



UNIVERSIDADE DO ESTADO DE SANTA CATARINA – UDESC  
CENTRO DE EDUCAÇÃO FÍSICA, FISIOTERAPIA E DESPORTOS - CEFID

### **RELATÓRIO DE PARTICIPAÇÃO EM EVENTO NACIONAL**

NOME: Prof. Giselle Noceti Ammon Xavier

EVENTO: **Seminário da ANTP – Pedestres e Ciclistas**

TEMA: **Programa Cidades Amigas da Bicicleta – apresentação de pôster**

LOCAL: Hotel Hilton – SP

DATA: 17 e 18 de fevereiro de 2003

PROMOÇÃO: ANTP – Associação Nacional de Transportes Públicos

INVESTIMENTO: 1 banner 1,8 x 0,9 m. e 50 folders UDESC; passagem, traslado, estadia e alimentação CALOI

### **CONSIDERAÇÕES INICIAIS**

A ANTP, Associação Nacional de Transportes Públicos, é uma organização que existe há mais de vinte anos. Realiza seminários e fóruns visando contribuir para uma maior qualidade técnica dos planejadores urbanos dos setores de transporte e trânsito. Buscando focar suas atividades e sua influência na política de transporte voltada para a Mobilidade Humana, há três anos a entidade vem realizando seminários com o tema Pedestres, mas é a primeira vez que a bicicleta tem papel de destaque em um seminário desta organização.

A realização do seminário da ANTP “ Pedestres e Ciclistas” tem uma importante representação para a comunidade que dedica seus esforços em favor de melhores condições ao uso das bicicletas como forma de transporte, esporte e lazer. Estas considerações ilustram a importância deste seminário , apontando para maior consideração à bicicleta pelos setores de trânsito e de transporte brasileiros.

### **Importantes fatores e presenças a ressaltar:**

A ANTP coordena Fóruns Regionais e Nacionais de Secretários de Transporte Municipais. O próximo Fórum Nacional acontecerá no mês de março, em Blumenau – SC.

Nazareno Afonso, presidente da ANTP, tem importante atuação em prol dos não motorizados, sendo responsável, através da ONG RUA VIVA [www.ruaviva.org.br](http://www.ruaviva.org.br), pela divulgação da campanha internacional UM DIA SEM CARROS, que acontece

anualmente em 22 de setembro. Em 2003, buscamos divulgar e realizar em vários municípios brasileiros a SEMANA DA MOBILIDADE (uma semana voltada para a redução da utilização do veículo automotor individual [www.22september.org](http://www.22september.org)).

Foi lançado neste evento o programa RODAS DA PAZ, de iniciativas em favor de maior respeito ao ciclista no trânsito.

Estavam presentes os ativistas *Bicycle Advocates*: Günther Bantel - SABICI – Sociedade Brasileira de Amigos da Bicicleta – Santos SP; Bill Presada, presidente da Bike Brasil [www.bikebrasil.com.br](http://www.bikebrasil.com.br), Sérgio Bianco, do Grupo de Trabalho Bicicletas da ANTP; Eldon Egon Jung – ABC Associação Blumenuense Pró- Ciclovias, Blumenau – SC; Giselle Noceti Ammon Xavier – coordenadora grupo CICLOBRASIL UDESC/UFSC e presidente da Associação de Ciclistas da Grande Florianópolis – VIACICLO; Marcos Brethas, revista CicloMagazine SP e Tobias de SP. O acionista, Eduardo Musa e o presidente executivo, José Luiz Fernandes, da CALOI.

## **DESENVOLVIMENTO DO EVENTO**

Conforme sua programação preliminar, o evento se desenvolveu com muita boa qualidade técnica, permitindo debates e colocações ao final de cada apresentação.

Seminário PEDESTRES E CICLISTAS – programa comentado

### **17 de fevereiro de 2003 (Segunda-feira)**

**10h00** Abertura

Jurandir Fernandes – Secretário de Transportes Metropolitanos de São Paulo, ex-Presidente da ANTP

Ailton Brasiliense Pires – Diretor do DENATRAN

Nazareno S. Affonso – Presidente da ANTP

Maria da Penha Pereira Nobre – Presidente da Comissão de Trânsito

Todos enfatizam a importância de um ambiente viário mais humano e mais seguro, focado nas necessidades de mobilidade humana.

