

A COOPERAÇÃO PAÍSES BAIXOS-BRASIL COM GOVERNOS, UNIVERSIDADE E SOCIEDADE CIVIL: ATIVIDADES DO PROGRAMA DE PARCERIAS PELA BICICLETA NO BRASIL.

Giselle Noceti Ammon Xavier¹; Roelof Wittink²; Robert Paul Hulleman³; Jaap Rijnsburger⁴

¹ UDESC, Universidade do Estado de Santa Catarina, Rua Paschoal Simone, 358 Florianópolis/SC Brasil 88080 350, Página Grupo CICLOBRASIL www.udesc.br/ciclo, Email ciclobrasil@udesc.br e VIACICLO – Associação dos Ciclousoários da Grande Florianópolis, Rua Lauro Linhares, 944 - CEP 88036 002 www.viaciclo.org.br E-mail viaciclo@viaciclo.org.br

^{2, 3} I-ce, Interface for Cycling Expertise, Trans 3, 3512 JJ Utrecht, The Netherlands, Tel +31 (0)30 2304521, Fax +31 (0)30 2312384, Página I-ce www.i-ce.info, Email i-ce@cycling.nl.

⁴ Fietslab - Metropolitan Cycling Lab, Nieuwehaven 201A, 2801 CX Gouda, The Netherlands, Tel +31 (0) 182 671145, Fax +31 (0) 84 2235985, Página www.cyclinglab.org, Email jaap@antenna.nl

RESENHA

Existe um crescente convencimento de políticos e de profissionais técnico-acadêmicos do setor transporte sobre a capacidade da bicicleta funcionar como transporte de massa para pequenos deslocamentos e como alimentadora do transporte coletivo para os deslocamentos maiores. O Programa de Parcerias pela Bicicleta ou Bicycle Partnership Program (BPP) é uma cooperação internacional coordenada pela ONG holandesa Interface for Cycling Expertise (I-ce www.i-ce.info), que vem oferecendo gratuitamente a experiência holandesa no treinamento do capital humano brasileiro por meio de parcerias com governos, universidades e sociedade civil. O objetivo é que as universidades incluam o tema da bicicleta em seus ensinamentos, suas pesquisas e publicações; que técnicos e profissionais se tornem capazes de planejar redes cicloviárias integradas aos sistemas de transportes já existentes; e que grupos de cicloativismo se tornem fortes e capazes de mobilizar a sociedade para aprovação e exigência das iniciativas de inclusão da mobilidade por bicicleta nas cidades. A política do BPP é que cada cidade ou grupo de cicloativismo assistido atue como piloto, permitindo que outros também se beneficiem dos treinamentos e dos modelos de boas práticas colocados em execução. O presente artigo descreve as atividades do Programa de Parcerias pela Bicicleta no Brasil, ressaltando seus aspectos de investimento na formação e treinamento de capital humano brasileiros.

Palavras-chaves: Bicicleta, Transporte, Cicloativismo, Cooperação

INTRODUÇÃO

A cidade onde se pode pedalar com segurança é uma cidade onde há respeito às pessoas.

É com satisfação que se observa que o tema da bicicleta como meio de transporte está cada dia mais presente na mídia e nas palavras de administradores brasileiros. 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.

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 de transporte de massa. Entretanto, existe pouco conhecimento por parte dos técnicos locais sobre o planejamento integrado da mobilidade – onde a bicicleta seja um dos modos de transporte - e o tema praticamente não é ensinado nas universidades.

Planejar a mobilidade urbana de forma integrada e baseada no desenho universal de acessibilidade significa assumir uma postura político-profissional que visa inverter a lógica da sociedade de consumo e da transformação das cidades em ambientes próprios para os carros e impróprios para as pessoas. Optar por oferecer melhores condições para o caminhar, o pedalar e o transporte público nas cidades em detrimento da “facilitação ao fluxo” crescente de veículos automotores individuais é, de fato, uma atitude incomum para os dirigentes políticos e profissionais-técnicos, planejadores urbanos brasileiros.

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 e que a consciência . 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 (BRASIL, 2007a).

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. A maior expansão urbana, com dispersão das atividades e serviços, gera regiões de baixa densidade populacional, inviabilizando o transporte de massa de qualidade para essas regiões, o que estimula maior uso do transporte individual motorizado (ANTP, 1997).

