



UFRPE

**UNIVERSIDADE FEDERAL RURAL DE PERNAMBUCO
MESTRADO PROFISSIONAL EM ADMINISTRAÇÃO PÚBLICA**

Luiz Azuirson da Silva Neto

Cadê a bike?

**Um estudo sobre a implementação das estações de bicicletas
compartilhadas na Região Metropolitana do Recife, sob a
perspectiva da governança pública**

Dissertação

Recife, 2024

Luiz Azuirson da Silva Neto

Cadê a bike?

Um estudo sobre a implementação das estações de bicicletas compartilhadas na Região Metropolitana do Recife, sob a perspectiva da governança pública

Orientadora: Maria Iraê de Souza Correa
Coorientadora: Ângela Cristina Rocha de Souza

Dissertação apresentada ao Curso de Mestrado Profissional em Administração Pública da Universidade Federal Rural de Pernambuco como requisito para obtenção do título de Mestre.

Recife, 2024

Dados Internacionais de Catalogação na Publicação
Sistema Integrado de Bibliotecas da UFRPE
Bibliotecário(a): Suely Manzi – CRB-4 809

S586c Silva Neto, Luiz Azuirson da.
Cadê a bike? : um estudo sobre a implementação das estações de bicicletas compartilhadas na Região Metropolitana do Recife, sob a perspectiva da governança pública / Luiz Azuirson da Silva Neto. - Recife, 2024.
104 f.; il.

Orientador(a): Maria Iraê de Souza Correa.
Co-orientador(a): Ângela Cristina Rocha de Souza.

Dissertação (Mestrado) – Universidade Federal Rural de Pernambuco, Programa de Mestrado Profissional em Administração Pública em Rede Nacional (PROFIAP), Recife, BR-PE, 2024.

Inclui referências e apêndice(s).

1. Bicicletas - Recife (PE). 2. Transporte urbano - Recife (PE). 3. Governança pública. 4. Transporte - Planejamento 5. Administração municipal - Recife (PE) - Avaliação. I. Correa, Maria Iraê de Souza, orient. II. Souza, Ângela Cristina Rocha de, coorient. III. Título

CDD 350

Luiz Azuirson da Silva Neto

Cadê a bike?

Um estudo sobre a implementação das estações de bicicletas compartilhadas na Região Metropolitana do Recife, sob a perspectiva da governança pública

Dissertação apresentada ao curso de Mestrado Profissional em Administração Pública (PROFIAP) da Universidade Federal Rural de Pernambuco como requisito para obtenção do título de mestre.

Aprovada em: ____/____/____

Banca Examinadora:

Prof.^a Dr.^a Maria Iraê de Souza Correa - Orientadora
Universidade Federal Rural de Pernambuco (PROFIAP/UFRPE)

Prof.^a Dr.^a Ângela Cristina Rocha de Souza - Coorientadora
Universidade Federal Rural de Pernambuco (PROFIAP/UFRPE)

Prof. Dr. Jorge da Silva Correia Neto - Examinador Interno
Universidade Federal Rural de Pernambuco (PROFIAP/UFRPE)

Prof. Dr. Cedrick Cunha Gomes da Silva - Examinador Externo
Instituto Federal de Educação, Ciência e Tecnologia do Rio Grande do Norte (IFRN)

Prof. Dr. Álvaro Fabiano Pereira de Macedo - Examinador Externo
Universidade Federal Rural do Semiárido (UFERSA)

DEDICATÓRIA

A todos(as) aqueles(as) que perderam a vida no trânsito, por culpa de um planejamento urbano que prioriza carros e não pessoas.

A todos(as) aqueles(as) que lutam diariamente por uma cidade com mobilidade urbana sustentável, com mais amor e menos motor.

AGRADECIMENTOS

Agradeço primeiramente às professoras Dr^a Maria Iraê de Souza Correa e Dr^a Ângela Cristina Rocha de Souza, por terem aceitado o desafio de me orientar nesta pesquisa, pelo conhecimento transmitido e pela paciência com as minhas dificuldades. O mérito deste trabalho é compartilhado com elas, entretanto, os erros são de minha responsabilidade.

Aos participantes da banca de qualificação desta dissertação, Prof. Dr. Jorge Silva Correia Neto, Prof. Dr. Cedrick Cunha Gomes da Silva e Prof. Dr. Álvaro Fabiano Pereira de Macedo, agradeço pelas sugestões e críticas construtivas.

A todos entrevistados que, de forma generosa, cederam seu tempo e compartilharam suas experiências para a realização dessa pesquisa.

À UFRPE, docentes e servidores, pelo tratamento acolhedor e pela ajuda ao longo dessa caminhada.

Aos meus pais, Luiz Júnior e Simone, pelo amor, educação, incentivo e por nunca terem deixado me faltar nada.

Ao meu irmão, Caio, pelo amor, companheirismo e exemplo de vida, superando tudo que passou. À minha cunhada, Marília, pelo carinho e por ser a família do meu irmão quando distantes.

À minha ancestralidade, meus amados e saudosos avós Abdoral e Risoleta, Luiz e Ivanise, por terem sido a base sólida e sustento nos momentos mais difíceis da minha família. Eterna gratidão.

Ao meu grupo de pesquisa Jenifer, Larissa, Maikon e Mariana, pela convivência, troca (quase sempre terapêutica) e amizade. Vocês tornaram a jornada mais leve e divertida.

Por fim, aos meus amigos sempre presentes, pela escuta, compreensão, encorajamento e acolhida.

“Omnia Sunt Communia”
“Faça-se”

RESUMO

A mobilidade urbana tem sido estudada por governos e especialistas, na busca por soluções que amenizem os problemas causados por um planejamento equivocados que beneficia automóveis em detrimento do pedestre, do transporte de massas ou de veículos não motorizados, como é o caso da bicicleta. O Sistema de Bicicletas Compartilhadas (SBC), hoje disponível em sua quarta geração desde que foi criado e presente em todos os continentes do mundo, surgiu como uma alternativa ao deslocamento eficiente, saudável e sustentável. Não é diferente na Região Metropolitana do Recife (RMR), onde a população conta com o sistema Bike PE, criado em 2013 e atualmente com suas 90 estações e 900 bicicletas. Dessa forma, essa pesquisa tem como objetivo geral analisar a implementação das estações do SBC na RMR, sob a perspectiva da governança pública. Para atingir esse objetivo, foi realizado um estudo de caso descritivo, de abordagem qualitativa. Os dados foram coletados por meio de pesquisa documental, como editais de chamamento público, termos de cooperação, contratos, termos de referência, atas de reuniões, pedidos de informação e entrevistas semiestruturadas com 8 agentes, entre públicos e privados, de organizações que participaram da implementação das estações do SBC, incluindo associação de ciclistas. Após a fase de coleta, os dados foram analisados por meio da análise de conteúdo, utilizando o *software* Atlas.ti. Os resultados apontaram que os critérios escolhidos para o SBC Bike PE foram a densidade demográfica, concentrando a maioria das estações no centro da cidade e a partir daí considerando uma densidade de 300 a 600 m por estação, pontos turísticos/orla das praias e o custo do sistema para o patrocinador. Assim, verificamos que os critérios de localização da literatura técnica foram parcialmente observados. Em suma, concluímos que a limitação financeira por parte do patrocinador e a falta de subsídio público impedem a expansão do programa e enfraquecem o potencial de intermodalidade com o transporte público. Além disso, o estudo revela deficiências no cumprimento dos princípios de governança pública, que poderiam contribuir para a eficácia e aceitação do SBC pela população.

Palavras-chave: Sistema de Bicicletas Compartilhadas. Mobilidade Urbana. Governança. Bike PE.

ABSTRACT

Urban mobility has been studied by governments and experts in search of solutions to alleviate the problems caused by misguided planning that favors automobiles to the detriment of pedestrians, mass transit, or non-motorized vehicles, such as bicycles. The Bicycle Sharing System (SBC), now in its fourth generation since its creation and present on all continents of the world, emerged as an alternative for efficient, healthy, and sustainable transportation. This is no different in the Metropolitan Region of Recife (RMR), where the population relies on the Bike PE system, created in 2013 and currently with 90 stations and 900 bicycles. Thus, the general objective of this research is to analyze the implementation of SBC stations in the RMR, from the perspective of public governance. To achieve this objective, a descriptive case study was conducted with a qualitative approach. Data were collected through documentary research, such as public notices, cooperation agreements, contracts, terms of reference, meeting minutes, requests for information and semi-structured interviews with 8 public and private agents from organizations that participated in the implementation of the SBC stations, including cycling associations. After the collection phase, the data were analyzed through content analysis, using the Atlas.ti software. The results indicated that the criteria chosen for the SBC Bike PE were population density, concentrating most of the stations in the city center and from there considering a density of 300 to 600 m per station, tourist attractions/beachfront and the cost of the system for the sponsor. Thus, we verified that the location criteria of the technical literature were partially observed. In summary, we conclude that the financial limitation on the part of the sponsor and the lack of public subsidy prevent the expansion of the program and weaken the potential for intermodality with public transportation. Furthermore, the study reveals deficiencies in compliance with public governance principles, which could contribute to the effectiveness and acceptance of the SBC by the population.

Keywords: Bicycle Sharing System. Urban Mobility. Governance. Bike PE.

LISTA DE FIGURAS

Figura 1. Distribuição das estações do Bike PE na RMR.....	22
Figura 2. Estação do Bike PE.....	25
Figura 3. Desenho da pesquisa.....	41
Figura 4. Códigos Atlas.ti.....	50
Figura 5. <i>Code 1</i> - Critérios de localização do SBC.....	51
Figura 6. <i>Code 2</i> - Participação dos atores.....	53
Figura 7. <i>Code 3</i> - Princípios de governança pública.....	54
Figura 8. Critérios de localização das estações Bike PE na RMR.....	61

LISTA DE GRÁFICOS

Gráfico 1. Cronograma e Custo das Fases de um Sistema Ciclovário.....	33
---	----

LISTA DE QUADROS

Quadro 1. Critérios de localização das estações SBC em diferentes metodologias.....	34
Quadro 2. Documentos selecionados.....	43
Quadro 3. Entrevistados(as).....	46
Quadro 4. Participação dos atores.....	69

LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

AMECICLO - Associação Metropolitana de Ciclistas do Recife

BID - Banco Interamericano de Desenvolvimento

BRT - *Bus Rapid Transit*

CBTU - Companhia Brasileira de Trens Urbanos

CGU - Controladoria Geral da União

CNI - Confederação Nacional da Indústria

CONDEPE/FIDEM - Agência Estadual de Planejamento e Pesquisas de Pernambuco

CTTU - Companhia de Trânsito e Transporte Urbano do Recife

IBGC - Instituto Brasileiro de Governança Corporativa

IDAE - *Instituto para la Diversificación y Ahorro de la Energía*

ITDP - Instituto de Políticas de Transporte & Desenvolvimento

GPS - *Global Position System*

NACTO - *National Association of City Transportation Officials*

PDC - Plano Diretor Ciclovitário da Região Metropolitana do Recife

PEMOB - Pesquisa Nacional de Mobilidade Urbana

PMI - Procedimento de Manifestação de Interesse

PNMU - Plano Nacional de Mobilidade Urbana

PNB - *People Near Bike Lanes*

PNT - *People Near Transit*

RMR - Região Metropolitana do Recife

RPA - Região Político Administrativa

SBC - Sistema de Bicicletas Compartilhadas

SECID - Secretaria das Cidades do Estado de Pernambuco

SEDUH - Secretaria de Desenvolvimento Urbano e Habitação do Estado de Pernambuco

SEI - Sistema Eletrônico de Informações

SELIC - Secretaria Executiva de Licenciamento do Recife

SEMOBI - Secretaria de Mobilidade e Infraestrutura do Estado de Pernambuco

SEPLAG - Secretaria de Planejamento, Gestão e Desenvolvimento Regional do Estado de Pernambuco

SEPURB - Secretaria de Políticas Urbanas do Estado de Pernambuco

SETUREL - Secretaria de Turismo e Lazer do Estado de Pernambuco

SEI - Sistema Estrutural Integrado

TCU - Tribunal de Contas da União

UFPE - Universidade Federal de Pernambuco

SUMÁRIO

1 INTRODUÇÃO	16
1.1 PERGUNTA DE PESQUISA	21
1.2 OBJETIVOS	23
1.2.1 Objetivo Geral	23
1.2.2 Objetivos Específicos	23
1.3 JUSTIFICATIVA	24
2 REVISÃO DA LITERATURA	27
2.1 A MOBILIDADE URBANA	27
2.2 SISTEMAS DE BICICLETAS COMPARTILHADAS (SBC)	31
2.3 GOVERNANÇA PÚBLICA NA MOBILIDADE URBANA	35
3 METODOLOGIA	40
3.1 CARACTERIZAÇÃO DO ESTUDO	40
3.2 DESENHO DA PESQUISA	41
3.3 COLETA DOS DADOS	42
3.3.1 Pesquisa Documental	42
3.3.2 Entrevistas	46
3.4 ANÁLISE DOS DADOS	47
3.5 ASPECTOS ÉTICOS	48
4 ANÁLISE E DISCUSSÃO DOS RESULTADOS	49
4.1 A UTILIZAÇÃO DO <i>SOFTWARE</i> ATLAS.TI	49
4.2 DEFINIÇÃO DA LOCALIZAÇÃO DAS ESTAÇÕES DO SBC	54
4.3 A PARTICIPAÇÃO DOS ATORES NA DEFINIÇÃO DA IMPLEMENTAÇÃO DAS ESTAÇÕES	62
4.4 A IDENTIFICAÇÃO DOS PRINCÍPIOS DE GOVERNANÇA PÚBLICA NESSA IMPLEMENTAÇÃO	69
5 CONCLUSÃO	76
REFERÊNCIAS	80
APÊNDICE A - ROTEIRO DE CLASSIFICAÇÃO DOS DOCUMENTOS	91
APÊNDICE B - ROTEIRO DAS ENTREVISTAS	92
APÊNDICE C - RELATÓRIO TÉCNICO/RECOMENDAÇÕES	93

1 INTRODUÇÃO

Um dos principais desafios da sociedade moderna é a mobilidade urbana. Tema por vezes recorrente, a mobilidade urbana refere-se à condição em que se realizam os deslocamentos de pessoas e cargas no espaço urbano (Brasil, 2012), sendo um aspecto relevante pois influencia a qualidade de vida, a sustentabilidade ambiental, o desenvolvimento econômico e a equidade social. Com a concentração de pessoas nos polos urbanos, surgem diversos problemas, principalmente com a locomoção. Como grandes centros demográficos que são, onde diversas atividades e deslocamentos ocorrem, as cidades são consideradas organismos vivos e mutáveis e, dessa forma, necessitam de renovações em suas diretrizes que assimilem suas mudanças evolutivas. No entanto, é preciso repensar esse crescimento, entendendo a carência de planejamento urbano, que inclui a temática da mobilidade (Luccarelli, 2021).

Nessa seara, o processo de urbanização deve ser analisado, pois levou pessoas a se estabelecerem em áreas urbanas cada vez maiores, onde passaram a depender de transporte público regular, devido às grandes distâncias (Vasconcellos, 2014). Na visão de Barbosa (2022, p. 47), “Grande parte das cidades brasileiras passou por um processo de urbanização acelerado e desordenado, o que resultou na dificuldade de atendimento aos deslocamentos diários, com grandes distâncias a serem percorridas.” Apesar das transformações e dos desafios que surgiram, é urgente um planejamento urbano focado na melhoria da gestão das cidades. Ações imediatas devem ser tomadas para que as cidades sejam verdadeiramente voltadas para as pessoas e que, na prática, resultem em uma vida mais saudável para a população (Sehn; Mangan, 2020).

Historicamente, a infraestrutura urbana foi pensada apenas para beneficiar as necessidades de veículos automotores, reduzindo espaços públicos de convivência e benefício para a população (Santos; Santos, 2022). As prioridades foram invertidas e a “carrocracia”¹ parece ter dominado a mentalidade social, na qual as pessoas são estimuladas a possuir seu próprio veículo para deslocamento, aumentando ainda mais o problema de mobilidade. No aspecto da coletividade, o automóvel foi posicionado como um componente central no planejamento urbano moderno (Rosin; Leite, 2019).

¹ É um regime que produz diferenciações radicais nos sujeitos da cidade, na própria cidade enquanto sujeito, nos territórios, nos automobilistas, em nosso inconsciente e subjetividades. Enquanto regime despótico e motor fundamental do capitalismo, é a partir de violências e em detrimento de outras formas de locomoção que devemos pensar a resistência à carrocracia, vislumbrando a reinvenção da cidade, enquanto ponto de desenvolvimento, acolhimento e exercícios de subjetividades múltiplas, sem que hajam territórios proibidos (Tróci, 2018, p. 5).

Para DaMatta (2010), enfrentamos desafios em contextos onde as relações sociais (ou as circunstâncias) se baseiam em uma estrutura horizontal, caracterizada principalmente pela igualdade entre todos em relação uns aos outros ou a algo em comum. Adotamos a individualização dos meios de transporte focando exclusivamente em sua dimensão pessoal, negligenciando as regras e exigências coletivas. Essa escolha refletiu na crise da mobilidade urbana, piorando em nosso país na virada do século 21, quando a maior parte da população brasileira passou a usar o transporte individual motorizado, paralelamente ao agravamento da crise fiscal e o subinvestimento no transporte coletivo (CNI, 2023).

Como alternativa ao agravamento da crise da (i) mobilidade (Silva, 2017) urbana e um desenvolvimento mais sustentável nesse setor, Silva (2013) cita quatro estratégias que considera imprescindíveis: 1) promover a intermodalidade, com uma eficiente integração funcional e tarifária entre os modos de transporte disponíveis; 2) favorecer uma repartição mais amigável do ambiente, com priorização do transporte coletivo, a pé e de bicicleta; 3) melhorar as condições de segurança e fluidez do tráfego; e 4) articular transportes e usos do solo, atuando igualmente ao nível de urbanismo e ordenamento do território.

Dentre as estratégias citadas, a intermodalidade merece aqui o seu destaque. Consoante Crainic e Kim (2007, p. 467), a intermodalidade pode ser definida como “transporte de uma pessoa ou carga desde sua origem até seu destino por uma sequência de pelo menos dois modais de transporte, sendo a transferência de um modo para outro realizada em um terminal intermodal”. Ela é desenvolvida a partir de três motores: usuários, integração e tecnologia (European Commission, 2011). Para Correia (2017), a qualidade da conexão intermodal passa pelos critérios físico, tecnológico, conforto, bilhetes e bem-estar. Incentivar o deslocamento intermodal é uma realidade necessária para uma mobilidade mais sustentável, com a utilização organizada dos espaços públicos, a preservação dos recursos naturais e a redução de poluentes (Ribeiro Neto; Maia, 2021).

Uma das possibilidades existentes para contribuir com o sistema intermodal, a qual já tem destaque em algumas cidades, a exemplo de Amsterdã e Copenhague (Gehl, 2015; Silva, 2017), e que vem ganhando espaço nos debates públicos sobre o tema, é a bicicleta, foco deste trabalho. Entretanto, considera-se que um dos desafios do transporte urbano moderno é a integração entre a bicicleta e o transporte coletivo de massa, pois são necessários tantos recursos financeiros quanto mudanças operacionais nos sistemas já existentes (Brasil, 2007).

Meio de transporte não motorizado considerado de baixo custo se comparado ao de possuir um veículo, a bicicleta não precisa de combustível, não paga imposto, sua

manutenção tem valores módicos, reduz o congestionamento, a emissão de poluentes e os gastos com saúde (Pazos, 2007; ITDP, 2017). Como já apontava o Ministério das Cidades, “a inclusão da bicicleta nos deslocamentos urbanos deve ser considerada elemento fundamental para a implantação do conceito de Mobilidade Urbana para construção de cidades sustentáveis (...)” (Brasil, 2007, p. 8).

A ciclomobilidade tem destaque, inclusive, nas políticas de mobilidade das cidades, conforme consta na Política Nacional de Mobilidade Urbana – PNMU, a partir da Lei n.º 12.587/12, ao definir em suas diretrizes o foco no transporte não motorizado. A promoção desse modal tem o poder de transformar as ruas em termos de acessibilidade e adaptação a outros usos e é um importante instrumento para alcançar os objetivos previstos por essa política nacional (Bike Anjo *et al.*, 2016). No entanto, para chegar a tal ponto, é necessário que cada vez mais políticas cicloviárias nacionais que promovam o uso da bicicleta como alternativa viável de transporte sejam colocadas em prática, como exemplo mais investimentos em infraestrutura cicloviária, para que cada vez mais o cidadão se sinta seguro e confortável para utilização desse modal (Pazos, 2007).

A formulação dessas políticas cicloviárias, especificamente na PNMU, trouxe uma novidade. A lei assegura instrumentos de participação da sociedade civil para desenvolvimento dos planos para a construção de cidades mais inclusivas e democráticas, utilizando, assim, práticas de governança pública (Neves, 2019). Segundo Frey (2007), a ideia de governança surge a partir do reconhecimento de ampliação do espaço dos atores sociais envolvidos na gestão pública, destacando uma nova tendência, especificamente a demanda de mobilização do conhecimento disponível na sociedade em prol do melhor desempenho da administração e da democratização dos processos de tomada de decisões locais.

A governança então, caracteriza-se como uma ferramenta para o enfrentamento de problemas complexos, sob perspectiva participativa e democrática. A garantia de participação da sociedade civil nasce com a ligação entre as novas formas de regulação pós-burocrática do estado e a microprodução da cidade, consequência de métodos de ação coletiva capazes de criar espaços de novos ventos e emancipação democrática (Ferrão, 2015). Ainda conforme Ferrão (2015, p. 212), “a construção de uma administração pública eficiente “pós-burocrática” baseou-se na adoção de teorias então em emergência, como a nova gestão pública, e de práticas consideradas de referência, como a governança”.

No quesito mobilidade urbana, a participação da população nos processos decisórios de definição dessas políticas é peça chave para a mudança da cultura em relação ao trânsito, ao sistema de transporte e à mobilidade ativa (Lima, 2019). A interação entre os

atores sociais e as instituições tende a proporcionar uma boa governança, mesmo perante os desafios nessa área, mas que possivelmente podem ser resolvidos se encarados de forma política e não apenas técnica (Libardi, 2014). Na visão de Leite e Maia (2018), a mobilidade e acessibilidade constam em qualquer agenda pública, devido à sua complexidade e desafios, e fortalecer a governança nessa área traria uma melhor interligação entre elas e as políticas urbanas.

Governança essa que é norteada, de acordo com Matias-Pereira (2010), tanto no segmento privado como público, pelos princípios da transparência, equidade, cumprimento de leis, prestação de contas (*accountability*) e conduta ética. Esse rol não é taxativo, como veremos adiante. Esses princípios, bem como algumas de suas diretrizes, surgem para atingir aquela finalidade supra, como por exemplo: definir processos de decisão transparentes, considerar interesses, direitos e expectativas dos interessados nessas decisões, monitorar o desempenho e selecionar oportunidades de melhoria, implementar boas práticas de transparência e prestar contas às partes interessadas (TCU, 2021).

Ainda na seara das políticas, uma que vem ganhando força para ajudar a enfrentar esses desafios é o de Sistemas de Bicicletas Compartilhadas - SBC. Surgido na década de 1960, em Amsterdã/Holanda (Melo, 2013; ITDP 2014, 2017; Rabello, 2019), o sistema é definido por pessoas retirando bicicletas em um ponto e devolvendo em outro, estimulando o transporte por tração humana (ITDP, 2014). São dois os principais tipos: com estações fixas e sem estação, também conhecidas como *dockless*. Sendo implementado da forma correta, o sistema pode ser um importante aliado na atratividade da intermodalidade com o transporte público. Hoje podemos encontrar bicicletas compartilhadas em todos os continentes do mundo espalhadas por diversas cidades e países (ITDP, 2018). No panorama nacional, temos um total de 1.066 estações, com 10.171 bicicletas espalhadas por 10 capitais (Mobilize, 2022).

Nesse sentido, um dos fatores que pode contribuir para o sucesso e eficiência do sistema é a localização das estações. Os critérios de localização variam de acordo com as características e especificidades de cada cidade e sistema. Antes de sua implementação, o planejamento do sistema sofre influência direta da área de cobertura e da população a ser atendida, as quais são calculadas antecipadamente e que estarão relacionadas ao número de estações, posições e a quantidade de bicicletas disponibilizadas (ITDP, 2017).

Consoante o Guia Global de Desenho das Ruas (NACTO, 2018), as estações de bicicletas compartilhadas devem mapear áreas extensas e contíguas, que incluam zonas de alta densidade demográfica como destinos turísticos, centros comerciais e estações de transporte coletivo, além de ficarem próximas à estrutura cicloviária. Segundo este mesmo

estudo, as estações não devem ter mais de 300 metros de distância entre si. Essa distância pode variar até o raio de 500 metros, no caso das estações fixas ou obedecer ao limite territorial do município no caso dos sistemas sem estações (ITDP, 2018).

Como já citado anteriormente, em termos de intermodalidade o SBC é um grande aliado nesse quesito. Ao se conectar a outros tipos de transporte, a bicicleta melhora a acessibilidade ao transporte público, agregando demanda, por possuir um uso mais flexível que o ônibus e o metrô (Souza, 2011). De acordo com indicador, *People Near Transit – PNT*, do ITDP, dentre as principais capitais do país, apenas duas (Curitiba e Rio de Janeiro) possuem mais de 20% da população próxima às estações de transporte de média e alta capacidade, com 32% e 35%, respectivamente (ITDP, 2021). A cidade do Recife, objeto deste estudo, aparece com 17%. Esses dados ainda são considerados baixos, comparados a outras cidades mundiais como Cidade do México (48%), Pequim (60%), Nova Iorque (77%) e Paris (100%) (ITDP, 2016). Já com relação ao indicador *People Near Bike Lanes - PNB*, as cidades de Fortaleza (51%) e Belém (31%) têm maior percentual da sua população próximas a ciclovias, enquanto Recife aparece com 30% (ITDP, 2021).

Conforme ressalta o ITDP (2021), o acesso da população às oportunidades e serviços dá-se pela infraestrutura de transportes disponíveis territorialmente e, quando esta encontra-se distribuída de forma desigual, tende a contribuir para o aumento da desigualdade social nesses locais. O SBC viria para ampliar o acesso da população aos outros meios de locomoção, ajudando na questão da intermodalidade e mitigando assim essa desigualdade. “Quando devidamente planejado, o deslocamento por bicicleta exerce um papel importante em todo sistema de transportes. (...) A forma mais eficaz de intermodalidade da bicicleta com outros modos acontece entre ela e o transporte coletivo”, consoante Melo (2013, p. 29).