### **10h30 Sessão 1: PEDESTRES, CICLISTAS E A CIDADE QUE QUEREMOS**

*A mobilidade para todos, especialmente pedestres e ciclistas, como uma das premissas para a qualidade de vida urbana, para o desenvolvimento econômico e inclusão social.*

Expositores: Valeska Peres Pinto – Comissão de Circulação e Urbanismo da ANTP

Antenor José Pinheiro Santos – STM/Goiânia

Nelson Maluf El Hage - Comissão de Transito ANTP

Coordenação: Nazareno S. Afonso – presidente da ANTP

A Sra Valeska ressalta a importância do enfoque do tema da Mobilidade Humana, apresentando uma estatística nacional em termos de deslocamentos urbanos:

44% a pé

29% em ônibus

19% automóveis particulares

7% Bicicletas

1% motocicletas

O Sr. Antenor apresenta um plano de melhoria das condições das calçadas do centro de Goiânia, aonde a rede elétrica vem se tornando subterrânea e os obstáculos ao caminhar vêm sendo restringidos.

Aberto o debate entre os presente, o sr. Nelson Maluf apresenta plano de melhorias de infraestrutura ao pedestre implementado em Santiago do Chile, ressaltando que bons exemplos já acontecem na América Latina.

12h00 Almoço e visita a Exposição de Pôsteres

#### **14h00 Sessão 2: A MOBILIDADE DO PONTO DE VISTA DO PEDESTRE**

*O espaço público viário e o pedestre; a circulação com segurança e conforto; problemas e sugestões*

Expositores: José Ignácio Sequeira de Almeida – ABRASPE

Célia Leão – Deputada Estadual/SP (representada pelo Sr. Edson Passafaro, da Comissão de Acessibilidade Fone 11 32429620).

Coordenação: Dulce Lutfalla – Comissão de Trânsito da ANTP

O presidente da Associação Brasileira de Pedestres, José Ignácio, enfatiza o importante papel da participação da sociedade civil organizada na busca de melhorias de infra-estrutura.

O Sr. Edson Passafaro fala em nome dos portadores de necessidades especiais e ressalta a importância de um esforço conjunto para transformar nossa sociedade em uma comunidade mais humana. Pergunta “para quem são feitas as nossas cidades?” Propõe que a ANTP tenha tolerância zero com gerenciadores do tráfego/trânsito de pedestres. Lembra, porém, a importância do cumprimento dos deveres por parte dos cidadãos, o que ainda não é a regra entre o povo brasileiro.

No espaço para perguntas: (i) Sr. Jung, da ABC, pergunta para José Ignácio a posição da ABRASPE com respeito ao compartilhamento da calçada com os ciclistas, quando não houver outra opção segura para o ciclista. Sua resposta é a seguinte " o compartilhamento não é meta almejada para o pedestre". (ii) O consultor Philip Gold comenta que se deve aplicar para os deslocamentos não motorizados a mesma metodologia que sempre foi utilizada para estudar a melhoria de infraestrutura para motorizados, ou seja, inicia-se com estudos de origem e destino, depois se analisa a qualidade das viagens.

**15h30** Café

**16h00** Apresentação do Secretário Nacional de Transportes e de Mobilidade Urbana, Sr. José Carlos Xavier. Sua pasta pertence ao Ministério das Cidades, que engloba as Secretarias de Habitação, Saneamento e de Programas Urbanos, assim como a Cia. Brasileira de Trens Urbanos e o DENATRAN, que deixou de fazer parte do Ministério da Justiça.

Explica que os Eixos da Secretaria Nacional de Transportes e de Mobilidade Urbana são: eixo 1 – Cidadania e Inclusão Social (barateamento de tarifas é uma de suas metas); eixo 2 – Políticas de Mobilidade (trata de equipamentos urbanos para segurança dos deslocamentos); eixo 3 – Desenvolvimento da Gestão (capacitação, tecnologia, aperfeiçoamento); eixo 4 – Relações Institucionais (interface com Ministério do Meio Ambiente, Ministério dos Transportes, Ministério da Ciência e Tecnologia, etc.).

