A CONTRIBUIÇÃO DA SOCIEDADE CIVIL PARA A INCLUSÃO DA BICICLETA NO SISTEMA DE MOBILIDADE URBANA EM FLORIANÓPOLIS/SC.

Giselle Noceti Ammon Xavier[1,2,3], Roberta Raquel[1,4], André Soares[1], Milton Della Giustina[1]

[1] VIACICLO – Associação dos Ciclousuários da Grande Florianópolis, Rua Lauro Linhares, 944 - Trindade - Florianópolis/SC - CEP 88036-002 Tel + 55 (48) 3234-5000 www.viaciclo.org.br E-mail viaciclo@viaciclo.org.br
[2] UDESC, Universidade do Estado de Santa Catarina. Professora efetiva do Centro de Ciências da Saúde e do Esporte. Rua Paschoal Simone, 358 Florianópolis/SC Brasil 88080 350, Página Grupo CICLOBRASIL www.udesc.br/ciclo, Email ciclobrasil@udesc.br;
[3] UFSC, Universidade Federal de Santa Catarina, Doutoranda no Programa de Pós Graduação Interdisciplinar em Ciências Humanas PPGIH www.cfh.ufsc.br/~dich
[4] UFSC, Universidade Federal de Santa Catarina, Mestranda do Programa de Pós Graduação em Geografia www.cfh.ufsc.br/~secpggeo

RESENHA

A mobilidade urbana ocupa um lugar de destaque entre as preocupações de todos os setores, notadamente da academia, do poder público e dos movimentos sociais. Conceber um planejamento que garanta a mobilidade de todos e ao mesmo tempo promova a sustentabilidade urbana vem se mostrando um verdadeiro desafio. Os meios de transporte são fundamentais para a dinâmica social da cidade, mas ao mesmo tempo, também, são responsáveis por parte dos problemas urbanos. A política de mobilidade vigente nas cidades brasileiras foi orientada pelo e para o transporte motorizado individual, de forma que a utilização da bicicleta como meio de transporte para pequenas e médias distâncias, e a sua integração ao sistema municipal de transporte coletivo, está prejudicada. Nesse sentido, é de extrema importância o papel da sociedade civil junto ao poder público na construção de uma política de mobilidade urbana que contemple todos os modais. Algumas cidades ainda estão elaborando o seu Plano Diretor, como Florianópolis. A análise social e histórica da atuação da sociedade civil em Florianópolis demonstra que esta vem conseguindo abrir brechas no modelo preponderante da dominação da mobilidade motorizada individual. Merece destaque a atuação da Associação dos Ciclousuários da Grande Florianópolis – ViaCiclo, que vem realizando ações, junto aos demais campos de organização da sociedade civil, notadamente no movimento comunitário, na conscientização sobre a importância do tema da política favorável à mobilidade ativa – o caminhar e o pedalar, também enfatizando a necessidade de que os espaços urbanos de convívio social e de serviços sejam adaptados conforme os requisitos da acessibilidade universal. Dessa forma, o presente artigo pretende informar sobre as iniciativas governamentais e da sociedade civil, instigando a reflexão acerca da importância da atuação do cicloativismo, para a democratização da mobilidade urbana – com ênfase para o contexto da cidade de Florianópolis.

Palavras-chaves: Bicicleta, Transporte, Cicloativismo, Mobilidade, Sociedade Civil

INTRODUÇÃO

> A política de mobilidade tem por função proporcionar o acesso amplo e democrático ao espaço urbano. (...) Essa mobilidade urbana sustentável pode ser definida como o resultado de um conjunto de políticas de transporte e circulação que visam a priorização dos modos não-motorizados e coletivos de transporte, de forma efetiva, que não gere segregações espaciais, socialmente inclusiva e ecologicamente sustentável. A Mobilidade Urbana Sustentável deve estar integrada às demais políticas urbanas, com o objetivo maior de priorizar o cidadão na efetivação de seus anseios e necessidades, melhorando as condições gerais de deslocamento na cidade (BRASIL, 2006a, p. 19).

A utilização da bicicleta como meio de transporte para pequenas e médias distâncias e a integração da bicicleta ao sistema municipal de transporte coletivo vem ao encontro dessa perspectiva. Pensar em sustentabilidade é repensar o modelo de produção e consumo adotado pela sociedade.
A "escolha" pelo meio de transporte também está associada a esse modelo.

> As políticas de transportes, tanto as relacionadas ao transporte público de passageiros quanto as relacionadas ao transporte privado e o transporte não-motorizado, influenciam e são influenciadas direta e/ou indiretamente por políticas públicas de naturezas diversas. (...) Dentro do ambiente das cidades, o conjunto de políticas urbanas contribui para a definição da forma urbana. A integração das diversas políticas, tais como: uso e ocupação do solo, políticas habitacionais, políticas de transporte, prioridade de sistema viário, regulamentação etc., afeta de maneira direta a competitividade dos diversos modos de transporte, bem como a escolha desses modos e, conseqüentemente, a forma urbana. (...) A prioridade por determinados modos de transporte está diretamente relacionada à provisão de infra-estrutura viária (FERREIRA, 2007).

Os meios de transporte são fundamentais para a dinâmica social da cidade, mas ao mesmo tempo, também, são responsáveis por parte dos problemas urbanos. Nesse sentido, é de extrema importância o papel da sociedade civil junto ao poder público na construção de uma política de mobilidade urbana que contemple todos os modais, priorizando o pedestre, o ciclista e o transporte coletivo (RAQUEL, 2009). Segundo Nazareno Stanislau Affonso (2007), coordenador da ANTP-Brasília, o transporte coletivo e os transportes não motorizados são responsáveis por 70% dos deslocamentos diários no Brasil – Seus dados são baseados em "Perfil da Mobilidade, do Transporte e do Trânsito dos Municípios Brasileiros em 2003" que aponta que 35% da população se desloca a pé, 32% por transporte público, 28% de automóvel, 3% de bicicleta e 2% de moto (BRASIL, ANTP, BNDES, 2004). No entanto, as cidades brasileiras não demonstram essa realidade.

Conforme a publicação PlanMob, do Ministério das Cidades (Brasil, 2007), a política de mobilidade vigente nas cidades brasileiras foi orientada pelo e para o transporte motorizado e individual. Mas tudo indica que esse modelo se esgotou. Não há recursos e, se houvesse, não haveria espaço físico para a contínua massificação do uso do automóvel iniciada a partir da virada do século XIX. Com a multiplicação das distâncias que os veículos motorizados permitiram, houve um crescimento horizontal das cidades – uma ampliação das aglomerações urbanas orientadas e viabilizadas pela disponibilidade desse novo meio de circulação - mas tornou a sociedade dele dependente. Mais deslocamentos exigem mais veículos e maiores investimentos nas infra-estruturas para a sua movimentação; quanto mais vias se constroem, mais carros são colocados em circulação, em geral, em volume superior à capacidade da infra-estrutura construída, aumentando, ao invés de diminuir, os problemas de congestionamento, poluição, perda de tempo, etc.