A Região Metropolitana do Recife - RMR possui um SBC, o Bike PE. As cidades de Recife, Olinda e Jaboatão dos Guararapes são as contempladas pelo sistema, que conta atualmente com 90 estações e 900 bicicletas. A operação e patrocínio são realizadas por uma empresa, a Tembici, e um banco, Itaú, respectivamente, e a gestão fica a cargo da Secretaria de Mobilidade e Infraestrutura de Pernambuco - SEMOBI.

Com base na distribuição das estações do Bike PE, constata-se o distanciamento do sistema com relação às estações de metrô da região. Assim, apenas uma estação do Bike PE está a menos de 500 metros de uma estação do metrô. A relação é a mesma com o serviço de *Bus Rapid Transit - BRT*, com proximidade também apenas de uma estação de bicicletas (Labmob, 2020). Ainda conforme a Labmob, o percentual de estações de bicicletas Bike PE próximas ao transporte de alta e média capacidade é de 3%, enquanto a de estações de

bicicletas próximas a ciclovias é de 65%. Outro dado importante é o de que, em entrevista com ciclistas da cidade do Recife, 81,3% dos entrevistados não fazem a integração da bicicleta com outros modos de transporte, 18,3% fazem serviço de integração, enquanto 0,4% não responderam (Transporte Ativo, 2015).

Esses dados demonstram que há uma certa discrepância entre a distribuição das estações de bicicleta compartilhada e os resultados dos estudos de planejamento e viabilidade das estações de bicicletas compartilhadas com respeito à sua localização, conforme anteriormente citados, e o caso do Recife.

1.1 PERGUNTA DE PESQUISA

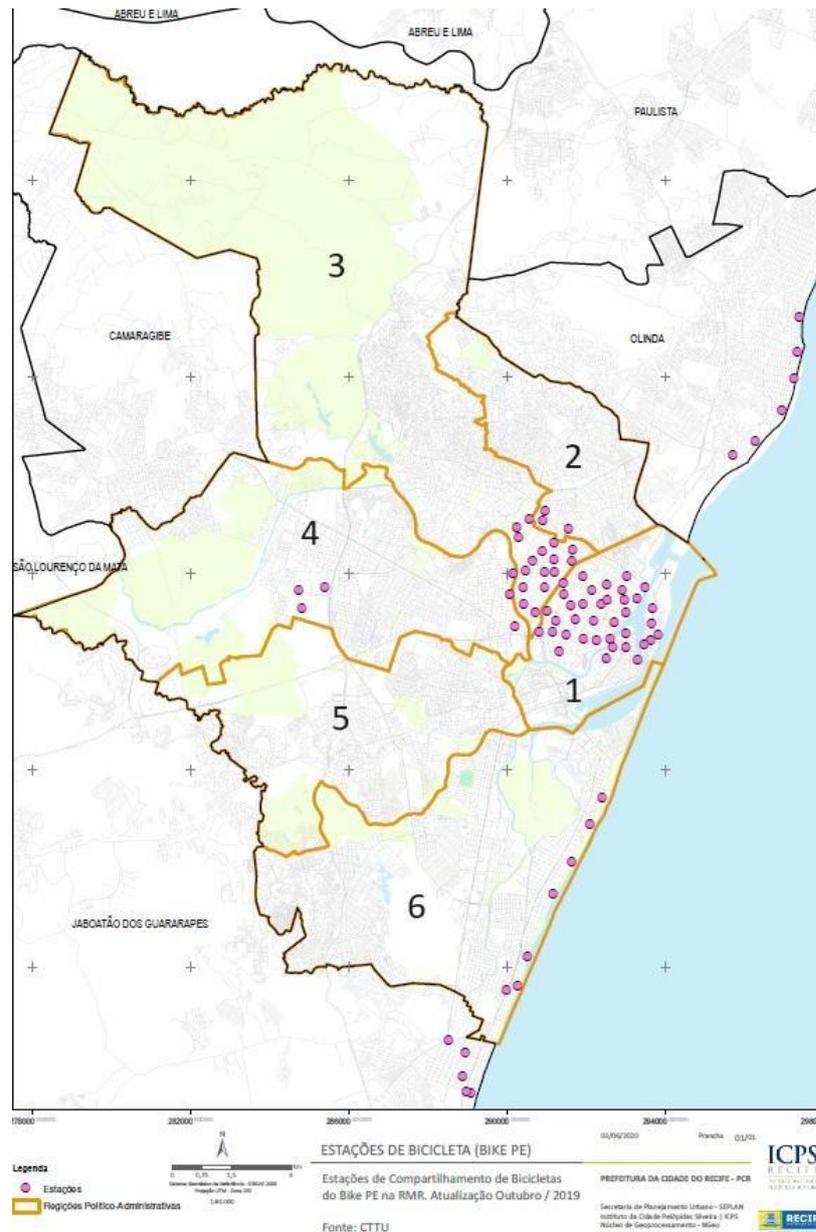
A gestão do SBC pode ocorrer de forma pública ou privada. Entre os fatores a serem considerados na implementação/gestão do sistema estão o ambiente de funcionamento e as necessidades específicas de cada cidade, a serem analisados no estudo de viabilidade (ITDP, 2014). Com base nisso, as prefeituras podem se posicionar de três formas perante esse sistema: concessão da exploração do serviço sem participação na operação, apoio institucional sem participação no planejamento e participação direta incluindo financiamento do serviço (Labmob, 2020).

Em termos de estrutura organizacional do sistema, esta é determinada na relação entre a agência de implementação, que são os entes governamentais e as operadoras, responsáveis pela manutenção, que podem ser empresas públicas ou privadas (ITDP, 2018). De acordo com Giz (2021, p. 48), “globalmente, a maior parte dos sistemas são operados pela iniciativa privada, tendo o poder público realizado licitação para a definição de apenas uma operadora para todo o município”. No contexto nacional o sistema fica a cargo de cinco empresas do setor privado, totalizando 34 sistemas operantes, distribuídos em todas as regiões do país (Labmob, 2022). No caso específico do Bike PE, a gestão pertence à esfera estadual, em razão do sistema contemplar 3 municípios da região metropolitana: Recife, Olinda e Jaboatão dos Guararapes.

Não foram encontrados estudos acadêmicos ou documentos públicos que apresentassem o processo de decisão, assim como os critérios que foram adotados na escolha da localização das estações das bicicletas compartilhadas Bike PE. No caso específico da RMR, essas estações não se situam próximas aos terminais do Sistema Estrutural Integrado - SEI de transporte coletivo, nem às estações de metrô, como recomenda a literatura técnica. A

cidade do Recife está dividida em 6 Regiões Político Administrativas - RPA e, no entanto, apesar da RPA 5 possuir a maior quantidade de bairros com estações de metrô (CBTU, 2023), ela é a única que não é contemplada com estações de bicicletas compartilhadas, como se observa na Figura 1. Em toda RMR, apenas uma estação está a menos de 500 metros de uma estação de metrô e apenas uma próxima ao serviço de *Bus Rapid Transit* - BRT (Labmob, 2020).

Figura 1. Distribuição das estações Bike PE na RMR.



Fonte: Adaptado de CTTU (2019)

Da mesma forma, tão pouco foram encontrados documentos com informações, mesmo que superficiais, sobre os atores envolvidos no planejamento e na implantação do SBC, nem como ocorreu a participação de cada um e que decisões foram tomadas. Nem as formas de participação da sociedade civil. Considerando, como já foi dito, a orientação para a adoção dos princípios da governança pública, tais como a transparência e a *accountability*, não foram encontradas informações acerca das práticas adotadas nesse sentido. A partir dessas lacunas, surge a seguinte pergunta de pesquisa: **Como foi realizada a implementação das estações do SBC na Região Metropolitana do Recife, sob a perspectiva da governança pública?**

1.2 OBJETIVOS

1.2.1 OBJETIVO GERAL

A presente pesquisa tem como objetivo geral analisar a implementação das estações do SBC, na Região Metropolitana do Recife, sob a perspectiva da governança pública. Para atingir esse objetivo geral foram propostos os objetivos específicos a seguir relacionados.

1.2.2 OBJETIVOS ESPECÍFICOS

Para atingir o objetivo geral foram definidos os seguintes objetivos específicos:

- Levantar como foram definidas as localizações das estações de bicicletas compartilhadas durante a implementação do sistema;
- Conhecer a participação dos diferentes atores, públicos e privados, nas definições da implementação dessas estações;
- Identificar os princípios de governança pública presentes na implementação das estações do SBC;
- Elaborar um relatório técnico com análise situacional e recomendações, com base nos resultados obtidos na pesquisa, a ser disponibilizado para o órgão gestor do programa.

1.3 JUSTIFICATIVA

Considerada como a cidade com o trânsito mais lento do Brasil e a 19ª no mundo, com o tempo médio de viagem de 23 minutos por 10 km, chegando a 58 minutos durante congestionamento (TomTom, 2023; CNT, 2024), a cidade do Recife apresenta um grave problema de mobilidade. Enquanto quase o total de metrópoles do país possui um plano de mobilidade urbana integrada ao plano diretor, a RMR ainda não desenvolveu um planejamento integrado da mobilidade entre os seus municípios (Pemob, 2021). Com essa ausência, são compreensíveis as ineficiências associadas ao transporte, à mobilidade e ao elevado tempo de deslocamento na RMR (CNI, 2023).

Além da questão dos engarrafamentos, podemos elencar outros problemas advindos do uso excessivo de veículos motorizados, como a poluição, aumento do nível de estresse pelo tempo perdido e sedentarismo dos usuários. Por outro lado, temos um transporte público sempre lotado, com estrutura precária, com horários sempre atrasados e com altas tarifas. Já no aspecto da micromobilidade e do pedestrianismo, há a carência de uma infraestrutura eficiente que contemple esses modais, que impede aumento no uso e a incorporação de novos usuários.

Uma das possibilidades para enfrentar essa questão é o SBC. O sistema está presente na RMR (Figura 2), na capital, além das cidades de Olinda e Jaboatão dos Guararapes. Atualmente ele conta com 900 bicicletas, distribuídas em 90 estações (Tembici, 2023), mas sem informações a respeito da definição da localização de suas estações. Pela falta de informações acessíveis nos *sites* governamentais do Estado de Pernambuco e prefeituras envolvidas (Recife, Olinda e Jaboatão), além das operadoras (Serttel em 2013 e Tembici a partir de 2017), há um desconhecimento acerca das práticas de governança no programa ou mesmo da aplicação de seus princípios.

Figura 2. Estação do Bike PE



Fonte: Reprodução da internet. Disponível em: <https://www.olinda.pe.gov.br/bicicletarios-de-olinda-toni-santanna-8/>. Acesso em out. de 2024.

Assim, o presente trabalho justifica-se pela necessidade de conhecer os aspectos de governança com relação ao processo de implementação de localização das estações do SBC na RMR. Além disso, este trabalho, com seus resultados, irá contribuir para a ampliação necessária do debate sobre intermodalidade e SBC, no contexto do direito a uma cidade para as pessoas (Gehl, 2015). Isso em consonância com as tendências atuais acerca do urbanismo sustentável, onde há necessidade de mudança na mobilidade urbana e na priorização do transporte coletivo e/ou não motorizados. É importante um entendimento sobre quais critérios são utilizados e de que forma os atores sociais participam dessa implementação. Apesar da existência de estudos acerca do sistema de bicicletas compartilhadas na literatura, não foram encontrados trabalhos dedicados à governança e a localização das estações desse sistema na RMR.

Em termos da justificativa teórica, podemos considerar que o tema pesquisado é de grande importância para o contexto atual, já que cada vez mais pessoas estão utilizando a bicicleta como meio de locomoção e não apenas lazer, como forma de fugir dos grandes congestionamentos das cidades, dos cuidados com relação à saúde e a sustentabilidade. O SBC já é uma realidade mundial (LatinoSBP, 2019).

Alguns estudos internacionais se dedicam à questão da localização das estações do SBC (Banerjee *et al.* 2020; Mix, Hurtubia e Raveau, 2022; Frade e Ribeiro, 2015; IDAE,

2007) e outros de governança, inclusive multinível, na mobilidade urbana (Cao, Prior e Giurco, 2022; Canales e Dávila, 2020; Mladenovic, Plevnik e Rye, 2022) mas que não correlacionam as temáticas como se pretende este estudo. No caso nacional, temos estudos que contemplam também a governança e a mobilidade (Aveni, 2018; Mattos *et al.*, 2022; Tobias *et al.* 2023), mas nenhum que tratasse como ponto central a localização das estações do SBC. Vale menção a um estudo que discute a possibilidade de atrair o SBC para as áreas periféricas (Tamanaha; Bernardi, 2019).

No contexto local e foco de objeto desse trabalho, a RMR, foram encontrados estudos (Souza, 2011; Melo, 2013; Silva, 2015) que discutem o SBC e seus benefícios, no entanto, não se inserem no contexto da governança e do processo de implementação das estações do sistema. Observa-se assim uma lacuna do ponto de vista teórico nessa temática. Dessa forma, o trabalho tem relevância política, econômica e social e pretende preencher essa lacuna existente nos estudos dessa área, que pode ampliar a discussão de como se dá a escolha da localização das estações do SBC, quem são os atores envolvidos e como/se estão presentes os princípios da governança nessa política de mobilidade específica.

2 REVISÃO DA LITERATURA

Para analisar a implementação do SBC sob a ótica da governança, é fundamental realizar uma revisão teórica sobre os temas que fundamentam essa discussão. Portanto, este capítulo tem como objetivo sintetizar os principais conceitos de Mobilidade Urbana, Sistema de Bicicletas Compartilhadas e Governança Pública.

2.1 A MOBILIDADE URBANA

A mobilidade é um traço fundamental do nosso cotidiano. Transitar entre diferentes espaços e lugares desempenha um papel significativo nas interações sociais e na formação de identidades. De maneira geral, esses deslocamentos geram impactos positivos, atuando tanto como resultado quanto como impulso para a dinâmica da vida urbana (Silva, 2017). Na visão de Kellerman (2011), os humanos precisam ser móveis para satisfazer desejos inatos, bem como para algumas atrações externas. As necessidades e desejos relacionados à mobilidade humana foram explorados em outro lugar, com ênfase nas motivações fundamentais dos seres humanos, como a busca por proximidade social, locomoção e curiosidade. Já para Urry (2002) uma outra visão seria de que as necessidades humanas de locomoção são as atrações fornecidas por qualquer destino, e que podem potencialmente consistir em pessoas, eventos, lugares e informações e conhecimento.

A história da mobilidade urbana traduz-se em como as cidades evoluíram ao longo do tempo e como as necessidades de deslocamento de seus habitantes mudaram, refletindo os valores de cada época. Com a evolução dos veículos, tanto de propulsão humana como os movidos a combustíveis fósseis, os quais sofreram mudanças significativas nas últimas décadas, foi-se alterando também a vida das civilizações, principalmente nas que estavam em desenvolvimento (Oliveira; Wiltgen, 2020). Dessa maneira, as cidades cresceram apoiadas em um modelo insustentável de mobilidade, onde as ações priorizadas foram focadas nos modais motorizados individuais (Alves, 2014).

Grande parte das tarefas humanas envolve o deslocamento, assim, fatores como distância, percurso, tempo e segurança estão no cerne do processo de desenvolvimento da humanidade. Ao tratarmos de deslocamento urbano, a inquietação com esses fatores acompanha a evolução e a propensa urbanização das cidades com o passar dos anos (Lopes *et al.*, 2020).

Na visão de Alves (2014), a expansão urbana das últimas décadas foi além do contingente populacional nas cidades, trazendo transformações que influenciaram os setores

político, econômico, sociocultural e espacial. O aumento populacional nos centros urbanos e a especulação imobiliária trouxeram mais deslocamentos, e mais longos, elevando o sistema de transporte a uma variável importante a ser considerada para se avaliar a qualidade de vida das cidades. Sendo assim, a mobilidade urbana tem adquirido relevância como um direito de cidadania e uma exigência de equidade social, com capacidade mobilizadora que atravessa as reivindicações tradicionais, promovidas e enquadradas pelas estruturas sindicais e partidárias habituais (Silva, 2013).

No caso do Brasil, dois motivos devem ser analisados: a urbanização acelerada e a criação da indústria automotiva no país. A urbanização brasileira, como costuma acontecer em todo processo, aumentou as cidades, crescendo assim as distâncias e conseqüentemente trazendo a necessidade do transporte público para a população. Por outro lado, a chegada da indústria de automóveis passou a ofertar de forma regular e acessível veículo de transporte individual às classes média e alta, as quais exercem poder de decisão sobre as políticas públicas na área (Vasconcellos, 2014). A ligeira transformação de um país com raízes rurais para um país predominantemente urbano em um curto período de tempo ocorreu, em quase sua totalidade, em um ambiente desordenado e desregulado (Carvalho, 2016).

Além disso, outro fator importante a ser considerado para a crise da mobilidade urbana foi a escolha pelo rodoviarismo² no processo de industrialização da economia brasileira. Nas palavras de Schneider (2022, p. 22), o crescimento do país estava atrelado a essa priorização rodoviária:

Conhecer o desenvolvimento rodoviário no Brasil contribui para o entendimento da priorização que se deu para esse tipo de transporte diante das demais formas de deslocamento. Também deixa claro o estímulo, por parte governo, para a aquisição de automóveis pela população, o que leva em conta a geração de empregos, a arrecadação e o desenvolvimento automotivo como um conjunto de medidas necessárias para o crescimento do país. O desenvolvimento das cidades e a necessidade de uma maior demanda da população urbana por produtos e serviços fez com que o meio de transporte se tornasse uma prioridade a partir do começo do século 20, porém a maior mudança na sociedade com o uso do automóvel ocorreu bem mais tarde.

O impulso desenvolvimentista nos trouxe a ilusão de que possuir um carro era a realização máxima do sucesso pessoal. Na sociedade moderna, o carro é visto como um símbolo de liberdade e independência. Ele nivela as pessoas e cria a sensação de uma mobilidade sem limites, quase onipotente (DaMatta, 2010).

² Todo o conjunto de ações e objetos direta e indiretamente relacionados aos vários elementos componentes do modal rodoviário (construção, e pavimentação de estradas de rodagem, veículo, petróleo, políticas públicas, investimento, base normativa, engenharia, mentalidade, entre outros), cuja compreensão demanda a análise de aspectos conjunturais e estruturais, técnicos e políticos, que tornaram possível a sua emergência, expansão e consolidação no país, com profundos impactos em sua configuração territorial (Huertas, 2024, p. 2 e 3).

A indústria automobilística estabelecida no Brasil sempre exerceu grande influência nas decisões governamentais relacionadas à construção, aquisição e utilização de automóveis (Vasconcellos, 2014). Com a consolidação do rodoviarismo como principal modal de transporte, o automobilismo tornou-se seu maior aliado. Essa parceria entre rodoviarismo e automobilismo era essencial, uma vez que as rodovias eram construídas para os automóveis, e estes, por sua vez, dependiam de estradas de boa qualidade para trafegar (Balduino; Pontes, 2021).

A ideia de infraestrutura como fator de desenvolvimento econômico impulsionou permanentemente a expansão das redes viárias e sua complexidade. Paradoxalmente, essa expansão indiscriminada gerou mais dispersão populacional no sentido da periferia, provocando diferenças espaciais no acesso aos serviços, além de uma mobilidade insustentável de alto consumo de energia e internalização de custos por parte da população (Melo, 2018). As cidades aumentaram sem uma expansão proporcional da infraestrutura de transporte e trânsito. Com isso, os serviços públicos deterioraram-se, afetando principalmente a população de baixa renda que, em termos de transporte público, possuíam alta dependência para fazerem seus deslocamentos diários (Carvalho, 2016).

Na visão de Vasconcellos (2011), há dois desafios para enfrentar as condições históricas construídas pela política de mobilidade, para assim gerarmos cidades sustentáveis: o transporte público como serviço essencial e seu financiamento; e inverter prioridades de uso do espaço e de escolha modal. Deixa-se de lado a priorização do automóvel e abre-se caminho para novas políticas que favorecem o deslocamento a pé, de transporte coletivo ou de bicicleta. Gehl (2015, p. 105) aponta outros fatores que também impulsionam essa busca:

Há um crescente interesse no planejamento de cidades sustentáveis, e isso por uma boa razão. O esgotamento dos combustíveis fósseis, a poluição alarmante, as emissões de carbono e a resultante ameaça ao clima são grandes incentivos para tentar aumentar a sustentabilidade nas cidades do mundo todo.

A mobilidade urbana sustentável é o resultado de uma gama de políticas de transporte e circulação que almejam o acesso amplo e democrático ao espaço urbano com a priorização dos modos não-motorizados e coletivos de transporte, sem segregação espacial, socialmente inclusiva e ecologicamente sustentável, apoiado nas pessoas e não nos veículos (Brasil, 2004). Na mesma direção, Melo (2018, p. 28), considera que a mobilidade urbana sustentável tem “a capacidade de satisfazer as necessidades de deslocamento das pessoas e dos bens de maneira eficiente e segura e com responsabilidade na saúde humana e sem prejuízo aos ecossistemas, garantindo uma melhor qualidade de vida presente e futura”.

A mobilidade urbana sustentável e o planejamento urbano estão intrinsecamente ligados, pois o planejamento e o desenvolvimento das cidades desempenham um papel fundamental na promoção de modos de transporte mais sustentáveis e na criação de ambientes urbanos mais agradáveis e equitativos. Cidades que adotam uma abordagem integrada de mobilidade sustentável e urbanismo estão mais bem preparadas para enfrentar os desafios de crescimento populacional, congestionamento de tráfego e mudanças climáticas, ao mesmo tempo em que melhoram a qualidade de vida de seus habitantes e proporcionam desenvolvimento econômico (Brasil, 2013).

Dentro desse planejamento, “a mobilidade centrada nas pessoas que transitam é o ponto principal a ser considerado numa política de desenvolvimento urbano” (Brasil, 2004, p. 15). Uma das possibilidades que em larga escala traz benefícios para a qualidade do ar e a saúde da população promovendo desenvolvimento econômico é a chamada micromobilidade (ITDP, 2021). O termo, surgido em 2017, se refere ao deslocamento em trajetos urbanos feitos por equipamentos leves e de fácil manuseio, como bicicletas, *skates* e patinetes. Difundiu-se rapidamente pelo crescimento desses sistemas compartilhados, principalmente nos Estados Unidos. A associação entre os micromodais e o transporte coletivo de grande capacidade demonstra que a ampliação da mobilidade sustentável nas cidades tem alto potencial (Giz, 2021).

A intermodalidade ou integração modal, definida como o uso de mais de uma modalidade de mobilidade e transporte, é de suma importância para um sistema de mobilidade urbano e rural eficiente, sustentável e democrático (Observatório da Bicicleta, 2023). Dentro desse debate, a bicicleta vem ganhando protagonismo no aspecto da mobilidade ativa por sua acessibilidade e facilidade de aquisição e manutenção para todas as classes sociais. Não resolverá isoladamente o desafio da mobilidade urbana, entretanto deve ser considerada peça importante no complemento às viagens diárias, sobretudo no primeiro e último quilômetro do trajeto, ampliando o alcance dos sistemas de transporte de passageiros de grande porte (Rabello, 2019; Zhang *et al.*, 2015, DeMaio, 2009). Para que esse estímulo seja cada vez mais crescente e possa dar oportunidade a uma maior quantidade de pessoas, surgem políticas como a do sistema de compartilhamento de bicicletas.

2.2 SISTEMA DE BICICLETAS COMPARTILHADAS (SBC)

Por ser um meio de transporte barato e ecológico, com a sensação de liberdade que o acesso a uma bicicleta proporciona ao seu condutor, está no cerne do marketing e da filosofia de bicicletas compartilhadas o transporte conveniente e “verde” (Zhang *et al.*, 2015). Em termos simples o SBC pode ser definido como “uma solução de mobilidade urbana onde um determinado número de bicicletas está disponível para diversos usuários, que não são seus proprietários” (BID, 2019, p. 18). No dizer de Gehl (2015), a ideia é normatizar o uso desse veículo em trajetos curtos, para que as pessoas não precisem comprar, guardar e consertar suas próprias bicicletas.

Nas últimas décadas, o SBC passou por três gerações (DeMaio, 2009). A primeira delas surgiu pela primeira vez em 1965, por iniciativa do vereador de Amsterdã, Luud Schimmelpennink, com o objetivo de reduzir o tráfego de automóveis no centro da cidade. Sua ideia era distribuir 20.000 bicicletas brancas para utilização gratuita pela população, mas foi rejeitada pela assembleia municipal (ITDP, 2014). Alguns grupos se apropriaram da ideia e mesmo assim distribuíram cinquenta bicicletas brancas. Essas bicicletas foram apreendidas pela polícia local, sob o argumento de que incitavam ao roubo (Olmos, 2021). Já a segunda geração, denominada *ByCylken*, aparece em Copenhague (DeMaio, 2009) e tenta minimizar o roubo e vandalismo das bicicletas, dessa vez fabricadas por encomenda, mantidas com fechaduras especiais e operadas com moedas. No entanto, não havia controle e responsabilização dos usuários pelos danos causados (ITDP, 2014).

No caso da terceira geração, essa ganhou destaque mundial ao incorporar elementos de tecnologia da informação ao SBC, obtendo assim precisão nas informações do sistema, que facilitam a operação e manutenção deste, fornecendo dados que ajudam o ciclista no uso do programa durante seu deslocamento (Melo, 2013). A primeira aparição dessa geração foi o *Bikeabout*, em 1996, na Universidade de *Portsmouth*, Inglaterra (DeMaio, 2009). Ela foi gradativamente incorporando elementos tecnológicos como o rastreamento *Global Position System* - GPS e aplicativos para *smartphones*, por exemplo. Foi responsável pela expansão do SBC pelo mundo (Olmos, 2021). Constata Rabello (2019) que a evolução quantitativa de sistemas com a tecnologia da terceira geração aconteceu por dois fatores: o controle dos usuários e o limite do tempo das viagens, que incentiva o compartilhamento. Com o sucesso do sistema, a partir de 2008, outros países apostaram em seus próprios, como Brasil, Chile, China, Nova Zelândia, Coréia do Sul e Estados Unidos.