Explica que a Secretaria Nacional de Transportes e de Mobilidade Urbana é o resultado de um conjunto de políticas de circulação que visam a inclusão social e o transporte ecologicamente correto. Ressalta que 59 milhões de Brasileiros vivem com R\$100,00 de salário, ou seja, não podem pagar por transporte coletivo.

Ressalta que o Ministério foi criado em 1º de Janeiro pelo presidente Lula, mas que se encontra com muitas dificuldades devido à falta de pessoal e de recursos.

**16h30** Sessão 3: **A INFRA-ESTRUTURA NECESSÁRIA À ACESSIBILIDADE DO PEDESTRE**

*A implantação e conservação de passeios e travessias para circulação de pedestres; o andar a pé como meio de transporte e de integração.*

Expositores: Francisco Macena – presidente da CET/SP

Joaquim Lopes - Coordenador do Programa calçadas metropolitanas – STM/SP

Coordenação: Renato Boareto – Assessor da EMDEC – Campinas/SP

O Sr. Francisco Macena ressalta que na região metropolitana de SP realizam-se cerca de 10 milhões de deslocamentos diários. As estatísticas demonstram que ocorre 1 atropelamento a cada 45 minutos e que 2 pedestres são mortos a cada 24 horas. Ressalta que uma medida que vem sendo implementada com bons resultados no sentido de redução do número de atropelamentos, principalmente em zona de periferia é a iluminação da faixa de pedestres.

O Sr. Joaquin Lopes apresenta dados que demonstram que 2/3 dos leitos hospitalares de ortopedia e traumatologia são ocupados por vítimas de acidente de trânsito regularmente. Dezenove por cento dos acidentes não envolvem veículos e ocorrem devido a má qualidade das mesmas. Lesões de pequena gravidade, mas que geram gastos hospitalares e faltas ao trabalho. São 200 mil pessoas que caem nas calçadas diariamente. Relatou sobre um programa que se encontra em andamento, coordenado pelo estado de SP em parceria com uma ONG, que é a utilização de mão de obra de egressos penitenciários para a construção de calçadas.

18h15 Encerramento dos trabalhos do dia

### **18 de fevereiro de 2003**

#### **9h00 Sessão 4: FISCALIZAÇÃO E EDUCAÇÃO PARA SEGURANÇA DO PEDESTRE E DO CICLISTA**

*Medidas e tecnologias destinadas á segurança dos pedestres; informação e educação para o uso do espaço público pelo pedestre e pelo ciclista.*

Expositores: José Carlos Sacramone – Setransp – Jundiaí (representado pelo Sr. Cláudio)

Alexandre Gevaerd – Presidente do IPPUB – Blumenau/SC

Coordenação: Helio Rodrigues Filho – Diretor de Operações da BHTrans

O Sr. Cláudio refere que em Jundiaí está em construção uma ciclovia ao longo da rodovia onde havia muitos casos de atropelamento. Relata que a municipalidade criou modelo de auto de infração que engloba aspectos como dificultar o deslocamento de pedestres através de colocação de material de construção ou de comércio sobre as calçadas e, a reserva de vaga em frente a estabelecimentos comerciais através de cones, por exemplo. A atual administração de Jundiaí já efetuou 240 rebaixamentos de guia de calçadas e vem implementando travessias com sinal sonoro e leitura em braille para deficientes visuais. Apresentou, ainda, o projeto

Travessia Segura, exibindo vídeo de campanhas educativas feitas com escolares e a população em geral.

O presidente do IPPUB, Alexandre Gevaerd, relata o Plano Cicloviário existente para a municipalidade, inserido no plano diretor de 1996, que se iniciou com a colocação de ciclofaixas em algumas avenidas e que pretende ter seqüência. A primeira etapa do plano cicloviário de Blumenau, 200-2006, deverá dotar a cidade de 84km de ciclovias e ciclofaixas. Fala de uma série de medidas adotadas para maior segurança dos pedestres e para a redução da velocidade dos veículos como ilhas de refugio, avanços redutores, recuos para ônibus. Mostra muitos slides das melhorias da Rua XV, onde foi retirado 70% dos estacionamentos e alargada todo o passeio, são 1590 metros de passeio com 3 metros de largura. A circulação mínima exigida é de dois terços do passeio. Ressalta o importante papel da Associação Blumenauense Pró-Ciclovias (ABC), apresentando o Sr. Jung, seu presidente. Fala do programa Paz no trânsito, criado em 1997 e do programa Aluno Guia, de auxílio nas travessias escolares. Por fim, apresenta o projeto de urbanização da Av. Beira rio, que constará de passeio de 3m e ciclovia de 1,8 m ao longo de toda a avenida, que margeia o rio que corta o centro da cidade.

