

UNIVERSIDADE FEDERAL DO RIO GRANDE DO SUL
INSTITUTO DE FILOSOFIA E CIÊNCIAS HUMANAS
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM SOCIOLOGIA

DANIELLE SOARES PIRES DE OLIVEIRA

**“MAIS AMOR, MENOS MOTOR”: ANÁLISE SOBRE A ATUAÇÃO DA
REDE CICLOATIVISTA NA CONSTRUÇÃO DA AGENDA DA POLÍTICA DE
MOBILIDADE URBANA DE PORTO ALEGRE/RS.**

PORTO ALEGRE

2017

DANIELLE SOARES PIRES DE OLIVEIRA

**“MAIS AMOR, MENOS MOTOR”: ANÁLISE SOBRE A ATUAÇÃO DA
REDE CICLOATIVISTA NA CONSTRUÇÃO DA AGENDA DA POLÍTICA DE
MOBILIDADE URBANA DE PORTO ALEGRE/RS.**

Dissertação submetida ao Programa de Pós-Graduação em Sociologia da Universidade Federal do Rio Grande do Sul como requisito parcial para a obtenção do grau de Mestre em Sociologia.

Orientador: Prof. Dr. Marcelo Kunrath Silva

PORTO ALEGRE

2017

CIP - Catalogação na Publicação

Soares Pires de Oliveira, Danielle
"MAIS AMOR, MENOS MOTOR": ANÁLISE SOBRE A ATUAÇÃO
DA REDE CICLOATIVISTA NA CONSTRUÇÃO DA AGENDA DA
POLÍTICA DE MOBILIDADE URBANA DE PORTO ALEGRE/RS. /
Danielle Soares Pires de Oliveira. -- 2017.
175 f.

Orientador: Marcelo Kunrath Silva.

Dissertação (Mestrado) -- Universidade Federal do
Rio Grande do Sul, Instituto de Filosofia e Ciências
Humanas, Programa de Pós-Graduação em Sociologia,
Porto Alegre, BR-RS, 2017.

1. Bicicleta. 2. Políticas Públicas. 3. Mobilidade
Urbana. 4. Cicloativismo. I. Kunrath Silva, Marcelo,
orient. II. Título.

DANIELLE SOARES PIRES DE OLIVEIRA

“MAIS AMOR, MENOS MOTOR”: ANÁLISE SOBRE A ATUAÇÃO DA REDE CICLOATIVISTA NA CONSTRUÇÃO DA AGENDA DA POLÍTICA DE MOBILIDADE URBANA DE PORTO ALEGRE/RS.

Dissertação submetida ao Programa de Pós-Graduação em Sociologia da Universidade Federal do Rio Grande do Sul como requisito parcial para a obtenção do grau de Mestre em Sociologia.

BANCA EXAMINADORA

Prof. Dr. Marcelo Kunrath Silva – UFRGS

(Orientador)

Prof^ª. Dr^ª. Leticia Maria Schabbach – UFRGS

(Membra)

Prof^ª. Dr^ª. Monika Weronika Dowbor da Silva – Unisinos

(Membra)

Prof. Dr. Odir Züge Junior – Universidade Cruzeiro do Sul

(Membro)

À minha mãe, Lionara, a qual me orgulho de ser sua filha, e ao meu pai, Paulo (*in memoriam*), grandes exemplos a serem seguidos, que desde cedo me ensinaram a importância de sempre corrermos atrás de nossos sonhos.

AGRADECIMENTOS

Agradeço o apoio incondicional de meu pai (*in memoriam*) e de minha mãe, que sempre estiveram ao meu lado incentivando-me na busca da realização dos meus sonhos e compreendendo as minhas ocupações com a pesquisa.

Agradeço ao meu noivo, pela ajuda e apoio de sempre, motivando-me a cursar o mestrado e após, mesmo com todas as dificuldades, não me deixando desistir de tentar concluir, além de ter compreendido minhas angústias e estresses.

Agradeço aos meus amigos por todo o apoio e compreensão devido à realização dessa pesquisa.

Agradeço a todos os que participaram desta pesquisa como entrevistados, pela atenção, disponibilidade e comprometimento, sendo todos essenciais para o resultado obtido na realização desta pesquisa. Agradeço também aos que me apoiaram na escolha do tema, colaborando com comentários ou demonstrando interesse em saber mais sobre este estudo.

Agradeço à UFRGS, ao Programa de Pós-Graduação em Sociologia e aos professores por toda a dedicação, os conhecimentos e aprendizados transmitidos durante toda a minha trajetória acadêmica, aos colegas de curso e aos membros do GPACE (Grupo de Pesquisa Associativismo, Contestação e Engajamento), que sempre contribuíram com sugestões ao longo da pesquisa.

Um agradecimento especial ao meu orientador, Prof. Dr. Marcelo Kunrath Silva, por todas as oportunidades, possibilitando ao máximo um compartilhamento de saberes. Obrigada pela paciência, compreensão, dedicação e incentivo, que desde o início da escolha do tema demonstrou interesse e expectativa em relação ao estudo, fazendo parte de uma colaboração mais do que essencial em todos os aspectos dessa pesquisa.