A quarta e última geração se caracteriza por alguns aspectos inovadores que vêm surgindo no sistema, como por exemplo cartões universais recarregáveis em que as bicicletas podem se integrar a outros modais; estações móveis e modulares, facilitando a distribuição quando a demanda variar; e painéis solares que alimentam as estações e os sistemas de comunicação sem fio (ITDP, 2014; Melo, 2013). Os avanços tecnológicos ajudaram a transformar o compartilhamento de bicicletas de uma aspiração em realidade (Zhang *et al.*, 2015).

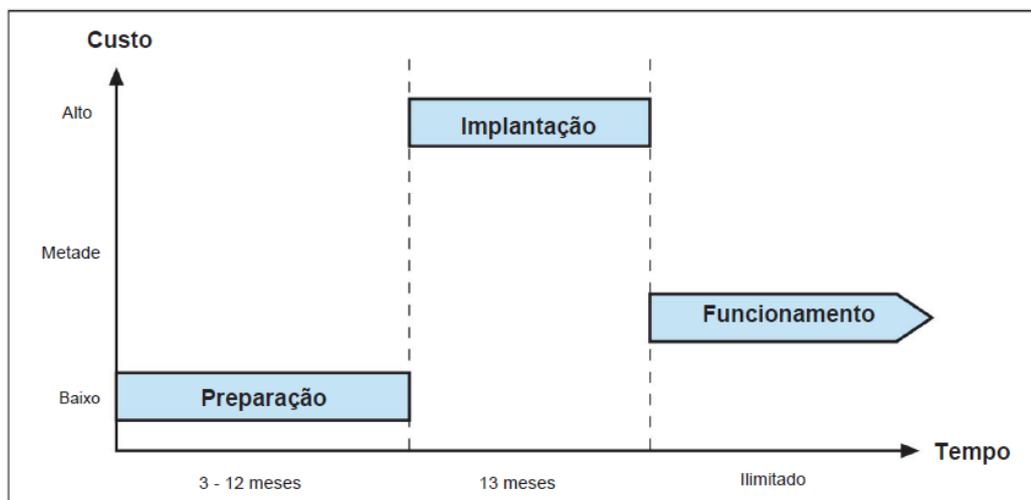
Mas como se dá essa implementação e quem são os atores envolvidos? Parte-se do princípio de que seja qual for a cidade, independente do seu tamanho, topografia, clima e orçamento, ela pode implementar um SBC (IDAE, 2007; ITDP, 2014). Os primeiros passos surgem a partir da construção de liderança política para projetos de mobilidade ativa, com a efetiva participação da população nas definições dos objetivos para o sistema. Porém, segundo Rabello (2019), infelizmente, de modo geral, as cidades brasileiras não adotaram essa etapa do processo participativo, por causa da falta de interesse e engajamento do poder público, que se abstém e não media o contato entre a empresa operadora e planejadora do sistema e a sociedade civil. A autora afirma que não são realizadas audiências públicas com a população dos bairros que recebem as estações do SBC, por exemplo.

Definidos os objetivos do sistema, são elencadas as seguintes etapas para o planejamento e implementação do SBC, conforme o Guia de Sistemas de Bicicletas Compartilhadas (ITDP, 2018):

- Definição de objetivos e planejamento inicial;
- Desenho e planejamento do sistema;
- Estímulo do uso através do engajamento comunitário;
- Operação do sistema;
- Modelo financeiro;
- Implementação.

Ainda segundo o Guia ITDP (2018), o SBC tem como objetivos principais a densidade da cobertura do sistema, a intermodalidade com o transporte público, a proximidade com a infraestrutura cicloviária e a disponibilidade em áreas de uso misto para gerar viagens em horários variados do dia. No caso do IDAE (2007), este considera basicamente que as etapas necessárias para a implantação do SBC se resumem a três, conforme o gráfico 1:

Gráfico 1: Cronograma e Custo das Fases de um Sistema Ciclovitário.



Fonte: IDAE (2007)

Na fase da preparação são consideradas a criação de grupos de participação, com diferentes atores públicos e privados. Dentre esses atores, temos o público-alvo que numa classificação genérica são divididos em moradores e não residentes e outros envolvidos, caso desejem, como associações, sindicatos, ONGs, consultores, dentre outros. Ainda na preparação ocorre a realização de um estudo de mobilidade/viabilidade e, por fim, a escolha do sistema e tipo de bicicletas a serem utilizadas (IDAE, 2007). Findo o planejamento, são estabelecidas as ações práticas de implantação, a escolha do modelo do contrato com os operadores e a estratégia de lançamento e divulgação. Em seguida, na fase de funcionamento, é de suma importância que o serviço seja constantemente monitorado, onde os operadores devem prezar pela qualidade dos equipamentos, a satisfação do usuário e a aceitação do sistema (Melo, 2013).

Independente da forma como venha a ocorrer, todo o processo de planejamento, implementação e operação do SBC deve ser supervisionado pela entidade governamental, que se denomina, como já dito supra, em agência de implementação. Por outro lado, temos a operadora, que pode ser pública ou privada e que será a empresa responsável pela manutenção cotidiana do sistema. Há possibilidade de múltiplas operadoras atuarem no sistema (ITDP, 2014; 2018).

No quesito localização das estações de bicicletas compartilhadas, no geral devem: atingir a densidade proposta entre as estações, ter conexão com o transporte público, auxiliar na infraestrutura ciclovitária, servir áreas de uso misto para garantir o uso durante todo o dia,

evitar barreiras físicas, estar preferencialmente em esquinas e áreas de grande visibilidade e iluminação pública (ITDP, 2018). No caso do Guia NACTO (2016), esse traz que as escolhas sobre onde posicionar as estações levam em conta critérios técnicos, como a largura das calçadas, o fluxo de pedestres, a presença de hidrantes, pontos de ônibus e serviços públicos, além de considerações políticas e os desejos da comunidade. Estabelecer diretrizes universais para a localização das estações de bicicletas compartilhadas em diferentes cidades e contextos frequentemente é um desafio. No Quadro 1 abaixo, sintetizamos algumas metodologias.

Quadro 1. Critérios de localização das estações SBC em diferentes metodologias

BID	ITDP	NACTO
Analisar a origem e destino das viagens atuais e potenciais de bicicleta, levando em conta os principais atratores e geradores de viagens.	Atingir a densidade proposta de 500 m para garantir uma distribuição uniforme de estações na área de cobertura.	Convenientemente localizadas e fáceis de serem encontradas e utilizadas a qualquer hora e estação do ano.
Preferência em vias arteriais, com visibilidade. Local de alta atividade para evitar vandalismo.	Se conectar ao sistema de transporte público.	Áreas com volume relativamente elevado de tráfego de pedestres e boa iluminação.
Distância de 300 m (mais ou menos 10% deste comprimento) dentro do polígono já definido, entre as estações.	Auxiliar na infraestrutura cicloviária.	Fácil acesso e manutenção. Exposição solar adequada, caso utilizem energia solar.
Não obstruir a acessibilidade de pedestres.	Servir áreas de uso misto, de forma a garantir o uso em todas as horas do dia.	Colocadas de forma a melhorar a qualidade do ambiente do pedestre circundante.
Localizadas em estradas secundárias, com segurança e elevada atividade durante todo o dia.	Evitar barreiras físicas como linhas de trem ou áreas de uso único como parques fechados ou áreas industriais.	Precedência sobre objetos móveis, como trilhos e bicicletários padrão. Não devem impedir hidrantes, paradas de ônibus e docas de carga.
Deixar 1,25 m para cada âncora ou bicicleta na estação longa. E de 2,4 m de largura, no mínimo.	Oferecer diferentes pontos de acesso, como esquinas.	Próximas e visualmente próximas de paradas de ônibus e trem.
	Área de grande visibilidade e iluminação pública	Bem servidas por uma forte infraestrutura cicloviária.

Fonte: Adaptado de BID (2019), ITDP (2018) e NACTO (2016).

Na opinião de Santos (2018), as bicicletas compartilhadas apresentam características de inovação social e proporcionam mudança social em sua localização, pois desenvolvem oportunidades para esta e para o indivíduo, a partir de desafios e adaptações que transformam o cenário. Seja nas calçadas ou na rua, as estações de compartilhamento de

bicicletas são locais para as pessoas, contribuindo para a criação de espaços públicos valiosos e estimulando a atividade econômica local (NACTO, 2016).

Olmos (2021) complementa que o SBC encontra-se em um momento de auge mundial e, para sua implementação e operação, este sistema necessita de um planejamento e gestão complexa, assim como um governo estruturado e de boa articulação institucional que garantam a sustentabilidade financeira e operacional em médio e longo prazo. Por fim, o sucesso da implementação do SBC depende de um forte apoio político que possa garantir disponibilidade financeira, direito ao uso do solo e a coordenação entre os vários órgãos municipais, bem como a participação de mais de um partido político, para que o sistema perdure ao longo dos anos e dos ciclos eleitorais (ITDP, 2014).

2.3 GOVERNANÇA PÚBLICA NA MOBILIDADE URBANA

A partir dos anos 1980, o termo governança ganhou destaque nos debates políticos contemporâneos, sendo amplamente discutido por acadêmicos e profissionais da área. O aumento na utilização do conceito na virada do século XX vem então ligada à percepção da complexidade crescente dos problemas e das soluções, bem como às questões de desempenho e responsabilização no setor público (Cavalcante; Pires, 2018). Para Bevir (2011), a governança emergiu e se disseminou como resultado de novas teorias modernistas e das reformas no setor público que foram influenciadas por elas, assim como os atores políticos, que ao enfrentarem os desafios da governança, incorporam às instituições representativas um volume ainda maior de conhecimento técnico moderno.

Já segundo Marques (2016), a literatura nacional e latino-americana incorporou o conceito de governança com diversos significados, mas que predominantemente ela tem sido usada para denominar a eficiência de Estado, atingível pelas reformas estatais e a democracia local e deliberativa existentes com a participação dos diversos atores em políticas públicas. Nas palavras do autor, governança se define “como conjuntos de atores estatais e não estatais interconectados por relações formais ou informais operando dentro do processo de *policy-making* e inseridos em contextos institucionais específicos” (Marques, 2016, p. 95). Em nosso ordenamento pátrio, o Decreto Federal nº 9.203 de 22 de novembro de 2017, assim define governança pública: “Conjunto de mecanismos de liderança, estratégia e controle postos em prática para avaliar, direcionar e monitorar a gestão, com vistas à condução de políticas públicas e à prestação de serviços de interesse da sociedade” (Brasil, 2017).

Destarte a grande quantidade de significados e interpretações que o conceito de governança possa apresentar, Lubambo e Maciel (2014) trazem três características que podem ser encontradas nas variantes do termo: primeiramente a governança se preocupa com o longo prazo, a segunda é com a valorização da participação da esfera local no processo decisório e por fim o caráter holístico e disciplinar, para além da formalidade governamental, onde há a interação entre os diversos setores sociais e a agenda governamental. Sob uma perspectiva analítica, o objetivo da governança é investigar como, na prática, atuam os atores, interesses, estruturas, mecanismos e instrumentos na disposição e providência do processo de concepção e implementação de uma política pública ou em uma área singular de atuação estatal (Cavalcante; Pires, 2018).

Sob o viés da democracia participativa e a municipalização a partir de novos arranjos institucionais, a Constituição Federal de 1988 estimulou uma melhor articulação entre a sociedade civil e o poder público. Os governos locais passaram a estruturar seu planejamento com foco na gestão compartilhada das demandas, de maneira participativa (Tobias *et al.*, 2023). Por outro lado, ao longo das últimas quatro décadas, a governança das grandes cidades brasileiras passou por alguns problemas que refletiram nas relações entre os entes federativos. Com a valorização do poder municipal na Constituição, também surgiram indefinições no campo da governança metropolitana, já que os modestos mecanismos de participação social, como conselhos, consultas e audiências públicas, em sua maioria vinculados às questões locais, não contemplam as questões metropolitanas (Marguti; Costa, 2014).

Em termos de mobilidade urbana, Paiva (2018) defende uma maior horizontalização da governança, onde as decisões governamentais tenham maior participação popular, permitindo a criação de políticas públicas mais condizentes e eficientes com a realidade do setor. Como por exemplo, em 2005 as cidades de Nova York e Washington DC disponibilizaram um número específico de estações do SBC para que a comunidade pudesse escolher a localização das estações; isso pode ajudar a reduzir o receio desses moradores com a gentrificação³ ligada ao sistema, garantindo o acesso equitativo para diversos grupos demográficos (ITDP, 2018).

³ Por convenção científica e desde aproximadamente meio século, o conceito de gentrificação tem vindo a designar um processo de recomposição (e substituição) social verificado em meio urbano, ligado, muitas vezes, a ações de reabilitação urbana das habitações nos centros antigos das cidades. Isto mediante investimentos, quer públicos, quer privados. Por definição, a gentrificação passou, assim, a designar o movimento de chegada de grupos de estatuto socioeconómico mais elevado, geralmente jovens e de classe média, a áreas centrais desvalorizadas e abandonadas da cidade (Mendes, 2015, p. 214).

Frey (2007) denomina esse fato como uma abordagem democrático-participativa que se caracteriza com a sociedade civil se envolvendo no controle social da administração pública e nas decisões e implementação de políticas públicas. Nesse modelo, promovem-se condições de *accountability* a partir do envolvimento e participação dos cidadãos. Necessário trazer aqui uma breve e atual conceituação dos principais princípios da governança envolvidos nesse contexto. Matias-Pereira (2010) ressalta que os princípios da governança pública não se diferem dos aplicados na governança corporativa.

De acordo com nossa legislação, o Decreto Federal n.º 9.203/17, são princípios de governança pública: Capacidade de Resposta, Integridade, Confiabilidade, Melhoria Regulatória, Prestação de Contas/Responsabilidade (*Accountability*) e Transparência (Brasil, 2017). O Tribunal de Contas da União, com base em nossa norma legal e na literatura internacional, acrescenta ao rol o princípio da Equidade/Participação, extraído assim um conjunto abrangente de princípios que funcionam como valores interdependentes, direcionando a atuação das organizações públicas e demais entes. Esses princípios contribuem para a conquista dos resultados almejados e fortalecem a confiança da sociedade nessas instituições (TCU, 2020).

Esses princípios são assim definidos pelo TCU (2020):

- Capacidade de Resposta - Atender de maneira eficiente e eficaz às necessidades das partes interessadas. A cooperação entre entes estatais, não estatais e a sociedade civil contribui para uma compreensão mais ampla das demandas sociais, equilibrando interesses, priorizando as necessidades e fortalecendo a confiança das partes interessadas nas instituições públicas;
- Integridade - Aprimorar a cultura ética, evitando decisões com conflitos de interesses e mantendo a coerência entre o discurso e a ação, preservando o cuidado com os interessados, a sociedade e o meio ambiente (IBGC, 2023);
- Confiabilidade - Capacidade de minimizar incertezas, garantindo um grau de segurança e credibilidade ao cidadão (CGU, 2024);
- Melhoria Regulatória - Medidas sistemáticas para ampliar a qualidade da regulação com base em evidências e apoiadas em opiniões dos cidadãos e partes interessadas (CGU, 2024);
- *Accountability* - Dever das pessoas ou entidades, incluindo empresas e corporações públicas, que receberam a responsabilidade por recursos, de assumir suas obrigações fiscais, gerenciais e programáticas. Elas devem prestar

contas sobre o cumprimento dessas responsabilidades àqueles que as delegaram;

- **Transparência** - Garantia de que a sociedade tenha acesso a informações atualizadas sobre as operações, estruturas, processos decisórios, resultados e desempenho do setor público. Implica em tornar disponíveis, inclusive em formato de dados abertos, informações de interesse das partes envolvidas, não se limitando apenas àquelas exigidas por leis ou regulamentos;
- **Equidade e Participação** - Tratar as partes interessadas de modo justo, considerando seus direitos, deveres, necessidades, interesses e expectativas, como indivíduos ou coletivamente (IBGC, 2023).

Quando aplicados à mobilidade urbana, esses princípios podem vir a influenciar positivamente a gestão dos sistemas de transporte e o desenvolvimento de políticas voltadas para a melhoria da mobilidade nas cidades. Junte-se a isso a importância de se estabelecer diretrizes e mecanismos de coordenação, comunicação e colaboração entre os atores envolvidos a fim de garantir a estruturação e coerência dos programas e políticas de mobilidade urbana (TCU, 2015).

Em termos de governança, hodiernamente, o âmbito local tem cada vez mais importância quando pensamos nas dinâmicas das políticas públicas. Análises desses processos transformativos de regulação das políticas tornam necessária a compreensão a partir de dois caminhos: o vertical, tratando da reorganização do poder regulatório e das diferentes combinações do poder decisório, entre centralização e descentralização entre os diversos governos hierárquicos e, o horizontal, onde se analisa o crescente número de atores sociais. Daqui surge o conceito de governança multinível (Bichir, 2018).

Marsden e Rye (2010, p. 4) trazem que:

A governança multinível surgiu como uma abordagem conceitual para estudar o desenvolvimento, implementação, eficácia e responsabilização de políticas. Afasta-se dos pressupostos de que o governo nacional é a unidade dominante de formulação de políticas e que a elaboração de políticas ocorre dentro de um conjunto hierárquico aninhado de camadas governamentais (internacional, nacional, regional, sub-regional, local).

Nota-se nesse conceito uma abertura para uma dinâmica conjunta entre os diversos atores envolvidos, em que as relações abandonam a formalidade hierárquica centralizadora e passam a atuar conjuntamente, de forma horizontal, ampliando a ideia de governança. Segundo Bichir (2018), as constantes mudanças nas políticas trouxeram esse

processo de descentralização e o papel do nível local com ênfase na governança local das políticas sociais, em disputas específicas da regulação dessas políticas e dos espaços que serão preenchidos nessa produção por atores públicos e privados.

De acordo com Pereira (2014), é consenso que a governança multinível é o modelo mais eficaz e eficiente para a governabilidade, pois administra bem os impactos territoriais em várias escalas, desde mundial a local, repercute a diversidade de interesses da população, favorece os compromissos políticos com mais chances e estimula as novidades no campo das políticas públicas. A redistribuição dos poderes trouxe mudanças no estado moderno que deram abertura aos atores privados. Essa maior participação é fruto da democracia, aproxima a autoridade estatal e os cidadãos, valorizando a região e as comunidades locais (Pereira, 2014). A diversidade de espaços presentes nesse conceito mostra que a intersectorialidade é o caráter mais marcante, onde a gestão compartilhada pode entregar valor real para o público, além de oferecer um legado de maturidade da governança em parceria com o setor privado (Lubambo; Maciel, 2014).

Ainda com relação à temática, para a Câmara dos Deputados (2015, p. 14), “a mobilidade urbana envolve complexo esquema de governança, especialmente quando se constata que mais da metade da população brasileira vive, hoje, nas regiões metropolitanas.” Essa questão metropolitana acaba tornando necessária a governança multinível entre os estados e municípios, fazendo com que atuem juntos em várias políticas públicas, anteriormente de alçada apenas municipal. Dessa forma, o sistema de governança multinível influencia e é influenciado pelas relações estabelecidas entre os entes federativos e atores envolvidos nos resultados das políticas (TCU, 2021). Como no caso estudado neste trabalho, dada a complexidade do SBC, de viés metropolitano, no qual estão envolvidos o governo do Estado de Pernambuco e outras três prefeituras (Recife, Olinda e Jaboatão dos Guararapes) onde se localizam as estações, além de empresas privadas e possivelmente a sociedade civil.

3 METODOLOGIA

Nos capítulos antecedentes foram apresentadas a introdução ao tema objeto deste trabalho, bem como o referencial teórico. Este capítulo tratará das ferramentas metodológicas empregadas para responder aos objetivos da pesquisa.

3.1 CARACTERIZAÇÃO DO ESTUDO

De acordo com Richardson (2017), os tipos de pesquisa podem ser divididos em três pontos de vista: 1) segundo a aplicação dos resultados, com a pesquisa aplicada ou empírica e a pura; 2) de acordo com os objetivos da pesquisa, aqui separadas em exploratória, descritiva, explicativa e correlacional; e por fim, 3) consoante a abordagem do problema, estruturada, também conhecida como quantitativa e não estruturada, também classificada como qualitativa.

A pesquisa aplicada ou empírica busca o uso de conhecimentos obtidos na investigação (Richardson, 2017). Gil (2019, p. 19), acrescenta que “sua preocupação está menos voltada para o desenvolvimento de teorias de valor universal que para a aplicação imediata numa realidade circunstancial.” No quesito objetivo da pesquisa, os estudos descritivos visam a medição ou coleta da informação de forma independente ou conjunta sobre os conceitos ou as variáveis analisadas. Retrata as tendências de um grupo, população ou fenômeno (Sampieri; Collado; Lucio, 2013). Algumas dessas pesquisas superam a identificação da existência de relações entre variáveis, em busca da natureza dessa relação. São as que frequentemente os pesquisadores sociais realizam preocupados com a atuação prática (Gil, 2019).

Em termos da abordagem da pesquisa, para Creswell (2014), a pesquisa qualitativa inicia, de modo geral, com hipóteses e a utilização de estruturas interpretativas que mostram o estudo dos problemas da pesquisa, abordando o sentido que os sujeitos ou grupos delimitam a um problema humano ou social. Esse enfoque é recomendável quando o assunto em estudo foi pouco explorado, ou ainda quando existem poucos estudos sobre algum grupo ou aspecto específico relacionado à temática (Sampieri; Collado; Lucio, 2013).

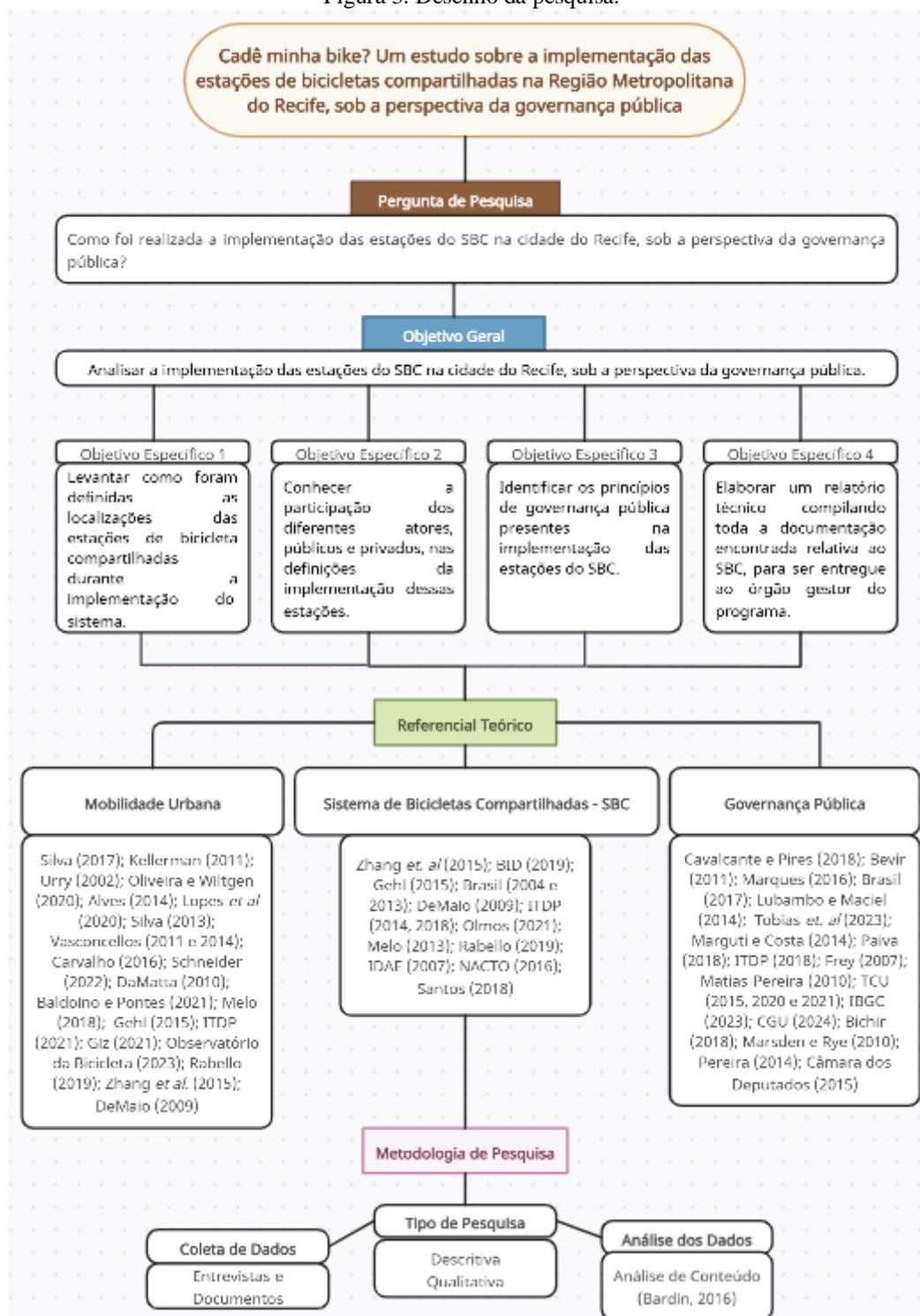
O presente estudo se caracteriza como uma pesquisa descritiva, uma vez que pretende descrever, a partir de coleta e análise de informações, como ocorreu a implementação das estações do SBC, sob a perspectiva da governança pública; e de abordagem qualitativa, dada a natureza interpretativa da investigação proposta. Além disso, a

lente teórica utilizada na pesquisa representa aspecto pouco explorado e foi identificada como uma das lacunas nos estudos encontrados sobre o tema.

3.2 DESENHO DA PESQUISA

A Figura 3 apresenta o desenho da pesquisa a ser realizada.

Figura 3. Desenho da pesquisa.



Fonte: Elaborado pelo autor (2024)

3.3 COLETA DE DADOS

Após os ajustes nos instrumentos, passaremos à fase da coleta de dados e às técnicas utilizadas na presente dissertação. Com relação à estratégia ou técnica de pesquisa, define Michel (2015, p. 81):

Técnicas são instrumentos utilizados para se coletar dados e informações em pesquisas de campo, que devem ser escolhidos e elaborados criteriosamente, visando à análise e à explicação de aspectos teóricos estudados. É através delas que as fontes de informações falam, se manifestam; são, portanto, ferramentas essenciais para a pesquisa e merecem todo o cuidado na sua elaboração, para garantir fidelidade, qualidade e completude dos resultados.