De acordo com Marcelo Lopes de Souza (2000), as políticas públicas adotadas pelo Estado refletem uma complexa e mutável correlação de forças, onde a mobilidade espacial é extremamente relacionada com renda e seus efeitos negativos (sociais e espaciais) afetam mais aqueles que não se beneficiam dos deslocamentos motorizados - a repartição entre ganhos e riscos é extremamente desigual.

A Associação Nacional de Transportes Públicos ANTP, já em 1997, alertava que a falta de transporte público de qualidade provoca maior uso do transporte individual, que resulta em maior expansão urbana com dispersão das atividades e grandes diferenças de acessibilidade às mesmas - algumas áreas tornando-se críticas, com o transporte público altamente deficitário. A falta de planejamento e controle no ordenamento do uso e ocupação do solo pelo Estado permite que o desenho da cidade seja resultante das forças de mercado, que tendem a investir nas áreas de maior acessibilidade.

Para Ermínia Maricato (2003), a segregação urbana ou ambiental é uma das faces mais importantes da desigualdade social, sendo promotora da mesma por dificuldade de acesso aos serviços e infra-estrutura urbanos que, então, se transformam em menos oportunidades de emprego, menos oportunidades de profissionalização, maior exposição à violência, discriminação racial, discriminação contra mulheres e crianças, difícil acesso à justiça oficial, difícil acesso ao lazer etc.

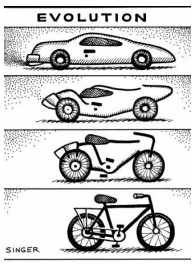
> A relação legislação/mercado restrito/exclusão talvez se mostre mais evidente nas regiões metropolitanas. É nas áreas rejeitadas pelo mercado imobiliário privado e nas áreas públicas, situadas em regiões desvalorizadas, que a população trabalhadora pobre vai se instalar: beira de córregos, encostas dos morros, terrenos sujeitos a enchentes ou outros tipos de riscos, regiões poluídas, ou... áreas de proteção ambiental (onde a vigência de legislação de proteção e ausência de fiscalização definem a desvalorização) (MARICATO, 2003, p.4) .

O cicloativismo, neste contexto, advoga por uma mobilidade urbana que inclua a bicicleta como meio de transporte. A discussão feita por este movimento social transcende o debate ambiental, apesar de este ser considerado um importante elemento da causa ciclística. No entanto, na visão de Liberato (2004), a política “automobilista” vem sendo um dos grandes problemas para o uso da bicicleta; pois, para além das questões ambientais em torno da bicicleta e do automóvel estão envolvidos inúmeros conflitos sociais.

Os autores acreditam que esses conflitos estão associados à apropriação da via pública pelo automóvel, às políticas públicas que priorizam o transporte automotor individual no sistema viário, à indústria automobilista que fomenta um ideário de ascensão social relacionado ao carro, à simbologia construída em torno do automóvel sob a égide da sociedade moderna etc.

Dessa forma, o presente artigo pretende informar sobre as iniciativas governamentais e da sociedade civil, instigando a reflexão acerca da importância da atuação do cicloativismo, para a democratização da mobilidade urbana – com ênfase para o contexto da cidade de Florianópolis.

Por Andy Singer



DIAGNÓSTICO, PROPOSIÇÕES E RESULTADOS – UMA REFLEXÃO

Os atores na Política Nacional de Mobilidade Cicloviária

Para Xavier (2007a) e Miranda & Xavier (2007), o estado da arte da política nacional pelo uso da bicicleta engloba atores dos setores governamental; técnico-profissional e/ou acadêmico; produtor e comerciante de bicicletas e de acessórios; e sociedade civil.

O programa *Bicicleta Brasil* ou *Programa Brasileiro de Mobilidade por Bicicleta*, da Secretaria Nacional de Transporte e Mobilidade Urbana – SEMOB, do Ministério das Cidades (www.cidades.gov.br), representa as iniciativas em favor da bicicleta transporte do setor governamental.

O setor técnico-acadêmico é representado pelos profissionais (consultores, *experts* em planejamento cicloviário), os técnicos de órgãos públicos (em especial, os responsáveis pelo transporte e trânsito), e os professores, acadêmicos (pesquisadores ou extensionistas) de Universidades e outras instituições de ensino/pesquisa – importante ressaltar aqui a *ANTP – Associação Nacional de Transportes Públicos* (www.antp.org.br) e a *ANPET – Associação Nacional de Pesquisa e Ensino em Transportes* (www.anpet.org.br).

A indústria e comércio da bicicleta, e acessórios, está representada pelo IPB, Instituto Pedala Brasil (www.pedalabrasil.com). Participam do IPB representantes dos mais expressivos segmentos do setor, entre eles, ABRADIBI Associação Brasileira dos Fabricantes, Distribuidores, Importadores, Exportadores de Bicicletas, Peças e Acessórios (www.abradibi.com.br); ABRACICLO, Associação Brasileira dos Fabricantes de Motocicletas, Ciclomotores, Motonetas, Bicicletas e Similares (www.abraciclo.com.br); e SIMEFRE, Sindicato Interestadual da Indústria de Materiais e Equipamentos Ferroviários e Rodoviários (www.simefre.org.br), que são as associações “de peso” no mundo da indústria e comércio da bicicleta brasileira.

Já o setor da sociedade civil organizada formalmente está representado pela *UCB - União de Ciclistas do Brasil* (www.uniaodeciclistas.org.br), entidade que congrega várias ONGs e grupos de promotores ao uso da bicicleta ou de cicloativismo (*bicycle advocacy*), e o movimento *Bicicletada* (www.bicicletada.org.br), versão nacional do movimento conhecido mundialmente como *Critical Mass*, que tem caráter contestatório e reivindicatório, sendo informal e sem liderança hierarquizada.

Pode-se afirmar que o setor produtor e de comércio de bicicletas, os cicloativistas, e os técnicos relacionados à mobilidade ativa (governo, iniciativa privada, universidades), formam uma rede de interessados na política de mobilidade urbana (XAVIER, 2007a).

Workshop Internacional sobre Sistemas Cicloviários – Guarulhos SP 2006 – Os Diversos Atores Reunidos

Sobre esse assunto (poder e reconhecimento de atores), representado pelo conceito de *policy arena*, Klaus Frey (2000, p. 223), refere:

> (...) as reações e expectativas das pessoas afetadas por medidas políticas têm um efeito antecipativo para o processo político de decisão e de implementação. Os custos e ganhos que as pessoas esperam de tais medidas tornam-se decisivos para a configuração do processo político. O modelo da policy arena refere-se portanto aos processos de conflito e de consenso dentro das diversas áreas de política(...)