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 bicicleta é um veículo acessível para a maior parte da população e, portanto, capaz de promover maior igualdade social no uso do espaço público. É impossível negar o valor da bicicleta para deslocamentos em pequenas e médias distâncias – e, principalmente, 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.

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* (www.cycling.nl) que vem oferecendo gratuitamente a experiência daquele país através de várias linhas de ação, com o objetivo de contribuir para a redução da pobreza e a melhoria da qualidade do ar das cidades.

O presente artigo descreve as contribuições do BPP para o País por meio de parcerias com governos, universidades e sociedade civil.

DIAGNÓSTICO, PROPOSIÇÕES E RESULTADOS

O Programa de Parcerias pela Bicicleta ou *Bicycle Partnership Program* (BPP 2007-2010) é o sucessor do bem sucedido programa Low Cost Mobility Initiatives (LOCOMOTIVES 2003-2006), que apoiou 9 ONGs da África, Ásia e América Latina, na realização de atividades junto à Sociedade Civil e Governos, resultando em ações municipais de conscientização e capacitação para políticas e projetos de mobilidade que incluam a bicicleta como transporte (I-CE, 2007 v.1 e v.2).

O principal objetivo do BPP 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 – permitindo melhorias das condições de transporte da população a um baixo custo - proporcionando um ambiente viário mais seguro e maior qualidade de vida nas cidades – contribuindo para a redução da pobreza e melhoria da qualidade do ar.

O BPP oferece assistência para autoridades locais, Organizações da Sociedade Civil (*Civil Society Organisations* - CSOs), Universidades e outros parceiros – criando ou incentivando o processo local do conhecimento e da formação de políticas que tornem possível o uso da bicicleta como meio de transporte nas cidades.

A cooperação com Governos Brasileiros.

Em nível federal o BPP tem cooperado com a Secretaria Nacional de Transporte e da Mobilidade Urbana (SeMob) do Ministério das Cidades (www.cidades.gov.br).

Merece destacar as iniciativas recentes do governo federal para a questão da mobilidade sustentável e em especial a mobilidade por bicicleta: (i) lançamento do Programa Brasileiro de Mobilidade por Bicicleta, ou programa Bicicleta Brasil, em 2004 (BRASIL, s.d.1); (ii) 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); (iii) 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; (iv) publicação dos 5 volumes da Coleção Brasil Acessível, em 2006 (BRASIL, 2006); (v) publicação dos documentos Caderno de Referência para Elaboração de Plano de Mobilidade Urbana, ou PlanMob (BRASIL, 2007a) e Caderno de Referência para a elaboração de Plano de Mobilidade por Bicicleta nas Cidades Coleção Bicicleta Brasil, Caderno 1, em 2007 (BRASIL, 2007b); (vi) criação do Projeto de Lei da Política Nacional de Mobilidade Urbana - PL 1687/2007 (BRASIL, 2007c).

O Estatuto da Cidade e o projeto de lei da Política Nacional de Mobilidade Urbana procuram direcionar a sociedade para uma modificação da política de mobilidade adotada nas cidades brasileiras, valorizando e transformando em compulsório o uso social do espaço urbano, bem como transformando o transporte coletivo, o pedalar e o caminhar como as formas preferenciais de deslocamento nas cidades. De acordo com o Caderno de Referência para a elaboração de Plano de Mobilidade por Bicicleta nas Cidades (Brasil, 2007a), a formulação da política para construção de cidades sustentáveis pelo Governo Federal, com proposições de planejamento integrado nas questões de mobilidade urbana, tem foco na interseção de quatro campos de ação: desenvolvimento urbano, sustentabilidade ambiental, inclusão social e democratização do espaço. Dentro dessa visão a bicicleta representa o próprio conceito de mobilidade urbana para cidades sustentáveis, sendo uma forma de inclusão social, de redução e eliminação de agentes poluentes e de melhoria da saúde da população.

Foram realizados workshops do programa Bicicleta Brasil contando com presença de consultores do BPP, em 2008 e 2009.

