

O cicloativismo no Brasil e a produção da lei de política nacional de mobilidade urbana¹

Giselle Noceti Ammon Xavier²

Resumo

A aplicação do Estatuto da Cidade (Plano Diretor participativo, Plano Diretor de Mobilidade das Cidades) e, mais recentemente, o anteprojeto de lei da Política Nacional de Mobilidade Urbana (propondo a integração das políticas de transporte com as de desenvolvimento urbano, a melhoria do transporte coletivo, a racionalização do uso dos motorizados individuais, e a valorização dos meios de transporte não-motorizados), demonstram que o Brasil está em sintonia com as tendências mundiais de incentivo à mobilidade urbana sustentável. No entanto, há uma grande lacuna entre o que acontece nas cidades e a proposta do anteprojeto da Política Nacional de Mobilidade Urbana. Este ensaio procura fazer uma reflexão sobre o cicloativismo e a produção da lei da Política Nacional de Mobilidade Urbana, remetendo ao estado da arte do debate sobre a política de mobilidade por bicicleta no Brasil.

Palavras-chave Bicicleta; Cicloativismo, *Bicycle-Advocacy*; Políticas; Mobilidade

Abstract

Brazil is in tune with international tendencies of Sustainable Urban Mobility. This can be observed in the “Estatuto da Cidade” (Statute of the City), including the master plan of the city, the mobility master plan, and most recently the Sustainable Urban Mobility Policy Charter, proposing the integration of transport and urban development policies, the enhancement of the public transport, the rational use of the car, and the improvement of non-motorised means of transportation. Nevertheless, there is a big gap between what is proposed by the Ministry of Cities through these laws and initiatives and what really is happening in daily life and daily investments made by the cities (and or Mayors) to “solve” transportation demands of their citizens. The present essay aims to make a reflection about cycling advocacy and the production of the Sustainable Urban Mobility Policy Charter, situating the state-of-art of the debate regarding cycling mobility policy in Brazil.

Key words Bicycle, Cycling Advocacy; Policy; Mobility

¹ Ensaio apresentado como trabalho final da disciplina SPO 6004 – Políticas Públicas Setoriais (2006.2) do Programa de Pós-Graduação em Sociologia Política do Centro de Filosofia e Ciências Humanas (CFH) da Universidade Federal de Santa Catarina (UFSC), tendo como Professor Dr. Erni José Seibel.

² Doutoranda do Programa de Pós-Graduação Interdisciplinar em Ciências Humanas (PPGICH), Área de Concentração Sociedade e Meio Ambiente (SMA); Linha de Pesquisa Desenvolvimento, conflitos e políticas públicas. Orientador: Professor Dr. Luiz Fernando Scheibe. Professora efetiva do Centro de Educação Física, Fisioterapia e Desportos da Universidade do Estado de Santa Catarina – UDESC. Coordenadora do Grupo CICLOBRASIL, Extensão e Pesquisa em Mobilidade Ativa www.udesc.br/ciclo. E-mail: ciclobrasil@udesc.br

Introdução

(...) uma das principais tarefas para superarmos o problema da fragmentação temática, disciplinar e analítica do estudo de políticas públicas está na construção de pontes entre os modelos de interpretação do Estado e a análise concreta de políticas específicas. Caminhos possíveis para a execução dessa tarefa dizem respeito à exploração sistemática das dinâmicas, dos mecanismos ou das estruturas de médio alcance que cercam a produção das políticas, como estratégias, instituições e padrões de relação entre atores (MARQUES, 2006:17).

A preocupação com a sustentabilidade do planeta está fazendo com que o cicloativismo³ cresça. Desde a chegada da Internet, não só em nível local o movimento se desenvolveu e deu agilidade à organização de pedaladas e manifestações, mas trouxe uma sensação de triunfo pessoal a cada cicloativista, que sabe estar fazendo parte de um movimento global de luta pela sustentabilidade, pela redução de poluentes, por cidades mais humanas, menos ruidosas, com maior equidade no uso do espaço da via pública, com mais praças etc.

A aplicação do Estatuto da Cidade (Plano Diretor participativo, Plano Diretor de Mobilidade das Cidades) e, mais recentemente, o anteprojeto de lei da Política Nacional de Mobilidade Urbana (propondo a integração das políticas de transporte com as de desenvolvimento urbano, a melhoria do transporte coletivo, a racionalização do uso dos motorizados individuais, e a valorização dos meios de transporte não-motorizados), demonstram que nosso País está em sintonia com as tendências mundiais de incentivo à mobilidade urbana sustentável.

³ O cicloativismo é conhecido na língua inglesa como “bicycle advocacy”. Consiste de atividades que defendem os direitos dos ciclistas no uso da via pública, visando melhores condições para pedalar, e popularizar o uso da bicicleta como veículo (WIKIPEDIA, 2007).

Conforme explica Tom Goodefrooij (2007), ex-presidente da ECF, *European Cyclist's Federation*, organizador do *Velo Mondial 2000* Amsterdã: a existência de grupos organizados de ciclismo data do final do século dezenove e início do século XX, com o *CTC (Cycling Touring Club)*, no Reino Unido e a *Dansk Cyclist Forbund*, na Dinamarca, além da holandesa ANWB, que evoluiu como uma associação de motoristas, mas que foi criada como uma associação de ciclistas. Porém, o moderno cicloativismo, com um forte componente político se fortaleceu, na década de setenta. Jaap Rijnsburger (2007), presidente da *Fietsersbond* de 1984 a 1994, acrescenta que essa foi formada em 1975, por grupos de meio ambiente, segurança vial e comunitários, mas que as atividades se iniciaram antes da sua criação oficial, no final dos anos sessenta.

Porém nossas cidades estão, e continuam a ser projetadas pensando no motorizado individual. Faz-se “vista grossa” para o elevado número de mortes no trânsito, a segregação social, a poluição ambiental, o excessivo consumo de espaço público para fins particulares, (i.e. estacionamentos) que são a consequência da política vigente. A reversão dessa hegemonia é envolve um longo processo de transformação social e política., além de hábitos da população. O anteprojeto de lei da Política Nacional de Mobilidade Urbana representa um importante marco para o movimento do cicloativismo que, junto com o movimento em favor dos pedestres e do transporte público, pretende fazer o lobby necessário para a aprovação da lei e sua efetiva execução.

Promover a utilização da bicicleta como forma de transporte passou a ser uma das metas da Organização Mundial da Saúde, pois o caminhar e o pedalar para ir ao trabalho ou fazer compras é eficaz para ganho em performance de homens e mulheres previamente sedentários e para a manutenção de níveis de aptidão física relacionados à saúde.

A bicicleta - veículo versátil, leve, silencioso, barato e não poluente - é parte da solução para os problemas de transporte, conforme comprovam cidades holandesas, alemãs, asiáticas; e várias cidades brasileiras, onde seu uso, apesar da falta de infra-estrutura específica, é enorme. O presente ensaio tem por objetivo fazer uma reflexão sobre o cicloativismo e a produção da lei da Política Nacional de Mobilidade Urbana, remetendo a um estado da arte do debate sobre a política de mobilidade por bicicleta no Brasil.