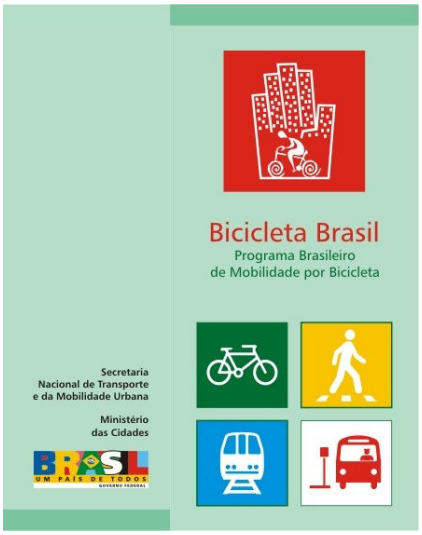
Sobre a rede de atores que participam do processo de formação e implementação da política, Eduardo Marques (2006) menciona:

> O tecido do Estado é produzido e transformado pelas redes entre pessoas e organizações que estruturam internamente as organizações estatais e as inserem em seus ambientes mais amplos. No funcionamento concreto da política (e das políticas), os contatos institucionais são canalizados por contatos pessoais e institucionais que se apóiam em padrões de relações preexistentes, assim como ajudam a recriá-los. Essas estruturas de médio alcance canalizam informações, apoios, alianças e a formação de projetos, visões e percepções. Além disso, esses padrões de relação induzem visões de mundo (e da política), influenciam a formação de preferências, constrangem escolhas, estratégias e alianças e alteram resultados políticos (MARQUES, 2006, p.22).

Para o autor, a presença das redes fornece um elemento de importante estabilidade nos campos ou nas comunidades de políticas, ajudando a manter ao longo do tempo as capacidades administrativas e a memória técnica. Como os processos de produção de políticas acontecem imersos nas redes que estruturam o Estado, há um grande potencial de influência das redes sobre as políticas, mas isso é mediado por pelo menos dois outros elementos: as dinâmicas políticas e os formatos institucionais que cercam as políticas sob estudo.

> Em termos mais concretos, podemos dizer que o tecido do Estado é composto por uma superposição de redes de relações temáticas que circunscrevem as comunidades ligadas a cada uma de suas ações. Essas redes incluem os diversos atores envolvidos com uma determinada política, como técnicos do Estado, ou burocracias em um sentido mais geral, demandantes da política, contratantes da política e políticos e gestores que ocupam cargos eletivos e de livre indicação (MARQUES, 2006, p.22).

As iniciativas do Governo Federal – o programa Bicicleta Brasil



A política de mobilidade por bicicleta do setor governamental em nível nacional é liderada pelo programa Bicicleta Brasil, ou Programa Brasileiro de Mobilidade por Bicicleta - da Secretaria Nacional de Transporte e da Mobilidade Urbana (SeMob), do Ministério das Cidades (www.cidades.gov.br).

> Ao desenvolver o Programa Brasileiro de Mobilidade por bicicleta, a SeMob procura estimular os Governos Municipais, Estaduais e do Distrito Federal a desenvolver e aprimorar ações que favoreçam o uso da bicicleta como modo de transporte, com mais segurança (BRASIL, s.d.1).

Merecem destaque as iniciativas recentes do governo federal pela mobilidade sustentável, enfatizando-se aqui apenas algumas que têm mais relação com a mobilidade por bicicleta:

Lançamento do Programa Brasileiro de Mobilidade por Bicicleta, ou programa Bicicleta Brasil, em 2004 (BRASIL, s.d.1);

Lançamento do Programa Brasileiro de Acessibilidade Urbana – Brasil Acessível, visando a promover o desenho universal das cidades, que permita a mobilidade de todos os cidadãos, incluindo pessoas com restrições de mobilidade por deficiências de visão, audição; pessoas idosas, crianças, gestantes etc, em 2004 (BRASIL, s.d.2);

Entrada em vigor da lei Estatuto da Cidade, Lei federal 10.257/2001 (BRASIL, 2001), estabelecendo a obrigatoriedade de que os municípios tenham Planos Diretores Participativos e Planos de Mobilidade (aqueles com mais de 500 mil habitantes), em 2006;

Publicação dos 5 volumes da Coleção Brasil Acessível, em 2006 (BRASIL, 2006b);

Publicação do Caderno de Referência para a Elaboração de Plano de Mobilidade Urbana, ou PlanMob (BRASIL, 2007a);

Publicação do Caderno de Referência para a elaboração de Plano de Mobilidade por Bicicleta nas Cidades - Coleção Bicicleta Brasil, Caderno 1, em 2007 (BRASIL, 2007b);

Criação do Projeto de Lei da Política Nacional de Mobilidade Urbana - PL 1687/2007 (BRASIL, 2007c).

Nessas várias publicações, leis e projetos governamentais - em especial nas que orientam sobre o Estatuto da Cidade, o Plano Diretor, o Plano Diretor de Mobilidade, e no projeto de Lei da Política Nacional de Mobilidade, a conscientização sobre o tema da mobilidade sustentável, e a importância da mobilidade ativa, está demonstrada.

Mas, conforme Xavier (2007a) em *O cicloativismo no Brasil e a produção da lei de política nacional de mobilidade urbana*, ainda que o País esteja em sintonia com as tendências mundiais de incentivo à mobilidade urbana sustentável, existe uma grande lacuna entre o que há na prática nas cidades brasileiras e a proposta do projeto de lei da Política Nacional de Mobilidade Urbana (MAZON, et. al., 2007).

No documento *Mobilidade e política urbana: subsídios para uma gestão integrada* (BRASIL e IBAM, 2005) está explícito o entendimento de que a mobilidade deve ser centrada nas pessoas e requer que seja possibilitado a todos a satisfação individual e coletiva de atingir os destinos desejados. Sendo necessário valorizar as demandas de mobilidade em geral e particularmente as necessidades dos usuários mais frágeis do sistema, como as crianças, as pessoas com deficiência e os idosos. A publicação ainda comenta que a promoção da mobilidade urbana requer a ênfase no transporte público coletivo e não no transporte individual motorizado, o que significa uma orientação de inclusão social, de racionalidade de investimentos públicos e de redução de congestionamentos, poluição e acidentes[5].