10h30      **Café**

### **11h00      Sessão 5: A MOBILIDADE DO PONTO DE VISTA DO CICLISTA**

*O espaço público para circulação de bicicletas; o olhar do ciclista sobre a cidade e suas relações com os demais usuários do sistema viário; participação dos ciclistas no planejamento e gestão.*

Expositores:            Arturo Alcorta – Ativista em favor da Bicicletas

                              Tarcila Reis – consultora AMCE

                              Miriam Dualibi – Instituto Ecoar para a Cidadania

Coordenação: Sérgio Luiz Bianco – Grupo de Trabalho Bicicletas ANTP

Arturo Alcorta inicia falando que marketing é tudo para desenvolver um produto, indicando que a promoção ao uso da bicicleta e a campanha por melhor infraestrutura ao seu uso necessitam de campanha promocional. Enfatiza que ciclovia não é a solução e relembra estudos que comprovam que 95% dos acidentes com ciclistas ocorrem em esquinas.

Refere que o Brasil tem cerca de 50 milhões de bicicletas, sendo que apenas 15 milhões delas são efetivamente utilizadas regularmente.

Em São Paulo, as bicicletas representam 3,8% dos deslocamentos, o que representa 250 mil ciclistas no trânsito diariamente. As estatísticas de acidentes com ciclistas indicam 36 mil mortes/ano, mas não existem dados sobre a realidade dos acidentes envolvendo ciclistas, sendo que existe uns 30% de sub-notificação.

Refere que a maioria dos acidentes ocorre em vias expressas, de grande fluxo de automotores.

Pergunta "qual a política nacional, estadual e municipal de planejamento para o uso das bicicletas?". Refere que não há interesse dos planejadores em melhoria das condições para o uso das bicicletas, afirmando "morreu um ciclista? não faz mal, ninguém liga, são pobres e não contam".

Sua apresentação é bastante polêmica, gerando reações dos planejadores e técnicos ali presentes, que já estão fazendo alguma coisa em favor dos ciclistas.

Tarcila Reis fala dos projetos de energia alternativa que podem vir a ser a realidade futura, informando que o setor transportes é o responsável por grande parte das alterações climáticas pois contribui para 1/3 das emissões de CO2 e que consome quase 30% do total de energia do planeta e 50% da energia derivada do petróleo. Apresenta empresas que tem se envolvido na questão da responsabilidade social, cita os sites [www.ethos.org.br](http://www.ethos.org.br); [www.ibase.org.br](http://www.ibase.org.br); [www.globalreporting.org](http://www.globalreporting.org) como fontes de pesquisa sobre o assunto. Enfatiza que a parceria de empresas com o setor de transporte público pode melhorar a realidade brasileira. Salaria que a bicicleta é barata, faz bem para a saúde, é inclusiva em termos sociais e não polui. Cita a revolução da bicicleta dobrável, criada por Mr. David Dahon da NASA, e cita o site [www.alternation.com.br](http://www.alternation.com.br) como referência no assunto.

A Sra. Miriam Miriam Dualibi cita que o velho paradigma da exclusão, lucro, dinheiro e poder está em decadência. Enfatiza que na natureza tudo funciona como uma rede de ecossistemas "o resíduo de um, é a matéria prima do outro". Lembra que a tecnologia da célula de hidrogênio já está pronta, permitindo o funcionamento de motores com emissão zero de poluentes, mas não interessa aos grupos de poderosos do mundo atual..."é uma guerra da ética contra o desmando".

Relembra que a modificação de paradigmas só acontece quando existe pressão da sociedade civil e incita a todos para pressionar o poder público para políticas de transporte mais humanas e menos poluentes "quanto mais pessoas seduzirmos, melhor". Cita o pedágio que está sendo realizado na cidade de Londres, para todos os veículos que quiserem transitar nas áreas mais centrais da cidade.

