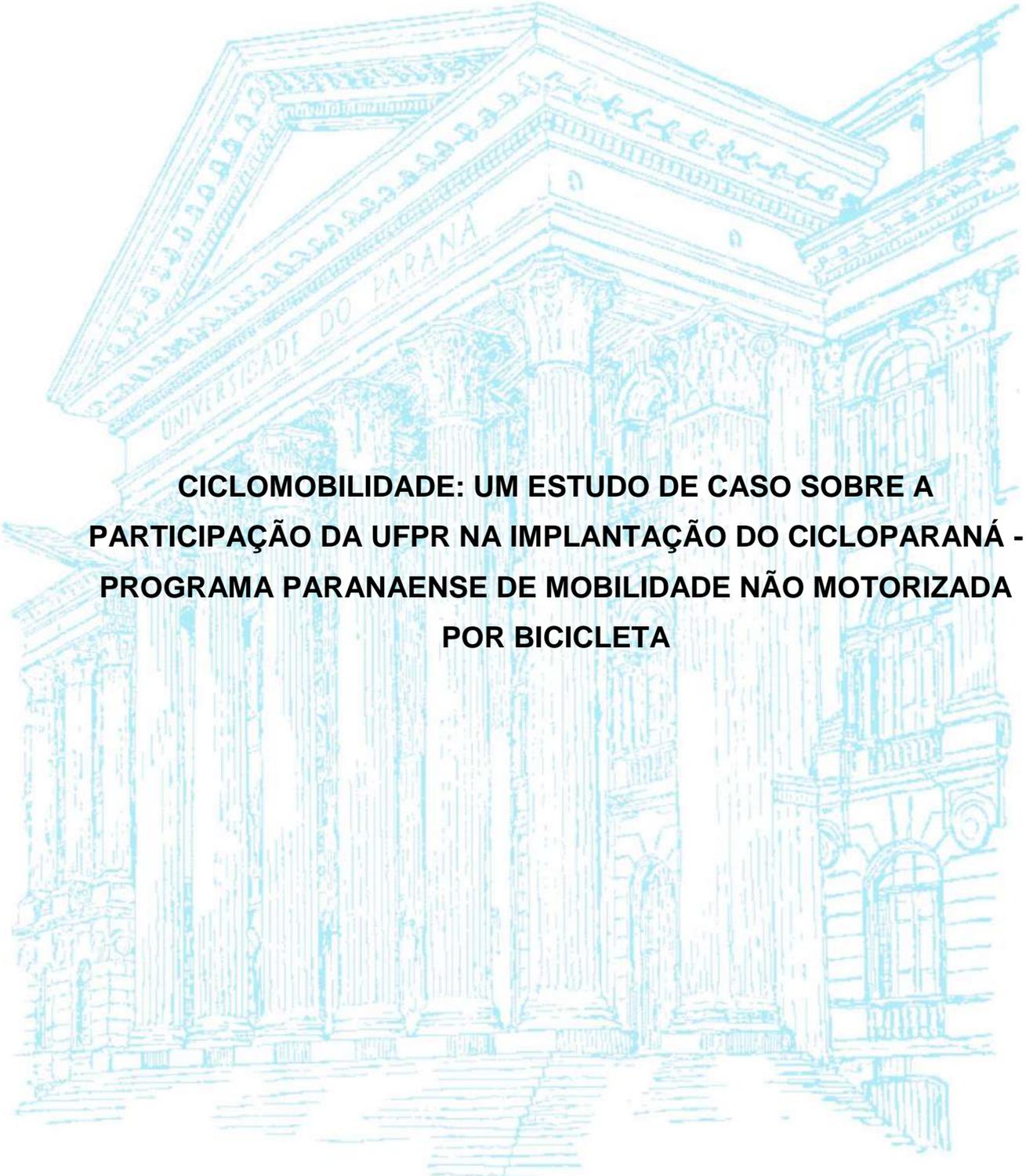


UNIVERSIDADE FEDERAL DO PARANÁ - SETOR LITORAL

JOSÉ CARLOS ASSUNÇÃO BELOTTO



**CICLOMOBILIDADE: UM ESTUDO DE CASO SOBRE A  
PARTICIPAÇÃO DA UFPR NA IMPLANTAÇÃO DO CICLOPARANÁ -  
PROGRAMA PARANAENSE DE MOBILIDADE NÃO MOTORIZADA  
POR BICICLETA**

MATINHOS

2017

UNIVERSIDADE FEDERAL DO PARANÁ

JOSÉ CARLOS ASSUNÇÃO BELOTTO

**CICLOMOBILIDADE: UM ESTUDO DE CASO SOBRE A PARTICIPAÇÃO DA  
UFPR NA IMPLANTAÇÃO DO CICLOPARANÁ - PROGRAMA PARANAENSE DE  
MOBILIDADE NÃO MOTORIZADA POR BICICLETA**

MATINHOS

2017

JOSÉ CARLOS ASSUNÇÃO BELOTTO

**CICLOMOBILIDADE: UM ESTUDO DE CASO SOBRE A PARTICIPAÇÃO DA  
UFPR NA IMPLANTAÇÃO DO CICLOPARANÁ - PROGRAMA PARANAENSE DE  
MOBILIDADE NÃO MOTORIZADA POR BICICLETA**

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Desenvolvimento Territorial Sustentável da Universidade Federal do Paraná como requisito parcial para obtenção do título de Mestre em Desenvolvimento Territorial Sustentável. Área de Concentração: Redes Sociais e Políticas Públicas.

Orientador: Prof. Dr. Rodrigo Rossi Horochovski

MATINHOS

2017

Dados Internacionais de Catalogação na Fonte  
Biblioteca da Universidade Federal do Paraná – Setor Litoral

388.12

B447c Belotto, José Carlos Assunção

Ciclomobilidade : um estudo de caso sobre a participação da UFPR na implantação do CICLOPARANÁ – Programa Paranaense de Mobilidade Não Motorizada por Bicicleta / José Carlos Assunção Belotto ; orientador: Rodrigo Rossi Horochovski. – Matinhos, 2017.

141 f.

Dissertação (Mestrado em Desenvolvimento Territorial Sustentável) – Universidade Federal do Paraná – Setor Litoral, Matinhos - PR, 2017.

1. Mobilidade urbana – Políticas públicas – Paraná. 2. Ciclovias. I. Horochovski, Rodrigo Rossi. II. Universidade Federal do Paraná. Setor Litoral. Programa de Pós-Graduação em Desenvolvimento Territorial Sustentável. III. Título.

CDD – 388.12



MINISTÉRIO DA EDUCAÇÃO  
UNIVERSIDADE FEDERAL DO PARANÁ  
PRÓ-REITORIA DE PESQUISA E PÓS-GRADUAÇÃO  
Setor LITORAL  
Programa de Pós-Graduação DESENVOLVIMENTO TERRITORIAL SUSTENTÁV

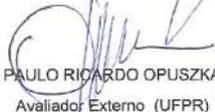
## TERMO DE APROVAÇÃO

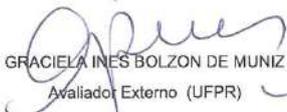
Os membros da Banca Examinadora designada pelo Colegiado do Programa de Pós-Graduação em DESENVOLVIMENTO TERRITORIAL SUSTENTÁVEL da Universidade Federal do Paraná foram convocados para realizar a arguição da Dissertação de Mestrado de **JOSE CARLOS ASSUNÇÃO BELOTTO** intitulada: **Ciclomobilidade: Um estudo de caso sobre a participação da UFPR na implantação do Cicloparaná - Programa Paranaense de Mobilidade Não Motorizada por Bicicleta**, após terem inquirido o aluno e realizado a avaliação do trabalho, são de parecer pela sua aprovação no rito de defesa.

A outorga do título de mestre está sujeita à homologação pelo colegiado, ao atendimento de todas as indicações e correções solicitadas pela banca e ao pleno atendimento das demandas regimentais do Programa de Pós-Graduação.

MATINHOS, 30 de Junho de 2017.

  
RODRIGO ROSSI HOROCHOVSKI  
Presidente da Banca Examinadora (UFPR)

  
PAULO RICARDO OPUSZKA  
Avaliador Externo (UFPR)

  
GRACIELA INES BOLZON DE MUNIZ  
Avaliador Externo (UFPR)

  
IARA PICCHIONI THIELEN  
Avaliador Externo (UFPR)

## DEDICATÓRIA

Dedico esta dissertação aqueles loucos que lutaram e continuam lutando por um mundo melhor, não só para si, mas principalmente para as futuras gerações.

Sou do tempo em que se ensinava na escola que os recursos naturais eram infinitos, isto nos anos setenta, época em que cursava o ensino fundamental. Praticamente no mesmo período em que surgia o movimento ambientalista. Movimento que teve que provar cientificamente que os recursos naturais, ao contrário do que se pensava até então, são sim finitos e que também a capacidade do planeta receber e absorver poluentes líquidos, sólidos e gasosos no ar, na terra e na água, também é limitada.

Para transformar uma cultura enraizada é necessária uma militância científica, política e quase religiosa, para convencer a sociedade, que convencida, pressiona os políticos e os detentores do capital, que na realidade são os grupos que tem o poder de decisão para a implantação das mudanças em grande escala.

Assim dedico este trabalho aqueles que como eu um dia já foram chamados de loucos, sonhadores ou bichos grilo, mas continuaram determinados e com a fé inabalada, abrindo mão de muitos confortos da vida moderna para educar pelo exemplo. E mais de quarenta anos depois, começam a perceber que a perseverança vale a pena, e a transformação de mentalidade em relação à mudança do estilo de vida da sociedade atual começa a acontecer, mudando para um modelo menos consumista e com respeito ambiental. Mudança que se torna necessária, para que se preservem os recursos naturais e o meio ambiente no sentido de manter a qualidade de vida das gerações futuras. Essa necessidade de mudança da sociedade industrial vem se tornando um senso quase comum. E aqueles que um dia nos chamaram de loucos e ainda não estão convencidos da necessidade de mudança e insistem em continuar a pilhagem do planeta é que começam a ser tachados de loucos e inconsequentes.

## **AGRADECIMENTOS**

Primeiramente aos meus pais José Luiz e Adelina Mari, aos avós José e Risoleta, Arnaldo e Ligia e a minha irmã Cristina pelo exemplo e ensinamentos sobre amor, carinho, ética e honestidade.

Aos meus filhos Ana Carolina e José Miguel, motivação para lutar por um mundo melhor.

À minha esposa Silvana, companheira de pesquisa e de vida, me ajuda, me incentiva e me inspira.

Ao meu sogro Altino e sogra Maria, pelo apoio principalmente no cuidado com o Miguel.

Ao meu orientador Professor Rodrigo, pelos ensinamentos sempre repassados com tranquilidade.

Às pessoas idealistas que de forma voluntária escreveram o CICLOPARANÁ.

Aos cicloativistas e ambientalistas que lutam para melhorar o planeta.

Aos colegas de mestrado principalmente aqueles que como eu desceram a serra mais de uma centena de vezes para as aulas e orientações.

E finalmente para os colaboradores do Programa CICLOVIDA especialmente a Professora Iara, parceira e incentivadora para que voltasse aos estudos.

Muito obrigado!

*Nossa grandeza não está em sermos capazes de refazer o mundo, mas de refazer a nós mesmos.*

**Gandhi**

## RESUMO

O presente trabalho aborda o modelo de planejamento urbano que privilegia o transporte individual por automóvel, padrão que se espalhou pelo planeta e chegou ao Paraná. O espaço urbano é restrito e o número continuamente crescente de carros vem causando transtornos para a qualidade de vida urbana. Existe a alternativa da mobilidade sustentável, mas o automóvel é um dos ícones do capitalismo e está enraizado na cultura dos povos do mundo. Principalmente no pós Segunda Guerra Mundial o capitalismo tornou-se sinal de sucesso, expandiu-se ainda mais e norteou o formato de desenvolvimento praticamente em todo o planeta, influenciando o planejamento urbano e desenhando as cidades contemporâneas para o consumo e para os automóveis. Mas em apenas algumas décadas este modelo começa a demonstrar sinais de saturação. A sociedade começa a despertar para finitude dos recursos naturais e os danos da poluição para o meio ambiente e para a qualidade de vida humana. Mas mudar a cultura é um processo lento e depende do engajamento popular. Esta pesquisa faz uso da observação participante e da pesquisa documental para construir o resgate histórico de como se deu atuação do movimento que defende a bandeira da mobilidade sustentável e de uma cidade mais humana no Paraná. As ações deste movimento que bradou pela bicicleta, no início caracterizadas pelo anarquismo, mas com o apoio da academia ganharam fundamento e proatividade até que finalmente o governo estadual incorporasse a ciclomobilidade em sua agenda. Este estudo recupera como se deu essa trajetória, quais foram os atores e como se deu a construção do decreto 1517/2015 que cria um programa para fomentar o uso da bicicleta no estado. O resultado do relato histórico sobre a trajetória e as ações do cicloativismo paranaense, em especial a atuação do Programa de Extensão CICLOVIDA da UFPR em confronto com o estudo das políticas públicas, responde se o método como foi edificado o CICLOPARANÁ pode ser considerado, como um processo de construção ocorrido no modelo *Bottom up*.

Palavras-chaves: Ciclomobilidade. Políticas Públicas. Cicloativismo. Mobilidade Sustentável. CICLOPARANÁ.

## ABSTRACT

The present work talks about the urban planning model that focuses on the individual transportation by car, pattern that has spread all over the planet and has been established in Paraná State. The urban space is restricted and the continuously growing number of motor vehicles has been causing disorders to the urban life quality. There is the alternative of the sustainable mobility, but the car is one of the capitalism icons and is deeply settled in the culture of different people in the world. Especially in the period post 2<sup>nd</sup> World War, the capitalism has become a success sign, expanded even more and predisposed the development format to all corners of the earth, influencing the urban planning and drawing the modern cities towards the consumerism and the vehicles. Nonetheless, after a few decades, this model starts to show saturation signals. Society starts to awake to the finiteness of natural resources and to the damage that pollution causes to the environment and to the of human life quality. But changing the culture is a slow process and depends on popular engagement. This study makes usage of participant observation and documentary research to build the historical rescue of how was the acting of the group that advocates for the sustainable mobility and for a more human city in Paraná. These group's actions in the direction of the bicycle usage, considered in the beginning as an anarchist movement, conquered the Academy Support and developed foundation and pro-activity, what lead the Government to, finally, add cycle-mobility in its agenda. This study rescues how was transposed this path, who were the actors and how was created decree 1517/2015, which builds a program to foment the bicycle usage in the state. The result of the historical report about the trajectory and actions of the cycle activism in Paraná State, especially the UFPR Extension Program CICLOVIDA performance, in addition to the public policies study, aims to answer the f the method how it was created CICLOPARANÁ might be considered a Bottom-up construction process model.

Keywords: Cycle-Mobility. Public Policies. Cycle Activism. Sustainable Mobility. CICLOPARANÁ.

## LISTA DE FIGURAS

FIGURA 1- OS EFEITOS DA CIDADE ESPRAIADA NA MOBILIDADE URBANA ...	29
FIGURA 2 - A HISTÓRIA DA BICICLETA.....	35
FIGURA 3 - COMPARAÇÃO DA INFRAESTRUTURA CARRO X BICICLETA NAS CAPITAIS BRASILEIRAS.....	41
FIGURA 4 - SIMULADOR DAS VANTAGENS DA MOBILIDADE ATIVA DO PROGRAMA CICLOVIDA/UFPR .....	43
FIGURA 5 - O CICLO DAS POLÍTICAS PÚBLICAS .....	52
FIGURA 6 – CARACTERÍSTICAS DOS MODELOS TOP-DOWN E BOTTOM-UP ..	61
FIGURA 7 - DESENHO DA PESQUISA/CONTEÚDO .....	70
FIGURA 8 – MAPA RODOVIÁRIO DO PARANÁ.....	76
FIGURA 9 - ROTEIRO DE CICLOTURISMO DO CENTRO HISTÓRICO DE ANTONINA.....	78
FIGURA 10 - PROPOSTA DE CIRCUITO CICLOVIÁRIO PARA MATINHOS.....	79
FIGURA 11 - ILUSTRAÇÃO DE CICLOFAIXA.....	80
FIGURA 12 - ILUSTRAÇÃO DE CICLOVIA .....	81
FIGURA 13 - CONDIÇÕES DO ESTADO DE CONSERVAÇÃO DO SISTEMA CICLOVIÁRIO DE PARANAGUÁ.....	82
FIGURA 14 - MAPA DA INFRAESTRUTURA CICLOVIÁRIA DE CURITIBA.....	84
FIGURA 15 - ILUSTRAÇÃO DE CICLORROTA .....	85
FIGURA 16 – ILUSTRAÇÃO VIA CALMA.....	86
FIGURA 17 - PROPOSTA DE REDE CICLOVIÁRIA PARA LONDRINA .....	88
FIGURA 18 - COBERTURA DAS ÁREAS DE INTERESSE CICLOVIÁRIO DE MARINGÁ.....	89
FIGURA 19 - PESQUISA DO PERFIL DE MOBILIDADE URBANA DA COMUNIDADE.....	108

## LISTA DE QUADROS

QUADRO 1 - VANTAGENS PARA O USUÁRIO E PARA A SOCIEDADE DO USO DA BICICLETA.....	44
QUADRO 2 - ATORES QUE PARTICIPAM DAS FASES DO PROCESSO DE POLÍTICAS PÚBLICAS.....	57
QUADRO 3 - AS 29 AÇÕES/PROJETOS DO PROGRAMA CICLOVIDA.....	103
QUADRO 4 - ABORDAGEM DA TEMÁTICA MOBILIDADE SUSTENTÁVEL, DENTRO DO FÓRUM DA AGENDA 21 ESTADUAL.....	111
QUADRO 5 - CITAÇÕES CONSTANTES NESTE ESTUDO E QUE INDICAM QUE O CICLOPARANÁ NÃO SE TRATA DE UMA INICIATIVA MODELO TOP DOW.....	124
QUADRO 6 - FREQUÊNCIA DAS INSTITUIÇÕES NAS REUNIÕES DO GTI RESPONSÁVEL PELA MINUTA PARA A CRIAÇÃO DO CICLOPARANÁ .....	127

## LISTA DE SIGLAS E ABREVIATURAS

ABONG	- Associação Brasileira de Organizações Não Governamentais
AFOLU	- Setor de Agropecuária, Florestas e outros usos da Terra
ALL	- América Latina Logística
ANWB	- Clube de Turismo Real Holandês
ANTP	- Associação Nacional dos Transportes Públicos
AVC	- Acidente Vascular Cerebral
BR	- Brasil
BRT	- Bus Rapid Transit ou Transporte Rápido por Ônibus
CASLA	- Casa Latino Americana
CELEPAR	- Tecnologia da Informação e Comunicação do Paraná
CICLOIGUAÇÚ	- Associação dos Ciclistas do Alto Iguaçu
CICLOPARANÁ	- Programa Paranaense de Mobilidade não Motorizada por Bicicleta
CICLOVIDA	- Programa de Extensão da UFPR
CNC	- Conferência Nacional das Cidades
CO <sup>2</sup>	- Dióxido de carbono
COMEC	- Coordenação da Região Metropolitana de Curitiba
CONCICLO	- Conselho Paranaense de Ciclomobilidade
CONCIDADES	- Conselho das Cidades
CONTRAN	- Conselho Nacional de Trânsito
CREA-PR	- Conselho Regional de Engenharia e Agronomia do Paraná
CTB	- Código de Trânsito Brasileiro
CTC	- Cycling Touring Club
DETRAN	- Departamento de Trânsito do Paraná
EUA	- Estados Unidos da América

FMB	- Fórum Mundial da Bicicleta
FORPROEX	- Fórum de Pró-Reitores de Extensão das Instituições de Educação Superior Brasileiras
FPC	- Federação Paranaense de Ciclismo
GEE	- Gases de Efeito Estufa
GEIPOT	- Empresa Brasileira de Planejamento de Transportes
GTI	- Grupo Técnico Interinstitucional
GTT	- Grupo Temático de Trabalho
IBGE	- Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística
ICE	- Interface for Cycling Expertise (Interface para Experiência em Ciclismo)
ICMBio	- Instituto Chico Mendes de Conservação da Biodiversidade
IES	- Instituição de Ensino Superior
IPARDES	- Instituto Paranaense de Desenvolvimento Econômico e Social
IPCC	- Intergovernmental Panel on Climate Change (Painel Intergovernamental sobre Mudanças Climáticas)
IPCE	- Instituto Paranaense de Ciência do Esporte
IPEA	- Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada
IPPU	- Processos Industriais e Uso de Produtos
IPPUC	- Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano de Curitiba
IPPUL	- Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano de Londrina
IPTU	- Imposto Predial e Territorial Urbano
IPVA	- Imposto sobre a propriedade de veículos automotores
Km	- Quilômetro
Km <sup>2</sup>	- Quilômetro quadrado
MDL	- Mecanismo de Desenvolvimento Limpo
MG	- Minas Gerais
MP	- Ministério Público

MPL	- Movimento Passe Livre
OAB-PR	- Ordem dos Advogados do Brasil - Paraná
ONG	- Organização Não Governamental
ONGS	- Organizações Não Governamentais
OMS	- Organização Mundial da Saúde
ONU	- Organização das Nações Unidas
PBB	- Programa Bicicleta Brasil
PIB	- Produto Interno Bruto
PIQV	- Programa Institucional de Qualidade de Vida
PL	- Projeto de Lei
PLANMOB	- Plano Diretor de Transporte e da Mobilidade
PLAMOB	- Plano de Mobilidade
PRHAE	- Pró Reitoria de Recursos Humanos e Assuntos Estudantis
PR	- Paraná
PRED	- Paraná Edificações
PSD	- Partido Social Democrático
PUCPR	- Pontifícia Universidade Católica do Paraná
SANEPAR	- Companhia de Saneamento do Paraná
SC	- Santa Catarina
SCHLA	- Setor de Ciências Humanas Letras e Artes
SEDU	- Secretaria Estadual de Desenvolvimento Urbano
SEED	- Secretaria Estadual de Educação
SEIL	- Secretaria Estadual de Infraestrutura e Logística
SEMA	- Secretaria Estadual do Meio Ambiente e Recursos Hídricos
SEMOB	- Secretaria Nacional de Transporte e da Mobilidade Urbana
SEPLAN	- Secretaria Municipal de Planejamento e Urbanismo de Maringá
SETI	- Secretaria da Ciência, Tecnologia e Ensino Superior

SETRAN	- Secretaria Municipal de Trânsito
TCC	- Trabalho de Conclusão de Curso
TI	- Tecnologia da Informação
UCB	- União dos Ciclistas do Brasil
UEL	- Universidade Estadual de Londrina
UEM	- Universidade Estadual de Maringá
UEPG	- Universidade Estadual de Ponta Grossa
UFPR	- Universidade Federal do Paraná
UFSC	- Universidade Federal de Santa Catarina
UNICENTRO	- Universidade Estadual do Centro-Oeste
UP	- Universidade Positivo
UTFPR	- Universidade Tecnológica Federal do Paraná
UT	- Universidade de Twente

## SUMÁRIO

1.	INTRODUÇÃO .....	18
2.	REVISÃO DA LITERATURA .....	23
2.1.	A EXPANSÃO DO CAPITALISMO E O URBANISMO PÓS-SEGUNDA GERRA MUNDIAL .....	23
2.2.	MOBILIDADE SUSTENTÁVEL.....	26
2.3.	A BICICLETA E O CICLOATIVISMO .....	34
2.4.	CICLOMOBILIDADE .....	39
2.5.	POLÍTICAS PÚBLICAS .....	46
2.5.1.	Sociedade, Estado e Governo.....	48
2.5.2.	O ciclo das políticas públicas .....	50
2.5.3.	Os atores das políticas públicas e o papel da Academia.....	55
2.5.4.	Modelos de implantação de políticas públicas .....	60
2.5.5.	Política de Mobilidade Urbana Sustentável no Brasil .....	62
3.	MÉTODO.....	69
3.1.	PROCEDIMENTOS DE COLETA DE DADOS .....	71
4.	CICLOPARANÁ.....	75
4.1.	O ESTADO DO PARANÁ E A MOBILIDADE URBANA .....	75
4.1.1.	Agenda 21 e o Fórum Paranaense de Mudanças Climáticas Globais. ...	90
4.2.	O MOVIMENTO CICLOATIVISTA PARANAENSE .....	93
4.3.	O PROGRAMA CICLOVIDA DA UFPR.....	102
4.4.	A CONSTRUÇÃO DO CICLOPARANÁ .....	109
4.5.	A ESTRUTURA DO DECRETO QUE INSTITUI O CICLOPARANÁ .....	120
5.	ANÁLISE E CONSIDERAÇÕES FINAIS .....	124
	REFERÊNCIAS.....	132

## 1. INTRODUÇÃO

Verifica-se como crescente a preocupação com a mobilidade urbana no mundo e no Brasil. O modelo de urbanismo adotado após a Segunda Guerra Mundial moldou as cidades contemporâneas para o automóvel. Esse modelo induz à necessidade de deslocamentos constantes e ao crescimento contínuo da frota de veículos, no entanto a capacidade do planeta absorver a poluição é limitada e o espaço urbano também. Congestionamentos, acidentes, problemas ambientais e os prejuízos para a qualidade de vida se tornam visíveis. O urbanismo focado no automóvel começa a apresentar sinais de saturação, surgem diversos movimentos e iniciativas propondo cidades mais humanas e acessíveis, equilibradas social e ambientalmente.

A relevância do tema proposto neste estudo é avaliada levando-se em consideração que a mobilidade urbana é uma necessidade de todos e um dos pilares da qualidade de vida nas cidades. As vantagens de uma mobilidade mais saudável e sustentável com a ampliação do uso da bicicleta são destacadas pelo Instituto Energia e Meio Ambiente (2009).

A utilização da bicicleta propicia um estilo de vida mais saudável devido ao aumento da qualidade de vida, redução do sedentarismo e da obesidade. Há, ainda, a redução nas internações hospitalares ocasionadas por problemas cardiorrespiratórios. Há uma melhora na acessibilidade universal e na microacessibilidade (escolas, lazer, outros), além de o uso da bicicleta ser individual e custar pouco, possibilitando sua aquisição por grande parte da população. Melhoria do deslocamento e recuperação de bairros e áreas residenciais em decorrência da moderação do trânsito. (INSTITUTO DE ENERGIA E MEIO AMBIENTE, 2009, p.48).

Recentes manifestações em 2013 no Brasil tiveram como principais bandeiras, a corrupção e a mobilidade urbana. O espaço que a mídia tem destinado reflete a mobilização da sociedade pela definição de políticas públicas que melhorem a mobilidade. É nesse contexto que a bicicleta surge como símbolo para a transformação das cidades. O crescimento, organização e institucionalização dos movimentos sociais que defendem seu uso e sua aproximação com o meio acadêmico abrem espaços institucionais de participação na construção de políticas públicas. Este trabalho descreve como se deu a atuação e participação de ativistas e do meio acadêmico da UFPR, no reconhecimento da importância da temática “Mobilidade Sustentável” e a consequente construção da política pública estadual,

instituída pelo decreto nº1517, que cria o Programa Paranaense de Mobilidade Não Motorizada por Bicicleta – CICLOPARANÁ.

O presente estudo insere-se no quadro de discussão a respeito da construção de políticas públicas com participação da sociedade civil, e confronta o relato de como se deu o processo de construção do CICLOPARANÁ, com a revisão de literatura sobre os ciclos das políticas públicas, responde se é considerada uma política pública construída e operacionalizada no modelo *Bottom-Up*<sup>1</sup>. Oliveira (2013) comenta sobre os dois principais modelos de implementação de políticas públicas.

As “estruturas de implementação” levam em consideração, enfim, que partes de diversas organizações públicas e privadas cooperam na implantação de um programa. A centralidade dada a uma única organização – e aos problemas por ela gerados -, tal como na abordagem top-down, não está presente no modelo bottom-up. (OLIVEIRA, 2013, p.22-23).

A escolha da ciclomobilidade, focando no CICLOPARANÁ como objeto de pesquisa, dialoga entre sua construção e a trajetória do autor como ciclista/cicloativista e servidor público da UFPR, que idealizou e coordena o programa de extensão que objetiva fomentar a cultura da bicicleta, o CICLOVIDA<sup>2</sup>.

A relação com a bicicleta nasce na infância, torna-se uma opção de transporte e lazer na fase adulta e se intensifica quando no início dos anos 2000, no momento em que coordenava o Programa institucional de Qualidade de Vida da UFPR, resolve-se incentivar o seu uso como ferramenta para combater o sedentarismo a iniciativa ganha apoio interno e externo e se formaliza no Programa de Extensão CICLOVIDA.

A dissertação está estruturada em quatro capítulos, além desta Introdução. O segundo capítulo faz uma revisão teórica abordando o cenário pós-segunda guerra mundial com a expansão do modelo capitalista, o fordismo e o automóvel como principal símbolo do projeto desenvolvimentista que moldaria as cidades contemporâneas e as noções de tempo e espaço e suas funcionalidades. O modelo

---

<sup>1</sup> Uma abordagem "bottom-up" é aquela que trabalha a partir da base de um grande número de atores trabalhando em conjunto, fazendo com que as decisões surjam a partir de seu envolvimento articular. A decisão é influenciada por diversos atores. Ex. ativistas, estudantes, profissionais ou organizações públicas e privadas é uma decisão "bottom-up". O modelo será descrito no capítulo 2.5.4.

<sup>2</sup> O Programa Ciclovida será descrito no capítulo 4.3.

de desenvolvimento e de planejamento urbano fundamentado na sociedade de consumo se espalha pelo globo, mas em poucas décadas começa a apresentar sinais de esgotamento. Da constatação da finitude dos recursos naturais, da exclusão social e das consequências danosas da poluição para a vida no planeta, surge o movimento ambientalista e a proposta do ecodesenvolvimento. Essa preocupação é observada por Santos (1992)

[...] hoje a ação antrópica tem efeitos continuados, e cumulativos, graças ao modelo de vida adotado pela humanidade. Daí vem os graves problemas de relacionamento entre a atual civilização material e a natureza. Assim, o problema do espaço humano ganha, nos dias de hoje, uma dimensão que ele não havia obtido jamais antes (SANTOS, 1992, p.96-97).

Derivado do movimento ambiental surge o Cicloativismo. A materialização desse movimento é narrada por meio de momentos em que a bicicleta foi utilizada como símbolo político, pelo socialismo, feminismo, anarquismo e movimento ambiental, criando uma forma de atuação criativa, artística e lúdica e inovando na forma de organização e manifestação política. Destaque especial na década de 60 para o movimento Provos<sup>3</sup> e seu Plano das Bicicletas Brancas, responsável pelo surgimento da contracultura holandesa e marco da união entre arte, política e bicicleta. Esse movimento e a sua maneira de atuar contribuíram para enraizar definitivamente a cultura da bicicleta nos Países Baixos, que logo se difundiu pela Europa e posteriormente em outros continentes, chegando ao Brasil na virada para o século XXI.

O estudo situa concepções de sociedade, governo e de estado, que orientam a estruturação e discussão sobre políticas públicas, sendo terreno onde se originam, organizam e são implantadas as políticas públicas, bem como os seus ciclos e os atores que as influenciam.

Em termos de políticas públicas de mobilidade sustentável, são apresentados exemplos internacionais e no Brasil, destacam-se dois importantes marcos: o Programa Bicicleta Brasil, sediado no Ministério das Cidades, lançado em 2004; e a Lei número 12.587 de 2012, conhecida como a lei da Mobilidade Urbana,

---

<sup>3</sup> Provos foi um movimento holandês de contracultura em meados da década de 1960 que tinha como foco provocar reações violentas das autoridades utilizando-se de "iscas" não violentas. Foi precedido pelo movimento Nozem e seguido pelo movimento Hippie. (O movimento Provos voltará a ser abordado na página 34)

que indica que a prioridade deve ser dos transportes coletivos e não motorizados e determina o prazo de três anos para as cidades apresentarem planos de mobilidade. Seguindo a diretriz da lei nacional, o governo do estado considera o uso da bicicleta como um meio de transporte de interesse social e uma opção de política pública a ser usada a fim de mitigar os efeitos negativos gerados pela priorização, evidenciada nas últimas décadas, ao uso do automóvel nas cidades. Em sua dissertação de mestrado “Cidades concebidas para o automóvel”, o arquiteto Claudio Oliveira da Silva (2009), expõe a importância direcionada ao automóvel no urbanismo pós-industrial.

[...] Na cidade pré-industrial a circulação urbana mantinha-se circunscrita à mobilidade natural dos corpos humanos, (ii) o sistema automobilístico se disseminou de maneira extraordinariamente rápida, (iii) a necessidade de promover maior eficiência aos fluxos foi preponderante nas primeiras reformas urbanísticas, (iv) a construção sistemática de espaços para o automóvel gerou espaços públicos imprecisos e sem vitalidade, (v) no Brasil, o uso intenso do automóvel pode ter sido reflexo de opções políticas para o desenvolvimento nacional, (vi) 69,96% da frota de automóveis do país está concentrada nos municípios com mais de 100 mil habitantes, e (vii) a circulação na cidade pós-industrial tornou-se uma função urbana com fim em si mesma (SILVA, 2009 p. 162).

O capítulo três aborda o método, no qual foi utilizada a pesquisa documental e as narrativas dos próprios atores que protagonizaram a criação do CICLOPARANÁ, pois segundo Bauer e Gaskell estas narrativas (2004):

[...] elas costumam ser ricas e referenciam-se em acontecimentos e ações apresentadas sequencialmente em relação ao contexto analisado, ocupando, deste modo, lugar central na racionalização e avaliação dos resultados das escolhas do próprio narrador. Assim “a narração reconstrói ações e contexto da maneira mais adequada: ela mostra o lugar, o tempo, a motivação e as orientações do sistema simbólico do ator”. (BAUER e GASKELL, 2004. p. 92).

O quarto capítulo é o estudo de caso, foca no Paraná e aborda características da mobilidade no estado, destaca o surgimento do movimento cicloativista, o Programa CICLOVIDA da UFPR, e o histórico da atuação desses defensores da bicicleta até construção do decreto 1517/2015 que cria o CICLOPARANÁ. Os principais fatores e atores que cooperaram para inclusão do tema na agenda do governo são referenciados. Em 2014 por meio da resolução SEMA 011/2014, há a criação de um grupo com participação de técnicos de diversas áreas do governo e representantes da sociedade civil, como ONGS e universidades para elaboração de políticas norteadoras de mobilidade sustentável para o estado

que reconhecem e integram a bicicleta no conjunto das ações de mobilidade urbana.

No quinto capítulo acontece a análise que relaciona a atuação dos atores envolvidos no processo de construção do CICLOPARANÁ com o ciclo das políticas públicas e responde se o processo se caracteriza como concebido no modelo *bottom up*. Neste capítulo são apresentadas as considerações finais.

## 2. REVISÃO DA LITERATURA

O referencial teórico tem objetivo de fundamentar e dar consistência ao estudo. Apresenta-se o estado da arte da mobilidade urbana, o contexto histórico e alguns exemplos do Brasil e do mundo. Assim para construir o referencial teórico desejado para este trabalho, que versa sobre a construção da política pública de ciclomobilidade no estado do Paraná, busca-se construir o entendimento sobre o “problema público”, o fato gerador, que cria a necessidade de uma política pública na tentativa de resolvê-lo, o caminho da revisão de literatura aborda temas como desenvolvimento no período pós-segunda guerra mundial, sustentabilidade, ecodesenvolvimento, planejamento urbano com enfoque na mobilidade urbana, mobilidade sustentável/ciclomobilidade e políticas públicas – sua conceituação, fases e os atores participantes do processo. Foram consultados trabalhos sobre o tema abordado em livros, artigos, monografias, dissertações, teses, mídias eletrônicas e reportagens.

### 2.1. A EXPANSÃO DO CAPITALISMO E O URBANISMO PÓS-SEGUNDA GERRA MUNDIAL

Segundo Harvey (1992) o processo de construção das cidades a partir da dinâmica mercadológica acontece com a expansão do modelo capitalista, por meio da materialização de uma cultura automobilística como símbolo do progresso material e da expansão da liberdade de consumo, principalmente no período pós Segunda Guerra Mundial. Naquele momento, a necessidade de rápida reconstrução de cidades devastadas e a crise existencial em torno do caos gerado pela correlação entre os valores modernistas e políticas nacionalistas proporcionou um cenário de apreensão e desejo de mudanças radicais.

Os Estados Unidos da América (EUA) assumem a posição de liderança no desfecho da própria guerra e de carro chefe das soluções que se seguiriam e exercem papel importante na internacionalização de um modo de produção e consumo de bens, estruturando os espaços urbanos de acordo com as necessidades de rápido deslocamento do capital e de suas mercadorias e impondo

uma nova concepção de espaço e tempo que transformariam significativamente a reprodução social em todo o planeta.

Como assevera Harvey (1992) o que se assegurou, de fato, foi o desenvolvimento expansionista orientado pelo corporativismo que, através da burocracia e de um projeto global hegemônico, foi concretizado pelo crescimento do sistema de produção capitalista e da incorporação ideológica e cultural do liberalismo por parte de governos e corporações conscientes do potencial da publicidade para consolidar tais prerrogativas no imaginário coletivo. O discurso do desenvolvimento passou a atuar como colonizador da realidade.

A industrialização e a urbanização passaram a ser vistas como destinos inevitáveis e caminhos obrigatórios rumo à modernidade. Esses processos correm em paralelo e são descritos por Roberto Monte-Mór (2007), tendo como referência duas obras de Henry Lefebvre (1999 e 2008): *Revolução Urbana* e *O Direito à Cidade*. O urbano é aceito como resultado de um processo histórico de diferenciação entre as relações de cidade e campo, desembocando no que Lefebvre batizou de “*cidade industrial*”. Essa “*cidade industrial*” subordinou o campo e a cidade à lógica da produção capitalista e ascendeu o urbano como uma progressiva e virtual integração dos dois elementos originais. A lógica da produção e do valor de troca se impõe sobre o valor de uso e a cidade se transforma de obra em produto. Sobre o urbano as palavras de Monte-Mór (2007), esclarecem que é um conceito mais amplo.

O urbano é esse “tecido” que nasce nas cidades e se estende para além delas, sobre o campo e as regiões, uma síntese da antiga dicotomia cidade-campo, um terceiro elemento na oposição dialética cidade-campo, uma manifestação socioespacial da organização urbano-industrial contemporânea que abarca, virtualmente, todo o espaço social. (MONTE-MÓR, 2007, p. 246).

O urbanismo modernista se tornou dominante no modelo de organização das cidades do período pós-guerra através de políticas de planejamento e produção em massa que, segundo Harvey (1992), para se manterem democráticas, por um lado investiram em habitação, previdência social e bem-estar. E para o avanço do capitalismo, por outro, investiram em infraestrutura para transporte individualizado fornecida pelo Estado, através da construção de pontes e autoestradas para o automóvel, que consolidaram uma tendência direcionada por um programa universal de reconstrução espacial e reorganização urbana que atendessem suas

funcionalidades. Esse momento é retratado na afirmação de Sachs (2007).

Com a revolução dos transportes e em grau ainda mais significativo a da comunicação o mundo encolheu. Desses avanços tecnológicos é que se originam os fenômenos da mundialização já mencionados, os quais se manifestam de maneira desigual nos mais variados campos, a exemplo das finanças, da economia, da tecnologia e da cultura. (SACHS, 2007, p 247).

Esse modelo de urbanismo pode ser associado ao pensamento de Lefebvre (1974) sobre a construção social do espaço, pois criou o senso comum da cidade enquanto máquina que produz progresso e liberdade individual, através da conquista de bens de consumo, tendo no automóvel a sua expressão máxima. O transporte através de veículos motorizados trouxe consigo um aumento nas disparidades sociais, fazendo dos meios de transporte, ferramenta de desigualdade social. Antes disso, a ausência de motor colocava a todos os indivíduos, independentemente de seu nível social, em condição de igualdade no tocante às possibilidades de ocupação dos espaços, sua velocidade de deslocamento e uso produtivo do tempo. O automóvel como símbolo de status social é retratado por Silva (2009).