5 Deve-se questionar e procurar "desnormalizar" a designação de "acidentes" para os "sinistros de trânsito". A palavra acidente encobre a lógica capitalista. Pela mesma lógica, então, poderíamos chamar de "acidentes de fluxo econômico" ou "acidentes de nutrição" para a miséria e a fome/desnutrição provocadas pelo sistema (...) (LIBERATO, 2004, p.18). Mortes no trânsito não são acidentes. "Acidente" (dicionário Houaiss): "acontecimento casual, fortuito, inesperado". 18 de Novembro é o Dia Mundial em Homenagem às Vítimas de Trânsito. Um minuto de silêncio pelas 1,2 milhão de vítimas anuais da carnificina motorizada, a maior epidemia silenciosa do nosso tempo, que tira a vida de um ser humano a cada 30 segs. e ainda continua a ser chamada de "acidente". Fonte: http://apocalipsemotorizado.net/2007/11/18/mortes-no-transito-nao-sao-acidentes/

Mas, conforme o Instituto POLIS (Cymbalista, Santoro e Pollini, 2004), que vem auxiliando o Ministério das Cidades no processo informativo e educativo sobre o Estatuto da Cidade, o fato de estar no papel não necessariamente implica em grandes mudanças no cotidiano das cidades:

> (...) a simples existência de uma nova moldura legal não garante por si só a democratização do acesso à terra e às cidades brasileiras. Permanece um grande desafio: no Brasil, as práticas tradicionais empurraram a regulação urbanística para um campo de especialistas e eruditos, com pouca ou nenhuma relação com os diversos atores sociais que interferem na política urbana, ou que precisam dessa intervenção. As potencialidades do Estatuto da Cidade só resultarão em benefícios para as cidades e sua população – especialmente os grupos mais vulneráveis – se seus conteúdos forem conhecidos e instrumentalizados pelo conjunto da sociedade. É imperativa, portanto, a disseminação do conhecimento das possibilidades da Lei (CYMBALISTA, SANTORO e POLLINI, 2004, p.2).

Algumas cidades ainda estão elaborando o seu Plano Diretor. Portanto, é um processo em construção. O que é importante nesse momento é acompanhar, corrigir, adaptar, modificar.
Segundo Oliveira (2006, p. 273) "O planejamento em políticas públicas tem de ser visto como um processo, e não como um produto técnico somente". Para Carvalho (2003, p.186) "*a avaliação é parte constitutiva do processo da política pública*", passando a fazer parte como uma atividade permanente do processo. "Se o sistema das políticas públicas é um processo em fluxo, por associação *uma dada política não pode configurar-se como seqüência linear de etapas*". De forma distinta de interpretações anteriores (geralmente vindas das Ciências da Administração, com etapas estanques: formulação, implementação e avaliação de decisões previamente tomadas), a abordagem que melhor expressa a realidade do conjunto das políticas públicas é a que a considera como um processo contínuo de decisões que, "se de um lado pode contribuir para ajustar e melhor adequar as ações ao seu objeto, de outro, pode alterar substancialmente uma política pública".

Como já foi enfatizado, é de extrema importância o papel da sociedade civil junto ao poder público na construção da política de mobilidade urbana que contemple todos os modais. Porém, conforme Klaus Frey (2004), enquanto se observa uma tendência ao enfraquecimento dos movimentos populares em função do aumento das incertezas sociais, "os governos, carecendo de legitimidade democrática, abrem-se para a sociedade civil, criando novas formas de articulação sociopolítica" (p. 118), como o orçamento participativo, conselhos-gestores ou participação comunitária, na tentativa de conciliar legitimidade democrática e aumento da eficiência.
A ampliação dos atores sociais envolvidos na gestão da coisa publica traz o tema da governança (*governance*). O avanço do debate da governança no âmbito das Ciências Política e Administrativa se deve à retração do Estado promovida pelas políticas neoliberais das últimas duas décadas, e à evidente incapacidade das instituições públicas enfraquecidas em lidar eficientemente com os crescentes problemas urbanos. Mas Frey adverte que tanto pode estar representando uma abertura política (emancipação social e redistribuição de poder, democratização do saber), como pode ser uma face do corte de custos (necessidades administrativas e governamentais).

Para Antonio Miranda (2006), nas iniciativas do Governo Federal para o setor a importância das Organizações da Sociedade Civil tem sido reconhecida. O autor refere que para ampliar essa participação, espera-se que os municípios cumpram o seu papel de fomentar o surgimento dessa forma de manifestação e organização da sociedade, pois se assim o fizerem, no futuro os governos locais terão aliados solidários e participativos nas ações a empreender em favor da bicicleta e da mobilidade em suas cidades.

A Sociedade Civil organizada em redes – O Cicloativismo

De acordo com Xavier (2007b), o cicloativismo é a atividade de militância política nos diversos movimentos sociais defendendo melhores condições para o uso da bicicleta, assumindo caráter reivindicatório ou contestatório junto à sociedade e ao Estado.

Bicicletada Floripa - Foto Dudu

Embora difícil precisar, o inicio do cicloativismo costuma ser relacionado a um movimento em Amsterdã chamado Provos (uma abreviatura para "provocação"), que nos anos sessenta contrapôs a emergente cultura automobilística com a bicicleta. Entre os vários e inusitados "planos" que o Provos delineou estava o "Plano das Bicicletas Brancas". A idéia era espalhar bicicletas totalmente pintadas de branco pela cidade – para que qualquer um pudesse utilizá-las, deixando-as no ponto de destino para que outra pessoa pudesse fazer uso dela.
Nos anos noventa, outro movimento também contrário à cultura automobilística e defensora da bicicleta, a Massa Crítica, ficou conhecido por toda Europa e América do Norte. Surgiu na cidade de San Francisco, EUA, em 1992, e a idéia consistia em reunir os ciclistas da cidade uma vez por mês para voltarem juntos para suas casas - numa espécie de "coincidência organizada", de modo que essa presença em massa fosse sentida pelos próprios ciclistas e pela cidade como um todo (LIBERATO, 2004).

No Brasil a Massa Crítica surgiu com o nome de Bicicletada em 2002 – um movimento que se declara sem líderes ou organização formal, que reúne ciclistas uma vez por mês para fazer uso dos seus direitos: pedalar em grupo pela cidade com o objetivo de (re)ocupação das ruas, conscentização e promoção ao uso bicicleta como transporte (CASTRO, 2005). A bicicletada ocorre em muitas cidades brasileiras (www.bicicletada.org.br).

O cicloativismo brasileiro também se encontra organizado formalmente, como uma entidade nacional – organização não governamental. Iniciou como Fórum Brasileiro de Mobilidade por Bicicleta, criado no Fórum Social Mundial de 2005, em Porto Alegre, e evoluiu para a UCB – União de Ciclistas do Brasil (www.uniaodeciclistas.org.br), que foi lançada em novembro de 2007 (Xavier et al., 2007; Xavier, Giustina e Rijnsburger, 2008), mas só veio a ser registrada, com CNPJ, diretoria formalizada etc, em 2009.

Lançamento da União de Ciclistas do Brasil - Rio de Janeiro, Novembro de 2007

Para Xavier (2007a), a preocupação com a sustentabilidade do planeta está fazendo com que o cicloativismo cresça. Desde a chegada da Internet o movimento se desenvolveu, ganhou agilidade na organização de pedaladas e manifestações - não só em nível local, pois trouxe a sensação de triunfo pessoal a cada cicloativista, que sabe estar fazendo parte de um movimento global de luta pela sustentabilidade, por cidades mais humanas, menos ruidosas, menos poluídas, com maior eqüidade no uso do espaço da via pública, mais praças etc.