RESUMO

Historicamente, o cicloativismo vem lutando por uma transformação nas formas como as pessoas se relacionam com a/cidade, confrontando principalmente o modelo de sociedade estruturado em torno da cultura do automóvel. Antes do Plano Diretor Cicloviário Integrado (PDCI) de Porto Alegre ser aprovado em 2009, alguns ciclistas e ativistas já demandavam políticas públicas cicloviárias ao Poder Público. A ocorrência do evento Massa Crítica na cidade, a partir de 2008, e o atropelamento coletivo sofrido em 2011 deram início a um debate público dando maior visibilidade ao tema. O estudo parte da seguinte pergunta: Como os atores da rede cicloativista atuam no processo de construção da agenda política de mobilidade de Porto Alegre? A dissertação argumenta que no momento em que a rede cicloativista da cidade percebe uma abertura com o destaque na mídia e na sociedade, essa rede de atores se complexifica, resultando em diferentes formas de organização (constituição de novas organizações formais) e atuação (participação institucional, qualificação e proposição). Através do método de reconstrução de processos, o uso de entrevistas semiestruturadas com atores referenciais no âmbito da rede cicloativista e atores estatais, análise de documentos e levantamento de notícias, analisa-se como os atores da rede cicloativista atuaram nos diferentes fluxos propostos no Modelo de Fluxos Múltiplos de Kingdon (2014) no processo de construção da agenda política de mobilidade de Porto Alegre. Destaca-se que o enfoque desta pesquisa não está nas mudanças, efeitos ou resultados provocados pela rede cicloativista na implementação de políticas públicas. O objetivo principal aqui é de analisar como essa rede atua nos diferentes fluxos na tentativa de colocar o tema do uso da bicicleta na agenda política.

Palavras-chave: Bicicleta. Políticas Públicas. Mobilidade Urbana. Cicloativismo.

ABSTRACT

Historically, bicycle advocacy has been struggling for a transformation in the way people relate to the city, confronting mainly the model of society structured around the culture of the automobile. Before Porto Alegre's Integrated Cycle Tracking Plan (PDCI) was approved in 2009, some cyclists and activists already demanded public bicycle policies to the Public Power. The occurrence of the Critical Mass event in the city as of 2008 and the collective run over suffered in 2011 initiated a public debate giving broader visibility to the theme. The study starts with the following question: How do the players of the bicycle-advocacy network act in the process of building the political agenda of mobility in Porto Alegre? The dissertation argues that at the moment, the city's bike activism advocates network perceives an openness with prominence in the media and society, this network of players is becoming more complex, resulting in different forms of organization (formation of new formal organizations) and performance, qualification and proposition. Through the method of process reconstruction, the use of semi-structured interviews with referential players within the scope of the bicycle advocacy network and state actors, document analysis and news gathering, the study seeks to analyze how the players of the bicycle-advocacy network acted in the different flows proposed in the Multiple Streams Model of Kingdon (2014) in the process of building the political agenda of mobility of Porto Alegre. It should be noted that the focus of this research is not on the changes, effects or results provoked by the bike activism advocates network in the implementation of public policies, because even with some changes in the state institutional dynamics, the main objective here is to analyze how this network operates in the different ways to put the bicycle theme on the political agenda.

Keywords: Bicycle. Public Policies. Urban Mobility. Bicycle Advocacy

LISTA DE ILUSTRAÇÕES

Figura 1: Linha do tempo – processos relacionados ao cicloativismo em Porto Alegre.....	20
Figura 2: Esquema de entidades e grupos aos quais os entrevistados participam.....	25
Figura 3: Vinculações dos entrevistados nos âmbitos estatais.....	25
Figura 4: Esquema de Modelo dos Fluxos Múltiplos de Kingdon.....	39
Figura 5: Esquema modelo de análise.....	46
Figura 6: Nota publicada em 14/05/2009.....	61
Figura 7: Cartaz de divulgação do evento Massa Crítica.....	77
Figura 8: Síntese atuação da rede nos fluxos no período antes do atropelamento coletivo.....	81
Figura 9: Notícia publicada no Jornal Zero Hora (06/03/2011).....	92
Figura 10: Manchete de notícia publicada no Jornal Zero Hora (02/03/2011).....	94
Figura 11: Notícia publicada no Jornal Zero Hora (26/03/2011).....	95
Figura 12: Notícia publicada no Jornal Zero Hora (31/12/2011).....	96
Figura 13: Notícia publicada no Jornal Zero Hora (02/03/2013).	97
Figura 14: Notícia publicada em 23/12/2011.....	104
Figura 15: Notícia publicada em 07/01/2012.....	106
Figura 16: Nota publicada dia 26/12/2011.....	107
Figura 17: Notícia publicada dia 23/01/2012.....	115
Figura 18: Notícia sobre a luta dos cicloativistas pelas verbas para as ciclovias.	141
Figura 19: Notícia sobre Protesto contra mudança no Plano Ciclovitário.....	144
Figura 20: Notícia sobre Bicicletada contra o destino das multas.....	145
Figura 21: Síntese de atuação da rede cicloativista pós-atropelamento.....	163
Figura 22: Síntese da atuação da rede cicloativista no processo de construção da agenda da política de mobilidade local.....	165

LISTA DE TABELAS, GRÁFICOS E QUADROS

Tabela 1: Esquema explicativo.....	21
Tabela 2: Materiais excluídos do corpus de dados da pesquisa.....	27
Tabela 3: Materiais incluídos do corpus de dados da pesquisa.....	27
Gráfico 1: Ano x Formato das publicações – 2009 a 2015.....	87
Gráfico 2: Temática das publicações x ano (2009 a 2015).....	88
Gráfico 3: Publicações por mês (2011).....	90
Quadro 1: Síntese da atuação da rede cicloativista no processo de construção da agenda da política de mobilidade local.....	80
Quadro 2: Relatos dos entrevistados a respeito da incidência exercida pela rede cicloativista.....	153
Quadro 3: Síntese de atuação da rede cicloativista pós-atropelamento.....	162
Quadro 4: Repertórios de atuação dos atores cicloativistas nos fluxos.....	164

LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

ACPA - Associação de Ciclistas de Porto Alegre
ACZS – Associação de Ciclistas da Zona Sul
ConCidades - Conselho das Cidades
CMM - Confederação Nacional dos Municípios
CREA-RS - Conselho Regional de Engenharia e Agronomia do Rio Grande do Sul
CTB - Código de Trânsito Brasileiro
DETRAN-RS - Departamento estadual de Trânsito do Rio Grande do Sul
EPTC - Empresa Pública de Transporte e Circulação
ESEF - Escola Superior de Educação Física
FMASC - Fundo Municipal de Apoio à Implantação do Sistema Cicloviário
IAB - Instituto de Arquitetos do Brasil
LAPPUS – Laboratório de Políticas Públicas e Sociais
MC - Massa Crítica
Mobicidade – Associação pela Mobilidade Urbana em Bicicleta
MP – Ministério Público
UFRGS - Universidade Federal do Rio Grande do Sul
PDCI - Plano Diretor Cicloviário Integrado
PDP - Plano Diretor Participativo
PLCE - Projeto de Lei Complementar do Executivo
PNUD - Política Nacional de Desenvolvimento Urbano
SMAM - Secretaria do Meio Ambiente Municipal
SMMU - Secretaria Municipal de Mobilidade Urbana
SEMOB - Secretaria Nacional de Transporte e de Mobilidade Urbana
SMF - Secretaria Municipal da Fazenda
SMT - Secretaria Municipal de Transportes
SMOV - Secretaria Municipal de Obras e Viação
SMURB - Secretaria Municipal de Urbanismo
PGM - Procuradoria-Geral do Município
TJ – Tribunal de Justiça

SUMÁRIO

1 INTRODUÇÃO.....	14
1.1 Apresentação.....	14
1.2 Objetivos.....	20
1.3 Hipóteses.....	21
1.4 Procedimentos metodológicos.....	22
1.4.1 Métodos e técnicas de análise.....	22
1.4.2 Seleção dos entrevistados.....	23
1.4.3 Quantificação do corpus dos dados.....	26
2 PRESSUPOSTOS TEÓRICOS.....	29
2.1 Pesquisas sobre o cicloativismo no Brasil: uma breve revisão bibliográfica.....	29
2.2 O modelo de fluxos múltiplos.....	32
2.3 Abordagens do campo do ativismo e da interação entre movimentos e o Estado: o cicloativismo enquanto uma rede que atua desenvolvendo diferentes repertórios.....	40
3 CICLOATIVISMO NO BRASIL.....	47
3.1 Surgimento do cicloativismo no Brasil.....	47
4 PRÉ-ATROPELAMENTO COLETIVO: O ENVOLVIMENTO DE ATORES CICLOATIVISTAS NA APROVAÇÃO DE UMA POLÍTICA CICLOVIÁRIA E A REIVINDICAÇÃO DE SEU CUMPRIMENTO.....	54
4.1 Aprovação do PDCI (Plano Diretor Cicloviário Integrado) de Porto Alegre.....	54
4.2 Participação nos espaços de diálogo do Poder Público.....	64
4.3 Ocorrência de eventos cicloativistas em Porto Alegre.....	70
4.3.1 Bicicletada.....	70
4.3.2 Início do evento Massa Crítica em Porto Alegre.....	73
5 O ATROPELAMENTO COLETIVO COMO EVENTO-CRISE: A REPERCUSSÃO DO TEMA NA MÍDIA E O CRESCIMENTO DO EVENTO MASSA CRÍTICA.....	82
5.1 O destaque do tema na mídia.....	86
6 PÓS-ATROPELAMENTO: MUDANÇAS NAS FORMAS DE ORGANIZAÇÃO E ATUAÇÃO DA REDE CICLOATIVISTA DE PORTO ALEGRE.....	112

6.1 Fórum Mundial da Bicicleta (2012).....	112
6.2 Criação de novas associações representativas de ciclistas.....	118
6.3 Eleição de um vereador que defende pautas cicloativistas.....	128
6.4 Debate acerca da implantação do PDCL.....	135
6.5 Mobilizações e pressões exercidas no fluxo da política.....	140
6.6 Criação de novos espaços institucionais.....	147
6.6.1 Criação do Conselho Gestor do FMASC.....	147
6.6.2 Criação do Grupo de Trabalho de Segurança para Ciclistas no Detran-RS..	153
6.7 Síntese do capítulo.....	160
CONCLUSÕES.....	164
REFERÊNCIAS.....	168
ANEXOS.....	174

1 INTRODUÇÃO

1.1 Apresentação

Esta pesquisa objetiva abordar o tema do cicloativismo. Historicamente, no país, o cicloativismo vem lutando por uma transformação nas formas como as pessoas relacionam-se com a/cidade, confrontando principalmente o modelo de sociedade estruturado em torno da cultura do automóvel. O termo cicloativismo é usado para a atividade de militância política que se manifesta através de diversas formas de ação em defesa de melhores condições para o uso da bicicleta na cidade, assumindo caráter reivindicatório ou contestatório junto à sociedade e ao Estado (XAVIER, 2011). Em relação às reivindicações do cicloativismo também podemos ver com Raquel (2010):

