PROGRAMA DE PARCERIAS PELA BICICLETA (BPP): CONTRIBUINDO PARA A INCLUSÃO DA BICICLETA COMO COMPONENTE DO TRANSPORTE (PÚBLICO) NAS CIDADES BRASILEIRAS

Giselle Noceti Ammon Xavier
UDESC – Universidade do Estado de Santa Catarina
Florianópolis, Santa Catarina, Brasil – gisellexavier@yahoo.com.br

Roelof Wittink
I-Ce – Interface for Cycling Expertise
Utrecht, Holanda - roelof.wittink@cycling.nl

Jaap Rijnsburger
I-Ce – Interface for Cycling Expertise
Utrecht, Holanda - jaap@antenna.nl

Warner Vonk
I-Ce – Interface for Cycling Expertise
Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, Brasil - w@warnervonk.nl

Roberta Raquel
UFSC – Universidade Federal de Santa Catarina
Florianópolis, Santa Catarina, Brasil – betaraquel@gmail.com

André Geraldo Soares
ViaCiclo – Associação dos Ciclousuários da Grande Florianópolis
Florianópolis, Santa Catarina, Brasil – sgaags@yahoo.com.br

RESUMO

O tema da bicicleta como meio de transporte está cada dia mais presente na mídia e nas palavras de administradores brasileiros. Experiências como as bicicletas públicas de Paris vêm recebendo grande atenção da mídia local e despertam o interesse de gestores públicos e de pesquisadores acadêmicos do setor de transporte sobre a capacidade da bicicleta funcionar como meio transporte de massa. Entretanto, existe pouco conhecimento por parte dos técnicos locais, pois são poucas as cidades que possuem infra-estrutura cicloviária, e ainda assim com pouca adequação de conforto e segurança, e o tema praticamente não é ensinado nas universidades.

O Programa de Parcerias pela Bicicleta, ou *Bicycle Partnership Program* (BPP) é uma cooperação internacional coordenada pela ONG holandesa I-Ce – Interface for Cycling Expertise que vem oferecendo gratuitamente a experiência daquele país através de várias linhas de ação.

O presente artigo situa o "estado da arte" da política de mobilidade por bicicleta no Brasil e descreve as contribuições do BPP para o país, ressaltando seus aspectos particulares de

investimento na formação e treinamento de capital humano, de encorajamento do poder público e de incentivo à sociedade civil organizada.

1. O "ESTADO DA ARTE" DA POLÍTICA DE MOBILIDADE POR BICICLETA NO BRASIL

A bicicleta não pode ser apresentada como uma espécie de solução milagrosa para o trânsito nas cidades ou para salvar o planeta da catástrofe ambiental, mas ela é capaz de resolver muitos problemas localizados – deslocamentos em pequenas e médias distâncias – e, principalmente, ela ganha toda a eficácia em integração com o transporte coletivo – ônibus, trem e metrô –, tanto no início quanto no final da viagem. Essas duas formas de utilizar a bicicleta como meio de transporte são as que têm logrado êxito em países como Holanda, Alemanha e Dinamarca, onde os brasileiros vão buscar experiência, estímulo e suporte.

Mas a cultura brasileira enaltece o veículo automotor como símbolo de prosperidade e "vê" o uso da bicicleta e o caminhar como "coisa de pobre". Essa distorção gera a falta de dados sobre o uso da bicicleta e o caminhar nas pesquisas de transporte e trânsito dos órgãos públicos e "legitima" uma quase total falta de investimentos públicos em infra-estrutura para o uso de bicicletas ou o caminhar. As iniciativas visando a "desafogar o trânsito" focadas na mobilidade motorizada individual são incomparavelmente maiores, acompanhando o marketing das montadoras, expondo os cidadãos a graves e crescentes riscos; e além de tudo, estabelecendo competição desigual para o transporte coletivo, que precisa de investimento para oferecer um transporte mais rápido, que tem vias/trilhos próprios, que não ficam "engarrafados no trânsito".