> No mundo globalizado há uma tendência, tanto por parte das organizações da sociedade civil e dos movimentos sociais em pensar suas articulações e intercâmbios mútuos enquanto *redes*, (...) os atores dos movimentos tendem a conceber a rede como uma categoria empírica, isto é, como um meio real ou virtual de relações ou, ainda, como um conceito propositivo, através de uma cultura para uma nova forma de articulações da sociedade civil: solidarística, cooperativa, horizontalizada e mais democrática. No pensamento científico, os estudos das ações coletivas na perspectiva de redes, ora tratam estas como um elemento da sociedade da informação que em si estrutura-se cada vez mais sob a forma de redes; ora como uma metodologia adequada para se investigar estas ações na sociedade complexa; ou, ainda, como uma nova forma de relações/articulações dos movimentos no mundo globalizado, cujas características merecem novas formas de entendimento (SCHERER-WARREN, 2007).

Segundo Klaus Frey (2004), no contexto da emergente sociedade informacional observa-se uma sedimentação de novas estruturas que podem ser apreendidas com os conceitos de governança interativa. Scherer-Warren (2007) explica que quando se buscam as redes típicas da sociedade da informação, estamos nos referindo às relações que se estabelecem no interior de um grupo de referência, de afinidade ou em torno de uma causa comum, com vistas à troca de informação, comunicação através desses suportes informacionais, com destaque para a Internet.

> A questão que se coloca é se estamos face a um poder de um mundo socialmente interconectado ou do poder das novas tecnologias? Trata-se das duas coisas: há novas formas e possibilidades de empoderamento da sociedade civil, dos movimentos sociais e mesmo de um ativismo a partir de indivíduos ou de organizações, que são facilitados pelo poder das novas tecnologias. Todavia, essas redes têm vantagens e desvantagens. Suas vantagens principais são a rapidez (comunicação em tempo real) e abrangência (protestos globalizados). Suas desvantagens são sua efemeridade (deletar e desconectar, é fácil); impessoalidade (freqüentemente nem se conhece o interlocutor); e, portanto, engajamento mais superficial (SCHERER-WARREN, 2007).

Sobre redes e movimentos sociais, com Scherer-Warren (2007), é importante considerar:
Redes sociais referem-se a *uma comunidade de sentido*, com afinidades/identificações entre os membros, ou objetivos comuns em torno de uma causa, no interior de um grupo circunscrito ou de uma comunidade. Ex: Redes de parentesco, redes de amizade, redes comunitárias variadas (religiosas, recreativas, associativismo civil, etc).
Porém, ao aludir a redes de mobilização da sociedade civil ou redes propositivas, de políticas sociais ou públicas, distingue-se coletivos em rede e redes de movimentos sociais:
Coletivos em rede referem-se a conexões entre organizações empiricamente localizáveis. Ex: Redes de ONGs ambientalistas. Estes coletivos podem vir a ser segmentos (nós) de uma rede mais ampla de movimentos sociais, que por sua vez é uma rede de redes. São campos políticos ou sub-redes.
Redes de Movimentos sociais referem-se a redes sociais complexas, que vão além de uma mera conexão de coletivos. Os movimentos sociais transcendem organizações empiricamente delimitadas. “Conectam, de forma simbólica, solidarística e estratégica, sujeitos individuais e atores coletivos, em torno de uma identidade ou identificações comuns, definições de seus adversários e de um projeto de transformação social.”

O processo de inclusão da Mobilidade por Bicicleta em Florianópolis

Segundo Roberta Raquel (2009), a cidade de Florianópolis tem uma história de legislação de ordenamento urbano datada desde 1952, quando seu primeiro Plano Diretor foi elaborado. Pereira (2008) refere que a concepção do citado Plano precede a avaliação das condições existentes e desconsidera a história arquitetônica e urbanística da cidade. Entretanto, o Plano Diretor elaborado entre 1972 a 1976 sob o comando de Gama D'Eça foi o que mais provocou transformações na cidade de Florianópolis, principalmente no que se refere à ampliação do sistema viário. A fim de expandir a malha urbana, o Plano contou com a abertura de novas ruas e largas avenidas, o que, desde então, vem sendo uma prática constante na cidade. A estruturação urbana de Florianópolis, de acordo com Pimenta (2005), passou a ser regida prioritariamente pelo sistema viário, que se tornou condicionada às regras do transporte privado individual. Hoje a cidade enfrenta sérios problemas de mobilidade e circulação.

A cidade de Florianópolis não tem tradição no uso da bicicleta, como outras cidades catarinenses (Itajaí, Pomerode, Joinville, para citar algumas que nos anos 60 e 70 tinham ainda grande circulação de bicicletas) e conta apenas com, aproximadamente, 40 km de desconexas vias (ciclovias/ciclofaixas) para a circulação ciclística. Sendo que deste total 11 km ainda estão em construção[6] – Mas o processo está em boa fase – há vários projetos de iniciativas pela bicicleta encaminhados. Inclusive, recentemente o Prefeito participou do evento *World Congress Cities-for-Mobility* (www.cities-for-mobility.net), na cidade de Stuttgart, Alemanha, onde foi palestrante apresentando as iniciativas de mobilidade, com especial ênfase para a mobilidade cicloviária em Florianópolis – Nesse evento, o Prefeito Dário Berger assinou uma Carta de compromisso referente a iniciativas de mobilidade sustentável com o Prefeito de Stuttgart, Dr. Wolfgang Schuster. No seu retorno, aparentemente influenciado pelo evento, anunciou que "seu sonho é finalizar o mandato com 100 km de vias cicláveis em Florianópolis.[7]
Florianópolis participa, além dessa rede *Cities-for-Mobility* (na qual lidera o tema de transportes não-motorizados), de mais dois outros programas de cooperação internacional relacionados à mobilidade por bicicleta: o *Bicycle Partnership Program* (www.bikepartners.nl), coordenado pela ONG holandesa *Interface for Cycling Expertise* (www.cycling.nl) e do programa *Movilization* (www.movilization.org), coordenado pela fundação de mesmo nome. Esses programas vêm oferecendo apoio ao município com capacitação técnica, revisão de projetos, apoio a campanhas etc (DA SILVA et al., 2006).