O uso do automóvel pode ser considerado como uma prática de reprodução da vida social, haja vista que não é puramente um instrumento para atender a necessidade de locomoção, mas também um símbolo de status social, virilidade, maturidade e poder. Ele, o uso, é também em exemplo de subordinação das práticas sociais à lógica da produção industrial capitalista, onde a velocidade da produção e reprodução são requisitos fundamentais. (SILVA, 2009, p 24).

No Brasil e em outros em países em desenvolvimento, a implantação do automóvel e de sua cadeia produtiva aprofundou as relações de dependência que não se restringem ao aspecto econômico, mas que se sucederam a partir da imposição de valores dos países hegemônicos, através da força e da cultura, com a justificativa de uma expansão de mercados. Conforme expõe o pensamento de Maricato (2011):

A robotização, a terceirização, a incorporação do *just in time* obedecendo a uma nova estratégia logística, a mobilidade do capital que transfere unidades de produção para regiões ou países onde a mão de obra é mais barata e a legislação ambiental, menos rigorosa, condenando ao abandono cidades marcadas pela produção fordista (como o clássico caso de Detroit), todas essas características da chamada globalização levam a uma mudança na ocupação do território. (MARICATO, 2011, p. 173).

Essa relação de dominação se estendeu através da importação de modelos de cidade orientados para o automóvel e da implantação de complexos industriais que se instalaram através de incentivos fiscais e facilitações legais. Marcas como:

Coca Cola, Ford e Chevrolet passaram a representar, ideologicamente, o sucesso, a liberdade e o progresso norte-americano e ícones da cultura ocidental. O fordismo e o consumo abriram as portas dos mercados externos, principalmente da Europa. Com adesão política, os EUA passaram a exercer a função de banqueiros do mundo, através do seu poderio econômico e militar. A liderança financeira dos EUA se consolida no pós-guerra e algumas decisões daquele período são apontadas por Padrós (2000).

- a) aceitação do dólar como moeda internacional e conversível em ouro; b) livre conversibilidade das moedas nacionais entre si, a partir de uma paridade fixada em ouro ou em dólares; c) criação de instituições que sustentassem os acordos como o Fundo Monetário Internacional – FMI e o Banco Internacional para a Reconstrução e Desenvolvimento, mais conhecido como Banco Mundial. (PADRÓS, 2000, p. 231-232).

No fim do século XX, o modelo de planejamento urbano focado no automóvel começa a entrar em colapso, passando a ser questionado, primeiramente na Europa, devido ao aumento dos acidentes de trânsito e a crise do petróleo no final dos anos 1960. Nos EUA a partir dos anos 1990 por intermédio do movimento ambientalista e no Brasil a partir do início do século XXI. Em diversos continentes surgem iniciativas propondo intervenções que tornem as cidades mais acessíveis e humanas, com responsabilidade ambiental, igualitárias econômica e socialmente. Essas iniciativas propõem um novo modelo para o território urbano que tem a bicicleta como seu maior símbolo, marcando o surgimento do movimento social batizado de cicloativismo.

## 2.2. MOBILIDADE SUSTENTÁVEL

A Mobilidade Urbana está associada à necessidade de pessoas e bens se deslocarem no espaço urbano. Considerando as opções mais frequentes de transporte terrestre, pode-se separar em dois grupos: i) os meios não motorizados: a pé, bicicleta, patins, skate, tração animal entre outros e ii) os meios motorizados: automóveis, motocicletas, caminhões, ônibus, trens entre outros. Interferem na opção do modal a ser escolhido, sexo, renda, condições físicas e infraestrutura ofertada. Na publicação do Ministério das Cidades (2005): “MOBILIDADE E POLÍTICA URBANA: Subsídios para uma Gestão Integrada” é abordado o conceito

de mobilidade urbana.

A mobilidade urbana, dessa maneira, pode ser entendida como resultado da interação dos fluxos de deslocamento de pessoas e bens no espaço urbano, contemplando tanto os fluxos motorizados quanto os não motorizados. Ela é, portanto, um atributo da cidade e é determinada, principalmente, pelo desenvolvimento socioeconômico, pela apropriação do espaço e pela evolução tecnológica, enquanto o transporte urbano refere-se estritamente aos serviços e modos de transportes utilizados nos deslocamentos dentro do espaço urbano. (BRASIL, 2005, p. 11).

Apesar do conforto e de outras qualidades do automóvel, existe senso comum de que a prioridade, que durante décadas foi destinada ao transporte individual motorizado no planejamento das cidades, atraiu mais carros que a capacidade do sistema viário. Isso porque o espaço urbano é limitado e esse modelo de urbanismo tem sido responsável por muitos impactos negativos, como perda de tempo em congestionamentos, aumento dos acidentes de trânsito, proliferação das doenças causadas pelo sedentarismo e vários danos ambientais. Destacam-se a poluição atmosférica, causada pela utilização de combustíveis fósseis e outras fontes de poluição pelos resíduos gerados na cadeia produtiva automotiva com descarte de peças sucateadas, como carcaças, baterias e pneus velhos.

O relatório da Organização Mundial de Saúde (OMS) “Poluição do ar ambiente: uma avaliação global da exposição e do peso da doença”, de 2016, ressalta a poluição do ar como o maior risco ambiental para a saúde e destaca a situação de emergência, pois 90% das pessoas em todo o mundo respiram ar poluído. O estudo indica que sete milhões de pessoas morrem anualmente por causas associadas à poluição do ar. O relatório analisou dados provenientes de três mil locais em todo o mundo, com um novo modelo de avaliação. Aponta que entre as maiores fontes de poluição estão os meios de transporte ineficientes, combustão de resíduos, centrais a carvão e atividades industriais. “A poluição do ar continua a aumentar a níveis alarmantes e afeta as economias e a qualidade de vida”. É uma emergência de saúde pública”, diz o estudo. (ONU-BR, 2016, não paginado).

A OMS considera fundamentais intervenções em diversos níveis: a adoção de exigências mais rígidas para reduzir as emissões de veículos à base de combustíveis fósseis; políticas que priorizam investimentos em transporte público e a construção de redes seguras para ciclistas e pedestres; o fornecimento de fontes de energia mais limpas para o aquecimento e a preparação de alimentos; o incentivo a

troca da comida de origem animal por alimentos plantados entre as populações com alto poder aquisitivo. A OMS afirma que se não houver mudança no modelo de planejamento urbano que prioriza o automóvel, não haverá solução possível, pois a crescente demanda por ampliação de infraestruturas para o transporte motorizado compromete cada vez mais o meio ambiente e os orçamentos municipais.

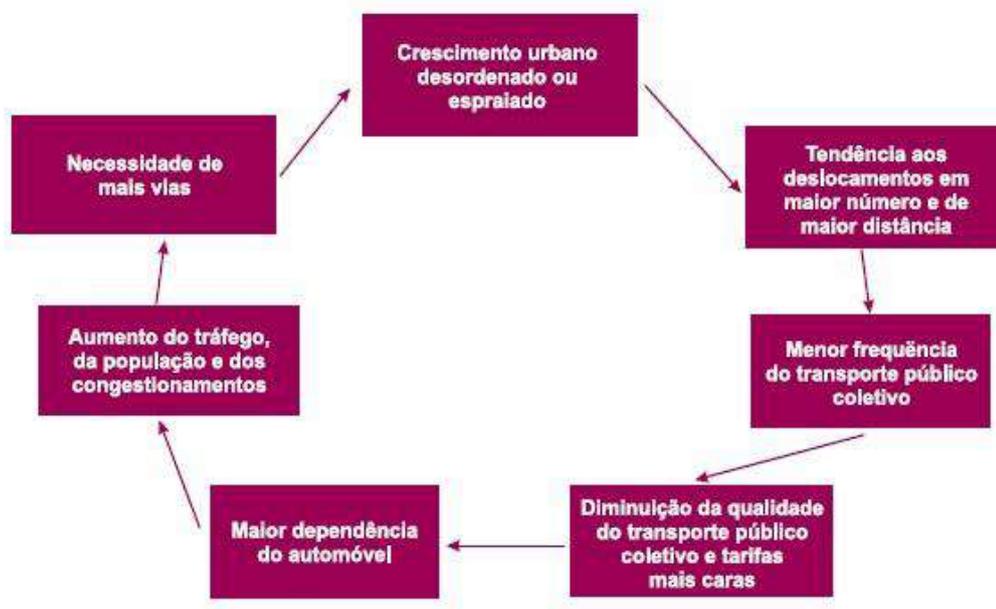
A cultura de planejamento urbano carrocêntrico<sup>4</sup> é fruto do processo de expansão do modelo capitalista que moldou a maioria das cidades contemporâneas. O simbolismo do automóvel como sucesso e um dos grandes ícones do modelo americano se difundiu pelo planeta e influenciou implantação de uma infraestrutura voltada para o transporte rodoviário.

Esse modelo de planejamento urbano influenciado pelo modelo capitalista/consumista espalhou as cidades e induziu a necessidade do uso de veículos automotores devido à necessidade de grandes deslocamentos. Esse urbanismo desprezou as ações voltadas para a mobilidade de ciclistas e pedestres. A prioridade ao automóvel é comentada por Marshall: “Neste período as vias eram tratadas como artérias vivas e tudo foi planejado pensando no custo/benefício do automóvel” (MARSHALL, 2001, p. 133). A figura 1 representa os efeitos da cidade espalhada na mobilidade urbana, esse modelo de urbanismo cria um efeito cíclico que induz ao maior uso do automóvel como meio de transporte.

---

<sup>4</sup> Planejamento urbano carrocêntrico é o modelo de planejamento em que o carro está no centro, é a prioridade e a cidade é desenhada para estimular viagens, favorecendo o deslocamento individual por automóvel.

FIGURA 1- OS EFEITOS DA CIDADE ESPRAIADA NA MOBILIDADE URBANA



FONTE: Adaptado pelo autor de BRASIL 2005, p 10.

Na Europa nos anos 1960/70 e nas Américas a partir dos anos noventa, com a percepção dos problemas causados pelo excesso de veículos, surgiu um movimento que alertou a sociedade para crescentes preocupações ambientais e socioeconômicas. Esse movimento trouxe à tona discussões que relacionam a mobilidade urbana com a melhoria da qualidade de vida nas cidades, e o transporte passou a ter importância entre os temas abordados na proposta de desenvolvimento sustentável.

Para a Comissão das Comunidades Européias (2007), a conciliação do desenvolvimento econômico das cidades, a acessibilidade e a melhoria da qualidade de vida são os grandes desafios do desenvolvimento sustentável para os centros urbanos. Questões sociais, econômicas e ambientais fazem parte do desenvolvimento sustentável. A sustentabilidade social exige que os benefícios associados aos transportes estejam disponíveis a todos os segmentos da sociedade. “A sustentabilidade ambiental exige que os efeitos externos causados pelos transportes sejam considerados nas decisões tomadas pelo poder público ou pela iniciativa privada”. (WORLD BANK, 1996, p. 30). Em sintonia com o documento do Banco Mundial, o Ministério das Cidades do Brasil enfatiza a importância da

mobilidade urbana para a cidadania.

A promoção da mobilidade urbana compreende a construção de um sistema que garanta e facilite aos cidadãos – hoje e no futuro – o acesso físico às oportunidades e às funções econômicas e sociais das cidades. Trata-se de um sistema estruturado e organizado que compreende os vários modos e infraestruturas de transporte e circulação e que mantém fortes relações com outros sistemas e políticas urbanas. (BRASIL, 2005, p. 11).

Para o Ministério das Cidades o transporte deve propiciar o acesso da população aos destinos da cidade. O sistema de mobilidade urbana é considerado como um conjunto estruturado de modos, redes e infraestruturas capaz de garantir o deslocamento das pessoas no meio urbano e deve apresentar harmonia com as demais políticas urbanas.

A promoção da mobilidade urbana compreende a construção de um sistema que garanta e facilite aos cidadãos – hoje e no futuro – o acesso físico às oportunidades e às funções econômicas e sociais das cidades. Trata-se de um sistema estruturado e organizado que compreende os vários modos e infraestruturas de transporte e circulação e que mantém fortes relações com outros sistemas e políticas urbanas. (BRASIL, 2005, p. 11).

Até a alguns anos atrás não era usual o termo mobilidade urbana, os termos usados para tratar do tema eram transporte e trânsito, mas o uso do termo mobilidade amplia o espectro, pois trata de uma necessidade das pessoas e não apenas do fator gerado por essa necessidade. Para o Ministério das Cidades mobilidade urbana é o resultado da interação dos deslocamentos de pessoas e bens entre si e com a própria cidade. Isso significa que o conceito de mobilidade urbana vai além do deslocamento de veículos ou do conjunto de serviços implantados para estes deslocamentos. Pensar a mobilidade urbana é mais que tratar apenas transporte e trânsito. (BRASIL, 2006).

Desde seu surgimento, o automóvel é tido como um promotor do desenvolvimento das cidades, sendo associado com o progresso econômico e social, pensamento rebatido por Enrique Peñalosa, um político colombiano que foi prefeito da cidade de Bogotá, em poucos anos implantou o Transmilenio, moderno sistema de BRT em operação na cidade, e construiu mais de trezentos quilômetros de ciclovias na capital colombiana. Uma frase de Peñalosa em uma entrevista ao jornal Estado de São Paulo (2012) ficou famosa em todo o mundo entre os defensores da mobilidade sustentável “A cidade avançada não é aquela em que os pobres andam de carro, mas aquela em que os ricos usam transporte público”.

(PEÑALOSA, 2012)

Peñalosa afirma que o desenvolvimento da harmonia entre o fluxo de pessoas e de automóveis está baseado em dois princípios fundamentais: o primeiro é que a cidade é um habitat humano e que tudo deve ser projetado para o bem estar humano, a prioridade deve ser das pessoas mais vulneráveis, que são as crianças, os idosos, os portadores de deficiências físicas e os mais pobres; o segundo princípio se relaciona à Democracia Elemental, presente na quase totalidade das constituições que estabelece a igualdade de todos os cidadãos perante a lei. Se isso é verdade, o usuário da bicicleta tem o mesmo direito à mobilidade com segurança e ao mesmo espaço viário que um automóvel ocupado por apenas uma pessoa, o motorista em um ônibus levando cem passageiros deve ter direito a cem vezes mais espaço viário do que um automóvel ocupado somente pelo seu motorista.

A Secretaria Nacional de Transporte e Mobilidade Urbana - SeMob (2007) define que a “mobilidade urbana sustentável” visa o acesso amplo e democrático ao espaço urbano por meio de um conjunto de políticas de transporte e circulação, que priorize os transportes não motorizados e coletivos, socialmente inclusivos e ambientalmente sustentáveis. Neri (2012) aborda a mobilidade sustentável destacando a equidade social e a qualidade ambiental.

A mobilidade urbana aliada à sustentabilidade possui duas importantes vertentes. A primeira delas está relacionada à adequação da oferta de transporte ao contexto socioeconômico, onde se enquadram ações que associam transportes ao desenvolvimento urbano e equidade social em relação aos deslocamentos. A segunda está relacionada à qualidade ambiental, aliando tecnologias aos modos de transporte utilizados. (NERI 2012, p.7).

Para avançar rumo a uma mobilidade mais sustentável é necessário buscar equilíbrio entre os modos de transporte, fomentar o uso dos meios não motorizados, diminuir as necessidades de deslocamento com o adensamento das cidades, incentivar a carona solidária, entre outras ações. Nakamori (2016) propõe diretrizes que devem compor uma política de mobilidade sustentável.

- Infraestrutura e segurança: implantação de infraestrutura específica, programas de *bike sharing*, integração intermodal, melhoria da segurança para a circulação de pedestres e ciclistas entre outras ações;
- Educação: campanhas continuadas de educação de trânsito e

capacitação dos profissionais e gestores públicos responsáveis pelo planejamento urbano e mobilidade entre outras ações;

- Legislação, normatização, cidadania e cultura local: legislação que integre zoneamento urbano e uso do solo com plano de mobilidade urbana, divulgação da legislação para a sociedade, medidas restritivas ao uso do automóvel, consultar, envolver, empoderar a comunidade na construção das políticas entre outras ações;
- Assessoria técnica em projetos: banco de especialistas, cursos, publicações entre outras ações;
- Desoneração fiscal e aporte financeiro: royalties, taxas, compensações, órgãos de fomento, convênios, parcerias entre outras ações;
- Esporte, lazer e cicloturismo: incentivar ou promover a realização de passeios ciclísticos, caminhadas, provas esportivas, mapear rotas e estabelecer roteiros de cicloturismo entre outras ações;
- Não deslocamento: adensar a cidade, informatizar serviços, carona solidária entre outras ações.

Na busca por soluções para a sustentabilidade na mobilidade urbana, deve-se ponderar que existem realidades distintas, como características econômicas, climáticas, topográficas e culturais em cada cidade. Em Bogotá capital da Colômbia, um país em desenvolvimento, foram adotadas medidas como implantação de corredores exclusivos de transporte coletivo para o transporte rápido por ônibus (BRT) e supressão de estacionamentos para a implantação de ciclovias e passeios. Na capital inglesa, foram implantadas medidas progressivas, com o intuito de garantir uma mobilidade sustentável, como o pedágio urbano para limitar o trânsito de automóveis na área central de Londres e conscientização da população. Não existe uma receita pronta, existindo a necessidade de considerar fatores sociais, econômicos e culturais de cada caso, sendo importante a participação popular nas tomadas de decisão, para que a população se sinta corresponsável na implantação das mudanças propostas.

Para a Comissão das Comunidades Europeias (CCE) (2007), repensar a mobilidade urbana para fins sustentáveis, requer a busca pela eficiência na

utilização e organização dos transportes coletivos como ônibus, bondes, trens e metrô e dos transportes particulares como automóveis, bicicletas, motocicletas e deslocamentos a pé. Todos devem convergir para a melhoria da qualidade de vida no ambiente urbano, harmonizando os deslocamentos de passageiros e mercadorias independentemente dos modos utilizados. A CCE elaborou uma estratégia integrada que traçou cinco desafios:

- Cidades descongestionadas: maior fluidez dos transportes, promoção dos modos por bicicleta e a pé, otimização da utilização do automóvel; utilização de veículos menores para os transportes urbanos de mercadorias.
- Cidades mais verdes: redução das emissões de CO<sup>2</sup> na atmosfera e diminuição da poluição sonora através do uso de tecnologia, incentivo para transportes sustentáveis e restrições de circulação urbana.
- Transportes urbanos mais inteligentes: dados sobre o tráfego e os deslocamentos por meio de ações como a tarifação inteligente e a disponibilidade de informações sobre o modo e o tempo de viagem.
- Transportes urbanos mais acessíveis: garantia de acesso fácil aos serviços urbanos e ao sistema de mobilidade urbana por todos os cidadãos.
- Transportes urbanos seguros: ações em fatores como comportamento mais responsável nos deslocamentos, veículos e infraestruturas seguras para todos os modais de transporte.

O sucesso da mobilidade urbana sustentável requer o desenvolvimento de uma nova cultura de deslocamento. A sedimentação da mudança cultural só acontecerá com o uso continuado de ferramentas e métodos educativos que ampliem os conhecimentos sobre o tema, formando profissionais preparados para gerenciar as cidades dentro dessa nova ótica e sensibilização da sociedade para a importância da mudança de comportamento.

Para abordar a mudança cultural na mobilidade urbana é importante o enfoque sobre a história da bicicleta e o movimento que a tem como insígnia da transformação urbana e a sua consolidação como símbolo mundial da mobilidade sustentável.

### 2.3. A BICICLETA E O CICLOATIVISMO

Em meados de 1960 foram descobertos alguns projetos de bicicleta atribuídos a Leonardo da Vinci, desenhos feitos ainda no século XV, mas alguns estudiosos questionam se a autoria destes desenhos é mesmo do artista. A bicicleta somente se materializou de fato pelas mãos de franceses e alemães entre os séculos XVIII e XIX. Essa materialização teria começado por volta de 1790, quando o conde francês J. H. Sivrac concebeu o "celerífero", veículo de madeira com duas rodas, ligadas por uma trave de madeira, impulsionado por movimentos dos pés sobre o chão e só andava em linha reta já que não tinha guidão. Em 1817 a bicicleta foi aperfeiçoada pelo barão alemão Karl Friederich Von Drais que adaptou um sistema de direção ao celerífero criando a Draisienne, porém este modelo ainda era movido pela ação dos pés sobre o solo. (BRASIL, 2007).

Conforme Edwards & Leonard (2009), a bicicleta adquiriu formato semelhante aos modelos atuais em 1820 quando o escocês Kirkpatrick Mcmillan adaptou ao eixo traseiro duas bielas, conectadas por barras de ferro, que funcionavam como um pistão e quando acionadas pelos pés provocavam o avanço da roda traseira. Em 1855 foi instalado o primeiro pedal pelo francês Ernest Michaux, os pedais eram ligados à roda dianteira. Em 1861 surge o velocípede quando Pierre Michaux recebe uma draisiana para reparos. Seu filho Ernest desenvolveu a ideia de colocar uma manivela na roda dianteira, o velocípede tinha a roda dianteira desproporcionalmente maior em relação à traseira e um pé de vela dianteiro. Os mesmos franceses aperfeiçoaram o veículo com a instalação de freios, pneus com válvula para encher de ar, os pedais passaram para o centro da bicicleta jogando a tração para a roda traseira. Até que em 1875 foi inaugurada a primeira fábrica de bicicleta do mundo, a Companhia Michaux.

A bicicleta, desde então, tornou-se um símbolo político, primeiramente como um marco de modernidade e posteriormente esteve no centro de questionamentos econômicos, sociais e culturais. Era considerada o veículo dos nobres, mas com a invenção do automóvel perde esse status e se difunde na classe operária, até que na segunda metade do século XX, acaba recebendo o estigma de transporte de pobre. A visão estigmatizada do uso da bicicleta é comentada em publicação do

IPEA (2017).

O uso da bicicleta como modal ainda é visto pejorativamente, e ligado à baixa renda do usuário. Com a redução do IPI para automóveis e motos, houve uma expressiva migração dos usuários da bicicleta para as motos, o que pode ser confirmado pelos dados de aumento de compra de motocicletas. (IPEA, 2017, p. 20).

Percebe-se que a opinião sobre a bicicleta já flutuou durante o tempo, ora representava status social elevado, ora representa o transporte da classe mais baixa. E no século XXI é o meio de transporte que representa a sustentabilidade. A evolução histórica dos modelos da bicicleta pode ser observada na figura 2, que apresenta a evolução dos modelos, desde o surgimento do celerífero no início do século IXX onde o condutor impulsionava o veículo com os pés no chão, as inserções do pedal, do pneu de borracha e da transmissão por corrente, até a popularização das bicicletas dobráveis no século XXI equipamento importante para a integração multi-modal.

FIGURA 2 - A HISTÓRIA DA BICICLETA



FONTE: Adaptado do Site SHAREFORTHEFUTURE.

Ao mesmo tempo em que perde espaço como meio de transporte, torna-se um dos brinquedos preferidos por crianças em todo o mundo, e para Couto (2015), na adolescência passa a representar autonomia e liberdade:

A experiência de andar de bicicleta, principalmente no período da adolescência, segundo Augé (2010), proporciona ao indivíduo, ainda, uma

percepção de tempo e eternidade, que marcam sua memória sensorial. É um período em que estamos abertos às experiências e sensações que formarão nossa personalidade. A realização destas vivências através da bicicleta nos coloca fisicamente no controle deste processo e nos permite a sensação de liberdade e autonomia sobre os caminhos e experiências desejados. (COUTO, 2015 p 75).

A relação entre a bicicleta e a política existe desde sua invenção e emergiu diversas vezes acompanhando as transformações da modernidade, ora como seu maior símbolo, outras vezes para questionar a infraestrutura urbana, o modelo econômico, social e cultural. Bantel (2005) destaca a importância da bicicleta em diversos aspectos dentre eles, o ambiental.

Na verdade, ela é um veículo de transporte muito importante dentro do aspecto socioeconômico, “na mobilidade urbana, na cidadania, na inclusão social, além de ser instrumento de lazer, de competição, de exercícios físicos e de saúde preventiva. Na visão ambiental a bicicleta é o símbolo mundial do transporte sustentável” (BANTEL, 2005, p.60).

A partir do momento que o modelo de urbanismo focado no automóvel começa a entrar em colapso, surgem inúmeras iniciativas de intervenção política e cultural. Ideias como inclusão, participação, horizontalidade e ação direta emergem como ferramentas na construção de cidades mais humanas e ecológicas, indicando formas alternativas de organização social e espacial das cidades. Para Couto (2015) a bicicleta se destaca como símbolo desses movimentos em prol de cidades participativas.

É neste contexto que a bicicleta surge como símbolo e, enquanto tal adentra o imaginário político social e seu significado se complexifica, sendo entendido de formas variadas e até opostas. O sucesso político recente dos movimentos sociais que defendem seu uso abre, ainda, espaços institucionais de participação, já que conseguiram gerar uma demanda social significativa a ponto das autoridades políticas passarem a considerá-las. A abertura política às reivindicações do movimento também acarreta transformações em suas pautas e ações, pois as aproxima de políticas públicas. (COUTO, 2015, p.19).

Xavier (2007) conceitua cicloativismo “bicycle advocacy<sup>5</sup>”, como “atividades

---

<sup>5</sup> Bicycle Advocacy consiste em atividades que exigem, promovam ou permitem uma maior adoção e apoio para ciclismo e segurança e conveniência aprimoradas para ciclistas, geralmente dentro de áreas urbanizadas ou regiões semi-urbanas. As questões de interesse geralmente incluem mudanças políticas, administrativas e legais (a consideração do ciclismo em toda a governança); defendendo estabelecer uma melhor infra-estrutura de ciclismo (incluindo estrada e design junção e a criação, manutenção de ciclovias e ciclovias separadas, e estacionamento de bicicletas); Educação pública sobre os benefícios de saúde, transporte e meio ambiente do ciclismo para indivíduos e comunidades, ciclismo e habilidades motoras; E aumento do apoio público e político ao ciclismo.

que defendem os direitos dos ciclistas no uso da via pública, visando melhores condições para pedalar, e popularizar o uso da bicicleta como veículo”. Xavier expõe que cicloativistas europeus, relatam o surgimento do cicloativismo no mundo: conforme Tom Goodefrooij (2007), ex-presidente da European Cyclist’s Federation, já existiam grupos organizados de ciclismo no final do século XIX e início do século XX, como o CTC (Cycling Touring Club), do Reino Unido e a Dansk Cyclist Forbund da Dinamarca, além da holandesa ANWB que se transformou em uma associação de motoristas, mas foi criada como uma associação de ciclistas. O moderno cicloativismo com componentes políticos se fortaleceu na década de setenta. Jaap Rijnsburger (2007), presidente da Fietzersbond de 1984 a 1994, indica que a mesma foi institucionalizada em 1975, por grupos com preocupações ambientais, de segurança viária e social, mas que as atividades se iniciaram antes da sua criação oficial, no final dos anos sessenta.

Na década de sessenta, a Holanda vivenciou um período de intensa vitalidade e originalidade na esfera política e cultural. As transformações urbanas, a invasão de automóveis e o aumento dos acidentes de trânsito nas ruas de Amsterdam logo se tornaram alvo de uma série de intervenções que tinham na bicicleta o símbolo de um projeto urbano e de sociedade criativa e integrada, liberta do trabalho e do consumismo.

O Provos, mais do que um movimento social, pode ser analisado como um grupo social independente que tentava influenciar o território da política sem propor ideologias, mas um estilo de vida antiautoritário e ecológico. Segundo Guarnaccia (2001, p. 14), “Era um conjunto instável de indivíduos absolutamente heterogêneos que, no ápice do próprio sucesso, não contava com mais de vinte agitados-agitadores, mas que envolvia em suas ações milhares de pessoas”.

As principais ações do Provos aconteciam em forma de intervenção artística, uma celebração cultural e política. A estratégia descentralizada e de não violência, dificultava as ações policiais que não estavam acostumadas a manifestações sem protesto e agressividade, o uso da criatividade tinha um apelo provocativo e descontraído. Expunha de forma irônica a sociedade do consumo, ridicularizando o poder financeiro e político. Ao não protestar contra algo, mas em apregoar outras formas de se viver, o Provos de subcultura acabou germinando e se propagando como movimento de contracultura.

Mais de vinte anos depois o “Provos” é a inspiração para o movimento que surge em São Francisco EUA, na última década do século XX. Alguns jovens resolvem marcar uma pedalada mensal e surge o “Critical Mass”, o movimento não possui uma agenda, já que cada indivíduo está lá por um motivo, seja ambiental, igualdade social, racial ou de gênero. A única coincidência, segundo Carlsson (2002), é que são ciclistas e longe de ser ou buscar homogeneidade, segundo ele, um dos atrativos do movimento é permitir que uma grande diversidade de pessoas e visões compartilhe a experiência da vida real, num espaço público, o que muitas vezes leva à discordância. O movimento faz uso da internet e das redes sociais e rapidamente se espalha pelo mundo.

Em 2001 São Paulo foi a primeira cidade do Brasil a se inspirar no movimento que surgiu uma década antes em São Francisco. A partir da capital paulista o movimento se alastrou pelo Brasil, em algumas cidades é chamado de Massa Crítica em outras de Bicletada. Em Curitiba começou organizada pelo coletivo de artistas Interlux, com a primeira Bicletada em 2005 tendo a Reitoria da UFPR como ponto de encontro, logo o grupo se amplia com a entrada de diversas pessoas, ativistas ambientais e estudantes, na sua maioria da área de humanas. A Bicletada é um tipo peculiar de movimento político que nasceu com o slogan “Nós somos o trânsito”, chamando a atenção para a presença de ciclistas nas ruas e despertou a relação entre bicicleta e política na capital paranaense. Sobre esses movimentos ambientalistas organizados, Sachs (2007) ressalta a importância da atuação da sociedade civil:

A crescente conscientização por parte do público e as pressões de grupos civis organizados e dos partidos verdes desempenharam um papel importante neste processo. O surgimento da sociedade civil como um terceiro sistema de poder, ao lado do estado e do setor econômico, deve ser visto como um evento muito importante no último quartel do século passado. (Nerfin, 1987 apud SACHS, 2007 p 175).

Ao fim da primeira década do século XXI o movimento começa a se institucionalizar, com o surgimento de diversas ONGS, como a Via Ciclo de Florianópolis e a Transporte Ativo do Rio de Janeiro. Incentivado por essas instituições em 2007 é fundada a UCB– União de ciclistas do Brasil, sendo esta uma organização da sociedade civil que congrega associações de ciclistas e outras entidades formais ou informais e pessoas interessadas em promover o uso da bicicleta como meio de transporte, lazer e esporte, com a missão de atuar como uma

rede para organizar a pauta de discussões e intervenções em nível federal, o que está fora do alcance das organizações locais. Em Curitiba a institucionalização do movimento da bicicleta acontece a partir da fundação da Associação dos Ciclistas do Alto Iguaçu - CICLOIGUAÇU em 2011. Percebe-se a semelhança de organização do movimento dos cicloativistas brasileiros com a descrição de Warren (2012) sobre outras redes de movimentos sociais na América Latina:

Para se analisar a capacidade ou potencial de redes de movimentos sociais desse continente na construção de referenciais emancipatórios, partiu-se do pressuposto de que demandas materiais devem ser traduzidas em representações simbólicas, a fim de aproximar os atores das redes, permitir a construção de identidades coletivas e criar elos simbólicos de referência no interior das redes, que possibilitem a convergência de suas pautas políticas. (WARREN, 2012, p. 35).

Em 2017 a UCB está presente em todos os estados brasileiros, conta com mais de mil associados entre pessoas físicas e jurídicas. O IPEA (2017) aborda a atuação do movimento cicloativista, indicando sua relevância na concepção das cidades.

O cicloativismo tem gerado relações de diálogo com outros movimentos conectados ao campo do direito à cidade, em especial os movimentos de saúde e moradia. Além de promover crítica ao consumismo, este movimento ativa o debate sobre o redesenho arquitetônico da cidade, agregando atores de diferentes visões ideológicas e de diferentes profissões, notadamente no estrato médio da sociedade. (IPEA, 2017, p. 21).

O movimento tem usado a tática da formação de redes, trabalhando para conectar instituições e pessoas, facilitando o fluxo entre seus nós em busca de uma sinergia que confira peso político em suas ações, para que assim suas reivindicações avancem.

## 2.4. CICLOMOBILIDADE

Ampliar o uso da bicicleta surge como alternativa para minimizar os efeitos negativos do uso demasiado do automóvel como opção de transporte individual. Sachs (2007) aponta a importância do uso de outros meios de transporte, visando a mudança para meios de transporte menos danosos ao meio ambiente.

Especialmente nas regiões tropicais e subtropicais, mas também em qualquer outra parte, o ecodesenvolvimento aposta na capacidade natural da região para fotossíntese sob todas as suas formas. Ademais, como

primeira diretiva aplicada à energia nos leva a valorizar muito o uso de fontes locais de energia e a preferir outros meios de transporte em vez do automóvel particular, deveria resultar daí um perfil reduzido de consumo de energia proveniente de fontes comerciais (e, em particular, de hidrocarbonetos). (SACHS,2007, p. 62).

Segundo Maricato (2011), o que hoje os cicloativistas chamam de urbanismo carrocêntrico é implantado pela coexistência entre uma cultura política clientelista/tecnicista com a intensificação do consumo, acelerado pela exacerbação do modelo neoliberal e de um planejamento urbano que o materializa geograficamente, tendo o automóvel como seu principal símbolo. O professor Valter Caldana, da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade Presbiteriana Mackenzie, explica que o planejamento urbano no Brasil foi direcionado para o uso do automóvel.

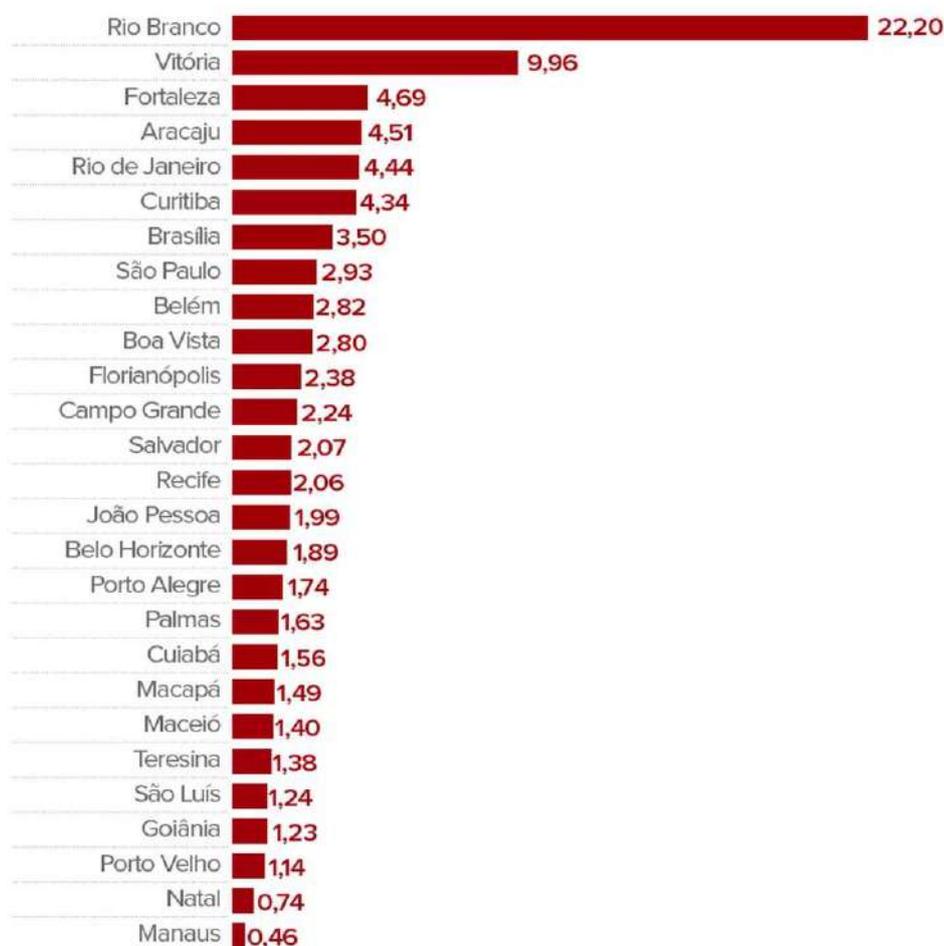
No Brasil, adotamos um modelo de desenvolvimento urbano rodoviarista. As nossas cidades foram se desenvolvendo baseadas nesse modelo, que é o do automóvel. Cidades em todo o mundo adotaram medidas para abandonar esse modelo durante 40 anos, mas nós, não. Ficamos estacionados. Agora, nos últimos 5, 10 anos, e em especial após as manifestações de 2013, fomos obrigados a fazer o que essas outras cidades fizeram em 40 anos, só que tudo de uma vez” , afirma Caldana. (GLOBO – G1, 2017, não paginado).

Somente na virada do século XX para XXI, com o agravamento dos problemas socioambientais ligados ao trânsito e à mobilidade, o Brasil começa a despertar para a alternativa da ciclomobilidade. Nos últimos três anos a infraestrutura cicloviária dobrou nas capitais brasileiras: “São 3.009 km de vias destinadas aos ciclistas; em 2014, eram 1.414 km. Ainda assim, correspondem a apenas 2,8% da malha viária total das cidades”. A defasagem em relação a espaço oferecido ao automóvel continua grande, conforme fica evidenciado na figura 3, que indica o percentual de infraestrutura cicloviária em relação ao sistema viário disponibilizado ao automóvel.

FIGURA 3 - COMPARAÇÃO DA INFRAESTRUTURA CARRO X BICICLETA NAS CAPITAIS BRASILEIRAS

## Bicicletas x carros

% da malha cicloviária em relação à malha total



Fonte: prefeituras das capitais e governo do DF



Infográfico elaborado em: 17/02/2017

FONTE: Adaptado do site GLOBO-G1.

Na procura por alternativas que minimizem os efeitos negativos de uma mobilidade focada no automóvel, com acidentes de trânsito, congestionamentos, poluição, tem sido debatida outras formas de deslocamento, principalmente as que priorizem os meios coletivos e não motorizados. Uma das opções para o deslocamento ativo, saudável e sustentável é o uso da bicicleta, escolhida em 2010 pela ONU como o símbolo mundial da mobilidade sustentável.

Durante décadas a bicicleta não foi considerada pelos planejadores urbanos

uma opção de meio de transporte e, para a maioria da população, apresentava-se como brinquedo, prática esportiva ou de lazer, restando o estigma de fracasso e pobreza para aqueles que a usavam como transporte. Mais do que somente a implantação de infraestrutura, é necessário um trabalho de conscientização da população para as inúmeras vantagens da bicicleta, não somente para o seu usuário, mas para toda a população. Sobre as vantagens do uso da bicicleta, Belotto (2009) ressalta a colaboração individual e coletiva.

Ainda quem usa a bicicleta como meio de transporte, além de colaborar com a sua própria saúde, colabora com o meio ambiente, pois não estará poluindo. Com isso estará ajudando a promover a saúde do restante da população, além de ocupar menos espaço urbano e colaborar para a diminuição dos congestionamentos e dos acidentes de trânsito. (BELOTTO, 2009, p. 66).

Buscando trabalhar na conscientização dos benefícios da adoção da bicicleta como meio de transporte, o Programa de Extensão CICLOVIDA da UFPR desenvolveu um simulador capaz de apresentar algumas vantagens para a saúde, econômicas e ambientais do uso da bicicleta. O simulador apresenta os cálculos para benefícios individuais que podem ser extrapolados para o comportamento coletivo, projetando se fosse alcançado um percentual de uso em torno de 10% das viagens na cidade de Curitiba.