O Planejamento da Mobilidade Urbana e a Política Nacional de Mobilidade Urbana

É muitas vezes difícil distinguir a política de mobilidade do planejamento da mobilidade, pois que representa a reflexão do Estado sobre a política setorial e sobre a sua própria prática (GEIPOT, 2001). O anteprojeto de lei da Política Nacional de Mobilidade Urbana, que vem sendo debatido em seminários desde 2005, inicia seu texto assim:

CAPÍTULO I - DAS DISPOSIÇÕES GERAIS

Art. 1º A política de mobilidade urbana é instrumento da política de desenvolvimento urbano de que tratam os artigos 21, inciso XX, e 182 da Constituição Federal, e tem como objeto a interação dos deslocamentos de pessoas e bens com a cidade.

Outro capítulo refere:

CAPÍTULO V - DAS DIRETRIZES PARA O PLANEJAMENTO E GESTÃO DOS SISTEMAS DE MOBILIDADE URBANA

Art. 21 O Plano de Mobilidade Urbana previsto, no parágrafo 2º do art. 41 da Lei 10.257, de 10 de julho de 2001, é o instrumento de efetivação da política de mobilidade urbana e deverá seguir os princípios e as diretrizes desta Lei (...)
(M.CIDADES, 2006a)

Baseado em publicações do Ministério das Cidades (2005; 2006 a,b,c,d,e,) afirma-se: A Política Nacional de Mobilidade Urbana, que institui as diretrizes da política de mobilidade urbana, tem íntima relação com o Estatuto das Cidades (Lei 10.257/2001). O Estatuto das Cidades estabeleceu a obrigatoriedade das cidades com mais de 500 mil habitantes elaborarem um *Plano de Transporte Urbano Integrado*, compatível com o seu plano diretor ou nele inserido. A denominação destes planos foi alterada para *Plano Diretor de Transporte e da Mobilidade (PlanMob)*, pela Resolução nº 34, de 01 de julho de 2005, do Conselho das Cidades. Não foi só uma mudança de nome o que ocorreu, mas uma reformulação de conteúdo. Este é um conceito bem mais abrangente, que considera a mobilidade urbana “um atributo das cidades, relativo ao deslocamento de pessoas e bens no espaço urbano, utilizando para isto veículos, vias e toda a infra-estrutura urbana”.

Os antigos planos focavam na circulação de veículos. O PlanMob se preocupa com a circulação das pessoas. A importância estratégica dessa nova abordagem é tanta, que o Ministério das Cidades, por meio da Secretaria Nacional de Transporte e da Mobilidade Urbana, SeMob, decidiu avançar na obrigação legal e incentivar a sua elaboração por todas as cidades com mais de 100 mil habitantes, considerando que nessas ainda é possível reorientar os modelos de urbanização e de circulação de maneira preventiva.

A mesma Resolução nº 34, de 01 de julho de 2005, estabeleceu os princípios e diretrizes gerais a serem observadas na elaboração destes Planos: (I) Garantir a diversidade das modalidades de transporte, respeitando as características das cidades, priorizando o transporte coletivo sobre o individual, os modos não motorizados e valorizando o pedestre; (II) Garantir que a gestão da Mobilidade Urbana ocorra de modo integrado com o Plano Diretor Municipal; (III) Respeitar as especificidades locais e regionais; (IV) Garantir o

controle da expansão urbana, a universalização do acesso à cidade, a melhoria da qualidade ambiental, e o controle dos impactos no sistema de mobilidade gerados pela ordenação do uso do solo. Esse conceito recebe ainda quatro complementos, igualmente estruturais da política desenvolvida pelo Ministério das Cidades: a inclusão social, a sustentabilidade ambiental, a gestão participativa e a democratização do espaço público. O anteprojeto de lei da Política Nacional de Mobilidade Urbana, PNMU, é o instrumento que surge, como uma iniciativa do Ministério das Cidades, visando a incentivar para que este novo conceito de planejamento da mobilidade seja incorporado pelos municípios.

São *princípios* da PNMU: (I) Acessibilidade urbana como direito universal; (II) Garantia de acesso dos cidadãos ao transporte coletivo urbano; (III) Eficiência e eficácia na prestação dos serviços de transporte coletivo; (IV) Contribuição ao desenvolvimento sustentável das cidades; (V) Transparência e participação social no planejamento, controle e avaliação dos serviços de transportes e da política de mobilidade urbana; (VI) Justa distribuição dos benefícios e ônus decorrentes do uso dos diferentes modos do transporte urbano; (VII) Equidade no uso do espaço público de circulação, vias e logradouros. São *diretrizes* 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.

As palavras do Secretário Nacional de Transportes, José Carlos Xavier, em entrevista à *Desafios em desenvolvimento*, a revista mensal de informações e debate do IPEA e do PNUD, resumem, de uma maneira prática, do que trata a política e o anteprojeto de Lei:

A Política Nacional para a Mobilidade Urbana Sustentável apresentada pelo Ministério das Cidades elegeu quatro eixos estratégicos de ação, que embasam os programas e projetos da Secretaria Nacional de Transporte e da Mobilidade Urbana: integração das políticas de transporte com as de desenvolvimento urbano; melhoria do transporte coletivo, com tarifas mais baratas; racionalização do uso dos veículos particulares; e valorização dos meios de transporte não-motorizados (XAVIER, 2005).

A produção da política, apesar de liderada pelo Governo Federal, é formada por vários atores.

O Estado brasileiro é um dos principais atores políticos no cenário do país e cumpriu historicamente papéis importantíssimos na economia e na política nacionais.(...) Entretanto, em uma situação contraditória, conhecemos muito pouco dos detalhes do seu funcionamento. (...) Em período recente, estudos sobre políticas do Estado utilizando análise de redes têm contribuído nesta direção, ao propor a existência de estruturas de médio alcance constituídas por redes entre atores no interior de instituições específicas. Essas estruturas constituem um denso e complexo tecido relacional interno ao Estado que emoldura a dinâmica política e influencia fortemente a formulação e a implementação das políticas públicas. A análise de redes sociais (...) têm explorado, em especial as dinâmicas internas ao Estado e as relações entre ele e a sociedade mais ampla, no interior de comunidades de política pública específicas (MARQUES, 2006, p.15).

Segundo Eduardo Vasconcellos (2001), “as políticas ocorrem em contextos objetivos e são o reflexo parcial das limitações impostas por eles. Não existe uma política ‘absoluta’, livre de pressões reais de várias origens”. Ao se analisar o processo de produção de uma política é necessário atentar para o fato de que se trata de uma construção abstrata. Pode-se apenas apreciar subjetivamente seus caminhos e condicionantes, identificando limitantes mais relevantes e seu peso relativo. Deve-se ponderar ainda que muitos impactos são gerados por agentes que não tomam nenhuma atitude, ou seja, a ausência de decisões é também um fato a ser registrado e inserido no contexto da análise.

O processo analítico deve separar claramente duas características distintas da política, sua *substância* (conteúdo) e seu *processo* (dinâmica). A análise do processo deve levar em consideração os eventos econômicos e políticos relevantes que influenciam a sociedade de um modo geral, bem como a própria política. Alguns componentes essenciais da política servem de elementos para a identificação de períodos: A *formulação*, envolve a materialização da substância da política, ou seja, como se produziram aquelas recomendações explícitas e suas justificativas. A *regulamentação*, engloba os grupos e agentes sociais que foram escolhidos como objeto da política. A *implementação*, é relativa à dinâmica de como colocar as decisões em execução. Por fim, a *apropriação*, se refere ao uso que foi feito dessa política e quem realmente foi influenciado por ela. A identificação dos agentes que participam direta ou indiretamente da formulação e implementação de uma dada política deverá levar em consideração o contexto.

