento do efeito estufa ocasiona no risco da elevação do aquecimento global, tornando o cenário da poluição atmosférica em São Paulo cada vez mais negativo (SÃO PAULO, 2012).

2 METODOLOGIA

A pesquisa qualitativa é recomendada quando os problemas que estão sendo investigados são pouco conhecidos e a pesquisa é de cunho exploratório. O estudo busca o entendimento de fenômenos como um todo, compreendendo uma teia de relações sociais e culturais que se estabelecem na sociedade. Nesse contexto, a opção pela metodologia qualitativa é escolhida após a definição do problema de pesquisa e dos objetivos que se busca encontrar (GODOY, 1995, p. 63).

Os estudos denominados como qualitativos, seguem uma perspectiva que avalia um fato através da opinião das partes envolvidas. Desse modo, o estudo baseia-se em analisar os resultados obtidos por meio de pesquisas realizadas com os diferentes indivíduos. Para que isso seja efetivo, faz-se necessário obter uma variedade de respostas, para de fato conseguir entender as necessidades e angústias dos respondentes (GODOY, 1995, p. 57- 63).

A pesquisa qualitativa é baseada em interpretação de opiniões dos entrevistados e são analisadas do ponto de vista da representatividade que o tema possui. Tem como principal objetivo traduzir e repassar o sentido dos fenômenos do mundo, além de reduzir a distância entre a teoria e os dados (MANNING, 1979, p.520).

O intento do método qualitativo é analisar o comportamento humano de forma naturalista e não controlada, os dados gerados buscam explorar o conteúdo por uma forma descritiva e indutiva, porém não podem ser generalizados, são subjetivos e buscam um entendimento integral dos fenômenos estudados (SERAPIONI, 2000).

Comparando a abordagem qualitativa com a quantitativa, percebe-se que o primeiro método não emprega dados estatísticos como o principal processo de análise de um problema. Além disso, o método qualitativo não possui nenhuma pretensão de numerar ou medir unidades

ou categorias homogêneas (OLIVEIRA, 1999, p.116).

Como característica da abordagem qualitativa, existe a facilidade de descrever a complexidade de uma determinada hipótese, compreender processos testados por diferentes grupos sociais e contribuir com as transformações da sociedade. Além disso, possibilita a criação de opiniões de determinados grupos e permite a interpretação das particularidades dos comportamentos dos indivíduos (OLIVEIRA, 1999, p.117).

Os dados levantados na pesquisa de campo deste estudo foram processados pelos próprios pesquisadores, utilizando-se a técnica de análise de conteúdo proposta por Bardin (2011), em que o termo análise de conteúdo baseia-se em uma série de técnicas analíticas das comunicações que visam obter, por meio de procedimentos sistemáticos e objetivos de descrição de conteúdo, indicadores que permitam atingir conhecimentos relativos às diferentes variáveis (Bardin, 2011, p. 47).

Para Godoy (1995) a análise de conteúdo, baseia-se em uma técnica metodológica aplicável em diversas formas de comunicação, independentemente de sua natureza. O pesquisador procura compreender as características e os modelos que estão por trás das mensagens obtidas. Portanto, torna-se objetivo de pesquisadores compreender o contexto da comunicação enquanto, ao mesmo tempo, deve-se expandir o olhar em busca de novos significados e mensagens relacionadas ao contexto exposto.

A análise de conteúdo, de acordo com Bardin (2011), é constituída por três fases fundamentais, a pré-análise, a exploração do material e, por fim, o tratamento e interpretação dos resultados. A primeira delas pode ser compreendida como uma fase de organização na qual se estabelece um esquema de trabalho bem-definido. Geralmente é envolvido uma leitura do material, um contato inicial com os documentos que serão analisados, a escolha, formulação das hipóteses, elaboração dos indicadores e a preparação formal do material (Bardin, 2011, p. 137).

Seguindo o mesmo raciocínio, na segunda fase são definidas as unidades de codificação, classificação e categorização. Com a unidade de codificação escolhida é necessário classificar em blocos que expressem determinadas categorias que confirmam as hipóteses e referenciais teóricos propostos. Dessa maneira é possível tornar as categorias mais claras e interligadas ao propósito do estudo (Bardin, 2011, p. 137).

Continuando nessa perspectiva, a última fase o pesquisador busca tornar os resultados da pesquisa significativos e válidos. No entanto, esta análise deve ir além das respostas expostas, pois é parte da função do pesquisador encontrar o sentido além do exposto (Bardin,

2011, p. 137).

O tipo de amostra utilizada neste estudo foi a não probabilística, utilizando uma amostra por julgamento.

Esse tipo de amostragem utiliza julgamentos pré estabelecidos pelo pesquisador, ou seja, o pesquisador, de maneira proposital, define características da amostra que considera importantes para o estudo (GRESSLER, 2004).

No entanto, o uso de amostra por julgamento pode incorrer em risco na pesquisa a ser conduzida, pois pode ocorrer equívocos nos critérios para a definição da amostra (FÁVERO; BELFIORE, 2017).