A figura 4 reproduz o simulador, disponível no site do CICLOVIDA com o exemplo da simulação de uma pessoa que mora a cinco quilômetros do seu local de trabalho ou estudo, e passa a utilizar a bicicleta cinco vezes por semana para os seus deslocamentos em substituição ao automóvel ou ao transporte coletivo. A simulação demonstra que se ampliado de 3%, percentual atual de pessoas que usam a bicicleta como meio de transporte em Curitiba para uma meta factível de 10%, seriam milhões de reais anuais gastos em combustíveis que poderiam ser gastos de outras maneiras e conseqüentemente movimentar a economia sem gerar fumaça e poluição, fato que prejudica toda a sociedade.

FIGURA 4 - SIMULADOR DAS VANTAGENS DA MOBILIDADE ATIVA DO PROGRAMA CICLOVIDA/UFPR

<b>Digite no campo ao lado a distância de sua casa ao trabalho/faculdade (Km):</b>	<input type="text" value="5"/>
<b>Digite no campo ao lado quantas vezes por semana você gostaria de ir trabalhar/estudar de bicicleta:</b>	<input type="text" value="5"/>
Preço da gasolina (R\$):	<input type="text" value="3,50"/>
Preço da passagem de ônibus (R\$):	<input type="text" value="4,25"/>

<b>BENEFÍCIOS DO USO DA BICICLETA EM RELAÇÃO A CARRO E ÔNIBUS</b>	<b>POR MÊS</b>	<b>POR ANO</b>
Número médio de calorias que você queimaria com este feito:	<input type="text" value="10.875,00 Cal"/>	<input type="text" value="130.000,00 Cal"/>
Média de quilos de gases poluentes que seriam evitados:	<input type="text" value="48,35 Kg"/>	<input type="text" value="580,28 Kg"/>
Valor médio que você economizaria em combustível:	<input type="text" value="R\$ 76,13"/>	<input type="text" value="R\$ 913,50"/>
Gasto fixo com manutenção do carro (revisão, óleo, seguro, IPVA, etc.):	<input type="text" value="R\$ 200,00"/>	<input type="text" value="R\$ 2.400,00"/>
Valor médio que você economizaria (de ônibus):	<input type="text" value="R\$ 187,00"/>	<input type="text" value="R\$ 2.244,00"/>
Tempo médio (por viagem) de deslocamento com a bicicleta (15 Km/h):	<input type="text" value="20 min"/>	
Se 10% da comunidade motorizada da UFPR fizesse o mesmo que você, a economia anual seria de:		<input type="text" value="R\$ 7.798.470,33"/>
...e quantidade de gases poluentes que deixariam de ser emitidos anualmente seria de:		<input type="text" value="13.653.083,09 Kg"/>
Se 10% dos Curitibaanos motorizados fizessem o mesmo que você, a economia anual seria de:		<input type="text" value="R\$ 98.584.172,30"/>
...e quantidade de gases poluentes que deixariam de ser emitidos anualmente seria de:		<input type="text" value="813.502.662,45 Kg"/>
OBS: Total estimado de veículos em Curitiba:		<input type="text" value="1.280.000"/>
A URBS estima que somente 30% dos veículos de Curitiba circulam todos os dias:		<input type="text" value="378.000"/>

\* Os cálculos foram realizados considerando o total da comunidade universitária igual a 40.000 pessoas, sendo 1,7 habitantes por carro.  
 \* Os cálculos foram realizados considerando 1,7 habitantes por carro.  
 \* Os cálculos levam em consideração um carro movido a gasolina que faça 10Km por litro.  
 \* São considerados como "gases poluentes" todos os gases nocivos emitidos pelo veículo.

FONTE: CICLOVIDA/UFPR

Para definir o peso da ciclomobilidade na mobilidade urbana é importante ressaltar que a bicicleta não é a única solução, mas é uma das alternativas sustentáveis e saudáveis de deslocamento na cidade. Segundo Belotto (2009):

Embora a bicicleta não constitua a única resposta aos problemas de circulação e de meio ambiente na cidade, ela representa uma alternativa que se inscreve perfeitamente numa política geral de revalorização do ambiente urbano de melhoria da qualidade de vida na cidade. (BELOTTO,

2009, p. 66).

Gardner (1998) afirma que “As bicicletas podem não ser adequadas para o uso de todo indivíduo, nem para todos os tipos de deslocamento, mas na maioria das cidades, elas tem a aptidão de desempenhar importante papel”. A sua eficiência para trajetos aproximados até seis quilômetros, faz com que ela seja muito atrativa para os pequenos e médios deslocamentos, são definidas como viagens curtas aquelas com até três quilômetros e médias até seis quilômetros.

A ciclomobilidade apresenta uma série de virtudes que beneficiam o seu usuário, mas também representa diversos ganhos para a sociedade que são apresentados no quadro 1 como vantagens individuais e coletivas: urbanística, econômica, ambiental e para a saúde

QUADRO 1 - VANTAGENS PARA O USUÁRIO E PARA A SOCIEDADE DO USO DA BICICLETA

*continua*

<b>VANTAGENS DA AMPLIAÇÃO DO USO DA BICICLETA</b>		
<b>VANTAGEM</b>	<b>DESCRIÇÃO</b>	
<b>URBANÍSTICA</b>	<b>INDIVIDUAL</b>	<i>Escolha de trajetos alternativos e menos movimentados, gerando economia de tempo nos deslocamentos, pois em muitos trajetos, principalmente até 5 km e em áreas centrais a bicicleta normalmente é mais rápida que o automóvel. Sobretudo nos horários de pico, quando a velocidade média dos automóveis chega a menos de 15 km/h, normalmente a velocidade média de uma pessoa comum pedalando. Os Desafios Intermodais realizados desde 2007 em Curitiba comprovam que a bicicleta é mais rápida que o carro nesses horários.</i>
	<b>COLETIVA</b>	<i>Ocupa menos espaço nas vias colaborando para diminuir os congestionamentos. Ainda em relação ao espaço viário, devido a ser um veículo leve, desgasta menos o pavimento. A construção de vias para bicicletas tem um custo muito menor que a de vias para veículos motorizados. A inserção de infraestrutura cicloviária em substituição ao trânsito de veículos estimula a ocupação do espaço público, tornando-o espaço de convivência e não apenas de passagem. Mais pessoas usando a bicicleta reduz a lotação dos transportes públicos.</i>
<b>ECONÔMICA</b>	<b>INDIVIDUAL</b>	<i>Quem usa a bicicleta como transporte deixa de gastar com o combustível ou com o valor da passagem do transporte coletivo. Outro fator a ser considerado é que os custos com compra, utilização e manutenção são muito menores que os do automóvel. Pedalando diariamente talvez não seja necessário mais pagar academia.</i>

conclusão

	COLETIVA	<i>Quanto mais cidadãos adotarem o uso da bicicleta, menor será o gasto com criação e manutenção do sistema viário, economizando o dinheiro da cidade. O trânsito de pedestres e ciclistas são positivos para o comércio, pois podem observar melhor as vitrines, já que passam em uma velocidade mais baixa em relação aos demais veículos e não exigem grandes áreas de estacionamento, assim facilmente podem parar e entrar em uma loja. Segundo o site Vá de Bike (2016), em Nova York, depois que a Times Square teve a circulação de carros restringida, registrou-se um aumento de 50% no valor dos imóveis e na receita do comércio.</i>
SAÚDE	INDIVIDUAL	<i>Para a saúde a mobilidade ativa é benéfica, a atitude de usar a bicicleta como transporte combate o sedentarismo e os problemas de saúde dele decorrentes. O Ciclismo regular traz os benefícios da atividade física e previne doenças cardíacas, AVCs, hipertensão, ajuda a controlar o diabetes e a obesidade, aumenta a resistência aeróbica, reforça a musculatura de todo o corpo, diminui a incidência de doenças crônicas, faz bem para a saúde do idoso e aumenta a expectativa de vida. Outro ganho de saúde que pode ser apontado é diminuição do stress.</i>
	COLETIVA	<i>Devido ao bem que a bicicleta proporciona para a melhora da qualidade de vida de seu usuário, ajuda a desafogar o sistema de saúde. Como produz endorfina, conhecida como hormônio da alegria, melhora os relacionamentos interpessoais e ajuda a humanizar o trânsito e a cidade.</i>
AMBIENTAL	INDIVIDUAL	<i>O deslocamento por bicicleta permite observar detalhes da cidade que antes passavam despercebidos, como os jardins das residências e de áreas públicas e seus aromas.</i>
	COLETIVA	<i>O uso da bicicleta é benéfico à cidade, por ser um meio de transporte não poluente. A bicicleta é um veículo silencioso e não emite gases poluentes, assim sua adoção em maior escala trará uma diminuição da poluição sonora e do ar na cidade.</i>

FONTE: O autor (2017).

O incentivo e a garantia de uso seguro da bicicleta, democratizam a mobilidade urbana e valorizam o espaço urbano demonstrando que todos os cidadãos são importantes, independente do valor do seu meio de transporte, e essa mensagem é transmitida claramente quando o poder público valoriza a ciclomobilidade.

## 2.5. POLÍTICAS PÚBLICAS

Para melhor compreensão e desenvolvimento da pesquisa, é necessário conhecer como se constroem e se consolidam as políticas públicas, uma vez que o objetivo deste trabalho é descrever e analisar como ocorreu a construção da política pública de mobilidade urbana sustentável no Estado do Paraná, decreto 1517/2015, que cria o Programa “CICLOPARANÁ”. Neste tópico serão abordados assuntos pertinentes à política pública, conceito, ciclos, processo de implementação, legislação, atores envolvidos, questões relacionadas e a política de mobilidade urbana sustentável no Brasil.

Aristóteles afirmava que o homem é um ser político por natureza. Para que uma política pública se concretize ela é antecedida por uma vontade própria do tomador de decisão, ou este é convencido pelos argumentos e a pressão de grupos organizados ou da sociedade.

Para um melhor entendimento da conexão entre política e política pública, algumas conceituações são importantes:

- A política engloba tudo o que diz respeito à vida coletiva das pessoas em sociedade e em suas organizações. Política trata do conjunto de processos, métodos e expedientes usados por indivíduos ou grupos de interesse para influenciar, conquistar e manter poder. É a arte de governar e realizar o bem público. Concebida como a teoria política ou o conhecimento dos fenômenos ligados à regulamentação e ao controle da vida humana em sociedade, como também à organização, ao ordenamento e à administração das jurisdições político-administrativas (nações, estados, municípios ou distritos especializados). (HEIDEMANN 2009, p.28-29).
- Política é a atividade humana ligada à obtenção e manutenção dos recursos necessários para o exercício do poder sobre o homem. (BOBBIO 2002, p.954-962).
- A política pública é tudo o que os governos decidem fazer ou deixar de fazer. (DYE 2005, p.1).
- Decisões e análises sobre política pública implicam responder as

seguintes questões: quem ganha o quê, por que e que diferença faz. (LASWEEL, apud SOUZA, 2006, p.24).

- Política pública é o campo do conhecimento que busca, ao mesmo tempo, “colocar o governo em ação” e/ou analisar esta ação (variável independente) e, quando necessário, propor mudanças no rumo ou curso dessas ações (variável dependente). (SOUZA, 2006, p.26).
- Políticas públicas compreendem o conjunto das decisões e ações propostas geralmente por um ente estatal, em uma determinada área (saúde, educação, transportes, reforma agrária, etc.), de maneira discricionária ou pela combinação de esforços com determinada comunidade ou setores da sociedade civil. (TUDE, 2010, p.11).
- Políticas públicas envolvem todas as ações de governo, divididas em atividades diretas de produção de serviços pelo próprio Estado e em atividades de regulação de outros agentes econômicos. Elas se concretizam por meio da ação efetiva de sujeitos sociais e de atividades institucionais que as realizam em cada contexto e condicionam seus resultados. (MATIAS-PEREIRA, 2010b, p.190).
- Política pública é uma diretriz elaborada para enfrentar um problema público. (SECCHI, 2012, p. 2).
- Política pública é constituída pelos grupos de interesse, específicos àquela temática, mas representativos para externar a ação do governo por meio daquela política para atender a uma determinada demanda. (SILVA, BASSI, 2012, p.21).

Pode-se afirmar que políticas públicas se apresentam como a forma do Estado fazer ou não fazer algo, a princípio para atuar em favor de seus cidadãos, mediante programas e ações visando o bem-estar público. O poder público necessita integrar suas ações com a sociedade na busca de soluções de problemas nas diversas esferas, o governo não é o único ator no desenvolvimento e implantação de políticas públicas. Atores como associações, ONGs, empresas, instituições públicas e privadas, mídia, sindicatos, movimentos sociais, entidades representativas de classe são considerados importantes agentes de políticas públicas, conforme é exposto no pensamento de Farah Junior (2012):

No estágio atual da sociedade brasileira há um consenso de que, embora o

poder público tenha um papel relevante na ordenação e planejamento do futuro do país, estados e municípios, isoladamente o governo, embora disponha de muitos recursos, não tem sob o seu domínio todas as competências, recursos, habilidades e saberes para equacionar todas as carências da sociedade (FARAH JUNIOR, 2012, p.50).

Segundo Tude (2010) os diversos atores, cada qual à sua maneira, tentam influenciar o processo dentro do jogo político e podem ser divididos em atores estatais e privados, e conforme Secchi (2012) como: governamentais e não governamentais.

As políticas públicas podem se originar de diversas maneiras: por interesse, por necessidade, por sobrevivência, por ideologia. E isso poderá determinar que parte da sociedade e quais os atores serão envolvidos e/ou beneficiados, visto que a política pública se constitui de grupos de interesse específicos de determinada temática, desde que representativos, para externar a ação do governo por meio daquela política para atender a uma determinada demanda (SILVA & BASSI, 2012, p.20, 21).

É necessário diferenciar políticas de estado e políticas de governo, Heidemann (2009) descreve as políticas de Estado como tendo um caráter particularmente estável e inflexível, que obrigaria todos os governos de um Estado em particular a dar continuidade, independentemente dos mandatos que os eleitores lhes confiassem, ou em momentos históricos distintos. Nessa mesma direção, Souza (2006) afirma que as políticas públicas precisam ser percebidas como políticas de longo prazo, a despeito de impactarem no curto prazo.

Sobre políticas de governo Silva e Bassi (2012) explicam que o Estado é permanente, no entanto estrutura-se a partir de governos, os quais são transitórios e concretizam a gestão da coisa pública. Nessa análise, vislumbra-se que as políticas de governo são instáveis, mudando normalmente de quatro em quatro anos, sem haver necessariamente uma continuidade.

### 2.5.1. Sociedade, Estado e Governo

Segundo Dye (2005), as Políticas Públicas são entendidas como tudo o que os governos decidem “fazer ou deixar de fazer” e existem para buscar o bem comum

de uma sociedade dirigida por um governo sob o escudo de um Estado. Considerando que o objeto deste estudo é a política pública de ciclomobilidade do estado do Paraná, faz-se necessária uma conceituação básica de sociedade, estado e governo.

Para Azambuja (2001), a Sociedade se constitui em um conjunto de pessoas com alguns interesses semelhantes que se unem de forma organizada em grupo e/ou comunidade, e que interagem entre si. Desde o momento em que se nasce, existe o pertencimento a algum grupo, seja em virtude de parentesco, de interesses materiais, necessidades, objetivos espirituais, ou por qualquer outro motivo, o mesmo podendo ocorrer, de forma simultânea ou sucessiva. A vida em sociedade desenvolve um pertencimento ao indivíduo que colabora para assegurar o desenvolvimento do ser humano nos mais variados aspectos. A sociedade humana surgiu para acolher as necessidades do homem, no início eram sociedades simples e no decorrer da história se tornaram cada vez mais complexas. A Associação Brasileira de Organizações Não Governamentais (ABONG 2004) afirma que não é nada novo na história da humanidade as pessoas se unirem para auxílio mútuo; o novo está na influência na esfera pública e na escala global. Isso porque a sociedade civil, no mundo, interage e procura equilibrar a força do mercado e dos governos. Coexistem diferentes forças políticas, em que se manifestam disputas por hegemonias de ideias e poder. As organizações não governamentais (ONGs) se inserem no campo da sociedade civil e, como organizações privadas, expressam a ideologia e interesses políticos de seus apoiadores.

Nessa visão a sociedade se constitui em um dos grupos de interesse e/ou pressão, que vai influenciar na implantação de uma política pública, defendendo seus interesses, a fim de que sejam considerados na decisão dos governantes.

Como a sociedade ou alguns dos seus grupos de pressão se constituem em atores capazes de influenciar as políticas públicas, sua importância é relevante neste estudo, uma vez que o objetivo deste trabalho é descrever como aconteceu a construção da política pública de ciclomobilidade do estado do Paraná, com enfoque especial para a participação do meio acadêmico e da sociedade civil nesse processo.

Para Silva e Bassi (2012, p.16) “O Estado é uma organização política,

administrativa e jurídica que se constitui com a existência de um povo em um território fixo e submetido a uma soberania”. Mas a conceituação de Estado envolve dimensões como: organização, política, interesses, conflitos, soberania, território, relações entre grupos, poder. O Estado é como uma arena em que os interesses entram em conflito para a definição da agenda política que define quais os projetos e programas serão realizados.

Governo, para Guimarães (2012), é a posição de autoridade ocupada durante um determinado tempo por uma pessoa ou um grupo de pessoas, dentro de um Estado. Tais pessoas podem formar uma organização para exercer a autoridade e, conseqüentemente, poder elaborar regras e governar, ou seja, dirigir aquela sociedade, de forma regular e alternada. Por sua vez, a noção de Estado é diferente, pois não há um revezamento, e as mudanças ocorrem muito lentamente, mas destaque-se que existem tamanhos diferentes de Governo em função do tamanho do Estado, podendo ser local, regional ou nacional.

Para Friede (2010), o governo pode ser entendido sob dois olhares: no sentido amplo (*lato sensu*), como o aparelho diretor do Estado, exercido pelos três poderes; no sentido estrito (*stricto sensu*), como a função de administração.

### 2.5.2. O ciclo das políticas públicas

Este tópico aborda as fases ou ciclos das políticas públicas, em especial o momento em que o tema integra a agenda dos governantes, identificando como acontece o processo decisório de construção e implantação das políticas públicas.

No estudo das políticas públicas, o processo de elaboração (*policy-making process*) é chamado de “ciclo de políticas públicas” e trata-se de uma organização sequencial para que seja possível a visualização do período de uma política pública e a suas diversas etapas. A importância da visualização das fases, para o entendimento do processo de construção das políticas públicas é reforçado por Frey (2000).

As várias fases correspondem a uma sequência de elementos do processo político-administrativo e podem ser investigadas no que diz respeito às constelações de poder, às redes políticas e sociais e às práticas político-administrativas que se encontram em cada fase . (FREY, 2000, p. 226).

A pesquisa procura entender as diversas fases das políticas públicas, para posteriormente relacionar as características de cada uma com relato sobre as ações do movimento cicloativista, e assim descobrir qual o modelo foi empregado na construção do CICLOPARANÁ.

Por meio de uma abordagem qualitativa, procura responder a pergunta de pesquisa proposta para este estudo: “O Programa Paranaense de Mobilidade Não Motorizada por Bicicleta – CICLOPARANÁ se caracteriza como uma Política Pública construída no modelo Bottom Up”?

A figura 5 demonstra de forma esquemática as diversas fases de uma política pública, que inicia com a identificação de um problema público que pode advir de demandas de uma comunidade ou do governo, ou ainda, demandadas por organizações internacionais, como por exemplo, o “Projeto Vida no Trânsito”, proposto a diversos países pela Organização Mundial da Saúde (OMS). A identificação do problema envolve estudos, pesquisas e o dialogo entre os envolvidos até que esteja claro e definido, para que os tomadores de decisão aceitem a sua inclusão na agenda publica que se constituirá na próxima etapa do ciclo. Em seguida começa a formulação das alternativas visando resolver o problema público, esta etapa normalmente conta com a participação de atores públicos e privados. Partindo-se a seguir para as fases de implementação, avaliação, reformulação ou extinção da politica publica, completando-se o ciclo.

FIGURA 5 - O CICLO DAS POLÍTICAS PÚBLICAS



FONTE: O autor (2017).

A importância da análise do ciclo das políticas públicas está no fato de que por meio da organização em etapas, é possível compreender a sequência de elementos do processo político administrativo, possibilitando a investigação sobre os atores, suas relações de poder e as práticas em cada fase. Frey (2000) indica as seguintes fases: percepção e definição de problemas, formação de agenda (*agenda-setting*), elaboração de programas, decisão, implementação de políticas e a avaliação para possíveis alterações. Saraiva (2006) define os estágios de: formação da agenda, elaboração das alternativas, formulação, implementação, execução, acompanhamento e avaliação.

A identificação do *problema público* descreve a diferença entre o estado da arte de alguma realidade pública e aquilo que se tem como ideal para a mesma

situação. No caso deste trabalho, o problema público abordado é o atual padrão de mobilidade urbana. O tópico 2.1 enfatizou como o modelo de urbanismo focado no automóvel delineou as cidades contemporâneas e as consequências desse modelo, e aponta a alternativa da ampliação do uso da bicicleta, como um caminho para a mobilidade sustentável a ser buscado.

Para que seja incluído na *agenda política* é necessário que o tema seja reconhecido como um problema público e esse reconhecimento é demorado, dependendo da atuação dos atores políticos envolvidos. Os grupos de pressão precisam comprovar a existência do problema público e apontar alternativas para resolvê-lo, mas a tomada de decisão só irá acontecer se a proposta vier acompanhada de peso político capaz de sensibilizar os agentes estatais com poder decisório. Segundo Kindgon (1994), são múltiplos os mecanismos que alertam para a existência dos problemas. Primeiramente, os problemas chamam atenção, não apenas por pressão política, mas por seus indicadores e diagnóstico que permitem acessar a dimensão do problema e identificar necessidades de mudança.

A fase de *formulação* compreende a elaboração de subsídios para a deliberação política, quando se constrói o diagnóstico e as alternativas para a resolução dos problemas detectados, sendo estabelecidas prioridades e avaliação de custos. Essa fase envolve uma intensa atividade política quando os diversos atores interagem e buscam defender seus interesses, mas é necessário conhecimento técnico e persistência, até que a proposta ou as propostas construídas sigam para o processo decisório da autoridade competente sendo aceita e formalizada por meio de uma norma jurídica.

[...] na fase de elaboração de programas e decisão, aqueles problemas que foram incluídos na agenda governamental serão elaborados na forma de uma política pública, ou seja, um programa ou ação de governo para enfrentamento do problema diagnosticado é considerado relevante, merecedor de atenção e gastos governamentais. (OLIVEIRA, 2013, p. 18).

A *implementação* reside nas ações desenvolvidas por pessoas, grupos ou organizações, públicas ou privadas, direcionadas para atingir os objetivos propostos. Compreendem as ações práticas no sentido da política sair do papel, como o arranjo institucional para o planejamento e execução, incluindo os recursos humanos, materiais e financeiros detalhados em programas e projetos.

O *acompanhamento* é a fase que compreende o processo continuado de

gerência da execução, com o objetivo de avaliar e se necessário introduzir eventuais correções, visando que os objetivos sejam atingidos. O *acompanhamento* é uma ferramenta de gestão que deve ser aplicada durante todo o ciclo e não somente em uma fase específica da política pública.

A última etapa do ciclo das políticas públicas é a *avaliação*, entendida como a análise dos efeitos causados pela política pública na sociedade, com as consequências e realizações previstas na etapa de formulação ou não.

Sobre a fase de avaliação, Aguilar e Ander-Egg (1994) a definem como uma forma de pesquisa social aplicada: planejada, sistemática e dirigida; destinada a identificar as informações e dados relevantes para amparar um juízo sobre o valor e mérito de diferentes elementos que fazem parte de um programa desde a fase de *diagnóstico, formulação e implantação* ou de um conjunto de atividades realizadas, em realização ou a realizar. A fase do ciclo da política em que a avaliação é praticada é um elemento decisivo dos diferentes tipos de avaliação. Uma das tipologias utilizadas define entre as avaliações, dois tipos: *ex-ante* e *ex-post*. As *avaliações ex-ante* consistem no estudo de viabilidade que irão orientar a formulação e a tomada de decisão para a efetivação da política. Denominadas por Draibe (2001) como *avaliações-diagnóstico*, atendem aos seguintes objetivos:

- Produzir orientações, parâmetros e indicadores que direcionem a política, aprimorando o método a ser usado, a estrutura e as estratégias de implementação.
- Fixar um ponto de partida que permita comparações futuras, onde estamos e onde queremos chegar.

Para Draibe (2001), as *avaliações ex-post* são aquelas que ocorrem simultaneamente ou após a implementação da política e se caracterizam quanto à natureza em *avaliação de processo* e *avaliação de resultados*.

Como resultado é esperado que as avaliações encaminhem a extinção ou aprimoramento das políticas em andamento. Três possibilidades se colocam: ou as políticas são extintas; ou continuam com algumas adaptações; ou ainda continuam nos mesmos moldes em que foram desenhadas. Mas para Oliveira (2013), não é fácil analisar o processo como cíclico.

[...] não é tarefa fácil a identificação do que é uma política pública reformulada e o que é uma nova política pública, tornando-se necessário, para tal, uma cuidadosa análise dos elementos que deram origem a determinada política, verificando se os mesmos – ou parte deles – estão presentes na “nova política”. Sendo assim, parece-nos mais apropriado analisar este processo não como cíclicos, mas sim composto por fases, as “fases do processo das políticas públicas”,[...] (OLIVEIRA, 2013, p. 33).

Nem sempre o processo das políticas públicas se fecha de maneira circular, algumas vezes se desenvolve sem uma sequência temporal visível, e os diversos atores interagem e podem participar de uma ou de mais fases.

### 2.5.3. Os atores das políticas públicas e o papel da Academia.

Uma visão extremamente limitada da formulação das políticas públicas visualiza apenas a burocracia estatal como responsável por todo o processo de construção e execução. A partir da Constituição de 1988 e leis que se seguiram, conferem a outros atores não governamentais uma participação em toda elaboração, execução e monitoramento das políticas públicas. Em um primeiro momento aborda-se o modelo que divide os participantes do processo em dois grupos, os atores governamentais e não governamentais. Lambertucci (2009) destaca a importância da participação da sociedade no processo das políticas públicas.

A participação social é considerada importante elemento de gestão e componente fundamental para a elaboração das políticas públicas. As propostas do programa de governo são [ou devem ser] construídas a partir das demandas e necessidades da sociedade. Essas, na medida do possível, são incorporadas às políticas públicas (LAMBERTUCCI, 2009, p. 74).

Um dos atores, a burocracia estatal não é um grupo único com as mesmas aspirações e funções. Oliveira (2012) descreve que existem os servidores de carreira, e os funcionários nos chamados “cargos de livre provimento”, nomeados pelos políticos eleitos. Podendo aí surgir um conflito: os interesses “técnicos” dos servidores de carreira, que em geral tem a preocupação com as ações de longo prazo (políticas de Estado), e os interesses “políticos” dos funcionários nomeados que têm a preocupação com as ações de curto prazo (políticas de governo). Ainda que seja possível observar uma inversão nesses comportamentos.

Pode-se exemplificar como atores governamentais: o alto escalão da

administração pública (presidente, governadores, ministros, secretários de estado e outros cargos de alto escalão do executivo), os funcionários de carreira, parlamentares (vereadores, deputados e senadores), membros da justiça (tribunais de contas, ministério público e judiciário). A participação dos funcionários da linha de frente ou burocratas do nível de rua citados por Lipsky (1980) é comentada por Oliveira (2012).

O texto de Michael Lipsky (1980) sobre a burocracia do nível da rua (street-level bureaucracy) tornou-se a referência no debate da importância das agências e dos agentes que concretizam o Estado perante o cidadão individual, no dia a dia. Mas a relevância dos atores do baixo escalão já havia sido indicada duas décadas antes. David Mechanic (1962) sublinhou que, nas organizações complexas, os participantes da base possuem amplo poder e influência que não estão associados às suas posições formais. Ele argumentou que as organizações podem ser muito dependentes de seus membros da linha de frente, porque eles podem obter, manter e controlar informações, pessoas e instrumentos que são importantes para o funcionamento delas e isso dá aos agentes poder informal, pois os superiores hierárquicos estão destituídos daqueles recursos e não podem regular o uso deles pelos subalternos, a não ser ao custo de reduzir a eficiência da organização, o que criaria problemas para eles próprios. (OLIVEIRA, 2012 p 1555).

O segundo grupo de atores na elaboração das políticas públicas é o dos não governamentais ou a sociedade civil. Este grupo apresenta multiplicidade de interesses, sendo representado tanto na figura do usuário dos serviços da política pública ou nas organizações que lutam pela garantia dos direitos sociais, econômicos ou ambientais dos cidadãos ou das empresas. Pode-se exemplificar como participantes deste grupo de atores: os grupos de pressão (usuários, ONGS, associações, federações, sindicatos), acadêmicos (estudantes, extensionistas e pesquisadores), partidos políticos, empresas privadas, a mídia e a opinião pública.

Não é raro divergências de interesse entre os diversos atores envolvidos, pois nem sempre todos querem a mesma coisa. Em muitos casos existem mecanismos de controle social sobre as políticas públicas como: comitês, conferências e conselhos, e a tendência é cada movimento ter a sua pauta específica. Nem o governo, nem a sociedade formam um bloco único de interesses. O quadro 2 relaciona os atores e as fases em que mais comumente atuam segundo o pensamento de Oliveira (2013).

QUADRO 2 - ATORES QUE PARTICIPAM DAS FASES DO PROCESSO DE POLÍTICAS PÚBLICAS

<b>Atores</b>	<b>Descrição</b>	<b>Fases em que normalmente atuam</b>
<b>Governamentais</b>	<b>Alto staff da administração pública</b> (presidente, governadores, ministros, secretários de estado, alto escalão do executivo)	- Construção da agenda - Formulação da política - Processo decisório (em alguns casos em menor medida – dependendo da atuação do legislativo)
	<b>Servidores Públicos de Carreira</b>	- Implementação - Avaliação (geralmente em uma demanda oriunda do alto escalão)
	<b>Parlamentares</b>	- Construção da agenda - Formulação da política (em parceria com o alto escalão do executivo) - Processo decisório - Acompanhamento da política (avaliação não institucional, por meio de requerimentos de informação, por exemplo)
	<b>Membros do sistema de justiça (judiciário e MP)</b>	- Implementação (barrando políticas ilegais/inconstitucionais ou fiscalizando a implementação de políticas não executadas pelo executivo)
<b>Não Governamentais</b>	<b>Grupos de pressão</b>	- Construção da agenda - Acompanhamento da política (avaliação institucional)
	<b>Acadêmicos, pesquisadores Ongs</b>	- Diagnóstico para detecção do problema público - Avaliação (podendo ou não ser uma avaliação institucional) - Elaboração de alternativas (pós-avaliação e pré-reformulação da política)
	<b>Mídia Acadêmicos, pesquisadores Ongs</b>	- Construção da agenda - Acompanhamento da política (avaliação não institucional)
	<b>Partidos Políticos e opinião pública</b>	- Construção da agenda - Acompanhamento da política (avaliação não institucional)

FONTE: Adaptado de OLIVEIRA (2013, p. 34).

Como este trabalho focaliza a participação da UFPR na construção da política de ciclomobilidade do estado do Paraná, é dado um destaque especial para o papel da academia no processo das políticas públicas. Matos Pinto (2008) cita Kingdon, (1994) ao comentar a importância da academia no processo de políticas públicas.

Do conjunto de atores não-governamentais, o segundo grupo, em ordem de importância, envolve os acadêmicos, pesquisadores e consultores (KINGDON, 1994). Esta comunidade contribui, geralmente, apontando propostas que satisfaçam aos interesses políticos e constituam soluções para os problemas enfrentados. Afetam, portanto, a elaboração e seleção de alternativas mais do que afetam o conteúdo das agendas governamentais. (MATOS PINTO, 2008, p. 32).

A educação superior é uma ferramenta capital para operar as

transformações necessárias no mundo contemporâneo. Segundo Buarque (1994), no passado, a universidade patrocinou um dos maiores passos da humanidade, emancipando o pensamento de dogmas e gerando avanços científicos. Deve atuar articulando, poder público, organizações sociais e o mercado, para gerar conhecimento que possa orientar soluções e/ou produtos, agindo como um campo neutro carregado de responsabilidade social e ambiental. Também deve responder aos anseios da sociedade, proporcionando uma formação que aproxime o saber acadêmico de problemas concretos. A essência da universidade está na sinergia criada pelo eixo: ensino, pesquisa e extensão, que se conectam e se complementam. Sobre isto, Siqueira (2005) discorre:

A necessidade de desenvolver simultaneamente o treinamento profissional (ensinar), a capacidade para buscar e produzir conhecimento (pesquisar) e a formação de cidadãos (educar) é um desafio que se impõe à universidade, exigindo currículos inter e transdisciplinares. A exclusão de qualquer um desses elementos significaria configurar outro tipo de agência de ensino superior diferente das universidades (SIQUEIRA, 2005, apud NAKAMORI, 2015, p. 113).

Existem diversos modelos de universidade, mas o ensino superior desperta na sociedade diversas expectativas, retratadas no pensamento de Calderon (2004).

[...] formar profissionais; desenvolver pesquisa científica; contribuir para o desenvolvimento econômico, social e tecnológico do país; melhorar a qualidade de vida da população; incentivar a cultura e a arte; assessorar o poder público; prestar serviços e consultorias para o aprimoramento das empresas; fornecer informações e análises sobre a economia; contribuir para erradicar a fome, o analfabetismo, a pobreza; aprimorar o serviço de saúde; assessorar na formulação de políticas públicas [...] (CALDERÓN, 2004, p.105).

A universidade tem obrigação de estar na vanguarda das soluções e das alternativas para o desenvolvimento eco-sócio-ambiental, visando melhoria da qualidade de vida da população da região em que está inserida. O ensino, a pesquisa e a extensão formam o cerne da vida acadêmica, a indissociabilidade entre essas atividades é o caminho para produzir conhecimentos que possam servir à sociedade. O ensino e a pesquisa devem estar articulados com a extensão para beneficiar a sociedade além-muros da universidade. Por seu papel de vanguarda entre os atores sociais, a universidade deve formar profissionais sensíveis às novas realidades e necessidades sociais contemporâneas, produzindo pesquisa e gerando conhecimento não para acumular produção científica nas prateleiras de suas bibliotecas, mas para contribuir com a transformação da sociedade.

Transcreve-se a Missão, os Princípios e os Valores da UFPR, divulgados no site da instituição, os quais evidenciam seu caráter formador e transformador:

#### MISSÃO

- Fomentar, construir e disseminar o conhecimento, contribuindo para a formação do cidadão e o desenvolvimento humano sustentável.

#### • PRINCÍPIOS

- Universidade pública, gratuita, de qualidade e comprometida socialmente.
- Indissociabilidade entre Ensino, Pesquisa e Extensão.
- Liberdade na construção e autonomia na disseminação do conhecimento.
- Respeito a todas as instâncias da sociedade organizada.

#### • VALORES

- Comprometimento com a construção do saber e formação de profissionais competentes e comprometidos socialmente.
- Ambiente pluralista, onde o debate público é instrumento da convivência democrática.
- Preservação e disseminação da cultura brasileira.
- Proposição de políticas públicas.
- Comprometimento da comunidade universitária com a Instituição.
- Gestão participativa, dinâmica e transparente comprometida com melhores condições de trabalho e qualidade de vida.
- Eficiência, eficácia e efetividade no desenvolvimento das atividades institucionais.
- Isonomia no tratamento dispensado às Unidades da Instituição.
- Respeito aos critérios institucionais usados na alocação interna de recursos.

(UFPR, não paginado).

Pode-se observar a similaridade com o descrito anteriormente na visão dos autores citados, como o papel da academia e a Missão os Princípios e os Valores da UFPR, que constam no site da instituição.

Como formadora de profissionais para os setores público e privado e segmento importante da sociedade a academia também contribuiu para implantar a cultura vigente de planejamento urbano insustentável, mas pode contribuir para revertê-la. A responsabilidade social da universidade impõe a realização de pesquisas e atividades de extensão fornecendo subsídios para soluções inovadoras, e exercendo por meio da extensão universitária o papel de articulação entre a sociedade civil, movimentos sociais e o poder público, contribuindo com subsídios para a quebra de paradigmas e a proposição de políticas públicas inovadoras. Em relação à mobilidade urbana, percebe-se problemas no modelo atual e que o mesmo necessita de soluções ambientalmente sustentáveis.

#### 2.5.4. Modelos de implantação de políticas públicas

Segundo Sabatier (1997) o processo de implementação de políticas públicas pode ser dividido em três tipos: *top-down*, *bottom-up* e *híbrido*. O primeiro é aquele que é concebido centralmente pelas altas esferas do poder público, que emite ordens para os demais níveis da hierarquia estatal, é implantado de “cima para baixo”, ficou conhecido como enfoque *top-down*, porque define a existência de uma organização central que assume o controle dos fatores políticos, organizacionais e técnicos e a divisão de responsabilidades. Oliveira (2013) comenta sobre o modelo *top-down*.

Este modelo parte de uma visão do ciclo de política pública como um jogo com duas etapas distintas: formulação e implementação da política. Além de separada, a etapa da formulação é vista como não problemática, sendo os problemas da implementação advindos, principalmente, de dificuldades enfrentadas na própria implantação da política. (OLIVEIRA, 2013, p.21).

Para Rua e Romani (2013) o modelo *top-down* também é chamado de “implementação programada”, tendo como início a premissa de que a implementação começa com uma deliberação do governo central, a qual determina a relação entre os objetivos da política pública apontado pelas lideranças políticas e os diferentes níveis da burocracia a fim de alcançar os resultados esperados.

O segundo modelo é praticamente a antítese do primeiro, é demandado e estruturado pela rede de atores envolvidos entre estes a sociedade civil e os funcionários públicos (*street level bureaucracy*) que trabalham diretamente com o contexto proposto para a política pública a ser construída, denominada modelo *bottom-up*. Neste modelo, pressupõe-se que a política não se define no topo da pirâmide da administração, mas no nível concreto de sua execução. Os atores envolvidos adaptam os comandos vindos de cima à necessidade do público alvo e as práticas possíveis de implantação pelo serviço público, sendo construída de “baixo para cima”. Rua e Romani (2013) enfatizam a participação da base da sociedade neste modelo de implantação de políticas públicas.

Nessa vertente a implementação expressa um amplo e intenso processo de negociação no interior de redes de implementadores, com papel crucial da base social, das organizações implementadoras e da burocracia a nível de rua. Não se trata do simples abuso do poder discricionário pela burocracia: os diversos atores distribuídos na base da sociedade é que formatariam a *policy*.( Rua e Romani, 2013 p.12).

No modelo *bottom-up* a implementação é entendida como resultado de um processo sistêmico, por meio do qual os diversos atores interagem e a política se mantém em formulação durante as fases do processo. Este enfoque destaca o fato de que decisões que idealmente pertencem ao terreno da formulação só são tomadas durante a fase de implementação. As diferenças entre os modelos *top-down* e *bottom-up* são destacadas por Oliveira (2013).

Contrariamente a abordagem do tipo *top-down*, no *bottom-up*, os processos de negociação mantêm-se ao longo da implementação das políticas provocando efeitos sobre o seu desenho. Assim, ganham centralidade nesta abordagem as barganhas, estratégias e redes sociais envolvidas no processo de implantação. (OLIVEIRA, 2013, p.22).

Algumas das características dos modelos *Top-down* e *Bottom-up* são sintetizadas na figura 6 que apresenta o quadro proposto por Pulzl e Treib (2007).

FIGURA 6 – CARACTERÍSTICAS DOS MODELOS TOP-DOWN E BOTTOM-UP

	<b>TOP-DOWN</b>	<b>BOTTOM-UP</b>
<b>Estratégia de Pesquisa</b>	Parte das decisões políticas para a execução administrativa.	Parte dos burocratas individuais para as redes administrativas.
<b>Objetivo da Análise</b>	Fazer previsões e oferecer recomendações políticas.	Descrever e explicar a implementação.
<b>Modelo de Processo Político</b>	Composto por estágios ou fases em um ciclo.	Não há estágios diferenciados, há uma fusão dos diversos momentos.
<b>Caráter do Processo de Implementação</b>	Direção hierárquica.	Resolução de problemas descentralizada.
<b>Modelo de Democracia Subjacente</b>	Elitista.	Participativa.