Não obstante, despontam aqui e ali investidas por parte de gestores públicos (legislações municipais sobre o uso da bicicleta, trechos de ciclovias e ciclofaixas, materiais educativos, eventos técnicos), impulsionados por técnicos com novas visões e também por alguma pressão social. Além disso, a paralisia crescente do trânsito nas médias e grandes cidades força a busca de alternativas.

1.1 A mobilidade por bicicleta nas cidades brasileiras

Apesar de não ser aparente, a bicicleta é um veículo muito usado no Brasil, especialmente nas cidades pequenas. No País a frota de bicicletas é de 60 milhões de unidades, enquanto que a de veículos motorizados é de 38 milhões de unidades (FILHO, 2007). Do conjunto de bicicletas, estima-se que pelo menos um terço delas – 25 milhões – circulem diariamente pelas ruas das cidades e pelas estradas do interior do Brasil.

A infra-estrutura existente para a circulação da bicicleta no País ainda é pequena, se comparada a outros países. Poucos são os dados, mas a pesquisa realizada pelo Ministério das Cidades em 277 cidades em 2005 demonstrou a existência de 2.500 km de ciclovias. Entre as cidades brasileiras que mais se destacam pela quantidade de vias exclusivas para bicicletas estão: Rio de Janeiro, capital; Santos, Praia Grande e Sorocaba, em São Paulo; Teresina, no Piauí; Florianópolis, Itajaí, Rio do Sul, Blumenau e Joinville, em Santa Catarina; Curitiba, no Paraná; Aracaju, em Sergipe. Já a cidade que anuncia o maior plano de expansão é Brasília, cujo Governo do Distrito Federal pretende construir 600 km de ciclovias até 2010. (MIRANDA, 2007).

O Rio de Janeiro é a cidade com maior rede cicloviária do Brasil, mas ainda assim, conta com apenas 180 km. Entretanto, relativamente ao número de habitantes, Praia Grande, no estado de São Paulo, é a mais bem equipada, e ainda assim com apenas 31,38 cm de estruturas exclusivas para bicicletas por habitante (MIRANDA, 2007).

1.2 Os programas do governo federal

Com o evidente fracasso das políticas de uso do solo e de mobilidade vigentes nas cidades brasileiras (baseadas no motorizado individual), e com o aumento da poluição urbana e sua contribuição para o aquecimento global, a bicicleta vem ganhando espaço no cenário político nacional. Apesar de algumas iniciativas advindas dos próprios municípios, o Governo Federal vem estimulando a inclusão da bicicleta como meio de transporte urbano.

O momento é próprio para ressaltar o tema da bicicleta como meio de transporte no Brasil, pois se vive o processo de efetivação do Estatuto da Cidade – Lei Federal 10.257/2001 que modificou os capítulos 181 e 182 da Constituição brasileira e estipulou a necessidade de os municípios brasileiros elaborarem seus Planos Diretores e Planos de Mobilidade Urbana com a obrigatória participação e contribuição da sociedade civil.

Nessa esteira, foi criado em 2003 o Ministério das Cidades (www.cidades.gov.br) e, na sua estrutura, uma Secretaria Nacional de Transporte e da Mobilidade Urbana – SEMOB. Entre outras iniciativas, este órgão lançou o Bicicleta Brasil – Programa Brasileiro de Mobilidade por Bicicleta, orientando e estimulando os municípios para o tema, cabendo ressaltar a publicação Caderno de Referência para o Planejamento por Bicicleta nas Cidades, e a atual comissão do DENATRAN, que está elaborando a regulamentação da sinalização cicloviária com o intuito de padronizar os sinais em todo o Brasil.

Destaca-se ainda, como iniciativa do governo federal, a tramitação do Projeto de Lei da Política Nacional de Mobilidade Urbana – PNMU (PL 1687/2007), que está ocorrendo com consulta às municipalidades e à sociedade civil em seminários regionais desde 2005, cujo texto desloca o enfoque da mobilidade de veículos para a mobilidade de pessoas.

São diretrizes expressas da PNMU: (I) Integração com a política de uso e controle do solo urbano; (II) Diversidade e complementaridade entre os serviços e modos de transporte urbanos; (III) Minimização dos custos ambientais, sociais e econômicos dos deslocamentos de pessoas e bens; (IV) Inclusão social; (V) Incentivo à adoção de energias renováveis e não poluentes; (VI) Priorização aos modos de transporte coletivo e não-motorizados.