Considerando que na amostra por julgamento as pessoas entrevistadas são determinadas por um julgamento prévio por parte dos pesquisadores, ou seja, a busca pelo perfil será mais assertiva e determinada, auxiliando a identificar as características e objetivos buscados. Essas características podem ser tanto visuais, por se tratar de algum lugar que o indivíduo frequenta e desperta interesse, ou mesmo por conta de comportamentos direcionados para as características iniciais buscadas para a pesquisa (DIAS, 2018).

A amostra constituída para este estudo foi realizada com pessoas que moram na zona sul da cidade de São Paulo, próximos aos centros empresariais localizados na Avenida Faria Lima. Os entrevistados foram escolhidos pelo gênero masculino, feminino e outros, entre 20 a 40 anos que possuíam Ensino Médio Completo.

A pesquisa de campo relativa a este estudo foi realizada por intermédio de entrevistas pessoais utilizando Skype. As entrevistas foram conduzidas por meio de um questionário semiestruturado com cinco perguntas abertas.

A pesquisa foi realizada entre os meses de agosto e setembro de 2020, na cidade de São Paulo e o convite para os participantes da pesquisa enviado por *e-mail* e *Whatsapp*.

3 ANÁLISE DOS RESULTADOS

Os dados coletados a partir da pesquisa de campo deste estudo foram processados pelos próprios pesquisadores, por meio da análise de conteúdo (BARDIN, 2011), chegando -se cinco categorias de análise, apresentadas no Quadro 1.

Quadro 1 – Categorias de Análise

Categoria	Ideias centrais	Autores de referência
Benefícios das Ciclovias	Redução do Trânsito/ bem estar e saúde/ aumento de opções de mobilidade/Segurança/Qualidade de vida/ diminuição da poluição	Ciclocidade (2016)/ Phills; Deiglmeier; Miller (2008)/ Nicholls; Murdock, (2012); Organização Mundial da Saúde (2011); São Paulo, Prefeitura, (2014); Malatesta, (2012); Programa Brasileiro de Mobilidade por Bicicleta, (2007)
Infraestrutura deficiente	Falta de infraestrutura/acidentes/ redução do espaço dos carros	Silva; Romero (2015)/ Carvalho, (2016)
Melhor qualidade de vida	Diminuição do trânsito/ melhora do meio ambiente/ melhora da saúde/ opção econômica.	Londe ; Mendes, (2014); Guerra et al., (2016)/ São Paulo, (2012)/ Onu Habitat, (2017)/ Brito, (2015); Onu Habitat (2017)
Conscientização dos ciclistas	Utilizar como um meio de locomoção/ segurança/ conscientização dos usuários.	TRIBUNAL DE CONTAS DA UNIÃO, (2010)/ Mulgan et al (2007)/ Pero e Stefanelli (2015); Teixeira, (2013); Schoenfeld; RADA; Pieruzzini; Hsueh; Gould, (2013); Pires (2008)
Sustentabilidade ambiental	Bem estar e saúde/ redução do trânsito, positivo para o meio ambiente.	Redclift, (2005); Schmidt; Guerra, (2018); Daniel Dawson(2010)

Fonte: os autores

Primeiramente foi feita uma leitura criteriosa das opiniões dos respondentes obtidas pelas entrevistas conduzidas pelos pesquisadores. Em seguida, foram definidas as unidades de classificação das respostas, com a identificação de palavras chave e ideias centrais recorrentes, chegando-se, assim, às categorias associadas aos referenciais teóricos propostos. Dessa maneira é possível tornar as categorias mais claras e interligadas ao propósito do estudo (Bardin, 2011, p. 137).

Com o intuito de entender a percepção dos usuários das ciclovias, foi encaminhado um e-mail para dez pessoas que utilizam a ciclovia para sua mobilidade na cidade de São Paulo. Após envio do e-mail, com os respondentes que aceitaram participar do estudo, foram conduzidas entrevistas virtuais por meio de Skype, tomando-se como base um questionário com cinco perguntas abertas.

De acordo com uma pesquisa realizada pela associação dos ciclistas urbanos de São

Paulo, Ciclocidade (2016), condições de baixa renda, falta de infraestrutura de transportes coletivos, e razões de cidadania são pontos que acabam influenciando as pessoas na busca de uma opção como a bicicleta para utilizar como meio de transporte.

Conforme Phills, Deiglmeier e Miller (2008) que definem inovação em termos de valor social, uma inovação é reconhecida verdadeiramente como social somente se for benéfica para a sociedade como um todo, ao invés de uma criação de valor específica. A inovação social pode representar ganhos para empreendedores, investidores e consumidores comuns, desta forma, os usuários das ciclovias buscam as bicicletas como meio de transporte, considerando que o impacto pode ser percebido na sociedade como um todo, por meio de uma diminuição cada vez mais continuada do trânsito nas grandes cidades, a exemplo do que ocorre na capital paulista.

A maior parte dos respondentes citou que, em São Paulo, os indivíduos utilizam um automóvel sozinho para sua mobilidade, aumentando o fluxo de carros na cidade e colaborando para o aumento do trânsito. Nesse sentido a conscientização e aspectos de cidadania, ressaltam para o cidadão que a opção de uso de bicicleta como meio de transporte urbano seja um meio mais vantajoso tanto para o usuário quanto para cidade.