De uma maneira bastante simplificada pode-se referir que os conceitos mais importantes repassados pelos técnicos consultores do BPP referem-se às cinco exigências básicas para o planejamento e a construção de uma boa infra-estrutura cicloviária, sendo elas: (i) atratividade: a infra-estrutura é desenhada e integrada ao ambiente de maneira que pedalar e caminhar torna-se atrativo; (ii) integralidade da rede: a infra-estrutura forma uma rede coerente e é ligada com as origens e destinos dos ciclistas; (iii) linearidade: a infra-estrutura oferece ao ciclista rotas diretas, sem desvios e sem demora; (iv) segurança viária: a infra-estrutura garante a segurança para os ciclistas e outros usuários das vias; (v) conforto: a infra-estrutura oferece a possibilidade de fluidez – é rápida e confortável (I-CE & GTZ SUTP, 2009).

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 (é muito importante fazer uma análise das origens e destinos a serem favorecidos pela rede cicloviária, pois o ponto forte da bicicleta é o deslocamento nas viagens de curta distância e o seu uso como modo de transporte alimentador do transporte público); o nível das conexões (nas seções e interseções as intervenções comuns para as seções são ciclovias, ciclofaixas e faixas compartilhadas); e o nível das facilidades (bicicletários, paraciclos, pontes, passarelas, semáforos com preferência etc são detalhes de infra-estrutura que garantem a qualidade) (XAVIER ET AL., 2009).

Em nível estadual o BPP tem cooperado com os Estados de Santa Catarina (programa Plataforma Catarinense de Mobilidade Sustentável), Rio de Janeiro (programa Rio Estado da Bicicleta) e com o Distrito Federal (programa Pedala DF).⁵

O BPP realizou reuniões com o Governo de SC e, junto com a Secretaria de Estado da Infra-estrutura (www.sie.sc.gov.br), DEINFRA, Departamento Estadual de Infra-estrutura (www.deinfra.sc.gov.br), UDESC – Grupo CICLOBRASIL (www.udesc.br/ciclo) e a Associação Viaciclo (www.viaciclo.org.br), ministrou 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. Esses eventos contaram com a presença de representante do programa Bicicleta Brasil, e do técnico, autoridade em planejamento cicloviário no Brasil, Antonio Carlos de Mattos Miranda. Teve também a participação de técnicos de outra ONG holandesa, a Fundação Movilization (www.movilization.org).⁶

O BPP realizou reuniões com o Governo do Estado do RJ, a equipe do programa Rio Estado da Bicicleta e a Associação Transporte Ativo (www.ta.org.br) e estuda a possibilidade de parceria para trabalhar as interseções no Arco Rodoviário.

5 Os programas Estaduais relacionados à mobilidade por Bicicleta estão disponíveis em: Plataforma Catarinense de Mobilidade Sustentável >www.deinfra.sc.gov.br/pcms< Rio Estado da Bicicleta >www.transportes.rj.gov.br/downloads/rio_estado_da_bicicleta.pdf< Pedala DF >www.pedala.df.gov.br<

(Obs Os sítios eletrônicos dos programas estaduais de SC e RJ estão desatualizados).

6 As apresentações do curso de SC podem ser visualizadas no sítio da Associação Viaciclo em >www.viaciclo.org.br/portal/informacoes/cursos<

O BPP realizou reuniões com o Governo do DF, a equipe do programa Pedala DF e a Associação Rodas da Paz (www.rodasdapaz.org.br) e realizou um workshop sobre os projetos cicloviários em andamento, em dezembro de 2008, tendo feito sugestões de melhorias em algumas interseções.

Em nível municipal o BPP vem atuando prioritariamente nas cidades de Florianópolis e Rio de Janeiro (mas já realizou atividades em várias outras cidades como São Paulo, Resende, Joinville, Blumenau, Timbó, Biguaçu, Araranguá, que aqui não serão descritas).

Um desafio recente para a maioria das cidades brasileiras é desenvolver infra-estrutura para transporte não-motorizado sem um passado de intervenções e experiência, principalmente em planejamento cicloviário, por parte da equipe técnica local de planejadores urbanos.

Os treinamentos realizados nas cidades participantes do BPP demonstram que existe uma grande necessidade de conhecimento técnico e social sobre o uso da bicicleta como transporte! 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. Nos eventos realizados é comum a presença de técnicos e cicloativistas de outras municipalidades.

