

O plano cicloviário de São Paulo e as calçadas compartilhadas

Nota Introdutória

A leitura do PROGRAMA DE METAS adotado pelo prefeito de São Paulo, Fernando Haddad, evidencia a preocupação da atual administração municipal com a mobilidade urbana, em especial com os modos a pé e de bicicletas. As bicicletas surgem no Eixo Temático 2 – Desenvolvimento Econômico Sustentável com Redução das Desigualdades e define como Meta para o transporte cicloviário a implantação de 400 quilômetros de vias cicláveis (termo ainda não incorporado às definições do CTB mas cuidadosamente definido no âmbito do Plano de Metas). O objetivo temático desta meta resgata, dos embates que ocorrem nos meios técnicos há pelo menos 30 anos, a questão da mobilidade urbana, abrindo um novo campo de discussão, qual seja, o papel do poder público: trata-se de aumentar a oferta de transporte público ou de reduzir a demanda? O dilema surgiu, de forma bastante traumática nas manifestações de junho de 2013. O PROGRAMA DE METAS, a meu ver, caminha, como se em fio de navalha, entre as duas alternativas: a implantação dos corredores e faixas exclusivas de ônibus visa atender à demanda reprimida atual enquanto o Projeto Arco do Futuro visa diminuir, a médio e longo prazos, a demanda. Melhor explicando: a frase, sempre repetida pelos “transporteiros”, de que São Paulo **“transporta um Uruguai, desde a Zona Leste, na parte da manhã para o centro da cidade e devolve um Uruguai, à tarde, para a Zona Leste”**, se, para os cultores dos sistemas de transporte coletivo significa implantarem-se mais e mais sistemas de alta capacidade, para os que pensam a cidade trata-se de mais dotar a Zona Leste de empregos que diminuam a demanda de viagens para o Centro Histórico.

Foi com este pano de fundo que divulguei aos grupos “cicloativistas”, reunidos em torno da UCB – União dos Ciclistas do Brasil (da qual fui diretor até recentemente), o link de “prestação de contas” da administração pública de São Paulo, com um questionamento: o que pensam os “ciclistas do Brasil” sobre a proposta da Prefeitura de São Paulo em implantar programas de Calçadas Compartilhadas (pedestres, ciclistas e outros “modos ativos”), visando atender ao Objetivo de **“melhorar a mobilidade urbana universal, dando prioridade aos meios públicos de transporte”** (Programa de Metas/Meta 97). Respostas me chegaram de várias cidades brasileiras, com contribuições como a do Denir Miranda, que se preocupou em incluir artigo de uma jornalista da BBC (que resgatei da internet e postei em continuação ao texto do Denir). As discussões não estão encerradas, acho mesmo que “acaba de começar”. O site do Instituto de Engenharia espera contribuições.

Reginaldo Assis de Paiva

Diretor Secretário do Instituto de Engenharia

(NB – O termo “prezadagem” é gíria muito do gosto do atual presidente da UCB e também do meu agrado).

Prezadagem,

A PMSP abriu um link

<http://planejasampa.prefeitura.sp.gov.br/metas>,

onde listadas as 123 metas adotadas pela gestão Haddad como seu plano de governo.

A meta 97 é a meta do programa cicloviário; nela, algumas novidades poderão ser notadas, como o recurso a alguns novos conceitos, que estão surgindo na literatura do cicloativismo, mas ainda sem uma visão de consenso, como

- ciclorotas (a própria grafia segue em discussão),

- vias cicláveis,

- calçada compartilhada

- estacionamentos (em parte como sinônimo de bicicletário, em parte como sinônimo de “paraciclos” dos “manuais do Miranda”)

A rigor, eu não chamaria o Programa de São Paulo como um Plano Cicloviário, por não incluir, como parte integrante do Programa alguns pontos essenciais à promoção da bicicleta, como, entre outros, o treinamento e campanhas educativas (apesar de ocorrerem na cidade, não estão “organicamente” ligadas ao Programa).

Embora no texto do planejasampa seja claro o conceito que preside os “neologismos” citados, deixo à UCB proposta de editar uma versão “tupiniquim” de uma cartilha similar à European Cycling Lexicon da ECF (European Cyclists Federation), onde constam, entre outros, termos em “lusitanês”, nem sempre ajustados ao linguajar brasileiro, como guarda-lamas e guiador (que a gente apelida de guidão).