Isso pode ser observado em comentários apresentado pelos respondentes, tais como:

Na minha opinião a principal vantagem é a questão da segurança, já que se trata de uma grande metrópole, uma cidade regada de carros e motocicletas, com isso a gente está exposto a todo momento ao perigo, criando ciclovias para os ciclistas utilizarem, gera uma segurança, um conforto, para que possa circular com mais saúde por meio de uma atividade física que é a bicicleta e sem a preocupação de possíveis acidentes..

Uma das principais vantagens é a diminuição de trânsito de carros em São Paulo, as pessoas pararem de usar carro e passarem a usar bicicleta na ciclovia, fora pra saúde que também é um exercício físico que ajuda na locomoção, é meio que dois por um.

No que diz respeito a bem estar e saúde, de acordo com as respostas apresentadas pelos respondentes, os benefícios desencadeados a partir do uso de bicicletas nas ciclovias da cidade de São Paulo também estão atrelados à prática de atividades físicas que contribuem tanto para saúde quanto para o bem-estar.

Segundo a Organização Mundial da Saúde (2011), usuários de bicicletas apresentam baixos índices de risco de doença cardíaca, pressão alta, infarto, diabetes tipo 2 e depressão, além de conquistarem melhor condicionamento muscular em comparação a indivíduos sedentários que acabam optando por se locomover por meio de automóveis.

Ainda segundo as respostas obtidas a partir da pesquisa de campo conduzida para este estudo, pode-se observar que grande parte dos usuários utilizam a ciclovia para prática de outras atividades físicas, além de apenas permitir o uso de bicicletas. Neste caso, há uma contribuição

das ciclovias no sentido de permitir a prática de esportes, o que colabora para a saúde física e mental dos praticantes, muitas vezes afetada pelo ritmo agitado e corrido da cidade de São Paulo.

O incentivo a opções de exercício físico na cidade de São Paulo é visto em algumas praças públicas como a disponibilização de equipamentos de ginástica (PORTAL DA EDUCAÇÃO FÍSICA, s.d.) e a implantação das ciclovias e ciclo faixas de lazer (SÃO PAULO, Prefeitura, 2014), as quais, além de serem uma importante alternativa para a mobilidade urbana, também promovem um estilo de vida mais ativo (MALATESTA, 2012).

implantação de ciclovias na cidade incentivou o uso de bicicleta como meio de transporte na cidade. A partir dos comentários dos respondentes que participaram deste estudo, os usuários de ciclovias se sentem mais seguros em utilizar bicicletas como meio de locomoção. Eles apontam ainda o risco percebido quando caminham pelas calçadas como pedestres.

Nesse sentido, a implantação da infraestrutura cicloviária traz benefícios no quesito de segurança para quem usufrui ativamente das ciclovias e também para quem não utiliza, como pedestres e motoristas com transportes motorizados, sendo benéfico não somente a um grupo e sim, a sociedade como um todo, planejada em função do volume de tráfego e velocidade (PROGRAMA BRASILEIRO DE MOBILIDADE POR BICICLETA, 2007).

O benefício “segurança” desencadeado pela implantação de ciclovias na cidade de São Paulo pode ser percebido com a diminuição do tráfego misto, facilitando a fluidez do trânsito de veículos e de bicicletas, promovendo proteção ao ciclistas, garantindo mais segurança e, como consequência, reduzindo o número de acidentes.

A questão da falta de infraestrutura das ciclovias na cidade de São Paulo, foi uma das principais desvantagens abordadas pelos entrevistados, visto que possuem muitos buracos, em alguns trechos não há começo nem fim, as pessoas tem que muitas vezes se sujeitar a andar junto com os carros ou pedestres na calçada.

Os pesquisadores observaram que a falta de infraestrutura nas ciclovias, pode ocasionar em acidentes, seja com outro ciclista, carro ou mesmo pedestre. Em São Paulo o índice de motorização é de fato elevado, o que afeta a mobilidade urbana e sua segurança, com isso o congestionamento aumenta e as chances de acidentes também. Os riscos que o ciclista corre em sofrer um acidente pela falta de infraestrutura aumentam por conta da quantidade de veículos

presentes na cidade, em trechos sem continuidade pode ocasionar em uma colisão.

Segundo Brito (2015), atrelado à falta de planejamento, o aumento das frotas de veículos tem construído um cenário problemático quanto a qualidade de vida dos habitantes da cidade de São Paulo, visto que o tempo para um trajeto de curta distância é sempre acima do normal, implicando na mobilidade para os trabalhadores.

Os usuários declararam que a diminuição no trânsito é um dos fatores que fazem com que a ciclovia seja cada vez mais utilizada, segundo a ONU Habitat (2017), as pessoas buscam transportes que tragam mais conforto, isto é, transportes individuais movidos por um motor, essa alternativa não solucionou os problemas de deslocamento, e sim, implicou em uma piora nos números.

De acordo com o Poder Público, o número elevado de veículos automotores geram um aumento no congestionamento, ocasionando acidentes e, ainda influenciando nos danos ambientais com o aumento das poluição atmosférica e sonora (BRITO, 2015), e a utilização de bicicletas como alternativa para o deslocamento urbano, pode trazer contribuições para minimizar a poluição nos grandes centros.

É fato que o aquecimento global e o efeito estufa se intensificam com a emissão de gases dos veículos, o que pode ter um impacto direto na piora da qualidade do ar na capital paulista, tornando o cenário da poluição atmosférica na cidade de São Paulo cada vez mais negativo (SÃO PAULO, 2012).