A metodologia que vem sendo aplicada para o planejamento cicloviário nas cidades é a ASCPP Area Specific Cycling Participative Planning. O método foi adotado pelo BPP e vem sendo aplicado em outras cidades latino americanas e em contextos Asiáticos e Africanos também. Trata-se de uma mistura de dois métodos holandeses que foram adaptados para o contexto brasileiro pelos técnicos holandeses consultores do BPP, Rob Hulleman e Warner Vonk, e a técnica brasileira Simone Costa. Os métodos são a ASPP *Area Specific Participative Planning* (DMTPW, 2003-2008), para o planejamento urbano, combinado com *The Cycle Inclusive Planning Concepts* (CROW, 2007), para a inclusão da bicicleta em projetos de transporte e trânsito. Esse método resultante, tem se demonstrado eficaz para o planejamento onde existe falta de pessoal capacitado em planejamento cicloviário e onde há falta de dados adequados sobre a situação da mobilidade - a falta de dados sobre o caminhar e o pedalar é a realidade das cidades brasileiras.

O método tem como características o envolvimento do maior número de atores - técnicos governamentais de diversas áreas (não só do setor transporte e trânsito), líderes comunitários das áreas afetadas pelos projetos, líderes de grupos da sociedade civil como representantes de entidades de luta em favor de pedestres, ciclistas, deficientes físicos, técnicos profissionais liberais consultores - e dispensa grande quantidade de dados, pois baseia-se na suposição (naturalmente fundamentada) de que esses atores detêm o conhecimento necessário para o planejamento. Outra característica é que se aborda o problema ao invés de abordar em primeira instância a solução. De uma forma ordenada em etapas, as soluções vão sendo efetivamente construídas, baseadas nos problemas cotidianos, que, muitas vezes, requerem inúmeras pequenas iniciativas para transpor barreiras ao caminhar e ao pedalar e ao deslocamento em cadeiras de rodas (XAVIER ET AL., 2009).

No Rio de Janeiro a metodologia vem sendo aplicada para a inclusão da bicicleta no projeto de um corredor exclusivo de ônibus, o T5, com ciclovias ao longo do corredor e alimentadoras das estações e bicicletários; e em Florianópolis, em parceria com o DNIT SC - Departamento Nacional de Infra-estrutura de Transportes (www.dnit.gov.br), no projeto de ampliação e revitalização da Via Expressa, BR 282 (rodovia que atravessa grande área urbanizada - é a via de chegada a Florianópolis, que faz a conexão da ilha com a BR101).

O resultado até o momento é a própria aceitação por parte das entidades governamentais em apoiar um processo participativo, composto não apenas por técnico-profissionais das áreas de transporte e trânsito, para a inclusão da mobilidade por bicicleta em seus projetos.

Outro resultado já alcançado durante o processo é um maior número de atores capacitado, que passa a entender sobre o tema ao seu modo, e ter uma atitude mais favorável à mobilidade por bicicleta. O envolvimento dessa gama variada de atores no processo será extremamente útil na hora de defender o projeto nas audiências públicas que advirão. Em ambas as cidades o processo ainda encontra-se em andamento. Mais *workshops* serão realizados até que ocorra a efetiva inclusão da infra-estrutura cicloviária nos projetos.

A cooperação com a Sociedade Civil – o Cicloativismo Brasileiro

A grande necessidade de se desenvolver a plena cidadania, melhorar a equidade, a qualidade de vida e a segurança nos centros urbanos latino-americanos têm levado os movimentos sociais, associações de bairro e os grupos de apoio ao desenvolvimento das comunidades a avaliar as políticas de transporte de uma comunidade. Mais especificamente como o sistema de transporte urbano facilita ou dificulta o exercício dos direitos civis e o acesso às oportunidades iguais de serviços de saúde, de educação, entre outros. As experiências e os estudos em várias partes do mundo revelam que o modelo de sistema de transporte urbano baseado no uso do carro não atingirá estes objetivos, que são vitais para a construção de cidades sustentáveis. Essa abordagem envolve, então, facetas de democracia, governança e economia, assim como política de transportes e o desenho e a operação do sistema de transportes (XAVIER ET AL, 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.

Uma particularidade do BPP é a inclusão, promoção e fortalecimento da participação das organizações e grupos informais da sociedade civil - os chamados cicloativistas – promotores da bicicleta – nos treinamentos, e sua valorização como atores tão importantes como os técnicos em transporte, para que a inclusão da mobilidade por bicicleta seja bem sucedida nas cidades.