No link da PMSP, duas metas são de especial atenção para o cicloativismo:

Meta 97 - Implantar uma rede de 400 km de vias cicláveis e
Meta 102 - Ampliar ao Programa de Proteção ao Pedestre, atingindo 18 grandes avenidas e 14 locais de intensa circulação de pedestres.

A meta 97 se desdobra em algumas dezenas de projetos, alguns dos quais já em andamento, como poderá ser visto no link.

Como a turma da "dependência automotiva", principalmente os comerciantes que consideram que seus clientes usam carros para as compras nos estabelecimentos ao longo das ruas e avenidas (!!!), está reagindo com manifestações e bloqueios de ruas (principalmente no caso das programas de priorização do espaço público para o transporte coletivo, que não é uma invenção paulistana, mas exigência legal dos Planos de Mobilidade - para o uso "equitativo" do espaço público - preocupa-me a reação destas tribos à proposta de compartilhamento de calçadas com bicicletas em avenidas de tráfego intenso ou pesado. Ontem, o Datena já criticou o Haddad por "propor" este tipo de compartilhamento. Estas tribos se esquecem que esse tipo de compartilhamento já existe "urbe et orbe", nas "Oropa, França e Bahia". Nossa proposta é de apenas reconhecer esta prática, regulamentá-la e instalá-la de forma a garantir melhor segurança para a turma do sapato e para a turma do pedal.

Por isso citei a questão das campanhas e do treinamento. Vivemos uma época de super valorização da repressão institucional. Todos os órgãos de "mídia" reclamam por leis mais duras, como se isto resolvesse os problemas. Acho que pouco aprendemos com os vinte anos de repressão violenta.

A meu ver, falta-nos trabalhar a questão da cidadania. Em um país de motoristas-cidadãos os "marronzinhos" (os que aplicam multas nas ruas de São Paulo) seriam desnecessários.

Reginaldo

Reginaldo A de Paiva reginaldopai@gmail.com,

Reginaldo,

Eu apostaria numa campanha de promoção da civilidade, da cortesia no espaço urbano. E, posteriormente, em ações para coibir os abusos automotivos.

Cenas que mostrem o motorista reduzindo a velocidade para o pedestre atravessar, mesmo estando fora da faixa. Um ciclista cumprimentando um casal de idosos que circula na ciclovia por falta de calçada em boas condições. Motoristas parando o trânsito para viabilizar a travessia de um cego desorientado no meio da rua.

Creio que precisemos inovar e sair desse mero discurso legalista (ex.: pedestre, atravesse na faixa; ciclista, proibido pedalar na calçada; motorista, pare na faixa). Percebo que, acima de tudo, precisamos de civilidade, bom senso e cuidado com o próximo, esteja ele a pé, numa bicicleta, num skate, patins, ônibus, metrô ou carro.

Diante do caos motorizado e do crescimento da frota automotiva em circulação (com o incentivo governamental), percebo diariamente o aumento da impaciência motorizada. Apenas para ilustrar, hoje cedo um motorista numa dessas picapes monstruosas resolveu contornar bruscamente e buzinou de forma agressiva pra mim, enquanto eu passava por um cruzamento de ciclovia (aliás, sem qualquer pintura que sinalize a continuidade do trajeto cicloviário). Atitude desnecessária que poderia, se fosse um ciclista iniciante, não só assustá-lo como também fazê-lo desistir de continuar a usar a magrela. Possivelmente, o motorista estava nervoso por perceber que o velocímetro não passava dos 30 km/h e que uma simples bicicleta tinha todo o caminho livre para seguir sem paradas.

Uma nova cultura massificada da mobilidade saudável precisa de novos hábitos, novas atitudes no trânsito. Quando as próprias autoridades dão mau exemplo, ao estacionar em vagas de deficientes ou sobre calçadas, o recado passado é de que o automóvel continua reinando de forma absoluta na cidade.

Saudações,

Uirá

Uirá Lourenço uiradebelem@gmail.com,

Uirá,

É na sua linha de raciocínio que também penso.