Este cenário negativo interfere na qualidade de vida e na saúde dos paulistanos, posto que gases como monóxido de carbono, óxido de nitrogênio e de enxofre são emitidos afetando a saúde dos cidadãos. Os resultados da pesquisa de campo indicaram que os entrevistados buscam usar mais as ciclovias para conseguirem melhorar sua saúde por meio da prática de atividades físicas.

Por meio da utilização da bicicleta como meio de transporte, a prática de exercícios físicos é constante, melhorando o condicionamento, a circulação sanguínea, colabora para melhora da ansiedade, assim como libera neurônios que aumentam o desempenho em tarefas de memória e aprendizado (TEIXEIRA, 2013).

Com isso, a prática de atividades torna-se regular e os risco de muitas doenças crônicas diminuem, como doenças ligadas ao coração, derrame, diabetes tipo dois e alguns tipos de câncer. Essa prática também tem benefícios como aumentar a autoestima, humor, qualidade do sono e energia, assim como diminuir risco de stress, depressão, demência e doença de Alzheimer (SCHOENFELD; RADA; PIERUZZINI; HSUEH; GOULD, 2013).

Para os usuários das ciclovias entrevistados utilizar a bicicleta como um meio de locomoção é um dos pontos para despertar a mudança de comportamento dos usuários conforme as ciclovias foram expandidas. O aumento das ciclovias na cidade de São Paulo deve ser entendido como uma melhoria da infraestrutura urbana da capital paulista, com intuito de trazer benefícios para o deslocamento urbano na cidade. .

Em linha com o que é apontado por Pires (2008), os respondentes da pesquisa de campo deste estudo apoiam o surgimento de espaços destinados exclusivamente às bicicletas, como as ciclovias, pois aumentam a sensação de segurança e elevam o número de ciclistas.

Como trás, Pero e Stefanelli (2015), o deslocamento diário que os cidadãos exercem para ir ao trabalho, pela área urbana é entendido como mobilidade urbana. Com a expansão das mesmas em São Paulo, conforme citado acima, os usuários começaram a utilizar como um meio de locomoção, segundo os entrevistados isso aumentou a segurança, pois a ciclovia chegou a lugares que antes não possuíam esse investimento.

Segundo Mulgan et al (2007), inovação social não está diretamente relacionada a um produto ou serviço necessariamente e, a ciclovia acaba influenciando beneficemente tanto para os usuários assim como empresas do mercado. Isto pode ser observado em nossa pesquisa visto que os entrevistados enxergaram que com a expansão das ciclovias, as possibilidades para empreender utilizando-as aumentou e ainda fortaleceu a conscientização dos usuários.

No que concerne ao aspecto de segurança, o Governo Federal tem debatido o conceito de mobilidade urbana que se baseia no deslocamento de pessoas e bens dentro das cidades, por meio do uso de veículos, vias públicas e da infraestrutura disponível. Com isso, percebe-se que atualmente tornou como foco a sociedade, como se organiza territorialmente e questão da sustentabilidade das cidades ao invés das antigas prioridades (TRIBUNAL DE CONTAS DA UNIÃO, 2010).

Pode-se afirmar através da pesquisa realizada, que a ciclovia pode afetar a vida das pessoas de diferentes maneiras. O desafio é amplo no sentido de entender a relação entre o momento e o local no qual a sociedade está imposta, com intuito de suprir as necessidades da sociedade, não se restringindo apenas a soluções ambientais, sociais e econômicas do planeta de forma eficiente e não nociva. (REDCLIFT, 2005; SCHMIDT; GUERRA, 2018).

Daniel Dawson(2010), cita a inovação social como algo que visa uma finalidade social não focando em ganhos comerciais, distinguindo-se das inovações de negócios que são totalmente voltadas para lucratividade e a competição de mercado, ou seja, as ciclovias estão além de ganhos comerciais, são ganhos para sociedade visto que visam uma finalidade social

que é trazer mais segurança e qualidade de vida aos ciclistas.

Isso pode ser observado por meio dos seguintes comentários, feitos pelos respondentes da pesquisa.

Eu acho que ela oferece oportunidade, maior segurança e estimula a prática da atividade física.”; “Acredito que afete de uma maneira boa, as pessoas saem de bike, é um esporte, então ajuda na saúde, melhora o trânsito, é uma tendência que se a gente seguir e expandir para cidade transversalmente tem tudo para ser muito bom.

Hoje, ainda mais na pandemia, está aumentando cada vez mais, porque como na pandemia está todo mundo de home office, pedindo coisas, então além de facilitar a mobilidade urbana, ela traz emprego, facilitando os entregadores de comida a exercer sua profissão, ela gira a economia, óbvio que não é 100%, mas ela colabora.

4 CONCLUSÃO

Para este estudo foi determinado como objetivo geral, compreender como as ciclovias na cidade de São Paulo podem ser percebidas como uma inovação social. Para se chegar a esse Objetivo Geral, foram estabelecidos os objetivos específicos, identificar quais as vantagens e desvantagens percebidas pelos usuários de ciclovias na cidade de São Paulo; compreender como os usuários de transportes alternativos avaliam as ciclovias para a mobilidade urbana na cidade de São Paulo; entender quais motivos tornam as ciclovias mais abrangentes e mais utilizadas na cidade de São Paulo.