O movimento social pró-bicicleta (em defesa e promoção da bicicleta como meio de transporte), conhecido como cicloativismo, luta pela inclusão das bicicletas nas cidades através da construção de políticas públicas de mobilidade urbana destinadas ao uso da bicicleta. Os cicloativistas lutam pelos direitos dos ciclistas e a popularização da bicicleta a fim de construir cidades mais saudáveis, mais humanas, mais sociáveis, mais seguras e sustentáveis. Porém, é importante salientar que o ideal e a luta do movimento cicloativista transcende a promoção do uso da bicicleta como transporte, ele se propõe a discutir a transformação de um consolidado estilo de vida vinculado ao insustentável modelo automobilístico. Pode-se dizer que esse movimento tem origens na década de 60, quando a luta contra o automóvel era algo realmente novo e um atentado contra “as maravilhas do progresso”; em plena ascensão automobilística, um movimento em Amsterdã chamado Provos (uma abreviatura para “provocação”) contrapôs a emergente cultura automobilística com a bicicleta. (RAQUEL, 2010, p. 78)

Muitos pesquisadores definem o cicloativismo enquanto um movimento, porém trata-se aqui de algo mais amplo, sendo uma rede caracterizada por sua heterogeneidade e complexidade. Portanto, em termos práticos, para melhor compreensão dessa pesquisa, optamos pela utilização do termo “*rede cicloativista*”, partindo da definição de movimentos sociais formulada por Diani (1992, p. 13) como: “redes informais de atores (organizações, grupos e indivíduos) engajadas em conflitos pelo controle de recursos materiais ou simbólicos, baseadas em identidades compartilhadas”. Consideramos que esse conceito de rede nos permite caracterizar a rede cicloativista, a qual é composta por diversos atores, grupos, organizações e entidades que operam de formas distintas em diferentes níveis, lutando pelo mesmo objetivo. Diani e Bison (2010) destacam que a compreensão de um movimento como uma rede informal ajuda a analisar casos empíricos de ação coletiva que apresentam maior nível de complexidade, como consideramos ser o caso do cicloativismo:

A compreensão de um movimento como uma rede informal de vários indivíduos e organizações nos ajudaria a identificar a tensão entre a dinâmica de movimento e a dinâmica organizacional no interior de casos empíricos complexos de ação coletiva e, possivelmente, a delinear sua evolução ao longo do tempo. (DIANI; BISON, 2010, p. 8)

A emergência da discussão e de políticas orientadas para o uso da bicicleta como alternativa de transporte dá-se em um contexto no qual as cidades brasileiras vivem um momento de crise da mobilidade urbana. Em resposta a tal situação, agentes da sociedade e do Estado passam a exigir uma mudança do paradigma baseado no transporte individual motorizado (BRASIL, 2007). Apresenta-se alguns exemplos de tais aspectos, destacando alguns agentes que reivindicam essa mudança.

O *Critical Mass*¹ (Massa Crítica) é um dos eventos cicloativistas mais conhecidos mundialmente e que ocorre desde 2008 em Porto Alegre, reunindo ativistas que possuem este objetivo maior: repensar o uso da rua e o transporte urbano (OLIVEIRA, 2013). Em relação à ocorrência do evento no Brasil, podemos ver como se dá seu surgimento:

No Brasil, em 2002, a Massa Crítica surge como Bicicletada, movimento sem líderes e sem organização formal; a Bicicletada reúne ciclistas uma vez por mês para fazer uso dos seus direitos: pedalar em grupo pela cidade com o objetivo de (re)ocupação das ruas, conscientização e promoção ao uso bicicleta como transporte. Esse movimento vem crescendo por todo Brasil e atualmente já existe em São Paulo, Porto Alegre, Rio de Janeiro, Curitiba, Florianópolis, Brasília, Maceió, Vitória, entre tantas outras. (RAQUEL, 2010, p. 78)

Züge Junior (2016) também aborda em sua pesquisa o momento e o contexto em que começaram a ocorrer as Bicicletadas no Brasil, destacando o fato de que uma organização em rede marca as massas críticas brasileiras, que surgem em 2002, a partir das ações do movimento anticapitalista em São Paulo:

[...] em junho de 2002, ocorre a primeira bicicletada e/ou massa crítica em São Paulo, e o movimento toma uma feição diferente da anterior, abandonando as tentativas de diálogo pela via institucional (como, por exemplo, a tentativa frustrada de eleger-se vereadora a ativista Renata Falzoni) e passando às ações de ocupação das ruas, propaganda pelo uso da bicicleta e outras ações com maior apelo midiático. Aqui é importante citar a presença de vários ativistas com formação em Comunicação Social, Arquitetura e Urbanismo, Engenharia etc., de modo a haver um conhecimento compartilhado acerca de como, onde e quando agir. (ZÜGE JUNIOR, 2016, p. 26)

Em 25 de fevereiro de 2011, os participantes do evento Massa Crítica sofreram um atropelamento coletivo causado por um motorista durante a ocorrência de um evento em Porto

¹ Surgiram em 1992, em San Francisco, Califórnia, EUA, a partir da observação de um ativista americano, Chris Carlsson, acerca da forma como ciclistas chineses atravessavam grandes cruzamentos nas vias chinesas: pelo acúmulo de ciclistas numa massa que em certo momento, dado o grande número de pessoas, forçava a passagem por entre veículos muito mais pesados. (ZÜGE JUNIOR, 2016, p. 30) Realizadas todas as últimas sextas-feiras de cada mês, ocorre atualmente em mais de 400 cidades mundialmente.