Cita que considera a bicicleta um veículo vulnerável e que tem medo de pedalar em SP.

12h30 Almoço e visita a Exposição de Pôsteres

**14h30 Sessão 6: A INFRA-ESTRUTURA PARA A CIRCULAÇÃO CICLOVIÁRIA**

*A inserção da bicicleta no sistema viário – ciclofaixas e ciclovias; sua integração aos sistemas de transportes públicos; bicicletários; modelo de gestão e de parcerias.*

Expositores: Antonio Miranda – GT Bicicletas

Vera Lúcia Gonçalves da Silva – IPUF - Florianópolis/SC

Coordenação: Antonio Freire – SESPTRAN – Praia Grande/SP

O Sr. Antonio Freire apresenta os projetos de Praia Grande SP, programa educativo e construção de ciclovias, referindo haver 32,6 km de ciclovias em operação, 3,9km em construção, 11,2km de projetos aprovados e 59,9km de ciclovias propostas, totalizando 107,6 km de ciclovias que devem estar prontas em 3 anos.

A arquiteta Vera Lúcia do Instituto de Planejamento Urbano de Florianópolis SC inicia falando da importância da participação da sociedade civil, relatando que o início das suas atividades deveu-se ao incentivo da prof. Giselle Xavier, que coordena ações sem prol do uso da bicicleta em Florianópolis. Fala da forma como o ciclismo é percebido pelas pessoas, enfatizando que depende da experiência individual, da posição social e do local onde vivem. Cita que aspectos que interferem na atitude das pessoas em relação aos transportes não motorizados incluem: (i) cultura - prioridade ao automóvel; (ii) educação - desconhecimento das leis; (iii) segurança – sua ausência inibe a atividade. Cita a aprovação, pelo poder público municipal, da lei complementar 078/2001 que dispõe sobre o sistema cicloviário, refere que Fpolis tem 18km de ciclovias. Fala das campanhas de promoção realizadas em parceria pelo IPUF e os projetos Universitários Pedala Floripa/grupo CICLOBRASIL e a VIACICLO, Associação de Ciclousuários da região da grande Florianópolis, citando campanhas educativas, divulgação da legislação específica e passeios ciclísticos. Refere que a cidade tem alta taxa de motorização e que a malha viária é restrita pela característica de ilha. Refere-se à pesquisa realizada em setembro de 2002, coordenada pelo IPUF, citando o importante papel dos voluntários ativistas, que resultou que 2% dos deslocamentos diários são feitos em bicicleta, e que nas 284 entrevistas com ciclistas realizadas 36% destes tem entre 21 e 35 anos, 11,9% eram mulheres e 60% utilizam esta forma de deslocamento diariamente, sendo 36% para o trabalho; que 29% dos ciclistas referem ser a questão da economia a sua razão de utilização da bicicleta e que 29% consideram como maior problema a falta de ciclovias e que a criação de ciclovias foi citada por 63% dos ciclistas como a solução para melhores condições de

utilização da bicicleta. Fala dos projetos de integração com o transporte coletivo através da criação de bicicletários nos terminais de integração e das ciclovias de acesso aos terminais e do projeto de sinalização específica para ciclovias, aprovado como lei pelo poder municipal. Cita o projeto Ciclovias rotas Inteligentes, explicando que são rotas de origem e destino a serem trabalhadas com a inclusão de ciclovias, ciclofaixas e sinalização. Cita a Rota 10, Sto. Antônio-Sambaqui, que demonstrou um deslocamento diário de 25% em bicicleta. Mostrou slides da proposta para essa rota. Mostrou também slides da Rota 3, Itacorobi-Sta. Mônica, em construção. Finaliza referindo-se ao manual Pedalando em Florianópolis, mostrando alguns slides de seu conteúdo e relatando sobre a realização das bicicletadas na cidade citando o lema veiculado recentemente na lista de discussões bicicleta, da internet, Petróleo é guerra, bicicleta é paz!