Nesse sentido, salienta-se que as ciclovias melhoram a mobilidade urbana e, além de diminuir o trânsito, apresentam como principal contribuição maior segurança para sociedade como um todo, uma vez que as chances de acidentes diminuam drasticamente, isto é, tanto motoristas de veículos automotores quanto usuários das ciclovias ganham no viés da segurança. Visto que um ciclista ao pedalar no tráfego misto fica muito vulnerável a possíveis riscos e, muitas vezes, pode acabar entrando no ponto cego do motorista do automóvel e ocasionar em um acidente.

Ao utilizar as ciclovias os usuários ficam com uma exposição menor a qualquer risco no seu trajeto. Sendo assim, os usuários entrevistados comentaram que essa expansão motivou as pessoas a utilizarem mais as ciclovias por estarem menos expostas a riscos, em alguns casos, optando pela troca do seu meio de locomoção pelas bicicletas.

Essa opção de escolha na troca do meio de locomoção é positiva para o usuário e para a cidade em si. Uma vez que ao deixar o carro em casa e se locomover de bicicleta, a emissão de

gases poluentes na atmosfera é nula, aumentado a qualidade do ar respirado e diminuindo o risco de doenças. Esses fatores contribuem para qualidade de vida da cidade de São Paulo, colaborando para não destruição da camada de ozônio e, conseqüentemente, o aumento de temperatura.

Além disso, outro aspecto a ser destacado é no sentido de práticas esportivas. São Paulo oferece opções esportivas tanto em locais públicos quanto privados. Dessa forma, as ciclovias surgem como uma opção de vida mais saudável e, para quem usa a bicicleta como meio de transporte para atividades diárias, fortalece o condicionamento físico e a saúde física e mental.

Portanto, a partir dos resultados obtidos na pesquisa de campo, conclui-se que as ciclovias podem ser entendidas como uma inovação social, em função dos inúmeros benefícios que trazem para a cidade de São Paulo, em particular, considerando-se as contribuições para a melhoria do deslocamento urbano, a redução de acidentes de trânsito, diminuição do nível de poluição ambiental, promovendo ainda contribuições para a saúde dos usuários, além de possibilitarem atividades de lazer, em linha com os apontamentos do referencial teórico que embasou este estudo.

Cabe destacar que trata-se de um investimento governamental que busca atingir objetivos sociais por meio da promoção de bem-estar social, da qualidade de vida dos cidadãos e da infraestrutura para que os indivíduos locomovam-se com mais opções de mobilidade, maior segurança, e de forma mais econômica.

Deve ser mencionado que um dos limitantes para este estudo foi o tamanho reduzido da amostra utilizada para a pesquisa de campo. Para continuidade do estudo sugere-se que a pesquisa seja feita com um número maior de respondentes, espalhados por mais regiões na cidade, a fim de compreender as percepções acerca das ciclovias, por toda capital paulista.

REFERÊNCIAS

ÁVERO, L.P.; BELFIORE, P. **Análise de dados:** Estatística e Modelagem Multivariada com Excel, SPSS e Stata. In: *Análise de dados: estatística e modelagem multivariada com excel, SPSS e Stata*, 2017. Disponível em:

<https://books.google.com.br/books?id=SmlaDwAAQBAJ&printsec=frontcover&hl=ptBR#v=onepage&q&f=false>. Acesso em: 11 jun. 2020.

BALAGO, R; PEREIRA, E. **Muita tinta e 2 anos depois, ciclovias passam a fazer parte da vida da cidade.** Folha de São Paulo, São Paulo, p. 1, 4 jun. 2016. Disponível em:

<https://www1.folha.uol.com.br/saopaulo/2016/06/1778012-muita-tinta-e-2-anos-depoisciclovias-passam-a-fazer-parte-da-vida-da-cidade.shtml>. Acesso em: 23 abr. 2020.

BARDIN, L. **Análise de conteúdo**. São Paulo: Edições 70, 2011.

BRASIL. **Lei federal. Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012**. Institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana; revoga dispositivos dos Decretos-Leis nºs 3.326, de 3 de junho de 1941, e 5.405, de 13 de abril de 1943, da Consolidação das Leis do Trabalho (CLT), aprovada pelo Decreto-Lei nº 5.452, de 1º de maio de 1943, e das Leis nºs 5.917, de 10 de setembro de 1973, e 6.261, de 14 de novembro de 1975; e dá outras providências. [S. l.], 3 jan. 2012. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato20112014/2012/lei/l12587.htm. Acesso em: 3 maio 2020.

BRASIL. **Lei municipal. Lei nº 12.490, de 3 de outubro de 1997**. Autoriza o Executivo a implantar Programa de Restrição ao Trânsito de Veículos Automotores no Município de São Paulo, e dá outras providências. Brasil, 8 jun. 2020. Disponível em: <http://legislacao.prefeitura.sp.gov.br/leis/lei-12490-de-03-de-outubro-de-1997/detalhe>. Acesso em: 8 jun. 2020.