Distribuí, tempos atrás, uma foto que foi do agrado de alguns, em uma ciclofaixa, em Mogi das Cruzes, ciclofaixa existente ao longo do muro da ferrovia (implantada por sugestão, ao secretário de transportes do Município por este que "redige estas mal digitadas linhas") um caminhão da prefeitura lavando apenas a ciclovia, não toda a rua. Recado claro para o tratamento que a Prefeitura dedicava à ciclofaixa. Pouco depois desta foto, verifiquei uma cena

que não tive tempo de registrar em foto - mas a descrevo aqui: com o fechamento do sinal de pedestres existente defronte à estação (em uma avenida sem nenhum tráfego motorizado a ela chegando pela rua transversal) um ciclista que vinha pedalando pela ciclofaixa parou, "apeou" e esperou três "gatos pingados" atravessarem a avenida pela faixa. No meu entender as duas cenas estão ligadas dentro de um quadro de cidadania - o poder público mantendo a ciclofaixa limpa e em boas condições e o ciclista respeitando o "farol" (aqui em São Paulo a gente usa farol ao invés de semáforo) de travessia de pedestres. Note-se que, como a ciclofaixa corre ao longo do muro da estação, para o ciclista apenas os pedestres atrapalhariam a sua viagem.
Reginaldo

Reginaldo,

A propósito disto, viu a reportagem da BBC-Brasil?

Os transportes públicos nas capitais brasileiras sofrem com conflitos entre municípios e estados e precisam urgentemente do financiamento do governo federal.

http://www.bbc.co.uk/portuguese/noticias/2014/04/140331_entrevista_jorge_rebelo_cc.shtml

(ver texto ao final da mensagem)

Trechos da entrevista com o especialista do Bird:

"Um deles é o planejamento a longo prazo de todos os investimentos de grande porte no transporte: metrô, BRT, bicicletas. Este grande plano de transporte teria cada um dos investimentos planejados, para que fosse possível avaliar as prioridades, o custo-benefício de cada uma e passar para as fases seguintes. Isso evitaria que nas mudanças de governo, chegue uma administração nova e diga "não quero fazer isso, quero fazer outra coisa que sirva ao meu propósito político".

(...)

"Se todo mundo sabe que isso é importante, por que isso não está sendo realizado? Por causa destas lutas políticas. Qual é a solução? Uma autoridade metropolitana. E como chegar lá? A população tem que exigir isso, justamente porque está cansada, não quer mais andar como numa lata de sardinhas."

(...)

As grandes capitais agora estão um pouco mais folgadas em termos de orçamento e querem investir, mas passaram muito tempo fazer isso. Tinha que existir um plano nacional de mobilidade, mas de financiamento, com um acordo entre as entidades governamentais para reduzir o tempo de implantação de melhorias e expansão de transportes de massa.

Está chegando o momento desse grande plano de transporte urbano para o Brasil, porque o que se perde de PIB nas capitais por causa do trânsito é (um valor) muito grande, da ordem de 2,5% do PIB.

O planejamento deve incluir os BRTs e a fase seguinte, que é o metrô, em todas as capitais do Brasil. Mas se eu fosse o governo, já estaria pensando nas cidades médias, que estão crescendo."

(...)

"O que o povo quer é uma solução imediata, para amanhã. Isso não vai acontecer facilmente, infelizmente, porque houve todo este tempo perdido. Estamos falando destas soluções há 20 anos. O que é preciso em cada cidade agora é um plano, um acordo entre as principais autoridades para manter a continuidade. Não se pode fazer o que se fez em Salvador, de interromper um projeto."

Eu dou risada quando vejo "cicloativistas" mendigando ciclovias nas portas dos governos. Passistas da mesma dança do "entra-governo-sai-governo".

Denir

Denir Mendes Miranda denir.miranda@bcb.gov.br

- Texto da BBC citado acima

Conflitos políticos impedem transporte público eficiente, diz consultor do Bird

Camilla Costa



Conflitos entre administrações regionais dificultam expansão de transporte de massa nas capitais
Os transportes públicos nas capitais brasileiras sofrem com conflitos entre municípios e estados e precisam urgentemente do financiamento do governo federal.
É o que defende o especialista em transportes Jorge Rebelo, que foi durante 25 anos o chefe do setor de transportes para América Latina do Banco Mundial e é hoje um dos principais consultores do órgão.

Em seu novo livro, *São Paulo and Mumbai: The impact of rail-based networks on two Bric mega cities* ("São Paulo e Mumbai: o impacto de redes ferroviárias em duas megacidades dos Brics", em tradução literal), ele defende que os governos federais - e não somente as administrações regionais - se ocupem da expansão do transporte de massa nas metrópoles, para evitar o prejuízo financeiro causado pelo trânsito.