As palavras de Eric Ferreira (2006) resumem o que gostaríamos de dizer sobre o tema:

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 reversão da utilidade de infra-estruturas instaladas para outros fins, pode ser realidade factível e um instrumento de democratização e conscientização do uso do espaço público. A substituição dos espaços destinados ao estacionamento de carros ao longo das calçadas por ciclovias e ciclofaixas é uma política eficiente de incremento de espaço público e de reversão de infra-estrutura (FERREIRA, 2006).

Situando brevemente o Planejamento de Transportes (e Urbano) no Brasil

A prática de planejamento urbano integrado ao planejamento de transportes sempre foi pregada, mas no dia-a-dia a dissociação nunca foi superada. O planejamento urbano sistemático no Brasil acontece de uma forma mais decidida a partir de 1964, com a implantação do Banco Nacional de Habitação, BNH e do Serviço Federal de Habitação e Urbanismo, SERFHAU. Da mesma forma, os planos de transporte começam a ser empregados na gestão do transporte urbano por meio da Empresa Brasileira de Planejamento de Transportes, GEIPOT e da Empresa Brasileira de Transportes Urbanos, EBTU (M.CIDADES, 2006e). Criado em 1965, para desenvolver uma série de estudos de transportes (como contrapartida brasileira a um convênio internacional), o GEIPOT, Grupo Executivo para a Integração da Política de Transportes, montou quadro técnico específico e realizou a capacitação destes em metodologias de planejamento dos transportes com ênfase na elaboração de Planos Diretores, com estudos de viabilidade econômica e de engenharia. Deste processo ficaram alguns legados: a ação pública federal no trato das questões do transporte urbano (que foi interrompida por um longo período e retomada somente com a criação do Ministério das Cidades em 2003); a disseminação de uma cultura de planejamento em transportes; a implantação de vários órgãos de gestão de transporte nos municípios; e a formação de um quadro de dirigentes públicos e técnicos (M.CIDADES, 2006e).

De todas essas iniciativas, surgiram inúmeros planos, estudos, projetos e o planejamento urbano obteve grande prestígio, mas os planos diretores se multiplicavam, sem, contudo, garantir um rumo adequado para o crescimento das cidades. A aplicação destes planos ignorou as necessidades da maioria da população urbana, que ficou relegada à ocupação ilegal e clandestina das periferias, ou de áreas de encosta em áreas centrais das

idades. A imagem das cidades brasileiras mudou devido à grande construção de edifícios, destinados principalmente à classe média, a qual absorveu a maior parte dos subsídios contidos nos financiamentos habitacionais pelo FGTS. O BNH e o SERFHAU foram responsáveis pelo maior movimento de construção civil que o Brasil conheceu. Dentre as maiores críticas à ação do BNH está a produção de conjuntos habitacionais populares “fora da cidade”, segregando e isolando seus moradores. Prática que tem persistido nas administrações públicas até nossos dias, mas que começa a se modificar com a política urbana e fundiária do governo atual (M. CIDADES, 2006b).

Do ponto de vista do planejamento urbano, nas décadas de 80 e 90, com a redemocratização iniciada em 1985 (eleições diretas para prefeitos e vereadores), várias experiências sociais surgiram e marcaram administrações locais, como o Orçamento Participativo e a criação de Zonas Especiais de Interesse Social (ZEIS). O crescimento das forças democráticas durante os anos 80 alimentou a articulação dos movimentos comunitários e setoriais urbanos com o movimento sindical, e juntos apresentaram a emenda constitucional pela Reforma Urbana na Assembléia Nacional Constituinte de 1988 - que mais tarde ficaria conhecido como o Estatuto da Cidade - uma modificação dos capítulos 181 e 182 da Constituição, que somente 13 anos depois (em 2001) seria aprovado como Lei Federal 10.257: “A incorporação da questão urbana em dois capítulos da Constituição federal permitiu a inclusão nas constituições estaduais e nas leis orgânicas municipais de propostas democráticas sobre a função social da propriedade e da cidade” (M. CIDADES, 2006b).

Já o tema do transporte urbano em nível federal permaneceu sem muita repercussão nos anos 90, e os estudos e a política por bicicletas ficaram estagnados desde os anos oitenta. Mas em 1999, o GEIPOT contrata dois ex-técnicos seus, Antonio Carlos de Mattos Miranda e José Carlos Aziz Ary, como consultores, para elaborar uma pesquisa nacional e uma renovação do Manual de Planejamento Cicloviário (que havia sido escrito por estes mesmos técnicos, publicado em 1976, e reeditado em 1984, com o nome de *Manual de Planejamento Cicloviário: Uma Política Nacional para o Uso da Bicicleta*). A publicação dos documentos: *Planejamento Cicloviário: Diagnóstico Nacional*, e *Manual de Planejamento Cicloviário*, ocorreria em 2001, pouco antes da extinção do GEIPOT. Ainda em março de 2000, quando a

pesquisa estava se desenvolvendo, o GEIPOT realizou, em suas dependências em Brasília, o Seminário *Bicicleta uma contribuição ao seu uso no Brasil* (MIRANDA, 2007).

Avanços ocorreram com a aprovação do Código de Trânsito Brasileiro, Lei Federal 9503, de 1997 (que entrou em vigor em janeiro de 1998), onde os municípios passaram a ter responsabilidade sobre a questão do trânsito local, o que os influenciou a adotar políticas públicas e assumir seu planejamento de transporte e trânsito (M. CIDADES, 2006b). É importante acrescentar que essa nova lei conferiu um *status* mais elevado à Bicicleta na via pública, quando em seu artigo 58 refere:

Art. 58. Nas vias urbanas e nas rurais de pista dupla, a circulação de bicicletas deverá ocorrer, quando não houver ciclovia, ciclofaixa, ou acostamento, ou quando não for possível a utilização destes, nos bordos da pista de rolamento, no mesmo sentido de circulação regulamentado para a via, com preferência sobre os veículos automotores (CTB - Código de Trânsito Brasileiro, Lei Federal 9503, de 1997).

Em 2003, com a subida ao poder do governo popular de Luiz Inácio Lula da Silva, a consciência política da questão urbana se fez presente. É criado o Ministério das Cidades (MC), formado por quatro Secretarias Nacionais: Habitação; Saneamento Ambiental; Transporte e Mobilidade Urbana; e Programas Urbanos; que passa a ser o formulador das políticas públicas urbanas e o gestor da aplicação de recursos do FGTS, Fundo de Garantia por Tempo de Serviço; e do OGU, Orçamento Geral da União, aos temas concernentes a ele. Ainda, ao Ministério das Cidades está afeto o *Conselho Nacional das Cidades*, que aglutina a sociedade civil organizada e é formado por representantes de diversos setores dos poderes públicos federal, estadual, municipal, dos movimentos sociais e populares, das ONGs, da Academia, das entidades sindicais, dos empreiteiros, e dos operadores e concessionários de serviços públicos. Cabe ao *Conselho das Cidades*, contribuir para a definição da política urbana e das políticas setoriais, bem como equacionar a distribuição e fiscalização de recursos. A partir de 2004, ocorrem as *Conferências das Cidades*, onde a Reforma Urbana é o tema central (M. CIDADES, 2006b).