BRASIL. **Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012**. Institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana; revoga dispositivos dos Decretos-Leis nºs 3.326, de 3 de junho de 1941, e 5.405, de 13 de abril de 1943, da Consolidação das Leis do Trabalho (CLT), aprovada pelo Decreto-Lei nº 5.452, de 1º de maio de 1943, e das Leis nºs 5.917, de 10 de setembro de 1973, e 6.261, de 14 de novembro de 1975; e dá outras providências. [S. l.], 3 jan. 2012. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2011-2014/2012/L12587.htm. Acesso em: 11 jun. 2020.

BRASIL. **Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012**. Institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana; revoga dispositivos dos Decretos-Leis nºs 3.326, de 3 de junho de 1941, e 5.405, de 13 de abril de 1943, da Consolidação das Leis do Trabalho (CLT), aprovada pelo Decreto-Lei nº 5.452, de 1º de maio de 1943, e das Leis nºs 5.917, de 10 de setembro de 1973, e 6.261, de 14 de novembro de 1975; e dá outras providências. [S. l.], 4 jan. 2014. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2011-2014/2012/L12587.htm. Acesso em: 02 jun. 2020.

BRASIL. Tribunal de contas da união. **Mobilidade Urbana**. In: Mobilidade Urbana. 1. [S. l.], 1 jan. 2010. Disponível em: https://portal.tcu.gov.br/tcu/paginas/contas_governo/contas_2010/fichas/Ficha%205.2_cor.pdf. Acesso em: 9 jun. 2020.

BRITO, S.V.A. **O novo conceito de mobilidade urbana, diante dos limites do planeta e sua relação com as políticas de mudanças climáticas**. ESDHC: Dissertação de Mestrado. Belo Horizonte, 2013.

CARVALHO, C.H.R. **Desafio da mobilidade Urbana no Brasil**. Ipea, [s. l.], p. 22, 2016. Disponível em: http://repositorio.ipea.gov.br/bitstream/11058/6664/1/td_2198.pdf. Acesso em: 9 jun. 2020.

CEBRAP. **Impacto Social do Uso da Bicicleta em São Paulo**. In: CEBRAP. Impacto Social do

Uso da Bicicleta em São Paulo. São Paulo, 2 jul. 2018. Disponível em: <https://cebrap.org.br/wp-content/uploads/2018/05/Impacto-Social-Uso-Bicicleta-SP.pdf>. Acesso em: 11 jun. 2020.

Como reduzir a morte de Ciclistas e Pedestres?. [S. l.], 17 mar. 2019. Disponível em: <https://www.ciclocidade.org.br/component/tags/tag/noticia?start=10>. Acesso em: 20 ago. 2020.

CONTRAN. Conselho Nacional de Trânsito. **Resolução nº 315, de 2009, com Redação Dada Pela Resolução nº 465, de 2013**. Disponível em: http://www.lex.com.br/legis_25174467_RESOLUCAO_N_465_DE_27_DE_NOVEMBRO_DE_2013.aspx. Acesso em: 02 jun. 2020.

CORCOBADO, M.A. **Trânsito de São Paulo está na lista dos cinco maiores congestionamentos da história**. El País, Brasil, 8 maio 2017. Disponível em: https://brasil.elpais.com/brasil/2017/05/08/internacional/1494262753_775936.html. Acesso em: 5 jun. 2020.

DAWSON, P; DANIEL, L. **Understanding social innovation: a provisional framework**. International Journal of Technology Management, v. 51, n. 1, p. 9-21, 2010.

DIAS, M.A. **9 tipos de amostragem probabilística e não-probabilística**. Tipos de amostragem probabilística e não-probabilística, 18 dez. 2018. Disponível em: <https://www.opuspesquisa.com/blog/tecnicas/amostragem/>. Acesso em: 9 jun. 2020.

SITE do Governo, 05 de junho de 2019. Disponível em: <https://www.saopaulo.sp.gov.br/spnoticias/patinete-eletrico-81-nao-usam-itens-desequilancia-segundo-pesquisa-do-procon-sp/>. Acesso em: 18 jun. 2020.

DOS SANTOS, C. **Patinetes elétricos e o direito urbanístico: o uso dos patinetes elétricos como instrumento de mobilidade urbana**. Revista de Educação do Vale do Arinos-RELVA, v. 7, n. 1, p. 29-49, 2020.

FAHERTY, T. R.; MORRISSEY, J. E. **Challenges to active transport in a car-dependent urban environment: a case study of Auckland, New Zealand**. International Journal of Environmental Science and Technology. 2014. Disponível em: <https://link.springer.com/article/10.1007/s13762-014-0563-6>. Acesso em: 5 jun. 2020.

FÁVERO, L.P; BELFIORE, P. **Manual de análise de dados: estatística e modelagem multivariada com Excel®, SPSS® e Stata®**. Elsevier Brasil, 2017.

FINEP. **Manual de Oslo: Diretrizes para coleta e interpretação de dados sobre inovação**. In: Diretrizes para coleta e interpretação de dados sobre inovação. 1. [S. l.], 3 jun. 2020. Disponível em: <https://www.finep.gov.br/images/apoio-e-financiamento/manualoslo.pdf>. Acesso em: 7 jun. 2020.

