

## **Mostra de Projetos 2011**

### **Programa de Extensão Ciclovida da UFPR.**

Mostra Local de: Curitiba.

Categoria do projeto: I - Projetos em implantação, com resultados parciais.

Nome da Instituição/Empresa: Campo não preenchido.

Cidade: Curitiba.

Contato: belotto@ufpr.br

Autor(es): José Carlos Assunção Belotto.

Equipe: José Carlos Assunção Belotto, MBA Silvana Nakamori, Ms Aldemir Junglos, Prof. Dr.Cristina de Araújo Lima, Prof. Dr.Iara P. Thielen;

Parceria: ASUFEPAR – Associação dos Servidores da universidade Federal do Paraná, Sociedad Peatonal, Federação Paranaense de Ciclismo, GTH – Grupo Transporte Humano, UCB – União dos Ciclistas do Brasil, CAP – Clube Atlético Paranaense , ACAI- Associação de Ciclistas do Alto Iguaçu

Objetivo(s) de Desenvolvimento do Milênio trabalhado(s) pelo projeto:

7 - Qualidade de vida e respeito ao meio ambiente,

#### **RESUMO**

O objetivo do PROGRAMA CICLOVIDA é transformar a Universidade Federal do Paraná (UFPR) em um núcleo irradiador de uma cultura de MOBILIDADE URBANA mais SAUDÁVEL E SUSTENTÁVEL com ênfase no uso da BICICLETA, ou seja, uma comunidade universitária em torno de 40.000 pessoas, que pesquise, use e divulgue os benefícios da adoção da bicicleta como meio de transporte. Para isto vem desenvolvendo uma série de projetos e ações ligadas a pesquisa, ao ensino e a extensão, visando promover uma nova cultura de mobilidade urbana.

Bicicleta, Transporte, Trânsito, Modilidade Sustentável, Qualidade de Vida

## **INTRODUÇÃO**

A partir de uma pesquisa realizada em 2004 pelo Programa Institucional de Qualidade de Vida – PIQV, sobre “hábitos de vida dos servidores da UFPR” a qual identificou que 65% dos servidores eram sedentários, e a maioria justificava a não prática de atividade física regular pela falta de tempo, e em contrapartida estas pessoas passam em média mais de 2 horas por dia no trânsito.

Com esta informação iniciamos ações que estimulassem a comunidade universitária a atender sua necessidade de deslocamento praticando uma atividade física, através do uso da bicicleta, com esta atitude além de estar colaborando com a sua saúde, economia e com o meio ambiente, difundindo está pratica a comunidade da UFPR se tornaria um núcleo irradiador de uma nova cultura de mobilidade urbana, mais saudável e sustentável.

Com o envolvimento de diversos departamentos como o de Psicologia, Arquitetura e Urbanismo, Educação Física, Engenharia Ambiental, Engenharia da Produção, Engenharia Elétrica, Design e Setor de Educação Profissional e Tecnologia; foram criados 16 ações específicas, que envolvem a concepção do Programa, diagnósticos, análises, estatísticas, palestras, projetos para instalação de infra-estrutura, criação de software, dinâmicas de grupo, reuniões de articulação e divulgação, entre outras atividades desenvolvidas.

### **1. JUSTIFICATIVA**

Justifica-se este projeto, em função da mudança de hábitos nas populações em potencial, dos inúmeros acidentes na cidade por ocasião da falta de vias específicas (ciclofaixas) para bicicletas, ao lado das pistas dos ônibus bi-articulados, por exemplo. Assim como existem motoboys, poderia se incentivar a figura dos “cicloboys”, ecologicamente mais corretos (não poluentes). O DIA SEM CARRO, no mês de setembro, é outra iniciativa do Governo Federal que motivou ainda mais este Projeto, aliado à idéia da CARONA SOLIDÁRIA. Ou seja, assim como as ciclovias turísticas foram incentivadas pelos governantes da Cidade e do Estado, por quê não incentivar agora as ciclovias de Trabalho? Os benefícios, além de contribuírem para a saúde dos ciclistas, também colaborariam com a redução dos seus gastos em transporte. Enfim, criar um roteiro, não só de lazer pela cidade, mas também de rotas alternativas de ida e volta para o trabalho.