Neste trabalho foram utilizadas as técnicas de pesquisa documental e entrevista pessoal. Tais técnicas foram selecionadas por se ajustarem aos objetivos da pesquisa, como veremos a seguir.

3.3.1 PESQUISA DOCUMENTAL

Lakatos (2021) apresenta como característica da pesquisa documental o manuseio de fontes primárias, no caso documentos, escritos ou não, como fonte de coleta de dados, sendo estes gerados no momento ou depois que ocorrem o fato ou o fenômeno. Tradicionalmente a pesquisa documental recorre a dados em registros cursivos, que são persistentes e continuados, reunidos geralmente por órgãos do governo. Mas, também podem fazer uso de registros episódicos e privados, como os produzidos pelos meios de comunicação em massa (Gil, 2019).

A pesquisa documental foi realizada nos *sites* das operadoras e órgãos públicos envolvidos, além da associação de ciclistas e outras plataformas de ciclomobilidade e o Diário Oficial do Estado de Pernambuco, em busca de editais, contratos, termos de cooperação, termos de referência, atas de reuniões, relatórios, projetos e estudos em que tratassem do planejamento e implementação acerca das localizações das estações do sistema de bicicletas compartilhadas Bike PE na RMR. Como só foi encontrado por essas vias um documento (Edital de Chamamento Público de Estudos nº 0001/2022 - SEPLAG)⁴, os outros documentos foram solicitados através da Lei de Acesso à Informação, Lei Federal nº 12.527/11, à Prefeitura do Recife, por possuir o maior número de estações comparadas aos outros municípios envolvidos e às secretarias estaduais: Secretaria de Turismo e Lazer - SETUREL,

⁴ <https://drive.expresso.pe.gov.br/s/pjwO0sZzqKF99LN#pdfviewer>

Secretaria de Desenvolvimento Urbano e Habitação - SEDUH e Secretaria de Mobilidade e Infraestrutura – SEMOBI, do Governo de Pernambuco. Secretarias essas que em algum momento estiveram à frente da gestão do SBC, sendo a última a gestora atual do contrato. A Secretaria das Cidades - SECID, por ter sido extinta, foi desconsiderada para essa via.

O sistema de bicicletas compartilhadas Bike PE foi implantado em 2013 (Labmob, 2020), pelo Governo do Estado de Pernambuco, através da SECID, em parceria com os governos municipais de Recife, Olinda e Jaboatão, a empresa Serttel como operadora e o Banco Itaú como patrocinador. Posteriormente, no ano de 2017, a Serttel foi substituída pela Tembici (Labmob, 2020) e, em 2023, a SEMOBI assumiu a gestão do contrato no lugar da SEDUH, que por sua vez já tinha assumido a gestão após a SETUREL. Todo esse processo de preparação, formalização e implementação dessa política e desses atores será analisado a partir dos documentos produzidos e que foram acessados para a pesquisa.

Foram pré-selecionados 46 documentos entre contratos, editais, termos de cooperação e referência, atas de reuniões e *e-mails*, que tratam a respeito do tema desta pesquisa, o sistema de bicicletas compartilhadas. Entretanto, após análise de tais documentos, foi identificado que apenas 29 deles têm relação com os objetivos do presente trabalho, sendo o restante descartado. No Quadro 2, destacamos os documentos selecionados.

Quadro 2. Documentos selecionados.

(continua)

	TÍTULO	ENVOLVIDOS	DATA
D1	Convênio de Cooperação Técnica Nº 001/2013	SECID Prefeituras Recife, Olinda e Jaboatão dos Guararapes	17/03/2013
D2	Contrato Nº 020/2013 - Termo de autorização para implantação, operação e manutenção de bicicletas públicas compartilhadas no Recife e RMR, modal de transporte integrado à rede metropolitana de transportes coletivos e plano diretor de desenvolvimento cicloviário, através da SECID e o consórcio Bike PE formado pelas empresas Serttel Ltda. e Samba Transportes Sustentáveis Ltda.	SECID Serttel/Samba	13/05/2013
D3	Aditivos ao Contrato Nº 020/2013	SECID Serttel/Samba	03/02/2014 20/03/2014 13/05/2014 12/11/2015 12/05/2016
D4	Seleção de patrocinador para o projeto ciclofaixa de turismo e lazer	Prefeitura do Recife	14/03/2013

(continua)

	TÍTULO	ENVOLVIDOS	DATA
D5	Termo de homologação da seleção de patrocinador	Prefeitura do Recife Itaú/Unibanco Sertel/Samba	19/03/2013
D6	Contrato de Patrocínio N° 01	Prefeitura do Recife Itaú/Unibanco Sertel/Samba	21/03/2013
D7	1º Termo aditivo ao Contrato de Patrocínio N° 01	Prefeitura do Recife Itaú/Unibanco Sertel/Samba	20/03/2014
D8	Ata da 1ª reunião GT SECID	Escritório da Bicicleta	06/05/2014
D9	Ata da 2ª reunião GT SECID	Escritório da Bicicleta	29/07/2014
D10	2º Termo aditivo ao Contrato de Patrocínio N° 01	Prefeitura do Recife Itaú/Unibanco Sertel/Samba	04/03/2015
D11	Chamamento Público N° 002/2016	SETUREL	27/04/2016
D12	Termo de Referência ao Chamamento Público N° 002/2016	SETUREL	27/04/2016
D13	Termo de Cooperação Técnica N° 002/2016	SETUREL Samba	12/07/2016
D14	Ata da 1ª reunião GT SETUREL	Escritório da Bicicleta	26/04/2017
D15	Ata da 2ª reunião GT SETUREL	Escritório da Bicicleta	07/06/2017
D16	Ata da 3ª reunião GT SETUREL	Escritório da Bicicleta	11/10/2017
D17	Ata da reunião GT SETUREL	Escritório da Bicicleta	12/07/2018
D18	Resposta ao pedido de esclarecimentos ao Chamamento Público N° 001/2019 - SEPURB	SEDUH Tembici	03/02/2020
D19	Chamamento Público SEPURB N° 001/2019 - Receber propostas para firmar termo de cooperação para implantação, operação e manutenção de bicicletas públicas compartilhadas no Recife e RMR, modal de transporte integrado à rede metropolitana de transportes coletivos e plano diretor de desenvolvimento ciclovitário.	SEDUH	04/02/2020
D20	Termo de referência ao Chamamento Público SEPURB N° 001/2019	SEDUH	04/02/2020
D21	Ata da 2ª reunião GT SEDUH	Escritório da Bicicleta	25/03/2020
D22	Termo de Cooperação Técnica N° 01/2020 SEPURB	SEDUH Tembici	31/03/2020

(conclusão)

	TÍTULO	ENVOLVIDOS	DATA
D23	Ata da 3ª reunião GT SEDUH	Escritório da Bicicleta	27/05/2020
D24	Ata da 4ª reunião GT SEDUH	Escritório da Bicicleta	17/06/2020
D25	Ata da 5ª reunião GT SEDUH	Escritório da Bicicleta	29/07/2020
D26	Ata da 6ª reunião GT SEDUH	Escritório da Bicicleta	04/08/2020
D27	Ata da 7ª reunião GT SEDUH	Escritório da Bicicleta	26/08/2020
D28	Ata da 8ª reunião GT SEDUH	Escritório da Bicicleta	30/09/2020
D29	Ata da 9ª reunião GT SEDUH	Escritório da Bicicleta	17/12/2020
D30	Ata da 1ª reunião GT SEDUH	Escritório da Bicicleta	27/01/2021
D31	Ata da 1ª reunião extraordinária GT SEDUH	Escritório da Bicicleta	10/02/2021
D32	Ata da 2ª reunião GT SEDUH	Escritório da Bicicleta	31/03/2021
D33	Ata da 3ª reunião GT SEDUH	Escritório da Bicicleta	26/05/2021
D34	Ata da 1ª reunião GT SEDUH	Escritório da Bicicleta	07/05/2022
D35	PMI - Procedimento de Manifestação de Interesse - Edital de Chamamento Público de Estudos N° 0001/2022 SEPLAG	SEPLAG	19/05/2022
D36	Termo de Referência ao PMI - Edital de Chamamento Público de Estudos N° 0001/2022 SEPLAG	SEPLAG	19/05/2022
D37	2º termo aditivo ao Termo de Cooperação Técnica N° 01/2020 SEPURB	SEDUH SEMOBI Tembici	26/06/2022
D38	Reunião de posse e apresentação de regimento interno	Escritório da Bicicleta	04/07/2022
D39	1º termo aditivo ao Termo de Cooperação Técnica N° 01/2020 SEPURB	SEDUH Tembici	14/09/2022
D40	3º termo aditivo ao Termo de Cooperação Técnica N° 01/2020 SEPURB	SEMOBI Tembici	27/09/2022
D41	Ata da 2ª reunião GT SEDUH	Escritório da Bicicleta	08/11/2022
D42	Pedido de informação n° 202421308	SEMOBI	15/03/2024
D43	Pedido de informação n° 202421317	SEMOBI	26/03/2024
D44	Pedido de informação n° 202426628	SEDUH	08/04/2024
D45	Pedido de informação n° 2024002720104000022	Prefeitura do Recife	09/04/2024
D46	Pedido de informação n° 202441381	SETUREL	17/04/2024

Fonte: Elaborado pelo autor (2024)

3.3.2 ENTREVISTAS

Entrevista é conceituada como uma conversação entre duas pessoas, com a finalidade de que uma delas obtenha informações sobre determinado assunto. É um procedimento investigativo, objetivando a coleta de dados para diagnóstico ou tratamento do problema social (Lakatos, 2021). Essa forma de coleta de dados demanda o estabelecimento de questões ou perguntas que se adequem perfeitamente aos objetivos propostos (Santos; Filho, 2012).

Da mesma forma, de acordo com o plano inicial, foram realizadas 8 (oito) entrevistas com atores que participaram da implementação ou renovação do Bike PE. As entrevistas ocorreram entre os meses de junho e julho de 2024, através da plataforma *Google Meet*, com base em um roteiro pré-definido de perguntas abertas, onde o(a)s entrevistado(a)s puderam esclarecer ou complementar pontos importantes que ajudaram a responder às perguntas de pesquisa. O roteiro da entrevista encontra-se no Apêndice B.

A técnica de amostragem por redes ou “bola de neve”, definida por Richardson (2017) como a situação de pesquisa iniciada com poucas pessoas conhecidas, porque o público-alvo é de difícil acesso, foi utilizada para identificar outros entrevistados, além dos já citados. Nela, os entrevistados iniciais indicaram outros possíveis, com as mesmas características que, ao aceitarem, fizeram parte da amostra também. Creswell (2014) acrescenta a denominação “cadeia” para a técnica, onde são identificadas pessoas que conhecem outras com casos robustos de informações. O critério para encerrar a fase de coleta de dados foi a consideração de que foram atingidos os objetivos da pesquisa. No Quadro 3 estão listados os agentes entrevistados, de modo a preservar o anonimato do respondente, estes foram identificados como E1 (Entrevistado 1), E2 (Entrevistado 2), e assim sucessivamente.

Quadro 3. Entrevistados(as)

(continua)

CODINOME	FUNÇÃO	INSTITUIÇÃO
E1	Secretária Executiva	SEDUH
E2	Gerente	SECID
E3	Coordenador	AMECICLO
E4	Urbanista	SERTTEL

(conclusão)

CODINOME	FUNÇÃO	INSTITUIÇÃO
E5	Gerente de Ciclomobilidade	GCICLO/SEDUH
E6	Coordenadora	TEMBICI
E7	Diretor de Planejamento	SERTTEL
E8	Gerente de Mobilidade	CTTU

Fonte: Elaborado pelo autor (2024)

Como se observa, foram entrevistadas pessoas de diversas instituições que em algum momento atuaram ou ainda atuam no SBC. Houve tentativa de entrevista com o representante da SETUREL que estava à época na gestão do Bike PE, mas que não foi possível a realização por problema externo à pesquisa. A SEMOBI, atual gestora, alegou não possuir documentos e conhecimentos necessários sobre o Bike PE para responder o questionário, justificando que o programa tinha sido transferido há pouco tempo, e indicou as Secretarias anteriores para esclarecimentos. Na próxima seção será apresentado como foi feita a análise dos dados coletados na presente pesquisa, bem como a ferramenta utilizada para tal.

3.4 ANÁLISE DOS DADOS

Neste trabalho utilizamos a análise de conteúdo para analisar os documentos e as entrevistas. Segundo Bardin (2016, p. 44), "a análise de conteúdo é um conjunto de técnicas de análise das comunicações que utiliza procedimentos sistemáticos e objetivos de descrição do conteúdo das mensagens". Richardson (2017) completa afirmando ser a análise de conteúdo um apanhado de instrumentos metodológicos aplicados em discursos diversos e que se aperfeiçoam cada dia mais. Como técnica de pesquisa, possui as características metodológicas de objetividade, sistematização e inferência.

Aplicando a análise de conteúdo de Bardin (2016), serão seguidas três etapas cronológicas: 1) pré-análise, em que ocorreu uma leitura “flutuante” para conhecer o material, ver do que se trata, selecionar documentos os adequados com base nos objetivos da pesquisa; 2) exploração do material, fase de decodificar, decompor e classificar os conteúdos com base nas categorias do referencial teórico; identificar categorias emergentes, 3) tratamento dos resultados obtidos e interpretação, a partir de resultados significativos, classificações e

interpretações foram propostas com foco nos objetivos previstos, como em descobertas que vieram a surgir.

A técnica utilizada para a análise de conteúdo foi a conhecida como análise categorial ou temática, sendo essa a mais antiga e aplicada (Bardin, 2016; Richardson, 2017). Esta técnica busca identificar padrões que afloram dos dados, que são agrupados conforme semelhanças que apresentam (Gil, 2019).

Para a análise dos dados foi escolhido o *software*, o Atlas.ti, que segundo Flick (2008, p. 325) “Além da recuperação de sequências de palavras no texto e da integração de códigos, é também muito útil a apresentação de códigos e de categorias em redes conceituais”. Além disso, esta ferramenta apresenta ainda outras funcionalidades interessantes: o nível de fundamentação empírica, chamado de *groundedness*, que indica a quantidade de citações associadas a um código específico, e a densidade teórica, conhecida como *density*, que representa a quantidade de outros códigos conectados a ele (Correia Neto, 2014).

3.5 ASPECTOS ÉTICOS

Por se tratar de uma pesquisa desenvolvida no programa de Mestrado Profissional em Administração Pública – PROFIAP no âmbito da Universidade Federal Rural de Pernambuco (UFRPE), o projeto foi submetido à apreciação do Comitê de Ética em Pesquisa com Seres Humanos desta Instituição (CEP/UFRPE), por meio da Plataforma Brasil, subordinado às diretrizes da Resolução 466/12 do Conselho Nacional de Saúde do Ministério da Saúde (CNS/MS) e da Comissão Nacional de Ética em Pesquisa (CONEP), conforme Certificado de Apresentação de Apreciação Ética (CAAE) 79027824.7.0000.9547.

Todas as informações desta pesquisa são confidenciais e divulgadas apenas em eventos ou publicações científicas, não havendo identificação dos voluntários, sendo assegurado o sigilo sobre a sua participação. Os respondentes foram informados sobre os objetivos e procedimentos da pesquisa e concordaram em participar voluntariamente mediante a aceitação do Termo de Consentimento Livre e Esclarecido. Este termo detalhou os objetivos da pesquisa, bem como os riscos e benefícios para os voluntários.

No próximo capítulo será feita a apresentação da análise e discussão dos resultados obtidos.

4 ANÁLISE E DISCUSSÃO DOS RESULTADOS

Neste capítulo apresenta-se a análise dos dados coletados na pesquisa documental e nas entrevistas e discute-se os resultados. O capítulo está dividido nas seguintes seções: os documentos do SBC, definição da localização das estações do SBC, a participação dos atores na definição da implementação das estações e por fim, a identificação dos princípios de governança nessa implementação.

Com base na análise dos resultados, foi concebido um relatório técnico (Apêndice C) com análise situacional e recomendações, com base nos resultados obtidos na pesquisa, a ser disponibilizado para o órgão gestor do programa.

4.1 A UTILIZAÇÃO DO SOFTWARE ATLAS.TI

Para alcançar o objetivo geral desta pesquisa, que é analisar a implementação do SBC na Região Metropolitana do Recife, sob a perspectiva da governança pública, foram estabelecidos os objetivos específicos de levantar como foram definidas as localizações das estações SBC, conhecer a participação dos diferentes atores nas definições da implementação dessas estações e identificar quais princípios de governança estavam envolvidos. Com o uso da ferramenta Atlas.ti, foram pré-analisados 46 documentos, recepcionados de diversas formas, para tentar encontrar inicialmente as informações que já pudessem responder a essas perguntas de pesquisa.

Assim, foram selecionados 29 documentos que traziam conteúdo relacionado à SBC Bike PE, atores envolvidos e princípios de governança. Os critérios utilizados para a classificação dos documentos foram os seguintes: tipo de documento, organização emissora, signatários, destinatários, público-alvo, data e meio de divulgação, forma de acesso.

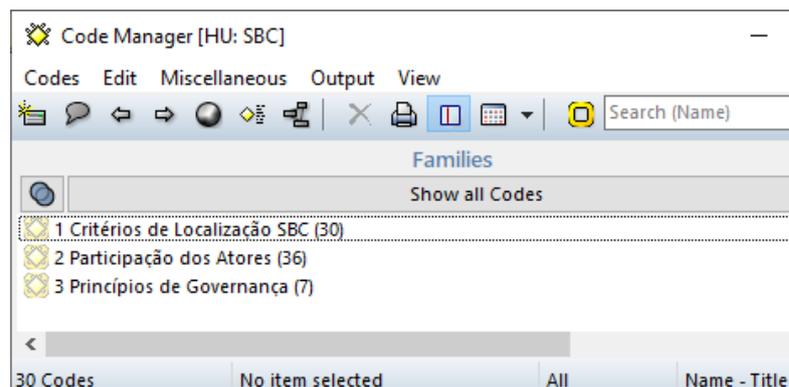
Em seguida, também foram inseridas no Atlas.ti as transcrições das 8 entrevistas realizadas na pesquisa. Desta feita, inseridos os 29 documentos e as 8 entrevistas no referido *software*, teve início a fase de exploração do material (Bardin, 2016). Como a análise no *software* é feita por meio de códigos, é importante uma explicação inicial sobre o tema. Do ponto de vista de Charmaz (2009, p. 68),

Codificar significa categorizar segmentos de dados com uma denominação concisa que, simultaneamente, resume e representa cada parte dos dados. Os seus códigos revelam a forma como você seleciona, separa e classifica os dados para iniciar uma interpretação analítica sobre eles.

No Atlas.ti, codificar é uma função essencial que possibilita indicar ao *software* quais partes dos seus dados são relevantes. O principal objetivo de categorizar seus dados é identificar e organizar elementos específicos. Durante a categorização, comparamos trechos dos dados e buscamos por semelhanças. Elementos que compartilham características podem ser reunidos sob um mesmo rótulo. Ao nomear algo, estamos simultaneamente conceituando e definindo esse elemento dentro de um contexto (Friese, 2019).

Ao utilizarmos o *software*, primeiramente foram criados 3 *Codes*⁵, que ficam expostos dentro do menu *Code Manager*⁶. Os códigos foram nomeados visando identificar as informações trazidas no documento que atendessem os objetivos específicos da pesquisa. Dessa forma, foram criados os códigos Critérios de Localização SBC, Participação dos Atores e Princípios de Governança, conforme a Figura 4:

Figura 4. Códigos Atlas.ti



Fonte: Extraído do Atlas.ti (2024)

Após a definição dos 3 códigos principais, com a leitura do material e as entrevistas, foram emergindo outros subcódigos/categorias em cada um dos *Codes*. No código “Critérios de Localização SBC” surgiram outros 30 subcódigos relacionados aos fatores que possivelmente influenciaram na decisão da escolha da localização das estações do SBC. Conforme a Figura 5, podemos ver a quantidade de *Grounded* de cada subcódigo, indicando assim quantas vezes o fator foi mencionado nos 29 documentos e 8 transcrições de entrevistas.

⁵ Códigos são pequenos pedaços de texto que fazem referência a outros pedaços de texto, dados gráficos, de áudio ou vídeo. Seu propósito é classificar unidades de dados (Friese, 2021).

⁶ O *Code Manager* permite que você gerencie seus códigos e exiba a ocorrência deles em documentos (*grounded*), mostra comentários para códigos e datas de criação. Ao clicar em qualquer código, o ATLAS.ti Web mostrará todas as citações associadas a esse código (Friese, 2021).

Figura 5. Code 1 - Critérios de Localização do SBC

Name	Grounded
1.000m de Distância (SETUREL)	5
400m de Distância (Tembici)	4
500m de Distância (SEMOBI)	5
800m de Distância (Governo)	4
Áreas Complementares à Rede	2
Centro da Cidade	10
Componente Social/Político	14
Decisão Bilateral	5
Decisão Coletiva	18
Decisão Unilateral	7
Demanda	12
Densidade de Estações	2
Densidade Demográfica	14
Expansão da Rede	30
Extensos Espaços Públicos	4
Infraestrutura Ciclovitária	21
Interesse e Conveniência da Adm P...	6
Intermodalidade	18
Justificativa Econômica	6
Justificativa Técnica/Viabilidade	33
Ladeira	1
Mau desempenho de uso	6
Não Interferir na Acessibilidade	3
Painel Solar	2
Transporte de Massas	15
Turismo	5
Uso Misto do Solo	5
Vandalismo	3
Várias Origens e Destino	8
Vias Mais Utilizadas	1

Fonte: Extraído do Atlas.ti (2024)

Observamos que fatores como “Justificativa Técnica/Viabilidade” e “Expansão da Rede” são muito citados, com 33 e 30 menções respectivamente, enquanto “Vias Mais Utilizadas” só foi mencionada 1 vez. Pode-se observar ainda que 4 subcódigos tratam do mesmo aspecto, a distância entre as estações, no entanto, a metragem apresentou divergência, variando de 400m a 1km, segundo os documentos e entrevistas.

Em seguida passamos ao segundo código, que foi denominado de “Participação dos Atores” e foram encontrados nos documentos 36 atores, entre públicos e privados, destacando a SEDUH, com maior número de menções (20) por ter sido a Secretaria em que o programa Bike PE passou mais tempo, gerando assim maior participação. Importante destacar

o Escritório da Bicicleta, Conselho Consultivo criado a partir da Portaria SEDUH n.º 029 de 10 de junho de 2022⁷, formado por 14 membros da Sociedade Civil e 14 membros do Poder Público.

Sua criação vem para obedecer às diretrizes do Plano Diretor Cicloviário da Região Metropolitana do Recife – PDC (PDC, 2014), que reconhece seu papel articulador para tratar de assuntos estratégicos de ciclomobilidade do Estado de Pernambuco. Em resposta ao pedido de esclarecimento ao Chamamento Público nº 001/2019, a SEDUH afirma que o Escritório da Bicicleta é “uma instância de caráter consultivo, não deliberativo, e seu funcionamento visa garantir participação social e transparência na comunicação das ações de ciclomobilidade” (D18). Já traz na sua definição aspectos de governança, sendo considerado, teoricamente, fundamental para melhoria do processo de tomada de decisão do Estado, mas, apesar disso, o financiamento puramente privado do SBC, sem subsídio do governo, pode fragilizar esse processo (Leite; Andrade; Lima Neto, 2024).

Como vimos anteriormente na Seção 3.3.1, parte dos documentos foram atas das reuniões do Escritório da Bicicleta, de onde temos menções à grande maioria dos atores da Figura 6.

⁷ http://www.seduh.pe.gov.br/web/secid/exibir_noticia?groupId=12855&articleId=71871581&templateId=15537#:-:text=RESOLVE%3A,ciclomobilidade%20do%20estado%20de%20Pernambuco.

Figura 6. Code 2 - Participação dos Atores

Name	Grounded
Ameciclo	18
Associação Rodas da Liberdade	1
Biciplaya (México)	2
Bike Anjo	16
CBTU	4
Condepe/Fidem	3
CTM/Grande Recife	12
CTTU	8
DER	2
DETRAN	2
Escola Pública de Trânsito/DETRAN	1
Escritório da Bicicleta	33
ICPS	8
Itaú	4
ITDP	2
Municípios da RMR	63
Outros Municípios	3
Pedal Club	5
Planett/UFRJ	5
SAMBA	13
SECID	6
SEDUH	20
SELIC Recife	1
SEMOBI	6
SEPLAG	2
SEPUL Recife	2
SEPURB	13
SERTTEL	12
SETUREL	9
Show de Pedal	5
TEMBICI	24
UCIPE	8
UFPE	5
UNICAP	1
UNINASSAU	1
UPE	2

Fonte: Extraído do Atlas.ti (2024)

Por fim, ainda dentro da análise documental e das entrevistas, verificou-se o registro dos princípios da governança pública elencados no referencial teórico, com a maioria das menções com relação à “*Accountability*” e “*Transparência*”, 33 e 36, respectivamente. Os outros princípios, apesar de menos ocorrências, também foram encontrados ou mencionados nas entrevistas pessoais, conforme a Figura 7.

Figura 7. Code 3 - Princípios de governança pública

Name	Grounded
Accountability	33
Capacidade de Resposta	4
Confiabilidade	4
Equidade e Participação	12
Integridade	5
Melhoria Regulatória	4
Transparência	36

Fonte: Extraído do Atlas.ti (2024)

Essa foi a codificação realizada no *software* Atlas.ti. Nas seções adiante veremos como foram extraídas as informações a partir de cada código, chegando aos resultados.

4.2 DEFINIÇÃO DA LOCALIZAÇÃO DAS ESTAÇÕES DO SBC

Para alcançar o objetivo geral desta pesquisa, que é analisar a implementação das estações do SBC na Região Metropolitana do Recife, sob a perspectiva da governança pública, um dos objetivos específicos apresentados foi levantar como foram definidas as localizações das estações de bicicletas compartilhadas durante a implementação do sistema. Desse modo, buscou-se entender quais critérios foram utilizados para definir essas localizações.

A discussão no Estado de Pernambuco sobre a bicicleta e mobilidade urbana sustentável ganhou força com a promulgação da Lei n.º 14.762/12, que institui a Política Estadual de Mobilidade por Bicicletas e o Decreto n.º 38.499/2012, que instituiu o programa Pedala PE, que tem como objetivos difundir a cultura da bicicleta, com a sua integração com outros modais de transporte, bem como a implementação de sistemas ciclovitários no municípios. A partir disso, começaram as ações que envolviam aspectos do programa, dentre eles, o SBC.