Também verifica-se uma disposição do governo federal para estimular e acolher as iniciativas da sociedade civil, demonstrado pelas atividades realizadas em conjunto com o *Bicycle Partnership Program* (BPP), de que trata este artigo. Anualmente o governo federal edita a campanha Na Cidade Sem Meu Carro, a exemplo das campanhas Dia Sem Carros de outros países, tendo como central o dia 22 de setembro.

Comparativamente com as demais linhas de ação do governo federal, capitaneadas por outras pastas e pelo próprio chefe do executivo, essas medidas ainda são deveras tímidas. A atual crise econômica mundial demonstrou bem, com os pacotes de auxílio econômico às montadoras automobilísticas, que as políticas públicas de inclusão cicloviária ainda são

secundárias – mas, pelo menos, agora figuram no cenário da política de transportes. O momento, portanto, é propício para que especialistas, dirigentes e ativistas utilizem os recursos disponíveis e os incrementem, com a implantação de políticas públicas locais, de investimento financeiro e de aumento do material humano envolvido.

1.3 A sociedade civil organizada

Assim como nas outras esferas da vida social – trabalho, gênero, etnia, direitos humanos, etc –, também a melhoria da mobilidade urbana – modesta, de todo modo – não foi uma concessão voluntária das camadas sociais dirigentes. A organização dos cidadãos, seja com o auxílio ou não de entidades formais, tem sido, em grande medida, responsável pela conquista de direitos e pela melhoria da qualidade de vida.

O próprio Estatuto da Cidade, tratado no item anterior, foi resultado da luta da organização popular, especialmente dos movimentos em defesa da reforma urbana e pela moradia. Assim, o aumento da quantidade de ciclovias e ciclofaixas nas cidades têm recebido a influência da reivindicação cidadã, seja dos movimentos comunitários, seja dos grupos explicitamente denominados cicloativistas.

Ainda está para ser contada a história do cicloativismo, denominação local para "bicycle advocacy", que consiste de ações de defesa dos direitos dos ciclistas no trânsito e de incentivo pela adoção da bicicleta pela população. Diversos elementos influenciaram para configurar o cicloativismo, notadamente os movimentos contraculturais e a questão ecológica, impulsionados pelo crescente colapso do sistema viário nas grandes cidades.

Entre as diversas organizações cicloativistas *strictu sensu* destaca-se a Bicicletada (www.bicicletada.org), agrupamento voluntário e a-formal de ciclistas inspirados nas *critical mass* americanas e européias: a tomada das ruas por numerosos grupos de ciclistas exigindo o direito de uso do espaço público. No Brasil, a Bicicletada está organizada em mais de 30 cidades, destacando-se São Paulo, Curitiba, Florianópolis, Aracaju e Belo Horizonte.

Muitos grupos que reúnem-se para pedalar por lazer ou esporte acabam ampliando o escopo de suas preocupações ao depararem-se com as condições adversas para o uso da bicicleta.

Diversas entidades não governamentais foram formadas no Brasil na última década com o objetivo de defender e promover a bicicleta como meio de transporte através de intervenções junto ao poder público, pedaladas em vias públicas e atividades educativas, entre outras formas de atuação. Tais entidades vêm buscando agir articuladamente para troca de experiências e para a condução de demandas cuja resolução dependem de iniciativas na esfera federal.

Nesse afã, após vários encontros nacionais, foi criada em 2007 a União dos Ciclistas do Brasil – UCB (www.uniaodeciclistas.org.br), resultado da coalizão de experiências locais exitosas que busca demandar o governo federal, articular ações e disseminar informações.