Arquiteto Antônio Miranda inicia fazendo breve histórico da Bicicleta no Brasil:

1973/74 – 1º choque do petróleo

1974/75 – CALOI faz passeios ciclísticos gigantescos em todo Brasil, conseguindo 500 mil bicicletas e 17km de extensão em um passeio em SP.

1976 – lançado o 1º Manual do GEIPOT

1978 – 2º choque do petróleo

1986 – técnicos do GEIPOT são transferidos para a EBTU

1991 – extinção da EBTU

1993 – início do programa do Rio de Janeiro

1996/97 – grande aumento na produção de bicicletas no país

1999 – GEIPOT contrata 2 ex-técnicos do GEIPOT, Antônio Miranda e José Carlos Aziz Ary para elaborar versão atualizada do manual de planejamento cicloviário (esta versão foi entregue aos participantes do evento)

2001 – publicação do diagnóstico nacional realizado em 60 cidades brasileiras sobre o uso da bicicleta e infraestrutura existente

2003 – projeto nacional em fase de estruturação, atualmente cunhado com PIM – programa de incentivo municipal, que tem recebido apoio da ABRADIBI, assoc. brasileira de distribuidores de bicicleta

Refere que a frota nacional de bicicletas é em torno de 45 milhões. Cita alguns dados do diagnóstico nacional: somente 29% dos municípios apresentavam algum trabalho regular de infraestrutura/promoção ao uso da bicicleta, que havia 350km de ciclovias/ciclofaixas no Brasil na época, hoje acredita que sejam 500km. Cita que Rotterdam, na Holanda, tem 650km de ciclovias, que Tóquio e Moscou tem 25% dos seus deslocamentos diários em bicicleta. Cita que os EUA aumentaram de 4 para 400

milhões de dólares os seus investimentos em infraestrutura para o uso da bicicleta de 1996 para o ano de 2000.

Lembra da definição de termos: (i) PARACICLO – estacionamento de curta duração, simples. (ii) BICICLETÁRIO – estacionamento coberto e longa duração. Enfatiza a importância das placas de sinalização. Refere que se deve trabalhar com o planejamento de rotas para os usuários das bicicletas e a questão da utilização de ciclovia ou ciclofaixa vai depender de recurso, espaço, tipo de tráfego no local, velocidade da via, etc. “A rota é o aproveitamento sucessivo de várias alternativas”. Enfatiza que as ciclofaixas são sempre unidirecionais, não deve ser implementada ciclofaixa de mão dupla. Mostra vários slides de exemplos de ciclofaixas utilizados em cidades da Europa. Sugere a utilização do modelo de pesquisa de Fpolis, que agora está sendo utilizado em Piracicaba, em outros municípios, colocando-se à disposição para fornecer o modelo, para o estabelecimento de intercâmbio de informações.

Finaliza enfatizando que apoiar a bicicleta, é apoiar a miséria, aludindo ao programa nacional Fome Zero e confessa já ter sido mais otimista em relação a um maior respeito em relação à utilização da bicicleta e seu espaço nas cidades.

Na seção de perguntas, sobre o emplacamento de bicicletas: o eng. Bantel responde em nome do arquiteto Miranda que em nenhum lugar do mundo emplaca-se bicicleta, lembrando que da frota de 27 milhões de automóveis do Brasil, 10% continuam sem emplacamento e são grandes no tamanho, imagine a dificuldade e os custos do controle de um número semelhante de bicicletas.

16h00 Café

### **16h30 Sessão 7: PEDESTRES, CICLISTAS E A AÇÃO DA AUTORIDADE DE TRÂNSITO**

*O papel das autoridades locais no planejamento, projeto, execução e manutenção da infra-estrutura para pedestres e ciclistas; participação da população na formulação de propostas e em parcerias com o poder público.*

Expositores: Maria da Penha Pereira Nobre - Comissão de Transito ANTP

Fernando Carneiro – presidente da Ctbel/Belém e Diretor Regional ANTP/Norte

Coordenação: Epeus Monteiro – presidente da EPT e do Fórum Paulista de Secretários e Autoridades de Transporte e Trânsito

Fernando Carneiro inicia com a apresentação de um vídeo sobre Belém. Refere que o município tem 1,8 milhões de habitantes e que tem uma frota de 33 mil veículos. As pesquisas indicam que 7% dos deslocamentos são feitos em bicicleta e