Conforme exposto por Renato Boareto e Augusto Valeri, em reuniões do programa Bicicleta Brasil⁴, cerca de 80% dos municípios incluíram o pedido de ciclovias e ciclofaixas em suas reivindicações apresentadas na I Conferência das Cidades. Fato que incentivou a mobilização da Secretaria Nacional de Transporte e Mobilidade Urbana – SeMOB, do Ministério das Cidades, que retoma a questão da política nacional pelo uso da bicicleta como transporte, e legitima os pedidos dos cicloativistas e técnicos, que pressionavam diretores e técnicos da SeMOB para que dessem seqüência à política nacional em favor do uso da bicicleta.

Em novembro de 2003 foi realizada a 1ª Reunião para obter subsídios para a política de transporte por bicicleta para o Brasil, no auditório do Ministério das Cidades, com o seguinte objetivo: Discutir a situação atual do uso da bicicleta no Brasil, possíveis ações do Governo Federal e o papel da sociedade civil para o Desenvolvimento da Política deste modal e sua inserção na Mobilidade Urbana Sustentável. Ali se cunharia o nome de *Programa Brasileiro de Mobilidade por Bicicleta*, ou apenas *Bicicleta Brasil*, que foi lançado em 22 de Setembro de 2004, no dia da campanha internacional *Dia sem Carros*. Desde então, até os dias atuais, alguns estudos, projetos e documentos foram produzidos, bem como cursos de treinamento, que serão mencionados mais adiante. Tanto nos seminários, cursos, como nas reuniões do programa Bicicleta Brasil, os cicloativistas têm participado, não só como assistentes, mas apresentando palestras e participando de painéis junto com técnicos e dirigentes de governo.

O conjunto de atores do cicloativismo no Brasil

⁴ O Bicicleta Brasil é um programa da Secretaria Nacional de Transporte e da Mobilidade Urbana, do Ministério das Cidades, que visa a re-inserir a bicicleta no cenário urbano por meio de uma política nacional em favor deste modal de transporte no contexto da mobilidade urbana sustentável.

“Será que a bicicleta tem espaço no nosso País? Quais são as organizações e pessoas que lutam pelos direitos da bicicleta? Onde estão as ciclovias brasileiras? Quais são as condições delas?” é que questiona André Piva (2005a), repórter da revista *Bike Action* e cicloativista, na matéria *Militância sob Duas Rodas – A Bicicleta como Símbolo de Respeito*.

Lançando mão de depoimentos de colegas cicloativistas, esboço aqui o estado da arte e um pouco da história do cicloativismo no Brasil, contribuindo, talvez, para uma de suas versões.

As várias formas de se fazer cicloativismo

Ulrich Jäger, presidente da Mobilciclo, de Curitiba, explica uma subdivisão no movimento paranaense, e que pode ser tomada como geral para todo o território nacional.

O cicloativismo na Capital paranaense pode-se dividir em o ativismo oficial e o não-oficial. As bicicletadas são consideradas ativismo não-oficial, pois não contam com nenhum apoio dos órgãos de trânsito ou da prefeitura de Curitiba, mas nem por isso devem ser consideradas “ilegais”, pois contribuem, de uma forma mais radical, à conscientização da população sobre a existência da bicicleta como meio de transporte. O ativismo oficial, apoiado diretamente ou indiretamente pelos órgãos públicos da cidade, pode se dividir em três partes: (i) a organização de passeios ciclísticos pela prefeitura, lojistas do ramo, que ressaltam o aspecto lúdico e saudável da bicicleta; (ii) a realização do *Bike Night*, o mais conhecido e freqüentado cicloativismo da cidade, evento que, desde 2000, reúne todas as quintas-feiras à noite, em torno de 100 a 250 ciclistas que, acompanhados por agentes de trânsito, fazem diferentes roteiros pela cidade a cada semana - o fato de estar junto aos automóveis (bem no horário de pico) conscientiza os motoristas; (iii) o cicloativismo da ONG Mobilciclo, que tem a missão de representar e apoiar os ciclistas, iniciativas pró-ciclistas e/para o uso da bicicleta, promover a educação para a mobilidade por bicicleta e servir como canal de comunicação (JÄGER, 2007).

Para dar a compreender as *Bicicletadas*, é esclarecedora a matéria de Fábio de Castro, publicada na *Agência Repórter Social*:

O objetivo do encontro, conhecido como Bicicletada, é reunir o maior número possível de ciclistas, lutar por mais espaço no trânsito, combater a cultura do carro e demonstrar que a bicicleta é a alternativa ideal para o transporte nas saturadas vias urbanas. Durante o trajeto, os ciclistas distribuem panfletos aos motoristas, com a intenção de mostrar que a bicicleta também tem direito ao seu espaço no mar de carros. O slogan “Nós não atrapalhamos o trânsito – nós somos o trânsito” resume a proposta dos manifestantes. “A própria presença do grupo de bicicletas entre os carros cria um conflito que, não sendo necessariamente agressivo, evidencia a disputa de espaço e a necessidade de melhores condições para quem usa o transporte não motorizado”, afirma o jornalista Thiago Benicchio, participante do movimento há um ano e meio e criador do blog *Apocalipse Motorizado*. A Bicicletada é a versão nacional do movimento conhecido mundialmente como *Massa Crítica* (*Critical Mass*), que nasceu em 1992 na cidade norte-americana de São Francisco e hoje está presente em mais de 300 cidades de todos os continentes (CASTRO 2005b).

Cabe ressaltar que o nome do *blog* “Apocalipse Motorizado” veio do livro do Doutor em Sociologia Política pela UFSC, Léo Vinicius Maia Liberato: *Apocalipse Motorizado: A tirania do automóvel em um planeta poluído*, que no livro se apresenta com o pseudônimo de Ned Ludd. Sua publicação foi um marco no *cicloativismo*, tendo incentivado o movimento mais radical, sendo uma das fontes de consulta obrigatória sobre o tema. No livro, Léo apresenta questionamentos como: “Quais as funções sociais desempenhadas pelo automóvel? A quais necessidades ele responde?” E entre muitas respostas afirma que, como toda tecnologia, ele é a encarnação de valores, significações e intenções sociais. Questionar o automóvel implica questionar as significações de tempo e espaço desta sociedade (LUDD, 2004).

Um pouco do histórico do movimento nas palavras dos envolvidos

F. José Lobo ou Zé Lobo (2007), presidente da Associação Transporte Ativo (TA), informou que no Rio de Janeiro, já nos anos oitenta, logo após voltarem do exílio na Europa, Alfredo Sirkis e Fernando Gabeira davam os primeiros passos do cicloativismo brasileiro:

Eles traziam uma outra cultura de lá e já queriam implantá-la por aqui. Nessa época, em 1984, houve a primeira *Bicileata*, pedalada que vinha pela Orla do Flamengo e ia até o Leblon, liderada por ambos. Por alguns anos muito pouco ouvi falar de ciclovias ou cicloativismo até que em 1990 em uma corrida de MTB em Teresópolis, fui dar um depoimento à um repórter da *Bicisport*. Ali pela primeira vez percebi o que era o cicloativismo, o repórter era o Arturo Alcorta. Naquele dia ele me abriu os olhos para a bicicleta na cidade, que eu já utilizava, mas nunca tinha visto como um veículo! (LOBO, 2007).

Zé Lobo acrescenta que com o *boom* mundial do MTB (Mountain Bike) e o crescimento das vendas de bicicletas no final dos anos 80, numerosos grupos de ciclistas aparecem (mas, a maioria com um enfoque esportivo). Porém, foi nessa época que ativistas como Renata Falzoni e seu *Night Biker's Club*, em São Paulo, começaram a reivindicar ao invés de apenas pedalar.