FUNDAÇÃO PROCON-SP. **Patinete elétrico: 81% não usam itens de segurança, diz Procon-**

SP: Levantamento com 1.381 pessoas procurou identificar qual a percepção do consumidor, que utiliza ou não esse meio de locomoção. [S. l.]: Portal do Governo, 5 jun. 2019. Disponível em: <https://www.saopaulo.sp.gov.br/spnoticias/patinete-eletrico-81-naousam-itens-de-seguranca-segundo-pesquisa-do-procon-sp/>. Acesso em: 10 jun. 2020.

GODOY, A.S. Introdução à pesquisa qualitativa e suas possibilidades. In: **Revista de Administração de Empresas**. v.35. n.2. 1995. p. 57-63. Disponível em: <http://bibliotecadigital.fgv.br/ojs/index.php/rae/article/view/38183/36927> Acesso em: 3 jun. 2020

GRESSLER, L.A. **Introdução à pesquisa: projetos e relatórios**. In: Introdução à pesquisa: projetos e relatórios, 2004. Disponível em: https://books.google.com.br/books?id=XHnajiTNiLIC&pg=PA144&dq=amostragem+por+julgamento&hl=pt-BR&sa=X&ved=0ahUKEwjM2fLVnPrpAhUOHrkGHR_RBaMQ6AEIKDAA#v=onepage&q=amostragem%20por%20julgamento&f=false. Acesso em: 11 jun. 2020.

GUERRA, J.B.S. Osório de Andrade; RIBEIRO, João Marcelo Pereira; FERNANDEZ, Felipe; BAILEY, Cristopher; BARBOSA, Samuel Borges; NEIVA, Samara da Silva. **A adoção de estratégias para cidades sustentáveis: um estudo comparativo entre Newcastle e Florianópolis com foco na mobilidade urbana**. Journal of Cleaner Production, [s. l.], v. 113, p. 681-694, 1 fev. 2016. Disponível em: <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0959652615010665#!>. Acesso em: 3 maio. 2020.

IGARASHI, R.T. Os obstáculos da regulamentação de bicicletas e patinetes elétricos: o caso de São Paulo. **Revista Jus Navigandi**, ISSN 1518-4862, Teresina, ano 24, n. 5808, 27 maio 2019. Disponível em: <https://jus.com.br/artigos/74133>. Acesso em: 4 jun. 2020.

LARENTIS, F. **Comportamento do consumidor**. Iesde Brasil SA, 2012.

LONDE, P. R.; MENDES, P. C. A influência das áreas verdes na qualidade de vida urbana. Hygeia - **Revista Brasileira de Geografia Médica e da Saúde**, v. 10, n. 18, p. 264 - 272, 25 jul. 2014.

MACLEAN, M; HARVEY, C; GORDON, J. **Social innovation, social entrepreneurship and the practice of contemporary entrepreneurial philanthropy**. International Small Business Journal, v. 31, n. 7, p. 747-763, 2013.

MALATESTA, M.E. **A história dos estudos de bicicletas na CET**. Companhia de Engenharia de Tráfego. Boletim Técnico 50. São Paulo, 2012.

MANNING, P.K. **Metaphors of the Field: Varieties of Organizational Discourse**. Administrative Science Quarterly, [s. l.], v. 24, n. 4, p. 660-671, 1979. Disponível em: https://books.google.com.br/books?id=0_M4DwAAQBAJ&pg=PA165&lpq=PA165&dq=MANNING,+Peter+K..+Metaphors+of+the+field:+varieties+of+organizational+discourse&source=bl&ots=69v1cBuUwg&sig=ACfU3U0r0q1b8DIRRh3fqTa-

5GWPwOyjtA&hl=ptPT&sa=X&ved=2ahUKEwjOkMDyhPbpAhWnILkGHWzJCnoQ6AEwAnoECACQAQ#v=onepage&q=MANNING%2C%20Peter%20K..%20Metaphors%20of%20the%20field%3A%20varieties%20of%20organizational%20discourse&f=false. Acesso em: 9 jun. 2020.

MIRANDA, H.F.; SILVA, A.N.R. **Comparando a mobilidade urbana sustentável: o caso de Curitiba, Brasil.** Política de Transporte, [s. l.], v. 21, p. 141-151, 2012. Disponível em: <https://www.sciencedirect.com/science/article/abs/pii/S0967070X12000558>. Acesso em: 3 junho 2020.

MOULAERT, F; MACCALLUM, D; HILLIER, J. **Social innovation:** intuition, precept, concept. The International Handbook on Social Innovation: collective action, social learning and transdisciplinary research, v. 13, 2013.

MULGAN, G. et al. **Social innovation:** what it is, why it matters and how it can be accelerated. 2007.

O PARADOXO da saúde pública: **a prática de exercícios físicos e a poluição atmosférica.** The public health paradox: physical exercise and air pollution, [S. l.], p. 107-113, 1 abr. 2017.

OJIMA, R.; MONTEIRO, F.F.; NASCIMENTO, T.C.L. Urbanização dispersa e mobilidade no contexto metropolitano de Natal: a dinâmica da população e a ampliação do espaço de vida. **Revista Brasileira de Gestão Urbana**, BRASIL, p. 9-20, 2015. Disponível em: <https://www.scielo.br/pdf/urbe/v7n1/2175-3369-urbe-7-1-0009.pdf>. Acesso em: 4 jun. 2020.