Modelos de desenvolvimento das comunidades devem ser empregados para criar capacidade, perspectivas e habilidades requeridas para se “produzir” membros ativos da comunidade, cidadãos engajados. Há muitas ferramentas e estratégias disponíveis para organizações comunitárias e entidades que desejem focar a sua atenção na mobilidade. Quando ferramentas individuais podem ser combinadas para que se tornem estratégias coerentes, aplicadas em horizontes de médio e longo prazo, as iniciativas tendem a ser mais efetivas, e a apresentar melhores resultados (XAVIER ET AL, 2007).

O grupo holandês acredita no poder da sociedade civil e está apoiando a União de Ciclistas do Brasil (UCB www.uniaodeciclistas.org.br), entidade que congrega várias Organizações da Sociedade Civil que atuam na promoção ao uso da bicicleta no País, e está ajudando a existirem laços entre a UCB e a União de Ciclistas da Holanda (Fistfersbond www.fistfersbond.org).

O BPP foi parceiro da União de Ciclistas do Brasil, da Embaixada da Holanda e do Ministério das Cidades na organização do evento Bicicultura (www.bicicultura.org.br), realizado de 12 a 15 de Novembro de 2008 em Brasília, no auditório do Ministério das Cidades. O evento que pretendeu consolidar esse momento de (re)descoberta da bicicleta como transporte pela sociedade brasileira constou de um Seminário Internacional, de

Cursos técnicos, do 4º Encontro Brasileiro de Mobilidade por Bicicleta (Encontro de atores do Cicloativismo) e do II Encontro da UCB.

O BPP também vem apoiando a iniciativa de cicloativistas brasileiros, em parceria com colegas latinoamericanos, na criação da Sustran LAC (www.sustranlac.org), Rede de Transporte Sustentável para a América Latina e o Caribe (XAVIER ET AL., 2007; XAVIER, GIUSTINA e RIJNSBURGER, 2008).

A cooperação com a Academia – Universidades e programas

Para a promoção e o planejamento para a inserção da bicicleta como alternativa de transporte nas cidades é necessário conhecimento. Nossas Universidades incluem muito pouco sobre a bicicleta como transporte nos seus currículos, há falta de material técnico (literatura técnico-acadêmica sobre planejamento de infra-estrutura, sobre a política pública de mobilidade, sobre o movimento social que procura resgatar e defender o espaço da bicicleta na cidade) - há falta de material humano capacitado (técnicos e profissionais capazes de planejar redes cicloviárias e grupos de cicloativismo fortes, capazes de mobilizar a sociedade).

O BPP realizou uma sessão sobre a integração da bicicleta com o transporte público no XIV CLATPU - Congresso Latino-americano de Transporte Público e Urbano, de 18 a 22 de Novembro na cidade do Rio de Janeiro, Brasil 2007 (www.clatpu-anpet2007.com). O BPP apresentou trabalho oral na Conferência Mundial de Desenvolvimento das Cidades, realizada em fevereiro de 2008 em Porto Alegre-RS (www.cmdc2008.com.br). Ministrou treinamento no XXII Congresso da Associação Nacional de Pesquisa e Ensino em Transporte - ANPET, Fortaleza, em novembro de 2008 (www.anpet.org.br). Também participou do CLATPU 2009, em Buenos Aires, em março de 2009 (www.clatpu.org). E, com este trabalho, participa do 17º Congresso Brasileiro de Transporte e Trânsito, da ANTP - Associação Nacional de Transportes Públicos (www.antp.org.br).

O BPP também acomoda a Rede Acadêmica sobre o uso da Bicicleta como Transporte (Cycling Academic Network - CAN), um programa de apoio a estudos acadêmicos sobre o tema. No momento há 6 Doutoramentos em andamento apoiados total ou parcialmente pelo BPP – em todos eles a bicicleta é o tema principal do estudo. Duas alunas são brasileiras.