Também no início dos anos noventa, no Rio, o ITC, Instituto de Tecnologia para o Cidadão, liderado por Ricardo Neves, prestou consultoria para o governo na implantação das primeiras ciclovias na Orla. “Com ele vi um primeiro esboço do *Desafio Intermodal*⁴ e de outras ações mais no estilo *Bicicletada*”. Mas ainda eram indivíduos isoladamente que buscavam negociações com a administração da cidade, não havia grupos organizados.

Na virada do século o número de ciclistas tinha crescido muito por aqui e as necessidades também. Com a popularização da Internet, o contato entre os ativistas foi se aprimorando, o que impulsionou surgir a Associação Transporte Ativo em dezembro de 2003. Em seguida veio o 1º Encontro Nacional de Cicloativistas em Floripa, e pensamos ser a hora de saber o que se passava no resto do país e dizer o que estávamos fazendo. Para trocar e unir as forças. Foi exatamente o clima do evento, a coisa cresceu com o Fórum Brasileiro de Mobilidade por Bicicleta e fora dele, as organizações passaram a se articular, trocar e crescer, veio o 2º Encontro em SP e a consolidação, movimentos fortes de várias regiões se unem para a criação da UCB – União de Ciclistas do Brasil (LOBO, 2007).

Arturo Alcorta, que organizou o 2º Encontro Nacional de Cicloativistas de 2006 em São Paulo, onde se decidiu criar a União de Ciclistas do Brasil em 2007, escreveu:

Este é o momento para criar uma entidade que de fato represente os ciclistas. Para bem da verdade, já passamos e muito do momento, mas agora há uma enorme diferença: tanto o poder público quanto o setor de bicicletas estão devidamente representados. Há o Bicicleta Brasil, do Ministério das Cidades; há inúmeros municípios que estão com a questão da bicicleta em andamento ou equacionado; e o setor privado se une no Instituto Pedala Brasil, que também tem espaço para a sociedade civil, mas tem um viés ligado ao setor. Falta uma entidade que seja representativa do ciclista, para o ciclista, para as vontades deste cidadão e indivíduo, e que seja completamente independente da coisa pública ou do mercado (ALCORTA, 2006).

⁴ *Desafio Intermodal*. No início da noite de quinta, uma ONG do Rio de Janeiro promoveu uma corrida curiosa, com um objetivo nobre. Qual será o meio de transporte mais eficiente para enfrentar o trânsito na cidade: moto, ônibus, carro, metrô ou bicicleta? Centro do Rio, 18h. Vai começar uma corrida diferente. Uma corrida de obstáculos: os engarrafamentos. O destino é o Leblon, zona sul, 15 km. Cláudio vai de carro. Érica, vai de metrô. Sobrou para Carol enfrentar o ônibus na hora do rush. João vai de bicicleta e Carlos de moto. Na linha de chegada, nenhuma surpresa: o motoqueiro, 40 min., o ciclista, 48,5 minutos. Érica, que usou metrô e ônibus levou 1h e 20min. Cláudio, de carro, 1h e 13 min. Quem andou só de ônibus, 1h e 20 min. Jornal da Globo. Corrida na metrópole. Vídeo disponível. Quinta-feira, 31 de Agosto de 2006. Disponível: <http://jg.globo.com/JGlobo/0,19125,VTJ0-2742-20060831-240398,00.html> (acesso fev. 2007).

Arturo coordena a Escola de Bicicleta e foi *Bike Repórter* da Rádio Eldorado FM, de 1999 a 2001. Ele veiculava informações sobre o trânsito, pela rádio, enquanto pedalava entre as 18 e

as 20 horas, diariamente, pelas ruas de São Paulo (GUERRERO, 2004). Sobre essa experiência e o *cicloativismo* no Brasil, manifestou:

Bike Repórter não vejo como cicloativismo, se bem que deu um resultado enorme neste sentido. O que fez sucesso é fato de que além dos boletins sobre o trânsito eu falava sobre a cidade, sobre a vida, pequenas coisas do dia a dia.

Quanto ao cicloativismo, aí é mais complicado. Creio que mesmo antes da minha apresentação do Projeto de Viabilização de Bicicletas como Meio de Transporte, Esporte e Turismo para o Estado de São Paulo (SP) para a Casa Madre Teodora (grupo que escreveu o projeto de Governo de Franco Montoro para o Estado de SP), Sérgio Bianco já tinha começado a briga dele. Mas quando se fala em cicloativismo, creio que seja algo mais organizado e aí entra a Renata com o *Night Bikers*. Mas essa é uma visão absolutamente unilateral, muito o que vivi. Se começou antes não sei (ALCORTA, 2007).

Em novembro de 1999, Antonio Miranda e Günther Bantel organizam o *Seminário Bicicletas no Brasil, a Nova Realidade das Políticas Públicas*, que aconteceu dentro do *Salão das Duas Rodas*. Nesse evento conheci Renata Falzoni, jornalista, cicloativista dos primeiros tempos do movimento, fundadora do *Night Biker's Club do Brasil*. Renata é para muitos “o cicloativismo em pessoa”. Foi ouvindo falar da Renata e do seu grupo (que até hoje realiza pedaladas regulares), que muitos brasileiros tiveram a coragem de se tornar cicloativistas. Também ali conheci vários cicloativistas da Baixada Santista, talvez os mais antigos do Brasil, como Rubens Braga, presidente da Ciclosan, Associação de Ciclistas de Santos. Bantel, que também é de Santos, é o presidente da Sabici, Sociedade Brasileira de Trânsito Amigos da Bicicleta, e havia sido o coordenador do projeto Ciclista da Secretaria do Verde e Meio Ambiente da cidade de São Paulo. Foi ele, também, o representante do cicloativismo na comissão que incluiu artigos sobre a bicicleta no Código de Trânsito Brasileiro.

O importante papel da ANTP e do IPB

A Associação Nacional de Transportes Públicos (ANTP) conta com uma Comissão de Bicicleta, que hoje é liderada por Bill Presada. Bill, que é presidente da Associação Bike Brasil, está nessa luta há mais de vinte anos e foi um dos mentores do projeto Ciclo Rede, um mapa com as rotas mais seguras para pedalar pelas ruas de SP. Bill não acredita muito na luta por ciclovias, mas pela educação e respeito no trânsito compartilhado.

Antes da comissão, a ANTP contava com *GT Bicicleta*, que era liderado por Sérgio Bianco. Conforme mencionado pelo Arturo, um dos pioneiros do movimento cicloativista, Bianco era a soma de dois em um: o Arquiteto de projetos cicloviários e o cicloativista. Ele foi por muitos anos o único a levar artigos científicos sobre a bicicleta para congressos de transporte (Aliás, cabe fazer a crítica de que ainda é pouco o espaço sobre o tema nos congressos da ANTP e pouquíssimo nos da ANPET - Associação Nacional de Pesquisa e Ensino em Transportes). Em fevereiro de 2003, a ANTP realizava o *Seminário Pedestres e Ciclistas* em São Paulo. Em 2005, junto com a Associação Brasileira dos Fabricantes, Distribuidores, Exportadores e Importadores de Bicicletas, Peças e Acessórios – ABRADIBI (que desde 1997 premia o setor da produção e comércio de bicicletas e acessórios no *Salão Duas Rodas*), passa a premiar as boas práticas urbanas e de estímulo ao uso da bicicleta. Sendo que neste último item foi premiada a Associação Transporte Ativo, do Rio de Janeiro (ANTP, 2005).