No Brasil, Rebelo acompanhou de perto a expansão do metrô nas principais capitais. E diz que os conflitos políticos entre as administrações estadual e municipal são um dos principais obstáculos a um planejamento mais eficiente nas cidades.

A solução, segundo ele, seria a criação de "autoridades metropolitanas" de transportes, entidades que teriam autonomia para implantar os projetos independentemente das mudanças no cenário político local.

BBC Brasil: Como você avalia a situação do transporte urbano no Brasil hoje?

Rebelo: Acho que o transporte nas cidades brasileiras já chegou a um momento muito ruim. Então estão acontecendo incidentes e haverá cada vez mais incidentes. Embora a constituição de 1988 descentralize o transporte urbano, acho que o governo nacional deveria incentivar a melhoria dos transportes de massa nas cidades como vem fazendo, mas de uma forma mais sistemática.

Deveria propor, por exemplo, cobrir parte dos investimentos pedindo uma contrapartida muito específica. Uma espécie de "vamos dar dinheiro, mas vamos organizar a casa". Acho que já houve uma tentativa do Congresso de propor isso em determinado momento com a lei da mobilidade, mas acabou não saindo.

Seria preciso pedir (dos governos regionais) quatro pilares: a criação de uma autoridade metropolitana; o planejamento integrado de transporte, uso do solo e meio ambiente; a diversificação dos mecanismos de financiamento para garantir que a implantação de mais infraestrutura seja realizada de forma confiável e gradual e, finalmente, a participação progressiva do setor privado no sistema de transportes.

BBC Brasil: Por que é tão importante diversificar os mecanismos de financiamento? De que maneira isso poderia ser feito?

Rebelo: Entre 1994 e 2001 houve pouquíssimo financiamento ao metrô em São Paulo, por exemplo, porque em 1994 o governo federal não avalizou o financiamento do Banco Mundial à linha 4 do metrô, por questões de dívidas. Só a partir de 2001 esses empréstimos voltaram a ser avalizados pelo governo e a expansão voltou a acontecer. É preciso gerar outras fontes de financiamento, que dependam menos das administrações.

Uma das maneiras de fazer isso é alugar as áreas de cima das estações de metrô para shoppings, escritórios. Ou investir em outras atividades que gerem renda para o metrô como a

publicidade e o uso da via para passar cabos de fibra ótica. No Brasil isso já se faz, mas operações urbanas tem que ser feitas com muito mais planejamento do que são feitas hoje, para que possam gerar mais dinheiro para os custos do metrô.

Em Hong Kong e Cingapura, quase um terço do custo de investimento em expansões de linhas de metrô e trem é pago pelo que eles chamam de "empreendimentos associados". Em São Paulo, o metrô tem essencialmente os shoppings.

A participação do setor privado no sistema de transportes também põe menos peso no governo, uma vez que a obra será feita por empresas privadas. Mas aí é preciso uma comissão de regulação forte, que examine os contratos de Parceria Público-Privada. Seria uma entidade como a Anatel ou a Anac.

BBC Brasil: O país, em especial as grandes cidades, parece precisar de muitas ações em diversas frentes no que se refere à melhoria dos transportes. Por onde começar?

Rebello: O mais importante é criar aqui autoridades que possam realizar investimentos em transporte nas metrópoles de uma forma duradoura e periódica.

Se não houver uma entidade que tenha essa função - e ao mesmo tempo os meios financeiros para garantir que tantos quilômetros novos de metrô e trem sejam construídos por ano -, não se terá capacidade suficiente para satisfazer a demanda dos passageiros das regiões metropolitanas.

"O que o povo quer é uma solução imediata, para amanhã. Isso não vai acontecer facilmente, infelizmente, porque houve todo este tempo perdido. Estamos falando destas soluções há 20 anos. "

Jorge Rebello, consultor de transportes do Banco Mundial

A criação de uma autoridade metropolitana implica que os governos estaduais e municipais cheguem a um acordo. Eles têm que dar a essa entidade a autoridade e o dinheiro para investir no sistema. Foi isso o que aconteceu em cidades como Madri e Londres.

BBC Brasil: E por que isso ainda não foi feito?

Rebello: Acho que isso não aconteceu porque o país está começando em diversos aspectos seu processo democrático. A população ainda não se deu conta da importância deste tipo de entidade. E deveria exigir que ela existisse.