Fonte: adaptado de Pulzl e Treib, 2007

Destaca-se ainda que no modelo *bottom-up*, a política pode se modificar substancialmente, durante a fase de implementação, resultado de novas negociações e decisões nesse período, reiniciando por vezes o ciclo da política.

O terceiro modelo é um misto que adapta tanto as necessidades pelo alto escalão como as verificadas pela burocracia de rua. O modelo denominado *modelo híbrido* por Sabatier, é explicado por Oliveira (2013).

[...] a proposta de “modelo híbrido” de Sabatier inova não ao selecionar pontos positivos de cada uma das abordagens que abarca, mas sim ao identificar os distintos “níveis” que envolvem uma dada política pública, como se fosse uma “cebola”, com suas várias camadas, quanto mais profunda a camada, mais difícil de ser alterada, tanto pelos formuladores, quanto pela rede de atores sociais que participam de sua implementação. (OLIVEIRA, 2013, p.25).

O estudo da fase de implementação busca responder por que algumas políticas tem sucesso e outras não, considerando como definição do processo de implementação o momento em que ações de atores públicos ou privados são executadas visando cumprir os objetivos definidos em fases anteriores para solucionar ou amenizar o problema publico.

#### 2.5.5. Política de Mobilidade Urbana Sustentável no Brasil

O planejamento urbano é uma ferramenta utilizada para formatar, construir e gerenciar o espaço urbano com o objetivo de melhoria da qualidade de vida nas cidades. O planejamento é norteado por um arcabouço legal. Neste tópico abordam-se exemplos de legislação que consideram a sustentabilidade e a bicicleta como componentes da mobilidade urbana no Brasil. Segundo descreve o ministério das Cidades (2007).

[...] é cada vez mais presente na sociedade atual o desejo de deixar um ambiente saudável para as futuras gerações, sendo o planejamento urbano, as políticas públicas e a sociedade os elementos primordiais para obtenção de transformações positivas neste sentido nas cidades (BRASIL, 2007b, p.12).

A Constituição Federal de 1988 incluiu, pela primeira vez na história do Brasil, um capítulo específico para a Política Urbana, por meio do “Estatuto das Cidades”, lei n.º 10.257/2001. O Estatuto garante o direito às cidades sustentáveis, preservando o direito à terra urbana, à moradia, ao saneamento ambiental, à infraestrutura urbana, ao transporte, aos serviços públicos, ao trabalho e ao lazer.

A inclusão social passa a ser focalizada de maneira mais contundente na ação pública, abordando também as questões de mobilidade urbana/ acessibilidade, indicando um novo processo de construção que considera a participação popular.

O Código de Trânsito Brasileiro (CTB), aprovado em 1997, pela primeira vez

reconhece a bicicleta como integrante do sistema de trânsito, e define normas claras que abordam o uso da bicicleta. São regras de condução da bicicleta, organização da sinalização voltada ao ciclista, limitação aos veículos motorizados e de comportamento para o uso compartilhado das vias públicas.

Destacam-se, os artigos 21 e 24 do novo CTB que incluem a bicicleta como um dos integrantes do trânsito, em rodovias, estradas e vias urbanas. Também abordam a questão, os artigos 58, 59, 68 e 201 do CTB que conferem prioridade à bicicleta e ao ciclista, definem regras de circulação e equipamentos obrigatórios.

Art. 21

Compete aos órgãos e entidades executivos rodoviários da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios, no âmbito de sua circunscrição:

[...]

II planejar, projetar, regulamentar e operar o trânsito de veículos, de pedestres e de animais, e promover o desenvolvimento da circulação e da segurança de ciclistas; [...]

Art. 24

Compete aos órgãos e entidades executivos de trânsito dos Municípios, no âmbito de sua circunscrição:

[...]

II planejar, projetar, regulamentar e operar o trânsito de veículos, de pedestres e de animais, e promover o desenvolvimento da circulação e da segurança de ciclistas; [...]

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.

Parágrafo único. A autoridade de trânsito com circunscrição sobre a via poderá autorizar a circulação de bicicletas no sentido contrário ao fluxo dos veículos automotores, desde que dotado o trecho com ciclofaixa.

Art. 59

Desde que autorizado e devidamente sinalizado pelo órgão ou entidade com circunscrição sobre a via, será permitida a circulação de bicicletas nos passeios.

Art.68

[...]

§1.º O ciclista desmontado, empurrando a bicicleta, equipara-se ao pedestre em direitos e deveres. [...]

Art. 105

São equipamentos obrigatórios dos veículos, entre outros a serem estabelecidos pelo CONTRAN:

[...]

VI para as bicicletas, a campainha, sinalização noturna dianteira, traseira, lateral e nos pedais, e espelho retrovisor do lado esquerdo. [...]

Art. 201

Deixar de guardar a distância lateral de um metro e cinquenta centímetros ao passar ou ultrapassar bicicleta:

Infração – média; Penalidade – multa.

(BRASIL,1997, não paginado)

O novo código de trânsito brasileiro representou avanços para o uso da bicicleta, mas segundo Belotto (2009):

[...] o CTB reconhece a bicicleta como veículo e estabelece tanto direitos como deveres para seus condutores. Este é um marco legal já instituído desde 1997, mas sua implementação necessita de um conjunto de outros instrumentos, tais como boas práticas de desenho urbano, infraestrutura cicloviária, sinalização adequada, campanhas educativas e fiscalização efetiva para que a bicicleta possa contribuir efetivamente para a melhoria do trânsito no Brasil. (BELOTTO, 2009, p.43).

Em 2003 foi criado o Ministério das Cidades que materializou a participação da sociedade nas políticas urbanas quando realizou a primeira conferência das Cidades em 2003, criando o Conselho das Cidades (ConCidades) que é um órgão colegiado de natureza consultiva e deliberativa que integra a estrutura do Ministério das Cidades e sua criação foi regulamentada a partir do 2004 com a Política Nacional de Desenvolvimento Urbano – PNDU. Um dos seus objetivos é viabilizar o debate em torno das políticas urbanas, é composto por diversos segmentos da sociedade (Ong's, movimentos populares, entidades profissionais, acadêmicas e sindicais) e do poder público, permitindo, desta forma, a participação da sociedade civil no processo de tomada de decisões sobre as políticas executadas pelo Ministério das Cidades nas áreas de habitação, mobilidade urbana e transporte, saneamento ambiental e planejamento territorial.

O novo Ministério lança o Programa Brasileiro de Mobilidade por Bicicleta – Bicicleta Brasil, instituído pela Portaria Mucid n.º 399, de 22 de setembro de 2004, comemorado como o dia mundial sem carros. O programa foi concebido devido ao reconhecimento da existência de problemas de mobilidade, deficiências no transporte público e de circulação nas cidades brasileiras. Problemas como: acidentes de trânsito, congestionamentos e poluição do ar, são diagnosticados por especialistas como oriundos do uso exagerado do transporte individual por automóvel. Desde 2009 está tramitando no Congresso Nacional um projeto de lei para transformar o “Bicicleta Brasil” em uma política de estado, e só em junho de 2017 o PL 6479/09 é aprovado na Câmara dos Deputados e segue para o Senado conforme noticiado pela Agência Câmara de Notícias em 07/06/2017.

A Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania aprovou nesta quarta-feira (7), em caráter conclusivo, a criação do Programa Bicicleta Brasil (PBB) em municípios com mais de 20 mil habitantes. O Projeto de Lei 6474/09, do deputado Jaime Martins (PSD-MG), segue agora para análise do Senado. O PBB será financiado com 15% do valor arrecadado

com multas de trânsito. Entre outros objetivos, pretende promover a integração das bicicletas ao sistema de transporte público coletivo; apoiar estados e municípios na instalação de bicicletários públicos e na construção de ciclovias e ciclofaixas; e promover campanhas de divulgação dos benefícios do uso da bicicleta. (BRASIL, 2017, não paginado)

A adoção de medidas mitigadoras pode compensar o contínuo crescimento da frota nacional de veículos automotores, auxiliando para transformação da mobilidade urbana no Brasil. A infraestrutura existente é deficitária e faltam investimentos nos meios de transporte ativos e não motorizados, e uma das opções é o incentivo à ampliação do uso da bicicleta, meio de transporte alternativo que possui diversas qualidades como: baixo custo para aquisição e manutenção; utilização de pequeno espaço urbano para sua guarda e circulação; contribui com o meio ambiente por não ser poluente. Integrado aos demais modos de transporte público, amplia-se sua eficiência. Maciel (2015) destaca que a bicicleta tem potencial para contribuir com a melhoria da mobilidade urbana.

A bicicleta é uma solução simples para problemas complexos. É necessário, mais do que nunca, recorrer ao potencial deste meio de transporte na busca de saídas para os desafios que se impõem à nossa sociedade – mobilidade, meio ambiente e saúde. Além desses grandes benefícios, a bicicleta tem o poder de movimentar a economia de uma maneira peculiar e muito positiva, propiciando especialmente a distribuição de renda (MACIEL, 2015, p.21).

Apesar de muitas pessoas utilizarem a bicicleta como meio de transporte (segundo a ANTP 2007 a bicicleta é responsável somente por 3% dos deslocamentos nas cidades brasileiras), a infraestrutura para esse modal é reduzida, sendo necessária a implantação de políticas públicas que promovam a segurança dos ciclistas, de maneira a estimular novos adeptos, pois a ampliação do uso da bicicleta pode colaborar com a diminuição dos congestionamentos, com a redução da emissão de poluentes e a consequente melhoria da saúde da população.

Na mesma Portaria Ministerial que cria o programa em 2004 encontram-se também, os objetivos, ações e instrumentos do Programa Brasileiro de Mobilidade por Bicicleta Bicicleta Brasil:

Art. 1.º

I Constituem objetivos do Programa Bicicleta Brasil:

- a) estimular os governos municipais a implantar sistemas cicloviários e um conjunto de ações que garantam a segurança de ciclistas nos deslocamentos urbanos;
- b) inserir e ampliar o transporte por bicicleta na matriz de deslocamentos urbanos;
- c) integrar o transporte por bicicleta aos sistemas de transportes coletivos;
- d) reduzir o custo com transporte, principalmente da população de menor

- renda;
  - e) difundir o conceito de mobilidade urbana sustentável;
  - f) estimular os meios não motorizados de transporte.
- II Constituem ações do Programa Bicicleta Brasil:
- a) capacitar pessoal para elaboração de projetos e implantação de sistemas cicloviários;
  - b) estimular a integração da bicicleta com os demais modais de transporte público;
  - c) estimular o desenvolvimento tecnológico;
  - d) estimular a integração das ações dos diferentes níveis de governo;
  - e) sensibilizar a sociedade para efetivação do programa;
  - f) fomentar a implantação de ciclovias.
- III Constituem instrumentos do Programa Bicicleta Brasil, a serem utilizados pelo Ministério das Cidades:
- a) publicação de material informativo e de capacitação;
  - b) realização de cursos e seminários nacionais e internacionais;
  - c) edição de normas e diretrizes;
  - d) realização e fomento de pesquisas;
  - e) implantação de banco de dados;
  - f) fomento da implementação de programas municipais de mobilidade por bicicleta;
  - g) criação de novas fontes de financiamento;
  - h) divulgação das boas políticas.
- (PORTARIA MCID N.º 399, 2014)

O Programa Bicicleta Brasil é coordenado pela Secretaria Nacional de Transporte e da Mobilidade Urbana (SEMOB), que integra a estrutura do Ministério das Cidades, e suas despesas de implantação são responsabilidade do Programa de Mobilidade Urbana e Gestão da Política de Desenvolvimento Urbano do referido Ministério.

Silva (2012) exalta o Programa Caminho da escola do Ministério da Educação e critica a pouca efetividade do Programa Bicicleta Brasil: o Ministério da Educação, com o Programa Caminho da Escola, executou ação relevante no que diz respeito ao fomento da política de mobilidade urbana por meio da bicicleta, o Ministério das Cidades, por sua vez, fica apenas com a estrutura operacional e precária do Programa Bicicleta Brasil, promovendo eventos esporádicos e fomento lento da cultura do ciclismo.

Desde sua criação (2003), o Ministério das Cidades realizou cinco conferências nacionais das cidades (CNC), a última em novembro de 2013. A Resolução n.º 34/2004, do CONCIDADES, no art. 8º institui o Plano Diretor de Transporte e da Mobilidade (PLANMOB), instrumento da política de desenvolvimento urbano, integrado ao Plano Diretor do município, da região metropolitana ou da região integrada de desenvolvimento para as cidades com mais de cem mil habitantes.

Art. 8.º

Nos casos previstos pelo art. 41, §2.º do Estatuto da Cidade, o plano de transporte urbano integrado, ora denominado de Plano Diretor de Transporte e da Mobilidade, deverá contemplar os seguintes princípios e diretrizes gerais:

I Garantir a diversidade das modalidades de transporte, respeitando as características das cidades, priorizando o transporte coletivo, que é estruturante, 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. (BRASIL-MINISTÉRIO DAS CIDADES, RESOLUÇÃO N.º 34, 2005).

Outro marco importante e de impacto em todo o território nacional é a lei n.º 12.587, de 03/01/2012, que instituiu as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana, as quais objetivam dotar os municípios de instrumentos para melhorar as condições de mobilidade das pessoas nas cidades brasileiras. Os três primeiros artigos da Lei da Mobilidade Urbana refletem a importância da iniciativa.

Art. 1º A Política Nacional de Mobilidade Urbana é instrumento da política de desenvolvimento urbano de que tratam o inciso XX do art. 21 e o art. 182 da Constituição Federal, objetivando a integração entre os diferentes modos de transporte e a melhoria da acessibilidade e mobilidade das pessoas e cargas no território do Município.

Parágrafo único. A Política Nacional a que se refere o caput deve atender ao previsto no inciso VII do art. 2.º e no §2.º do art. 40 da Lei n.º 10.257, de 10 de julho de 2001 (Estatuto da Cidade).

Art. 2º A Política Nacional de Mobilidade Urbana tem por objetivo contribuir para o acesso universal à cidade, o fomento e a concretização das condições que contribuam para a efetivação dos princípios, objetivos e diretrizes da política de desenvolvimento urbano, por meio do planejamento e da gestão democrática do Sistema Nacional de Mobilidade Urbana.

Art. 3º O Sistema Nacional de Mobilidade Urbana é o conjunto organizado e coordenado dos modos de transporte, de serviços e de infraestruturas que garante os deslocamentos de pessoas e cargas no território do Município.

§1.º São modos de transporte urbano:

I motorizados; e

II não motorizados.

(BRASIL, 2012, não paginado).

A política de mobilidade urbana com foco no indivíduo resulta em desenvolvimento de cidades mais justas, saudáveis e sustentáveis garantindo a liberdade de ir e vir e a preservação ambiental. Cidades mais saudáveis e sustentáveis promovem qualidade de vida para os habitantes atuais e o uso consciente dos recursos sem o prejuízo para a qualidade de vida das futuras gerações.

Para Nakamori (2015) o modelo de planejamento urbano que concedeu durante décadas, prioridade ao transporte individual por automóvel, está mostrando sinais de saturação e contribuindo para o aquecimento global. Por isso torna-se importante uma mudança no planejamento da mobilidade urbana, sendo necessária a adoção de um modelo que promova políticas que desestimulem o uso do transporte individual motorizado e de outros meios de transporte não sustentáveis. Para implantar tais políticas públicas existem obstáculos que demandam mudança cultural, pois segundo Silva (2009) medidas de restrição ou de desincentivo ao automóvel são impopulares e têm alto custo político, pois, grande parte da população rechaça mudanças que a afastem de sua zona de conforto.

Ciente dos problemas, Barczark e Duarte (2012), indicam que é necessário reduzir os deslocamentos motorizados e incentivar a utilização de modais ambientalmente corretos, como é o caso do transporte público e os não motorizados. É necessário modificar o pensamento e a cultura de utilização de motorização individual para os ambientalmente corretos.

Para tanto, é necessária a combinação de alternativas que vão do melhoramento tecnológico dos motores ao planejamento urbano e de transporte para, ao mesmo tempo reduzir o impacto ambiental da motorização e aumentar a qualidade e eficiência dos transportes urbanos (BARCZARK; DUARTE, 2012, p.14).

Apesar de já existirem diversas iniciativas de governos nos níveis federal, estadual e municipal em relação à criação e implantação de políticas públicas de mobilidade urbana sustentável, há desafios para que estas se tornem eficazes e perenes, e de fato políticas de estado. Toda mudança cultural é lenta e gradual, assim, todo esforço em prol da temática, coopera para a instauração de uma nova cultura de mobilidade.

### 3. MÉTODO

Neste capítulo, apresenta-se o “passo a passo” no trajeto executado ao longo do estudo, destacando como o conhecimento foi construído e em que base se chegou às conclusões.

A pergunta de pesquisa é: **em que medida o Programa Paranaense de Mobilidade Não Motorizada por Bicicleta - CICLOPARANÁ se caracteriza como uma política pública construída e operacionalizada no modelo Bottom-up?**

O caminho traçado para responder a pergunta de pesquisa aborda a passagem entre a apresentação e detecção do problema público e as ações do movimento que trabalhou para o reconhecimento da importância da temática mobilidade sustentável, até sua inclusão na agenda política do governo e a consequente materialização como política pública.

Para caracterizar e apresentar o “problema público” a revisão teórica focalizou a literatura sobre desenvolvimento no período pós-segunda guerra mundial, sustentabilidade, ecodesenvolvimento, planejamento urbano com enfoque na mobilidade urbana, mobilidade sustentável/ciclomobilidade e políticas públicas.

Para embasar as etapas de como a ciclomobilidade entrou na agenda política e a concretização da política pública estadual, este estudo procurou compreender os seus ciclos, papel do estado/governo, academia e da sociedade civil em relação à implantação de políticas públicas.

Para identificar os principais fatores e atores que contribuíram para a criação de um decreto estadual, com políticas norteadoras que reconhecem e integram a bicicleta no conjunto das ações de mobilidade no estado do Paraná e como ocorreu a sua construção, compara-se a narrativa dos fatos, com os ciclos das políticas públicas. Baptista (2011) destaca a importância da abordagem dos ciclos das políticas públicas:

Talvez a principal contribuição da ideia do ciclo da política seja a possibilidade de percepção de que existem diferentes momentos no processo de construção de uma política, apontando para a necessidade de se reconhecer as especificidades de cada um destes momentos, possibilitando maior conhecimento e intervenção sobre o processo político. (BAPTISTA, 2011, p.04).

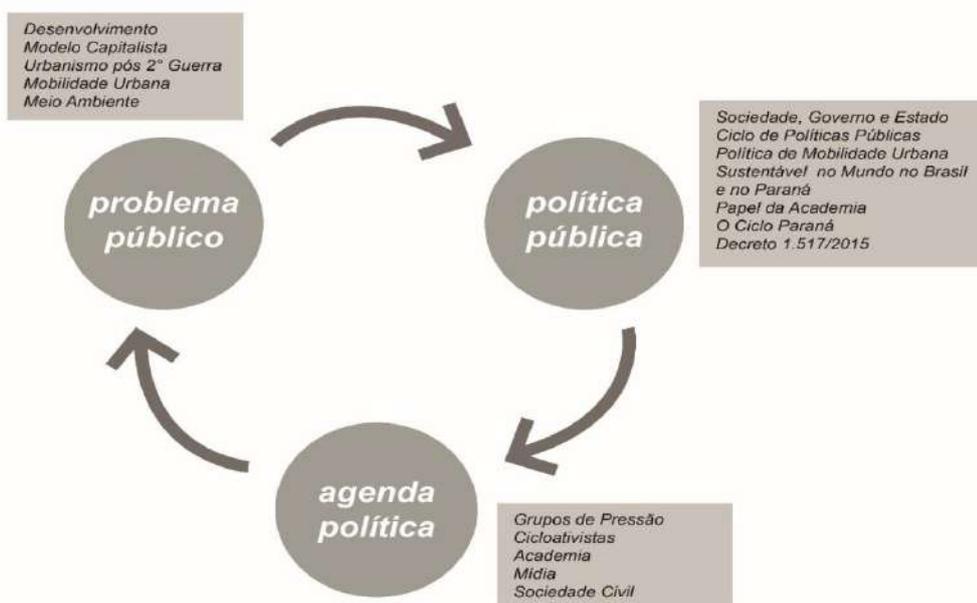
Na narrativa foi usada técnica da observação participante, pois o próprio

autor se constituiu em um dos protagonistas desde as primeiras “pedaladas” do movimento cicloativista paranaense no início dos anos 2000, auxiliado pelo testemunho de outros atores com participação entre a detecção do problema público e a publicação do decreto 1517/2015. Também é usada a pesquisa documental por meio de documentos disponibilizados pelo Governo do Estado do Paraná. Para Godoy (1995), o exame de materiais de natureza diversa, que ainda não receberam um tratamento analítico, ou que podem ser reexaminados, buscando-se novas e/ou interpretações complementares, constitui pesquisa documental.

A palavra “documentos”, neste caso, deve ser entendida de uma forma ampla, incluindo os materiais escritos (como por exemplo, jornais, revistas, diários, obras literárias, científicas e técnicas, cartas, memorandos, relatórios), as estatísticas (que produzem um registro ordenado e regular de vários aspectos da vida de determinada sociedade) e os elementos iconográficos (como, por exemplo, sinais, grafismos, imagens, fotografias, filmes). “Tais documentos são considerados “primários” quando produzidos por pessoas que vivenciaram diretamente o evento que está sendo estudado, ou “secundários”, quando coletados por pessoas que não estavam presentes por ocasião da sua ocorrência. (GODOY, 1995, p.21).

Um desenho esquemático que relaciona o ciclo das políticas públicas com o conteúdo abordado durante a pesquisa pode ser visualizado na figura 7.

FIGURA 7 - DESENHO DA PESQUISA/CONTEÚDO



FONTE: O autor (2017).

### 3.1. PROCEDIMENTOS DE COLETA DE DADOS

O método escolhido para nortear esta pesquisa é o “estudo de caso”. Tal escolha se deve em razão de que a principal proposta desta pesquisa é descrever “como” e “por que”, foi criado o Programa CICLOPARANÁ. O estudo de caso foca desde o surgimento do movimento cicloavivista no Paraná, relatando algumas das suas ações, que em sinergia com as ações desenvolvidas pelo Programa Ciclovida na UFPR, formaram um grupo de pressão até que finalmente o governo estadual reconhece-se o problema público e abraça a sua agenda para a causa da ciclomobilidade. Portanto faz um estudo sobre as ações de um grupo específico, relatando como esse grupo pressionou até a abertura da agenda política e posteriormente participou da formulação de um Programa que pretende estimular a ciclomobilidade no estado.

O estudo de caso é uma investigação que trata sobre uma situação específica, procurando encontrar as características e o que há de essencial nela, contribuindo para compreender melhor os fenômenos individuais, os processos organizacionais e políticos da sociedade. É uma ferramenta utilizada para entender a forma e os motivos que levaram a determinada decisão. Conforme Yin (2010) o estudo de caso é uma estratégia de pesquisa que compreende um método que abrange a observação de um fenômeno, um grupo de pessoas ou uma instituição utilizando-se de abordagens específicas de coleta e análise de dados. Creswell (1994) define estudo de caso como o processo em que:

O pesquisador explora uma simples entidade ou fenômeno limitado pelo tempo e atividade (um programa, evento, processo, instituição ou grupo social) e coleta detalhada informação utilizando uma variedade de procedimentos de coleta de dados durante um período de tempo definido. (CRESWELL, 1994, p.12).

Para responder se o Decreto 1517/2015 pode ser considerado uma política pública construída e operacionalizada no modelo “Bottom-up”, percebe-se que é necessário um referencial teórico que apresente o problema público, neste estudo a mobilidade urbana, procurando entender “por que” este estado da arte se estabeleceu. Na sequência é necessário descrever “como” aconteceu a sua construção: da detecção do problema, a atuação dos grupos de pressão, a abertura

da agenda, a formatação do decreto, para posteriormente desenvolver a análise. Assim percebe-se a identidade com o pensamento de Yin (2010), autor referência sobre esse método de pesquisa científica:

Em geral, os estudos de caso representam a estratégia preferida quando se colocam questões do tipo “como” e “por que”, quando o pesquisador tem pouco controle sobre os acontecimentos e quando o foco se encontra em fenômenos contemporâneos da vida real (YIN, 2010, p.19).

O recorte temporal do estudo de caso proposto para esta pesquisa aborda o fenômeno de *advocacy*<sup>6</sup> em favor da mobilidade sustentável, acontecido em um período aproximado de dez anos, retrocedendo do momento em que o decreto 1517/2015 foi publicado, e como se trata da observação de um fenômeno contemporâneo, a pesquisa apresenta mais uma característica que justifica a escolha do método do estudo de caso, pois segundo Yin (2010).

[...] o estudo de caso é uma investigação empírica que investiga um fenômeno contemporâneo em profundidade e em seu contexto de vida real, especialmente quando os limites entre o fenômeno e o contexto não são claramente evidentes. (YIN, 2010, p. 39).

A intenção do estudo de caso é esclarecer decisões a serem tomadas. Ele investiga o fenômeno contemporâneo partindo do seu contexto real, usando múltiplas fontes de evidências. Para justificar que o objeto, o programa estadual CICLOPARANÁ escolhido para ser o tema de análise desta pesquisa pode ser investigado utilizando-se o estudo de caso, Franco (1990) explica que o estudo de caso pode ser empregado em uma variedade de objetos diferentes a serem pesquisados.

O caso pode ser uma instituição, uma escola, um currículo, em evento, um grupo, uma pessoa, etc. Constitui em uma instância provocadora do estudo de mediações que concentram a possibilidade de explicar a realidade concreta (FRANCO, 1990. apud COSTA et al., 2013, p. 52).

Segundo Costa (2013) a opção pelo método do estudo de caso também se mostra adequada quando se lida com uma grande variedade de problemas teóricos e descritivos. O uso deste método visa desenvolver modelo compreensível,

---

<sup>6</sup>Advocacy é, basicamente, um lobby realizado entre setores (ou personagens) influentes na sociedade. É na realização de processos de comunicação, reuniões entre os interessados e os pedidos entre essas influências que se dá o verdadeiro advocacy, que pode ter várias vertentes, como social, ambiental ou cultural.

descrevendo padrões de comportamento que possibilitem a tomada de decisão sobre o objeto estudado ou a proposição de uma ação transformadora.

Para o resgate histórico do surgimento e atuação do movimento cicloativista paranaense, o envolvimento da academia na temática, e a construção do decreto 1517/2015, usaram-se principalmente a observação participante por meio da vivência do autor, e a consulta a documentos de órgãos públicos do Paraná e do Programa CICLOVIDA, reportagens relacionadas com a Mobilidade Urbana vinculadas com o caminho histórico para o desenvolvimento da política pública estadual de ciclomobilidade.

O método do estudo de caso é adequado para entender o papel da sociedade civil e o da academia, com enfoque na atuação do Programa CICLOVIDA da Universidade Federal do Paraná, na sensibilização dos tomadores de decisão para a importância da ampliação do uso da bicicleta como meio de transporte, prática esportiva e de lazer, e na construção do decreto 1517/2015, que oficializa a política pública no estado do Paraná.

Este trabalho é uma pesquisa qualitativa, pois busca descrever o comportamento de determinado grupo-alvo e não tem como objetivo contabilizar quantidades como resultado. Relacionando o objetivo traçado para o desenvolvimento desta pesquisa com o pensamento de autores de metodologia científica como Marconi e Lakatos (2010), Richardson (2012), Gil (2008) e Oliveira (2007), sobre o método qualitativo, observa-se que na pesquisa qualitativa as respostas não são objetivas, os entrevistados ou o autor, estão mais livres para apontar os seus pontos de vista sobre o objeto de estudo. Pesquisa qualitativa é o método de investigação científica que se foca no caráter subjetivo do objeto analisado, estudando as suas particularidades e experiências individuais.

A pesquisa é participante devido à participação do autor na militância pró-bicicleta desde o surgimento do movimento cicloativista paranaense. O objeto estudado está intrinsecamente vinculado com a trajetória pessoal, profissional e acadêmica do autor, totalmente relacionada ao tema e passa pela sua contribuição no grupo técnico que escreve o decreto 1517/2015, publicado em maio de 2015, que institui o Programa Paranaense de Mobilidade não Motorizada por Bicicleta e culmina com a sua nomeação como representante da UFPR no Conselho

Paranaense de Ciclomobilidade. A possibilidade do autor ou dos entrevistados serem testemunhas e/ou atores protagonistas da narrativa sobre o fenômeno observado é registrada no pensamento de Cabruja, Iñiguez e Vásquez (2000).

“O mundo está atravessado por narrativas e narrações, e é precisamente este atravessamento que constitui o mundo. Para tornar a realidade inteligível, necessitamos recorrer a uma narração desta realidade, porém, por sua vez, são as narrações e narrativas que se entrecruzam e dialogam entre si que outorgam realidade ao mundo que vivemos. [...] Mediante nossas relações e práticas acessamos a um mundo construído, porém simultaneamente contribuimos para a sua construção. Neste processo de construção do mundo a partir da narratividade, as identidades, do eu e do outro são elaboradas por meio de múltiplas narrações que contamos que nos contam e que contamos a outras pessoas sobre nossas vidas e sobre múltiplas narrações que ouvimos contar [...] (CABRUJA; IÑIGUEZ; VÁSQUEZ, 2000, p..65).

Outra indicação de que se trata de pesquisa qualitativa, é a utilização do método do estudo de caso, auxiliado pelas ferramentas da observação participante e da pesquisa documental para descrever ações dos sujeitos que contribuem para o estabelecimento de políticas públicas de mobilidade sustentável no estado do Paraná, que se tornam possíveis em decorrência da articulação entre movimentos sociais, poder público e a academia, contribuindo para a criação do Programa Paranaense de Mobilidade Não Motorizada por Bicicleta – CICLOPARANÁ.

A análise é realizada por meio do confronto entre o ciclo das políticas públicas e o descrito no relato do histórico sobre a atuação do movimento cicloativista, e da participação da Universidade Federal do Paraná, até o tema “mobilidade sustentável” entrar na agenda do governo estadual e evoluir para a construção e publicação do Decreto 1517/2015, respondendo se o Programa Paranaense de Mobilidade Não Motorizada por Bicicleta – CICLOPARANÁ se caracteriza como uma Política Pública construída e operacionalizada no modelo *Bottom-up*.

## 4. CICLOPARANÁ

Este capítulo focaliza a discussão sobre a mobilidade urbana no Estado do Paraná. Para introduzir a abordagem serão expostos alguns dados referentes à demografia, economia, malha rodoviária e frota de veículos automotores, fatores que podem influenciar na escolha do modal de transporte utilizado. São destacados também os Fóruns da Agenda 21 e de Mudanças Climáticas, instancias que foram à porta de entrada para a discussão da mobilidade sustentável no âmbito do governo do estado. Integram ainda este capítulo outros tópicos que contextualizam a temática da ciclomobilidade no Paraná: O histórico sobre o movimento cicloativista no estado e o Programa CICLOVIDA da UFPR, pioneiro na introdução da temática no meio acadêmico paranaense e um articulador entre o movimento cicloativista e o poder público na gestão da política pública, e a construção do decreto 1517/2015, que criou o CICLOPARANÁ.

### 4.1 O ESTADO DO PARANÁ E A MOBILIDADE URBANA

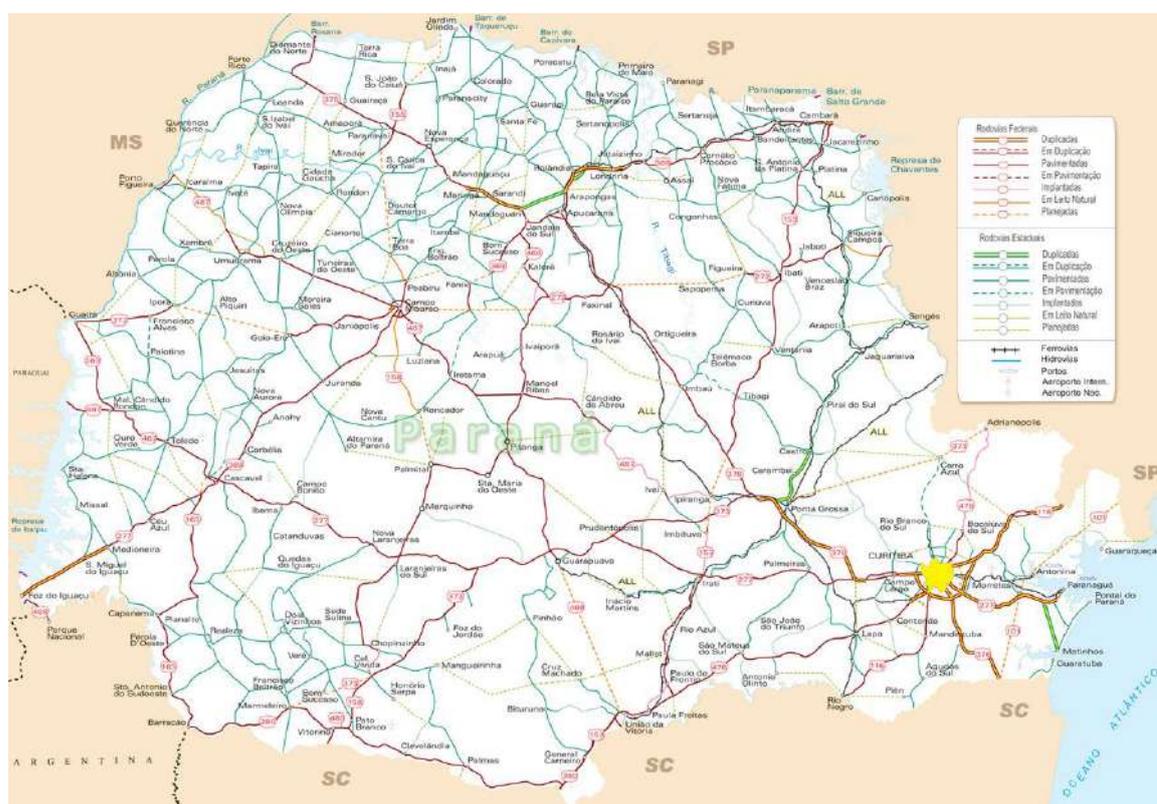
O Paraná tem uma área total de 199.880 km<sup>2</sup> e possui 399 municípios. Em termos populacionais, segundo o IBGE (2016), o Paraná representa 5,5% da população do Brasil, 11.242.720 pessoas, apresenta uma densidade demográfica de 55,85 (hab/km<sup>2</sup>), com 85,3% dos habitantes composto por população urbana, tendo a capital Curitiba como seu município mais populoso, com 1.893.997 pessoas. Dos seus 399 municípios: oito tem mais de 200.000 habitantes, doze municípios apresentam população entre 100.000 e 200.000, entre 50.000 e 100.000 habitantes são 15 cidades, 57 municípios possuem a população entre 20.000 e 50.000 pessoas e 305 são pequenos municípios com menos de 20.000 habitantes. A economia do estado, segundo IPARDES (2013) é a quarta maior do país, representando 6,3% do PIB nacional e a renda anual per capita estadual é de R\$ 30,3 mil.

Alguns números que se relacionam diretamente ao tema deste estudo e demonstram a força do segmento automóvel/combustível no estado, dizem respeito à indústria de transformação que atingiu em 2013, um total de R\$ 78 bilhões, sendo o setor industrial automobilístico responsável por 20,99% e o de combustíveis por

13,13%, representando mais de um terço deste total.

Segundo a Secretaria de Estado de Infraestrutura e Logística (SEIL), o Paraná possui uma malha rodoviária total com 120.854,8 km, sendo 3.889,30 km de rodovias federais, 12.103,86 km de rodovias estaduais e 104.861,70 km sob a responsabilidade dos municípios. Cabe ressaltar que do total de mais de 120 mil quilômetros do sistema viário estadual, 20 mil são pavimentados e 99 mil não possuem pavimentação (SEIL 2016). A figura 8 apresenta o mapa rodoviário do estado.

FIGURA 8 – MAPA RODOVIÁRIO DO PARANÁ



FONTE: Guia geográfico do Paraná

O DETRAN do Paraná informa que em dezembro de 2016 existia uma frota de 6.849.066 veículos automotores registrados no estado (DETRAN-PR 2016, não paginado).

Fazendo-se uso de números oficiais do estado expostos anteriormente, pode-se calcular que em fevereiro de 2017 a taxa per capita habitante por veículo do

do estado é 1,64, por veículo, contra uma média nacional de 4.17, que coloca o Paraná como um dos estados mais motorizados do Brasil. Outro cálculo possível de ser demonstrado é número de veículos por quilômetro de malha viária, que se apresenta em 56,67 veículos por quilômetro linear.

Quase não existem dados sobre infraestrutura cicloviária ou do uso da bicicleta no Paraná assim traremos exemplos de algumas cidades, das quais foi possível conseguir informações confiáveis, ou através de sites dos municípios ou por meio de pesquisas e trabalhos acadêmicos relacionados a ciclomobilidade.

Começamos falando de três cidades do litoral paranaense, onde existe um forte uso da bicicleta as informações são de trabalhos acadêmicos. A primeira é Antonina, cidade com mais de trezentos anos e dezenove mil habitantes. Anualmente em julho recebe o Festival de Inverno da UFPR e durante três anos seguidos a partir de 2014 contou com oficinas ofertadas pelo Programa CICLOVIDA, que nos dois primeiros anos promoveu oficina denominada “Diagnóstico e proposta de melhoria do uso da bicicleta pela comunidade escolar”, durante os trabalhos foram aplicados aproximadamente dois mil questionários para se traçar um perfil de mobilidade da comunidade das escolas estaduais do município, o número de questionários aplicados representa mais de dez por cento da população da cidade. Também foi realizado o estudo do sistema viário e outras situações relacionadas com a mobilidade urbana. A cidade é a segunda do Paraná com menor número de carros per capita com 5,41 habitantes por veículo, em contrapartida apresenta uso da bicicleta por 13% de sua comunidade escolar, mais de quatro vezes a média nacional.

Existe apenas uma ciclovia na cidade com pouco mais de três quilômetros de extensão, mas as pessoas fazem o uso compartilhado das vias e se sentem seguras. A percepção de segurança evidenciada nos resultados da pesquisa realizada pelo CICLOVIDA é valorizada por Couto (2016).

Por fim, salienta-se que uma das principais constatações da pesquisa foi a percepção de segurança da comunidade local em relação a sua mobilidade urbana, sentimento que deve ser divulgado, potencializando para atração de mais visitantes ao município, através da imagem de cidade histórica, mas ao mesmo tempo moderna, porque acompanha a tendência mundial de respeito à cultura local e pratica uma mobilidade urbana que permite a convivência dos diversos modais com segurança, promovendo integração social e respeito ao meio ambiente. Ideal buscado por urbanistas de todas as grandes cidades do mundo e que, em Antonina, já se configuram como hábitos culturais enraizados. (COUTO et al., 2016, p.156).



Caiobá e o centro de Matinhos e outro na PR 508, que não chegam a totalizar dez quilômetros. Silva (2015) propõe um circuito com quatorze quilômetros que conecte esses pontos e atenda outras regiões onde foi detectada demanda por infraestrutura para bicicleta. A proposta pode ser visualizada na figura 10.

FIGURA 10 - PROPOSTA DE CIRCUITO CICLOVIÁRIO PARA MATINHOS



FONTE: DA SILVA (2015).

Paranaguá cidade fundada em 1648, e segundo o IPARDES (2017) com o maior porto de exportação de grãos do Brasil atualmente tem uma população próxima dos cento e cinquenta mil habitantes. O TCC em Gestão Ambiental pela UFPR “Mobilidade Urbana Sustentável: Estudo do Sistema Cicloviário de Paranaguá, Paraná”, de autoria de Rodolfo Rodrigues Lisboa de Miranda apresenta

uma análise das condições de uso do sistema cicloviário, faz a contagem do tráfego de ciclistas em pontos da cidade e uma análise *in loco* com registro fotográfico e aplicação de um questionário com ciclistas sobre a infraestrutura para bicicleta na cidade. Produz como resultado um mapa do sistema cicloviário de Paranaguá e as condições de uso deste mesmo sistema.