Alegre. Após tal acontecimento, o movimento tornou-se mais conhecido na cidade, causando um aumento no número de participantes (SILVA, R. 2011; DALPIAN, 2013), além de motivar o início do debate público, dando maior visibilidade ao tema na mídia, na sociedade e no Poder Público (LIED, 2015; SANDER, 2013). Esse acontecimento será analisado de forma mais aprofundada posteriormente no capítulo 5.

Um maior destaque do cicloativismo no país e em Porto Alegre surge também, não por acaso, em um contexto em que há uma disseminação de protestos e movimentos no Brasil. Dentre eles, o Bloco de Luta pelo Transporte Público em Porto Alegre, que luta por um transporte público com melhor qualidade e uma tarifa mais justa e o Movimento Passe Livre em São Paulo e outras cidades brasileiras, que defende um transporte público gratuito e fora da iniciativa privada, ou seja, movimentos também pautados na defesa de melhorias para a mobilidade urbana. Em relação a esse contexto, podemos ver com os autores abaixo:

Sem dúvida, um dos motivos que colocaram a questão da mobilidade ainda mais no centro do debate sobre o futuro da sociedade urbana no Brasil foi o protagonismo que as demandas sociais relacionadas ao transporte urbano tiveram nas chamadas “Jornadas de Junho”, como ficou conhecida a série de manifestações que começaram em junho de 2013. Desde então, muito tem se falado sobre os desafios e as soluções para os problemas da mobilidade urbana, especialmente aqueles que incidem negativamente sobre as dimensões social e ambiental da vida urbana. A superação desses graves problemas de mobilidade existentes hoje em nossas cidades passa inevitavelmente pelo transporte ativo – entendido como pedalar e andar – e por seu papel fundamental na construção de cidades mais socialmente justas e sustentáveis. (ANDRADE; RODRIGUES; MARINO; LOBO, 2016, p. 11 - 12)

A pergunta de partida que orienta o presente estudo é: Como os atores da rede cicloativista atuam no processo de construção da agenda política de mobilidade de Porto Alegre?

Para abordar o processo de construção da agenda da política de mobilidade urbana, adota-se aqui o Modelo de Fluxos Múltiplos, proposto por Kingdon (2014)², cujo modelo aborda o processo da definição de agenda (*agenda-setting*), sendo utilizado para explicar as mudanças nas políticas públicas. Através desse modelo, que estabelece a estrutura básica dos três fluxos (dos problemas, das soluções ou alternativas e da política), buscamos organizar esse estudo no sentido de compreender como os atores da rede cicloativista atuam em cada fluxo no processo de definição da agenda da política de mobilidade urbana de Porto Alegre.

Para compreender e analisar as diferentes formas de atuação de tais atores nesse processo de definição da agenda, adota-se a definição formulada por Tilly do conceito de repertório³: “A palavra repertório identifica um conjunto limitado de rotinas que são aprendidas,

² A primeira edição da obra de Kingon é de 1984.

³ Para uma apresentação da trajetória do conceito de “repertório” na obra de Charles Tilly, ver Alonso (2012).

compartilhadas e encenadas através de um processo relativamente deliberado de escolha” (TILLY, 1995 apud ALONSO, 2012, p. 26), pois supõe-se que os atores da rede cicloativista desenvolvem diferentes repertórios para tentar influir nos distintos fluxos.

A principal argumentação dessa pesquisa é que a rede cicloativista de Porto Alegre vai se transformando no processo de atuação para influir na política de mobilidade urbana em prol do uso da bicicleta. Esta transformação resulta em uma complexificação da rede cicloativista, que se expressa em diferentes formas de organização (constituição de novas organizações formais, paralelamente à presença e atuação de coletivos/ redes informais) e de atuação (participação institucional, qualificação e proposição, paralelamente ao desenvolvimento de ações de confronto e de manifestação pública extrainstitucionais). Portanto, a partir da formação de organizações e redes de grupos e do desenvolvimento de diferentes repertórios, os atores cicloativistas atuam buscando incidir na construção da agenda da política de mobilidade urbana de Porto Alegre. Em relação às diversas formas que essa rede atua, podemos destacar o que Züge Junior (2016) aborda em sua pesquisa:

Ressalte-se que esses grupos atuantes podem ser classificados de duas formas: os grupos institucionalizados, formalizados, tomando forma associativa e constituindo personalidade jurídica, e grupos não institucionalizados, horizontalizados, e que prescindem de personalidade jurídica, denominados coletivos, com fluidez de membros, mas essenciais para determinadas ações. (ZÜGE JUNIOR, 2016, p. 20)

Em relação à política de mobilidade urbana em prol do uso da bicicleta na cidade, destaca-se o fato de que, em 2009, foi aprovado pela Lei Complementar 626/2009 - o Plano Diretor Cicloviário Integrado (PDCI) de Porto Alegre. Uma emenda do Art. 32 à Lei Complementar 626/2009 havia determinado que, anualmente, no mínimo 20% do montante arrecadado com multas de trânsito seriam aplicados na construção de ciclovias e em programas educativos. Tais programas seriam dirigidos a orientar e a conscientizar motoristas, pedestres e ciclistas quanto ao uso adequado da bicicleta, do sistema cicloviário e das regras de circulação e de segurança a serem compartilhados entre eles. Porém, essa emenda vinha sendo descumprida.