OLIVEIRA, S.L. **Tratado de metodologia científica:** projetos de pesquisas, TGI, TCC, monografias, dissertações e teses. 2 ed. São Paulo: Pioneira, 1999. 320 p. ISBN 8522100705

PERO, V.; STEFANELLI, V. A questão da mobilidade urbana nas metrópoles brasileiras. **Revista de Economia Contemporânea**, Rio de Janeiro, v. 19, n. 3, 15 dez. 2015. Disponível em: https://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S141598482015000300366&lng=pt&lng=pt. Acesso em: 5 jun. 2020.

PHILLS, J.A.; DEIGLMEIER, Kriss; MILLER, Dale T. **Rediscovering social innovation.** Stanford Social Innovation Review, v. 6, n. 4, p. 34-43, 2008.

PIRES, C. C. **Potencialidades Ciclovárias no Plano Piloto.** Dissertação de Mestrado em Arquitetura e Urbanismo, Universidade de Brasília. Distrito Federal, 2008. Disponível em: <https://repositorio.unb.br/handle/10482/21670>. Acesso em: 30 out. 2020.

PROGRAMA BRASILEIRO DE MOBILIDADE POR BICICLETA. Caderno de Referência para Elaboração de Plano de Mobilidade por Bicicleta nas Cidades. Brasília: Secretaria Nacional de Transporte e da Mobilidade Urbana, 2007. Bicicleta Brasil.

REDCLIFT, M. **Sustainable development (1987–2005):** an oxymoron comes of age.

Sustainable Development, [s. l.], v. 13, p. 212-227, 22 jul. 2005. Disponível em: <https://onlinelibrary.wiley.com/doi/abs/10.1002/sd.281>. Acesso em: 3 abril. 2020.

RUBIM, B.; LEITÃO, S. **O plano de mobilidade urbana e o futuro das cidades**. Scielo, SÃO PAULO, v. 27, n. 79, p. 55-66, 2013. Disponível em: https://www.scielo.br/scielo.php?pid=S0103-40142013000300005&script=sci_arttext. Acesso em: 4 jun. 2020.

SÃO PAULO. **Ciclofaixas**. Portal do Governo, 05 de junho de 2019. Disponível em: <http://www.capital.sp.gov.br/cidadao/transportes/bicicletas/onde-andar/ciclofaixas>. Acesso em: 08 jun. 2020.

SÃO PAULO. **Decreto nº 58.750 de 13 de maio de 2019**. Dispõe sobre a Regulamentação provisória do serviço de compartilhamento e do uso dos equipamentos de mobilidade individual autopropelidos, patinetes, ciclos e similares elétricos ou não, acionados por plataformas digitais. Disponível em: <http://legislacao.prefeitura.sp.gov.br/leis/decreto-58750de-13-de-maio-de-2019/detalhe>. Acesso em: 03 jun. 2020.

SCHMIDT, L.; GUERRA, J. **Sustainability: Dynamics, pitfalls and transitions**. In Delicado, A., Domingos, N., Sousa, L. de (Eds.), *Changing societies: legacies and challenges*. Vol. 3. The diverse worlds of sustainability, pp. 27-53. Lisbon: imprensa de Ciências Sociais Disponível em: <https://repositorio.ul.pt/handle/10451/35753>. Acesso em: 3 junho 2020.

SCHOENFELD, T. J.; RADA, P.; PIERUZZINI, P. R; HSUEH, B.; GOULD, E. **Physical Exercise Prevents Stress-Induced Activation of Granule Neurons and Enhances Local Inhibitory Mechanisms in the Dentate Gyrus**. *Journal of Neuroscience*, 33 (18). p. 7770– 7777, maio. 2013. Disponível em: < <http://www.jneurosci.org/content/33/18/7770>>. Acessado em: set. 2015.

SERAPIONI, M. **Métodos qualitativos e quantitativos na pesquisa social em saúde: algumas estratégias para a integração**. Ciênc. saúde ACH3826 - Métodos de Pesquisa Quantitativas e Qualitativa 10 em saúde: algumas estratégias para a integração. Ciênc. saúde coletiva, Rio de Janeiro, v.5, n.1, 2000. Disponível em: https://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S141381232000000100016&lng=en&nrm=iso . Acesso em: 3 jun. 2020

SILVA, J.A. **Direito urbanístico brasileiro**. São Paulo: Malheiros, 2018. Disponível em: <https://www.saraiva.com.br/direito-urbanistico-brasileiro-edicao-atualizada-8-ed-201810259807/p>. Acesso em: 4 jun. 2020.

SOBRAL, L. **Trânsito lento faz São Paulo perder R\$ 40 bilhões por ano**. Exame, BRASIL, 17 maio 2013. Disponível em: <https://exame.com/economia/transito-faz-sao-pauloperder-r-40-bilhoes-por-ano/>. Acesso em: 5 jun. 2020.

TEIXEIRA, L. C. M. **Exercício físico, neurogênese e memória**. 2013. 107f. Teste (Doutorado) – Instituto de Biociências, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2013.

WORLD Health Organization. Global Recommendations on Physical Activity for Health. 1864 years old. 2011. Disponível em: <http://www.who.int/dietphysicalactivity/physical-activityrecommendations-18-64years.pdf>. Acesso em: 01 out. 2020.