2. O PROGRAMA DE PARCERIAS PELA BICICLETA NO BRASIL

O Programa de Parcerias pela Bicicleta, ou *Bicycle Partnership Program* (BPP) é uma cooperação internacional coordenada pela ONG holandesa I-Ce – Interface for Cycling Expertise, e seu principal objetivo é contribuir para o desenvolvimento de cidades da Ásia, África e América Latina por meio de apoio ao planejamento e desenho espacial sustentável das cidades, proporcionando redução da pobreza e melhoria da qualidade do ar. O BPP também acomoda a Rede Acadêmica sobre o uso da Bicicleta como Transporte (*Cycling Academic Network* - CAN), programa de apoio a estudos acadêmicos sobre o tema. O Programa de Parcerias pela Bicicleta apóia cidades e organizações da sociedade civil. Na América Latina o país foco do BPP é o Brasil.

No Brasil o BPP vem atuando prioritariamente nas cidades de Florianópolis, Resende e Rio de Janeiro. A política do BPP é que cada cidade assistida atue como piloto, permitindo que outras cidades se beneficiem dos treinamentos e dos modelos de boas práticas colocados em execução. Nas cidades foram realizados cursos de treinamento em planejamento e promoção do transporte por bicicleta para técnicos e dirigentes municipais e estaduais do setor de transporte.

Um desafio recente para a maioria das cidades brasileiras é desenvolver infra-estrutura para transporte não-motorizado sem poder contar com equipes técnicas próprias de planejadores urbanos e sem ter outra cidade que seja referência ou com grande êxito que possa servir de modelo. De forma a suprir essa falta de experiência, a I-CE desenvolveu uma metodologia de Planejamento Cicloviário Participativo em parceria com as cidades de Resende e Rio de Janeiro, no estado do Rio de Janeiro, e Florianópolis, no estado de Santa Catarina.

2.1 Preparação da metodologia

Em todas as cidades piloto a característica principal da mobilidade urbana é a cultura do automóvel, com um crescimento enorme do número de carros nas ruas, resultando em grandes e constantes congestionamentos. Além disso, não há uma cultura de ciclismo e há pouca infra-estrutura para estimular o uso da bicicleta. Observam-se muitos ciclistas circulando nas ruas, mas há falta de dados quantitativos sobre o uso real e potencial da bicicleta. Deste modo os tomadores das decisões têm dúvidas em relação à viabilidade dos investimentos na infra-estrutura para bicicletas.

O método holandês de planejamento urbano chamado de Otimização do Trânsito em uma Área Específica (OTAE) foi desenvolvido para conseguir os objetivos em áreas com tais características, levando em consideração a falta de dados adequados da situação da mobilidade e aspetos como a cultura ciclística local e a viabilidade dos investimentos. Além disso, o método agiliza a aplicação e o ajustamento dos conceitos de inclusão da bicicleta no planejamento urbano.

2.2 Otimização do trânsito numa área específica

O OTAE foi desenvolvido como abordagem para o planejamento de um sistema metropolitano de controle de tráfego operacional. Normalmente, estes projetos endereçam a mobilidade no nível macro de uma região. O OTAE fornece uma diretriz para o uso inteligente da gestão de trânsito como um instrumento para a otimização da capacidade da infra-estrutura.

Durante os procedimentos do OTAE as partes interessadas indicam, no nível metropolitano, o que querem conseguir usando a gestão de trânsito na área metropolitana e quais instrumentos serão necessários para conseguir isto, abordando o assunto em etapas.

Modelos do tráfego, caso disponível, e o conhecimento (tácito) local e regional dos gargalos e das medidas da gestão de trânsito servem como dados iniciais para a metodologia. Estes são tratados em um processo estruturado de análise de problema, ajuste da discussão, escolha de prioridades, criação e desenho das soluções até a tomada de decisão. A abordagem por etapas consiste em inicio do projeto, escolha de políticas públicas, estratégia de intervenções, descrição da situação da referência, análise de gargalos, desenvolvimento de soluções alternativas e, por fim, escolha de intervenções. Desta maneira assegura-se que o processo está estruturado a fim de otimizar a gestão de trânsito.

Algumas características específicas deste método são o aproveitamento de dados concretos (contagens de tráfego, etc) e dados tácitos, como o conhecimento de peritos, de planejadores locais e de usuários. Outra característica é que se aborda o problema ao invés abordar em primeira instancia a solução. Além disso, o método nos Países Baixos é usado principalmente em estudos em grande escala e requer muitos recursos humanos e um bom prazo para ser elaborado.