O fato é um marco, pois há algum tempo os cicloativistas solicitavam ao setor produtor/comerciante maior apoio e reconhecimento ao movimento, conforme pode ser lido na matéria *O setor produtor, o comércio das bicicletas e a luta política em favor de melhores condições para pedalar*, publicada na revista *Cyclomagazine* (que tem como público o setor da indústria e comércio de bicicletas). O texto inicia com “Se no mercado não é possível a união porque a concorrência é a base dos negócios, na luta política é preciso que o nosso partido (de todos que lidam com o setor) seja o partido das bicicletas”. Na seqüência, uma série de solicitações para que o setor apóie mais os cicloativistas, pedindo para que eles (do meio produtor) participassem de uma associação de usuários da bicicleta (XAVIER, 2004).

A resposta foi a criação do IPB, Instituto Pedala Brasil, entidade civil sem fins lucrativos em 2005. O IPB representa o setor de indústria e comércio da bicicleta e acessórios. Reconhecido como OSCIP, Organização da Sociedade Civil de Interesse Público, em 2006, possibilita às empresas patrocinadoras deduzir do imposto de renda, até o limite de 2% do seu lucro operacional. Participam do IPB representantes dos mais expressivos segmentos do setor, entre eles, representantes da ABRADIBI; ABRACICLO, Associação Brasileira dos Fabricantes de Motocicletas, Ciclomotores, Motonetas, Bicicletas e Similares; e SIMEFRE, Sindicato

Interestadual da Indústria de Materiais e Equipamentos Ferroviários e Rodoviários, que são as associações de peso no mundo da indústria e comércio da bicicleta brasileira.

O programa Bicicleta Brasil e o movimento

Em novembro de 2003, o Governo Federal reassumiria o papel de fomento a uma política nacional favorável ao uso da Bicicleta. O Ministério das Cidades, por intermédio da Secretaria Nacional de Transporte e de Mobilidade Urbana – SeMOB, chamava os diversos atores para a primeira, de uma série de reuniões abertas à comunidade, tendo sido convidados técnicos, cicloativistas e pessoal de governo. A criação do programa Bicicleta Brasil, como mencionamos mais acima, aconteceria no dia 22 de setembro de 2004, dia da campanha internacional Dia sem Carros, em uma solenidade que contou com a presença de Ministros das Cidades, Meio Ambiente, Educação, e Cultura e Esportes. Aliás, cabe mencionar que essa campanha, chamada de *Jornada Brasileira na Cidade sem meu Carro*, é organizada, anualmente, pelo Rua Viva, Instituto da Mobilidade Sustentável, que vem sendo parceiro do movimento cicloativista.

Durante os anos de 2004 e 2005, uma série de reuniões do programa Bicicleta Brasil foi realizada e técnicos, políticos, cicloativistas, representantes dos setores da indústria e comércio de bicicletas participaram dos seminários em Brasília. Na 2ª reunião, em 2004, os cicloativistas faziam parte do painel *O papel da sociedade civil para o Desenvolvimento da Política deste modal e sua inserção na Mobilidade Urbana Sustentável*. Na 5ª reunião nacional do Bicicleta Brasil, em abril de 2005, que se chamou *Oficina Internacional Meios não motorizados para a Mobilidade Sustentável - Avanços e Oportunidades*, houve a participação de palestrantes internacionais da *Interface for Cycling Expertise*, I-ce e do *Institute for Transportation and Development Policy*, ITDP.

Em julho de 2006 aconteceria em Florianópolis o primeiro curso de aprimoramento profissional, integrante do programa Bicicleta Brasil *Qualificação dos Espaços para Ciclistas e Pedestres*. Evento organizado pelo grupo CicloBrasil-UDESC em parceria com a Viaciclo, com apoio do Instituto de Planejamento Urbano de Florianópolis, IPUF e da Prefeitura

Municipal. Em seguida, de 31 de julho a 3 de agosto, aconteceria em Guarulhos o *Workshop Internacional sobre Planejamento e Sistemas Cicloviários*, organizado pela Prefeitura de Guarulhos, em parceria Ministério das Cidades, com apoio do I-ce, Banco Mundial, ITDP, GTZ (Deutsche Gesellschaft für Technische Zusammenarbeit), Mobilization e IPB.

Em dezembro de 2006, duas semanas de atividades de treinamento aconteceriam: o curso organizado pelo IPB, Programa de Apoio Municipal ao Planejamento Cicloviário, Ciclopam que ocorreu em Campinas; e a Semana de Mobilidade, organizada pela SeMOB, que ocorreu nas dependências do Ministério das Cidades. Neste último, uma versão preliminar do novo manual de planejamento cicloviário, agora chamado de *Caderno de Referência para a elaboração de Plano de Mobilidade por Bicicleta nas Cidades* e do PLANMOB foi disponibilizada, em CD. Importante registrar que professores da Universidade de Brasília, atuaram como capacitadores dos cursos de gestão integrada da mobilidade urbana, que ocorreram em várias cidades, e da semana da mobilidade também.

O papel da Extensão Universitária da UDESC e da Associação VIACICLO

A Extensão Universitária tem aqui o seu papel também, conforme ressaltado na matéria *Bicicleta na Cidade - Atores sociais unem esforços para viabilizar mobilidade alternativa*.

A professora Giselle Xavier, da Universidade do Estado de Santa Catarina (UDESC) coordena o grupo Ciclo Brasil, da universidade e faz parte da ONG Viaciclo. Segundo ela, a interação entre as duas entidades permite trabalhar ao mesmo tempo a questão técnica e o ativismo. (...) A professora acredita que o principal papel das Universidades e ONGs é conscientizar a população para que ela pressione o poder público. “Se o poder público não priorizar as alternativas de mobilidade, as cidades não terão solução. Tentar resolver o problema do caos urbano melhorando o acesso para carros é como apagar incêndio com gasolina”, reflete⁵ (CASTRO, 2005a).

A partir de 2003, Viaciclo e grupo CicloBrasil da Universidade do Estado de Santa Catarina UDESC, passam a fazer parte do programa internacional *Locomotives, Low Cost Mobility Initiatives*, coordenado pela ONG holandesa Interface for Cycling Expertise, I-ce; e da rede *World Carfree Network*. O apoio dos holandeses da I-ce ao movimento incipiente de organização do cicloativismo foi fundamental. Durante as missões do *Locomotives* ao Brasil,

e com seu apoio, é que foram realizados os encontros nacionais de cicloativistas de 2005 e 2006.

5 A frase é de Enrique Penalosa, ex-Prefeito de Bogotá, presidente da ONG PPQ, *Por el País que Queremos*, que como nosso grupo e associação, faz parte do programa internacional LOCOMOTIVES *Low Cost Mobility Initiatives* www.i-ce.info/locomotives

Também em janeiro de 2005, apoiado pelo World Carfree Network, o cicloativismo teria um espaço no Fórum Social Mundial de Porto Alegre. O único stand de cicloativismo no Fórum, e talvez o único do tema em todos os Fóruns acontecidos. O local se tornou o ponto de encontro dos ciclistas. No Fórum, Cristiano Hickel, cicloativista de Porto Alegre, chamou os presentes a se organizar e nascia o *Fórum Brasileiro de Mobilidade por Bicicleta*, FBMB (PIVA, 2005b). Estava lançada a pedra fundamental da União de Ciclistas do Brasil - UCB.