Partindo de onde tudo provavelmente teve início, infere-se das respostas dos entrevistados E1 e E3, do Quadro 3, que as reuniões sobre a ciclomobilidade no Estado começaram na Agência Estadual de Planejamento e Pesquisas de Pernambuco - CONDEPE/FIDEM. Segundo E1: “...o Condepe/Fidem reuniu uma série de instituições e pessoas com notório saber, ativistas da ciclomobilidade, e esse grupo passou a assessorar, de certa forma, a discutir com o Condepe/Fidem as questões relativas à elaboração desse Plano”.

A entrevistada referia-se aqui ao PDC, que traz o Projeto Bike PE como integrante do sistema cicloviário. O entrevistado E3 corrobora ter participado das reuniões no mesmo local: “Eu não sei como ficou a documentação final. Eu lembro de ter opinado. Eu lembro que foi na sede da Condepe/Fidem. Em uma sala lá.” A documentação aqui citada é a do projeto inicial do Bike PE, nos idos de 2013.

Analisando o documento D1, do Quadro 2, observa-se que foi realizado um Convênio de Cooperação Técnica entre o Estado de Pernambuco, através da SECID e os municípios de Recife, Olinda e Jaboatão, com o objetivo de promover, dentro de uma abordagem integrada de mobilidade urbana, o uso de bicicletas compartilhadas nos deslocamentos urbanos da RMR, o Bike PE, complementando o sistema de transporte público de passageiros. Nesta cooperação, o Estado de Pernambuco é o responsável pela elaboração do projeto de implantação, operação e manutenção de bicicletas compartilhadas, além da seleção de proposta mais vantajosa para executar o projeto, enquanto os municípios deveriam viabilizar a localização das estações de bicicletas em passeio público, emitindo licença específica e em caso de divergência sobre esta, sugerir local adequado para realocação, tudo dentro das exigências urbanísticas ou de mobilidade.

Por outro lado, foi formalizado o Contrato de Patrocínio N° 01, documento D6, celebrado entre o município do Recife e Banco Itaú Unibanco, com interveniência das empresas Serttel e Samba, com objetivo de executar o projeto Ciclofaixa de Turismo e Lazer, que segundo o entrevistado E4, surgiu junto com o Bike PE: “...quando eu entrei na Serttel, o Bike PE já estava sendo implantado no Recife. E a gente estava fazendo também, junto ao meio do tempo, o projeto da ciclofaixa de lazer, que estava começando, isso era 2013.” O Itaú então patrocinou os dois projetos, e segundo o E4: “As coisas se confundiam muito, assim, as pessoas não sabiam a diferença entre o que era o Bike PE e o que era a ciclofaixa de lazer, tudo tinha a marca da Serttel, a marca do Itaú, era tudo muito novo”.

Menos de dois meses depois, após o resultado do Chamamento Público nº 001/2013, documento esse não encontrado, apesar dos pedidos de informação n.º 202421308, 202421317, 202426628, 2024002720104000022 e 202441381 (Docs. D42 a D46 do Quadro 2) direcionados aos órgãos que tiveram algum envolvimento com o SBC, foi formalizado o Contrato nº 020/2013, qual seja, o Termo de Autorização para implantação, operação e manutenção de bicicletas públicas compartilhadas na RMR, modal de transporte integrado à rede metropolitana de transportes coletivos e plano diretor de desenvolvimento cicloviário, através da SECID e o Consórcio Bike PE, formado pelas empresas Serttel e Samba. Neste contrato foi estipulado que a operação começasse com 10 estações e 100 bicicletas,

expandindo o sistema para 70 estações e 700 bicicletas em 120 dias após a inauguração, constante no documento D2. Como não foram encontrados o referido Edital de Chamamento Público e o seu Termo de Referência, a questão da localização das estações, nesse primeiro momento, foi referenciada apenas pela declaração dos entrevistados.

Com relação ao processo de definição da localização das estações, segundo a representante da SECID à época, a entrevistada E2 declarou: “...existe um estudo técnico da empresa. As localizações eram estudadas, tinha um plano de estudo para isso. A gente precisa que seja em vias que as pessoas vejam as bicicletas”. Dentro dessa perspectiva, assim se manifestou o entrevistado E7, integrante da área de planejamento da Serttel:

Foi uma discussão de cada ator defendendo o interesse dele. [...] Onde tem mais comércio, mais atração turística, mais transporte público, então nunca vai para periferia. Então acho que foi essa discussão, cada um defendendo: [Serttel] solução técnica, o Itaú a visibilidade e o Governo do Estado cuidando do interesse da população.

Já podemos observar, em sua fala, o primeiro indício, o da questão financeira, como um fator de decisão, ao afirmar que o patrocinador opinou no sentido da visibilidade das estações para melhor exposição de sua marca. Essa frase é corroborada em outro momento em que E7 diz:

A gente acha que em Afogados deveria ter então [estações], porém o que paga não quer. Mas aí se você quer cuidar de um serviço público, tem que pagar o serviço público, não pode deixar na mão do patrocinador não, porque o objetivo do patrocinador não é isso não, o objetivo do patrocinador é cada real que eu posto na rua tem que voltar vezes quatro.

Um outro entrevistado, E4, que trabalhou juntamente com E7 na Serttel, lembrou que este possuía um estudo com o número ideal de estações na cidade do Recife, mas esbarrava em dois limitadores: “E7 foi me explicando, é melhor botar perto da esquina, perto da faixa de pedestre visível e a estação na época tinha um limitador muito grande, a estação funcionava somente com painel solar. Não tinha como botar a estação em qualquer lugar”. Para em seguida destacar outro limitador, desta vez financeiro:

[E] se eu quisesse fazer o melhor atendimento usando aquele estudo que ele fazia pra cidade? Aí ele encontrou 300 estações como número ideal pro Recife. E 300, nem São Paulo tinha. Na época então era complicado, o Itaú não ia dar mais um real. Como não deu, como não dá até hoje.

Na visão de E3, da Associação Metropolitana de Ciclistas do Recife - Ameciclo, “No começo existia uma certa política partidária, com vereador pedindo em tal bairro. Mais de espalhar pela cidade mesmo, locais com densidade populacional. As operadoras faziam simulações e mostravam pra gente”.

Em termos de critérios utilizados para a escolha da localização das estações do Bike PE, os entrevistados da Serttel afirmaram que a empresa definiu metodologia própria para isso. Segundo E4: “A Serttel definiu essa metodologia, que hoje [...] todo mundo usa, o ITDP gerou uma metodologia parecida com isso, mas na época a gente não tinha.”, o que foi corroborado por E7. De acordo com este último, os critérios usados foram:

Densidade populacional, comercial, emprego, escritório e tudo mais. Vagas de universidade por km² em cada área do Recife. Atrativo turístico era um. Era transporte público, quantas paradas de ônibus, de metrô tinha nessa área. Era quilômetro de ciclofaixa. (...) E a última variável era ladeira.

Esses critérios se coadunam com os estudos do BID (2019), ITDP (2018) e NACTO (2016). Entretanto, E3 afirmou sobre a operação da Serttel que: “Do primeiro sistema eram realmente mais critérios políticos mesmo, eu acho, do que critérios técnicos, e havia pouco estudo também pra isso”, reiterando sua observação anterior com respeito a ingerência política.

No relato de E2, ela cita a proximidade com equipamentos públicos, como escola, hospital e praças como fatores:

Onde essas pessoas precisam se locomover, perto de paradas de ônibus, que é muito importante, por que qual é a intenção da bicicleta pública compartilhada? É você terminar aquele teu percurso com a bicicleta, tá? Em vez de eu pegar um outro ônibus, eu vou terminar o meu percurso, ou se eu for andando, eu vou terminar com ele. Por isso, essa distância dela de 300m a, no máximo, 1km.

Essa afirmação de E2 com relação à densidade das estações vai ao encontro das metodologias ITDP (2018) e BID (2019), com relação à distância mínima de 300 m, mas fica bem acima quanto ao referencial máximo indicado, 500 m. Conforme ressalta E4: “...uma das coisas mais importantes pra estação funcionar bem, segundo todos os estudos que a gente conhece hoje, é que ela tem que estar cercada de outras estações, então o sistema ele tem que crescer como mancha, ele não pode crescer uma perninha pra cá assim, entendeu?”, apontando a densidade das estações como fundamental para o funcionamento do sistema.

Em 2016 houve um novo Chamamento Público n.º 002/2016 (D11), com seu Termo de Referência em anexo (D12) e conseqüentemente um novo Termo de Cooperação Técnica n.º 002/2016 (D13), dessa vez com a SETUREL, como gestora, e a Samba, como operadora. Posteriormente, conforme o Segundo Termo Aditivo (D13), a empresa Samba passou a ser denominada como M1 Transportes Sustentáveis Ltda, que deu origem ao nome fantasia Tembici. Nesse Termo, a quantidade de estações a serem implantadas subiu para 80, bem como o número de bicicletas, 800.

No citado Termo de Referência (D12), encontramos tópicos específicos de definição da cobertura e localização das estações do SBC. A cobertura do sistema deveria seguir os seguintes critérios: a) proximidade à rede de transporte público coletivo; b) áreas com densidade populacional e viária; c) áreas de uso misto do solo; d) áreas extensas com várias origens e destinos; e e) espaços públicos atrativos de viagens. No tocante às estações estas deveriam ser: a) densamente distribuídas com no máximo 1 km de distância; b) próximas a infraestrutura cicloviária e terminais integrados; c) locais acessíveis como esquinas e praças; e d) locais com grande fluxo de pessoas.

Esses tópicos se repetem no Termo de Referência (D20) do Chamamento Público nº 001/2019 (D19), que deram origem ao Termo de Cooperação Técnica nº 01/2020, onde a gestão ficou a cargo da SEDUH e a operação permaneceu com a Tembici. O que observamos agora foi a alteração da densidade das estações para no máximo 800 m e dois novos itens na localização: que não interferissem na acessibilidade e que a cada nova estação, um paraciclo deveria ser instalado na cidade, em local a ser definido pela gestora em conjunto com o Escritório da Bicicleta. Nesses novos dois Termos de Referência citados acima, verificamos que o critério de densidade das estações mais uma vez ficou acima dos 500 m considerados nos estudos técnicos do ITDP (2018) e BID (2019). No documento D18, em resposta ao Pedido de Esclarecimento nº 01 da Tembici ao referido Chamamento Público, a SEDUH informou que “...ademais a literatura indica que 1 km é a distância máxima para o deslocamento a pé, o que equivale de 10 a 15 min de caminhada. Considerando que as cidades da RMR são planas na sua maioria, 800 m é uma distância razoável”, reiterando a diferença apontada.

Nessa nova fase do SBC o processo de definição da localização das estações Bike PE estava mais consolidado, pela existência de estudos, inclusive citados neste trabalho e pela existência do sistema precedente, como afirma E6:

O exercício que fizemos bastante foi de puxar normativas sobre o uso de bicicleta compartilhada. (...) Então, teve esse exercício de olhar normativas, referências externas, né? A gente também tinha dados de uso do sistema anterior. A gente usa bastante NACTO e ITDP, né? Que eles têm uns manuais bem completos sobre isso.

Para a representante do governo, E1:

A Secretaria recebia as demandas das diversas comunidades, dos diversos bairros, diversos municípios. E aí, o que seria viável dentro das regras do meu contrato com a Tembici? Então a gente repassava essas demandas à Tembici, que fazia a sua avaliação de mercado, e diziam se era viável ou não. Quem fazia essa análise final era Tembici.

Ponto importante foi que houve uma abertura no processo de definição, conforme declarou E5: “Assim que a Tembici ganhou, eles apresentaram uma proposta e aí a gente levou para o Escritório [da Bicicleta] para refletir em cima dela, não para validar. [...] Então essa construção foi democrática”. E5 enfatizou para a Tembici que o processo deveria ser com a participação de todos os integrantes do Escritório, com análise de estudo de viagem e demanda e não apenas de validação da localização das estações.

Segundo o guia NACTO (2016), a escolha adequada da localização das estações pode atrair usuários, funcionar como uma promoção contínua do próprio sistema, agregar valor para os patrocinadores, contribuir para iniciativas mais amplas de segurança viária e aumentar a movimentação nas áreas de pedestres. Por outro lado, uma localização inadequada pode dificultar o acesso às estações, diminuir o número de usuários, atrapalhar o fluxo de pedestres, ciclistas ou veículos, além de gerar possíveis queixas da comunidade. E quais foram os critérios de localização das estações segundo os entrevistados?

Para E1, o critério final era a viabilidade: “E essa viabilidade se dava através do distanciamento entre as estações que formavam, vamos dizer assim, circuitos utilizados pela população e também de disponibilidade diária”. Segundo E6, são quatro pilares: “Concentração de pontos de interesse, áreas cicláveis, intermodalidade e densidade do sistema (300 a 600 m). (...) Outro critério que não pode abrir mão de olhar é o vandalismo”. A densidade das estações foi citada por E5 como um dos critérios primordiais para que o sistema funcione, afirmando que a literatura técnica foi seguida, mas que “...dentro do Termo de Referência eu até contrariei um pouco a literatura porque a gente deixou um limite de 500 m, por causa do BRT, que tem essa distância”.

Os critérios técnicos citados foram confirmados por E3, citando “distância máxima entre 400 e 500 m. [Número de] Viagens do sistema. Bater sol [Painel solar]. Não tirar vaga de taxista. Estar no raio de simulação [Densidade de 400 m] da Tembici” e adicionando elementos de barreiras de acessibilidade como bueiros, hidrantes, rampas de acesso. Um exemplo de alteração do critério densidade é o caso das estações que se encontram na orla da praia de Boa Viagem, conforme E6: “elas têm mais ou menos 800 m a 1 km, 1,5 km uma da outra, porque aí já é outro perfil”, indicando um uso mais turístico das bicicletas.

A densidade regular das estações está de acordo com estudo do ITDP (2018), no qual afirma que a seleção de locais adequados para as estações é crucial para assegurar o uso completo do sistema e promover uma alta rotatividade de bicicletas. As estações precisam ser distribuídas em intervalos regulares e acessíveis em toda a área de cobertura, incentivando o

uso constante do sistema ao longo do dia. A localização e o modelo das estações devem considerar a configuração urbana da região.

A densidade do sistema, inclusive, foi o argumento utilizado pelos entrevistados para justificar o fato do critério da intermodalidade, apesar de constar nos documentos e ser citado nas entrevistas como um fator de localização, ter sido deixado de lado na RMR. Como já dito anteriormente, atualmente apenas uma estação Bike PE está a menos de 500 m de uma estação de metrô e apenas uma próxima ao BRT (Labmob, 2020). Isso é confirmado quando os entrevistados foram questionados sobre o porquê de não existir estação do Bike PE na RPA 5 da RMR, onde se encontram grande parte dos terminais de metrô. Segundo o entrevistado E4: “Desde o início a gente falou, não vai dar pra fazer a cidade toda porque não tem dinheiro pra isso. Prefeitura do Recife, Governo do Estado, querem botar dinheiro? Se quiserem botar dinheiro é rede completa de serviço”. Ele toca no ponto do financiamento do SBC, que não recebe subsídio público para uma expansão do sistema, apenas o patrocínio do Itaú, para em seguida complementar: “A gente tentava fazer no máximo uma integração com o sistema de transporte, mas que nem sempre era possível inclusive, porque no Recife são poucos os terminais de integração e são no fim do mundo”.

A instalação do maior número de estações Bike PE no Centro do Recife, distante dos terminais de integração, confirmam a preterição do sistema à intermodalidade, priorizando a integração entre as estações do sistema e não ao transporte de massas, como E4 afirmou: “Então a gente teve que pegar a partir do óbvio que é o Centro e aí a gente do Centro foi expandindo. Então esse estudo permitiu que a gente fizesse as integrações no Centro muito bem”. Informação corroborada por E7: “Tem uma correlação direta com a captação de demanda, onde a demanda vai ser. Pode não ter ninguém morando no Centro do Recife, mas tem comércio, tem escritório, tem tudo mais”. Este critério é confirmado no guia GIZ (2021), que afirma ser essencial levar em conta a densidade urbana e a quantidade de possíveis usuários e usuárias para planejar e dimensionar o sistema, já que as estações operam de forma interligada, ou seja, dependem do fluxo contínuo de retirada e devolução dentro do sistema.

A operadora atual, na fala da E6, afirmou que não basta um critério: “Então, se você está mais afastado, se não tem ciclovias, ou se não tem tanta movimentação de pessoas, a gente não coloca só porque tem um dos fatores, sabe? É meio que a mescla de todos”, dando a entender na sua nova declaração que o fator com preponderância seria densidade demográfica, como bem disseram os outros dois entrevistados anteriores. Ela afirma: “Então, o Centro, que é muito denso, muita gente indo pra muitos lugares ao mesmo tempo, muita coisa acontecendo, faz sentido ter mais estações”. A priorização é por fim ratificada através do

Pedido de Informação (D43) feito à atual gestora do SBC, a SEMOBI: “Vale destacar que na RMR há mais estações em locais com diversos pontos de interesse, pois geram mais possibilidades de viagens, motivo pelo qual priorizamos áreas centrais em detrimento do subúrbio, que são predominantemente residenciais”.

E as estações que não estão em áreas centrais e encontram-se afastadas do sistema? Esse seria o caso das 3 estações da UFPE e as 5 de Olinda. Segundo E4: “...teve uma discussão grande na época pra colocar as estações da UFPE, que aí acabou colocando. A UFPE virou uma ilha porque as três estações se alimentavam sozinhas e tal e funcionavam, mas não tinha muitos atores envolvidos não”. Ele quis dizer que essas estações têm um diferencial porque sua utilização se limita entre as 3 estações, não fazendo conexão com a rede. Isso torna esse conjunto de 3 estações como as de maior uso do sistema, atestado na ata da 4ª reunião ordinária do Escritório da Bicicleta de 2020 (D24).

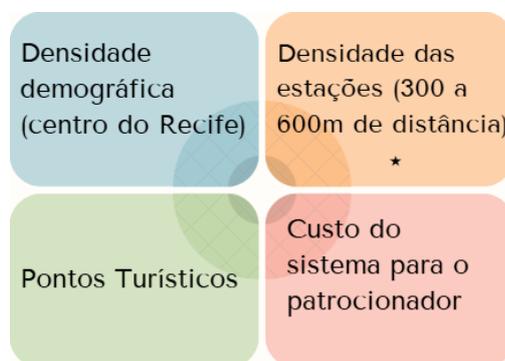
Com relação a Olinda e Jaboatão, relatou E4:

Então eram 70 no Recife, 5 em Olinda e 5 em Jaboatão. Aí como Olinda e Jaboatão só iam ter 5, o pessoal colocou já na parte mais turística, aí as 5 de Olinda e as 5 de Jaboatão são na praia, ciclovia e tal. Tinha mais ou menos uma conexão com Recife e Jaboatão, mas Olinda tinha um buraco. Entre Olinda e o centro Recife tinha um buraco.

Confirmando assim o critério turístico para as estações de Olinda e Jaboatão dos Guararapes, e que enquanto para Jaboatão ainda há proximidade com a rede de Recife na questão da densidade das estações, as relativas a Olinda ficaram distantes, sem uma conexão com o sistema, da mesma forma que as da UFPE.

Em resumo, assim foram definidos os critérios de localização das estações do SBC Bike PE na RMR, como podemos ver na Figura 8:

Figura 8: Critérios de localização das estações Bike PE na RMR



Fonte: Elaborado pelo autor (2024)

* Exceto orla da praia de Boa Viagem: 800 m a 1,5 km e estações da UFPE e Olinda.

Dessa feita, apesar dos critérios definidos na literatura técnica indicarem densidade de estações de no máximo 500m, proximidade com infraestrutura cicloviária e terminais de transporte (BID, 2019; ITDP, 2018; NACTO, 2016), verificamos a partir das declarações dos entrevistados que as estações do SBC na RMR obedeceram preponderantemente o critério da densidade demográfica (pontos de interesse de serviços, trabalho, etc), sendo localizadas prioritariamente no centro da cidade do Recife e em seguida observando uma distância de 300 a 600m de uma estação Bike PE para outra. A exceção fica por conta das estações da orla da praia de Boa Viagem, que possuem densidade de 800m a 1,5km e as da UFPE e Olinda.

Também foi considerada a visibilidade das estações pela questão do financiamento do patrocinador, o banco Itaú, logo, dando preferência para pontos turísticos, no caso da RMR, o centro histórico e as praias. Essa opção endossa o que afirma o ITDP (2018), que atualmente, o SBC enfrenta críticas por não atender as cidades de maneira equitativa, concentrando as estações iniciais no centro e em bairros de maior poder aquisitivo.

Além disso, para que o sistema contemplasse mais critérios, como a intermodalidade, seria necessário realocar algumas estações já existentes para o subúrbio ou subsídio financeiro por parte do Governo Estadual e/ou as Prefeituras envolvidas, pois o financiamento por parte do patrocinador não permite a expansão por conta dos custos, não sendo assim do seu interesse.

4.3 A PARTICIPAÇÃO DOS ATORES NA DEFINIÇÃO DA IMPLEMENTAÇÃO DAS ESTAÇÕES

Esta seção mostrará como ocorreu a participação dos diversos atores, públicos e privados, nas definições da implementação das estações do SBC na RMR. São analisadas as atuações dos envolvidos diretamente, conforme o quadro de entrevistados ou excepcionalmente indiretamente, por terem sido citados ou por sua ausência no processo.

A participação dos atores envolvidos pode ser avaliada através das entrevistas citadas anteriormente. Segundo o TCU (2020), a participação evidencia a importância de engajar as partes interessadas para conferir legitimidade e eficácia à política. Conforme detalhado no Quadro 3, os envolvidos diretamente no processo de implementação das estações do Bike PE foram as Secretarias Estaduais SECID, SETUREL, SEDUH e SEMOBI, pelo lado público; Serttel e Tembici pelo lado privado; e a Ameciclo, representando a sociedade civil organizada. Todas elas em algum momento participando do Escritório da

Bicicleta, junto com outros integrantes do Pedala PE (Figura 6). Essa instância de participação está de acordo com o que diz Frey (2007) que a qualidade da participação exige a ocupação e a construção, de maneira democrática, dos novos espaços públicos destinados à mediação e negociação. Em outras palavras, trata-se de fortalecer a relação entre estado e sociedade civil por meio de canais abertos de diálogo no processo político-administrativo.

O primeiro ator a ser destacado aqui é a Serttel/Samba. Empresa que iniciou a operação de bicicletas compartilhadas no Recife através do Porto Leve, projeto piloto para o SBC, além de carros elétricos, que era gerenciado pelo Porto Digital, e que foi lançado em janeiro de 2013 (Melo, 2018). Na opinião de E7: “A Serttel chegou em Pernambuco, não só com a tecnologia, não só com a *expertise* na operação, porém, também, facilitando a receita necessária para marcar o custo do serviço”. E4 cita a importância da Serttel nesse embrião: “o Porto entrou em parceria com a Serttel, então era um projeto para fazer, experimentar soluções de mobilidade sustentáveis no território do Porto Digital. Sem a Serttel não teria tido, nem tão cedo”. Ainda segundo ele, o sucesso do projeto deu surgimento ao Bike PE: “O Porto Leve fez muito sucesso, apesar de apenas 10 estações. E aí com a Copa do Mundo a Itaú contratou a Serttel para fazer também em Recife”. A Serttel/Samba então, esteve desde o começo operando o SBC na cidade do Recife, posteriormente ampliando a oferta de estações e bicicletas para mais dois municípios da RMR, Olinda e Jaboatão. E assim permaneceu como operadora do sistema até o ano de 2017.

Com relação a SECID, foi a Secretaria que esteve à frente do Pedala PE, traçando o que seriam as bases para o avanço da ciclomobilidade em Pernambuco e germinando o SBC. Como descrito por E2: “Eu fui gerente desse plano, onde a gente reuniu os 14 gestores da RMR, traçando um Plano Diretor. Nós fizemos diretrizes para os nossos municípios e a diretriz também estadual. Os municípios fariam a parte deles e o estado faria a parte dele”. A SECID ficou responsável pela elaboração do projeto de implementação, operação e manutenção do SBC, de acordo com o documento D1, contratando posteriormente a Serttel/Samba/Itaú para cumprir com essas ações (D2). E2 completa que a implementação: “100% foi da nossa gestão. Eu via que tinha em todo canto e aqui eu precisava. Então, eu fui buscar e a gente conseguiu, junto com o Itaú, trazer essa parceria junto com o Estado de Pernambuco. Então, a gente colocou em três municípios, Recife, Jaboatão e Olinda.”

A partir do Quinto Termo Aditivo (D3) ao contrato inicial firmado entre a SECID e a Serttel/Samba, a SETUREL passa a ser responsável pelo gerenciamento do sistema. O novo Termo de Cooperação é firmado (D13), dessa vez somente com a Samba, que passaria ao domínio da Tembici. Em uma das reuniões do Escritório da Bicicleta (D15) o

representante do órgão informa que “a Tembici/Samba fará início de visita técnica de campo para pensar na relocação das estações de bicicleta do Bike PE” e em outra reunião (D16) que “a localização das estações não contou com a participação da GCICLO/SETUREL”. Tal afirmação contrasta diretamente com o que diz o Termo de Referência (D12) anexo ao Termo de Cooperação supracitado, visto que consta que “...a definição da locação deverá ser avaliada e aprovada pela Secretaria de Turismo, Esportes e Lazer, através da Gerência de Ciclomobilidade”. Este seria um indicativo de que a Tembici estaria tratando diretamente com os municípios, visto que são eles que dão o licenciamento para a colocação das estações. Então o Estado não era informado, tendo seu papel suprimido, conforme explanou E5: “A Tembici estava tratando diretamente com o município, isso é falta de gestão. (...) a 1ª vez que eles fizeram isso comigo eu falei: Peraí não é assim! O contrato é comigo. Tudo que você for solicitar passa por mim”. Essa informação foi corroborada também pela atual gestora do sistema, a SEMOBI, que não foi entrevistada por não possuir documentos e informações necessárias (D42) com relação ao Bike PE, haja vista ter assumido a gestão recentemente. Além disso, o atual governo parece não priorizar o programa, fato confirmado inclusive no próprio *site* de Estudos e Projetos do Governo de Pernambuco, onde consta um Chamamento Público de Estudos n.º 0001/2022 (D35) parado conforme a última publicação em Diário Oficial, que ocorreu naquele mesmo ano⁸.