Portanto, este projeto procurará se coadunar com a Política Nacional de Mobilidade Urbana Sustentável e, por extensão, com o Programa Nacional de Desenvolvimento Cicloviário, lançado no ano de 2005, por iniciativa do Ministério das Cidades / Secretaria Nacional de Transporte e Mobilidade Urbana. Seu desenvolvimento implicará em um projeto-piloto na área de transporte / mobilidade urbana ambientalmente responsável, e que haja integração com o transporte coletivo servindo como exemplo de projeto para outras metrópoles brasileiras.

Os melhoramentos técnicos tornaram as bicicletas modernas, eficientes e cômodas. Não poluente, silenciosa, econômica, discreta e acessível a todos os membros de uma família, a bicicleta é, sobretudo mais rápida do que o automóvel em trajetos urbanos curtos (até 5Km). Na Europa, 30% dos trajetos realizados em automóvel cobrem distâncias inferiores a 3Km e 50% são inferiores a 5Km. Neste percurso, a bicicleta pode substituir com vantagens o automóvel, também contribuindo, deste modo, diretamente para a diminuição dos congestionamentos.

Verifica-se, com o passar do tempo da implementação dos programas de fomento à bicicleta, que alguns antigos usuários do carro, por decorrência de compromissos familiares (escola, trabalho, compras, etc...) aceitam utilizar regularmente a bicicleta embora mantenham o automóvel familiar. Membros da família que eram transportados em automóvel se tornam autônomos em bicicleta.

Embora a bicicleta não constitua a única resposta aos problemas de circulação e de meio ambiente na cidade, ela representa uma solução que se inscreve perfeitamente numa política geral de revalorização do ambiente urbano e de melhoria da cidade. Os congestionamentos são prejudiciais financeiramente, a acessibilidade às empresas é afetada tanto no que diz respeito aos seus fornecedores e empregados como aos seus clientes. Desta forma, os congestionamentos custam evidentemente bastante caro em termos de tempo perdido pelos seus próprios distribuidores e, sobretudo, pelos seus próprios empregados. A confederação da indústria britânica calculou que o congestionamento na região custa mais de 10 milhões de euros por ano em termos de produção e tempo perdido.

## **2. OBJETIVO GERAL**

O principal objetivo do Programa é articular os diversos segmentos da Sociedade para divulgar e incentivar o uso da bicicleta como meio de transporte. Transformando a UFPR em um núcleo irradiador de uma Cultura de Mobilidade Urbana mais Saudável e Sustentável.

## **3. OBJETIVOS ESPECÍFICOS**

- 1) criar a cultura do ciclomobilismo através do desenvolvimento de um processo de construção do projeto cicloviário da Cidade Universitária;
- 2) promover a captação de recursos para a execução dos diversos projetos que compõe o PROGRAMA CICLOVIDA;
- 3) promover ações educativas para o ciclista junto à população universitária;
- 4) efetuar a leitura e análise do espaço do Centro Politécnico e dos demais espaços da UFPR, que permitam projetar uma malha cicloviária universitária;
- 5) implantar a malha cicloviária universitária;
- 6) criar o MANUAL DO CICLISTA da UFPR, a fim de transformar a comunidade universitária em multiplicadores da cultura do ciclismo;
- 7) criar um elo para a página do PROGRAMA CICLOVIDA dentro da página da UFPR na WEB.
- 8) realizar um diagnóstico: sobre a comunidade universitária e o uso da bicicleta; sobre a bicicleta e a questão ambiental; sobre ciclismo e saúde;
- 9) realizar uma série de atividades de extensão a partir de pesquisas exploratórias que permitam a representação de aspectos físico-territoriais e comportamentais, relacionados à questão da bicicleta como meio de transporte, visando viabilizar a implantação de estrutura cicloviária no Campus Cidade Universitária;
- 10) realizar um diagnóstico físico-territorial do Campus Cidade Universitária, investigando eventuais conflitos entre o Campus Cidade Universitária e seu entorno municipal imediato – considerando-se as modificações que serão causadas na dinâmica da Cidade Universitária a partir da implantação do Eixo Metropolitano; características internas ao campus, em termos de zoneamento, uso e ocupação do

solo, Plano Diretor da Universidade, sistema viário, conforto e segurança da população que se utiliza das instalações do campus;