Finalmente, cada etapa do processo conduz a um resultado intermediário que têm que ser aprovado pela maioria dos participantes e que pode ser apresentado aos responsáveis tomadores de decisões. Desta maneira, os responsáveis pelas decisões estão sendo envolvidos com o progresso e as decisões do projeto e podem dar o consentimento ou sugerir mudanças sem ter que realmente participar no processo de planejamento.

Este tipo da coleta de informação utiliza as técnicas de avaliação rápidas e torna possível a coleta da informação num prazo curto e relativamente barato.

2.3 Inclusão da bicicleta no planejamento urbano

As condições mínimas para o desenho cicloviário são conseqüência do sistema usuário-veículo. O ciclista dirige, se equilibra e é o motor ao mesmo tempo.
O projetista de uma infra-estrutura cicloviária deve estar familiarizado com as possibilidades e as limitações técnicas do condutor e do veículo.
O uso e a função vão determinar as exigências de um projeto.

As cinco exigências básicas para uma boa infra-estrutura cicloviária são as seguintes:

- Atratividade: a infra-estrutura é desenhada e integrada ao ambiente de maneira que pedalar e caminhar torne-se atrativa;
- Integralidade da rede: a infra-estrutura forma uma rede coerente e é ligada com todas as origens e destinos dos ciclistas;
- Linearidade: a infra-estrutura oferece ao ciclista rotas diretas, sem desvios e sem demora;
- Segurança viária: a infra-estrutura garante a segurança para os ciclistas e outros usuários das vias;
- Conforto: a infra-estrutura oferece a possibilidade de fluidez rápida e confortável.

Durante o processo de planejamento para o uso de bicicleta, estas exigências básicas devem ser incluídas de maneira balanceada. Para realizar um desenho compreensivo é preciso uma abordagem integral, avaliando a infra-estrutura cicloviária em diferentes níveis do desenho. Esses diferentes níveis são: o nível da rede, o nível das conexões (intersecções) e o nível das facilidades.

O desenho compreensivo começa com o planejamento no nível da rede. Uma exigência básica é que os elementos do sistema de transporte sejam desenvolvidos de tal maneira, que as externalidades (como segurança e poluição) sejam mínimas. Por isso é muito importante fazer uma análise das origens e destinos a serem favorecidos pela rede cicloviária. Ressalta-se que o ponto forte da bicicleta, em comparação com as outras modalidades de transporte, é o deslocamento nas viagens de curta distância e o uso como modo de transporte alimentador do transporte público.

No nível de conexões (nas seções e intersecções) é bom ressaltar que o sistema de rotas cicloviárias faz parte do sistema de transporte de toda a cidade. Ciclistas são vulneráveis num acidente com outros modos de transporte motorizados e por isso se requer maior atenção. Evitar acidentes pela separação total dos fluxos é uma intervenção extrema, porém às vezes necessária. As intervenções comuns para as seções são ciclovias, ciclofaixas e faixas compartilhadas.

No nível das facilidades, ou seja, no detalhamento das intervenções, é importante que a qualidade fornecida aos ciclistas seja avaliada com os mesmos critérios utilizados para a avaliação da qualidade dos detalhes de infra-estrutura para outros usuários.

2.4 Adaptação do método para a realidade Brasileira

Conforme demonstrado na Tabela 1, a maioria dos deslocamentos de bicicleta na Holanda é feito para viagens de distâncias curtas.

Tabela 1 - PERCENTUAL DAS VIAGENS DE ACORDO COM A DISTÂNCIA E A MODALIDADE DE TRANSPORTE NA HOLANDA

MODALIDADE DE TRANSPORTE	DISTÂNCIA DA VIAGEM				
	0-1 km	1-2,5 km	2,5-5 km	5-7 km	> 7,5 km
Carro	9	31	52	68	78
Trem	0	0	0	0	6
Ônibus/Bonde/Metrô	0	1	3	4	5
Motocicleta	0	1	1	1	1
Bicicleta	27	46	36	23	8
A pé	63	20	7	2	0
Outros	1	1	1	2	2
TOTAL	**100**	**100**	**100**	**100**	**100**

Para poder utilizar os dois métodos holandeses no Brasil foi necessário adaptar o método. As adaptações principais foram a mudança no escopo de projeto da região metropolitana (ou macro) para o nível local (ou micro).