A SEDUH foi a 3ª Secretaria a assumir o Bike PE, publicando um novo edital de Chamamento Público n.º 001/2019 (D19). Esse novo edital trouxe novos pontos para ampliar e melhorar o programa. Um deles foi tentar trazer a iniciativa privada/consórcios, já que pelo contrato anterior o Estado não poderia complementar a questão financeira e implantar mais estações. Segundo E1: “Porque a nossa proposta, o tempo inteiro que eu conversei com a Serttel, com a Tembici, era ampliar essa oferta, mas mantendo a rentabilidade da empresa. Seria a compensação feita através do Estado. Mas não se interessaram”. A entrevistada acredita que o mercado brasileiro está dividido e as empresas acordaram de não disputar um com o outro. Outro ponto, dessa vez inovador, de acordo com E5 foi: “O que a gente conseguiu implementar dentro desse novo chamamento foi a questão dos relatórios, da gente ter uma plataforma. (...) que mostrasse as estatísticas dinâmicas, né? (...) índices para a gente dar nota, acompanhar”. Segundo a entrevistada, essa era uma maneira da SEDUH monitorar e avaliar o serviço em busca de melhorias, pois o Estado não entra como financiador, tendo papel apenas “regulador e mediador”. Essa mudança deu oportunidade de “cobrar da Tembici

⁸ <https://drive.expresso.pe.gov.br/s/7gweU5y4bljHSOe#pdfviewer>

o cumprimento de algumas regras que estavam no instrumento contratual e que ela vinha deixando de cumprir”, como referenda E1.

Pelo lado da sociedade civil, houve a participação de alguns atores no Escritório da Bicicletas ou de maneira informal, sendo confirmado por todos os entrevistados. Neste trabalho foi escolhida a Ameciclo, por se tratar de uma associação de ciclistas atuante desde 2013 e por ter acompanhado a discussão do SBC desde o seu início, conforme entrevistas, para falar da sua participação nessa implementação. Consoante E3, representante da associação, a atuação da Ameciclo nessa discussão se dava através do Escritório da Bicicleta, o que foi confirmado em algumas das atas de reunião analisadas, por exemplo:

A pessoa representante da GCICLO/SEDUH sugeriu um estudo melhor para a tomada de decisão, quanto à retirada da estação da Boa Vista. Ficou definido que o Escritório avalie e se posicione até 03/02 em especial a equipe da Prefeitura do Recife, Ameciclo e Bike Anjo Recife. 27/01/21, 1ª reunião ordinária (D30)

Em seguida passou a palavra para a pessoa representante da Tembici, que apresentou algumas propostas de relocação de estações que não estão performando bem em Recife, as sugestões dos novos locais tiveram o apoio da Ameciclo na pessoa de seu representante que também complementou a apresentação falando do entorno e da percepção das vantagens e desvantagens dos locais. Após a apresentação, K. L. sugeriu que fosse encaminhado para todos os componentes do Escritório, para possíveis observações e considerações com um prazo para a devolutiva, e depois a Tembici poderia prosseguir com o trâmite normal de aprovação na Prefeitura. 26/05/21, 3ª reunião ordinária (D33).

E3 acrescentou que a Ameciclo foi contratada inicialmente pelo Itaú para vistoriar as estações na época da Serttel/Samba e depois como consultoria para a Tembici, para ajudar na localização das estações seguindo o manual ITDP, como visto acima, mas que isso ficou para trás: “E agora a gente já vê que existem algumas modificações, que a própria Tembici tem dito que são eles mesmos que estão fazendo ou que a CTTU tem planejado mesmo, mas que é para colocar. E aí a gente não tem decidido mais nisso”. Ele afirmou, ainda, que a associação não tem mais participado também porque o tema SBC era “pauta ganha” nas reuniões do Escritório da Bicicleta, por desviar o foco principal, que é a infraestrutura cicloviária: “Aquilo acabava tomando um tempo gigantesco da pauta que era, pô, cadê as ciclovias que vocês deveriam estar fazendo, tá ligado? Então era um desvio de foco grande e a gente resolveu sair um pouco dessa pauta”.

Ainda pelo lado da participação da sociedade, é importante destacar e questionar a ausência dos usuários do Bike PE nesse processo, mesmo após as renovações dos Termos de Cooperação. Não foram encontradas menções aos usuários nos documentos analisados, bem como nas entrevistas realizadas, com relação ao envolvimento na localização das estações. A participação da sociedade civil se restringia aos integrantes do Escritório da Bicicleta, quando

este ainda existia. De acordo com o ITDP (2014), o correto é definir a localização das estações de forma colaborativa, envolvendo a participação dos moradores da região. Esse processo pode ocorrer *online* ou por meio de pesquisas em locais públicos de grande movimento, permitindo que as pessoas indiquem, em um mapa, os pontos onde desejariam ver as estações instaladas. A Tembici atualmente envia um *e-mail* de avaliação para o usuário logo após a utilização do sistema, mas sem qualquer referência a possíveis novas localidades para as estações.

No tocante à Tembici, empresa que opera atualmente o SBC, segundo sua representante E6, houve duas fases de participação. Inicialmente, em 2017, trocando a tecnologia de todo o SBC e alterando locais de algumas estações: “a gente tinha dados na época de viagens, aí verificar o que era, que estações não eram boas e que a gente poderia colocar em locais mais estratégicos, em locais que atenderiam melhor” e posteriormente com a expansão do sistema em 2021 com 10 novas estações. Assim como o Itaú, por ser uma empresa privada, possui interesse mercadológico e financeiro no sistema, justificando assim em parte seus critérios decisórios, conforme retratou em sua fala E1: “Repassávamos a demanda para a Tembici, mas a avaliação final era mercadológica, tá? Era ela quem dizia, é financeiro, vale a pena, não vale, não rende, e a gente não tinha como desfazer ou alterar, porque era assim que o nosso contrato com a Tembici funcionava”. Fato corroborado na ata de reunião do Escritório da Bicicleta em maio/22 (D34):

O atual modelo de Termo de Cooperação com a Tembici, não fornece a administração pública, do interesse no ponto de vista social, o poder de decisão na localização de uma estação de *bike*, por conta da não remuneração da Tembici por parte do estado, sendo instalada apenas sob o ponto de vista técnico e econômico da empresa.

Conforme essa e outras atas, que constataam a presença da empresa nas reuniões do Escritório da Bicicleta desde que começou a operar o sistema, ela era cobrada pelo referido Conselho sobre os dados de desempenho do SBC, bem como a alocação/relocação de estações e que o sistema fosse visto de outra forma que não para lazer e publicidade, consoante declaração de E5:

A gente pediu para a Tembici mostrar o mapa com as viagens, e ficava claro que era o Centro, e a infraestrutura estava totalmente descolada das viagens, e eles ainda insistiam em botar a estação em parque. Eu falei: Não! A bicicleta tem que ser olhada como transporte público. Aí, se você olhar as atas, a discussão toda é em cima disso.

Na visão de E3, representante da Ameciclo, a Tembici tem demonstrado interesse na expansão do sistema também, não só pela questão financeira:

Tembici eu vejo que tem outro interesse assim... eu sinto esse interesse de comunicar o que faz com os ativistas, tá ligado? Seja pra silenciar a gente ou pra outros, mas eles fazem editais, inclusive de dar dinheiro pra ativista. Eles fazem o 'Vai Longe', a gente ganhou no ano passado. Estamos aí pra ganhar nesse ano, a gente espera. Então acredito que a Tembici tem um pouco mais interesse de fazer o sistema que funcione e mencionar... a gente vê até pelos técnicos, as técnicas, na verdade, né? Muitos, muitas urbanistas, elas interessadas estudando, né? Mestrando fazendo artigo acadêmico inclusive sabe? Sobre os sistemas deles né? Então a gente vê que existe interesse no crescimento do sistema, não só do lucro.

Como citada anteriormente, passamos a analisar a participação da CTTU, autarquia de trânsito e transporte urbano do Recife. E aqui temos uma discussão sobre se ela tem poder de decisão na localização das estações. Segundo os representantes da Serttel, na implementação das estações a autarquia não era vista com bons olhos: "A Prefeitura praticamente só atrapalhava porque demorava muito para avaliar os projetos. Uma pessoa aprovava e a outra dizia que não" declarou E4, completando em seguida "...porque antes era muito: isso é só com o Governo do Estado, não vou me meter. Não participava muito, era bem difícil. Então a CTTU era um rival do processo na época". Tal fato foi confirmado na fala de E7: "É, mas a CTTU foi tudo na ciclofaixa. Na ciclofaixa a CTTU participou, mas nas estações só para... olha, não sei se você trabalha na CTTU, mas ela não colaborou muito não. (...) ela ficava só travando. Acho que a CTTU não foi um bom parceiro."

Para o representante da Ameciclo, E3, a autarquia não participava das reuniões do Escritório da Bicicleta, mas tinha a palavra final na localização:

Eu vejo um interesse grande da CTTU em barrar o sistema. Barrar realmente, colocar ocupando vaga de carro, de estar mais próximo a uma esquina, sabe? Eu vejo esses interesses assim. Não vou dizer que está equilibrado porque cada um dos interesses, alguns são mais fortes do que outros, mas o que me impressiona é que a CTTU, chegava ao ponto de que ela não participava mais de reuniões do Escritório da Bicicleta, não lembro dela estar participando de reuniões de decisão sobre a alocação das estações, mas no final a última palavra era sempre dela. Por mais que tivesse essa decisão dentro do Escritório realmente um puxa aqui, puxa pra lá, então bota pra cá e tal, realmente uma decisão de viés técnico/político, no final a CTTU mandava, e era colocado no local.

Dentre as atas de reuniões do Escritório da Bicicleta analisadas, só encontramos a participação da CTTU em duas delas, confirmando sua ausência nas reuniões e a informação da atuação do órgão na localização das estações: "Apresentação dos locais definidos tecnicamente junto com a Prefeitura do Recife (CTTU) das estações da UFPE que serão relocadas temporariamente até o retorno das aulas" conforme trecho do documento D28.

Com a operadora atual a atuação não é diferente. E6, representante da Tembici, confirma a participação da autarquia na definição: "E, o local exato, quem participou dessa

definição foi principalmente CTTU, nisso de tantas sugestões, né? (...) E daí, o projeto final, a gente envia pra eles, aí eles avaliam, retornam, a gente revisa, então o processo, ele é nesse formato, né?”. E ao ser questionada se a autarquia tem peso decisório na localização, elencou fatores técnicos que impedem possíveis escolhas:

Tem. A CTTU tem muito peso no micro, por exemplo, é, essa rua aqui, pode colocar? (...) Raio de giro também, né, aqui não pode estar, tipo, define também as normativas, então, por exemplo, a gente não pode estar a menos de cinco metros da esquina, porque tem a questão da entrada dos veículos, do fluxo, então, tem também essa parte mais normativa, tudo com CTTU, né, essa parte de fluxo mesmo, de uso do espaço, né, vamos dizer assim. E aí, inclusive, com a SELIC, que é a Secretaria de Licenciamento, quando a gente tá mais em praça, essas coisas envolvem mais a parte de desenho urbano, vamos dizer assim, que a ideia é que ela é mais pras praças, quando, mas a maioria das nossas situações estão em rua, né, em vaga de carro.

Para confrontar e confirmar as informações, entrevistamos um representante da CTTU para dizer qual o papel do órgão na implementação do SBC. De acordo com E8:

O papel da CTTU nisso é a validação dos locais, quando ele é em um local público, que sendo especificamente nas vias, onde ele precisa necessitar ocupar o espaço de uma vaga de estacionamento, ou quando eles colocam em alguma calçada, aí eu preciso dar licenciamento junto, para que o pessoal da SELIC, que faz essa análise, junto com o patrimônio, porque tem áreas que são tombadas, aí não quer que ocupe a paisagem, como também tem áreas que precisam de uma atenção maior, quando for botar um Bike PE.

Quando questionado se a palavra final da localização das estações pertence à autarquia, ele respondeu:

De jeito nenhum. Depende do nível da questão, né? Se você está falando da questão da gestão, da decisão de onde botar a estação, a estação tem o Governo do Estado para gerir o contrato. Né? Então, não tem como falar sobre o outro, né? Porque eu estou falando... O que eu estou falando é o local. O local. O chão, vou botar na rua tal, próximo da esquina tal. Posso colocar, aí eu vou lá e vejo. Tem acesso de veículo? Qual é a largura? Qual é a largura da estação? Está entendendo? Porque toda estação varia, tem estação com módulos maiores, com módulos menores. Então, havendo habilidade técnica, a gente dá o parecer aqui e vai para o licenciamento. (...) Agora, em decisões de onde vai ser, aí é o Governo do Estado que propõe, né? O que combina com a empresa.

Segundo o entrevistado, a participação da CTTU seria apenas operacional e dando parecer observando os critérios técnicos do local escolhido para as estações, locais esses que são escolhidos pelo Governo do Estado e pela empresa operadora. Seu peso seria na questão micro, como exposto anteriormente pela representante da Tembici. No entanto, na visão dos atores envolvidos, a ausência de participação nas reuniões e parceria trazem uma imagem negativa ao órgão no processo, desestimulando o debate e estudo de melhores opções para que as estações obedeçam aos critérios macro e micro de localização.

Assim podemos resumir a participação dos atores na definição da implementação das estações SBC, de acordo com o Quadro 4 abaixo:

Quadro 4. Participação dos atores

Ator	Participação
SERTTEL/SA MBA	Implantou o sistema Porto Leve, embrião do Bike PE, com 10 estações. Com o posterior patrocínio do Itaú, implanta o Bike PE e permanece como operadora do sistema até 2017.
ITAÚ	Patrocinadora do Bike PE de 2013 até a data corrente.
SECID	Secretaria à frente do Pedala PE, traçando as bases do SBC e o seu projeto de implementação, operação e manutenção. Responsável pelo Chamamento Público nº 001/2013.
SETUREL	Secretaria que assume a gestão do Bike em 2015. Responsável pelo Chamamento Público n.º 002/2016
SEDUH	3ª Secretaria a assumir a gestão do programa, dessa vez em 2019. Responsável pelo Chamamento Público n.º 001/2019.
AMECICLO	Associação de ciclistas do Recife, atuou junto ao Pedala PE e Escritório da Bicicleta desde 2013, participando de discussões sobre ciclomobilidade, inclusive o Bike PE. Foi contratada em certo tempo pelo Itaú para vistoriar as estações do SBC e em outro momento como consultora pela Tembici, para ajudar na localização das estações.
SEMOBI	Atual gestora do Bike PE.
TEMBICI	Atual operadora do Bike PE. Assume a operação do SBC em 2017 até o momento. Em 2021 expande o sistema em 10 estações e 100 bicicletas, totalizando 90 estações e 900 bicicletas.
CTTU	Autarquia de trânsito e transporte urbano do Recife. Apesar de ser integrante do Escritório da Bicicleta, praticamente não participava das reuniões. Autoriza ou não a localização das estações do SBC a partir de fatores técnicos.

Fonte: Elaborado pelo autor (2024)

Como já percebemos, diferentes atores, sejam públicos ou privados, estiveram ou ainda estão envolvidos de alguma forma com o SBC, mas apresentando letargia pela administração atual, sem perspectivas de avanços e melhorias. Neste ponto, vamos de encontro à teoria que afirma que uma participação ativa não só desses atores, mas também de residentes, grupos comunitários e cívicos, influencia diretamente uma adesão pública ao programa de bicicletas compartilhadas (NACTO, 2016)

4.4 A IDENTIFICAÇÃO DOS PRINCÍPIOS DE GOVERNANÇA PÚBLICA NESTA IMPLEMENTAÇÃO

Esta seção pretende identificar os princípios de governança pública aplicados na implementação do SBC na RMR. São analisados se os princípios listados no referencial

teórico estiveram presentes ou ausentes no processo. São os seguintes: Capacidade de Resposta, Integridade, Confiabilidade, Melhoria Regulatória, *Accountability*, Transparência, Equidade e Participação (TCU, 2020).

Iniciando pelo princípio da Integridade, foi encontrada apenas uma referência nos documentos analisados. No Termo de Referência ao PMI - Edital de Chamamento Público de Estudos Nº 0001/2022 - SEPLAG, consta que os estudos de viabilidade deverão observar algumas diretrizes, dentre elas: “Garantia ao atendimento da publicidade, transparência da gestão, assim como aspectos relacionados à integridade, governança e *compliance*” (D36). Esse Termo é anexo ao Chamamento Público mais recente, para a realização de estudos de modelagem técnica, econômico-financeira e jurídica, com a finalidade de auxiliar a Administração Pública Estadual nos contratos e parcerias com a iniciativa privada para implantação, operação e manutenção do SBC na RMR. No entanto, quando questionados sobre a paralisação desses estudos, afirmou uma representante da SEMOBI que: “Não houve continuidade, mas está sendo retomado.”.

Ainda no tocante à Integridade⁹, podemos considerar que esta deixou de ser cumprida algumas vezes por parte da Tembici e da CTTU. Como já relatado anteriormente por E5 e corroborado pela representante da SEMOBI, a operadora Tembici atuou diretamente em contato com a Prefeitura do Recife, através da autarquia de trânsito, deixando o Estado de Pernambuco de fora das informações a respeito do SBC. Além disso, deixou de cumprir algumas regras que estavam no contrato, como afirmado também na seção anterior por E1. Quando questionada sobre a Tembici entrar em contato diretamente com o órgão, a CTTU por meio de seu representante, E8, confirmou: “Sim. Mas eu acho que foi uma coisa de momento também, porque passou-se muito tempo sem gestor do Governo do Estado e eu tratei diretamente com a empresa, né? Até porque a cidade não para e ela não pode esperar”. Evidenciou-se assim uma incoerência entre a operadora e a gestão municipal no processo, pela falta de cuidado com os interessados, além do papel omissivo do Estado em não atuar de forma ativa no programa.

Passando ao princípio da Transparência¹⁰, foram encontradas menções a este princípio, diretas e indiretas, em vários dos documentos analisados (ex. D12, D13, D18, D20,

⁹ Aprimorar a cultura ética, evitando decisões com conflitos de interesses e mantendo a coerência entre o discurso e a ação, preservando o cuidado com os interessados, a sociedade e o meio ambiente (IBGC, 2023).

¹⁰ Garantia de que a sociedade tenha acesso a informações atualizadas sobre as operações, estruturas, processos decisórios, resultados e desempenho do setor público. Implica em tornar disponíveis, inclusive em formato de dados abertos, informações de interesse das partes envolvidas, não se limitando apenas àquelas exigidas por leis e regulamentos (TCU, 2020).

D22...) em que o Estado de Pernambuco exige a apresentação de informações e base de dados de todo o sistema por parte da operadora, por exemplo. Da mesma forma foi tema levado às reuniões do Escritório da Bicicleta, conforme consta no documento D21, no qual um dos participantes:

falou da importância de acesso aos dados de operação obtidos pela empresa na prestação do serviço, com as novas regras do Termo, salientando o compromisso do Estado com a garantia da transparência dos dados nesse novo chamamento sem deixar de respeitar a LGPD (Lei Geral de Proteção aos Dados), bem como o propósito de buscar a melhoria do sistema pensando no usuário.

Quando perguntados se houve Transparência no processo de definição da localização das estações Bike PE, os atores públicos se dividiram. E2 e E8 afirmaram categoricamente que sim, E5 disse que sim, mas graças ao Escritório da Bicicleta e por fim, E1, que disse: “Transparência da pouca efetividade da participação de todos, a não ser da Tembici, sim. Todos sabiam da dificuldade.”, indicando um processo transparente, inclusive com o desequilíbrio da participação dos envolvidos. Quanto aos atores privados, os representantes das operadoras concordaram que não havia transparência para a população, sendo os assuntos tratados mais de forma interna, entre os órgãos e empresas envolvidas e no “Escritório da Bicicleta o ambiente que era mais transparente, onde tinha mais os detalhes. Agora o resto era mais divulgação, de matérias, de edital, essas coisas que não é, que não são coisas que são tão óbvias, mas que não são coisas sigilosas”, segundo E6. O representante da Ameciclo, E3, garantiu a legitimidade do espaço de participação do Escritório da Bicicleta, entretanto, considera que o processo de participação popular não se dá somente por meio dele e que

Nunca recebi uma ata do Escritório, então não tinha ata e transparência. Eu acredito também que existem poucas informações, por exemplo, dados abertos e tal, e não existiu dentro do Escritório da Bicicleta. Não existiu transparência, existia informações, a maioria das que a gente sabe é do bastidor. Falar sobre transparência acho que falta muito, assim, transparência. Um documento, um portal da transparência, ter as informações mais detalhadas.

Os entrevistados também foram questionados sobre os documentos relacionados ao processo de implementação do Bike PE, se foram ou estão publicizados. E1, E4, E6, E7 e E8 responderam que deveriam estar publicizados no Diário Oficial, mas não sabiam dizer com certeza se foram ou onde encontrar esses documentos em outro local. E2 não soube responder quanto a hoje, mas que na sua época estavam todos dentro da SECID. E5 não soube responder quanto a hoje, mas que na sua época estavam todos dentro do Sistema Eletrônico

de Informações – SEI¹¹, deixando os documentos públicos. E3 afirmou não saber onde ficam, que deveriam estar no *site* da Secretaria Estadual responsável pelo programa, mas que o *site* é “uma bagunça mesmo, proposital, sendo uma bagunça para que poucas pessoas saibam”.

Em termos de Equidade e Participação¹², terceiro princípio de governança do referencial teórico deste trabalho, a criação do Escritório da Bicicleta veio como forma de aumentar a participação local no processo de concepção e implementação da política pública, nos moldes do que preconizaram Lubambo e Maciel (2014) e Cavalcante e Pires (2018). Essa participação dentro do Escritório da Bicicleta está registrada na Nota Técnica em resposta ao Chamamento Público nº 001/2019: “O debate no Escritório da Bicicleta constitui exercício saudável de diálogo com os representantes da sociedade civil e das Prefeituras da RMR, para ouvir as demandas, sugestões e críticas e avaliar seu acolhimento, quando pertinentes” (D18).

Para os entrevistados, os representantes da Serttel, E4 e E7, acreditam que não houve equidade na participação, porque “a falta de participação que aconteceu foi porque o governo não tratava como projeto dele eu acho, sabe”, conforme E4. A entrevistada E1 também deu a entender negativamente, reiterando a preponderância da questão financeira, em detrimento da participação de outros atores: “É pouco provável. O grande peso desse conceito foi financeiro, de mercado”. Dos representantes do poder público, três afirmaram que sim, E2, E5 e E8, com dois deles lembrando da participação da Ameciclo. E3 confirmou a participação da Ameciclo, mas ponderou com relação ao momento de envolvimento no processo: “Seria legal talvez ter audiências públicas no processo anterior à licitação, ao chamamento técnico. (...) Para a gente definir as prioridades, para a gente definir as quantidades, para a gente definir o tamanho do sistema”. E por fim, a operadora atual considera que houve equilíbrio entre os envolvidos nas reuniões de implementação do Bike PE a depender do momento:

Eu acho que teve equilíbrio, porque numa etapa a mais de levantamento, a gente tinha mais proximidade com a Ameciclo, né, de acompanhar a visita, deles darem sugestões, compartilhamento de dados também, de contagem de ciclistas, então teve essa aproximação com a Ameciclo. Mas aí, na etapa de aprovação, quem teve mais peso foi a CTTU e a SELIC, quem dá de fato a licença, quem vai liberar, né, aquele espaço pra gente. Pré-instalação, a parte contratual, daí quem envolve mais é a SEMOBI, aí é mais gestão. Eu entendo que tem esse equilíbrio dependendo da fase que a gente tá, sabe? (E6)

¹¹ <https://www.portalsei.pe.gov.br/>

¹² Tratar as partes interessadas de modo justo, considerando seus direitos, deveres, necessidades, interesses e expectativas, como indivíduos ou coletivamente (IBGC, 2023).

Outro princípio identificado na implementação do SBC foi o de *Accountability*¹³, definido como prestação de contas (TCU, 2020). Desde o primeiro Edital de Chamamento Público, todos os posteriores trouxeram menção a este princípio, dizendo que a empresa vencedora deveria prestar contas mensalmente (D2, D11, D12, D13, D20, D22). Contratualmente a prestação de contas da gestão dos serviços estava amarrada.

E na opinião dos entrevistados? Eles consideraram que houve/tem havido *accountability* no Bike PE? De acordo com os gestores públicos à época, E1, E2 e E5, confirmaram que recebiam relatórios das operadoras, no entanto E5 completou que como usuária “Eu acho que não. Porque está cada vez mais difícil. Eu que tenho acesso às pessoas da operadora, eu conheço até pelo cargo que eu ocupei, eu tenho dificuldade de ter informação.” E8 afirmou que não é o seu órgão que faz a gestão do contrato, mas entende que como premissa os dados têm ou deveriam ser abertos. As operadoras se manifestaram no sentido de que não há prestação de contas para a sociedade, apenas para o gestor do contrato. Nas palavras da primeira operadora, E7: “Não era assim digamos, público, acho que sei lá, a cada ano ou dois anos. Ninguém fica de olho com resultado.” Já com relação à operadora atual, E6 informou que: “Não existe um canal que qualquer um pode só chegar e olhar, entendeu? Não existe esse canal que as pessoas vêm solicitar, e a gente disponibiliza.” Isso é confirmado por E3:

Não. Não existe prestação de contas de nada. Se a gente for considerar que em tese não tem dinheiro público, é isso. agora, prestação de contas financeira né? Prestação de contas de funcionamento: a Tembici chama a Sociedade Civil, cicloativistas em especial, das cidades que tem as estações deles para reuniões periódicas, onde eles mostram os dados de funcionamento do sistema. Não vi essa prestação de contas, acho que já aconteceu dentro do escritório bicicleta, mas como o escritório da bicicleta está desativado há tanto tempo, sequer eu tenho visto ultimamente essas reuniões para apresentar esses números, mas a empresa apresenta esses números dela em viagens e tal, acho que é isso. Não tem mais sobre isso, não existe um portal aberto disso.