A cidade portuária tem 2,63 habitantes por veículo. A infraestrutura para bicicleta possui 20.500 metros de ciclovias e 9.500 metros de ciclofaixas, somando trinta quilômetros de extensão. (MIRANDA, 2014). A diferença entre ciclovias e ciclofaixas, está exemplificada nas figuras 11 e 12 por meio das ilustrações e definições presentes no Guia CICLOVIDA-UFPR Pedalando na Cidade, (BELOTTO, NAKAMORI, FONSECA, 2016, p.27). **CICLOFAIXA** é uma faixa das vias de tráfego, geralmente no mesmo sentido de direção dos automóveis. Normalmente é separada do trânsito de veículos automotores por pintura ou instalação de refletivos.

FIGURA 11 - ILUSTRAÇÃO DE CICLOFAIXA



FONTE: BELOTTO, NAKAMORI, FONSECA (2016).

**CICLOVIA** é segregada fisicamente do tráfego automóvel. Podem ser unidirecionais ou bidirecionais e é em regra geral adjacente às vias de circulação do automóvel ou em corredores verdes independentes da rede viária.

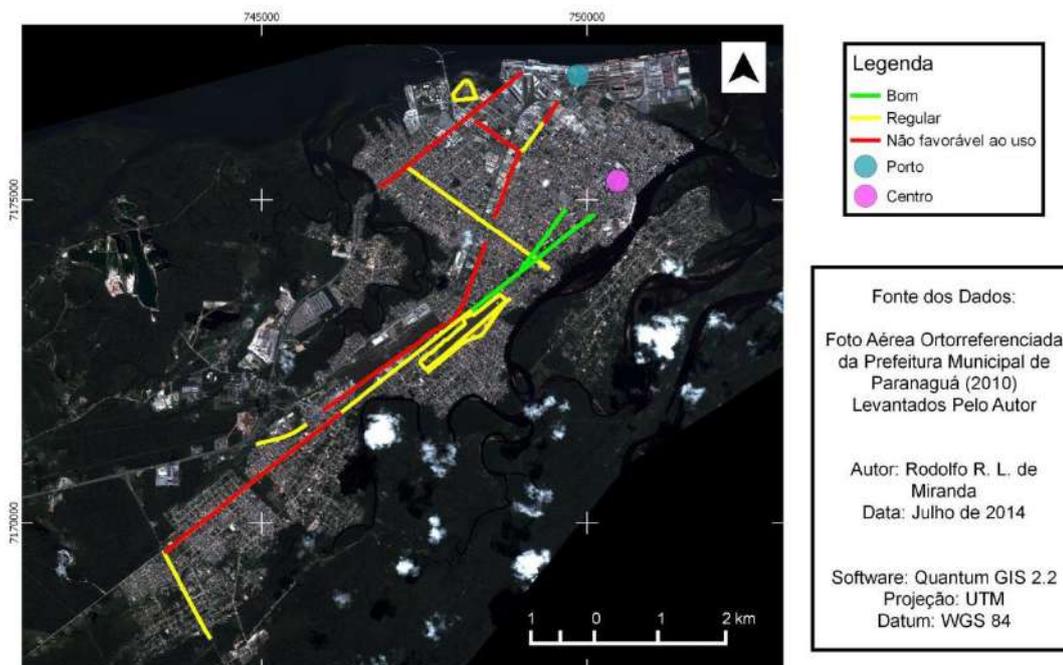
FIGURA 12 - ILUSTRAÇÃO DE CICLOVIA



FONTE: BELOTTO, NAKAMORI, FONSECA (2016).

Miranda (2014) realizou a contagem de ciclistas em pontos da cidade, mas como não foi realizada contagem dos outros modais no mesmo trecho, não é possível assegurar o percentual do uso da bicicleta entre os vários modais utilizados para deslocamento em Paranaguá. A mesma situação se repete em relação aos questionários que foram aplicados exclusivamente aos ciclistas com o objetivo de traçar um perfil dos mesmos com informações de origem e destino e a opinião sobre as condições de uso da infraestrutura cicloviária local. O estudo apresenta informações sobre o perfil dos ciclistas parnanguaras e constrói uma imagem com a avaliação do estado de conservação da infraestrutura cicloviária da cidade que pode ser visualizada na figura 13.

FIGURA 13 - CONDIÇÕES DO ESTADO DE CONSERVAÇÃO DO SISTEMA CICLOVIÁRIO DE PARANAGUÁ



FONTE: MIRANDA (2014).

Dos 30.000 metros de extensão de malha cicloviária, 3.450 metros ou 11,5% apresentam boas condições de uso. Aproximadamente 14.545 metros ou 48,5% em condições regulares de uso, e 12.005 metros ou 40% do sistema cicloviário não está em boas condições para o uso (MIRANDA 2014).

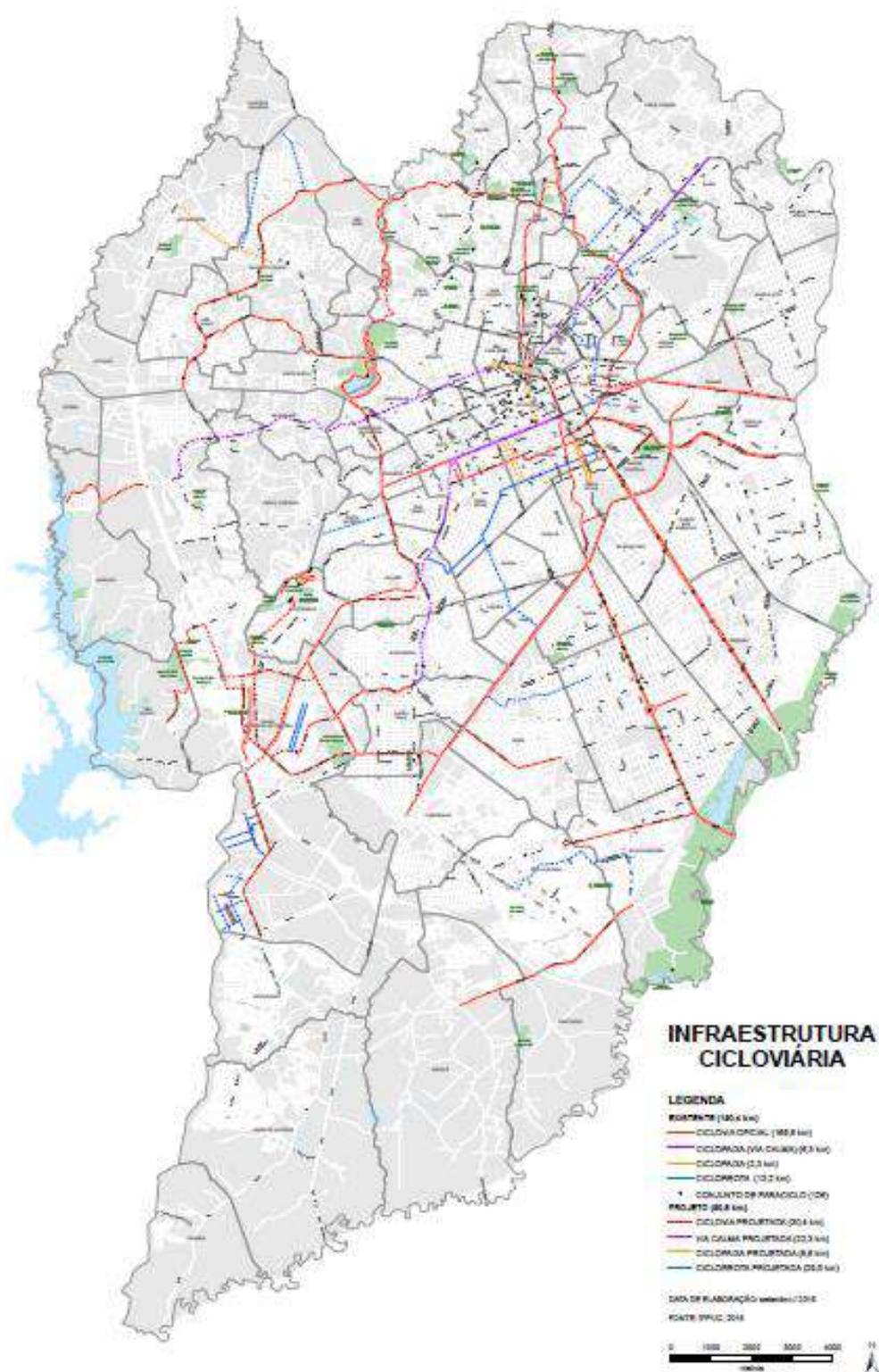
Com uma população próxima dos dois milhões de habitantes, Curitiba foi uma das primeiras cidades do Brasil a implantar ciclovias entre os anos 1970 /80, porém a infraestrutura implantada naquela época considerava a bicicleta como lazer e conectava os parques da cidade, circundando o centro sem ligação direta bairro/centro, destino da maioria das pessoas que deseja fazer uso da bicicleta de maneira funcional, como meio de transporte para os deslocamentos entre casa/trabalho, e ou estudo, e ou compras, ou seja, objetivo distinto do lazer.

Dividindo-se a frota registrada de 1.405.123 veículos em Curitiba pela quilometragem de seu sistema viário 4.737 km, obtém-se o número de 297 veículos por km linear, que indica que se todos os veículos transitassem nas vias urbanas ao mesmo tempo faltaria espaço no sistema viário curitibano para acomodar tantos veículos. A Secretaria Municipal de Trânsito (SETRAN) estima que somente 1/3 da

frota sai às ruas todos os dias. A taxa de motorização de Curitiba é de 1,34 habitantes por veículo e Curitiba ostenta o título de capital mais motorizada do país.

Desde os anos oitenta a infraestrutura para bicicleta ficou estagnada, sem a construção de novos trechos, passando a receber novos investimentos somente no final da primeira década do século XXI. A atual rede cicloviária de Curitiba é retratada no mapa do Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano de Curitiba - IPPUC (2016) conforme a Figura 14.

FIGURA 14 - MAPA DA INFRAESTRUTURA CICLOVIÁRIA DE CURITIBA



FONTE: IPPUC (2016).

Com a retomada dos investimentos na infraestrutura para a bicicleta ocorrida nos últimos anos a capital paranaense possui em 2017 uma rede cicloviária próxima dos duzentos quilômetros, divididos entre ciclovias, ciclofaixas, ciclorrotas e vias calmas, definidas a seguir.

**CICLORROTA** é definida como um caminho apenas com sinalização de advertência, é uma rota para os ciclistas, sem uma separação física ou pintura de espaço demarcado na via de rolamento, normalmente em ruas com baixo trânsito de veículos motorizados, é um trajeto para que o ciclista chegue ao seu destino. O exemplo da sinalização de advertência para o trânsito de bicicletas pode ser conferido na figura 15. (BELOTTO, NAKAMORI, FONSECA, 2016, p.28).

FIGURA 15 - ILUSTRAÇÃO DE CICLORROTA



FONTE: BELOTTO, NAKAMORI, FONSECA (2016).

**VIA CALMA** é uma criação curitibana com infraestrutura implantada nas vias estruturais, na via lindeira à canaleta do BRT e possui uma pintura tracejada no bordo da pista, representando que o espaço é prioritário ao ciclista (não de uso exclusivo), praticamente é uma sinalização horizontal do artigo 58 do CTB que preconiza que nas vias e rodovias onde não houver ciclovia ou ciclofaixa a

prioridade do bordo da pista é para o ciclista. Exemplo de via calma é visualizado na Figura 16. (BELOTTO, NAKAMORI, FONSECA, 2016, p.28).

FIGURA 16 – ILUSTRAÇÃO VIA CALMA



FONTE: BELOTTO, NAKAMORI, FONSECA (2016).

Curitiba apresenta um percentual de uso da bicicleta próximo da média nacional, em torno de 3%, mas seu uso vem crescendo na cidade, como pode ser observado em recente pesquisa do IPPUC, em um dos eixos estruturais do sistema viário, onde foi implantado o novo conceito de infraestrutura viária, a “Via Calma”, destacado na reportagem: “Em três anos, número de ciclistas dobrou na 1.<sup>a</sup> Via Calma de Curitiba”, do jornal on line da Gazeta do Povo (2017).

A última contagem de tráfego na Avenida Sete de Setembro, realizada pelos técnicos do Instituto de Pesquisa e Planejamento de Curitiba (IPPUC) em novembro de 2016, mostra que o número de ciclistas que utiliza a via para o deslocamento diário dobrou. De 2013, ano anterior à implantação da Via Calma, para 2016, o número diário de ciclistas dobrou na via, passando de 528 para 1.226. Somente de 2015 para 2016, o crescimento no número de pessoas que andam de bicicleta na via foi de 19,38%. No mesmo período, houve também um aumento no número de carros na avenida, mas menos expressivo, de cerca de 6%. (GAZETA DO POVO, 2017, não paginado).

Assim percebe-se que a implantação de infraestrutura que represente segurança para o ciclista é um fator indutor importante para a adesão de novos

usuários ao modal bicicleta.

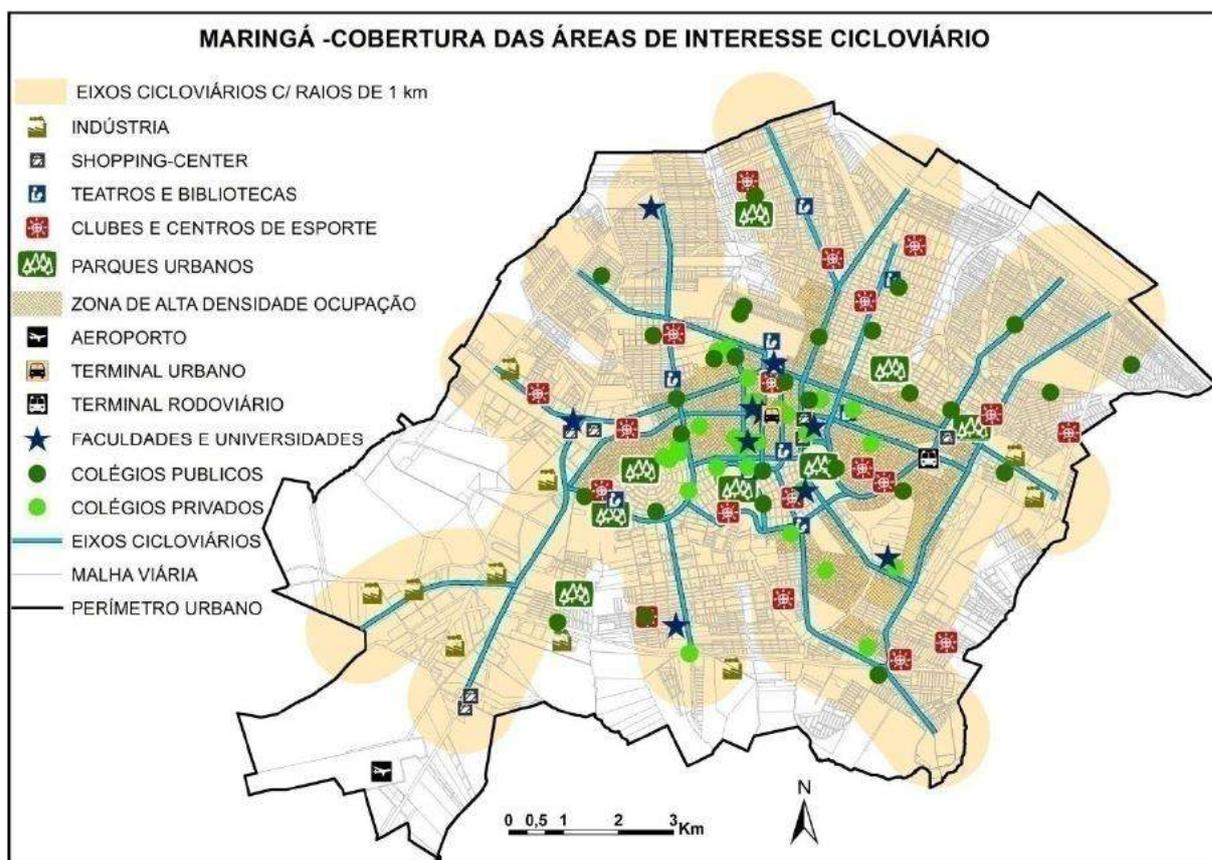
Londrina, conhecida como a capital do café, possui uma população em torno de 550.000 habitantes, sendo a segunda cidade mais populosa do Paraná e a terceira da região sul do Brasil. O Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano de Londrina (IPPUL) realizou, no ano de 2006, mil entrevistas para análise da circulação do transporte não motorizado por bicicleta, focando as vias com elevada circulação de tráfego e as maiores empresas do município. As entrevistas foram divididas em quinhentas consultas com usuários cativos da bicicleta e quinhentos cidadãos que utilizam outras formas de deslocamento, como pedestres, usuários de ônibus e proprietários de veículos particulares. A análise dos dados possibilitou a identificação dos vetores das viagens dos ciclistas e a construção de uma proposta de Rede Cicloviária para Londrina. Nova pesquisa com ciclistas foi realizada pela Diretoria de Trânsito e Sistema Viário do IPPUL no ano de 2013, ampliando a coleta de dados para atualização da proposta. Desde 2006 Londrina tem o projeto de uma ampla e ousada rede cicloviária, totalizando 318,8 km de ciclovias e ciclofaixas, demonstrada na figura 17, IPPUL (2017).



café conta com menos de trinta e quatro quilômetros de infraestrutura cicloviária implantada.

Maringá, também no norte do estado, é considerada uma das cidades mais arborizadas e limpas do país. De acordo com o Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística – IBGE (2015) possui uma população pouco acima dos 400.000 habitantes. Sua Região Metropolitana conta com 754.570 habitantes. Neri (2012) analisa a cidade quanto a relevo, clima, tamanho e regiões urbanas, propondo locais com potencial atração/geração de deslocamentos cicloviários e conclui que a cidade tem um potencial cicloviário muito alto, sendo possível desenvolver projetos cicloviários em todas as regiões, conforme demonstrado na figura 18 onde se observa a abrangência da rede cicloviária proposta e sua conexão com os pontos de interesse e indutores de viagens.

FIGURA 18 - COBERTURA DAS ÁREAS DE INTERESSE CICLOVIÁRIO DE MARINGÁ



FONTE: NERI (2012).

O site Odiário de Maringá, em reportagem publicada em maio de 2017 faz

menção ao estudo de Neri (2012), salientando que o mesmo identificou o potencial da cidade em receber 95 km de ciclovias, constituindo uma rede cicloviária funcional, que interligaria todos os seus bairros, mas segundo a Secretaria Municipal de Planejamento e Urbanismo de Maringá (SEPLAN), a cidade conta atualmente com 21,3 km de pistas projetadas e 4,8 km de percurso estão em execução.

A seguir abordam-se a os Fóruns da Agenda 21 e de Mudanças Climáticas, instâncias que foram à porta de entrada para a discussão da mobilidade sustentável em nível de governo estadual.

#### 4.1.1 Agenda 21 e o Fórum Paranaense de Mudanças Climáticas Globais.

Neste tópico apresentam-se a Agenda 21 estadual e o Fórum paranaense de mudanças climáticas, seus principais objetivos e ações. Tal abordagem se faz necessária, pois as duas iniciativas versam sobre os impactos do modelo de desenvolvimento insustentável adotado pela sociedade contemporânea e a necessária mudança de comportamento para a busca da sustentabilidade. Ambas foram fundamentais para o início da discussão sobre mobilidade sustentável com o governo estadual. Existe amplo material de divulgação das iniciativas na página no site da Secretaria de estado do meio ambiente (SEMA<sup>7</sup>) com publicações próprias e correlatas, materiais sobre seu histórico, objetivos e atividades desenvolvidas.

A Agenda 21 é resultado de um documento assinado em 14/06/1992, no Rio de Janeiro por 179 países, durante a “Conferência das Nações Unidas sobre Meio Ambiente e Desenvolvimento” – Rio 92, podendo ser apresentada como um “instrumento de planejamento participativo visando o desenvolvimento sustentável”. Para que a agenda se torne realidade é imprescindível que exista a participação e o envolvimento de toda a comunidade através do diagnóstico participativo da realidade local, da elaboração e implementação do Plano Local de Desenvolvimento Sustentável.

Conforme sua proposta, a Agenda 21 não deve ser um “programa” ou

---

<sup>7</sup> SEMA – Secretaria Estadual do Meio Ambiente e Recursos Hídricos, Rua Desemargador Motta, 3384, Mercês, Curitiba-Pr, CEP 80.430-200.

“projeto” desse ou daquele governo, prefeitura, ONG, empresa, ou que trate somente da questão ambiental. Deve procurar as reais causas dos problemas e propor um plano de curto, médio e longo prazo visando agir sobre a causa para solucionar o problema de forma definitiva, buscando o desenvolvimento sustentável. Importante salientar que o desenvolvimento sustentável só ocorre quando a atividade econômica promove a justiça e a inclusão social, além de preservar o meio ambiente.

O decreto estadual nº 2547 de 04/02/2004 criou o “Fórum Permanente da Agenda 21 Paraná”, com as seguintes atribuições:

- I - definir as ações da Agenda Estadual, a partir de temas norteadores indicados pela sociedade paranaense, e sob a perspectiva de construção de metas e estratégias do desenvolvimento sustentável;
  - II - sistematizar as ações definidas sob a forma de documento denominado Agenda 21 Paraná;
  - III - estabelecer formas de implementação desta Agenda pelo Governo e pela Sociedade;
  - IV- dar início aos trabalhos de implementação das ações da Agenda, em uma dimensão emergencial, de curto, médio e longo prazo, segundo os temários propostos nos Seminários Macrorregionais das Conferências Estaduais de Meio Ambiente, Saúde e Cidades – 2003 e outros documentos de notória importância à sustentabilidade ambiental;
  - V- instituir instâncias regionais de debates e de mobilização pública com vistas a dar visibilidade às ações pretendidas e consubstanciar o processo construtivo da Agenda 21 Paraná;
  - VI - efetuar as articulações necessárias para o cumprimento do Decreto em vigor, enaltecendo os princípios de precaução, de responsabilidade e de participação pública.
- (PARANÁ DECRETO 2547, 2004)

As instituições de ensino superior tiveram sua responsabilidade de participação na Agenda 21 do Paraná aumentada quando, em 2007, aconteceu a assinatura do “Pacto 21 Universitário”, que estabeleceu um compromisso firmado entre as Universidades e outras Instituições de Ensino Superior (IES) na busca de alternativas sustentáveis, cuja viabilização se daria por meio do ensino, da pesquisa, da extensão e de ações específicas.

A partir de 2010 o Fórum Permanente da Agenda 21 Paraná, com base nos temas norteadores, organizou-se em grupos temáticos de trabalho: direitos humanos e todas as formas de vida; padrões de produção e consumo; recursos naturais e biodiversidade; infraestrutura e integração; pesquisa, inovação, ciência e tecnologia; governança e empoderamento.

A mobilidade sustentável passou a ser pautada no GTT de Infraestrutura e

Integração. A participação da UFPR na agenda 21 e a inserção da ciclomobilidade nas discussões voltará a ser pautada durante a narrativa sobre o caminho para a construção do CICLOPARANÁ.

As atividades do Fórum Paranaense de Mudanças Climáticas começaram por volta de 2007 com a denominação de “Comitê de Mudanças Climáticas Globais”, sendo oficializado por meio do decreto 9085 de 04/10/ 2013, o “Fórum Paranaense de Mudanças Climáticas Globais”, que visa conscientizar e mobilizar a sociedade paranaense no que se refere a discussão e tomada de posição sobre o fenômeno das mudanças climáticas globais.

Dentre as ações realizadas desde a sua oficialização em 2013, merece destaque a elaboração do Inventário Estadual de emissões por fontes e setores de emissão e remoção de Gases de efeito estufa (GEE), instrumento que visa subsidiar a proposição de medidas de mitigação de emissões. Na introdução da publicação sobre os resultados do inventario é enfatizado o objetivo do documento:

O Governo do estado do Paraná, por meio da Secretaria de Estado do Meio Ambiente e Recursos Hídricos - SEMA e, mais especificamente, da Coordenadoria de Mudanças Climáticas, definiu o arcabouço legal e administrativo para a formulação de políticas públicas e ações coordenadas voltadas à gestão climática no Estado. Como parte das ações previstas na Lei 17.133/2012, que institui a Política Estadual de Mudança do Clima, a qual é regulamentada pelo Decreto nº 9.085/2013, o estado do Paraná apresenta os resultados do seu Primeiro Inventário de Emissões Antrópicas Diretas e Indiretas de Gases de Efeito Estufa (GEE) e de Agentes Climáticos de Curta Duração, com o objetivo de estabelecer o perfil de emissões do Estado. (PARANÁ, 2015, p.4).

O inventário focalizou o período 2005/2012 e detectou que o setor de energia é o responsável pelo maior volume de emissões com 48,66% seguido pelos setores de Agropecuária, Florestas e Outros Usos da Terra (AFOLU) com 37,94%, Processos Industriais e Uso de Produtos (IPPU) com 8,11% e resíduos com 5,29%. O texto presente na publicação comenta a participação dos transportes nas emissões do setor de energia é destacada.

Para o setor Energia, os resultados indicam uma predominância das emissões de gases de efeito estufa advindas do subsetor Atividades de utilização de combustível. Dentre as categorias de atividades emissoras, destaca-se Transporte. (PARANÁ, 2015, p.10).

Em evento realizado em 2016 para apresentação dos resultados do inventário paranaense, o grupo de técnicos responsável pela elaboração do trabalho

destaca que se projeta um aumento das emissões entre 50% e 104% até 2020 em relação a 2005, e que o setor de energia deve ser alvo de iniciativas mais incisivas para redução de emissões. Em relação à Mobilidade urbana e Transporte regional, o estudo recomenda estímulo ao etanol e ao biodiesel e a elaboração de estudos de otimização multimodal e de demanda para orientar a oferta de infraestrutura buscando uma redução média de 2% nas emissões anuais do subsetor de transportes.

Em uma das reuniões do Fórum de mudanças climáticas ocorrida em 2013, o autor foi abordado pelo então Secretário Estadual do Meio Ambiente Luiz Eduardo Cheida, com a seguinte indagação: “O que o governo do estado pode fazer a favor da bicicleta?” A resposta para a pergunta e o que se passou a partir daí será retratado no tópico que aborda como se deu a construção do CICLOPARANÁ.

#### 4.2 O MOVIMENTO CICLOATIVISTA PARANAENSE

Já foi abordado em tópico anterior o cicloativismo no mundo e no Brasil, agora será descrito o surgimento do movimento cicloativista no Paraná. Um dos poucos apontamentos escritos é o registrado na dissertação de mestrado em Sociologia Política da UFSC, “Da galera da bike ao cicloativismo” de autoria de David Couto (2015) que focaliza o movimento em Curitiba a partir do ano de 2005. O resgate histórico sobre o cicloativismo no Paraná aborda o estudo de Couto, além das memórias do autor, que participou do movimento desde o seu início.

As ações da UFPR para promover a cultura da bicicleta iniciam em 2003, após uma pesquisa sobre hábitos de vida realizada no Programa Institucional de Qualidade de Vida da UFPR (PIQV) que constatou um percentual de 65% de sedentários entre os servidores da universidade. O incentivo ao uso da bicicleta na comunidade universitária começou como uma ferramenta para combater o sedentarismo, no início essas ações estavam vinculadas ao Programa de Qualidade de Vida.

As ações de promoção da bicicleta em outros estados contribuíram para o fortalecimento de ações pró bicicleta no Paraná, como o lançamento da “Plataforma Catarinense de Mobilidade Sustentável” nos dias 22 e 23/07/2004 em Florianópolis -

SC que contribuíram para impulsionar a iniciativa da UFPR. O evento contou com a presença dos holandeses do *Interface for Cycling Expertise* (ICE), técnicos do governo federal e de estados brasileiros e de cicloativistas de Santa Catarina, São Paulo e Rio de Janeiro onde o movimento já atuava e marcou o lançamento do Programa Catarinense. Um dos palestrantes foi o arquiteto Antônio de Mattos Miranda, ex-técnico da Empresa Brasileira de Planejamento de Transportes (GEIPOT), consultor do Ministério dos Transportes e um dos autores da Publicação “Planejamento Cicloviário: Diagnóstico Nacional”, (Brasil, 2001).

Em agosto de 2004 foi realizada reunião na Pró-Reitoria de Recursos Humanos e Assuntos Estudantis da UFPR (PRHAE) que abrigava o PIQV, com o objetivo de desenvolver ações de incentivo da bicicleta. Representando a UFPR estavam presentes o autor e a assessora da Pró Reitoria, a Professora Edmeire Cristina Pereira, e convidados externos: Antônio de Mattos Miranda, Roberto Coelho criador do passeio Bike Nigth<sup>8</sup> e pioneiro do Audax<sup>9</sup> no Paraná e o Professor Adir Romeo conhecido pela sua dedicação ao ciclismo, como atleta, técnico e dirigente da Federação Paranaense de Ciclismo. Como resultado foi sugerida a criação de um projeto vinculado ao PIQV para incentivar o uso da bicicleta que recebeu o nome proposto por Miranda “CICLOVIDA”.

Em 2005, com a participação de algumas pessoas que já se agrupavam no CICLOVIDA/UFPR e integrantes de grupos de pedaladas de Curitiba e com apoio de uma empresa de publicidade, houve a tentativa da fundação de uma ONG a “Mobilciclo”, mas por divergência entre os seus participantes, a iniciativa não prosperou e em poucos meses a ONG foi extinta.

Também em 2005 por iniciativa do coletivo de artistas Interlux, iniciou em Curitiba o movimento batizado de Bicletada<sup>10</sup>, que em algumas cidades brasileiras

---

<sup>8</sup> Bike Nigth Curitiba; passeio noturno semanal de bicicleta criado pelo ciclista Roberto Coelho nos anos 90, começou acontecendo as sextas feiras e posteriormente com o apoio da Prefeitura Municipal passou a acontecer nas terças feiras saindo do Largo da Ordem.

<sup>9</sup> Audax é o nome dado no Brasil a um evento ciclístico não-competitivo e de longa distância, conhecido internacionalmente pelo nome de Randonneur. A modalidade é regida mundialmente pelo Audax Club Parisien.

<sup>10</sup> Massa Crítica (do inglês Critical Mass) ou Bicletada (termo usado na maioria das cidades brasileiras e em Portugal e Moçambique) é um evento que ocorre tradicionalmente na última sexta-feira do mês em muitas cidades pelo mundo, onde ciclistas, skatistas, patinadores e outras pessoas com veículos movidos à propulsão humana, ocupam seu espaço nas ruas. Os principais objetivos são divulgar a bicicleta como um meio de transporte, criar condições favoráveis para o uso deste veículo

é chamado de Massa Crítica, movimento que começou em São Francisco – EUA, o *Critical Mass*. Sobre os primeiros passos do cicloativismo em Curitiba David Couto (2015) destaca a participação do coletivo de artistas Interlux.

No ano de 2005, um dos membros do Interlux, que posteriormente atuaria como um dos principais, senão o principal, protagonistas do cicloativismo em Curitiba, chegou ao ateliê, numa reunião do Interlux, com a ideia, trazida de São Paulo, existência do *Critical Mass* em todo o mundo e sua proposta de retomar as ruas dos carros para as pessoas, questionando seu trânsito funcional, sua divisão social, seus malefícios para a saúde e bem estar, através da bicicleta. Perspectivas que estavam completamente em sintonia com a ideologia por trás das ações do coletivo. (COUTO, 2015, p.122).

Inicia-se a Bicletada de Curitiba. Um misto de passeio e/ou passeata, e/ou celebração, e/ou protesto, que tem aspecto lúdico e autônomo, apresenta-se como uma invasão de ciclistas que surge sem avisar, preenche as ruas causando um caos momentâneo retomando o espaço tido como exclusivo dos automóveis, sem qualquer autorização oficial, mas na realidade exercendo, apenas o direito legal de ir e vir usando o sistema viário uso que é previsto no código de trânsito Brasileiro.

O movimento apresenta característica descontraída e festiva celebrando o uso da bicicleta e o seu direito de transitar pelas vias urbanas. Com pessoas e bicicletas fantasiadas, tendo determinado apenas o local e o horário de encontro (o pátio da reitoria da UFPR, ganhando rapidamente adesão de muitos estudantes, principalmente do Setor de Ciências Humanas, Letras e Artes - SCHLA), sem percurso predefinido. O movimento tem uma filosofia anarquista, apresenta-se sem lideranças ou regras a não ser a ocupação das ruas. Logo chama a atenção de autoridades e da população que não entende a mistura de passeio e protesto bem humorado que surge repentinamente ocupando as ruas com brados ambientalistas, pacifistas e políticos. A maioria dos participantes é formada por jovens inspirados pelo exemplo dos Provos holandeses, dos Situacionistas e dos norte-americanos do *Critical Mass*. A Bicletada curitibana com a forte participação dos artistas do Interlux incorpora a arte e a poesia como marca registrada das manifestações em favor da bicicleta. Para Couto (2015) a participação dos artistas do Interlux no movimento Bicletada.

[...] provocou um crescente processo de construção política, passando, a

---

e tornar mais ecológicos e sustentáveis os sistemas de transporte de pessoas, principalmente no meio urbano.

partir de então, a direcionar boa parte de suas obras, mostras e intervenções ao elogio à bicicleta e à crítica à forma predominante de ocupação e mobilidade no espaço urbano. (COUTO, 2015, p.122).

Em setembro de 2007, mês que celebra no dia 22 o Dia Mundial Sem Carro, o coletivo Interlux Arte Livre organizou no Centro de Criatividade do Parque São Lourenço uma mostra artística sobre a temática da mobilidade urbana com destaque especial para a bicicleta. Nascia o festival “*Arte, Bici & Mobi*”, com debates e intervenções artísticas na programação. Devido à participação de Belotto e Miranda, este evento marca o início da parceria em favor da bicicleta entre os artistas/cicloativistas do Interlux e o grupo que se formava na UFPR o CICLOVIDA.

Um acontecimento é mencionado como histórico para o movimento cicloativista paranaense: no dia 22/09/2007, Dia Mundial Sem Carro, houve a pintura de uma ciclofaixa “pirata” na Rua Augusto Stresser, na quadra em que se localizava o ateliê do coletivo Interlux, que teve grande repercussão na época. Pirata ou não, foi a primeira ciclofaixa de Curitiba. Couto (2015) descreve o episódio.

O evento foi realizado no dia 22 de setembro de 2007, Dia Mundial Sem Carro, e vastamente divulgado, principalmente entre os moradores do bairro. Os jovens fizeram uma barricada com bicicletas na entrada da rua e a fecharam ao trânsito de veículos, colocaram mesas de frutas, música e convidaram os moradores do bairro a ocupar aquela rua e compartilhar de uma ação direta que visava demarcar deliberadamente o direito dos ciclistas de estar na rua, assim como o da própria população em ocupá-la para outro fim que não o trânsito de veículos. (COUTO, 2015, p. 124).

Quando o grupo já comemorava o feito, guardas municipais proibem o término da pintura, alguns ciclistas são detidos, posteriormente processados e condenados a pagar multa sobre a acusação de crime ambiental. O movimento cicloativista organizou eventos para arrecadar fundos financeiros para pagamento da multa. Recursos foram interpostos e enquanto o processo ainda tramitava já na gestão municipal 2013/2016 a multa é perdoada e o dinheiro arrecadado é doado para a prefeitura aplicar em infraestrutura cicloviária.

Outros acontecimentos de 2007 contribuíram para impulsionar a ciclomobilidade em Curitiba a realização do primeiro “*Desafio Intermodal de Curitiba*” e a iniciativa de um dos membros mais dedicados do recém-surgido movimento Bicletada, que inicia um projeto de incentivo ao uso da bicicleta como meio de transporte em seu local de trabalho, a Companhia de Tecnologia da Informação e

Comunicação do Paraná (CELEPAR).

A partir de 2008 o “*Arte, Bici & Mobi*” ganha o apoio da UFPR, por intermédio do CICLOVIDA que passou a produzir o material gráfico, como cartazes e o guia de programação. Foram incluídas na programação diversas atividades promovidas pelo programa de extensão como palestras e debates, o Desafio Intermodal, passeios de cicloturismo, e também outras atividades propostas por organizações da sociedade civil ou pessoas físicas. Com a inclusão de novas atividades e eventos, o festival cresce em diversidade e repercussão. Sobre a consolidação do mês de setembro como o mês da bicicleta, Couto (2015) destaca.

Essa manifestação em torno da bicicleta se consolidou na cidade, que hoje oficialmente celebra o mês de setembro como mês da bicicleta e tem o Festival como evento principal. Em 2014, o festival aconteceu pela oitava vez com mostras de cinema sobre bicicleta, shows musicais, como a Musicletada, além de inúmeras oficinas, debates e apresentações artísticas que criaram e vem fortalecendo ano a ano o gosto pela bicicleta em Curitiba. (COUTO, 2015, p. 123).

Ainda em 2008 foi incluída na programação do festival Arte, Bici & Mobi a Bicletada do dia mundial sem carro (22/09), inicialmente chamada de “A marcha das 1000 bikes”. O nome escolhido era uma meta, as Bicletadas entre 2005 e 2007 aconteciam sextas à noite como tradicionalmente acontecem pelo mundo, depois foram transferidas para os sábados pela manhã e reuniam em média 50 a 150 participantes. A Bicletada do dia 22 de setembro se tornou o ápice da programação do festival e o número de participantes cresce a cada ano. Em 2008 alguns jovens (homens e mulheres) resolveram tirar a roupa e o evento ficou conhecido como a “Bicletada dos Pelados ou a Peladada”. A repercussão é relatada em reportagem no site do jornal Gazeta do Povo (2008).

Pela segunda vez em uma semana, Curitiba viu pessoas tirarem a roupa em praça pública para realizar protestos. A primeira manifestação de nudismo aconteceu na segunda-feira, no Dia Mundial sem Carro. Integrantes do movimento Bicletada ficaram pelados para protestar contra a “Sociedade do Automóvel”. Ontem, no Juvevê, um grupo de atores tirou a roupa para protestar contra as atitudes da própria Bicletada. (GAZETA DO POVO ONLINE, 2008, não paginado).

Em 2010 a meta do número de ciclistas foi ultrapassada. Em 2011 a adesão foi menor que o ano anterior devido a decorrência de muita chuva. Em 2012, a meta foi ampliada e o evento foi rebatizado recebendo o nome de “A Marcha das 2012 Bicletas”, houve um incremento na divulgação e mudança do ponto de encontro,

transferido da Reitoria da UFPR para a Praça Santos Andrade. O evento de 2012 é considerado a maior Bicletada já registrada no Paraná e no Brasil. A meta foi ultrapassada com folga com a participação de mais de 3000 ciclistas. A demonstração de força do movimento resulta em reconhecimento da relevância das ações desenvolvidas durante o festival “*Arte, Bici & Mobi*”, consolidado por meio da lei nº 17.385 de dezembro de 2012 que institui o Mês da Bicicleta no Estado do Paraná, a ser comemorado em setembro. O artigo segundo da lei determina.

O Mês da Bicicleta terá caráter de evento oficial, objetivando mobilizar o Poder Público, iniciativa privada, comunidade acadêmica, escolar e outros segmentos organizados da sociedade que, juntos, concentrarão esforços no desenvolvimento de atividades, ações e campanhas que esclareçam e incentivem o uso da bicicleta como meio de transporte eficiente e sustentável. (PARANÁ, 2012, não paginado).