Outra particularidade foi a solicitação pelos técnicos locais de que o método deveria resultar em um projeto consistente, um esboço para um projeto pronto para ser executado, devido aos interesses políticos.

Por isso decidiu-se dividir o processo numa série de três *workshops*, cada um com um objetivo especifico e com a aplicação da aprendizagem no projeto escolhido. Além disso, foi importante primeiro analisar o problema e depois desenvolver várias soluções para evitar que a primeira solução, a ciclovia, sempre seja escolhida. Isso foi feito através da apresentação de

diferentes soluções alternativas e da explicação dos fatores relevantes para selecionar a melhor solução para cada situação especifica.

Nesse processo foi possível constatar que a inclusão da bicicleta no planejamento urbano é uma novidade para a maioria dos técnicos das cidades brasileiras e que muitos deles só consideram o uso de bicicleta apropriado para lazer e não como modo de transporte.

2.5 Metodologia: planejamento participativo da rede cicloviária local

O resultado da integração da metodologia holandesa para o planejamento urbano e os ajustes para a situação brasileira foi uma série de *workshops* interativos. O planejamento da rede e o desenho das intervenções foram elaborados em cooperação com as partes locais interessadas.

O série de *workshops* inicia com um dia de introdução e a visita de um perito em planejamento cicloviário. O objetivo é conhecer a cidade, o projeto cicloviário desejado e explicitar os interesses principais do projeto. Escolhem-se os detalhes do *workshop* adequado para a cidade e determina-se o planejamento e quais são os agentes interessados nos workshops. O objetivo da visita de introdução é a criação de consciência, a avaliação da vontade política, a definição do projeto preliminar e a seleção dos agentes interessados.

A segunda etapa do *workshop*, o planejamento da rede, consome entre dois e quatro dias, dependendo do tamanho e da complexidade da área. Os participantes aprendem os princípios da inclusão da bicicleta no planejamento urbano e, para aplicar a teoria, os participantes definem os origens e os destinos e desenham a rede cicloviária conceitual. Além disso, o grupo faz uma estimativa da demanda futura, determina as conseqüências para a rede conceitual, integra a rede conceitual na infra-estrutura existente e identifica os pontos críticos na rede.

Para preparar os participantes para o desenho das intervenções – como ciclovias, ciclofaixas faixas compartilhadas, equipamentos moderadores de tráfego e medidas nas intersecções – é demonstrada uma apresentação com vários tipos de intervenções realizadas na Holanda. Após isso, o grupo desenha algumas soluções para as seções na rede conceitual para serem apresentadas aos outros participantes, realizando uma discussão sobre as soluções. Dependendo da diversidade dos participantes, pode-se explicitar informações que normalmente não são levantadas, demonstrando com maior força que o uso de soluções padronizadas é somente possível após uma boa análise da situação local.

A etapa final consiste no desenho detalhado das intervenções propostas na etapa anterior, a verificação dos desenhos e o cálculo de custos do projeto.

2.6 Apresentação do “planejamento da rede cicloviária”

A metodologia apresentada no item anterior é utilizada para um projeto numa cidade especifica e para a capacitação dos técnicos das cidades parceiras no BPP. Para a capacitação dos técnicos das outras cidades não parceiros no BPP e para a capacitação de um público maior, o I-CE organizou apresentações sobre o planejamento cicloviário, em cooperação com outras instituições nacionais e internacionais. Em comparação com os *workshops*, essas

apresentações são mais gerais e menos interativas, enfocando principalmente os conceitos da inclusão da bicicleta no planejamento urbano.