A Capacidade de Resposta¹⁴, foi evidenciada por meio de um esforço constante para atender às necessidades da comunidade e de adaptar-se às demandas dos cidadãos. Isso foi visível na participação da Ameciclo e outras associações de ciclistas em consultas e discussões sobre a localização das estações, conforme mencionado por E3 e E6. Essas ações ilustram como a implementação do Bike PE buscou não apenas responder às solicitações dos

¹³ Dever das pessoas ou entidades, incluindo empresas e corporações públicas, que receberam a responsabilidade por recursos, de assumir suas obrigações fiscais, gerenciais e programáticas. Elas devem prestar contas sobre o cumprimento dessas responsabilidades àqueles que as delegam (TCU, 2020).

¹⁴ Atender de maneira eficiente e eficaz às necessidades das partes interessadas. A cooperação entre entes estatais, não estatais e a sociedade civil contribui para uma compreensão mais ampla das demandas sociais, equilibrando interesses, priorizando as necessidades e fortalecendo a confiança das partes interessadas nas instituições públicas (CGU, 2024).

integrantes do Escritório da Bicicleta, mas também integrar esses *feedbacks* no planejamento do sistema, buscando alinhar o projeto às necessidades de mobilidade da população.

Quanto à Confiabilidade¹⁵, o programa também apresentou mecanismos de colaboração entre o poder público e as empresas envolvidas, como a Tembici e a Serttel. Esse esforço colaborativo visa garantir a continuidade e a qualidade do serviço oferecido, aspectos reforçados pelos procedimentos de monitoramento e pelas revisões contratuais mencionadas por E5 e E2. Segundo E2: “Sim, a gente fazia monitoramento mensal, tá? Eu fazia com a empresa, eles mandavam semanalmente para mim os relatórios do andamento das bicicletas e mensalmente a gente fazia reunião”. E5 completou:

E aí o que a gente conseguiu implementar dentro desse novo chamamento foi a questão dos relatórios, da gente ter uma plataforma. Que a gente pudesse acompanhar um BI, uma plataforma que mostrasse as estatísticas dinâmicas, né? Uma planilha dinâmica, online.

A presença de uma plataforma de acompanhamento de indicadores de desempenho e a criação de um plano diretor cicloviário foram exemplos de ações que visam estabelecer um sistema de confiança entre os participantes e garantir o cumprimento dos compromissos assumidos com a população e com o ambiente urbano.

O princípio da Melhoria Regulatória¹⁶ foi refletida no esforço contínuo para revisar e adaptar as normas do projeto, buscando otimizar sua eficácia e sustentabilidade. E5 destacou o papel do governo estadual na função de regulador, alterando e melhorando diretrizes para os operadores do sistema e promovendo novas chamadas públicas para assegurar uma prestação de serviços transparente e eficiente. Além disso, uma das respostas ao Pedido de Informação n.º 202421317 (D43), qual seja

Em razão da manifestação recebida, encaminhamos a reclamação para a Tembici, a qual informou que está aumentando a equipe de manutenção/conservação das bicicletas e colocará um técnico na madrugada, para abranger a manutenção de bicicletas em uma área maior em menos tempo.

seria um indicativo do compromisso do projeto em aprimorar as metas conforme a demanda e o contexto urbano, reforçando a relevância do cumprimento da regulamentação para alcançar uma governança pública efetiva.

Por fim, consideramos que esses últimos três princípios estavam mais presentes enquanto foram realizadas as reuniões do Escritório da Bicicleta (2014 a 2022), pois este era um espaço de participação cooperativa entre os atores envolvidos no SBC, tanto público quanto privado, apesar da ausência constante de alguns órgãos importantes, como a CTTU,

¹⁵ Capacidade de minimizar incertezas, garantindo um grau de segurança e credibilidade ao cidadão (CGU, 2024).

¹⁶ Medidas sistemáticas para ampliar a qualidade da regulação com base em evidências e apoiadas em opiniões dos cidadãos e partes interessadas (CGU, 2024).

destacado nas falas de E3 e E4. Com o fim do referido Conselho Consultivo e consequente dificuldade para encontrarmos a documentação e informação relativas ao Bike PE por diversos meios, além do estado atual em que se encontram as bicicletas¹⁷, consideramos que hoje esses princípios perderam força.

Esses foram, então, os princípios de governança que foram identificados na implementação das estações do SBC Bike PE na RMR.

¹⁷ <https://jc.ne10.uol.com.br/colunas/mobilidade/2024/09/15/bike-pe-bicicletas-estao-velhas-e-sistema-sofre-sem-expansao-no-grande-recife.html>

5 CONCLUSÃO

A pesquisa teve como objetivo geral analisar a implementação das estações do SBC na RMR, sob a perspectiva da governança pública. De forma específica, buscou-se investigar os critérios de localização das estações, compreender a participação dos diferentes atores, e identificar a presença dos princípios de governança pública na implantação do sistema.

O SBC tem como principais objetivos a densidade da cobertura do sistema, a intermodalidade com o transporte público, a proximidade com a infraestrutura cicloviária e a disponibilidade em áreas de uso misto para gerar viagens em horários variados do dia (ITDP, 2018). No que diz respeito aos critérios de localização das estações, metodologias recomendadas, como as do BID (2019), ITDP (2018) e NACTO (2016), sugerem que as estações do SBC estejam próximas de áreas de alta densidade populacional, centros comerciais, densidade das estações de até 500m de distância, próximas a infraestrutura cicloviária e terminais de transporte público. No entanto, em contraste com esses critérios, este estudo identificou que as estações do Bike PE não seguem esses padrões de forma sistemática. Seja inicialmente com a Serttel ou com a atual operadora Tembici.

Os resultados apontaram que os critérios escolhidos para o SBC Bike PE foram a densidade demográfica, concentrando a maioria das estações no centro da cidade e a partir daí delimitando uma densidade de 300 a 600m por estação, pontos turísticos/orla das praias e o custo do sistema para o patrocinador. Estas escolhas negligenciaram zonas periféricas e áreas de maior demanda potencial, como as proximidades de terminais de metrô e corredores de ônibus. A RPA 5, por exemplo, apesar de concentrar grande parte dos terminais de metrô, não possui nenhuma estação do Bike PE.

Além disso, a falta de subsídios financeiros por parte do poder público representa uma barreira significativa para a expansão e melhoria do sistema. Atualmente, o Bike PE é sustentado principalmente por um único patrocinador, o banco Itaú, o que limita os recursos disponíveis para a expansão da infraestrutura e a melhoria dos serviços oferecidos. Essa limitação financeira impede que o sistema cresça de forma equitativa, atendendo as regiões menos favorecidas e aumentando a cobertura do SBC na cidade. A ausência de investimento público direto enfraquece o potencial de intermodalidade do Bike PE, restringindo sua eficácia como componente da mobilidade urbana integrada.

Observou-se, também, que a implementação do SBC na RMR careceu de um processo participativo robusto. As cidades brasileiras, em geral, não têm adotado práticas de

envolvimento comunitário na escolha dos locais das estações (Rabello, 2019). Esse déficit de participação ocorre, em parte, pela ausência de audiências públicas, de outros mecanismos de participação comunitária e de uma mediação ativa do poder público, onde o programa já está sob a responsabilidade da quarta Secretaria Estadual, a SEMOBI. No caso da RMR, o Escritório da Bicicleta, que deveria facilitar essa mediação e promover a interação entre a operadora do sistema e a sociedade civil, foi por um momento essa instância, no entanto, foi desativado. A ausência desse órgão e a falta de novas iniciativas para outro chamamento público indicam um descompromisso com a continuidade e a expansão do sistema.

Quanto a outros atores, a participação da Ameciclo na implementação das estações do SBC foi relevante por trazer a perspectiva dos usuários e defender a priorização da mobilidade ativa. Em contrapartida, a ausência da CTTU no Escritório da Bicicleta limitou a integração do SBC com outras iniciativas de planejamento urbano, evidenciando uma falha na articulação entre as diferentes entidades públicas que poderia ter contribuído para uma implementação mais eficaz e alinhada às necessidades da mobilidade urbana da região.

Outro aspecto identificado foi a dificuldade de encontrar documentos e registros que detalhem o planejamento e as decisões de implementação do programa. A governança pública, que preconiza a transparência, é prejudicada pela ausência de acesso a informações essenciais sobre o SBC. Os documentos disponíveis, quando encontrados, apresentam informações incompletas, dificultando uma análise mais abrangente da governança e dos processos de decisão. A escassez de informações sobre o programa limita a capacidade dos cidadãos e das organizações de acompanhar e avaliar a eficácia do sistema e dos investimentos públicos.

Sob a perspectiva da governança pública, o estudo revelou deficiências além da questão da Transparência, nos outros princípios fundamentais, quais sejam: Integridade, *Accountability*, Equidade e Participação, Capacidade de Resposta, Confiabilidade e Melhoria Regulatória. Na integridade, no caso do Bike PE, há indícios de que o princípio poderia ser fortalecido. A ausência de políticas claras sobre conflitos de interesse entre os atores públicos e privados, bem como a falta de envolvimento contínuo do setor público no desenvolvimento do sistema, indicam uma certa fragilidade na preservação da integridade. No tocante a *accountability*, verificou-se que ela também é limitada. A falta de registros públicos detalhados sobre o processo de implementação e a ausência de relatórios regulares sobre o desempenho do sistema evidenciam essa limitação. Essa carência de prestação de contas dificulta o acompanhamento dos investimentos e a avaliação de sua eficácia, além de prejudicar a confiança pública.

Em termos de equidade e participação, embora o Escritório da Bicicleta tenha participado no processo de escolha de localização de algumas estações do SBC na RMR, a percepção sobre o real alcance desse objetivo varia entre os envolvidos. Por um lado, o Escritório oferecia um espaço de diálogo que envolve a sociedade civil e representantes governamentais, reforçando a importância de um processo participativo. No entanto, alguns entrevistados, principalmente representantes da Serttel, expressaram preocupações sobre a falta de equidade, mencionando que a prioridade financeira frequentemente se sobrepôs ao envolvimento democrático de outros atores. Além disso, representantes do poder público e da operadora atual reconheceram a contribuição de organizações como a Ameciclo, mas indicaram que o equilíbrio na participação variava de acordo com as fases do projeto, o que sugere a necessidade de um modelo de participação mais inclusivo e constante em todas as etapas da implementação. Assim, é fundamental que futuras iniciativas de governança pública busquem não apenas abrir espaços de participação, mas também garantir que essa participação seja equitativa e integrada em todas as fases do processo decisório.

Ainda com relação aos outros princípios, a capacidade de resposta foi prejudicada pela falta de um processo participativo e inclusivo, que considere as necessidades da população no planejamento e na alocação das estações. A confiabilidade do sistema foi comprometida pela falta de transparência e de comunicação entre o poder público, a operadora e a sociedade civil. No que tange à melhoria regulatória, observa-se que as regulamentações existentes não incentivam ou facilitam a expansão do SBC de maneira sustentável e eficiente, nem estimulam um engajamento contínuo com a comunidade e os demais atores envolvidos.

Concluimos, então, que esses princípios de governança pública representam valores que orientam a implementação de políticas e sistemas sustentáveis, e a ausência deles no Bike PE indica áreas críticas onde melhorias são necessárias. A implementação de mecanismos que os garantam não apenas atenderia às diretrizes de governança pública, mas também poderia contribuir para a eficácia e a aceitação do SBC pela população. Aliado a isso, ainda há a necessidade de uma alocação das estações que corresponda mais aos critérios da literatura técnica. Reiteramos que a limitação financeira por parte do patrocinador e a falta de subsídio público impedem a expansão do programa e enfraquecem o potencial de intermodalidade com o transporte público. A correção dessas lacunas seria um passo fundamental para aprimorar o sistema e consolidá-lo como um componente vital da mobilidade urbana sustentável na RMR.

Além disso, este trabalho contribui para preencher uma lacuna significativa nos estudos sobre o SBC, ao explorar a implementação dessas estações sob a perspectiva da governança pública. Diferente dos estudos anteriores, que focam majoritariamente na infraestrutura ou nos benefícios do uso da bicicleta, esta pesquisa se debruça sobre os aspectos de participação social, transparência e a efetividade das políticas públicas na implementação do SBC. Ao identificar a ausência de critérios utilizados em metodologias reconhecidas e a falta de engajamento da sociedade na definição das localizações das estações, o estudo destaca a importância da governança para a legitimidade e sustentabilidade dos sistemas de mobilidade urbana, oferecendo uma perspectiva inovadora e necessária para futuras pesquisas e políticas públicas que busquem fortalecer a intermodalidade e a mobilidade sustentável nas cidades.

Por fim, a análise realizada nesta pesquisa oferece uma compreensão ampla das limitações e dos desafios enfrentados pelo SBC na RMR, propondo uma reflexão sobre como aprimorar o sistema por meio de uma governança pública mais participativa, transparente e sustentável. Porém, o presente estudo possui algumas limitações, como a dificuldade de acesso a documentos oficiais e a ausência de registros completos sobre o processo de implementação. Isso limita a capacidade de uma análise mais aprofundada e abrangente da governança pública no caso do Bike PE. Para pesquisas futuras, recomenda-se investigar o impacto socioeconômico do SBC nas áreas atendidas e explorar métodos alternativos de financiamento e participação que possam fortalecer a governança e a sustentabilidade do sistema. Outro aspecto a ser explorado é a comparação com outras cidades, para identificar práticas de governança e planejamento urbano que possam ser adaptadas e aplicadas ao contexto local.

REFERÊNCIAS

- ALVES, P., Mobilidade Urbana Sustentável: diretrizes da política brasileira. **Cadernos Adenauer**, XV, nº 22, 2014. Disponível em: https://www.kas.de/documents/265553/265602/7_file_storage_file_14813_5.pdf/ac4520a3-2fbd-17b5-eba4-ee5195946220. Acesso em: 07 nov. 2023.
- AVENI, A. Problemas de Governança nas Políticas Públicas de Mobilidade. **Revista Processus de Estudos de Gestão, Jurídicos e Financeiros**, Ano IX, Vol.IX, n.33, jan./mar., 2018. Disponível em: <https://periodicos.processus.com.br/index.php/egjf/article/view/100>. Acesso em 6 dez. 2023.
- BALDOINO, L. M. S.; PONTES, K. V.. A Implantação e Consolidação do Modal Rodoviário no Brasil. **Revista Historiador**, [S. l.], n. 14, p. 93-105, 2021. DOI: 10.5281/zenodo.10578572. Disponível em: <https://www.revistahistoriador.com.br/index.php/principal/article/view/253>. Acesso em: 25 set. 2024.
- BANERJEE, S.; KABIR, M.; KHADEM, N. K.; CHAVIS, C. Optimal locations for bikeshare stations: A new GIS based spatial approach. **Transportation Research Interdisciplinary Perspectives**. 2020. Disponível em: <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S2590198220300129?via%3Dihub>. Acesso em: 05 dez. 2023
- BARBOSA, E. P.; SANTOS, L. da S.; LEÃO, L. de M.; et al. **Sistemas de transportes**. Porto Alegre: Grupo A, 2022. E-book. Disponível em: <https://integrada.minhabiblioteca.com.br/#/books/9786556903415/>. Acesso em: 25 ago. 2023.
- BARDIN, L. **Análise de Conteúdo**. São Paulo: Edições 70, 2016. Disponível em: <https://madmunifacs.files.wordpress.com/2016/08/anc3a1lise-de-contec3bado-laurence-bardin.pdf>. Acesso em 20 nov. 2023.
- BEVIR, M.. Governança democrática: uma genealogia. **Revista de Sociologia e Política**, v. 19, n. 39, p. 103–114, jun. 2011. Disponível em: <https://www.scielo.br/j/rsocp/a/YkZsZbDQpz94zmpNdrRWwyt/abstract/?lang=pt#>. Acesso em: 16 de set. 2024.
- BICHIR, R. M. Governança multinível. **Boletim de Análise Político-Institucional**, v. 19, p. 49-56, 2018. Disponível em: <https://repositorio.ipea.gov.br/handle/11058/8969> Acesso em: 04 out. 2023.
- BID. **Guía Para La Estructuración de Sistemas de Bicicletas Compartidas** / Sebastián Castellanos, Iván De la Lanza, Anna Bray Sharpin, Natalia Lleras, Luca Lo Re, Diana Amezola Rodríguez p. cm. — (Monografía del BID; 799), 2019. Disponível em: <https://publications.iadb.org/es/guia-para-la-estructuracion-de-sistemas-de-bicicletas-compartidas> Acesso em: 08 nov. 2023
- BIKE ANJO et al. **Guia Incluindo a Bicicleta nos Planos**. Brasil, 2016. Disponível em: <https://bicicletanosplanos.org/>. Acesso em: 30 jul. 2023.

BRASIL. **Decreto-lei nº 9.203 de novembro de 2017**. Dispõe sobre a política de governança da administração pública federal direta, autárquica e fundacional. Brasília, 2017. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/ato2015-2018/2017/decreto/d9203.htm. Acesso em: 18 de set. 2024

BRASIL. **Lei n.º 12.527, de 18 de novembro de 2011**. Regula o acesso a informações previsto no inciso XXXIII do art. 5º, no inciso II do § 3º do art. 37 e no § 2º do art. 216 da Constituição Federal; altera a Lei nº 8.112, de 11 de dezembro de 1990; revoga a Lei nº 11.111, de 5 de maio de 2005, e dispositivos da Lei nº 8.159, de 8 de janeiro de 1991; e dá outras providências. Brasília, 2011. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/ato2011-2014/2011/lei/112527.htm. Acesso em: 21 jun. 2024.

BRASIL. **Lei n.º 12.587, de 3 de janeiro de 2012**. Institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana. Brasília, 2012. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/ato2011-2014/2012/lei/112587.htm. Acesso em: 31 jul. 2023.

BRASIL. Ministério das Cidades. **Política Nacional de Mobilidade Urbana Sustentável**. Brasília, DF, 2004. (Cadernos do Ministério das Cidades, volume 6). Disponível em: <https://acervo.enap.gov.br/cgi-bin/koha/opac-detail.pl?biblionumber=24961>. Acesso em: 5 dez. 2023

BRASIL. Ministério das Cidades. **Caderno de referência para elaboração de plano de mobilidade por bicicleta nas cidades**. Brasília: Ministério das Cidades, 2007. Disponível em: <https://www.mobilize.org.br/estudos/19/caderno-de-referencia-para-elaboracao-de-plano-de-mobilidade-por-bicicleta-nas-cidades.html>. Acesso em: 31 jul. 2023.

BRASIL. Ministério das Cidades. **Política Nacional de Mobilidade Urbana**. Brasília, DF, 2013. (Cadernos do Ministério das Cidades). Disponível em: https://antigo.mdr.gov.br/images/stories/ArquivosSEMOB/cartilha_lei_12587.pdf. Acesso em 5 dez. 2023.

CÂMARA DOS DEPUTADOS. **O desafio da mobilidade urbana**. Centro de Estudos e Debates Estratégicos, Consultoria Legislativa; relator Ronaldo Benedet; consultores legislativos Antônia Maria de Fátima Oliveira (coord.) ... [et al]. – Brasília: Câmara dos Deputados, Edições Câmara, 2015. Disponível em: <https://bd.camara.leg.br/bd/handle/bdcamara/25220> Acesso em: 5 dez. 2023.

CANALES, K. S.; DÁVILA, J. A. G. Gobernanza y movilidad urbana hacia la sustentabilidad. Comunidad educativa en Monterrey, México. **Bitácora Urbano Territorial**, 30 (III): 95-107. 2020. Disponível em: <https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=74864040008>. Acesso em: 5 dez. 2023.

CAO, J.; PRIOR, J.; GIURCO, D. Government and Private Company Collaboration in the Governance of Shared Mobility Schemes: A Case Study of Dockless Bike-Sharing Schemes in Sydney, Australia. **Sustainability** 2022, 14, 13141. Disponível em: <https://www.mdpi.com/2071-1050/14/20/13141>. Acesso em: 6 dez. 2023

CARVALHO, C. H. R. de. Mobilidade Urbana: Avanços, Desafios e Perspectivas. Capítulo publicado em: **O Estatuto da Cidade e a Habitat III: um balanço de quinze anos da política urbana no Brasil e a nova agenda urbana** / organizador: Marco Aurélio Costa. – Brasília: Ipea, 2016. 361 p. Disponível em: <https://repositorio.ipea.gov.br/handle/11058/9186>. Acesso em: 5 dez. 2023

CAVALCANTE, P.; PIRES, Roberto. **Nota Técnica N° 24 (Diest): Governança Pública: Construção de Capacidades para a Efetividade da Ação Governamental**. Brasília: Ipea, 2018. Disponível em: <https://repositorio.ipea.gov.br/handle/11058/8581>. Acesso em: 16 de set. 2024.

CBTU. Companhia Brasileira de Trens Urbanos. **Mapa da Linha do Recife**. Disponível em: <https://www.cbtu.gov.br/index.php/pt/mapa-da-linha-recife>. Acesso em: 16 set. de 2023.

CGU. Controladoria Geral da União. **Governança**. Brasília, 2024. Disponível em: <https://www.gov.br/cgu/pt-br/centrais-de-conteudo/campanhas/integridade-publica/governanca>. Acesso em: 19 set. 2024.

CHARMAZ, K. **A construção da teoria fundamentada**. Porto Alegre: Grupo A, 2009. E-book. Disponível em: <https://integrada.minhabiblioteca.com.br/#/books/9788536320984/>. Acesso em: 15 ago. 2024.

CNI. **Mobilidade urbana no Brasil: marco institucional e propostas de modernização** / Confederação Nacional da Indústria. – Brasília: CNI, 2023. Disponível em: <https://www.portaldaindustria.com.br/publicacoes/2023/5/mobilidade-urbana-no-brasil-marco-institucional-e-propostas-de-modernizacao/>. Acesso em: 01 ago. 2023

CNT. **Pesquisa CNT de mobilidade da população urbana**. Brasília: CNT, 2024. Disponível em: <https://cnt.org.br/documento/a7b963d2-4f4c-4072-a4ba-6e0607ae7bfa>. Acesso em: 6 de set. 2024.

CORREIA, J. Information for Urban Intermodal Transport: Brief Literature Review. **U. Porto Journal of Engineering**, v. 3, n. 1, p. 61-71, 2017. Disponível em: https://journalsojs3.fe.up.pt/index.php/upjeng/article/view/2183-6493_003.001_0006. Acesso em: 10 de ago. de 2023.

CORREIA NETO, J. S. **Colaboração em processos suportados pela Web 2.0: a emergência da interatividade**. Tese (Doutorado em Administração) - Universidade Federal de Pernambuco. Recife, p. 233. 2014. Disponível em: <https://repositorio.ufpe.br/handle/123456789/16186> . Acesso em: 20 jul. 2024

CRAINIC, T. G.; KIM, K. H.. Intermodal transportation. **Handbooks in operations research and management science**, v. 14, p. 467-537, 2007. Disponível em: <https://www.sciencedirect.com/handbook/handbooks-in-operations-research-and-management-science/vol/14/suppl/C>. Acesso em: 10 ago. 2023.

CRESWELL, John W. **Investigação qualitativa e projeto de pesquisa**. Porto Alegre: Grupo A, 2014. E-book. Disponível em: <https://integrada.minhabiblioteca.com.br/#/books/9788565848893/>. Acesso em: 15 nov. 2023.

DAMATTA, R. A. **Fé em Deus e pé na tábua ou como e por que o trânsito enlouquece no Brasil**. Rio de Janeiro: Rocco, 2010.

DEMAIO, P. Bike-sharing: History, Impacts, Models of Provision, and Future. **Journal of Public Transportation**, Vol. 12, No. 4, 2009. Disponível em: <https://digitalcommons.usf.edu/jpt/vol12/iss4/3/>. Acesso em: 10 nov. 2023.

EUROPEAN COMMISSION. Directorate-general for mobility and transport. White Paper on Transport: Roadmap to a Single European Transport Area: Towards a Competitive and Resource-efficient Transport System. **Publications Office of the European Union**. 2011. Disponível em: <https://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2011:0144:FIN:EN:PDF>. Acesso em: 10 ago. 2023.

FERRÃO, J. **Governança democrática metropolitana: como construir a "cidade dos cidadãos"?** Desafios da metropolização (pp. 209-224) / Organizadores: Álvaro Ferreira, João Rua e Regina Célia de Mattos. 1. Ed. - Rio de Janeiro: Consequência, 2015. Disponível em: <https://repositorio.ul.pt/handle/10451/20132>. Acesso em: 06 set. 2023.

FLICK, U. **Introdução à pesquisa qualitativa**. Porto Alegre: Grupo A, 2008. E-book. Disponível em: <https://integrada.minhabiblioteca.com.br/#/books/9788536318523/>. Acesso em: 20 jul. 2024.

FRADE, I.; RIBEIRO, A.. Bike-sharing stations: A maximal covering location approach, **Transportation Research Part A: Policy and Practice**, 82, issue C, p. 216-227. 2015. Disponível em: <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0965856415002487?via%3Dihub>. Acesso em: 5 dez. 2023.

FREY, K. Governança urbana e participação pública. **RAC - Eletrônica**, v.1, no1, art.9, p.136-150, Jan/Abr. 2007. Disponível em: https://arquivo.anpad.org.br/periodicos/arq_pdf/a_629.pdf . Acesso em: 06 set. 2023.

FRIESE, S. **Qualitative Data Analysis With ATLAS.ti**. Los Angeles: Sage, 2019. Disponível em: <https://us.sagepub.com/en-us/sam/qualitative-data-analysis-with-atlasti/book261755#resources>. Acesso em: 15 ago. 2024

FRIESE, S. **Atlas.ti 9 User Manual**. Berlin, 2021. Disponível em: <https://doc.atlasti.com/ManualWin.v9/MainConcepts/EntityTypeCode.html>. Acesso em: 15 ago. 2024

GEHL, J. **Cidades para Pessoas**. São Paulo: Perspectiva, 2015.

GIL, A. C. **Métodos e Técnicas de Pesquisa Social**, 7ª edição. São Paulo: Grupo GEN, 2019. E-book. Disponível em: <https://integrada.minhabiblioteca.com.br/#/books/9788597020991/>. Acesso em: 15 nov. 2023.

GIZ. Deutsche Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit (GIZ) GmbH. **Guia Micromobilidade Compartilhada**. Brasília, 2021. Disponível em: <https://guia.micromobilidadebrasil.org/>. Acesso em: 15 ago. 2023.

HUERTAS, D. M.. O Rodoviarismo na Engrenagem Política da Democratização (1945-1956). **Lua Nova: Revista de Cultura e Política**, n. 121, p. e121040dm, 2024. Disponível em: <https://www.scielo.br/j/ln/a/sPTDpYYjnWxbhSWPJDZjWSH/#>. Acesso em: 25 ago. 2024.