Em meados da segunda década do século XXI ocorrem atividades relacionadas ao cicloativismo em algumas cidades do estado, como: Bicletadas em Maringá, Ponta Grossa e Matinhos, Desafios Intermodais em São José dos Pinhais e Foz do Iguaçu, ações nas Universidades estaduais como na Universidade Estadual de Maringá (UEM) e Universidade Estadual de Londrina (UEL), e criação dos projetos de extensão Ciclounila da Universidade Federal da Integração Latino-Americana (UNILA) na tríplice fronteira e o Palociclo da UFPR em Palotina. Praticamente todas as atividades acontecidas no litoral e no interior do estado contaram com o apoio do movimento Bicletada de Curitiba ou do Programa CICLOVIDA da UFPR.

O crescimento do movimento Bicletada, a consolidação do Programa CICLOVIDA na UFPR, a iniciativa da Celepar, e o sucesso do Bike Nigth, assumido pela Prefeitura Municipal e rebatizado como Pedala Curitiba e as ações acontecidas no litoral e no interior do estado fortalecem a imagem da bicicleta como opção ecológica e saudável. A bicicleta tornou-se moda com proliferação de grupos de ciclismo de lazer em todo o estado, organizados por bairros, por empresas, passeios noturnos, de cicloturismo, sites e blogs sobre o tema como os “Bicicleteiros” criado por Oscar Cidri e “Ir e vir de bike”, organizado pelo jornalista Alexandre Nascimento. São criadas frentes de parlamentares de mobilidade sustentável na Câmara dos Vereadores de Curitiba e na Assembleia Legislativa do Paraná e até um grupo da guarda municipal de Curitiba de patrulhamento com bicicleta. O momento do Cicloativismo e o perfil dos cicloativistas na segunda década do século XXI em

Curitiba são comentados por Couto (2015).

No movimento cicloativista de Curitiba, as esferas acadêmica, técnica, econômica, política e midiática se misturam aos discursos e práticas ativistas, pois são papéis representados, em grande parte, pelas mesmas pessoas. Isto facilita a construção de ações conjuntas, por um lado, entretanto restringe as ações e conquistas do movimento a esse círculo de pessoas pertencentes a um mesmo grupo social de pessoas de classe média, empresários e universitários, que moram perto do centro e que acabam sendo as principais beneficiadas pelas políticas públicas e iniciativas privadas relacionadas ao ciclista. (COUTO, p. 162).

Em 2011 registram-se dois acontecimentos marcantes para o cicloativismo paranaense, a fundação da Associação de Ciclistas do Alto Iguaçu a CICLOIGUAÇU e a inauguração da Bicicletaria Cultural. A fundação da CICLOIGUAÇU representa uma mudança no modelo de atuação do movimento cicloativista, do anarquismo reivindicatório, para ações mais propositivas e institucionais. A Bicicletada apesar do seu mérito em aglutinar os ciclistas e chamar a atenção para a causa cicloativista tem sua atuação limitada, devido ao seu caráter anarquista, sem líderes ou representantes oficiais e a falta de representação jurídica não estabelece diálogo formal com o poder público e não concretiza políticas públicas. A fundação da CICLOIGUAÇU é ressaltada por Couto (2015).

Com a fundação da CICLOIGUAÇU, várias novas situações passaram a permear o cicloativismo na cidade. O fato dos cicloativistas serem de classe média e alta permitiu a alguns deles conhecimentos técnicos em áreas como urbanismo, engenharia ambiental, gestão urbana e design. Agora, pessoalmente ou através de suas empresas, passaram a atuar em projetos e iniciativas, além até cargos técnicos, aglutinando em si diversos papéis sociais através da bicicleta. (COUTO, 2015, p. 166).

Neste momento o movimento cicloativista em Curitiba sofre uma mudança em sua atuação agora mais técnica e institucional com uma pessoa jurídica para propor projetos e representar as demandas dos ciclistas, porém ainda mantendo um forte vínculo com a cultura e a arte por meio da criação da Bicicletaria Cultural, fundada pelo casal de artistas Fernando Rosenbaum e Patrícia Valverde. Instalada em um porão de um prédio antigo no centro da cidade, a Bicicletaria é um espaço multiuso, agregando em um mesmo ambiente, oficina e estacionamento de bicicletas, ateliê, sala de exposição e cursos, cozinha comunitária e a sede da CICLOIGUAÇU. É o ponto de encontro do cicloativismo curitibano.

Para o avanço da cultura da bicicleta na cidade dois personagens folclóricos que personificam a bicicleta em Curitiba e tornaram-se seus ícones na terra dos

pinheirais: o “Plá” e o “Oil Man”. Plá é músico, cantor e compositor, artista de rua sempre circulando de bicicleta com o seu violão ao bagageiro. Compõe músicas enaltecendo a bicicleta, lançou três CD’s com músicas sobre o veículo de duas rodas, “Biciclopédia I, II e III”. Uma de suas composições “A invasão das bicicletas” se tornou um verdadeiro hino do movimento cicloativista, não só no Paraná, mas em todo o Brasil. Oil Man, personagem do biólogo Nelson Rebello, o *homem óleo* transita de bicicleta pelas ruas da cidade somente de sunga e besuntado por um tipo de óleo desenvolvido por ele, através de uma fórmula que alega ser secreta e que lhe permite enfrentar baixas temperaturas somente com o traje de banho. É possível verificar a popularidade do Oil Man no trecho da reportagem do jornal Gazeta do povo (2016) comentando um período de reclusão do personagem.

Oil Man está recluso. A ponto de o bronzeado que consagrou o personagem mais famoso de Curitiba estar desbotado. Não se trata da aposentadoria da sunga, da bicicleta e do óleo para besuntar o corpo. Mas as incursões de Nelson Rebello, o alter ego do Homem Óleo, como ele se refere a si mesmo, já não são tantas como antigamente (GAZETA DO POVO ON LINE, 2016, não paginado).

Diferentemente do Plá que é presença constante nos eventos do cicloativismo, como as Bicletadas e os Desafios Intermodais, animando-os com sua música, o Oil Man tem uma postura solitária, a sua figura caricata de super-herói curitibano, circulando de bicicleta, com sol ou chuva, no calor ou no frio, vestido somente com a sua famosa sunga, de uma forma lúdica, contribui para avanço da cultura da bicicleta na cidade.

Em menos de dez anos de existência o movimento cicloativista curitibano muda o seu modelo de atuação, da irreverência e contestação para uma atuação pragmática, indica técnicos para funções públicas e avança na materialização das políticas públicas de ciclomobilidade. A mudança na forma de atuação cria oposição dos cicloativistas mais radicais, gerando acusações de que o movimento teria sido cooptado pelo poder público. E nesse momento acontece a realização em Curitiba do III Fórum Mundial da Bicicleta, oxigenando o movimento e fomentando o renascimento de seu espírito autônomo, criativo, colaborativo e de celebração.

O Fórum Mundial da Bicicleta surgiu em Porto Alegre no ano de 2012. Um ano antes, no dia 25/02/2011, a capital gaúcha durante uma das pedaladas da Massa Crítica local viveu um fato trágico e lamentável quando um motorista em um momento de fúria, intencionalmente acelerou seu carro contra os ciclistas, deixando

15 feridos. Essa tentativa de assassinato coletivo gerou repercussão nacional e internacional e eventos em cidades do Brasil e do mundo em solidariedade aos ciclistas feridos em Porto Alegre e para que o incidente não fosse esquecido, os cicloativistas gaúchos organizaram em Porto Alegre o 1º Fórum Mundial da Bicicleta, entre os dias 23 e 26 /02/2012. O Evento seguiu na sua organização muitas premissas do movimento Massa Crítica. E o primeiro Fórum foi realizado de maneira horizontal e de forma voluntária, com doações de pessoas físicas e sem patrocínio que exigisse publicidade.

Em 2013 o Fórum se repetiu em Porto Alegre, com participação ampliada de ativistas do Brasil e do exterior. Mas os organizadores demonstraram a intenção de que o FMB, assim como o Fórum Social Mundial passasse a ser realizado de forma itinerante. A intenção dos organizadores do FMB é retratada por Goura Nataraj (2014) na apresentação do livro “A Cidade em Equilíbrio”.

Ao término do 2º. Fórum Mundial da Bicicleta, em fevereiro de 2013, em Porto Alegre cogitou-se a possibilidade, levantada em conversas prévias ali nos arredores da Rua dos Andradas, de que o Fórum se tornasse um evento itinerante, que seguisse anualmente pelas cidades brasileiras e do vasto mundo, num amplo movimento de reflexão e crítica, ao mesmo tempo propositivo e construtivo, e que trouxesse consigo a energia da celebração de novos estilos de vida nas cidades. (NATARAJ, 2014 p. 15).

Curitiba estava representada por mais de uma dezena de cicloativistas e a tendência era que na assembléia final fosse aprovado que outras cidades poderiam se candidatar a sediar o evento. Os curitibanos se articularam e decidiram por apresentar a capital paranaense como opção de sede para o 3º FMB. Goura Nataraj (2014), expressa o sentimento dos curitibanos em apresentar a capital paranaense como candidata à próxima sede.

A situação do movimento em Curitiba parecia promissora, de forma a autorizar tal ambição, e os ciclistas curitibanos ali presentes manifestaram essa posição, mesmo sabendo que a responsabilidade seria enorme e o êxito dar-se-ia somente com o empoderamento da proposta por um coletivo atuante, disposto a repartir o peso entre seus membros. (NATARAJ, 2014, p. 15).

A proposta de tornar o Fórum itinerante foi aprovada sem oposição e a indicação de Curitiba foi praticamente unânime. Alguns fatores colaboraram para o apoio maciço à candidatura de Curitiba: o renome que Curitiba ainda ostenta como referência em planejamento urbano, e o fato do prefeito da gestão 2013/2016 ter ido de bicicleta para a sua cerimônia de posse, explicitando o apoio da gestão municipal

à causa da ciclomobilidade, fato com grande repercussão entre os participantes do 2º FMB. Também contribuiu o conceito positivo que o movimento cicloativista paranaense havia adquirido com as lideranças nacionais, devido à fundação da CICLOIGUAÇU e a importância de possuir alguns ícones ligados à bicicleta como o cantor Plá conhecido por suas composições funcionarem como combustível para inflamar o movimento cicloativista de Curitiba, Plá foi um dos convidados especiais, fazendo shows nos dois anos em que o FMB foi realizado em Porto Alegre.

Com a aprovação de Curitiba como sede do 3º FMB, a partir de maio de 2013 começaram as reuniões para a organização do evento, tendo a Bicicletaria Cultural como o seu quartel general. Foram dezenas de voluntários que durante meses se dedicaram para organizar o evento, que lotou o Teatro da reitoria da UFPR em sua tumultuada, mas descontraída cerimônia de abertura no dia 13/02/2014. Goura Nataraj (2014) ressalta o trabalho colaborativo para que fosse possível a realização do 3º FMB em Curitiba.

No caso da organização deste evento – que não teria como acontecer sem os caminhos já abertos pela Associação de Ciclistas do Alto Iguaçu (CICLOIGUAÇU), o acolhimento dos amigos da Bicicletaria Cultural e o firme apoio da Prefeitura de Curitiba e da Universidade Federal do Paraná, bem como de muitos outros colaboradores e apoiadores, exemplificado no êxito da operação de crowdfunding que viabilizou a vinda de nossos convidados de outros países ao 3º Fórum –, está claro que a movimentação dos últimos meses fortaleceu os laços e vínculos entre os ativistas. (NATARAJ, 2014, p. 16).

A realização do 3º FMB em Curitiba proporciona oxigenação ao movimento cicloativista e impulso para a efetivação das políticas públicas de Mobilidade Sustentável no Paraná. O relato sobre as ações do movimento cicloativista será retomado no tópico que discorre sobre a construção do decreto 1517/2015 que cria o programa estadual.

#### 4.3 O PROGRAMA CICLOVIDA DA UFPR

O CICLOVIDA é um Programa de Extensão da UFPR que tem como objetivo fomentar o desenvolvimento de uma cultura de mobilidade sustentável, tendo na bicicleta o seu maior enfoque. Para isso desenvolve ações para transformar a UFPR em um núcleo irradiador de uma cultura de mobilidade urbana mais saudável e

sustentável, uma comunidade universitária com quase 50.000 pessoas que use, pesquise e divulgue os benefícios da adoção da bicicleta, como meio de transporte, prática esportiva ou de lazer. Iniciou suas atividades de maneira informal em 2004 e foi formalizado como um Programa de Extensão em 2008, sob o registro 0072/2008 da Pró Reitoria de Extensão e Cultura da UFPR. Para atingir seu objetivo desenvolve ações relacionadas ao ensino, à pesquisa e à extensão. As diversas ações desenvolvidas pelo CICLOVIDA estão agrupadas em três eixos de atuação:

- 1- Reuniões de articulação e realização de eventos em parceria com o Poder Público e a Sociedade Civil para a promoção da Mobilidade Ativa e Sustentável.
- 2- Fomento a inserção curricular do tema e produção acadêmica sobre a temática com pesquisas, publicações, estudos e projetos.
- 3- Busca de financiamento para viabilização das ações propostas através da submissão do Programa CICLOVIDA a editais públicos de financiamento de projetos sociais, e de outras formas de financiamento à pesquisa e à extensão, eventualmente disponíveis; além da articulação com demais entidades públicas ou privadas para financiamento de projetos específicos.

O Programa CICLOVIDA, conta com o apoio de diversos colaboradores entre alunos, técnicos e professores, ao final de 2016 desenvolve 29 ações/projetos vinculados, sediados nos diversos departamentos e setores da UFPR. No quadro 3 a relação dessas ações e uma breve descrição de cada uma, demonstrando a amplitude, o alcance interdisciplinar e interinstitucional proporcionando o dialogo com as esferas municipal, estadual e federal.

QUADRO 3 - AS 29 AÇÕES/PROJETOS DO PROGRAMA CICLOVIDA

continua

N.º	Ação/projeto	Descrição
1	Cidades Universitárias para bicicletas: um modelo para o futuro	Esta ação é responsável pelo gerenciamento geral do programa, ou seja, é responsável pela articulação com a sociedade civil e o poder público e também entre os diversos subprojetos, pela captação de recursos, pela viabilização da implantação de infraestrutura, pelo marketing, relações públicas e divulgação interna e externa à UFPR.

continuação

2	Leitura e análise dos Campi da UFPR	Esta ação compreende análise físico-territorial dos <i>campi</i> da UFPR considerando o plano diretor da UFPR, sistema viário interno e sua relação com o sistema viário externo
3	Diagnóstico: comunidade universitária e o uso da bicicleta	Esta ação trabalha na análise comportamental da Comunidade Universitária em relação à mobilidade urbana.
4	Concurso de projetos de ciclomobilidade para a Cidade Universitária	Esta ação visa realizar concursos com alunos da UFPR sobre propostas para implantação de infraestrutura cicloviária.
5	Uso da bicicleta e a questão ambiental	Esta ação realiza estudos para quantificar os diversos impactos do uso exagerado do automóvel e as vantagens na sua substituição pela bicicleta.
6	Publicações do CICLOVIDA	No início esta ação chamava-se Manual do Ciclista da UFPR e lançou uma publicação, o guia Pedalando na Cidade, com informações sobre mecânica e regulagem da bicicleta, opções de trajetos, uso de equipamentos de segurança, etc. Com o surgimento de outras publicações seu nome foi alterado e a ação permaneceu. Está aguardando aprovação para passar a ser um Projeto de Extensão vinculado ao Programa.
7	Como melhorar a sua vida (e dos outros) pedalando	Todos os anos são realizadas pelo Programa diversas palestras sobre mobilidade sustentável em escolas de ensino fundamental, médio e superior e empresas.
8	Dirija sua Vida	Consiste na aplicação de uma dinâmica através do jogo Metaphor, para se discutir o trânsito. É aplicado basicamente em alunos de primeiro ano dos cursos de graduação da UFPR.
9	Ciclismo na promoção da saúde	Esta ação em parceria com o Departamento de Educação Física estimula trabalhos acadêmicos para diagnosticar e acompanhar os efeitos promovidos pela prática regular de ciclismo sob as variáveis da aptidão física relacionada à saúde.
10	Simulação de benefícios decorrentes do uso da bicicleta	Esta ação compreendeu a elaboração de um simulador que aponta vantagens do uso da bicicleta: para a saúde, economia pessoal e para o meio ambiente. Desde sua criação em 2008 já sofreu algumas atualizações. O simulador está disponível no site do Programa e divulgado em outros locais como na página da Prefeitura de Curitiba.
11	Bicicletas para a comunidade universitária	Facilitar a aquisição de bicicletas e/ou o uso por meio de empréstimo, aluguel ou outra opção.
12	Projeto Transformando o Trânsito	Nova concepção de trânsito nos jovens da UFPR. Discussões visam refletir temas como espaço público e privado e comportamento individual e coletivo resultando num compromisso pessoal para transformação do trânsito. Com o passar do tempo esta ação uniu-se com a ação "Dirija sua Vida", nome que permanece.
13	Projeto Carona Solidária	Este projeto consiste na elaboração de um software para cruzar endereços, destinos e horários onde as pessoas da Comunidade Universitária poderão buscar ou oferecer carona. Em sua primeira fase foram implantados pontos de carona no <i>campi</i> Centro Politécnico.
14	Design e a Bicicleta	Esta ação usa ferramentas de Design gráfico e de produto para viabilizar as iniciativas do Programa, interagindo com as disciplinas do curso. Algumas das ações desenvolvidas foram: o design dos paraciclos instalados na UFPR, as artes para os cartazes, banners e publicações do Programa como: os relatórios do Desafio Intermodal e o guia Pedalando na Cidade.

continuação

15	Bicicleta Legal	Esta ação está vinculada à disciplina de Direito Ambiental, visando a um estudo da legislação relacionada com o uso da bicicleta, o planejamento urbano e Código de Trânsito Brasileiro.
16	Estatística e o CICLOVIDA	Esta ação assessora o Programa na realização de pesquisas quantitativas e qualitativas.
17	Bicicleta no Plano Diretor da UFPR	Esta ação interage com o Plano Diretor da UFPR, para que a infraestrutura pró-bicicleta esteja contemplada nos projetos de reforma e expansão da UFPR.
18	Tempo 10 ou 10 km	Esta ação defende limitar a velocidade permitida em todos os campi da UFPR em 10 km por hora, tornando os campi espaços para pedestres.
19	Projeto Desafio Intermodal	Este é um projeto vinculado ao Programa CICLOVIDA e é desenvolvido anualmente em Curitiba desde 2007, consiste em uma pesquisa que avalia a eficiência dos diversos modais, no horário de rush, em um trajeto com aproximadamente 8 km, onde são avaliados o tempo, o gasto financeiro e a poluição de cada de cada modal, resultando em um relatório. Desde 2011 faz parte das disciplinas Cidade e Meio Ambiente do curso de Arquitetura e Urbanismo e da disciplina de Engenharia de Tráfego da Engenharia Civil E a partir de 2015 também foi adotado no ensino fundamental municipal de Curitiba. Além do repasse da teoria do Desafio é realizada uma simulação com a participação dos Alunos.
20	Mobili&arte	Esta ação associou-se ao CICLOVIDA em 2012, é desenvolvida no Setor Litoral em Matinhos, e através de manifestações artísticas o tema da mobilidade urbana é discutida e representada.
21	Cicloturismo	Desde 2009 é desenvolvido um calendário anual com passeios cicloturísticos. A partir de 2016 no Festival de Inverno de Antonina foi iniciada a ação de mapeamento de roteiros cicloturísticos no Paraná.
22	Copa CICLOVIDA/UFPR de ciclismo	Esta ação realiza provas de ciclismo em parceria com a Federação Paranaense de ciclismo nos campi da UFPR.
23	Informática e o CICLOVIDA agora "Apoio de sistemas de informática ao CICLOVIDA"	Esta ação presta assessoria de tecnologia de informação (TI) para o Programa, desde o desenvolvimento de <i>softwares</i> que possam contribuir para aprimorar o CICLOVIDA e a centralização de informações para compor um banco de dados do Programa através do site <a href="http://www.ciclovida.ufpr.br">www.ciclovida.ufpr.br</a> .
24	Mobilidade Urbana Sustentável: o único caminho para o futuro	Esta ação tem por objetivo minimizar através de estudos as dificuldades encontradas em dois eixos do planejamento urbano: a acessibilidade e a mobilidade. Entre os projetos apresentados por esta ação está a proposta de conexão da infraestrutura cicloviária inter campi da UFPR.
25	Palociclo	É a representação do Programa CICLOVIDA no Setor Palotina.
26	Incubadora de projetos de Mobilidade Sustentável	Fomenta e auxilia na implantação de projetos similares em outras instituições de ensino superior (IES).
27	Mobilidade na TO	Esta ação incentiva e articula o ensino, a pesquisa e a extensão do tema mobilidade ativa/sustentável junto ao curso de Terapia Ocupacional.

		conclusão
28	Sensibilização para o uso da bicicleta como modal de transporte pela comunidade da UFPR	Este projeto tem como objetivo, sensibilizar e incentivar o uso da bicicleta como meio de transporte na comunidade interna e externa, desenvolvendo um sistema colaborativo de empréstimo de bicicletas e acompanhamento do uso destas com o uso de ferramentas e princípios do design thinking de serviços. O projeto pretende recuperar e dar nova utilização para bicicletas abandonadas nos campi da UFPR.
29	Gestão da informação e o CICLOVIDA	Esta ação desenvolve o gerenciamento e conteúdo para o site do CICLOVIDA

FONTE: Adaptado de NAKAMORI, BELOTTO, OLIVEIRA (2016).

A preocupação com a mobilidade urbana é uma questão contemporânea e de grande importância para a qualidade de vida nas cidades e sua discussão enriquece a formação do estudante e reafirma o compromisso ético e solidário da UFPR para com a sociedade. O Programa CICLOVIDA é uma ferramenta pela qual a UFPR pauta e discute essa temática com as comunidades interna e externa, contribuindo para uma mudança cultural e para a elaboração de políticas públicas de Mobilidade Sustentável. Na articulação, as reuniões e as palestras são usadas como método para gerar *networking*, estimular e oferecer espaço para a participação interinstitucional e troca de conhecimentos entre os parceiros.

Uma das características básicas do CICLOVIDA é o trabalho inter/multi e transdisciplinar em suas atividades, a interação dialógica é alcançada pelo desenvolvimento das ações em conjunto. Desde a concepção, planejamento e execução, participam estudantes, técnicos e professores de diversos cursos como Design, Engenharias, Arquitetura, Psicologia, Administração entre outros, além de colaboradores do setor privado, terceiro setor e poder público. A interação e o trabalho em conjunto se estendem na avaliação e discussão, na formatação de relatórios e na difusão dos resultados. Com essa abordagem é estimulada a mudança cultural pretendida, através da democratização, da divisão do protagonismo entre os atores envolvidos, visando novos conhecimentos e não somente a divulgação do conhecimento acumulado pela universidade. As ações desenvolvidas em conjunto com a sociedade civil e o poder público são valorizadas por Couto (2015) que destaca a atuação política do Programa Ciclovida .

Outra iniciativa institucional de forte atuação política é o CICLOVIDA, um projeto de extensão comandado por um dos principais cicloativistas da cidade e que, dentro do Núcleo de Psicologia do Trânsito da UFPR, desenvolve uma série de projetos e ações que promovem o uso da bicicleta dentro da Universidade e também fora dela, em parceria com iniciativas

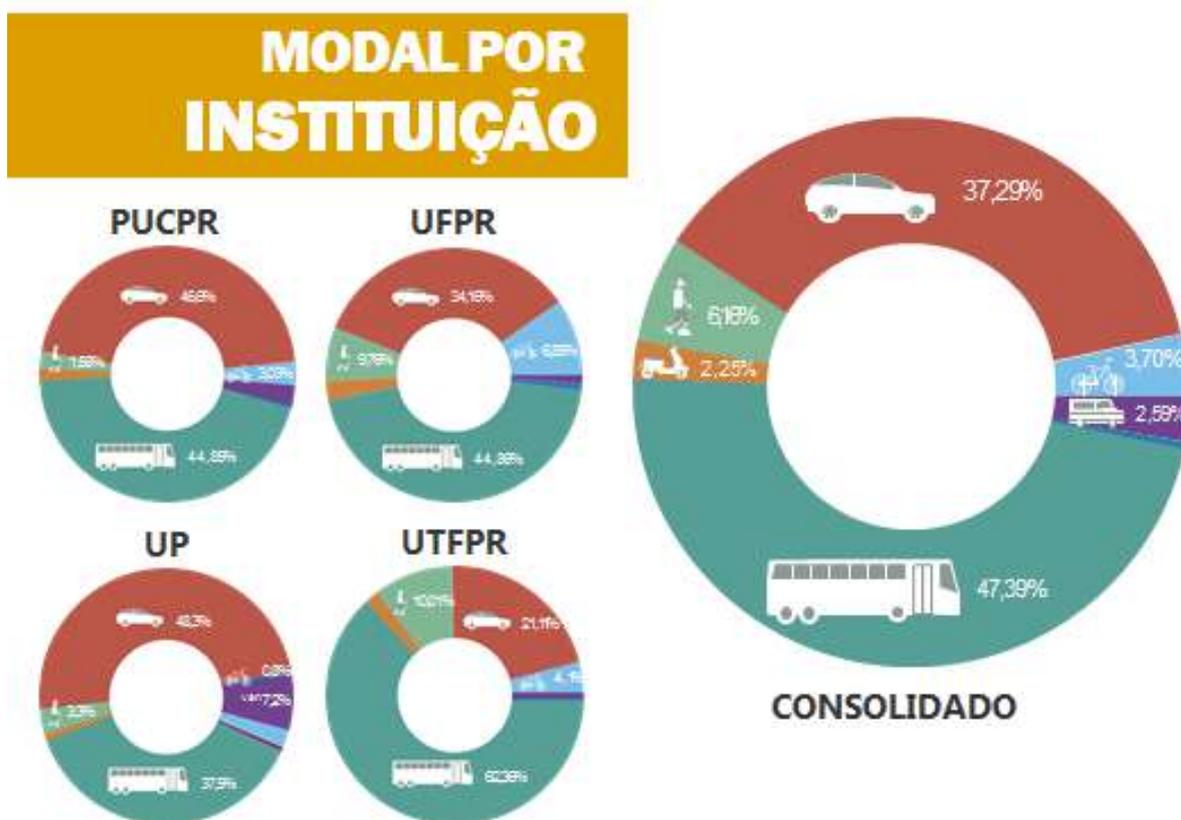
privadas e o poder público. Este projeto vem ganhando cada vez mais apoio político e financeiro da própria universidade. (COUTO, 2015, p. 169).

A repercussão extramuros do CICLOVIDA pode ser observada na citação de Xavier (2011, p. 214) em sua tese de doutorado na UFSC, analisando a construção da política nacional de mobilidade sustentável. “Outro grupo que se destaca na Extensão Universitária na promoção ao uso da bicicleta é o CICLOVIDA, coordenado por José Carlos Assunção Belotto, da Universidade Federal do Paraná”.

O CICLOVIDA por seu caráter interdisciplinar possibilita o enriquecimento da experiência acadêmica do ponto de vista teórico e prático, viabiliza e permite oferecer uma atividade curricular formativa, podendo fazer parte da integralização dos créditos obrigatórios a serem cumpridos pelo estudante durante a sua graduação. A indissociabilidade entre ensino, pesquisa e extensão é um dos pontos relevantes do Programa CICLOVIDA, pela inserção curricular em disciplinas de cursos de graduação da UFPR, influenciando na formação dos estudantes e o desenvolvimento de diversos artigos, TCC's, dissertações de mestrado e teses de doutorado que se inspiram, abordam ou se relacionam com a atuação do Programa. Destaca-se, como exemplo, o Desafio Intermodal desenvolvido pelo CICLOVIDA desde 2008 e a sua inserção em disciplinas dos cursos de Engenharia Civil e Arquitetura e Urbanismo da UFPR e nas escolas do município de Curitiba reforçando a interação com o ensino básico. A participação dos estudantes do ensino básico, graduação e pós-graduação e seu envolvimento com a comunidade e os setores público e privado evidenciam a abrangência e o impacto da ação extensionista.

Um dos indicativos de que o CICLOVIDA tem sido bem sucedido no sentido de ampliar o uso da bicicleta é a pesquisa realizada em conjunto pela Universidade Federal do Paraná (UFPR), Pontifícia Universidade Católica do Paraná (PUC-PR), Universidade Positivo (UP), Universidade Tecnológica Federal do Paraná (UTFPR) e a Universidade de Twente (UT) da Holanda para traçar o perfil de mobilidade urbana entre as comunidades das quatro maiores universidades de Curitiba em junho de 2016. Na figura 19 está representado o percentual de uso de cada modal em cada instituição e o resultado consolidado das universidades.

FIGURA 19 - PESQUISA DO PERFIL DE MOBILIDADE URBANA DA COMUNIDADE UNIVERSITÁRIA DE CURITIBA



FONTE: CICLOVIDA (2016).

Verifica-se na figura 19, que o uso da bicicleta pela comunidade da UFPR é o mais expressivo entre todas as universidades, atingindo 6,85%, sendo quase o dobro do valor consolidado 3,70%. Se não for considerado o uso da bicicleta na UFPR, que puxa a média geral para cima, a média das outras universidades ficaria em 2,61%, o que significa que a bicicleta na UFPR tem um uso 150% maior que a média das demais universidades de Curitiba. O site da Prefeitura de Curitiba (2017) comenta a apresentação os resultados preliminares da pesquisa em evento realizado em 2016.

As instituições participantes do acordo de ciclomobilidade entre Curitiba e Holanda, assinado em setembro de 2015, apresentaram nesta sexta-feira (17) os primeiros trabalhos e projetos realizados na capital paranaense, durante evento realizado na Prefeitura de Curitiba. Foram destacados a Pesquisa de Mobilidade Universitária em Curitiba, organizada em conjunto pela Universidade Federal do Paraná (UFPR), Universidade Técnica Federal do Paraná (UTFPR), Universidade Positivo (UP) e Pontifícia

Universidade Católica do Paraná (PUCPR), e também os trabalhos de dois estudantes da Universidade de Twente (Holanda), que passaram recentemente por período de estágio na Coordenação de Mobilidade Urbana da Secretaria Municipal de Trânsito (Setran). (CURITIBA 2016, não paginado).

Em uma análise preliminar o percentual de uso muito maior da bicicleta pela comunidade da UFPR em relação às outras universidades curitibanas pode ter como uma das origens entre outras razões, a atuação do Programa de Extensão CICLOVIDA, que desenvolve há mais de dez anos ações de incentivo ao uso da bicicleta fomentando o desenvolvimento de uma cultura de mobilidade sustentável na instituição.

#### 4.4 A CONSTRUÇÃO DO CICLOPARANÁ

O histórico da construção do CICLOPARANÁ é apresentado com a narrativa abordando fatos relacionados ao tema no período entre o final da primeira década dos anos 2000 até a publicação do decreto 1517/2015, com base em documentos constantes no site da SEMA PR e do processo nº 13.285.329-0 do governo do estado do Paraná que exhibe as atividades do Grupo Técnico que propõe a minuta do decreto.

Até que o governo do Paraná incluísse em sua agenda a necessidade da criação de um programa para fomentar a ciclomobilidade no estado, muitas ações do movimento cicloativista aconteceram, mas o início da aproximação da temática mobilidade sustentável com o governo estadual acontece em novembro de 2009, em Ponta Grossa durante o Seminário Internacional “Experiências de Agenda XXI, os desafios do nosso tempo”. A Universidade Estadual de Ponta Grossa (UEPG) anuncia a realização do Seminário em 2009.

O Seminário a ser realizado em Ponta Grossa – PR reúne Governo e Sociedade, por intermédio de debates técnico-científicos entre profissionais, de diversas áreas do conhecimento, envolvendo especialistas, estudantes de graduação, pós-graduação, atores de diversos saberes e práticas populares, valorizando os diálogos que promovam ações para um planeta sustentável. (UEPG, 2009, não paginado).

O seminário organizou grupos de discussão por temas norteadores da Agenda XXI estadual, este autor participa do grupo de discussão “Diversidade

Espacial e Integração Regional”, apresentando as ações desenvolvidas pelo Programa CICLOVIDA da UFPR e ao final da apresentação desafia o estado a criar um programa estadual para fomentar o uso da bicicleta na terra das araucárias, referenciando a iniciativa bem sucedida da UFPR.

Os grupos de discussão tinham como tarefa sistematizar propostas em metas de curto, médio e longo prazo. E constam nos anais do evento como resultado da discussão do Grupo Diversidade Espacial e Integração Regional, as seguintes propostas:

#### METAS DE CURTO PRAZO - 2010

Apoiar a mobilidade urbana sustentável:

- Transferindo a execução e manutenção das calçadas ao poder público atendendo a critérios técnicos de mobilidade e acessibilidade sustentável.
- Priorizando o investimento em transporte de passageiros nas cidades nas modalidades públicas em detrimento do sistema viário para automóvel.
- Desestimulando o uso do estacionamento público e privado nas áreas centrais através de adoção de um valor adicional do IPTU que deverá ser revertido em favor de projetos de mobilidade sustentável.
- Assumindo a bicicleta como modal de transporte, privilegiando a implantação de ciclovias e/ou ciclofaixas, inclusive a sua integração com outros modais;
- Fomentando e incentivando o “programa de carona solidária”.

#### METAS DE MÉDIO PRAZO – 2015

Apoiar a mobilidade urbana sustentável:

- Instituinto projetos de mobilidade em instituições públicas e privadas com mais de uma sede na mesma localidade.
- Instituinto a Adesão Voluntária ao Cadastro Nacional de Veículos com o estabelecimento de metas de redução individual de circulação com benefício de redução no pagamento do IPVA.

#### METAS DE LONGO PRAZO – 2021

Apoiar a mobilidade sustentável:

- Capacitando as administrações municipais a desenvolverem planos e projetos voltados a mobilidade sustentável.
- Expandindo o sistema de transporte de carga de longa distância através do uso da modalidade ferroviária pública.

(UEPG, 2009, não paginado).

Após a realização do Seminário Internacional o tema da mobilidade sustentável passou a ser discutido com frequência dentro do Fórum da Agenda XXI estadual e o quadro 4 sintetiza as discussões e as pessoas que tiveram destaque na formulação de propostas ou enfatizaram aspectos específicos sobre mobilidade sustentável dentro do Fórum Paranaense da Agenda XXI. Para selecionar o conteúdo consultou-se as memórias das reuniões disponíveis no site da SEMA PR, transcrevendo-se as citações que se relacionam ao tema no período entre 2009, início dos arquivos, tendo como linha de corte fevereiro de 2014, já que em março

de 2014 foi editada a resolução SEMA 11/2014 que cria o grupo técnico responsável por escrever o decreto de criação do CICLOPARANÁ.