As apresentações sobre o planejamento da rede cicloviária ocorreram em eventos de capacitação realizados nas cidades de Guarulhos, Rio de Janeiro, São Paulo, Florianópolis, no congresso da ANPET 2008, em Fortaleza e no evento Bicicultura, realizado nas dependências do Ministério das Cidades, em Novembro de 2008, em Brasília. A reação dos participantes tem sido positiva em todos os cursos. Seus depoimentos revelam que estão estimulados a incluir a bicicleta no planejamento urbano, pois os cursos possibilitam a aquisição de conhecimento e trazem uma nova visão sobre o uso de bicicleta como modo de transporte. Mas os técnicos municipais referem que apesar da compreensão dos conceitos apresentados não há como aplicar estes conhecimentos devido ao despreparo dos órgãos para acolhê-los.

2.7 Considerações sobre o método

Para desenvolver a metodologia "planejamento participativo da rede cicloviária local" utilizaram-se os princípios de dois métodos holandeses para o planejamento urbano. Um método para gerenciar o processo, chamado de "otimização de trânsito numa área específica" e um método para a inclusão da bicicleta no planejamento urbano. Ambos foram combinados e adaptados à situação brasileira.

O método qualifica os planejadores municipais da cidade com conhecimento do planejamento cicloviário e estabelece as vantagens e eventuais desvantagens do uso da bicicleta como uma modalidade de transporte para cada região.

O ineditismo da experiência está na capacitação e envolvimento dos técnicos e da sociedade civil em construir decisões baseadas em influências e hábitos locais, ao invés de apresentação de planos e normas importadas sem participação local.

Essa metodologia envolve os técnicos locais e a sociedade civil organizada na definição de critérios que devem nortear o plano cicloviário: os possíveis itinerários, os pontos críticos, as decisões quanto ao compartilhamento de vias, as restrições de estacionamento de automóveis, o estímulo ao estacionamento de bicicletas e as decisões de desenho urbano.

A aplicação da metodologia mostra que a integração do planejamento cicloviário no processo de planejamento urbano ajuda a implementar melhores políticas públicas para o uso de bicicleta e como resultado tem uma planta ou desenho do projeto que reflete as influências e os hábitos locais. Finalmente

Depois do sucesso dos projetos pilotos, a I-CE decidiu adotar essa metodologia como sua abordagem para o planejamento no *Bicycle Partnership Program* na América Latina, África do Sul, na África oriental e no leste da Índia.

3. O BPP E A SOCIEDADE CIVIL

3.1 Fortalecimento das organizações da sociedade civil (OSC)

O BPP dá continuidade ao programa LOCOMOTIVES *Low Cost Mobility Initiatives*, que desde 2003 apóia organizações da sociedade civil da Ásia, África e América Latina na inclusão, promoção e fortalecimento da participação das organizações e grupos informais da sociedade civil promotores da bicicleta – os cicloativistas.

O BPP apoiou seus membros na criação da rede SUSTRAN LAC, Rede de Transporte Sustentável na América Latina e Caribe (www.sustranlac.org). No Brasil, o BPP também apoiou a criação da União dos Ciclistas do Brasil – UCB (www.uniaodeciclistas.org.br) e a organização do Bicicultura (www.bicicultura.org), extensa programação política, técnica e educativa sobre mobilidade ciclística que ocorreu em Brasília em 2008.

Nos cursos descritos no capítulo anterior sempre se aconselha a presença dos atores da sociedade civil; além disso, os técnicos internacionais da I-Ce também comparecem para realizar comunicações nos eventos políticos e educativos organizados pelos cicloativistas.

3.2 Florianópolis

Em Florianópolis o BPP colabora diretamente com a ViaCiclo – Associação dos Ciclousuários da Grande Florianópolis (www.viaciclo.org.br), organização não governamental fundada em 2001 que busca a melhoria das condições do uso da bicicleta como meio de transporte na capital catarinense e região.

A ViaCiclo demanda constantemente o poder público local, destacando-se as atividades conjuntas com o Instituto de Planejamento Urbano de Florianópolis – IPUF, tais como promoção de pedaladas, pesquisas e materiais promocionais. A ViaCiclo também co-organiza os cursos de formação que são ministrados pelos consultores do BPP aos técnicos e cicloativistas locais, apóia a Bicicletada local e participa de eventos comunitários, destacando-se o Plano Diretor Participativo, ora em fase de elaboração.