31% a pé. Cita que o poder aquisitivo é mais baixo do que das cidades do sul do Brasil, enfatizando a importância do aproveitamento da topografia plana do município para o uso da bicicleta, embora reconheça que o elevado índice pluviométrico seja um fator contra. Apresentou slides onde mostra as modificações realizadas em favor de ciclistas e pedestres que incluem: alargamento de calçadas, retirada de ambulantes, semáforos com botoeiras (botões para acionamento pelo pedestre/ciclista – com tempos diferentes para o pedestre e o ciclista). Apresentou slides da rede cicloviária em implantação, atualmente com 60km de extensão - ciclovias nos canteiros centrais de grandes avenidas. As estatísticas de acidentes envolvendo ciclista no ano de 2002 apontam para 315 acidentes não fatais e 28 fatais. O poder público municipal de Belém é do PT e trabalha há anos com a participação popular. O orçamento é participativo e as decisões são tomadas em conjunto com o conselho da cidade e o conselho de transporte, representados pela sociedade civil organizada.

Maria da Penha Nobre inicia sua apresentação através de um vídeo muito interessante, em que mescla informações técnicas e visões de mundo voltadas para o maior respeito ao ser humano.

Andar a pé é uma atividade humana biológica;

O CTB deu ao órgão municipal o poder de legislar sobre a questão de pedestres e ciclistas;

Atropelamentos são mais de 50% das mortes no trânsito;

Melhorias devem ser realizadas em (i) engenharia – conhecendo itinerários, melhorando calçadas; (ii) sinalização – adequando ciclos semaforicos, implementando ciclofaixas, faixas de pedestres; (iii) operação de trânsito – providenciando remoção e interferências; (iv) educação; (v) fiscalização; legislação – adequando legislação municipal, estadual.

Propõe ao DENATRAN E CONTRAN a revisão da resolução nº 46, que dispõe sobre os equipamentos obrigatórios para o ciclista. Refere que existe necessidade de se discutir a questão da autorização para circulação de ciclistas, registro e licenciamento de bicicletas, fiscalização de pedestres e ciclistas (dificuldades de fazer cumprir as normas). Relembra que o artigo 254 que proíbe: (i) ao pedestre permanecer ou andar nas pistas de rolamento...“mas se não existe passeio?”; (ii) utilizar-se da via em agrupamentos capazes de perturbar o trânsito, ou para a prática de esportes, desfiles e similares, salvo em casos especiais e com a devida liberação pela da autoridade competente. Sugere providências ao DENATRAN/CONTRAN para definição de largura mínima de passeios; definição de sinalização específica padronizada (nacional) para o ciclista; realização de cursos de formação do condutor de bicicleta.

18h00 Encerramento

## **CONSIDERAÇÕES FINAIS**

Impressões sobre o seminário da ANTP: Positivas - boa qualidade técnica; número de mulheres significativa. Negativas - ausência de uma recepção social no 1º dia; ausência de certificados de participação no evento; ausência de local pré - organizado para os ciclistas deixarem suas bicicletas; ausência de passeio ciclístico ou outro tipo de vivência prática da situação de pedestres e ciclistas; ausência de lista de participantes com nome, e-mail e entidade que representam.

A inclusão do ciclista nos eventos coordenados pela ANTP é uma conquista de toda a sociedade, demonstra maturidade da associação e requer dos técnicos e representantes da luta por melhores condições de infraestrutura e segurança para o uso da bicicleta uma participação técnica, embasada em dados estatísticos confiáveis. Não há mais espaço para as simples lamentações sobre as más condições encontradas pelos ciclistas, mas sim há necessidade da união de esforços tanto do poder público como dos ativistas na busca de soluções. A possibilidade de participação em eventos como este, permite nossa aproximação com consultores e técnicos dos setores de transporte e trânsito, muitos deles ocupando importantes cargos dentro da estrutura governamental federal, estadual ou municipal, de forma que nossa voz possa ser ouvida e nossas sugestões acatadas.

Florianópolis, 23 de fevereiro de 2003.

---

Giselle Noceti Ammon Xavier

Coordenadora do grupo CICLOBRASIL/presidente da VIACICLO