A relação entre o Estado e os diversos atores do cicloativismo no Brasil

Antonio Miranda (2006) refere que nas iniciativas do Governo Federal para o setor a importância das Organizações da Sociedade Civil têm sido reconhecida, e se espera que os municípios cumpram o seu papel de fomentar o surgimento dessa forma de 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. Segundo Klaus Frey (2004, p.130), na atualidade brasileira existe uma consolidação democrática onde as concepções ideológicas que dominaram o processo de transição democrática (contrapondo o discurso da competência técnica ao discurso politizante do confronto e da mobilização social), estão progressivamente dando lugar a um novo pragmatismo da gestão urbana que tenta conciliar participação ampliada com gerenciamento efetivo. No contexto da emergente sociedade informacional observa-se uma sedimentação de novas estruturas que podem ser apreendidas com os conceitos de governança interativa.

A bicicleta ganha espaço como alternativa para o transporte urbano, apesar da ausência de infra-estrutura urbana para os ciclistas e da resistência cultural ao abandono do carro. O número de ciclistas aumenta nas cidades e o Estado começa a criar políticas públicas para integrar o transporte em duas rodas à malha viária. Cientistas ligados às áreas de saúde e meio ambiente apóiam a “invasão” ciclística, com o aval da OMS. Enquanto isso, as ONG's, movimentos sociais, grupos independentes e Universidades tratam de lutar pela melhora da mobilidade urbana (CASTRO, 2005a). obs: grifo do original.

Conforme Marques (2006), o que deve ser o centro de nossas atenções são as várias perspectivas sobre o Estado e o poder, que diferem na maneira como um conjunto de atores, em cada situação social, combina elementos de poder, disputando os resultados do processo e o poder político, ou seja, a possibilidade de captura dos benefícios almejados. Essas perspectivas encerram diferenças com respeito à ênfase e aos processos que conseguem impulsionar, sendo importante considerar as estratégias dos atores e a contingência dos resultados da política, como as desproporções de poder ancoradas nos instrumentos de poder. Situações que, embora contingentes, apresentam certos resultados como mais prováveis do que outros, com tendências à estabilidade.

Pode-se chamar de *estrutura de poder* ao conjunto articulado de atores, as posições relativas de poder, e aos instrumentos para exercê-lo. Para exemplificar a *estrutura de poder*, referida por Marques, atentemos para duas citações. A primeira, publicada na Agência Repórter Social, na matéria sobre o Bicicleta Brasil:

A julgar pelas estatísticas, o Ministério tem mesmo boas razões para procurar alternativas ao automóvel no cotidiano das cidades. Cerca de 35 mil pessoas são mortas e outras 300 mil são feridas todos os anos em acidentes de trânsito no Brasil, segundo pesquisa feita pela ANTP em 2004. Dos sobreviventes, 120 mil passarão o resto da vida com deficiências físicas. São quase 96 mortos por dia - pouco menos que os 108 mortos por armas de fogo todos os dias no Brasil e quase o triplo da média de 34 mortes diárias no Iraque desde o início da ocupação. (...) O Ministério, no entanto, é cuidadoso no combate ao monopólio motorizado. No lançamento do Bicicleta Brasil, o então ministro Olívio Dutra destacou que "este modelo, apesar de perverso, gera empregos, produz divisas e proporciona arrecadação (...)" (CASTRO, 2005c).

A segunda, publicada pela Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores (ANFAVEA), em matéria comemorativa aos 50 anos da entidade:

Passada a fase de implantação, o setor automotivo cresceu a taxas médias de 20% ao ano, no período de 1967 a 1974. Tal incremento só foi possível porque o governo, nessa ocasião, criou mecanismos de crédito para o consumidor adquirir veículos. No final da década de 70 era produzida mais de 1 milhão de unidades/ano (...) Quando o assunto é arrecadação de tributos a indústria automobilística também tem participação considerável na arrecadação nacional. A geração de tributos da indústria (IPI, ICMS, PIS e Cofins) no segmento de veículos é da ordem de R\$ 21 bilhões (ANFAVEA, 2006).

Mas, por que o setor produtor da bicicleta não tem maior inserção na política? Afinal a frota brasileira de bicicletas é estimada em 60 milhões de veículos. A indústria brasileira de bicicletas é a terceira no mundo, com 5 milhões de unidades produzidas ao ano, 4,2% do total

mundial. Em segundo lugar vem a Índia, com 10 milhões (8,3% do total); e o maior produtor e consumidor de bicicletas, a China, lidera este mercado com a fantástica produção de 80 milhões de unidades (66,7% do total); os outros países produtores, todos juntos, somam 25 milhões de unidades (20,8% do total) (ABRACICLO, 2005).

Se a indústria e comércio da bicicleta somassem esforços com grupos organizados que lutam pela preservação ambiental, pelos pedestres, ciclistas e pelo transporte público, teria condições de investir em campanha de conscientização, gerando uma maior massa crítica – e um uso do carro mais racional. Em Londres (e Estocolmo mais recentemente), os veículos pagam para adentrar ao centro da cidade (*congestion charging*¹⁰). Como resultado, ocorreu uma redução de 30% das viagens por carro, um aumento de 15% no uso do transporte público e de mais de 15% no uso da bicicleta (CÂMARA, 2006).

Considerações Finais

Se considerarmos que o império do veículo automotor individual está baseado em um investimento vultoso em propaganda, e que toda a sociedade “civilizada” está num processo de sedentarismo crescente, é possível antecipar os entraves à lei da política de mobilidade urbana sustentável, pois não se está falando de ideologia, mas em modificar hábitos de vida. Os cicloativistas e professores dedicados à extensão universitária propiciaram a relação de líderes e técnicos municipais, estaduais e nacionais envolvidos no processo de produção (e execução) da política para a mobilidade sustentável, com organizações e programas que são referência em nível internacional sobre o uso da bicicleta. Os técnicos se beneficiam por perceber que seu trabalho está em sintonia com as boas práticas internacionais sobre o tema, sentindo-se amparados, gerando reconhecimento, que pode não estar acontecendo pelos seus colegas de trabalho, nem pelo Prefeito de sua cidade, ou seu Reitor, mas é reconhecido por muitos colegas do mundo, que como ele, estão fazendo a sua parte.

Nos excelentes textos que disponibiliza o Ministério das Cidades, o assunto, o argumento, pode ser considerado como pronto – há histórico, problemas e soluções (no papel). Mas, como eu, como ativista que vem participando dentro do processo, bem sei que papel é papel, letras são letras, e as palavras não mudam a política pública, nem as leis o fazem, pois que elas são descumpridas ou alteradas conforme a “necessidade”. Não é o Estado, não são as leis, nem os técnicos, nem a população que modificam a sociedade, mas o seu conjunto; sendo as mudanças o resultado dos embates entre os vários segmentos, com diferentes ideologias e posturas não só políticas, mas de “hábitos de vida”.

Acredito ter contribuído para o resgate de uma versão da história recente do cicloativismo no Brasil. Sobre a produção da lei da Política Nacional de Mobilidade Urbana, deixo uma reflexão: Existe uma previsão de mudança efetiva da política de mobilidade urbana brasileira, revertendo a prioridade dada aos motorizados individuais, e convertendo nossas cidades mais adaptadas para o caminhar e o pedalar? É possível ter esperanças? Conforme os autores citados, embora o processo de produção de uma política seja contingente, existe uma tendência, que é baseada nas desproporções de poder ancoradas nos instrumentos de poder.