11) Integrar as unidades envolvidas na implantação de infra-estrutura cicloviária na Cidade Universitária buscando fomentar o diálogo com as instituições relacionadas ao planejamento da Cidade de Curitiba e à gestão do trânsito, visando a integração da estrutura cicloviária da UFPR à malha viária municipal; planejar a infra-estrutura cicloviária universitária a partir da integração física entre o sistema viário universitário e a malha viária municipal;

12) Planejar grupos e atividades de discussão sobre o uso da bicicleta tomando como base a caracterização do perfil comportamental da população universitária de forma a viabilizar ações de incentivo ao uso da bicicleta. Para tal, serão criados instrumentos de coleta de dados que permitam investigar: os modais de transporte mais usados; percepções individuais acerca da questão do ciclomobilismo - a predisposição para adotar o ciclomobilismo; características sócio-culturais; dinâmica populacional da comunidade universitária - as regiões da cidade que fornecem maior afluxo de pessoas para a Cidade Universitária.

13) Acompanhar os impactos sociais, ambientais e econômicos proveniente do uso do modal bicicleta como instrumento de transporte.

14) Implantar paraciclos (modelo Ciclovida) na UFPR

15) Realizar o inventário da mobilidade na UFPR.

#### **4. METODOLOGIA**

Nossa metodologia se concentra em três eixos principais:

Reuniões de articulação: com representantes de órgãos oficiais dos três poderes, nos níveis municipal, estadual e federal; com a Sociedade Civil, através de ONG's, OSCIP's, Associações comunitárias, Empresas Privadas e demais entidades representativas de setores da sociedade civil; e ações desenvolvidas na UFPR.

Pesquisas e ações de divulgação que evidenciem os benefícios do uso da bicicleta, elaboração de projetos que viabilizem a implantação de infra-estrutura cicloviária nos campi da UFPR, a fim de constituir um núcleo irradiador da cultura do uso da bicicleta na UFPR, para o entorno de seus campi, para o Município de Curitiba, para a Região Metropolitana e para além.

Financiamento: neste âmbito de atuação submetemos o Programa Ciclovida a Editais Públicos de financiamento de projetos sociais, e de outras formas de financiamento a pesquisas e à extensão, eventualmente disponíveis.

## **5. MONITORAMENTO DOS RESULTADOS**

A principal ação avaliativa do Programa Ciclovida verificará em que medida o tema “mobilidade através de bicicleta” está sendo divulgado, difundido e implementado pela comunidade da UFPR, e também, em que medida ações públicas de planejamento estão incorporando o uso da bicicleta como meio de transporte.

Em relação a avaliações específicas dos resultados do Programa e da articulação entre os diversos Projetos, a coordenação estabelece um calendário de reuniões mensais com o objetivo de avaliar continuamente as propostas, desenvolvendo ações sinérgicas.

O coordenador de cada ação integrante do Programa deverá apresentar um Relatório final das atividades desenvolvidas bem como indicar fatores que estejam impedindo o alcance dos objetivos propostos.

É importante ressaltar que o Programa pretende ser contínuo e que como algumas das ações propostas para realização em 2011 dependem da realização de pesquisas e estudos preliminares, é possível que os cronogramas sejam estendidos, ultrapassando o ano de 2011. Além disso, algumas das ações têm caráter contínuo, pela própria estrutura do Programa, indicando, desde já a continuidade nos anos subsequentes. Da mesma forma, as avaliações poderão indicar redirecionamento de ações, com inclusão de novas propostas.

A seguir, alguns indicadores para subsidiar a avaliação do Programa Ciclovida.

- 1) As avaliações dos diagnósticos preliminares serão realizadas através da redação de artigos, a serem publicados em revistas científicas indexadas. Também através de discussão com a comunidade.
- 2) O diagnóstico físico-territorial preliminar será objeto de palestras e debates para os alunos da Graduação em Arquitetura e Urbanismo, compostos como eventos de extensão.
- 3) O diagnóstico comportamental será objeto de palestras e debates para os alunos de Graduação em Psicologia compondo eventos de extensão.