Nesse contexto, nos últimos cinco anos, foram criadas em Porto Alegre novas associações com o objetivo de representar os ciclistas, pedestres e cicloativistas na defesa pelo uso da bicicleta e participação na discussão de políticas de mobilidade urbana em Porto Alegre. As entidades criadas nesse período foram o Laboratório de Políticas Públicas e

Sociais (LAPPUS)⁴, a Associação dos Ciclistas de Porto Alegre – ACPA⁵ e a Associação pela Mobilidade Urbana em Bicicleta – Mobicidade⁶. A Associação de Ciclistas da Zona Sul (ACZS)⁷ já existia desde 1994 na cidade, mas vinha atuando em um âmbito mais esportivo em relação ao uso da bicicleta. Em relação à atuação e pressão exercida pelo cicloativismo, Veek (2013) afirma:

Em Porto Alegre a prefeitura ainda se mostra pouco ousada no que tange inovação na gestão da cidade. Porém o movimento cicloativista tem se organizado de forma a pressionar os Órgãos Públicos, a fim de que a bicicleta seja respeitada e reconhecida. Associações formais, visando um reconhecimento da Esfera Pública, foram formadas. (VEEK, 2013, p. 52)

Ao mesmo tempo, observa-se a manutenção e, mais do que isto, a criação de ações extrainstitucionais pela rede cicloativista de Porto Alegre. Um exemplo de ação extrainstitucional criada recentemente é o Pedal das Gurias, evento que começou a ocorrer em janeiro de 2016, em Porto Alegre, todas as quintas-feiras, destacando a questão de gênero na rede cicloativista:

[...] no dia 17 de janeiro, a gente resolveu fazer um pedal e chamar todas as mulheres para o pedal. No primeiro dia teve 12 meninas e ontem foi muito legal, foram 47, 49 meninas que foram pedalar. Saímos, nos encontramos às 20 horas ali nas Cuias, tava frio, devia estar uns 7 graus, tava tranquilo, mas não tava favorável e mesmo assim tinha 57 mulheres dispostas a pedalar e a gente 'tá, mas isso é só um pedal'. Tem algumas plataformas que utilizam o número de mulheres pedalando na rua como uma cidade mais cicloviária, tipo, então se tu tá numa cidade mais segura,

⁴ É uma organização da sociedade civil de direito privado sem fins lucrativos, que tem por objetivo estudar e difundir o estudo das políticas públicas. A partir de 2009, passou a atuar em mobilidade urbana por bicicleta e no monitoramento de políticas públicas e sociais, contribuindo no monitoramento e acompanhado a implementação do PDCI, além de manter e/ou apoiar várias iniciativas. Disponível em: <http://www.lappus.org/site/?page_id=2> Acesso em: 20 set. 2016.

⁵ Fundada em Dezembro de 2011, a ACPA é uma entidade sem fins lucrativos que busca por melhores condições para os usuários da bicicleta em suas mais diversas modalidades. Sua missão é contribuir para a construção de uma sociedade sustentável, difundindo a educação, a mobilidade, e todos os demais aspectos positivos ligados ao uso da bicicleta. Disponível em: <<http://www.acpa.org.br/>> Acesso em: 15 out. 2016.

⁶ Criada em 2012 para facilitar a interação dos interesses coletivos de ativistas com outras instituições – principalmente governo e instituições públicas, visando a ação direta ao diálogo com o poder público, da remodelação dos espaços públicos à conscientização e educação para o convívio harmônico. É uma associação de pessoas que lutam e defendem o desenvolvimento de uma cidade mais humana, focada em políticas públicas que beneficiem não apenas o trânsito de bicicletas, mas todos os modais não motorizados. Disponível em: <http://www.mobicidade.org/?page_id=2> Acesso em: 10 out. 2016.