Nesse caso, a UCB é mesmo uma entidade que merece toda a nossa atenção pois, se a frota de *veículos bicicleta* é de cerca de 60 milhões de unidades, podemos atingir um número expressivo de associados e, com isso, representar essa parcela de atores - vulneráveis usuários das vias públicas.

Referências

ABRACICLO Associação Brasileira dos Fabricantes de Motocicletas, Ciclomotores, Motonetas, Bicicletas e Similares. Disponível: www.abraciclo.com.br (acesso fev. 2007).

ALCORTA, Arturo. Publicação on-line [mensagem pessoal]. Mensagem recebida por gisellexavier@yahoo.com.br em 15 fev 2007.

ANFAVEA Associação Brasileira dos Fabricantes de Veículos Automotores. Registro: *50 anos e outros números*. In: Indústria Automobilística Brasileira 50 anos. Disponível: www.anfavea.com.br/50anos.html (acesso fev. 2007).

ANTP Associação Nacional de Transportes Públicos. Anunciados os vencedores do Prêmio ANTP-Abradibi para estímulo ao uso de bicicletas. Informe Semanal. Semana ANTP n. 34. 22 a 28 de outubro de 2005. Disponível: http://www.antp.org.br/semana_antp/noticia209.htm (acesso fev. 2007).

CAMARA, Paulo. Can Road Pricing Increase Cycling in Urban Areas? The London Congestion Charge. Velo Mondial 2006 Proceedings. Marketplace Papers A-C 2006 Disponível: <http://www.velomondial2006.com/proceedings.php> (acesso fev. 2007).

CASTRO(a), Fábio. Especial Bicicleta na Cidade: Atores sociais unem esforços para viabilizar mobilidade alternativa. Agência Repórter Social, 8 nov. 2005. Disponível: <http://www.reportersocial.com.br/noticias.asp?id=1033> (acesso jan. 2007).

_____(b) Especial Bicicleta na Cidade: Brasileiros aderem a movimentos mundiais e lutam por espaço no trânsito. Agência Repórter Social, 16 nov. 2005. Disponível: <http://www.reportersocial.com.br/noticias.asp?id=1037> (acesso fev. 2007).

_____(c) Especial Bicicleta na Cidade: Contra caos urbano, bicicletas ganham espaço nas ruas e nas políticas públicas. Agência Repórter Social, 10 out. 2005. Disponível: <http://www.reportersocial.com.br/noticias.asp?id=1009> (acesso jan. 2007).

CTB - Código de Trânsito Brasileiro, Lei Federal 9503, de 1997. Disponível: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Leis/L9503.htm (acesso fev. 2007).

FERREIRA, Eric. Integração com transporte não-motorizado. In: ANTP/BNDES Série Cadernos Técnicos. (No prelo). 2007.

FREY, Klaus. Governança Interativa: uma concepção para compreender a gestão pública participativa? *Política & Sociedade*, n.15, p. 117-136, out. 2004.

GEIPOPOT/Ministério dos Transportes. Transportes no Brasil: história e reflexões. Coord. Oswaldo Lima Neto. Autores. Anísio Brasileiro et al. Ed. Universitária UFPE, 2001, 512p.

GODEFROOIJ, Tom & RIJNSBURGER, Jacob. Publicação on-line [mensagem pessoal]. Mensagem recebida por gisellexavier@yahoo.com.br em 15 fev. 2007.

GUERRERO, Hylario. Arturo Alcorta, apenas um ciclista. *Revista Cyclomagazine*, n. 106, p. 44-46, 2004.

JÄGER, Ulrich. Publicação on-line [mensagem pessoal]. Mensagem recebida por gisellexavier@yahoo.com.br em 15 fev. 2007.

LOBO, F. José. Publicação on-line [mensagem pessoal]. Mensagem recebida por gisellexavier@yahoo.com.br em 8 fev. 2007.

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

MINISTÉRIO DAS CIDADES(a). *Anteprojeto de Lei da Política nacional de mobilidade Urbana*. Secretaria Nacional de Transporte e da Mobilidade Urbana. Departamento de Regulação e Gestão. Versão final de 6 jul. 2006. Disponível: http://www.ntu.org.br/APL_MobUrb_060706cm.pdf (acesso jan. 2007).

_____(b). *Curso Gestão Integrada da Mobilidade Urbana*. Secretaria Nacional de Transporte e da Mobilidade Urbana. Brasil, 2006, 146p.
Disponível: http://www.cidades.gov.br/coursemob/caderno_curso.html (acesso jan. 2007).

_____(c) & IBAM. *Cartilha A Mobilidade Urbana no planejamento da Cidade*. Secretaria Nacional de Transporte e da Mobilidade Urbana. Instituto Brasileiro de Administração Municipal. Coord. Alexandre Gomide. Brasil, 2006 (acesso jan. 2007).
Disponível: http://www.cidades.gov.br/media/CartilhaMOBILIDADE_URBANA_PLANEJAMENTO_CIDADE.pdf

_____(d) & IBAM. *Mobilidade e Política Urbana: Subsídios para uma Gestão Integrada*. Secretaria Nacional de Transporte e da Mobilidade Urbana. Instituto Brasileiro de Administração Municipal. Brasil, 2006. Disponível: <http://www.cidades.gov.br/media/MobilidadeePoliticaUrbana.pdf> (acesso jan. 2007).

_____(e) & PNUD. *PLANMOB Construindo a Cidade Sustentável – Caderno para orientação aos órgãos gestores municipais na elaboração dos Planos Diretores de Mobilidade Urbana*. Secretaria Nacional de Transporte e da Mobilidade Urbana e Programa das Nações Unidas para o Desenvolvimento. Realização OFICINA Consultores. Coord. Arlindo Fernandes e Antônio Santana. CD ROM. Brasil, 2006, 169p.

____ & PÓLIS. *Cartilha Conheça o anteprojeto de lei da política nacional de mobilidade urbana. Mobilidade urbana é desenvolvimento urbano!* Secretaria Nacional de Transporte e da Mobilidade Urbana. Instituto de Estudos, Formação e Assessoria de Políticas Sociais. Coord. Alexandre Gomide. Brasil, 2005.

Disponível:

<http://www.cidades.gov.br/index.php?option=content&task=view&id=916&Itemid=0> (acesso jan. 2007).

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

_____. Publicação on-line [mensagem pessoal]. Mensagem recebida por gisellexavier@yahoo.com.br em 8 fev 2007.

PIVA(a), André T. *Militância sob Duas Rodas - A bicicleta como símbolo de respeito*. *Revista Bike Action*, n.51, p. 46-49, 2005.

_____(b). *Fórum Social Mundial à Pedal*. *Revista Bike Action*, n.55, p. 40-43, 2005.

VASCONCELLOS, Eduardo A. *Transporte Urbano, Espaço e Equidade: Análise das Políticas Públicas*. São Paulo: Annablume, 2001, 218p.

WIKIPEDIA. *Bicycle Advocacy definition*.

Disponível: http://en.wikipedia.org/wiki/Cycling_advocacy (acesso fev. 2007).

XAVIER, Giselle N. A. *O setor produtor, o comércio das bicicletas e a luta política em favor de melhores condições para pedalar*. *Revista Cyclomagazine*, ed. 109. p. 32, 2004.

XAVIER, José Carlos. *Mobilidade urbana e desenvolvimento*. *Revista Desafios do Desenvolvimento*, IPEA e PNUD. Artigos, Ed. 7, fev, 2005.

Disponível: <http://www.desafios.org.br/Edicoes/7/artigo13080-1.asp?o=s> (acesso jan. 2007).