IBGC. Instituto Brasileiro de Governança Corporativa. **Código das Melhores Práticas de Governança Corporativa**. 6ª ed., 2023. Disponível em: https://setrerj.org.br/wp-content/uploads/2023/08/2023_Co%CC%81digo-das-Melhores-Pra%CC%81ticas-de-Governanc%CC%A7a-Corporativa_6a-Edic%CC%A7a%CC%83o.pdf Acesso em: 22 nov. 2023.

IDAE. Instituto para la Diversificación y Ahorro de la Energía. **Guía Metodológica para la implementación de sistemas de bicicletas públicas en España**. 2007. Disponível em: <https://www.idae.es/publicaciones/guia-metodologica-para-la-implantacion-de-sistemas-de-bicicletas-publicas-en-espana>. Acesso em: 14 de nov. 2023.

ITDP. Instituto de Políticas de Transporte e Desenvolvimento. **Guia de Planejamento de Sistemas de Bicicletas Compartilhadas**. Rio de Janeiro, 2014. Disponível em: <https://itdpbrasil.org/guia-de-planejamento-de-sistemas-de-bicicletas-compartilhadas/>. Acesso em 24 jul. 2023.

ITDP. Instituto de Políticas de Transporte e Desenvolvimento. **Infográfico PNT São Paulo**. Rio de Janeiro, 2016. Disponível em: <https://itdpbrasil.org/infografico-pnt-sao-paulo/>. Acesso em: 24 ago. 2023.

ITDP. Instituto de Políticas de Transporte e Desenvolvimento. **Guia de Planejamento Cicloinclusivo**. Rio de Janeiro, 2017. Disponível em: <https://itdpbrasil.org/guia-cicloinclusivo/>. Acesso em: 24 jul. 2023.

ITDP. Instituto de Políticas de Transporte e Desenvolvimento. **Financiamento e Administração de Sistemas Públicos de Bicicletas Compartilhadas**. Rio de Janeiro, 2018. Disponível em: <https://itdpbrasil.org/financiamento-bicicletas-compartilhadas/>. Acesso em: 23 ago. 2023.

ITDP. Instituto de Políticas de Transporte e Desenvolvimento. **Guia de Sistemas de Bicicletas Compartilhadas**. Rio de Janeiro, 2018. Disponível em: https://itdpbrasil.org/wp-content/uploads/2019/05/2-BSPG_Portugu%C3%AAs-1.pdf. Acesso em: 24 jul. 2023.

ITDP. Instituto de Políticas de Transporte e Desenvolvimento. **Como Maximizar a Micromobilidade**. Oportunidades para integrar a micromobilidade ao transporte público. Resumo Executivo. Rio de Janeiro, 2021. Disponível em: <https://itdpbrasil.org/como-maximizar-a-micromobilidade-oportunidades-para-integrar-a-micromobilidade-ao-transporte-publico/>. Acesso em: 21 nov. 2023.

KELLERMAN, A. Mobility or mobilities: Terrestrial, virtual and aerial categories or entities? **Journal of Transport Geography**, Volume 19, Issue 4, 2011, Pages 729-737. Disponível em: <https://www.sciencedirect.com/science/article/abs/pii/S0966692310001353>. Acesso em: 16 set. 2024.

LABMOB. **Perfil e benefícios: sistemas de bicicletas compartilhadas bike Itaú.** -- 1. ed. -- Rio de Janeiro: LabMob: Prourb, 2020. Disponível em: <https://www.labmob.org/>. Acesso em: 16 nov. 2023.

LABMOB. **Microbilidade Brasil. Sistemas Compartilhados.** Rio de Janeiro, 2020. Disponível em: <https://www.labmob.org/>. Acesso em: 17 ago. 2023.

LABMOB. **Microbilidade Brasil. Sistemas de Bicicletas e Patinetes Compartilhados.** Rio de Janeiro, 2022. Disponível em: <https://www.labmob.org/>. Acesso em: 14 ago. 2023.

LAKATOS, Eva M. **Técnicas de Pesquisa.** São Paulo: Grupo GEN, 2021. E-book. Disponível em: <https://integrada.minhabiblioteca.com.br/#/books/9788597026610/>. Acesso em: 08 dez. 2023.

LATINOSBP. **Sistema de Bicicletas Compartilhadas na América Latina - Relatório Anual.** 2019. Disponível em: <https://www.latinosbp.org/relatorio-anual> Acesso em 27 nov. 2023.

LEITE, K. D. C.; MAIA, M. E. A. Concretização dos Planos de Mobilidade Urbana Por Meio da Governança Pública Baseada na Efetividade, Eficiência e Eficácia. In: 32º ANPET, 2018, Gramado. P. 3045-3048. Disponível em: <https://www.anpet.org.br/anais32/>. Acesso em: 11 set. 2023.

LEITE, K. D. C. ; ANDRADE, M. O. de .; LIMA NETO, O. Sistemas de bicicletas públicas compartilhadas: fatores de influência da boa governança à luz dos agentes da quádrupla hélice de inovação. **Peer Review**, [S. l.], v. 6, n. 13, p. 44–67, 2024. Disponível em: <https://peerw.org/index.php/journals/article/view/2383>. Acesso em: 1 ago. 2024.

LIBARDI, R. Mobilidade Urbana frente à complexidade urbana: resenha do Planning and Design for Sustainable Urban Mobility: Global Report on Human Settlements. **Revista EURE**, v. 40, n. 121, pp. 273- 276, set, 2014. Disponível em: <https://www.eure.cl/index.php/eure/article/download/761/652>. Acesso em: 10 set. 2023

LIMA, R. N. D. Não há mobilidade urbana sem participação social. **IBDU**, 2019. Disponível em: <https://ibdu.org.br/opinia/nao-ha-mobilidade-urbana-sem-participacao-social/>. Acesso em: 10 set. 2023.

LOPES, D. R.; MARTORELLI M.; COSTA, A. G. V. da. **Mobilidade Urbana: conceito e planejamento no ambiente brasileiro.** 1ª ed. Curitiba: Appris, 2020.

LUBAMBO, C. W.; MACIEL, S. J.. Relatos e estudos de caso da gestão metropolitana no Brasil / Organizadores: Marco Aurélio Costa, Igor Pantoja, Bárbara Oliveira Marguti – Rio de Janeiro: Ipea, 2014. 362 p.: il., mapas, tabs. (**Série Rede Ipea. Projeto Governança Metropolitana no Brasil; v. 3**). Disponível em <https://repositorio.ipea.gov.br/handle/11058/3291>. Acesso em: 6 nov. 2023

LUCCARELLI, A. C. de M. **Políticas públicas de mobilidade urbana, acessibilidade e sustentabilidade.** São Paulo: Editora Saraiva, 2021. *E-book*. Disponível em: <https://integrada.minhabiblioteca.com.br/#/books/9786589965862/>. Acesso em: 10 ago. 2023.

MARGUTI, B. O.; COSTA, M. A. Análise da gestão e da governança metropolitanas das Funções Públicas de Interesse Comum selecionadas. In: COSTA, M. A.; MARGUTI, B. O. (orgs.). **Funções públicas de interesse comum nas metrópoles brasileiras: transportes, saneamento básico e uso do solo**. Brasília: Ipea, 2014, p.15-46. Disponível em <https://repositorio.ipea.gov.br/handle/11058/3294?mode=full>. Acesso em: 05 out. 2023.

MARSDEN, G.; RYE, T. The governance of transport and climate change. **Journal of Transport Geography**, 18 (6). 669 - 678. 2010. Disponível em: <https://www.sciencedirect.com/science/article/abs/pii/S0966692309001537?via%3Dihub>
Acesso em: 04 out 2023.

MATIAS-PEREIRA, J. A Governança Corporativa Aplicada No Setor Público Brasileiro. **Administração Pública e Gestão Social**, [S. l.], v. 2, n. 1, p. 109–134, 2010. Disponível em: <https://periodicos.ufv.br/apgs/article/view/4015>. Acesso em: 5 dez. 2023.

MATIAS-PEREIRA, J. **Governança no Setor Público**. São Paulo: Grupo GEN, 2010. E-book. Disponível em: <https://integrada.minhabiblioteca.com.br/#/books/9788597015997/>. Acesso em: 04 dez. 2023.

MATTOS, W. P.; FARIAS, A. L. A.; FLORES, T. A.; FLORES, M. do S. A. Mobilidade Urbana e Governança Interfederativa: A Sustentabilidade do Transporte Coletivo Metropolitano. **Revista do Núcleo de Meio Ambiente da UFPA**, 2022. Disponível em: <https://periodicos.ufpa.br/index.php/reumam/article/view/13740> Acesso em: 7 dez. 2023.

MELO, M. F. S. **Sistema de bicicletas públicas: uma alternativa para promoção da mobilidade urbana sustentável no Município de Recife**. Dissertação (Mestrado em Engenharia Civil). Universidade Federal de Pernambuco. Recife, p. 215. 2013. Disponível em: <https://repositorio.ufpe.br/handle/123456789/12323>. Acesso em 9 set. 2023.

MELO, S. R. **Diretrizes estratégicas para mobilidade sustentável em campi universitários: Campus Recife da UFPE**. Dissertação (Mestrado em Engenharia Civil) - Universidade Federal de Pernambuco. Recife, p. 108. 2018. Disponível em: <https://repositorio.ufpe.br/handle/123456789/31951>. Acesso em: 9 set. 2023.

MENDES, L. F. G. As novas fronteiras da gentrificação na teoria urbana crítica. **Revista Cidades**, 2015. 12(20), 207-252. Disponível em: <https://periodicos.uffs.edu.br/index.php/cidades/article/view/11961>. Acesso em: 26 set. 2024.

MICHEL, M. H. **Metodologia e Pesquisa Científica em Ciências Sociais**, 3ª edição. São Paulo: Grupo GEN, 2015. E-book. Disponível em: <https://integrada.minhabiblioteca.com.br/#/books/978-85-970-0359-8/>. Acesso em: 15 nov. 2023.

MIX, R.; HURTUBIA, R.; RAVEAU, S. Optimal location of bike-sharing stations: A built environment and accessibility approach. **Transportation Research Part A: Policy and Practice**. 160. 126-142. 2022. Disponível em: <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0965856422000696?via%3Dihub>. Acesso em: 5 dez. 2023.

MLADENOVIC, L.; PLEVINK, A.; RYE, T. Implementing national support programmes for sustainable urban mobility plans in a multilevel governance context, **Case Studies on**

Transport Policy, Volume 10, Issue 3, 2022, Pages 1686-1694. Disponível em: <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S2213624X22001304?via%3Dihub>. Acesso em: 5 dez. 2023

MOBILIZE. **Mobilidade urbana em dados e nas ruas do Brasil**. São Paulo, 2022. Disponível em: <https://www.mobilize.org.br/estudos/489/estudo-mobilize-2022--mobilidade-urbana-em-dados-e-nas-ruas.html>. Acesso em 25 jul. 2023.

NACTO. **Bike Share Station Siting Guide**. 2016. Disponível em: <https://nacto.org/publication/bike-share-station-siting-guide/>. Acesso em: 13 ago. 2024.

NACTO. **Guia Global de Desenho de Ruas. Global Designing Cities Initiative**. Senac, 2018. Disponível em: <https://globaldesigningcities.org/publication/global-street-design-guide-pt/>. Acesso em: 4 dez. 2023

NEVES, M. P. B. **Experiência e aprendizado nas práticas de governança na elaboração do Plano de Mobilidade da cidade do Recife e Região Metropolitana**. PIBIC/CNPq/UFRPE. Recife, 2019.

OBSERVATÓRIO DA BICICLETA. **Intermodalidade**. 2023. Disponível em: <https://observatoriodabicicleta.org.br/intermodalidade/>. Acesso em: 7 nov. de 2023.

OLIVEIRA, G. C.; WILTGEN, F. Uma visão da mobilidade urbana: passado, presente e futuro. **Revista Tecnologia**, [S. l.], v. 41, n. 1, 2020. Disponível em: <https://ojs.unifor.br/tec/article/view/10043>. Acesso em: 21 nov. 2023.

OLMOS, C. A. M.. **Proposta de um sistema de bicicletas compartilhadas para uma cidade de médio porte**. 2021. Dissertação (Mestrado em Engenharia Urbana) – Universidade Federal de São Carlos, São Carlos, 2021. Disponível em: <https://repositorio.ufscar.br/handle/ufscar/14442>. Acesso em: 8 nov. de 2023

PAIVA, R. E. S. de. **R-evolução da Mobilidade Urbana no Município do Rio de Janeiro: foco na Pauta da Governança Pública**. Dissertação (Mestrado em Direito da Cidade) – Faculdade de Direito, Universidade do Estado do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, p. 127. 2018. Disponível em: <https://www.btd.uerj.br:8443/handle/1/9412>. Acesso em: 17 ago. 2023.

PAZOS, E. A integração entre bicicletas e transporte público. **Cadernos Técnicos – Transporte Cicloviário**. Vol. 7, p. 32-43. ANTP, São Paulo, 2007. Disponível em: http://files-server.antp.org.br/_5dotSystem/download/dcmDocument/2016/02/24/DE3EB401-A3C2-46B3-813C-B5A460D028B4.pdf . Acesso em: 23 ago. 2023.

PDC – Plano Diretor Cicloviário da Região Metropolitana do Recife. 2014. Disponível em: http://www.cidades.pe.gov.br/c/document_library/get_file?p_l_id=12898&folderId=10787755&name=DLFE-54901.pdf. Acesso em: 01 ago. 2024

PEMOB. **Pesquisa Nacional de Mobilidade Urbana**. Ministério das Cidades. Brasília, 2021. Disponível em: <https://www.gov.br/cidades/pt-br/assuntos/mobilidade-urbana/pesquisa-nacional-de-mobilidade-urbana-2021-pemob-2021>. Acesso em: 15 set. 2023.

PEREIRA, M. Governança territorial multinível: fratura(s) entre teoria e prática(s). **DRd - Desenvolvimento Regional em debate**, [S. l.], v. 4, n. 2, p. 4–20, 2014. Disponível em: <http://www.periodicos.unc.br/index.php/drd/article/view/679>. Acesso em: 3 out. 2023.

PERNAMBUCO. **Decreto n.º 38.499 de 7 de agosto de 2012**. Institui o Programa Pedala PE. Pernambuco, 2012. Disponível em: <https://legis.alepe.pe.gov.br/texto.aspx?tiponorma=6&numero=38499&complemento=0&ano=2012&tipo=&url=#:~:text=DECRETO%20N%C2%BA%2038.499%2C%20DE%207.II%20e%20IV%20do%20art>. Acesso em: 19 ago. 2024.

PERNAMBUCO. **Lei n.º 14.762 de 31 de agosto de 2012**. Institui a Política Estadual de Mobilidade por Bicicletas. Pernambuco, 2012. Disponível em: <https://www.legisweb.com.br/legislacao/?id=244822>. Acesso em: 19 ago. 2024

RABELLO, R. C. **Sistema público de bicicletas compartilhadas: a disputa do espaço urbano**. Dissertação (Mestrado em Paisagem e Ambiente) - Faculdade de Arquitetura e Urbanismo. Universidade de São Paulo. São Paulo, p. 342. 2019. Disponível em: <https://www.teses.usp.br/teses/disponiveis/16/16135/tde-05112019-164700/pt-br.php>. Acesso em: 11 ago. 2023.

RIBEIRO NETO, L. G.; MAIA, M. L. A. . Avaliação de desempenho operacional como meio de decisão para aprimoramento de viagens intermodais no transporte de passageiros em ambientes urbanos. **TRANSPORTES**, [S. l.], v. 29, n. 2, p. 2487, 2021. Disponível em: <https://www.revistatransportes.org.br/anpet/article/view/2487>. Acesso em: 14 ago. 2023.

RICHARDSON, R. J. **Pesquisa Social - Métodos e Técnicas**, 4ª edição. São Paulo: Grupo GEN, 2017. E-book. Disponível em: <https://integrada.minhabiblioteca.com.br/#/books/9788597013948/>. Acesso em: 15 nov. 2023.

ROSIN, L. B.; LEITE, C. K. da S. A bicicleta como resistência: o paradigma rodoviarista e o papel do ativismo ciclista no município de São Paulo/SP. **Cadernos Metrópole**, v. 21, n. 46, p. 879–902, set. 2019. Disponível em: <https://www.scielo.br/j/cm/a/qdHRFqczstzR5BBTR48Yt7VJ/?lang=pt#>. Acesso em: 12 jun. 2023.

SAMPIERI, R. H.; COLLADO, C. F.; LUCIO, M. D. P B. **Metodologia de pesquisa**. Porto Alegre: Grupo A, 2013. E-book. Disponível em: <https://integrada.minhabiblioteca.com.br/#/books/9788565848367/>. Acesso em: 15 nov. 2023.

SANTOS, J. A.; FILHO, D. P. **Metodologia Científica**. São Paulo: Cengage Learning Brasil, 2012. E-book. Disponível em: <https://integrada.minhabiblioteca.com.br/#/books/9788522112661/>. Acesso em: 16 nov. 2023.

SANTOS, J. L. de J.; SANTOS, L. E. P. F. dos. Planejamento e mobilidade urbana no Brasil: o uso da bicicleta como uma nova maneira de pensar e construir a cidade. **Revista de Direito da Cidade**, v. 14, n. 1, p. 113–137, jan. 2022. Disponível em: <https://www.scielo.br/j/rdc/a/XPxB4Y96778C7L8qx6Z7cGs/#>. Acesso em: 12 jun. 2023.

SANTOS, A. S. L. **Inovação social no campo da mobilidade urbana: um estudo com as bicicletas compartilhadas**. Dissertação (mestrado) - Universidade Federal do Ceará, Faculdade de Economia, Administração, Atuária e Contabilidade, Programa de Pós-

graduação em Administração e Controladoria. Fortaleza, p. 184. 2018. Disponível em: <https://repositorio.ufc.br/handle/riufc/37592>. Acesso em: 5 ago. 2023.

SCHNEIDER, E. J. **A educação para o trânsito nos diferentes contextos. (Coleção ciências sociais)**. Ijuí: Editora Unijuí, 2022. E-book. Disponível em: <https://integrada.minhabiblioteca.com.br/#/books/9788541903301/>. Acesso em: 25 set. 2024.

SEHN, P. G.; MANGAN, P. K. V. A cidade contemporânea: governança e mobilidade inteligente para preservação do patrimônio. **Anais do VI Jornadas Mercosul Memória, Ambiente e Patrimônio**, 2020, Canoas, RS. Canoas, RS: Ed. Unilasalle, 2021. p. 342-346. Disponível em: <http://hdl.handle.net/11690/2740>. Acesso em: 15 mai. 2023.

SILVA, C. C. G. **Meu carro é uma bike: ciclomobilidade como política pública em metrópoles do sul global**. Tese (Doutorado em Administração). Universidade Federal de Pernambuco. Recife, p. 185. 2017. Disponível em: <https://repositorio.ufpe.br/handle/123456789/29606>. Acesso em: 2 jun. 2023

SILVA, F. N. da. Mobilidade urbana: os desafios do futuro. **Cadernos Metrópole**, [S. l.], v. 15, n. 30, p. 377–388, 2013. Disponível em: <https://revistas.pucsp.br/index.php/metropole/article/view/17486>. Acesso em: 12 ago. 2023.

SOUZA, J. A. L. **Bicicleta como modo alimentador do sistema metroviário**. Dissertação (Mestrado em Engenharia Civil), Universidade Federal de Pernambuco. Recife, p. 142. 2011. Disponível em: <https://repositorio.ufpe.br/handle/123456789/5437>. Acesso em: 4 ago. 2023.

TAMANAH, J. T. ; BERNARDI, L. P. . Atraindo compartilhamento de bicicletas para a periferia: possibilidades para a Região Metropolitana de São Paulo. **ANTP**, 2019. Disponível em: <https://files.antp.org.br/2019/10/8/atraindo-compartilhamento-de-bicicletas-para-a-periferia.pdf>. Acesso em 5 dez. 2023.

TCU. Tribunal de Contas da União. **Acórdão 2430/2015 - Plenário**. Brasília: TCU, 2015. Disponível em: https://pesquisa.apps.tcu.gov.br/documento/acordao-completo/*/NUMACORDAO%253A2430%2520ANOACORDAO%253A2015%2520COLEGIADO%253A%2522Plen%25C3%25A1rio%2522/DTRELEVANCIA%2520desc%252C%2520NUMACORDAOINT%2520desc/0 Acesso em: 3 dez. 2023.

TCU. Tribunal de Contas da União. **Dez passos para a boa governança**. Edição 2 – Brasília: TCU, Secretaria de Controle Externo da Administração do Estado, 2021. Disponível em: https://portal.tcu.gov.br/data/files/D5/F2/B0/6B/478F771072725D77E18818A8/10_passos_para_boa_governanca_v4.pdf Acesso em: 3 dez. 2023.

TCU. Tribunal de Contas da União. **Referencial para avaliação de governança multinível em políticas públicas descentralizadas** / Tribunal de Contas da União, Instituto Rui Barbosa, Associação dos Membros dos Tribunais de Contas do Brasil – Brasília: TCU, Secretaria-Geral de Controle Externo (Segecex), Secretaria de Controle Externo da Educação (SecexEduc), 2021. Disponível em: <https://portal.tcu.gov.br/referencial-para-avaliacao-de-governanca-multinivel-em-politicas-publicas-descentralizadas.htm> Acesso em: 1 dez. 2023

TCU. Tribunal de Contas da União. **Referencial básico de governança aplicável a organizações públicas e outros entes jurisdicionados ao TCU** / Tribunal de Contas da

União. Edição 3 - Brasília: TCU, Secretaria de Controle Externo da Administração do Estado – Secex Administração, 2020. Disponível em: <https://portal.tcu.gov.br/imprensa/noticias/tcu-publica-a-3-edicao-do-referencial-basico-de-governanca-organizacional.htm>. Acesso em: 25 de set. de 2024.

TEMBICI. **O Sistema Bike Pernambuco**. 2023. Disponível em: <https://bikeitau.com.br/pernambuco/>. Acesso em: 19 set. 2023.

TOBIAS, M. S. G.; DE ALMEIDA, M. F.; COSTA, M. S.; AGUIAR, M. F. M.; RAMOS, R. A. R. . A Participação Popular no Planejamento da Mobilidade Urbana: Reflexões e Experiências. **Revista Foco**, [S. l.], v. 16, n. 5, p. e1842, 2023. Disponível em: <https://ojs.focopublicacoes.com.br/foco/article/view/1842>. Acesso em: 3 oct. 2023.

TOMTOM. **Traffic Index Ranking**. 2023. Disponível em: <https://www.tomtom.com/traffic-index/brazil-country-traffic/>. Acesso em: 6 set. 2024.

TRANSPORTE ATIVO. **Parceria Nacional pela Mobilidade por Bicicleta: Pesquisa Perfil do Ciclista**. Rio de Janeiro, Brasil: Transporte Ativo, 2015. Disponível em: <http://www.ta.org.br/perfil/ciclista.pdf>. Acesso em 14 ago. 2023.

TROI, M. de. Carrocracia: fluxo, desejo e diferenciação na cidade. **Revista Periódicos**, [S. l.], v. 1, n. 8, p. 270–298, 2018. DOI: 10.9771/peri.v1i8.22764. Disponível em: <https://periodicos.ufba.br/index.php/revistaperiodicos/article/view/22764>. Acesso em: 25 set. 2024.

URRY, J. Mobility and Proximity. **Sociology**, 36(2), 255-274. 2002. Disponível em: <https://journals.sagepub.com/doi/abs/10.1177/0038038502036002002>. Acesso em: 16 de set. 2024.

VASCONCELLOS, E. A.. **Políticas de Transporte no Brasil: A Construção da Mobilidade Excludente**. São Paulo: Editora Manole, 2014. E-book. Disponível em: <https://integrada.minhabiblioteca.com.br/#/books/9788520446638/>. Acesso em: 25 ago. 2023.

VASCONCELLOS, E. A.. **Transporte e mobilidade urbana**. Texto para Discussão, No. 1552, Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (IPEA), Brasília, 2011. Disponível em: https://repositorio.ipea.gov.br/bitstream/11058/1373/1/TD_1552.pdf Acesso em: 18 out. 2023.

ZHANG, L., Zhang, J., Duan, Z., & Bryde, D.J.. Sustainable bike-sharing systems: characteristics and commonalities across cases in urban China. **Journal of Cleaner Production**, 97, 124-133, 2015. Disponível em: https://www.academia.edu/20205213/Sustainable_bike_sharing_systems_characteristics_and_commonalities_across_cases_in_urban_China Acesso em: 9 nov. 2023

APÊNDICE A

Roteiro de classificação dos documentos

- Tipo de documento;
- Organização emissora, signatários;
- Destinatários, público alvo;
- Data e meio de divulgação;
- Forma de acesso;
- Conteúdo sobre:
 - Localização das estações do Bike PE;
 - Atores envolvidos;
 - Princípios de governança.

APÊNDICE B

Roteiro das entrevistas

- Perfil do respondente (nome, cargo, formação, percurso profissional...)
- Que papel (responsabilidades) foi/deveria ser desempenhado pelo seu órgão/empresa/associação na implementação das estações do Bike PE?
- Como foi a sua participação (contribuições) na implementação das estações do Bike PE?
- Que outros atores/organizações você tem conhecimento de que participaram das reuniões de implementação do Bike PE?
- Houve equidade/equilíbrio nessa participação?
- Como foi o processo de definição da localização das estações do Bike PE?
- Quais foram os critérios utilizados para a escolha da localização das estações do Bike PE? Como se chegou a esses critérios?
- Que atores/organizações decidiram sobre a localização das estações do Bike PE?
- Entidades da sociedade civil participaram? Como? Quais foram as contribuições? Se **não**, por quê?
- Quais foram os consensos/concordância e os dissensos/discordância em relação à implementação das estações Bike PE?
- Atualmente a gestão do Bike PE fica por conta de qual(is) órgão(s) e empresas?
- Os documentos relacionados ao processo de implementação do Bike PE foram/estão publicizados? Em que canais/onde? Se **não**, por quê?
- Você considera que houve transparência no processo de definição da localização das estações do Bike PE? (ex. publicização das informações)
- Você considera que tem havido *accountability*/prestação de contas (resultados, avaliação, etc) com relação ao Bike PE? Se sim, de que forma?