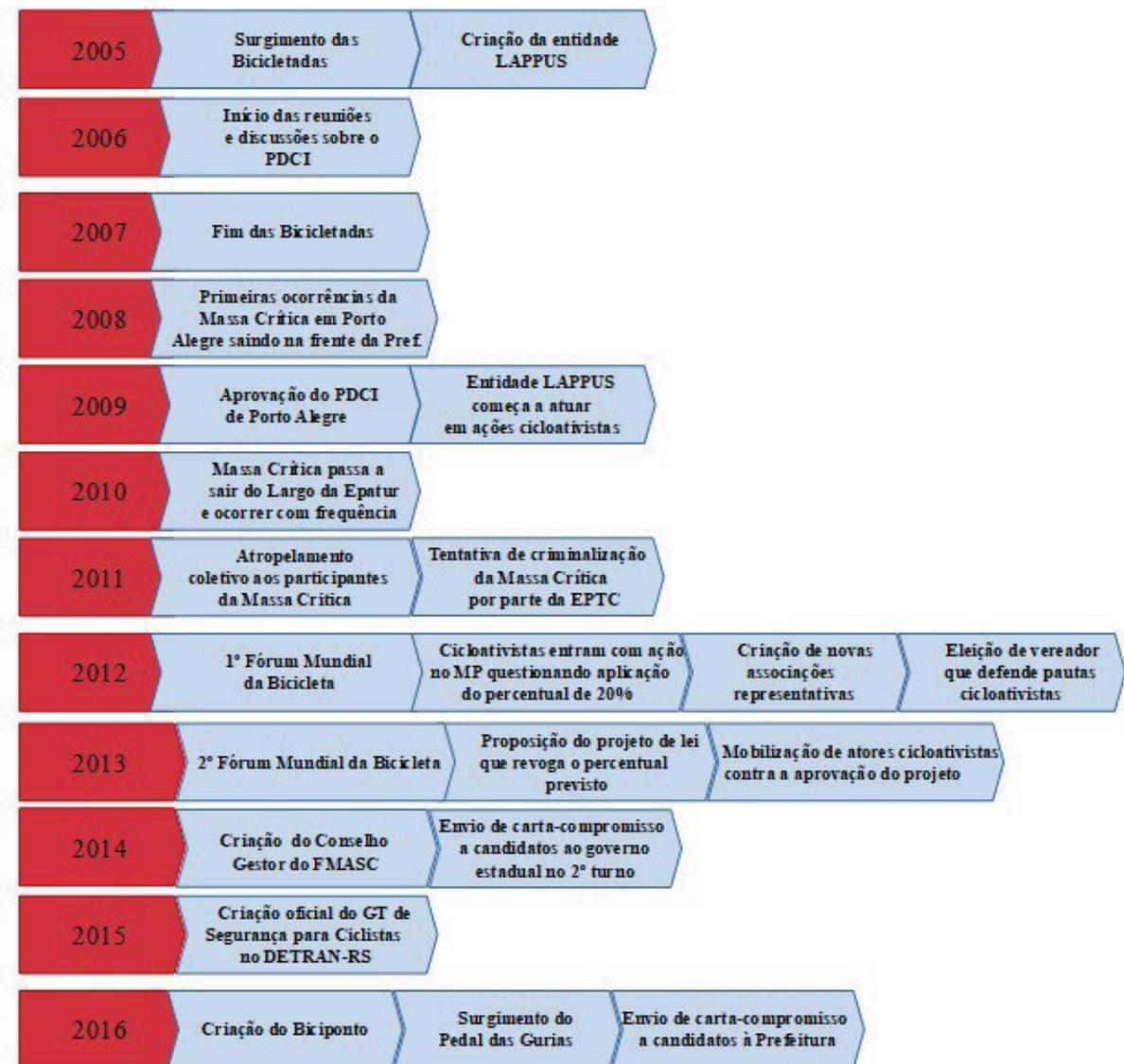
⁷ Entidade sem fins lucrativos, que busca conscientizar os ciclistas, motoristas e a comunidade em geral, que a bicicleta é uma nova tendência de locomoção 100% ecológica, incentivando a atividade como forma de melhorar a qualidade de vida e promovendo a cidadania. Disponível em: <https://aczs.wordpress.com/sobre-a-aczs/> Acesso em: 20 dez. 2016.

é porque tu tem mulheres pedalando. Claro que o Pedal das Gurias tenta quebrar isso porque, tipo, não, a gente pedala porque a gente se expõe, porque a gente pode, vamos quebrar esse mito, mas o sistema diz que por causa dessa ação tem mais mulheres pedalando e o fato de ter mais mulheres pedalando significa que o trânsito é mais tranquilo em Porto Alegre. Então isso é cicloativismo, hoje em dia eu consigo enxergar. (ENTREVISTA 20)

Um dos argumentos centrais aqui é que o ingresso e a atuação no campo estatal para disputar o conteúdo de uma política pública é um processo que tem implicações importantes na forma de como a rede de atores de um movimento social organiza-se e atua. De um lado, é preciso enquadrar-se (mesmo que tensionando) às regras e condições que definem a possibilidade de participar de campos institucionais e/ou políticos. Esse processo também envolve a mobilização de recursos (conhecimentos, relações, experiências etc.) que conferem legitimidade para atuar no âmbito institucional. De outro lado, a manutenção da disposição e da capacidade de atuar extrainstitucionalmente é fundamental para a busca de apoio da opinião pública e o exercício da pressão política sobre os outros atores com os quais se disputa a política de mobilidade.

Para facilitar a compreensão da análise que veremos ao longo do texto, foi elaborada uma linha do tempo (figura 1 abaixo) a qual podemos ver, em ordem cronológica, alguns dos principais processos ocorridos na cidade envolvendo a rede cicloativista entre o período de análise dessa pesquisa:

Figura 1: Linha do tempo – processos relacionados ao cicloativismo em Porto Alegre.



Fonte: autoria própria.

1.2 OBJETIVOS

Objetivo geral: analisar como os atores da rede cicloativista atuaram no processo de construção da agenda da política de mobilidade urbana de Porto Alegre.

Objetivos específicos:

- Mapear a rede que compõe o cicloativismo em Porto Alegre, apresentando os ativistas e organizações referenciais da rede, um breve histórico de como ela se constituiu em Porto Alegre e como ela contribuiu na formação de uma agenda pública nos últimos anos até a data atual;
- Identificar e analisar os repertórios de ação utilizados pelos atores da rede cicloativista de Porto Alegre;
- Identificar e analisar a atuação dos atores da rede cicloativista nos distintos fluxos da construção da agenda da política de mobilidade urbana em Porto Alegre.

1.3 HIPÓTESES

Tabela 1: Esquema explicativo

Formas de atuação	Fluxos	Problemas	Soluções	Política
Repertórios		Dramatização Eventos	Experiências Propostas Estudos Participação institucional	Pressão Negociação Atuação institucional

Fonte: autoria própria.

Na medida em que o processo de construção da agenda da política de mobilidade urbana estrutura-se em torno de distintos fluxos (problemas, soluções e política), os atores da rede cicloativista desenvolvem diferentes repertórios e adotam distintas formas de organização para tentar incidir em cada um destes fluxos e, desta forma, participar da construção da agenda.