4) A avaliação das propostas preliminares para um Plano Diretor da Cidade Universitária será realizada através de debates com o corpo discente do curso de Especialização em Cidades, Meio Ambiente e Políticas Públicas da UFPR, através de Eventos de Extensão (mesas-redondas, seminários, etc.).

5) A reação da comunidade universitária aos resultados produzidos através das pesquisas e projetos realizados será avaliada através de instrumentos de coleta de dados específicos. Pretende-se hospedar tal instrumento na intranet, de modo que os alunos respondam por ocasião das matrículas. Pretende-se promover debates através de eventos de extensão.

6) A produção de conhecimento acerca do contexto físico-territorial da Cidade Universitária, e comportamental da Comunidade Universitária são contribuições importantes para a criação de um espírito de cidadania prototípico, a partir de cuja internalização a população universitária introjeta a cultura da participação na definição e avaliação de políticas públicas, adquirindo conhecimentos indispensáveis para o exercício da cidadania.

7) A relação entre pesquisa e ensino realiza-se a partir da divulgação dos resultados para a comunidade universitária, através de uma equipe interdisciplinar de pesquisas. A repercussão das ações descritas no PROGRAMA na formação discente se manifesta a partir da contextualização do aluno geográfica e comportamentalmente na Universidade. O impacto social é direto e massivo, em função da construção cultural a que o PROGRAMA se propõe, com a promoção do uso da bicicleta como meio de transporte saudável e não poluente, promovendo a qualidade de vida direta e indiretamente.

8) Por tratar-se de um PROGRAMA a ser realizado essencialmente por membros do corpo discente, os métodos de pesquisa empregados poderão ser facilmente reavaliados e adequados, à medida em que o conhecimento produzido sobre a questão se acumula.

9) Finalmente, a realização das pesquisas no âmbito do Núcleo de Psicologia do Trânsito e da Especialização em Cidades, Meio Ambiente e Políticas Públicas fornece e garante a infra-estrutura básica necessária para o andamento contínuo das atividades, bem como os recursos humanos necessários. Do mesmo modo, o caráter institucional do PROGRAMA relaciona eticamente a Universidade aos seus parceiros – como o Instituto de Pesquisa e Planejamento de Curitiba (IPPUC) e a Companhia de Urbanização de Curitiba (URBS) – a partir de paradigmas científicos voltados para o bem-estar da sociedade, a saúde e segurança públicas, e a conservação do patrimônio ambiental e histórico, tanto do município de Curitiba quanto da UFPR.

## 6. VOLUNTÁRIOS

Campo não preenchido.

## 7. CRONOGRAMA

– CRONOGRAMA DE EXECUÇÃO DO PROJETO:

Ano:	Meses:	Jan	Fev	Mar	Abr	Mai	Jun	Jul	Ago	Set	Out
------	--------	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----

Nov	Dez
-----	-----

Atividades

Confecção dos relatórios 2010					x	x					
-------------------------------	--	--	--	--	---	---	--	--	--	--	--

Planejamento 2011	x		x		x	x					
-------------------	---	--	---	--	---	---	--	--	--	--	--

Seleção de novos bolsistas							x	x	x		
----------------------------	--	--	--	--	--	--	---	---	---	--	--

Desafio intermodal / Semana da Mobilidade

	x	x	x								
--	---	---	---	--	--	--	--	--	--	--	--

Implementação de Paraciclos na UFPR

	x	x	x							x	x
--	---	---	---	--	--	--	--	--	--	---	---

Relatórios 2011

	x	x									
--	---	---	--	--	--	--	--	--	--	--	--

Palestras e Eventos de Extensão

	x	x	x	x			x	x	x	x	x
--	---	---	---	---	--	--	---	---	---	---	---

Reuniões internas

	x	x	x								
--	---	---	---	--	--	--	--	--	--	--	--



## 8. RESULTADOS ALCANÇADOS

Devido à multiplicidade de ações, cada uma delas pode ser analisada separadamente. No entanto, é possível afirmar que a principal ação que diz respeito à mudança de cultura e busca de parcerias tem se mostrado muito eficaz, a partir da escolha de intervenção direta, através de reuniões de articulação entre os diversos níveis: municipal, estadual e federal.