A Viaciclo - Associação dos Ciclousuários da Grande Florianópolis surgiu em 2001, fundada por um grupo de ciclistas preocupados em melhorar as condições de mobilidade dos usuários de bicicleta na região da Grande Florianópolis, dando continuidade às atividades do Grupo CicloBrasil, surgido em 1997 como projeto Pedala Floripa, extrapolando os limites da academia, um grupo de Extensão Universitária e de Pesquisa, da Universidade do Estado de Santa Catarina - UDESC (www.udesc.br/ciclo), em parceria com a Universidade Federal de Santa Catarina (NuPaf UFSC www.nupaf.ufsc.br). Juntas, essas entidades vêm participando, também, de programas internacionais, como foi o caso do LOCOMOTIVES – *Low Cost Mobility Initiatives* 2003-2006 (I-ce, 2007 v.1 e v.2) e o atual *Bicycle Partnership Program* (www.bikepartners.nl) (XAVIER et al., 2009). É com o apoio destes, que muitas atividades como cursos, seminários técnicos e eventos comunitários foram realizados.[8]

6 Descrição e mapa contendo as vias cicláveis de Florianópolis podem ser visualizados em <http://www.viaciclo.org.br/portal/informacoes/ciclovias-regiao>.
7 Entrevista com Prefeito Dário Berger – 100 km de vias cicláveis – pode ser visualizada em <http://www.youtube.com/watch?v=j1UJIZiz3Wc&feature=channel_page>.
8 Relatórios anuais das atividades desenvolvidas pela Associação Viaciclo estão disponíveis em <http://www.viaciclo.org.br/portal/atividades/relatorios>.

Presidente da Viaciclo, Milton Della Giustina, pedala com Prefeito Dário Berger em inauguração da Ciclovia da Av. Hercílio Luz

Apesar de Florianópolis contar com uma boa legislação de amparo à mobilidade ciclística, a Lei Municipal 078/2001 (Florianópolis, 2001) - segundo a qual o sistema cicloviário deve se integrar aos demais modais, os órgãos públicos obrigam-se a reservar lugar para estacionar bicicletas, as novas vias públicas deverão contemplar o sistema cicloviário, e os terminais integrados de transporte coletivo municipal deverão ter espaços reservados para bicicletas na forma de estacionamentos e/ou bicicletários – na prática ela não é cumprida. Embora, ganhos em poder da sociedade civil estejam "conquistando" cada item da referida lei.[9]

Florianópolis tem cerca de 130 km de rodovias estaduais dentro do seu pequeno território – na maior parte uma ilha. Portanto, não basta lidar com o poder público municipal, é preciso "re-conquistar o direito de circular de bicicleta com segurança, também, nas rodovias". [10]
Da mesma forma, apesar da Lei Estadual 10.728/1998 (Santa Catarina, 1998), que obriga às novas rodovias estaduais que atravessam perímetros urbanos de municípios e distritos a contemplarem ciclovias, são poucos os trechos de rodovias que já têm calçadas e ciclovias ou ciclofaixas.[6] A Viaciclo e a UDESC, são parceiras do Governo do Estado no programa Plataforma Catarinense de Mobilidade Sustentável (www.deinfra.sc.gov.br/pcms).[11]

Na busca de fomentar ainda mais o debate sobre a mobilidade ciclística, a Viaciclo elaborou o projeto "Promoção da Mobilidade Ciclística na Revisão do Plano Diretor de Florianópolis". A instituição participou de reuniões do processo de construção do Plano Diretor Participativo (PDP) em diferentes distritos, com o intuito de apresentar as propostas e discussões a respeito do uso da bicicleta como meio de transporte. De um modo geral, os participantes das reuniões distritais acolheram bem a iniciativa, e, praticamente, todas as comunidades incluíram em seus relatórios a necessidade de infra-estrutura cicloviária (VIACICLO, 2008).[12]

9 Embora perdas também tenham ocorrido, como é o caso de 3 bicicletários construídos nos terminais de integração do transporte coletivo, que nunca chegaram a entrar em funcionamento e agora foram cedidos para serem utilizados para outros fins – aparentemente não foi possível para a prefeitura fazer a gestão.
10 A NOTÍCIA. Urbanização atinge as rodovias. Quarta-feira, 31 de outubro de 2007 <http://www.an.com.br/ancapital/2007/out/31/1ger.jsp>
11 Infelizmente o programa tem realizado pouquíssimas atividades. As mais recentes foram um seminário técnico (Seminário Internacional sobre Transporte Cicloviário: Projetos para Municípios), e um treinamento – por videoconferência, que foi transmitido para as secretarias regionais do Estado (Curso de Treinamento Estadual: Planejamento Urbano e o Transporte por Bicicleta nas Cidades), em abril de 2008. Apresentações do curso em >www.viaciclo.org.br/portal/informacoes/cursos<
12 Informações sobre o projeto da Viaciclo no PDP estão disponíveis também on-line em http://www.viaciclo.org.br/portal/atividades/plano-diretor/103-plano-diretor/132-plano-diretor Ressalta-se aqui que o Núcleo Gestor Municipal está denunciando a Prefeitura por interromper e atrasar o Plano Diretor Participativo. Disponível no sítio da ONG Aliança Nativa em http://www.aliancanativa.org.br/noticias.php?cod=148

CONCLUSÕES

Uma série de leis, publicações e atividades técnicas como seminários, cursos e *workshops* vêm sendo desenvolvidas pelo Ministério das Cidades por meio de sua Secretaria Nacional de Transporte e da Mobilidade Urbana, que coordena o programa Bicicleta Brasil.

Também o movimento do cicloativismo vem crescendo em todas as suas formas. Como movimento espontâneo ou como entidades formalizadas – Destacando-se a União de Ciclistas do Brasil e o Movimento Bicicletada.

O setor da indústria e comércio de bicicletas e de produtos se organizou como uma entidade representativa, que também procura mobilizar a sociedade, ao mesmo tempo em que representa a categoria, o Instituto Pedala Brasil.

No setor técnico-profissional e acadêmico também se observa um aumento no número de projetos e publicações sobre a mobilidade cicloviária.

Nos últimos anos houve um avanço na qualificação dos saberes e dos discursos dos atores que promovem a bicicleta como meio de transporte no Brasil – e um maior respeito mútuo no relacionamento entre os diferentes atores e seus saberes.

Graças a muitos cicloativistas, técnicos, profissionais liberais, entidades acadêmicas e entidades representativas de setores, e também com a cooperação de programas internacionais, atingiu-se uma maior maturidade referente à Política por Mobilidade Cicloviária no Brasil.

Em Florianópolis o cicloativismo vem se fazendo representar pela Viaciclo – Associação dos Ciclousuários da Grande Florianópolis, que trabalha em parceria com o Grupo CicloBrasil da Universidade do Estado de Santa Catarina – UDESC.
Com as constantes lutas do cicloativismo, o poder público vem realizando ações em favor da mobilidade cicloviária – foram construídas ciclovias e ciclofaixas; foram realizadas campanhas – há um processo em andamento.
A Prefeitura, a Viaciclo e o Grupo CicloBrasil vêm participando dos programas de cooperação internacional *Bicycle Partnership Program, Cities-for-Mobility* e *Movilization*.

Entende-se que apesar de todos os problemas que os movimentos sociais enfrentam em suas lutas diárias ainda são eles os responsáveis pelas mudanças sociais; e continuam a ser eles os fomentadores de uma consciência crítica nos diversos atores sociais.