O BPP recentemente permitiu a publicação da obra *Cycling-Inclusive Policy Development: A Handbook (2009)*, que é uma iniciativa da I-ce, Interface for Cycling Expertise (www.cycling.nl), em parceria com a GTZ – *Gesellschaft für Technische Zusammenarbeit* SUTP Sustainable Urban Transport Project (www.sutp.org). Esse manual oferece informação detalhada em como desenvolver políticas e facilidades favoráveis à bicicleta.

O BPP apóia diferentes participantes do programa – técnicos e cicloativistas - na participação em eventos como Velo City (http://www.ecf.com/138_1), Velo Mondial (www.velomondial.net), Cities for Mobility (www.cities-for-mobility.net) e eventos no País como aqueles realizados pela SEMOB/MdC (www.cidades.gov.br) e outros, como a participação recente no evento organizado pelo CTS Brasil (www.ctsbrasil.org), o *Brazil National Summit for Transport and the Environment*, em 28 de maio 2009 em Brasília – DF.

CONCLUSÕES

O Programa de Parcerias pela Bicicleta (BPP), e seu antecessor, o LOCOMOTIVES, tiveram, e estão tendo, bastante influência no movimento em favor da bicicleta no Brasil.

O método que vem sendo aplicado no planejamento cicloviário nas cidades é a ASCPP Area Specific Cycling Participative Planning, uma mistura de dois métodos holandeses: ASPP

Area Specific Participative Planning, para o planejamento urbano, combinado com o método Cycle Inclusive Planning, para a inclusão da bicicleta em projetos de transporte e trânsito.

O saber técnico e o saber acadêmico são valorizados pelo BPP e considerados fundamentais para a evolução do planejamento cicloviário, mas seu grande diferencial está na valorização do saber da sociedade civil – do líder comunitário, do cicloativista, do simples usuário – no processo de capacitação e de decisão sobre a infra-estrutura cicloviária necessária. O BPP acredita na capacitação não apenas de técnicos e profissionais acadêmicos, mas na massificação do conhecimento sobre o planejamento e uso da bicicleta como transporte como ferramenta para a mudança para políticas de mobilidade favoráveis à mobilidade ativa – ao caminhar, ao pedalar, ao cadeirante.

O Brasil vai indo bem em termos de política, falta executar – mas, a simples criação do Ministério das Cidades (MC), em 2003, formado pelas quatro Secretarias Nacionais: Habitação; Saneamento Ambiental; Transporte e Mobilidade Urbana; e Programas Urbanos, já representa um grande avanço para a Mobilidade Urbana, pois ele passa a ser o formulador das políticas públicas urbanas, unindo as várias pastas afetadas – em torno da Política Nacional de Desenvolvimento Urbano Sustentável. Falta valorizar mais a bicicleta como elemento integrante dessa nova política urbana e que os projetos de habitação e saneamento, sempre levem em consideração a possibilidade de conclusão de infra-estrutura para a mobilidade ativa – caminhar e pedalar em primeiro lugar – e acessibilidade universal nos espaços e nos transportes públicos.

A cooperação com os Países Baixos é muito bem-vinda – suas estratégias envolvem todos os atores de uma forma democrática, contribuindo para a formação de cidadãos ativos na comunidade e em termos de uso da bicicleta, não há discussão, suas cidades são um laboratório vivo.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

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. 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 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.

CROW, The Cycle Inclusive Planning Concepts. *Design Manual for Bicycle Traffic*, 2007(replaced *Sign Up for the Bike*, 1996).

DMTPW Dutch Ministry of Traffic and Public Works, Department DVS/AVV, ASPP *Area Specific Participative Planning* - Gebiedsgericht Benutten - Maatregelencatalogus, Rotterdam, 2003-2008

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: strategic 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.

I-CE & GTZ SUTP. Interface for Cycling Expertise e Sustainable Urban Transport Project from Gesellschaft für Technische Zusammenarbeit. *Cycling-inclusive Policy Development: A Handbook*, The Netherlands, 2009. Disponível em http://www.bikepartners.nl/index.php?option=com_content&task=view&id=166&Itemid=. Acesso em: 29 jun. 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.

XAVIER, Giselle Noceti Ammon. 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 Noceti Ammon; GIUSTINA Milton Carlos Della; 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 Noceti Ammon; PARDO Carlos Felipe; SAGARIS Lake; DIAZ Oscar Edmundo; GIUSTINA Milton Carlos Della. *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; 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, de 31 de março a 3 de abril de 2009.