Temos empreendido diversas reuniões e temos conseguido sensibilizar os dirigentes municipais, responsáveis pelo planejamento e gerenciamento da mobilidade urbana, que têm inserido a bicicleta na sua agenda. Dessas reuniões já houve a manifestação de interesse em articular um estudo conjunto para a mobilidade no entorno dos campi da UFPR, em Curitiba. Houve a manifestação de intenção de articular também meios de transporte que integrem os campi, por parte da Prefeitura.

Portanto, acreditamos que conseguimos avançar no sentido de sensibilizar os dirigentes municipais para a necessidade de apoiar, incentivar e viabilizar o transporte de bicicleta.

A bicicleta deixou de ser um tema ignorado para estar no centro das discussões. Temos nos esforçado para que o tema sempre esteja em discussão. É esse um dos objetivos do Programa Ciclovida: propiciar a mudança de cultura.

Assim, a metodologia das reuniões de articulação e os eventos realizados têm se mostrado eficazes para o alcance dos objetivos.

Mas, à medida que conquistamos espaços, buscamos consolidá-los, e a próxima etapa será o fortalecimento da parceria UFPR-Prefeitura de Curitiba em direção ao convênio para implantação da mobilidade no entorno dos campi.

Em relação aos projetos específicos também as metodologias se mostraram adequadas, no entanto, cada análise particular indica novos caminhos de aprimoramento. Assim é que o Simulador de Vantagens do Uso da Bicicleta já incorporou novas dimensões além dos custos e ganhos para o meio ambiente. Estão sendo incorporados dados sobre saúde.

Finalizando, a metodologia tem se mostrado adequada, mas também tem instigado novas formas de atuação, até mesmo pela incorporação de novos projetos, na proposta original eram 11 projetos e para 2011 são 16.

## **9. ORÇAMENTO**

Editais de Financiamento da Extensão Universitária, Orçamento da UFPR.

## **10. CONSIDERAÇÕES FINAIS**

Podemos afirmar que nossa metodologia tem se mostrado eficaz, devido ao espaço conquistado na mídia para o tema Mobilidade Sustentável, e também podemos verificar que as autoridades responsáveis pelo planejamento da cidade de Curitiba começam a se sensibilizar para a importância de incluir no planejamento urbano a Bicicleta como meio de transporte.

## **REFERÊNCIAS**

Barreto, C. L. G.; Ribas, R. (2009) 3 Série de Publicações Temáticas do CREA-PR: Mudança nos Padrões de Produção e Consumo. Paraná.

Belotto, J. C. A. (2008) Programa Ciclovida. UFPR/PROEC.

Belotto, J. C. A. (2010) Relatório Anual do Programa Ciclovida 2009. Curitiba.

BRASIL. (2006) Ministério da Saúde. Série Pactos pela Saúde. Vol 7.

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

BRASIL. (2001) Ministério dos Transportes. Empresa Brasileira de Planejamento de Transportes – GEIPOT. Planejamento Cicloviário: Diagnóstico Nacional, Brasília.

Corrêa, J. P. (2009) 20 anos de lições de trânsito no Brasil: desafios e conquistas do trânsito brasileiro de 1987 a 2007. Curitiba: Volvo.

Howley, E. & Powers, S. (2000) Fisiologia do Exercício: Teoria e Aplicação ao Condicionamento e ao Desempenho. 3ª Ed. São Paulo: Manole.

Ministério das Cidades: Resultados Projeções Ações. (2008) Ministry of Cities: Actions, outcomes and projections.

Moysés, S. T.; Kusma, S. Z.; Krempel, M. C. (2009) Ambientes Saudáveis em Curitiba: Experiências de sucesso de ações intersetoriais de promoção da saúde e desenvolvimento. Curitiba.

Série CADERNOS TÉCNICOS (2007) – Transporte Cicloviário, BNDS, ANTP. Vol7.

Sloane, E. A. (1988) The Complete Book of Bicycling. 4th Edition, New York. A Fireside Book.

UNIVERSIDADE FEDERAL DO PARANÁ. (2010) Plano de Desenvolvimento Institucional UFPR 2007-2010. Curitiba: UFPR.