O que tem acontecido até agora em São Paulo, por exemplo, são reuniões, às vezes informais, entre os técnicos das prefeituras e do Estado. Mas isso não é suficiente para o planejamento. O uso do solo na cidade está nas mãos da prefeitura, enquanto que a maior parte dos transportes de massa está nas mãos do Estado. O fato de não existir um casamento entre Estado e prefeitura leva às vezes a que cada um dos níveis de governo invista em algo que não é importante.

São Paulo sofre muito porque temos as principais linhas de transporte vindo ao centro e há poucos polos de desenvolvimento econômico fora do centro. E isso sobrecarrega as linhas. A criação de novos polos de emprego tem que ser pensada juntamente com o transporte. Por exemplo, a linha 4 facilitou o desenvolvimento da região de Pinheiros e da Marginal. Mas é preciso um planejamento periódico e contínuo de mãos dadas entre o Estado e a prefeitura.

Em Madri e Barcelona, me disseram que houve um momento que o transporte estava tão mal, tão mal, que todos os partidos se reuniram e chegaram à conclusão que era melhor criar uma autoridade metropolitana. E melhorou tanto que esta entidade hoje é sagrada, ninguém mexe nela.

BBC Brasil: Como funcionaria esta autoridade metropolitana?

Rebello: Há dois aspectos. Um deles é o planejamento a longo prazo de todos os investimentos de grande porte no transporte: metrô, BRT, bicicletas. Este grande plano de transporte teria cada um dos investimentos planejados, para que fosse possível avaliar as prioridades, o custo-benefício de cada uma e passar para as fases seguintes. Isso evitaria que nas mudanças de governo, chegue uma administração nova e diga "não quero fazer isso, quero fazer outra coisa que sirva ao meu propósito político".

Este órgão também seria responsável pela definição das tarifas e dos subsídios para todos os modos de transporte, então buscaria a integração cada vez maior entre eles. Por isso, ele também seria encarregado de racionalizar os sistemas. Por exemplo, quando há muitas linhas de ônibus sobrepostas, dirigir o fluxo para o metrô.



Corredores para ônibus velozes são solução mais barata no momento para capitais, segundo Rebelo

A cada sete anos, em São Paulo, se faz uma pesquisa enorme sobre os usuários de transporte para saber quais são as necessidades para o futuro. E se define o uso do solo da cidade no plano diretor. Tudo isso, que atualmente é feito em parte pela prefeitura e pelo Estado, seria feito pela entidade metropolitana.

No Rio de Janeiro, por exemplo, há uma situação bem peculiar. A maior parte dos operadores de transporte são privadas: os ônibus, os trens e as barcas. Lá seria preciso ter uma autoridade metropolitana muito forte e ela não existe formalmente.

Embora a administração do Estado e da prefeitura estejam alinhadas, isso não significa que elas estejam planejando todos os aspectos do transporte juntos. No Rio há um bilhete único do Estado e um bilhete único carioca. Uma entidade faria isso de maneira interessante para todos os municípios, não só para o Estado ou para uma das prefeituras.

BBC Brasil: Neste momento, qual deve ser o modo de transporte prioritário para as administrações das grandes cidades?

Rebelo: Não há solução de curto prazo, mas o número de BRTs – as faixas seletivas para ônibus mais velozes – é importante. Para melhorar é preciso aumentar o número de corredores exclusivos, sejam eles rodoviários ou metroferroviários.

De preferência, nas grandes cidades seriam construídas mais linhas de metrô e trens. Já os BRTs deveriam ser planejados principalmente nos acessos, para chegar às estações metroferroviárias. É muito importante aumentar o número de corredores exclusivos colocados em áreas que facilitem o acesso das pessoas não só ao trabalho, mas também à saúde, ao lazer e à educação.

Se todo mundo sabe que isso é importante, por que isso não está sendo realizado? Por causa destas lutas políticas. Qual é a solução? Uma autoridade metropolitana. E como chegar lá? A população tem que exigir isso, justamente porque está cansada, não quer mais andar como numa lata de sardinhas.

O Brasil esteve na vanguarda dos BRTs por muito tempo em algumas cidades, como Curitiba. O desafio de Curitiba será manter um sistema que é elogiado em todo o mundo, em que os transportes e o uso do solo estavam bem ligados, quando finalmente adotar o sistema de metrô.

O Transmilênio, sistema de BRT em Bogotá, na Colômbia, é considerado o sucessor do projeto de Curitiba. São duas faixas de ida e duas de volta. O sistema transporta 12 mil pessoas por hora em cada sentido e em cada faixa. Mas já está começando a ficar lento, então é preciso passar para o próximo sistema de mais capacidade, o metrô. O erro de Curitiba foi não passar para essa fase antes.