O papel da sociedade civil também é produzir conhecimento e produtos – Existe a necessidade de uma crescente profissionalização do cicloativismo – de forma, inclusive, a atuar como consultores de cidades no desenvolvimento de pesquisas, estudos, certificações de qualidade de infra-estrutura cicloviária, capacitação, desenvolvimento de projetos etc. - Uma especialização necessária para que exista respeito ao movimento cicloativista – de forma que se faça política pela mobilidade cicloviária, com qualidade e fundamentação teórico-prática.

REFERÊNCIAS

AFFONSO, Nazareno S. *Mobilidade Cidadã: direito de todos*. Apresentação na III Jornada Mobilidade e Acessibilidade da UFSC. Florianópolis, junho/2008. Mimeo.

ANTP. Associação Nacional de Transportes Públicos. Desenvolvimento urbano e políticas de transporte e trânsito In: PIRES, Ailton Brasiliense; VASCONCELLOS, Eduardo Alcântara; SILVA, Ayrton Camargo (coords). *Transporte Humano - Cidades com Qualidade de Vida*. São Paulo: PW Gráficos e Editores Associados, 1997, p. 17- 26.

BRASIL. Lei n. 10.257, de 10 julho de 2001. Estatuto da Cidade. Brasília DF, 2001. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/LEIS/LEIS_2001/L10257.htm>. Acesso em: 1 jun. 2009.

_____. Ministério das Cidades. Secretaria Nacional de Transportes e da Mobilidade Urbana. *Caderno de Referência para a elaboração de Plano de Mobilidade por Bicicleta nas Cidades.* Coleção Bicicleta Brasil, v. 1, 2007(b). Disponível em: <http://www.cidades.gov.br/secretarias-nacionais/transporte-e-mobilidade/arquivos/Livro%20Bicicleta%20Brasil.pdf>. Acesso em: 29 mai 2009.

_____. Ministério das Cidades. Secretaria Nacional de Transportes e da Mobilidade Urbana. *Cadernos do Programa Brasil Acessível*. Coleção Brasil Acessível vol. 1, 2,3 4 e 5, 2006(b). Disponível em: http://www.cidades.gov.br/secretarias-nacionais/transporte-e-mobilidade/biblioteca/cadernos-do-programa-brasil-acessivel/>. Acesso em: 29 jun. 2009.

_____. Ministério das Cidades, Secretaria Nacional de Transporte e da Mobilidade Urbana. Brasil. Curso Gestão Integrada da Mobilidade Urbana. 2006(a), 146p.

_____. Ministério das Cidades. Secretaria Nacional de Transportes e da Mobilidade Urbana. Definindo o Plano Diretor de Transporte e da Mobilidade. In: FERNANDES, Arlindo; SANTANA, Antônio Luiz M. (coords.). *PlanMob: Caderno de Referência para Elaboração de Plano de Mobilidade Urbana*. Brasília DF, 2007(a). Disponível em: <http://www.cidades.gov.br/secretarias-nacionais/transporte-e-Mobilidade/arquivos/Livro%20Plano%20Mobilidade.pdf>. Acesso em: 7 mai. 2009.

_____. Ministério das Cidades. Secretaria Nacional de Transportes e da Mobilidade Urbana. *Programa Bicicleta Brasil. Apresentação*, s.d.1 Disponível em: <http://www.cidades.gov.br/secretarias-nacionais/transporte-e-mobilidade/programas-e-acoes/bicicleta-brasil/apresentacao/>. Acesso em: 29 jun. 2009.

_____. Ministério das Cidades. Secretaria Nacional de Transportes e da Mobilidade Urbana. *Programa Brasil Acessível. Apresentação*, s.d.2 Disponível em: http://www.cidades.gov.br/secretarias-nacionais/transporte-e-mobilidade/programas-e-acoes/brasil-acessivel/apresentacao/ Acesso em: 29 jun. 2009.

_____. Projeto de Lei n. 1.687, de 2 de Agosto de 2007.Brasília DF, 2007(c). Disponível em: <http://www.camara.gov.br/sileg/integras/490138.pdf>. Acesso em: 4 jan. 2009.

_____ ANTP-BNDES Ministério das Cidades, Associação Nacional de Transportes Públicos e Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social. *Perfil da Mobilidade, do Transporte e do Trânsito nos Municípios Brasileiros em 2003*, Relatório Final. Brasil, 2004. Disponível em <http://www.criancasegura.org.br/downloads/pesquisa/Relatorio%204.pdf> Acesso em: 4 jan. 2009.

_____ - IBAM. Ministério das Cidades, Secretaria Nacional de Transporte e da Mobilidade Urbana e Instituto Brasileiro de Administração Municipal. Mobilidade e política urbana: subsídios para uma gestão integrada. Coordenação de Lia Bergman e Nidia I. A. de Rabi. – Rio de Janeiro: IBAM; Ministério das Cidades, 2005. 52 p. Disponível em <www.cidades.gov.br/media/MobilidadeePoliticaUrbana.pdf> Acesso em: 1 jul. 2008.

CARVALHO, Sonia Nahas. Avaliação de programas sociais: balanço das experiências e contribuição para o debate. *São Paulo em Perspectiva*, v. 17, n 3-4), p. 185-197, 2003.

CASTRO, Fábio. Especial Bicicleta na Cidade: Atores sociais unem esforços para viabilizar mobilidade alternativa. Agência Repórter Social, 8 nov. 2005.
Disponível em <http://www.reportersocial.com.br/noticias.asp?id=1033> Acesso em: 15 jul. 2008.

CYMBALISTA, Renato; SANTORO, Paula F.; POLLINI, Paula. *Estatuto da Cidade: o desafio da capacitação de atores locais.* In: Curso Gestão Urbana e de Cidades. Instituto Pólis, 2004. Disponível: <www.polis.org.br/download/267.pdf> Acesso em: 15 jul. 2008.

DA SILVA, Vera L.; XAVIER Giselle N.A.; GIUSTINA Milton C.D.; MIRANDA Antonio C.M. *Improving Cycling In Florianópolis*, Southern Brazil, Step By Step. Velo Mondial 2006 Proceedings. Marketplace Papers D-H.
Disponível em: <http://www.velomondial2006.com/proceedings.php> Acesso em: 10 fev. 2009.

FERREIRA, Eric A. Integração com o transporte não-motorizado. In: Integração nos Transportes Públicos. *Série Cadernos Técnicos ANTP/BNDES*, v. 5, p.148-65, 2007.

FLORIANÓPOLIS. Lei Complementar 078 de março de 2001. Florianópolis SC, 2001. Disponível em: <http://sistemas.sc.gov.br/cmf/pesquisa/PesquisaDocumentos.asp> Acesso em: 10 fev. 2009.

FREY, Klaus. Governança interativa: uma concepção para compreender a gestão pública participativa? In: *Política & Sociedade*. Revista de Sociologia Política. Florianópolis: UFSC: Cidade Futura, 2004.