4 O BPP E A ACADEMIA

4.1 A Rede Acadêmica sobre o uso da Bicicleta como Transporte, *Cycling Academic Network* CAN

O BPP dá suporte a uma rede de universidades internacionais cujo objetivo é pesquisar e ensinar sobre o transporte não motorizado (TNM). O foco dessa rede de pesquisa são os sistemas de TNM e a sua integração às demais modalidades de transporte urbano. Junto com a universidade de Twente, da Holanda, a I-CE apóia a aquisição de conhecimento baseado na generalização científica das melhores práticas, a provisão de um “estado da arte” da pesquisa científica, o estabelecimento de uma base de conhecimento eletrônico para o ensino e a capacitação através da disseminação de conhecimentos aos usuários e a definição de uma agenda de pesquisa.

Os participantes da rede acadêmica são os estudantes do doutorado, seus supervisores nas universidades brasileiras, africanas e indianas e seus supervisores holandeses. Eles se encontram duas vezes por ano em locais alternados para poder discutir o progresso dos vários elementos e produtos do programa, executar *workshops*, encontrar sócios locais do BPP, realizar visitas técnicas locais e discutir atribuições do trabalho para o período seguinte.

5. CONSIDERAÇÕES FINAIS

As políticas públicas federais referentes à mobilidade urbana têm incentivado o transporte por bicicletas, o uso do transporte coletivo, e o caminhar. Do mesmo modo, a sociedade civil organizada com características cicloativistas, distribuída em todo o país, tem promovido ações que complementam as políticas públicas locais e demandam a ação governamental.

O BPP é um programa internacional que reconhece esses esforços e incentiva seu incremento através de supervisão técnica, consultoria especializada e cursos de formação para gestores, técnicos e ativistas. As atividades realizadas até agora pelo BPP demonstram que existe uma grande necessidade de conhecimento técnico e social sobre o uso da bicicleta como transporte.

Com a metodologia do BPP os atores locais são incentivados a criar uma cultura e conhecimentos próprios que possam servir de modelo e ser disseminados para as demais cidades.

6. REFERÊNCIAS

BOVAG-RAI FOUDATION (2008). *Mobility in figures: cars 2008-2009*. Disponível em <http://www.bovag-cijfers.nl/assets/files/MICauto2008.pdf>. Acesso em 20/06/08.

CROW - Centre for Research and Contract Standardization in Civil and Traffic Engineering (1996). *Sign up for the Bike-Design Manual for a cycle-friendly Infrastructure*. The Netherlands.

FILHO, J. M. (2007). Brasil: pedalar muito ainda é preciso. *Cadernos Técnicos – Transporte Cicloviário*. Vol. 7, p. 128-131. ANTP, São Paulo.

GREAT BRITAIN SOCIAL DEVELOPMENT DEPARTMENT (1995). *Guidance note on how to do stakeholder analysis of aid projects and programmes*. Disponível em <http://www.euforic.org/gb/stake1.htm>. Acesso em 20/06/08.

MIRANDA, A. C. M (2007). Se tivesse que ensinar a projetar ciclovias. *Cadernos Técnicos – Transporte Cicloviário*. Vol. 7, p. 68-111. ANTP, São Paulo.

PAZOS, E. (2007). A integração entre bicicletas e transporte público. *Cadernos Técnicos – Transporte Cicloviário*. Vol. 7, p. 32-43. ANTP, São Paulo.

PIVA, A. (2005). Militância sobre duas rodas: a bicicleta como símbolo de respeito. *Revista Bike Action*. Nº 51, p. 46-49.

XAVIER, G. N. A. O cicloativismo no Brasil e a produção da lei de política nacional de mobilidade urbana (2007). *Em Tese - Revista Eletrônica dos Pós-Graduandos em Sociologia Política da UFSC*. Vol. 3, Nº 2, p. 122-145. Disponível em <http://www.emtese.ufsc.br/vol3_2_res_art2.pdf>. Acesso em 15/12/08.