QUADRO 4 - ABORDAGEM DA TEMÁTICA MOBILIDADE SUSTENTÁVEL, DENTRO DO FÓRUM DA AGENDA 21 ESTADUAL.

continua

Data Reunião Fórum	Abordagem Mobilidade Sustentável
20/03/2009	Não houve menção
21/05/2009	Não houve menção
18/06/2009	Não houve menção
21/07/2009	Não houve menção
21/09/2009	Não houve menção
09/02/2010	Não houve menção
21/06/2010	José Carlos Belotto da UFPR propõe que se deve: Estimular uma nova cultura de mobilidade mais saudável e sustentável, fazendo das Universidades públicas paranaenses núcleos irradiadores desta mudança cultural; Enviar para as Câmaras municipais proposta para mudança da legislação em relação às calçadas; Estimular ações dos Municípios no “Dia Mundial sem Carros” 22 de setembro.
20/08/2010	André Caon – Sociedade Peatonal chama atenção das questões da Mobilidade Urbana de Curitiba, posicionando-se de forma veemente sobre os contraditórios do uso de veículos, das condições atmosféricas e de certa forma contundente com os Governos e posições gerais sobre a temática acima mencionada. Diante de alguns entendimentos contrários a sua posição ficou estabelecido que na próxima reunião Bimestral do Fórum um dos assuntos a serem tratados será sobre Mobilidade Urbana Sustentável.
21/10/2010	O primeiro palestrante: André Caon Lima – Sociedade Peatonal inicia sua apresentação sobre Mobilidade Urbana – Uma abordagem Socioambiental Energética. Contextualiza a Agenda 21 com as relações de Cidades em Consumo; Trânsito; Sociedade e Indivíduo. Estabelece ligações de fatos de infraestrutura para carros, emissões e descarte de resíduos industriais. A abordagem sobre biocombustíveis e as problemáticas relacionadas ao contraditório do plantio alimentar para abastecer carros. Agrega sugestão de solução como transporte coletivo, táxi, metro, ônibus, bicicleta, calçada em um compromisso com a descentralização e descompartimentação urbana. Versa sobre os obstáculos, Governo e interesses econômicos protagonismo do voto “de interesses de mercado”. Gustavo do Movimento Passe Livre apresenta os aspectos do que seja o Movimento Passe Livre em Curitiba, versando sobre o direito à Cidade que temos e justifica as conduções para com o esvaziamento das avenidas. Propõe que para haver uma melhora na mobilidade da cidade é preciso um transporte coletivo de qualidade. O Arquiteto e Urbanista, Rafael Sindelar Barczak Chefe da Divisão de Transportes da Prefeitura de São José dos Pinhais, faz a sua apresentação através de slides em que expõe a Mobilidade Urbana envolvendo todos os componentes do trânsito e da cidade. Expõe também quais são os padrões de mobilidade urbana, sobre motorização no mundo, por meio de gráficos comparativos entre Estados Unidos, Europa e América Latina. Um outro gráfico é apresentado sobre motorização no Brasil, nos anos de 1980, 2000 e 2007 respectivamente.

continuação

	<p>E para concluir apresenta desafios a serem enfrentados sobre Mobilidade Urbana Sustentável, com ênfase em estratégias tecnológicas, de planejamento, de marcos regulatórios, medidas econômico – fiscais e financeiras, de informação e comunicação.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Ricardo Mesquita – Sindicato dos Arquitetos – PR apresenta suas opiniões e pensamentos sobre mobilidade e acessibilidade urbana, comentando sobre o acidente que sofreu e as dificuldades que teve por um determinado período de sua vida e as iniciativas que tomou a partir daquele momento em prol dos aspectos essenciais relacionados à acessibilidade urbana.</li> <li>• Cláudio Barreto – CREA-PR discorre sobre os problemas do transporte coletivo e também comenta da sua atitude em vender seu carro, percebendo o seu não apego e dependência com automóveis utilizando com frequência o transporte coletivo, e em rotas de caminhadas pela cidade.</li> <li>• Oscar Cidri Neto do movimento Bicletada manifesta sobre a questão de como o carro é apresentado as crianças como algo banal, mas o quanto o psicológico está sendo influenciado com essa postura o consumismo à veículos motorizados.</li> <li>• Adriano Wild - Mater Natura chama atenção sobre o movimento que ocorre em Curitiba – PR para retirada do transporte ferroviário da ALL do centro da cidade e sugere que esta malha seja aproveitada para uso do transporte público.</li> <li>• Ana Luísa Albuquerque – OAB-PR comenta sobre esta questão e menciona a dificuldade do que seja o transtorno da passagem de trem em seu bairro que é o Cristo Rei.</li> <li>• Rosana Scaramella – Participante ativa informa sobre o edital que trata de apresentação de projetos relacionados a temática mencionada anteriormente, postado no site da Secretaria de Estado dos Transportes.</li> <li>• André Caon – Sociedade Peatonal faz suas considerações finais quanto ao passe livre e Gustavo comenta que outros lugares já possuem passe livre ao transporte público, como Chile, Suécia, e outros Países.</li> </ul>
<b>21/02/2011</b>	Roberto Ghidini – Sociedade Peatonal apresenta um meio de comunicação que o grupo “Fomus” (Fórum da Mobilidade Urbana Sustentável) utiliza por meio da internet que relata funcionar muito bem entre os membros do grupo.
<b>31/03/2011</b>	Não houve menção
<b>20/04/2011</b>	Não houve menção
<b>21/06/2011</b>	<p>6) Diversidade Espacial e Integração Regional</p> <p>O GTT não possui ainda um Coordenador, então os integrantes Rosana Scaramella e Rômulo Bronzel iniciam a apresentação do Grupo apresentando os seus respectivos integrantes: Rosana Scaramella – SEIL, Schirle Margaret – CASLA, Maria Inês Terberk – Sedu/ Paranacidade, Sônia. R. Kropmann - Sedu/Paranacidade, Robson Dalla Vecchia - Sedu/ Paranacidade, Rosane Kolotelo Wendpap – Secretaria da Fazenda, Rômulo Bronzel – Eco Paraná, Gustavo – MPL, André Caon Lima – Sociedad Peatonal.</p> <p>Em seguida apresentam as ações propostas pelo GTT baseadas nas metas de curto (2010), médio (2015) e longo (2021) prazos propostas no Pacto Paraná Sustentável, são elas:</p> <p>Apoiar a mobilidade urbana sustentável:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Transferindo a execução e manutenção das calçadas ao poder público atendendo critérios técnicos de mobilidade e acessibilidade sustentável: Ação: pesquisar legislação a respeito do tema (Rômulo); pesquisar modelos existentes e estudo sobre competência legislativa do assunto (Estado x Município – Rômulo x Rosane) e critérios técnicos de mobilidade e acessibilidade sustentável (Rosana); convidar o grupo associativo portadores de deficiência, para ouvir os problemas e agente do MP Federal; Implementação: lege lata e lege ferenda;</li> <li>2. Priorizar o investimento em transporte coletivo de passageiros nas cidades nas modalidades públicas em detrimento do sistema viário para o automóvel: Ação: criação e linha alternativa segmentada (intershopping, interescolas, etc.) para pagar um pouco mais; abrir concessões públicas para chamadas para pessoas portadoras de deficiência; pensar em linhas menores que atendam com maior velocidade e frequência pontos de congestionamentos; aproveitamento da</li> </ol>

continuação

	<p>malha ferroviária para transporte de passageiros urbanos; levantar o orçamento público em transporte coletivo; rever os critérios para concessão de benefício e de distribuição do ônus em relação ao benefício;</p> <p>3. Desestimular o uso do estacionamento público e privado nas áreas centrais através de adoção de um valor adicional do IPTU que deverá ser revertido em favor de projetos de mobilidade sustentável;</p> <p>Ação: melhorar o transporte público para atrair a demanda, colocando, inclusive, ar condicionado nos veículos, limpeza e segurança (há controvérsia); criar bolsões de estacionamento público com tarifas; Implementação: modificação legislativa para adicional de IPTU; o novo modelo de concessão com abertura de concorrência; permitir a exploração do serviço por media e pequenas empresas;</p> <p>4. Assumir a bicicleta como modal de transporte privilegiando a implantação de ciclovias e ou ciclofaixas, inclusive sua integração com outros modais; Ação: canoetas exclusivas de bicicletas para garantir segurança; postos de locação em rede, possibilitando a locomoção em vários pontos, integrando com outros terminais, a exemplo do modelo francês; integras a concessão do serviço com bolsões de estacionamentos públicos; implementação: concessão do serviço em pontos estratégicos;</p> <p>5. Fomentar e incentivar o “programa de carona solidária” Ação: criar campanha para o “carona solidária” Implementação: criar sites nas universidades, cadastrando rotas, solicitando a participação da sociedade civil; política educacional em escolas públicas;</p>
<b>22/08/2011</b>	No houve menção
<b>21/10/2011</b>	O GTT Diversidade Espacial e Integração Regional aborda o tema da mobilidade urbana e aponta a questão no nosso dia-a-dia. Propõe ações mais sustentáveis no transporte urbano.
<b>16/12/2011</b>	<p>GTT Diversidade Espacial e Integração Regional:</p> <p>Apoiar a mobilidade urbana sustentável:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- transferindo a execução e manutenção das calçadas ao poder público atendendo a critérios técnicos de mobilidade e acessibilidade sustentável;</li> <li>- priorizando o investimento em transporte de passageiros nas cidades nas modalidades públicas em detrimento do sistema viário para automóvel;</li> <li>- desestimulando o uso do estacionamento público e privado nas áreas centrais através de adoção de um valor adicional do IPTU que deverá ser revertido em favor de projetos de mobilidade sustentável;</li> <li>- assumindo a bicicleta como modal de transporte privilegiando a implantação de ciclovias e/ou ciclofaixas inclusive sua integração com outros modais;</li> <li>- fomentando e incentivando o “programa de carona solidária”.</li> </ul> <p>Ações: - Estimular uma nova cultura de mobilidade mais saudável e sustentável, fazendo das Universidades públicas paranaenses núcleos irradiadores desta mudança cultural;</p> <p>-Enviar para as Câmaras municipais proposta para mudança da legislação em relação às calçadas;</p> <p>-Estimular ações dos Municípios no “Dia Mundial sem Carros” 22 de setembro.</p>
<b>27/02/2012</b>	Mobilidade Urbana: Em relação à mobilidade urbana, a Coordenação Temática entendeu que o cumprimento da Lei nº 12.587/2012 (Política Nacional de Mobilidade Urbana) já engloba e até acopla mais ações que cumprem as ações de curto prazo apontadas pelos GTTs. A intenção é que seja realizado um evento para dar amplo conhecimento dessa lei para os membros de Fórum e outras pessoas.
<b>28/05/2012</b>	Não houve menção
<b>21/08/2012</b>	<p>José Belotto convida a quem tiver interesse para integrar o GTT Diversidade Espacial e Integração Regional.</p> <p>José Carlos Belotto: Convida a todos para presenciarem o Desafio Intermodal, que compara a eficiência dos modais de transporte no horário de pico de tráfego, no dia 31 de agosto às 18 horas. A largada será no Campus Politécnico da UFPR, sendo que os participantes devem passar por um ponto intermediário (Campus Central da UTFPR) e a chegada é na Praça Santos Andrade.</p>

	conclusão
<b>25/09/2012</b>	Redução de Emissões: O Fórum sugere que seja convidado alguém da Coordenadoria de Mudanças Climáticas para que faça uma breve apresentação sobre o Inventário de Emissão de Gases de Efeito Estufa.
<b>22/10/2012</b>	Não houve menção
<b>14/12/2012</b>	Lei nº 12.587/2012: Analisando o Pacto Paraná Sustentável, no que diz respeito à mobilidade urbana, a Coordenação Temática entendeu que todas as ações de curto prazo do Pacto já estão contempladas na Lei nº 12.587/2012. Para ter certeza, a proposta é que seja realizado um evento sobre essa lei, chamando pessoas e instituições que entendam bem sobre o assunto para que discorram sobre a lei, com data sugerida para 22 de julho de 2013. A proposta é que a coordenação desse evento seja feita pelo GTT Diversidade Espacial e Integração Regional, com o apoio da Coordenação Temática.
<b>21/01/2013</b>	Não houve menção
<b>19/03/2013</b>	Não houve menção
<b>21/04/2013</b>	Paulo Drabik fala sobre a reabertura da “Estrada do Colono”, por meio do projeto de lei 7.123/2010, que institui a Estrada-Parque Caminho do Colono. Explica que a Estrada do Colono é uma via de 17km que corta o Parque Nacional do Iguazu, que se encontra fechada desde 2003 por ordem da Justiça Federal. Comenta que diversas entidades ambientalistas se manifestaram contra o projeto de lei, e solicita o manifesto da Agenda 21 sobre o tema. Ficou acertado que o Fórum deve elaborar um manifesto contra a reabertura, e que este deverá ser enviado ao governador do estado, ao secretário de estado do meio ambiente, aos deputados estaduais e federais, aos senadores, à ministra do meio ambiente e ao Instituto Chico Mendes de Conservação da Biodiversidade – ICMBio. Rosana solicita que duas ou três pessoas se disponibilizem para elaborar uma minuta de manifesto, para ser compartilhado com todos para, então, a Coordenação fazer o devido encaminhamento.
<b>21/06/2013</b>	José Carlos Belotto cita o passo 1 da Agenda 21 Local, e fala sobre o trabalho realizado por ele, pela professora Bethania Cristiane Herrmann (representante da Faculdade Evangélica no Fórum) e pela Coordenação das Ações da Agenda 21 Paraná, que elaboraram e enviaram um ofício a todas as IES pactuadas no Pacto 21 Universitário, solicitando um relatório contendo as ações (relacionadas à Agenda 21) realizadas pela IES até o presente momento, desde a assinatura do Pacto. Complementa que o objetivo desse trabalho era mobilizar as IES e lembrá-los do compromisso assumido. Ainda nesse contexto, afirma que a realização da Conferência Agenda 21 do Paraná e a elaboração do documento Agenda 21 do nosso estado trarão importante incentivo e continuidade nos trabalhos, servindo como base para os trabalhos futuros.
<b>22/07/2013</b>	Não houve menção
<b>21/08/2013</b>	Infra Estrutura e Integração; Contempla o tema norteador Diversidade Espacial e Integração Regional e o amplia ao tratar de questões como energia, transporte, comunicações, saneamento, mobilidade, planejamento urbano, ou seja, como estruturar o desenvolvimento sustentável nas diversas bases territoriais buscando a integração e a diminuição das desigualdades regionais.
<b>22/10/2013</b>	Não houve menção
<b>21/02/2014</b>	Não houve menção

FONTE: O autor (2017).

Até 2009 o tema não era abordado e a partir de 2010 passou a ser abordado de forma constante dentro do Fórum da Agenda 21 Estadual, conforme pode ser observado no quadro 4 a participação constante dos ativistas da mobilidade sustentável nas reuniões da Agenda 21 e do Fórum de Mudanças Climáticas aproximou a temática de técnicos e autoridades do governo, como o Secretário Estadual do Meio Ambiente Luís Eduardo Cheida, que ao final da reunião ocorrida

em 12/11/2013 do Fórum de Mudanças Climáticas, pergunta: o que o governo do Paraná poderia fazer para ampliar o uso da bicicleta no estado? A resposta foi que o governo poderia criar um programa para fomentar a ciclomobilidade, a exemplo do que já acontecia no Rio de Janeiro com o Programa Rio o Estado da Bicicleta.

Em fevereiro de 2014 em Curitiba um evento internacional o 3º FMB coloca o estado do Paraná no centro das discussões sobre o tema da Ciclomobilidade. A expectativa pela realização do evento é retratada em reportagem do portal G1 da Rede Globo.

Começa nesta quinta-feira (13), em Curitiba, o III Fórum Mundial da Bicicleta (FMB). Debates com especialistas nacionais e internacionais de áreas como urbanismo, saúde, educação, arte e turismo serão realizados durante o evento, que segue até domingo (16). Outras atividades também fazem parte da programação: oficinas, painéis, mesas-redondas, sessões de cinema, passeios ciclísticos, festas de rua, feira, reuniões, escolas de bicicletas, entre outras. (GLOBO.COM - G1, 2014, não paginado).

O Secretário Estadual do Meio Ambiente foi indicado para representar o Governador do Paraná na cerimônia de abertura do 3º Fórum Mundial da Bicicleta. Mas como o Fórum havia sido organizado de forma horizontal, cicloativistas pressionam os membros da comissão organizadora para vetar participação do governo do estado no evento, devido episódio do processo que resultou em multa pela pintura da ciclofaixa pirata, acontecimento de 2007 relatado no tópico sobre o movimento cicloativista paranaense, ocorrido quando o governador mandato 2011/2014 estava como prefeito de Curitiba e se manteve inflexível com qualquer negociação de acordo para a extinção do processo.

O evento de abertura estava marcado para as vinte horas no Teatro da Reitoria e por volta das seis da tarde houve uma reunião para definição de quem comporia a mesa de honra do evento. Já estavam com presença confirmada o Reitor da UFPR, o Prefeito da cidade de Curitiba, o Presidente da União dos Ciclistas do Brasil, um representante da organização dos fóruns anteriores e o Coordenador Geral da Cicloiguaçú.

Com a finalidade de ajustar os últimos detalhes da cerimônia abertura do evento aconteceu uma reunião com a participação de umas seis pessoas da organização, reunidos para definir quem comporia a mesa de abertura, entre eles o autor, que no inicio da conversa era o único favorável a que o representante do governo do estado fizesse parte da mesa. A reunião durou mais de uma hora, e com

clima tenso. Mas com a argumentação de que a UFPR estava cedendo as suas dependências para a realização do 3º FMB, o dirigente máximo da universidade estaria presente na abertura como anfitrião da noite, e que ficaria muito deselegante um secretário de estado estar presente representando o governador no evento e não ser chamado a compor a mesa. Também foi insistentemente colocado pelo autor aos demais cicloativistas, que existia uma articulação avançada com o Secretário Cheida para a construção de um programa de fomento a ciclomobilidade no estado e que uma atitude desrespeitosa para com o governo estadual, as portas poderiam ser fechadas. Mas felizmente os demais membros da comissão foram sensibilizados e acabou sendo aceita a participação do Secretário do Meio Ambiente representando o Governador do Paraná na mesa de honra.

A abertura do 3º FMB lotou o Teatro da Reitoria da UFPR, com participantes de muitos estados do Brasil e também do exterior. Reportagem no site da UFPR destaca a mesa de abertura do 3ºFMB.

Fizeram parte da mesa de abertura, além do reitor da UFPR e do prefeito de Curitiba, os ativistas André Geraldo Soares, da União de Ciclistas do Brasil (UCB), Livia Araújo, da ONG Mobicidade de Porto Alegre, Goura Nataraj, um dos organizadores do fórum. Além deles também fez parte da mesa o Secretário de Meio Ambiente do Paraná, Luiz Eduardo Cheida. (UFPR 2014, não paginado).

Mais de três mil pessoas registraram inscrição e a programação seguiu por mais três dias com palestras, mesas redondas, passeios de bicicleta. O ponto de encontro do evento foi a “Feira da Bici”, em uma grande tenda no pátio da Reitoria da UFPR, com stands de ONGS cicloativistas, comerciantes do ramo da bicicleta, praça de alimentação, livraria e stand do Programa CICLOVIDA. A realização deste evento internacional demonstra a organização e força do movimento cicloativista e durante uma semana o assunto “ciclomobilidade” foi pauta permanente na mídia curitibana e paranaense.

Menos de um mês depois em 12/03/2014 no auditório da SEMA PR, foi assinada a resolução 011/2014 da SEMA PR, que Institui o Grupo Técnico Interinstitucional com a finalidade de elaborar proposta para o Programa Paranaense de Mobilidade Não Motorizada por Bicicleta – CICLOPARANÁ. Reportagem no site da Agência de Notícias do Paraná (2014) destaca a criação do Grupo Técnico Interinstitucional.

Governo e cicloativistas preparam programa de incentivo à bicicleta O Paraná terá, no máximo em seis meses, todas as propostas para incentivar ao uso da bicicleta em seus 399 municípios. Nesta quarta-feira (12), o governo, as universidades e o movimento cicloativista do estado criaram um grupo técnico interinstitucional que irá coordenar a execução do Programa Paranaense de Mobilidade Não Motorizada por Bicicleta - o Ciclo Paraná. (PARANÁ 2014, não paginado).

A resolução 011/2014, apresenta como fundamentação a “Política Nacional de Mobilidade Urbana” que estabelece como diretriz a prioridade aos modos de transporte não motorizados sobre os motorizados e que o Plano de Mobilidade Urbana deve contemplar a integração dos modos de transporte público com os não motorizados – artigo 6, II e artigo 24, V da lei federal 12.587/12.

A resolução em seu artigo 1º, parágrafo único; define como atividades do Grupo Técnico Interinstitucional:

I – desenvolver proposta e estabelecer mecanismos para a elaboração de programas urbanos de mobilidade e projetos que visem à integração dos procedimentos relativos à Mobilidade Urbana Sustentável entre as Instituições;

II – demais atividades que incentivem o uso da bicicleta.

Os artigos 2º, 3º e 4º descrevem os participantes do Grupo Técnico Interinstitucional:

**Art. 2º.** O Grupo Técnico será composto por servidores da Secretaria de Estado de Meio Ambiente e Recursos Hídricos e por representantes das Instituições Públicas e Privadas especificadas no artigo 4º, que serão convidadas a participar dos trabalhos.

**Art. 3º.** O Grupo Técnico terá quatro representantes da Secretaria de Estado de Meio Ambiente e Recursos Hídricos abaixo designados:

- um representante da Educação Ambiental;
- um representante da Assessoria de Comunicação;
- um representante do Programa Residência Técnica;
- um representante da Diretoria Geral.

**Art. 4º.** Serão convidados a participar como membros do Grupo de Trabalho as Instituições abaixo relacionadas, que indicarão seus representantes titular e suplente:

- Secretaria Estadual de Desenvolvimento Urbano – SEDU;
  - Secretaria Estadual de Ciências e Tecnologia – SETI;
  - Secretaria Estadual de Infraestrutura e Logística – SEIL;
  - Secretaria Estadual da Educação – SEED;
  - Coordenação da Região Metropolitana de Curitiba – COMEC;
  - Comando Geral da Polícia Militar do Paraná;
  - DETRAN;
  - Instituto Paranaense de Ciência do Esporte - IPCE;
  - Companhia de Saneamento do Paraná – SANEPAR;
  - CELEPAR;
  - Universidade Tecnológica Federal do Paraná – UTFPR;
  - Universidades Estaduais;
  - Federação Paranaense de Ciclismo;
  - Associação de Ciclistas do Alto Iguaçu (CICLOIGUAÇU);
  - Programa CICLOVIDA – UFPR;
- (PARANÁ, 2014, não paginado).

A resolução em seu artigo 7º determina o prazo de cento e oitenta dias para a conclusão dos trabalhos e apresentação da proposta, podendo o prazo ser prorrogado desde que devidamente justificado, assim os trabalhos do GTI iniciaram-se ainda em março de 2014. No mês de abril de 2014 o Secretário Luís Eduardo Cheida é substituído por Antônio Caetano de Paula Junior, que por meio do memorando 009/2014-SEMA-GS nomeou o Engenheiro Vinício Bruni do Programa de Residência Técnica, para coordenar o Grupo Técnico e durante cinco meses o trabalho do GTI prossegue, sendo finalizado em setembro de 2014, com a apresentação de proposta de minuta para o decreto. Após a conclusão das atividades do grupo técnico inicia a tramitação interna no governo do Paraná.

O Relatório nº 2934/2014 assinado pelo Procurador Geral do Estado do Paraná em 18/09/2014 faz uma breve descrição de que se trata de um pedido do Secretário de Estado do Meio Ambiente e Recursos Hídricos, que através do ofício 432/2014 solicita a apreciação da proposta de minuta de decreto que institui o Programa Paranaense de Mobilidade não Motorizada por Bicicleta – CICLOPARANÁ, cujo objetivo é programar ações que consolidem a utilização da bicicleta como meio de transporte, prática esportiva e de lazer no Estado do Paraná, desenvolver a cidadania, a segurança viária, a saúde, a educação no trânsito e o turismo sustentável. O Procurador destaca no documento que para a consecução dessas finalidades será criado o CONCICLO – Conselho Paranaense de Mobilidade por Bicicleta, responsável pela elaboração para viabilizar as ações propostas no decreto e o conselho será formado por representantes públicos e da sociedade civil. O documento é encerrado com o parecer favorável e a solicitação de encaminhamento para a deliberação do Senhor Governador do Estado e após para o Centro de Redação de Atos Oficiais para a elaboração do documento definitivo.

Em 15/01/2015 o processo retorna a SEMA PR, para reavaliação, devido à mudança de Secretário de Meio Ambiente. Preocupados com um possível recuo na criação do CICLOPARANÁ, no dia 11/02/2015 o grupo de cicloativistas composto por José Carlos Assunção Belotto do Programa CICLOVIDA da UFPR, Adir Romeo da Federação Paranaense de Ciclismo, Luís Patrício do Programa Transporte Ativo da Celepar e Goura Nataraj da CICLOIGUAÇU, em reunião com o novo Secretário de Meio Ambiente Ricardo José Soavinski solicitam celeridade no trâmite do processo para a publicação do decreto de criação do CICLOPARANÁ. Ao fim da reunião o

novo Secretario se comprometeu com os presentes em dar parecer favorável para a continuidade da tramitação do processo visando à publicação do decreto.

Em 02/04/2015 o Secretario Soavinski, despacha o processo para a sua Chefia de Gabinete pedindo a indicação de qual coordenação da SEMA PR ficará responsável em abrigar o CICLOPARANÁ e solicita que seja feita uma consulta a todas as instituições participantes, para ciência e anuência em relação aos termos da minuta e a indicação para a participação no CONCICLO.

Em 24/04/2015 o processo é enviado para nova análise da Assessoria Jurídica, visto que foram realizadas alterações incorporando as sugestões do DETRAN na minuta do decreto, sendo emanado parecer positivo, com a justificativa que as alterações realizadas em nada afetam a legalidade da minuta do decreto.

Ainda na data de 24/04 é feita pela Chefia de Gabinete da SEMA/PR a indicação ao Secretário da Assessoria de Educação Ambiental e Jardins Botânicos como coordenação responsável para abrigar o CICLOPARANÁ e que as instituições participantes foram consultadas e estão cientes da minuta proposta, estando a mesma apta para encaminhamento a Casa Civil para a assinatura do decreto.

No processo constam os e-mails com as respostas das Secretarias consultadas e destacaremos duas: uma bastante propositiva, a resposta do DETRAN PR, o qual ressalta que estará incluindo no teste teórico para emissão da carteira de motorista uma questão envolvendo a legislação que aborda a bicicleta, que também abordará o tema no curso para reciclagem de motoristas infratores e que reproduzirá para distribuição em suas ações educativas o material da ONG Transporte Ativo do Rio de Janeiro, intitulado “CTB para Ciclistas”. A outra resposta em destaque é a da Secretaria de Estado da Educação (SEED), que faz alguns questionamentos, mas não se posiciona contra o teor da minuta.

Em 29/03/2015, a minuta do decreto que visa à implantação do Programa Paranaense de Mobilidade não Motorizada por Bicicleta, é enviada para a lavratura de Decreto Governamental. O processo é tramitado para a Procuradoria Geral do Estado que em 04/05/2015 emite parecer favorável para a deliberação do Governador e finalmente no dia 22/05/2015 o decreto 1517/2015 é assinado e publicado no diário oficial nº 9458 de 25/05/2015, concretizando a criação do CICLOPARANÁ.

#### 4.5 A ESTRUTURA DO DECRETO QUE INSTITUI O CICLOPARANÁ

O decreto está ancorado na lei federal da Mobilidade Urbana 12.587/2012 que determina como atribuição do Estado garantir o apoio e promover a integração dos serviços de transportes nas áreas que ultrapassem os limites de um município e na necessidade de ordenar e promover a integração dos procedimentos relativos à Mobilidade Urbana Sustentável no Estado do Paraná de acordo com a Política Nacional de Mobilidade Urbana e aos Programas Urbanos de Mobilidade.

O artigo 1º define os objetivos do Programa Paranaense de Mobilidade Não Motorizada por Bicicleta – CICLOPARANÁ: programar ações que consolidem a utilização da bicicleta como meio de transporte, prática esportiva e de lazer no Estado do Paraná, desenvolver a cidadania, a segurança viária, a saúde e a educação no trânsito e ainda desenvolver o Turismo Sustentável no Estado.

O artigo 2º cria o Conselho Paranaense de Mobilidade por Bicicleta – CONCLICLO, o responsável por elaborar propostas de Políticas Públicas para viabilizar o cumprimento das ações elencadas neste decreto, sendo que seu funcionamento será disciplinado por regimento interno.

O artigo 3º define a composição do CONCLICLO formado por representantes públicos e da iniciativa privada, designados pelos órgãos e instituições a seguir relacionadas: Secretaria Estadual de Meio Ambiente e Recursos Hídricos (SEMA), Secretaria Estadual de Desenvolvimento Urbano (SEDU); Secretaria Estadual de Ciências e Tecnologia (SETI); Secretaria Estadual de Infraestrutura e Logística – SEIL; Secretaria Estadual da Educação (SEED); Coordenação da Região Metropolitana de Curitiba (COMEC); Polícia Militar do Paraná (PMPR); Departamento de Trânsito do Paraná (DETRAN); Instituto Paranaense de Ciência do Esporte (IPCE); Companhia de Saneamento do Paraná (SANEPAR); Companhia de Tecnologia da Informação e Comunicação do Paraná (CELEPAR); Universidade Tecnológica Federal do Paraná (UTFPR); Universidades Estaduais; Federação Paranaense de Ciclismo (FPC); Associação de Ciclistas do Alto Iguaçu (CICLOIGUAÇU); Universidade Federal do Paraná (UFPR) - Programa CICLOVIDA.

O mesmo artigo em seu parágrafo segundo informa que a coordenação do CONCLICLO caberá à Secretaria de Estado do Meio Ambiente e Recursos Hídricos

por indicação do Secretário de Meio Ambiente e Recursos Hídricos. No parágrafo terceiro salienta que outras entidades poderão integrar o CONVICLO, sendo sua admissão submetida ao CONVICLO.

O capítulo I determina que para atender o proposto pelo Programa, as atividades serão divididas em subprogramas vinculadas a quatro eixos de atuação: cidadania, turismo e esporte, infraestrutura e economia e que poderá haver interação entre os eixos para melhor atender os objetivos.

A seguir descrevem-se as atividades estabelecidas para cada um dos quatro eixos:

**I - CIDADANIA;** apresenta três subseções a serem desenvolvidas:

1- Educação de Trânsito: fica estabelecido que em todas as provas teóricas o Departamento de Trânsito do Estado do Paraná (DETRAN), incluirá uma questão sobre legislação envolvendo as bicicletas ou os ciclistas. O conteúdo da pergunta será estabelecido por um grupo de trabalho interno, com participação e sugestões recebidas pelo CONVICLO dos ciclistas em geral. Nas aulas dos cursos de reciclagem deverão ser dedicados no mínimo 5% para a modal Bicicleta, de acordo com o Código Brasileiro de Trânsito. Dentre outras ações, serão elaboradas cartilhas para informar sobre: normas gerais de circulação e conduta para o veículo não motorizado, dicas de manutenção da bicicleta; rotas cicloviárias estaduais, incluindo informações sobre infraestrutura viária, cicloturismo, esportes ciclísticos, dentre outras.

2- Educação Sócio Ambiental: o Poder Executivo Estadual, por meio da Secretaria de Educação promoverá ações educativas aos discentes das escolas públicas, visando implementar a cultura da bicicleta. Fica estabelecido o Prêmio Estadual de Mobilidade Ativa a ser concedido aos principais promotores da Mobilidade Ativa no Estado do Paraná nas seguintes categorias: município, empresa, ONG e cidadão. Ao CONVICLO cabe elaborar o regulamento para definir as condições de participação e premiação das instituições.

3- Promoção da Saúde: o poder executivo estadual promoverá ações educativas aos discentes das escolas públicas, visando incentivar o uso da bicicleta como promoção da qualidade de vida, saúde e do lazer.

**II- ECONOMIA;** aborda que o estado poderá atribuir incentivos fiscais para instalação de indústrias ciclísticas no estado, para empresas que promovam a utilização da bicicleta entre seus funcionários e outras ações de incentivo a cicloatividade.

**III –INFRAESTRUTURA;** subdividido em cinco subseções:

**Subseção I – Da Infraestrutura Cicloviária**

Art. 12. O Poder Executivo Estadual, por meio das Secretarias competentes:

I - Promoverá articulação entre governo estadual e os municípios para captação de recursos financeiros federais ou internacionais para elaboração de planos, programas e projetos de implantação de infraestrutura cicloviária municipal e intermunicipal.

II - Elaborará proposta de uma rede cicloviária metropolitana a partir de diagnósticos e estudos específicos sobre demanda e

deslocamentos cicloviários entre os municípios de regiões metropolitanas no estado do Paraná.

#### **Subseção II – Das Edificações Públicas**

Art. 13. Todas as edificações públicas, de propriedade do Governo do Estado do Paraná, deverão ser adequadas para atender a demanda dos usuários de bicicleta. Nesse sentido, deverão ser previstos e instalados bicicletários seguros, chuveiros e vestiários, com condições para o uso da bicicleta como meio de transporte diário.

Parágrafo primeiro: A inviabilidade de adequação das referidas edificações deverá ser tecnicamente justificada pelo órgão responsável pela elaboração do projeto.

Parágrafo segundo: Todos os projetos e/ou obras de reforma, modernização, ampliação e de novas edificações públicas deverão contemplar a instalação de bicicletários seguros, chuveiros e vestiários, de modo a criar condições para o uso da bicicleta como meio de transporte diário.

Parágrafo terceiro: Os bicicletários instalados deverão ser gratuitos, sendo vedada sua utilização com fins lucrativos.

#### **Subseção III- Dos Incentivos**

Art. 14. Além das adequações prediais, as instituições públicas fomentarão programas de incentivos aos servidores públicos, civis e militares, que comprovadamente utilizarem a bicicleta de forma predominante, como meio de transporte para deslocar-se ao trabalho.

Parágrafo único: Para fins do disposto no artigo acima, será considerado como predominante o uso da bicicleta como meio de transporte ao trabalho, quando realizado no mínimo três vezes por semana;

Art. 15. As autarquias e prestadores de serviço do Estado fomentarão a utilização da bicicleta nas suas atividades.

#### **Subseção IV – Transporte escolar por bicicleta**

Art. 16. O Estado fomentará infraestrutura cicloviária adequada para integrar as escolas com os equipamentos públicos.

Art. 17. As escolas do Paraná deverão ser contempladas com uma estratégia de “operação escola” que garanta a segurança viária em suas imediações.

Art.18. As escolas devem prover anualmente ao Estado informação Origem-Destino de seus estudantes para que estudos de infraestrutura cicloviária possam ser realizados atendendo à maior demanda.

#### **Subseção V – Da Segurança Pública**

Art. 19. O Estado do Paraná, através da Secretaria de Estado da Segurança Pública, realizará levantamentos e estudos para diagnosticar rotas, trechos e locais cicloviários, urbanos e rurais, que demandem aplicação de serviços de segurança pública, militares e civis, a fim de aplicar as respectivas medidas eficazes para garantir a segurança pública dos usuários de bicicleta.

Art. 20. Caberá a cada um dos órgãos integrantes da segurança pública do Estado do Paraná, dentro de suas respectivas competências, instituir grupos permanentes de servidores policiais, militares e civis, que desenvolverão atividades de polícia preferencialmente com a utilização de bicicletas.

Art.21. Os grupos permanentes instituídos nos órgãos de segurança pública elaborarão estudos que apontem, dentre outras, as necessidades diferenciadas de turnos de trabalho, logística, e gerenciamento de informações, para que os agentes policiais possam desempenhar suas funções de maneira eficiente.

### **IV –TURISMO E ESPORTE;** subdividido em duas subseções:

#### **Subseção I – Do Turismo**

Art. 22. O Estado deverá implantar circuitos estruturados de cicloturismo por intermédio da Secretaria de Turismo.

Parágrafo único: As atividades planejadas, desenvolvidas e monitoradas pela iniciativa privada ou pública deverão submeter às normas vigentes.

Art. 23. Deverá ser previsto a inclusão do uso da bicicleta em eventos apoiados pela Secretaria de Turismo.

Art. 24. Deverá ser previsto um calendário anual de cicloturismo.

#### **Subseção II – Do Esporte**

Art. 25. Os eventos esportivos ou competições de ciclismo no Estado do Paraná regulam-se pelas disposições expressas emitidas pela Confederação Brasileira de Ciclismo e pela Federação Paranaense de Ciclismo.

Art. 26. O Estado do Paraná será parceiro na realização de provas ou etapas de campeonatos estaduais, municipais ou metropolitanos, contribuindo no que couber e for possível, para a maior e melhor divulgação da bicicleta como instrumento de promoção da saúde, esporte, lazer e mobilidade.

Parágrafo primeiro: Será implementado um calendário anual de provas, etapas, e/ou campeonatos ciclísticos em âmbito estadual;

Parágrafo segundo: Terá direito ao desconto de 50% do valor da inscrição para qualquer prova ciclística no Estado do Paraná, o atleta que for doador de sangue nos termos da Lei Estadual nº 13.964 de 20/12/2002.

Art. 27. Deverá ser previsto pela Secretaria de Turismo e Esporte locais para treinamento dos ciclistas.

(PARANÁ, 2015, não paginado).

O capítulo II aborda o Acesso à informação, indicando que deverá ser criado um portal sobre os programas e projetos propostos ou implantados pelo CICLOPARANÁ e que o responsável pela criação e manutenção será a CELEPAR e que a responsabilidade pela gestão do conteúdo será da SEMA - PR em conjunto com o CONCICLO, devendo apresentar no mínimo informações sobre: quantidade de ciclovias no estado; quantidade de ciclovias nos municípios; quantidade de bicicletas vendidas no Estado; pesquisa origem-destino nas escolas e equipamentos públicos; número de acidentes envolvendo ciclistas e pedestres desmontados da bicicleta; circuitos oficiais de cicloturismo; quantidade de funcionários que já usam a bicicleta ou tem interesse em começar a usar nos órgãos que já realizaram tal levantamento.

O capítulo III encerra o decreto com suas disposições gerais indicando que servidores públicos, civis e militares, designados para participar do CONCICLO serão considerados em serviço durante os períodos das reuniões ou eventos em razão dessas atividades.

## 5 ANÁLISE E CONSIDERAÇÕES FINAIS

Este capítulo apresenta a análise, articulando o descrito sobre políticas públicas com o histórico da atuação do movimento cicloativista incluindo a participação da Universidade Federal do Paraná em relação ao tema “Mobilidade Sustentável”. O período abordado compreende a detecção do *problema público* até a abertura da ‘*agenda do Governo*’ para que o tema evolua para a construção e publicação do Decreto Estadual 1517/2015. Este capítulo responde se o Programa Paranaense de Mobilidade Não Motorizada por Bicicleta – CICLOPARANÁ se caracteriza como uma Política Pública construída e operacionalizada no modelo Bottom Up.

Para que uma Política Pública se efetive, deve ser precedida por uma iniciativa do tomador de decisão ou que este seja sensibilizado por pressão de grupos organizados e da sociedade. Verifica-se que a ideia da elaboração do CICLOPARANÁ não brotou do governo ou por iniciativa isolada do tomador de decisão que configure a construção do Programa Estadual como uma iniciativa *Top Dow*. A seguir apresenta-se o quadro 5 com as citações que constam deste trabalho e que embasam a afirmação:

QUADRO 5 - CITAÇÕES CONSTANTES NESTE ESTUDO E QUE INDICAM QUE O CICLOPARANÁ NÃO SE TRATA DE UMA INICIATIVA MODELO *TOP DOW*

continua

PG	CITAÇÃO	COMENTÁRIO
79	...pintura de uma ciclofaixa pirata na Rua Augusto Stresser,.. Quase ao final da pintura quando o grupo já comemorava o feito, uma viatura da guarda municipal chegou ao local e proibiu o termino da pintura e três jovens foram detidos e condenados a pagar uma multa em dinheiro sob a acusação de crime ambiental.	O Prefeito de Curitiba na época do acontecido era o atual Governador Beto Richa, e o mesmo foi irredutível quanto a qualquer negociação ou acordo com o movimento em relação ao processo contra os cicloativistas, o que demonstra pouca sensibilidade para com a causa naquele momento.
91	Um evento que pode ser citado como o início desta aproximação aconteceu em novembro de 2009 em Ponta Grossa o Seminário Internacional “Experiências de Agenda XXI, os desafios do nosso tempo”, neste evento, este autor apresentou as ações desenvolvidas pelo Programa CICLOVIDA da UFPR, deixando como questionamento porque o estado do Paraná não possuía um programa estadual para fomentar o uso da bicicleta na terra das araucárias.	Não existe informação ou registro de qualquer iniciativa do Governo do Estado para a promoção da ciclomobilidade no estado. Até a apresentação do Programa CICLOVIDA no Seminário Internacional de 2009 organizado pela coordenação da Agenda XXI estadual e a inclusão nos anais do evento de propostas relacionadas ao uso da bicicleta e de promoção da mobilidade sustentável.

		conclusão
93	Nas memórias das reuniões da Agenda XXI do Estado do Paraná de 20/03, 21/05, 18/06, 21/07, 21/09/2009 e 09/02/2010, não existem qualquer menção ao tema da Mobilidade Sustentável.	O tema Bicicleta e Mobilidade Sustentável não era abordado dentro da SEMA PR e do Governo Estadual antes da participação dos cicloativistas no Fórum Estadual da Agenda XXI.
93	André Caon – Sociedade Peatonal chama atenção das questões da Mobilidade Urbana de Curitiba, posicionando-se de forma veemente sobre os contraditórios do uso de veículos, das condições atmosféricas e de certa forma contundente com os Governos e posições gerais sobre a temática acima mencionada. Diante de alguns entendimentos contrários a sua posição ficou estabelecido que na próxima reunião Bimestral do Fórum um dos assuntos a serem tratados será sobre Mobilidade Urbana Sustentável	O posicionamento contrário às críticas de André Caon da Sociedade Peatonal, para a prioridade dada aos automóveis no modelo de Mobilidade Urbana adotada em Curitiba, demonstram que a restrição ao uso do transporte individual por automóvel e prioridade aos meios coletivos e não motorizados de transporte, ainda não é senso comum dentro do Fórum que discute sustentabilidade no Paraná.
96	O GTT Diversidade Espacial e Integração Regional aborda o tema da mobilidade urbana e aponta a questão no nosso dia-a-dia. Propõe ações mais sustentáveis no transporte urbano.	Em 2011 com o convite para que este autor passe a coordenar o eixo temático da Agenda XXI, Diversidade Espacial e Integração Regional é que o GTT passa a focar de forma continuada as questões relacionadas à bicicleta e à mobilidade sustentável.
97	A participação constante dos ativistas da mobilidade sustentável nas reuniões da Agenda XXI e também do Fórum de Mudanças Climáticas aproximou a temática de técnicos e autoridades do governo, como o Secretário Estadual do Meio Ambiente Luís Eduardo Cheida, que ao final da reunião ocorrida em 12/11/2013 do Fórum de Mudanças Climáticas, perguntou a este autor: O que o governo do Paraná poderia fazer para ampliar o uso da bicicleta no estado? A resposta foi que o governo poderia criar um programa para fomentar a ciclomobilidade, a exemplo do que já acontecia no Rio de Janeiro com o Programa Rio o Estado da Bicicleta.	A pergunta feita pelo Secretário Estadual do Meio Ambiente a este autor indica que Governo do Estado em 2013 ainda não possuía uma ideia formada ou qualquer projeto em andamento para incentivar e ampliar o uso da bicicleta no Paraná.
98	Secretário Cheida foi indicado para representar o Governador Beto Richa na cerimônia de abertura do 3º Fórum Mundial da Bicicleta. Os momentos que antecederam a abertura foram tensos, como Fórum foi organizado de forma horizontal pelo movimento cicloativista, alguns cicloativistas pressionaram os membros da comissão organizadora, para vetar a participação do governo do estado na cerimônia, devido ao episódio da multa e processo da ciclofaixa pirata, história relatada no tópico sobre o movimento cicloativista paranaense, que quando ocorreu, o prefeito de Curitiba era o atual Governador Beto Richa.	A maioria dos Cicloativistas não conhecia qualquer iniciativa do Governo do Estado a favor da Mobilidade Sustentável e tinham a imagem de que o Governador Beto Richa não era simpático à causa da bicicleta.

FONTE: O autor (2017).

O primeiro argumento que se apresenta para justificar que o CICLOPARANÁ

foi construído no modelo *botton-up* aborda sobre a participação da UFPR. A participação do Programa CICLOVIDA no Seminário Internacional “Experiências de Agenda XXI, os desafios do nosso tempo” em 2009 é marco para a colaboração no documento construído pelo grupo Diversidade Espacial e Integração Regional, que apresenta metas de curto, médio e longo prazo ao governo do estado. E as informações constantes do quadro 6 extraídas das reuniões do Fórum da Agenda XXI estadual, indicam que o tema não foi incluído na agenda do governo de cima para baixo e sim por meio da atuação continuada do movimento cicloativista e do meio acadêmico. Os defensores da mobilidade sustentável (ativistas e acadêmicos) foram ganhando espaço e respeito e passaram a ser ouvidos e suas colaborações incorporadas nos documentos gerados. O autor, cicloativista convicto, coordenou o eixo temático Diversidade Espacial e Integração Regional da Agenda XI estadual entre 2011 e 2013.