I-CE Interface for Cycling Expertise. *Locomotives full steam ahead*. Cycling planning and promotion. A report 5 cross-cutting themes in the Locomotives program: stragegic planning for cycling, cycling and public transport, advocacy, cycling promotion and data collection. v.1, 2007. Disponível em
<http://www.i-ce.nl/index.php?option=com_docman&task=doc_download&gid=3&Itemid=>
Acesso em 29 jun. 2009.

I-CE Interface for Cycling Expertise. *Locomotives full steam ahead*. Civil Society and Cycling Development. A report on the processes involved in integrating cycling into urban transportation planning during the Locomotives program (2003 - 2006) in South Africa, Ghana, Tanzania, Kenya, Sri Lanka, Colombia, Uganda, India and Brazil. v. 2, 2007. Disponível em
<http://www.i-ce.nl/index.php?option=com_docman&task=doc_download&gid=4&Itemid=>
Acesso em 29 jun. 2009.

LIBERATO, Léo V. M. Bicicleta e Tempo de Contestação. Revista *Xaman*, Finlândia, n. 1/2004, 2004.

MARICATO, Ermínia T. M. O Ministério das Cidades e a política nacional de desenvolvimento urbano: cidades brasileiras: a matriz patrimonialista. *Políticas Sociais*, v. 12, p. 211-220, 2006. Disponível em: <http://www.ipea.gov.br/sites/000/2/publicacoes/bpsociais/bps_12/ensaio2_ministerio.pdf>. Acesso em: 10 fev. 2009.

MARQUES, Eduardo C. Redes sociais e poder no Estado brasileiro: aprendizado a partir de políticas urbanas. *Rev. Brás. Ci. Soc.*, v. 21, n. 60, p. 15-41, fev. 2006.

MAZON, Marcia S.; BORBA, Julian; LACERDA, Gustavo B.; SANEH, Giuliano. *Em Tese - Revista Eletrônica dos Pós-Graduandos em Sociologia Política da UFSC*, v. 3 n. 2, editorial, 2007. Disponível: http://www.emtese.ufsc.br/editorial_vol3.pdf Acesso jul. 2008

MIRANDA, Antonio C. M. As ONGs na construção da nova mobilidade urbana. Apostila do Programa de Apoio Municipal ao Planejamento Cicloviário, CICLOPAM, Un. 4, IPB, 2006.

MIRANDA, Antonio C.M. e XAVIER, Giselle N.A. The Brazilian Scenario for Bicycle Mobility is Changing. Anais da Velo City 2007. Conferência Internacional sobre o uso da Bicicleta, Munique, Alemanha, 12 a 15 de junho de 2007.
Disponível em: <http://www.nationaler-radverkehrsplan.de/eu-bund-laender/eu/velocity/presentations/velocity2007_tu4a2_long_public.pdf> Acesso em: 29 jun. 2009.

OLIVEIRA, José A. P. Editorial. *Cadernos EBAPE*, v. III, n. 3, 2005.
Disponível em <http://www.ebape.fgv.br/cadernosebape/asp/dsp_editorial.asp?coded=30> Acesso em: 13 jul. 2008

PEREIRA, Elson M. *Desenho Urbanístico Modernista e visão teleológica de História*.
Disponível em <http://www.cce.ufsc.br/~elson/109.pdf>. Acesso em: 29 jun. 2009.

PIMENTA, Margareth (org). Florianópolis do outro lado do espelho. Fpolis, Editora da UFSC, 2005.

RAQUEL, Roberta. *A cidade ao alcance do cidadão: o uso da bicicleta como transporte em Florianópolis* (Dissertação de Mestrado). Florianópolis. Universidade Federal de Santa Catarina, 2009.

SANTA CATARINA. Lei Estadual 10.728/1998. Florianópolis, SC, 1998.
Disponível em <http://200.192.66.20/ALESC/PesquisaDocumentos.asp> Acesso em: 10 fev. 2009.

SCHERER-WARREN, Ilse. Redes sociais e de movimentos, pp. 323-332. In: **ENCONTROS e caminhos: formação de educadoras(es) ambientais e coletivos educadores*.* Organização por Luiz Antonio Ferraro Júnior. MMA, Departamento de Educação Ambiental, v. 2, Brasília, 2007, 352p.

SOUZA, Marcelo J. L. *O desafio metropolitano: um estudo sobre a problemática sócio-espacial nas metrópoles brasileiras*. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2000, 368p.

VIACICLO, Associação dos Ciclousuários da Grande Florianópolis. "Promoção da Mobilidade Ciclística na Revisão do Plano Diretor de Florianópolis". Relatório de Atividades, Florianópolis, 2008.

XAVIER, Giselle N. A. Cicloativismo. Definição (baseado em definições do Glossário do Terceiro Setor http://www.cybercity.com.br/3brasil/glossario.htm) apresentada no Seminário "A Bicicleta e a Mobilidade Urbana no Brasil", promovido pela ANTP – Associação Nacional dos Transportes Públicos, Santos SP, 19 e 20 de abril de 2007.

XAVIER, Giselle N. A. O cicloativismo no Brasil e a produção da lei de política nacional de mobilidade urbana. *Em Tese - Revista Eletrônica dos Pós-Graduandos em Sociologia Política da UFSC*. Vol. 3, Nº 2, p. 122-145, 2007.
Disponível em <http://www.emtese.ufsc.br/vol3_2_res_art2.pdf>. Acesso em: 29 jun. 2009.

XAVIER, Giselle N. A.; PARDO Carlos F.; SAGARIS Lake; DIAZ Oscar E.; GIUSTINA Milton C. D. *Networking pro Bicycles in Latin America and the Caribbean: SUSTRAN LAC- SUStainable TRansport Action Network*. Anais da Velo City 2007 Conferência Internacional sobre o uso da Bicicleta, www.velo-city2007.com Munique, Alemanha, de 12 a 15 de junho de 2007 Disponível em < http://www.nationaler-radverkehrsplan.de/eu-bund-laender/eu/velocity/presentations/velocity2007_tu3f3_long_public.pdf> Acesso em: 29 jun. 2009.

XAVIER, Giselle N. A.; GIUSTINA Milton C.D.; RIJNSBURGER Jaap. *The Bicycle Partnership Program in Brasil and Local Actors.* Conferência Mundial sobre Desenvolvimento de Cidades, Porto Alegre RS, 13 a 16 de Fevereiro de 2008.
Disponível em
<http://www.cefid.udesc.br/ciclo/documentos/2008/artigoWORLD.CONFERENCE.POA.Feb2008.pdf>
Acesso em: 29 jun. 2009.

XAVIER, Giselle N. A.; WITTINK, Roelof; RIJNSBURGER, Jaap; VONK, Warner; RAQUEL, Roberta; SOARES, André. *Programa de Parcerias pela Bicicleta (BPP): Contribuindo para a inclusão da Bicicleta como componente do transporte (público) nas cidades brasileiras*. XV Congresso Latino Americano de Transportes Públicos, CLATPU 2009, Buenos Aires, Argentina, 31 de março a 3 de abril de 2009.