Insatisfação com transporte público foi faísca para protestos em todo o país em 2013

O BRT é, neste momento, a solução mais barata, mas ele precisa estar integrado aos outros modos de transporte.

"Está chegando o momento desse grande plano de transporte urbano para o Brasil, porque o que se perde de PIB nas capitais por causa do trânsito é (um valor) muito grande, da ordem de 2,5% do PIB."

As grandes capitais agora estão um pouco mais folgadas em termos de orçamento e querem investir, mas passaram muito tempo fazer isso. Tinha que existir um plano nacional de mobilidade, mas de financiamento, com um acordo entre as entidades governamentais para reduzir o tempo de implantação de melhorias e expansão de transportes de massa.

Está chegando o momento desse grande plano de transporte urbano para o Brasil, porque o que se perde de PIB nas capitais por causa do trânsito é (um valor) muito grande, da ordem de 2,5% do PIB.

O planejamento deve incluir os BRTs e a fase seguinte, que é o metrô, em todas as capitais do Brasil. Mas se eu fosse o governo, já estaria pensando nas cidades médias, que estão crescendo.

BBC Brasil: A maioria das obras de mobilidade urbana planejadas para a Copa do Mundo 2014 não sairá do papel. Como você avalia as que estão sendo realizadas?

Rebello: Tenho acompanhado realmente os BRTs do Rio. Acho que foi uma boa decisão e estão avançando.

Se os investimentos para a Copa foram pensados para servir à população que existe no entorno das linhas que estão sendo projetadas, isso será ótimo. Mas se eles foram projetados só para servir estádios, a única forma positiva de aproveitar isso no futuro seria elaborar planos para desenvolver os arredores dessas linhas que levam aos estádios. É o que fizeram, por exemplo, no Japão, ao redor de Tóquio.

O que o povo quer é uma solução imediata, para amanhã. Isso não vai acontecer facilmente, infelizmente, porque houve todo este tempo perdido. Estamos falando destas soluções há 20 anos. O que é preciso em cada cidade agora é um plano, um acordo entre as principais autoridades para manter a continuidade. Não se pode fazer o que se fez em Salvador, de interromper um projeto.

É preciso escolher em cada cidade pessoas que são conhecidas por começar a obra e terminar a obra. Ter um pacto entre todas as agências fiscalizadoras para não interromper por qualquer coisa os projetos. Elas tem que investigar as denúncias até o fim, mas sem deixar o projeto parar, como foi o caso de Salvador.

Aqui em Brasília as ciclovias se tornaram calçadões, em especial pela ausência de calçadas em boas condições (não que as ciclovias sejam um primor da engenharia, mas são muito melhores que as velhas e abandonadas calçadas). E é comum ouvir comentários hostis de ciclistas acerca da presença de pessoas caminhando ou correndo na ciclovia (melhor dizendo, no calçadão).

Até já presenciei um quase atropelamento de jovens (que passavam pelo calçadão no caminho para a escola) por um ciclista enfurecido, em alta velocidade e com fones de ouvido.

Particularmente, prefiro pedalar e ver outras pessoas andando e pedalando a seguir solitário no caminho, mesmo que, para isso, eu tenha que pedir licença e reduzir a velocidade em alguns momentos.

Uirá

No geral, ciclistas que reclamem de pedestres são aqueles que não andam de bicicleta no seu dia-dia na ruas da cidade porque se não teria a calma, entendimento e respeito que Uirá, eu é outros tem com essa situação.

O pior é que eu avisei os "irresponsáveis" do fato, mas com tudo desses projetos do DF, fomos ignorados! :P

Abç

Phillip James

Bambu Bike do Brasil bambubikebrasil@gmail.com,

Harmonia.

Hoje pedalando no trecho novo da ciclovia pinheiros, sentido Interlagos/Cidade Jardim, depois

de algum tempo sozinho e faminto, fiquei extremamente feliz ao cruzar com uma pessoa fazendo cooper ali.

Humanizar é o caminho.

roberson.miguel roberson.miguel@gmail.com

Para ver essa discussão na Web, acesse

<https://groups.google.com/d/msgid/ucb-associados/A7948172-D0BC-4083-8704-E2A2F7404EE6%40gmail.com>.