Registra-se que o Programa de Extensão CICLOVIDA atuou como articulador entre o movimento cicloativista e o Poder Público, mediando a forma de reivindicação anarquista dos cicloativistas e uma posição inicial conservadora e refratária do poder público, resistente em substituir a prioridade concebida ao automóvel pelo incentivo à mobilidade sustentável. O papel de mediação da UFPR se evidencia no episódio sobre a negociação para a inclusão do representante do governo estadual na mesa de honra na abertura do 3º FMB. O FORPROEX - Fórum dos Prós Reitores de Extensão ressalta a importância da contribuição dos atores da extensão universitária no apoio para desenhar e implantar políticas públicas.

A Extensão Universitária apresenta potencialidades não apenas de sensibilizar estudantes, professores e pessoal técnico-administrativo para os problemas sociais. Enquanto atividade produtora de conhecimento, ela também melhora a capacidade técnica e teórica desses atores, tornando-os, assim, mais capazes de oferecer subsídios aos governos na elaboração das políticas públicas; mais bem equipados para desenhar, caso venham a ocupar algum cargo público, essas políticas, assim como para implementá-las e avaliá-las (FORPROEX, 2012, p.13).

Fica evidenciada a participação protagonista da UFPR que por meio do CICLOVIDA, esteve presente e atuante desde as primeiras vezes em que o tema foi abordado na esfera do Governo Estadual e exerceu de maneira propositiva a articulação e mediação entre os grupos de pressão e os tomadores de decisão, participou do GTI que escreveu a minuta do decreto estadual e compõe o CONCICLO - responsável pela implantação da política pública.

O segundo argumento é que o tema chegou à agenda do governo por meio das discussões acontecidas no Fórum da Agenda XXI estadual, que é apresentada pela SEMA PR como um instrumento de planejamento com a participação imprescindível da comunidade.

A Agenda 21 é resultado de um documento assinado em 14 de junho de 1992, no Rio de Janeiro, por 179 países, durante a “Conferência das Nações Unidas sobre Meio Ambiente e Desenvolvimento” – Rio 92, podendo ser apresentada como um “instrumento de planejamento participativo visando o desenvolvimento sustentável”. Para que a agenda se torne realidade é imprescindível que exista a participação e o envolvimento de toda a comunidade através do diagnóstico participativo da realidade local, da elaboração e implementação do Plano Local de Desenvolvimento Sustentável. (PARANÁ-SEMA 2009, não paginado)

O testemunho do autor que participou de reuniões do Fórum da agenda XXI, e as listas de presença dessas reuniões disponíveis no site da SEMA PR, atestam a participação popular, com a presença de acadêmicos, representantes de ONGS, setor produtivo ou de participantes ativos – denominação dada a pessoas físicas que participam das reuniões sem vínculo com qualquer instituição.

O terceiro argumento diz respeito à composição do Grupo Técnico Interinstitucional nomeado pela resolução 011/2014 que apresentava em sua composição inicial representantes de secretarias estaduais, universidades, ONGs e companhia da capital misto, e ao longo dos trabalhos contaram com a colaboração de participantes da sociedade civil.

A seguir se organiza um quadro com a frequência das instituições nas reuniões do GTI, destaca-se que ao longo dos trabalhos, conforme a temática a ser discutida, pessoas ou instituições que não constavam da resolução 011-2014 foram convidadas para eventual participação e colaboração. A frequência de cada instituição nas reuniões está registrada no quadro 6.

QUADRO 6 - FREQUÊNCIA DAS INSTITUIÇÕES NAS REUNIÕES DO GTI RESPONSÁVEL PELA MINUTA PARA A CRIAÇÃO DO CICLOPARANÁ

continua	
<b>INSTITUIÇÃO</b>	<b>PARTICIPACÃO</b>
Secretaria de Estado de Meio Ambiente e Recursos Hídricos SEMA PR	11 Reuniões
Programa Ciclo Vida – UFPR	10 Reuniões
Associação de Ciclistas do Alto Iguaçu (CICLOIGUAÇU)	10 Reuniões

	conclusão
Secretaria Estadual da Educação – SEED	08 Reuniões
Comando Geral da Polícia Militar do Paraná	08 Reuniões
Federação Paranaense de Ciclismo – FPC	07 Reuniões
Secretaria Estadual de Infraestrutura e Logística – SEIL	07 Reuniões
Secretaria Estadual de Ciências e Tecnologia – SETI	07 Reuniões
Universidades Estaduais – UNICENTRO	06 Reuniões
Companhia de Tecnologia da Informação e Comunicação do Paraná – CELEPAR	06 Reuniões
Universidade Tecnológica Federal do Paraná – UTFPR	05 Reuniões
Secretaria Especial do Esporte e Turismo - SEET	04 Reuniões
Paraná Edificações - PRED	04 Reuniões
Câmara Municipal de Pinhais – Vereador Silvio Star	04 Reuniões
Companhia de Saneamento do Paraná – SANEPAR	03 Reuniões
Secretaria Estadual de Desenvolvimento Urbano – SEDU	02 Reuniões
Secretaria do Planejamento e Coordenação Geral	02 Reuniões
Coordenação da Região Metropolitana de Curitiba – COMEC	01 Reunião
Instituto Paranaense de Ciência do Esporte – IPCE	01 Reunião
Departamento Estadual de Transito – DETRAN	00 Reunião

FONTE: O autor (2017).

Analisando-se a frequência de participação que consta no quadro 6, se observa que das três instituições mais presentes nas onze reuniões do GTI até a conclusão da minuta do decreto, duas representavam a sociedade civil (UFPR e CICLOIGUAÇU) e uma o poder público (SEMA PR), nas seis com maior frequência existe empate entre representantes vinculados ao governo estadual e sociedade civil. Abordando a participação dos atores durante as reuniões de trabalho para elaboração da minuta para o decreto, salienta-se que dos representantes das secretarias estaduais, a maioria se tratava de servidores de carreira, os chamados de “burocratas em nível de rua” destacados por Oliveira (2013), citando Sabatier (1997).

Enfim para os *bottom-uppers*, o modelo *top-down* centra-se demasiadamente nos tomadores centrais de decisão, ignorando a atuação dos burocratas a nível de rua e dos próprios grupos para os quais as políticas se direcionam, que influenciam as políticas públicas com vistas a alcançarem seus objetivos. Ademais, ressaltam, são raras as situações em que uma única organização implementa determinada política – em geral, encontra-se presente um conjunto de diretrizes governamentais e atores envolvidos no processo de implementação, sendo quase impossível identificar os atores que de fato “desenharam a política”, isoladamente.(OLIVEIRA, 2013, p. 23)

A citação de Oliveira constata e corrobora a afirmação de que o CICLOPARANÁ é um Programa construído no modelo *bottom-up*, pois se verifica durante a narrativa que desde o processo de convencimento até a abertura da

agenda governamental para o tema da mobilidade sustentável e durante a elaboração da minuta do decreto, houve participação de diversos atores públicos e privados, ficando difícil atribuir paternidade do CICLOPARANÁ a apenas um ator.

Percebe-se que pelo apresentado nesta dissertação, oriundo da observação participante deste autor, interpretação do conteúdo de documentos disponibilizados pelo governo do estado, em confronto com o exposto sobre os ciclos das políticas públicas, que a questão da Ciclomobilidade na cidade de Curitiba e conseqüentemente no Estado do Paraná, começou a tornar-se presente a partir do envolvimento do meio acadêmico e da organização da sociedade civil, na primeira para a segunda década do século XXI, com os movimentos das “Bicicletadas”, grupos de pedal que se multiplicaram em Curitiba e por todo o estado, a fundação da Associação dos Ciclistas do Alto Iguaçu (CICLOIGUAÇU) e também a atuação de ambientalistas/cicloativistas na Agenda 21 estadual.

Para que fosse instituído o CICLOPARANÁ não aconteceu imposição de proposta pronta oriunda do alto escalão governamental. Apesar de ter sido demandada por meio da resolução SEMA 011/2014 a criação do GTI para que se formatasse a proposta do CICLOPARANÁ, a mesma foi estruturada pela rede de atores envolvidos, entre estes a sociedade civil e os funcionários públicos (*street level burreaucracy*) que trabalham com aquele contexto proposto para a política pública que foi construída. A construção da política pública não foi definida no topo da pirâmide da administração, mas no nível concreto de sua execução. Os atores envolvidos na organização da política adaptaram as necessidades do público alvo às práticas possíveis de implantação pelo serviço público estadual, caracterizando uma construção de “baixo para cima”. A implementação é entendida como o resultado de um processo sistêmico, por meio do qual os diversos atores interagem e a política se mantém em formulação também durante outras fases do processo. Este enfoque vai ao encontro ao pensamento de Oliveira (2013) que destaca o fato de que algumas decisões que a princípio pertencem à fase da formulação só serão efetivamente tomadas durante a fase de implementação. O decreto 1517/2015 estabelece que seja o CONCICLO o responsável por elaborar as propostas para viabilizar o decreto e a composição do CONCICLO é a mesma do GTI que formatou a proposta. Assim fica evidenciado que a participação da burocracia em nível de rua (*street level burreaucracy*) e dos atores da sociedade civil terá continuidade também na fase de

implantação.

Está caracterizado que a construção do “Programa Paranaense de Mobilidade Não Motorizada por Bicicleta” foi resultado de uma construção coletiva, advinda da aspiração da sociedade, que demonstra poder de organização e argumentação, até que o governo reconhecesse como legítima a reivindicação e abrisse a sua agenda para a construção de uma política pública com participação da Sociedade Civil Organizada em todas as suas fases.

Respondendo se o Programa Paranaense de Mobilidade Não Motorizada por Bicicleta – CICLOPARANÁ se caracteriza como uma Política Pública construída e operacionalizada no modelo *Bottom Up*, afirma-se que sim, pois levando em consideração o que foi verificado sobre o “ciclo das políticas públicas” e na análise histórica da criação do decreto, que houve atuação continuada dos grupos de pressão até a detecção e reconhecimento do problema público e a consequente abertura da agenda governamental, posteriormente no processo de construção e implementação do CICLOPARANÁ, que contou e continua contando no CONCICLO com a participação de representantes da sociedade civil, ficando evidenciada a presença de muitas das características do modelo *BOTTOM UP*.

Durante a realização desta investigação verificou-se a falta de dados consolidados sobre a ciclomobilidade, como: a quantidade de infraestrutura cicloviária por cidade e o total do estado, percentual do uso do modal por bicicleta nas cidades paranaenses entre outros itens procurados. Sendo o levantamento e disponibilização de dados uma das atribuições do CICLOPARANÁ, descritas no capítulo II do decreto 1517/2015 que versa sobre o “Acesso a informação”.

Almeja-se assim que este trabalho fomente discussões e novos estudos relacionados, a fim de contribuir para que no Paraná existam informações confiáveis sobre o uso da bicicleta e se instale uma cultura de planejamento da mobilidade urbana que priorize meios de transporte coletivos e não motorizados, fomentando a adaptação das cidades a essa realidade que se mostra necessária, tornando-as mais humanas, saudáveis e sustentáveis.

Para concluir reproduz-se a frase ouvida de um indígena em um dos seminários de extensão da UFPR, que representa um dos segredos desse povo tradicional, que consegue viver por milhares de anos em um mesmo local mantendo

o meio ambiente intacto, e que, se incorporada pela sociedade, pode garantir um planeta melhor para as futuras gerações: “a terra, a gente não herda de nossos pais, recebe emprestada de nossos filhos”. (POVOS INDÍGENAS DO BRASIL. Há muito, muito tempo atrás. Não paginado).

## REFERÊNCIAS

- ABONG - Associação Brasileira de Organizações Não Governamentais. **O papel da sociedade civil nas novas pautas políticas**. Ed. Peirópolis . São Paulo:, 2004.
- AGUILAR, J. M.; ANDER-Egg, E. **Avaliação de Serviços e Programas Sociais**. Petrópolis: Vozes, 1994.
- ANTP - Associação Nacional de Transportes Públicos. **Transporte cicloviário**. Série Cadernos Técnicos, volume 7,. 2007.
- AUGÉ, Marc. **Éloge de la bicyclette**. Paris: Éditions Payot & Rivages, 2010.
- AZAMBUJA, Darcy. **Teoria geral do estado**. 42. Ed. São Paulo: Globo, 2001.
- BANTEL, G. (2005) **Bicicleta, Veículo não motorizado (VNM)**, Revista de Transportes Públicos – ANTP. Ano 27, 2º Trimestre, São Paulo. p. 59-68, 2005.
- BARCZARK, Rafael; DUARTE, Fábio. Impactos ambientais da mobilidade urbana: cinco categorias de medidas mitigadoras. **Revista Brasileira de Gestão Urbana**, v. 4, n. 1, p.13-31, jan/jun. 2012.
- BAPTISTA, T.W.F.; REZENDE, M. **A ideia de ciclo na análise de políticas públicas**. In MATTOS, R.A.; BAPTISTA, T.W.F. (Org). Caminhos para análise das políticas de saúde, 1.ed.– Porto Alegre: Rede UNIDA, p.221-272, 2015.
- BAUER, Martin W. e GASKELL, George. **Pesquisa Qualitativa com Texto, Imagem e Som: um manual prático**. 3. ed. Petrópolis, Vozes, 2004.
- BELOTTO, José Carlos Assunção. **Bicicleta: opção para uma mobilidade urbana mais saudável e sustentável**. Monografia de especialização apresentada em Matinhos: UFPR: 2009.
- \_\_\_\_\_. **Relatório anual do programa CICLOVIDA 2016**. Disponível em: <<https://www.intranet.ufpr.br/sigeu/private/programaExtensao!proposta.action?programaExtensao.id=4758>>. Curitiba, 2016. Acesso em: 12 jan. 2017.
- BELOTTO, José Carlos Assunção; NAKAMORI, Silvana; NATARAJ, Goura; PATRICIO, Luís C., B. **A cidade em equilíbrio: contribuições teóricas ao 3.º Fórum Mundial da Bicicleta-Curitiba 2014**. Curitiba: PROEC/UFPR, 2014.
- BELOTTO, José Carlos Assunção; NAKAMORI, Silvana; FONSECA, Ken F. O. **CICLOVIDA/UFPR: Pedalando na cidade**. Curitiba: PROEC/UFPR, 2016.
- BOBBIO, Norberto; MATTEUCCI, Nicola; PASQUINO, Gianfranco. **Dicionário de política**. 12.ed. Brasília: Editora Universidade de Brasília; São Paulo: Imprensa Oficial do Estado, 2002. V. 1 e 2.

BRASIL. Ministério das Cidades. Secretaria Nacional de Transporte e da Mobilidade Urbana. Programa Bicicleta Brasil. **Caderno de Referência para Elaboração de: Plano de Mobilidade por Bicicleta nas Cidades**. Brasília, 2007.

\_\_\_\_\_. Ministério das Cidades. Secretaria Nacional de Transporte e da Mobilidade Urbana. Programa Bicicleta Brasil. **Caderno de Referência para Elaboração de: plano de mobilidade por bicicleta nas cidades B**. Brasília, 2007.

\_\_\_\_\_. Empresa Brasileira de Planejamento de Transportes - GEIPOT. **Planejamento Cicloviário: Diagnóstico Nacional**. Brasília, 2001.

\_\_\_\_\_. **Lei n.º 10.257, de 10 de julho de 2001**, regulamenta os arts. 182 e 183 da **Constituição Federal, estabelece diretrizes gerais da política urbana e dá outras providências**. Disponível em: <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/leis/leis\\_2001/l10257.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/leis_2001/l10257.htm)>. Acesso em: 20 nov. 2016.

\_\_\_\_\_. AGENCIA CÂMARA NOTÍCIAS. **Câmara aprova a criação do Programa Bicicleta Brasil, e texto vai ao Senado**. Disponível em: <<http://www2.camara.leg.br/camaranoticias/noticias/TRANSPORTE-E-TRANSITO/535957-CAMARA-APROVA-A-CRIACAO-DO-PROGRAMA-BICICLETA-BRASIL,-E-TEXTO-VAI-AO-SENADO.html>>. Acesso em: 08 jun. 2016.

\_\_\_\_\_. Ministério das Cidades. **Portaria n.º 399 de 22/09/2004, institui o Programa Brasileiro de Mobilidade por Bicicleta - Bicicleta Brasil**. Disponível em: <<http://www.legisweb.com.br/legislacao/?id=188282>>. Acesso em: 20 nov. 2016.

\_\_\_\_\_. Ministério das Cidades. **Mobilidade e política urbana: subsídios para uma gestão integrada**. Coordenação de Lia Bergman e Nidia Inês Albesa de Rabi. – Rio de Janeiro: IBAM; 2005.

\_\_\_\_\_. Ministério das Cidades. Secretaria Nacional de Transporte e da Mobilidade Urbana. **Mobilidade e política Urbana: subsídios para uma gestão integrada**. Rio de Janeiro, 2006b.

\_\_\_\_\_. Ministério das cidades. **Resolução n.º 34, de 01 de julho 2005. Conselho das cidades**. Disponível em: <<http://www.cidades.gov.br/images/stories/Arquivos/Cidades/ArquivosPDF/Resolucoes/resolucao-34-2005.pdf>>. Acesso em: 20 nov. 2016

\_\_\_\_\_. **Lei n.º 12.587, de 03 de janeiro de 2012**, Institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana. Disponível em: <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/\\_ato2011-2011164/2012/lei/l12587.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2011164/2012/lei/l12587.htm)>. Acesso em: 20 nov. 2016.

BUARQUE, Cristovam. **A aventura da Universidade**. São Paulo: editora da Universidade Estadual Paulista; Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1994.

CABRUJA, TERESA, IÑGNEZ, LUPICINIO e VÁQUEZ, Felix. **Como construimos el mundo: relativismo, espacios de relacion y narratividad**. Análise, 2000.

CALDERÓN, Adolfo Ignacio. Repensando o papel da universidade. **RAE – Revista**

**de Administração de Empresas**, São Paulo, v.44, n.2, p.104-108, abr./jun. 2004.

CARLSSON, Chris: **Critical Mass**: Bicycling's Defiant Celebration, San Francisco Bike Coalition for founding Critical Mass in 1992.

CICLOVIDA/UFPR site. **Simulador de vantagens da mobilidade ativa**. Disponível em <[http://www.ciclovida.ufpr.br/?page\\_id=504](http://www.ciclovida.ufpr.br/?page_id=504)>. Acesso em 21-fev. 2017.

COSTA, A.S. et al. **O uso do método de estudo no caso na ciência da informação no Brasil**. In CID: R. Ci. Inf. e Doc., Ribeirão Preto, v. 4, n. 1, p. 49-69, jan./jun. 2013.

COUTO, David P. L. **Da galera da bike ao cicloativismo**. Dissertação do mestrado em sociologia política. Universidade Federal de Santa Catarina. Florianópolis, 2015

COUTO, D. P. L., BELOTTO, J. C. A., NAKAMORI, S., FONSECA, K. F. O. **A bicicleta como símbolo cultural e seu uso pela comunidade escolar em Antonina**. In: BOLDRINI E. B., et al, **Clima: boas praticas de Adaptação**. ADEMADAN, Antonina, 2016.

CRESWELL, J. W. **Research design: qualitative and quantitative approaches**. Thousand Oaks: Sage, 1994.

CURITIBA. **Universidades apresentam primeiros trabalhos do acordo com a Holanda**. Disponível em: <<http://www.curitiba.pr.gov.br/noticias/universidades-apresentam-primeiros-trabalhos-do-acordo-com-a-holanda/39993>>. Acesso em 02 mai. 2017

DA SILVA, Luiz Fernando Zelinski. **Metodologia para a elaboração de um circuito cicloviário: O caso do município de Matinhos - Paraná**. TCC em Gestão Pública Universidade Federal do Paraná. Matinhos 2015.

DRAIBE, S.M. **Avaliação de implementação: esboço de uma metodologia de trabalho em políticas públicas**. In: Barreira, M. C. R. N.; Carvalho, M. C. B. de (orgs.). **Tendências e perspectivas na avaliação de políticas e programas sociais**. IEE/PUC-SP, p.13-42, São Paulo, 2001.

DYE, Thomas R. **Understanding public policy**. 11.ed. New Jersey: Upper Saddle: Prentice Hall, 2005.

EDWARDS A.,LEONARD M., **Fixed, Global fixed gear bike culture**, Published in Laurence King Publishing Ltd, London, 2009

ESTADÃO BLOG. **País rico não é aquele que pobre anda de carro. É aquele que rico anda de transporte público**. Disponível em: <<http://blogs.estadao.com.br/aprendendo-no-mundo/pais-rico-nao-e-aquele-que-pobre-anda-de-carro-e-aquele-que-rico-anda-de-transporte-publico/>>. Acesso em: 17 fev. 2017.

FARAH JUNIOR, Moises F. Orçamento público e gestão governamental. In SILVA, Christian Luiz da (Org.). **Políticas públicas e desenvolvimento local**. Instrumentos e proposições de análise para o Brasil. Petrópolis: Vozes, 2012.

FORPROEX – Fórum de Pró-Reitores de Extensão das Universidades Públicas Brasileiras. **Política Nacional de Extensão Universitária**. Manaus, 2012.  
Disponível em: < <http://www.renex.org.br/documentos/2012-07-13-Politica-Nacional-de-Extensao.pdf>>. Acesso em: 23 mai. 2017.

FREY, Klaus. **Políticas públicas: um debate conceitual e reflexões referentes à prática da análise de políticas públicas no Brasil. Planejamento e Políticas Públicas**, Brasília, n.21, p.211-259, 2000.

FRIEDE, Reis. **Curso de ciência política e teoria geral do estado: teoria constitucional e relações internacionais**. 4ª. ed. rev. atual. e ampl. Rio de Janeiro: Forense Universitária, 2010.

GARDNER, Gary T. **When cities take bicycles seriously**, World Watch Magazine. Sept./Oct. p. 16-22, 1998b Disponível em:  
<<http://www.worldwatch.org/system/files/EP115A.pdf>>. Acesso em 06 fev. 2017

GAZETA DO POVO. **Sumido das ruas de Curitiba, Oil Man manda recado: “estou me preparando para voltar”** Disponível em:  
<<http://www.gazetadopovo.com.br/vida-e-cidadania/sumido-das-ruas-de-curitiba-oil-man-manda-recado-estou-me-preparando-para-voltar80jl0mi1wo57vgi2t5voy9b3b>>  
Acesso em: 10 abr. 2017.

\_\_\_\_\_. **Atores nus dizem que “foram usados”**. Disponível em:  
<<http://www.gazetadopovo.com.br/vida-e-cidadania/atores-nus-dizem-que-foram-usados-b71ycu6f9bcwj6ti1kdrmgv2m>>. Acesso em: 11 abr. 2017.

\_\_\_\_\_. **Em três anos, número de ciclistas dobrou na 1.ª Via Calma de Curitiba**. Disponível em: <<http://www.gazetadopovo.com.br/vida-e-cidadania/futuro-das-cidades/em-tres-anos-numero-de-ciclistas-dobrou-na-1-via-calma-de-curitiba-d3gr5j0zebg81fwqy25tdpa3>>. Acesso em: 11 abr. 2017.

GIL, Antonio C. **Métodos e técnicas de pesquisa social**. 6.ed. São Paulo: Atlas, 2008.

GLOBO.COM, **C Em 3 anos, malha cicloviária mais que dobra de tamanho nas capitais do país** Disponível em: <<http://g1.globo.com/economia/noticia/em-3-anos-malha-cicloviaria-mais-que-dobra-de-tamanho-nas-capitais-do-pais.ghtml>>. Acesso em 21 abr. 2017.

\_\_\_\_\_. **Curitiba sedia o 3º Fórum Mundial da Bicicleta**. Disponível em:  
<<http://g1.globo.com/pr/parana/noticia/2014/02/curitiba-sedia-iii-forum-mundial-da-bicicleta-partir-desta-quinta-feira.html>>. Acesso em: 21 mai. 2017.

GODOY, Arilda Schimidt. Introdução a pesquisa qualitativa e suas possibilidades. **RAE – Revista de Administração de Empresas**, São Paulo, v.35, n.2, p.57-63, abr./jun. 1995.

GUARNACCIA, Matteo. **Provos: Amsterdam e o nascimento da contracultura**. São Paulo: Conrad Editora do Brasil, 2001.

GUIMARÃES, Rebecca. **Gestão pública**. Ministério da Fazenda, Brasília: Vestcon, 2012.

HARVEY, David. **A condição pós-moderna**. São Paulo: Edições Loyola, 1992.

HEIDEMANN, Francisco G.; SALM, José Francisco (Org.). **Políticas públicas e desenvolvimento: bases epistemológicas e modelos de análise**. Brasília: Editora da Universidade de Brasília, 2009. p.99-132.

IBGE. Disponível em <<http://cidades.ibge.gov.br/v3/cidades/home-cidades>>. Acesso em 27 fev. 2017.

\_\_\_\_\_. Disponível em: <<http://cidades.ibge.gov.br/v4/brasil/pr/maringa/panorama>>. Acesso em 06 jun. 2017.

INSTITUTO DE ENERGIA E MEIO AMBIENTE. **A bicicleta e as cidades**. Como inserir a bicicleta na política de mobilidade urbana. São Paulo, 2009.

IPARDES. **Paraná em números**. Disponível em: <[http://www.ipardes.gov.br/index.php?pg\\_conteudo=1&cod\\_conteudo=1](http://www.ipardes.gov.br/index.php?pg_conteudo=1&cod_conteudo=1)>. Acesso em 28 fev. 2017.

IPEA, Ministério do Planejamento Desenvolvimento e Gestão. **Cidades Ciclaveis: Avanços e desafios das Políticas cicloviárias no Brasil**. Coelho filho, Osmar; Saccaro Junior, Nilo Luiz. Brasília : Rio de Janeiro 2017.

IPPUL, **Rede Cicloviária de Londrina**. Disponível em: <<http://ippul.londrina.pr.gov.br/index.php/rede-cicloviaria-de-londrina.html>>. Acesso em: 25 mai. 2017.

KINGDON, John W. **Agendas, Alternatives and Public Policies**. United States of America: Addison-Wesley Longman, 1994.

LAMBERTUCCI, Antônio Roberto. **A participação social no governo Lula**. In: AVRITZER, Leonardo (org.). **Experiências nacionais de participação social**. (Coleção Democracia Participativa). São Paulo: Cortez, 2009.

LEFEBVRE, Henri. **La production de l'espace**. Paris, 1974.

\_\_\_\_\_. **A revolução urbana**. Belo Horizonte: Ed. UFMG, 1999.

\_\_\_\_\_. **O direito à cidade**. São Paulo: Centauro, 2008.

MACIEL, Marcelo. **Contexto do Mercado de bicicletas no Brasil**. In: SOARES, André G.; GUTH, Daniel; AMARAL, João P.; MACIEL, Marcelo (Orgs.). **A bicicleta no Brasil 2015**. Realização: Aliança Bike, Bicicleta Para Todos, Bike Anjo e UCB. Apoio: Banco Itaú. 2015

MARCONI, Marina de A.; LAKATOS, Eva M. **Fundamentos de metodologia científica**. 7.ed. São Paulo: Atlas, 2010.

MARICATO, Ermínia. **O impasse da política urbana no Brasil**. Petrópolis, RJ: Vozes, 2011.

MARSHALL, S. **The Challenge of Sustainable Transport. Planning for a Sustainable Future**, London Spon Press, p. 131-147, 2001.

MATIAS-PEREIRA, José. **Manual de gestão pública contemporânea**. 3.ed. São Paulo; Atlas, 2010b.

MATOS PINTO, Isabela Cardoso de. **Mudanças nas políticas públicas: a perspectiva do ciclo de política**. Rev. Políticas. Públicas. São Luis, v. 12, n. 1, p. 27-36, jan./jun. 2008

MIRANDA, Rodolfo Rodrigues Lisboa de. **Estudo do Sistema Ciclovitário de Paranaguá - Paraná**. TCC em Gestão Ambiental, Universidade Federal do Paraná. Matinhos 2014.

MONTE-MÓR, Roberto Luís. **Urbanização extensiva e a produção do espaço social contemporâneo**. In: REIS, Nestor G. Tanaka, Marta S. (Orgs). Brasil: Estudos sobre dispersão urbana. São Paulo: FAU-USP, p. 241, 2007.

NAKAMORI, Silvana. **Programa CICLOVIDA como Política de Mobilidade Urbana Sustentável: Estudo Empírico na Universidade Federal do Paraná**. Dissertação de Mestrado em Planejamento e Governança Pública. Universidade Tecnológica Federal do Paraná. Curitiba 2015

NAKAMORI, Silvana, BELOTTO, José Carlos Assunção, OLIVEIRA, Antônio, Gonçalves de. **Diretrizes para Elaboração de Política Pública de Ciclomobilidade**. Curitiba: PROEC/UFPR, 2016.

NERI, Thiago Botion. **Proposta Metodológica para Definição de Rede Cicloviária: Um Estudo de Caso de Maringá**. Dissertação de Mestrado em Engenharia Urbana. Universidade Estadual de Maringá. Maringá 2012.

ODIARIO. **Bicicletas ganham espaço nas ruas maringaenses**. Disponível em: <<http://blogs.odiario.com/geracaodenoticias/2017/05/26/bicicletas-ganham-espaco-nas-ruas-maringaenses/>>. Acesso em 05 jun.2017.

OLIVEIRA, Antonio. **Burocratas da linha de frente: executores e fazedores das políticas públicas**. Rev. Adm. Pública — Rio de Janeiro 46(6): 1551-73 nov./dez. 2012.

\_\_\_\_\_. **Políticas públicas e desenvolvimento local**. In: SILVA, Christian L. da (Org.). **Políticas públicas e desenvolvimento local: instrumentos e proposições de análise para o Brasil**. Petrópolis, RJ: Vozes, 2012. p.15-38.

OLIVEIRA, Silvio L. de. **Tratado de metodologia científica: projetos de pesquisas, TGI, TCC, monografias, dissertações e teses**. São Paulo: Thomson Learning, 2007.

OLIVEIRA, Vanessa Elias, in MARCHETTI, Vitor. **As fases do processo de políticas públicas**. In. Políticas Públicas em debate. São Bernardo do Campo – SP: MP Editora, p. 15-37, 2013.

ONU-BRASIL. Disponível em <<https://nacoesunidas.org/oms-poluicao-do-ar-provoca-morte-de-mais-de-7-milhoes-de-pessoas-por-ano/>>. Acesso em 17 maio 2017.

PADRÓS, Enrique Serra. **Capitalismo, prosperidade e Estado de bem estar social**. In. O século XX: o tempo das crises – revoluções, fascismos e guerras. Rio de Janeiro: Editora Civilização Brasileira, p. 227-266, 2000.

PARANÁ. **SEIL-Secretaria de Infraestrutura e logística**. Disponível em <<http://www.infraestrutura.pr.gov.br/arquivos/File/SRE2014COMPLETO.pdf>>. Acesso em 28 fev. 2017.

\_\_\_\_\_. Detran Pr. Disponível em <[http://www.detran.pr.gov.br/arquivos/File/FROTA\\_2016\\_dezembro.pdf](http://www.detran.pr.gov.br/arquivos/File/FROTA_2016_dezembro.pdf)>. Acesso em 28 fev. 2017

\_\_\_\_\_. **Guia geográfico do Paraná**. Disponível em <<http://www.guiageo-parana.com/mapa-rodoviario.htm>>. Acesso em 28 fev. 2017.

\_\_\_\_\_. **Agenda 21 Paraná – Secretaria do Meio Ambiente e Recursos Hídricos do Paraná**. Disponível em: <http://www.meioambiente.pr.gov.br/modules/conteudo/conteudo.php?conteudo=143>  
Acesso em 01 mar. 2017.

\_\_\_\_\_. **Decreto 2547 - 04 de Fevereiro de 2004 Cria o Fórum Permanente da Agenda 21 Paraná**. Publicado no Diário Oficial no. 6661 de 04 de Fevereiro de 2004  
Disponível em <<http://www.legislacao.pr.gov.br/legislacao/pesquisarAto.do?action=exibir&codAto=30000&indice=1&totalRegistros=1>>. Acesso em 25 mar. 2017.

\_\_\_\_\_. **Lei n.º 17.385 de 10 de dezembro de 2012 - projeto de lei n.º 316/12**. Assembleia Legislativa do Estado do Paraná. **Institui o mês da bicicleta** a ser comemorado anualmente em setembro. Disponível em: <<http://www.alep.pr.gov.br/web/baixarArquivo.php?id=4786&tipo=l>>. Acesso em: 06 jul. 2016.

\_\_\_\_\_. **Decreto 9085 - 04 de Outubro de 2013 Cria o Paranaense de Mudanças Climáticas**. Publicado no Diário Oficial no. 9058 de 04 de Outubro de 2013  
Disponível em:

<<http://www.legislacao.pr.gov.br/legislacao/pesquisarAto.do?action=exibir&codAto=104234&indice=1&totalRegistros=1>>. Acesso em 25 mar. 2017.

\_\_\_\_\_. **Decreto 1517 - 22 de Maio de 2015 Institui o Programa Paranaense de Mobilidade por Bicicleta- CICLOPARANÁ.** Publicado no Diário Oficial nº. 9458 de 25 de Maio de 2015. Disponível em:

<<http://www.legislacao.pr.gov.br/legislacao/pesquisarAto.do?action=exibir&codAto=141854&indice=1&totalRegistros=1>>. Acesso em 25 mai. 2017.

\_\_\_\_\_. **Fórum Paranaense de Mudanças Climáticas Globais – Secretaria do Meio Ambiente e Recursos Hídricos do Paraná.** Disponível em:

<<http://www.forumclima.pr.gov.br/modules/conteudo/conteudo.php?conteudo=88>>. Acesso em 01 mar 2017.

\_\_\_\_\_. SEMA Pr. **Processo nº 13.285.329-0 - Proposta para o Programa CICLOPARANÁ, em cumprimento ao estabelecido na resolução SEMA 011/2014; Curitiba 2014.**

\_\_\_\_\_. Resolução SEMA nº 011 - 12 de Março de 2014. **Institui Grupo Técnico Interinstitucional para elaborar proposta para o Programa Paranaense de Mobilidade Não Motorizada por Bicicleta – CICLOPARANÁ, e dá outras providências.** Publicado no Diário Oficial nº. 9165 de 14 de Março de 2014 Disponível em

<<http://www.legislacao.pr.gov.br/legislacao/pesquisarAto.do?action=exibir&codAto=14888&indice=1&totalRegistros=22>>. Acesso em 25 mai. 2017.

\_\_\_\_\_. Agencia de Noticias do Paraná: **Governo e cicloativistas preparam programa de incentivo à bicicleta.** Disponível em:

<<http://www.aen.pr.gov.br/modules/noticias/article.php?storyid=79405&tit=Governo-e-cicloativistas-preparam-programa-de-incentivo-a-bicicleta>>. Acesso em 25 mai. 2017.

PULZL, Helga, TREIB, Oliver. In FISCHER, Frank, MILLER, Gerald J; SIDNEY Mara S. (Eds). **Handbook of Public Policy Analysis: theory politics, and methods.** Boca Raton, FL: Taylor& Fancis Group, 2007.

RICHARDSON, Roberto J. **Pesquisa social: métodos e técnicas.** 3.ed. 14 reimp. São Paulo: Atlas, 2012.

RUA, Maria das Graças, ROMANINI, Roberta. **Para aprender Políticas Públicas.** IGGEPE – Instituto de Gestão Economia e Políticas Publicas, 2013

SABATIER, P. **Top-down and bottom up approaches to implemntation research.** In: HILL, Michael. The policy process: a reader. Hertfordsdhire Harvester Wheatsheaf, 1997.

SACHS, Ignacy. **Rumo a ecossocioeconomia: teoria e praticado desenvolvimento.** São Paulo: Cortez, 2007.

SANTOS, Milton. **A redescoberta da natureza**: (aula inaugural do curso de filosofia, Letras e Ciências Humanas da Universidade de São Paulo) In: Estudos Avançados, v 6, n. 14, p. 95-106, 1992.

SARAIVA, E. (2006) *Apud* RUA, Maria das Graças. Disponível:<[http://igepp.com.br/uploads/videos/videoaula\\_6.1\\_a\\_concepcao\\_de\\_ciclo\\_de\\_politicas.\\_as\\_fases\\_do\\_ciclo\\_de\\_politicas\\_publicas..pdf](http://igepp.com.br/uploads/videos/videoaula_6.1_a_concepcao_de_ciclo_de_politicas._as_fases_do_ciclo_de_politicas_publicas..pdf)>. Acesso em 12 jan. 2017.

SECCHI, Leonardo. **Políticas públicas**: conceitos, esquemas de análise, casos práticos. São Paulo: Cengage Learning, 2012.

SHAREFORTHEFUTURE. **História da bicicleta**. Disponível em: <<http://shareforthefuture.wordpress.com/2014/02/27/conheca-a-historia-da-bicicleta/>>. Acesso em: 21 fev. 2017.

SILVA, Claudio O. da Silva. **Cidades concebidas para o automóvel**: mobilidade urbana nos planos diretores posteriores ao Estatuto da Cidade. 2009. 178f. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo) – Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de Brasília, Brasília, 2009.

\_\_\_\_\_. **Programa Bicicleta Brasil, sete anos depois**. In Revista dos Transportes Públicos da ANTP, 2012. Disponível em: <[http://www.academia.edu/20417578/Programa\\_Bicicleta\\_Brasil\\_sete\\_anos\\_depois](http://www.academia.edu/20417578/Programa_Bicicleta_Brasil_sete_anos_depois)>. Acesso em 18 jan.2017.

SIQUEIRA, Moema Miranda de. O ensino superior e a universidade. **RAE-eletrônica**, v.4, n.1, art. 15, jan./jul. 2005.

SOUZA, Celina. Políticas públicas: uma revisão da literatura. **Sociologias**, Porto Alegre, UFRGS, v.8, n.16, p.20-45, 2006.

TUDE, João Martins; FERRO, Daniel; SANTANA, Fábio Pablo. **Políticas públicas**. Curitiba: IESDE Brasil, 2010.

UEPG; Universidade Estadual de Ponta Grossa, Disponível em: <<http://eventos.uepg.br/seminariointernacional/agenda21parana/english/?menu=troc aexperiencia>>. Acesso em 18 mai. 2017.

\_\_\_\_\_. Universidade Estadual de Ponta Grossa, Disponível em: <<http://www.eventos.uepg.br/seminariointernacional/agenda21parana/metas/Metas06.pdf>>. Acesso em 23 mai. 2017.

UFPR, Universidade Federal do Paraná, **Começa o III Fórum Mundial da Bicicleta em Curitiba**. Disponível em: < <http://www.ufpr.br/portallufpr/blog/tag/bicicleta/>>. Acesso em 19 mai. 2017.

VÁ DE BIKE, **18 razões para apoiar a implantação de ciclovias**. Disponível em <http://vadebike.org/2014/08/por-que-apoiar-ciclovias/>. Acesso em 12-01-2017

WARREN, Ilse Scherer. **Redes Emancipatórias: Nas lutas contra a exclusão e por direitos humanos**: 1 ed – Curitiba: Appris, 2012.

WORLD BANK. **Sustainable Transport: priorities for policy reform**. Washington: World Bank, 1996.

YIN, Roberto K. **Estudo de caso: planejamento e métodos**. 4.ed. Porto Alegre: Bookman, 2010.

XAVIER G., **O cicloativismo no Brasil e a produção da lei de política nacional de mobilidade urbana**<sup>1</sup>, Revista Eletrônica dos Pós-Graduandos em Sociologia Política da UFSC, Vol. 3 n. 2 (2), p. 122-145, janeiro-julho/2007

XAVIER, Giselle N. A. **O desenvolvimento e a inserção da bicicleta na política de mobilidade urbana brasileira**. 2011. 306f. Tese (Doutorado Interdisciplinar em Ciências Humanas) – Centro de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Federal de Santa Catarina, Florianópolis, 2011.