1.4 PROCEDIMENTOS METODOLÓGICOS

1.4.1 Métodos e técnicas de análise

A pesquisa utiliza métodos e técnicas do tipo qualitativo, pois, de acordo com os objetivos a serem desenvolvidos na pesquisa, acredita-se ser o tipo de estudo mais adequado pelo fato de permitir uma análise mais aprofundada e específica sobre o tema. Segundo Brumer et al. (2008, p. 137), um estudo qualitativo examina em profundidade e em extensão as qualidades de um fenômeno.

O presente trabalho pretende utilizar como procedimentos metodológicos o método reconstrução de processos (PT – *process tracing*), método que detém um grande potencial para fazer inferência causal em casos isolados (inferências dentro do caso) e permite-nos estudar mecanismos causais da ciência social (BEACH; PEDERSEN, 2011).

Optou-se por utilizar esse método de análise na pesquisa devido à necessidade de procedimentos que permitam reconstruir, por períodos específicos, a atuação da rede cicloativista nos diferentes fluxos, identificando e analisando os repertórios utilizados. Nessa pesquisa, a reconstrução do processo é feita tendo como foco identificar como a rede cicloativista foi atuando em cada um dos ciclos e nos diferentes fluxos a partir do desenvolvimento de diferentes repertórios.

Segundo Bennet (2012), o termo reconstrução de processos originou-se no campo da psicologia cognitiva nos Estados Unidos, no final dos anos 1960 ou início dos anos 1970, e refere-se a uma técnica para analisar os passos intermediários em processos mentais cognitivos para entender melhor as heurísticas por meio do qual os seres humanos tomam decisões. O autor (2012) define o rastreamento de processos como uma análise de provas em processos, sequências e conjunturas de eventos dentro de um caso para desenvolver ou testar hipóteses sobre os mecanismos causais que causalmente podem explicar o caso, considerando uma técnica fundamental para a captura de mecanismos causais na ação.

Esse método de reconstrução de processos foi operacionalizado a partir das seguintes técnicas de coleta de dados: pesquisa bibliográfica, pesquisa documental e a realização de entrevistas semiestruturadas com ativistas e atores referenciais no âmbito da rede cicloativista, além de membros do Poder Público como, por exemplo, arquitetos que atuaram na constituição ou na implantação do PDCI (Plano Diretor Cicloviário Integrado), na EPTC (Empresa Pública de Transporte e Circulação) e servidores do DETRAN-RS (Departamento Estadual de Trânsito do Rio Grande do Sul) que atuam como coordenadores do Grupo de Trabalho de Segurança para Ciclistas.

A opção pelo uso das entrevistas semiestruturadas devem-se ao fato de poderem unir perguntas especificadas, mas que também não limitem um diálogo com o entrevistado, o que é fundamental à problemática. Devido ao tema desta pesquisa, a pesquisadora acredita que apenas questionários formais não conseguiriam captar informações além das respostas padrões, o que poderia limitar afirmações e possíveis dados. Através dessa técnica, buscou-se verificar e analisar como esses atores atuaram em cada fluxo no processo de definição da agenda da política de mobilidade urbana em Porto Alegre. Para Silverman (2009, p. 111), “a entrevista qualitativa quando bem feita pode atingir um nível de profundidade e complexidade que não está disponível a outras abordagens particularmente baseadas em levantamentos”.

De acordo com Minayo (2004, p. 107), “a entrevista é a técnica mais usada no processo de trabalho de campo” e, entendida como uma conversa a dois com propósitos bem definidos, que se caracteriza por uma comunicação verbal que reforça a importância da linguagem e do significado da fala, e serve como meio de coleta de dados de informação sobre determinado tema científico (MINAYO, 1997, p. 57).

A pesquisa documental realizada visou à consulta de dados secundários, com a análise de documentos (Política Nacional de Mobilidade Urbana - Lei Federal 12.587/12, Estatuto da Cidade - Lei Federal 10.257/01, Plano Diretor Cicloviário Integrado de Porto Alegre - Lei Complementar 626/09, e o Projeto de Lei Complementar do Executivo 010/13), sites de organizações representativas de ciclistas e de grupos da rede cicloativista, além do que foi noticiado na mídia (jornal de grande veiculação – Zero Hora) sobre o tema, entre o ano de 2009 a 2015.

Para realizar a análise, foi utilizado o software NVivo10 que serve como apoio à análise de dados em pesquisas qualitativas, pois o programa permite ajudar no cruzamento de informações dos entrevistados envolvidos no processo reconstruído na pesquisa com os dados obtidos na pesquisa documental, permitindo a separação em categorias temáticas.

1.4.2 Seleção dos entrevistados

Foram entrevistados dois tipos de agentes: atores cicloativistas referenciais e atores pertencentes aos âmbitos estatais. Assim, como amostra da pesquisa, tem-se os atores referenciais integrantes da rede cicloativista que pertencem ou pertenceram às organizações e/ou participam de eventos e/ou grupos periódicos cicloativistas, tendo em vista que as redes podem se sobrepor. Os entrevistados dos âmbitos estatais foram atores que atuam na Câmara de Vere-

adores apresentando projetos e defendendo pautas relacionadas ao cicloativismo como o vereador Marcelo Sgarbossa e alguns de seus assessores de Gabinete, além de membros estatais como arquitetos da EPTC que participaram da constituição ou implantação do PDCI ou funcionários do DETRAN-RS que coordenam um grupo de trabalho nesse órgão.

Para selecionar ativistas relevantes nos processos em torno da construção da agenda pública sobre o tema e assim formar uma amostra induzida, foram estabelecidos critérios a priori. Mediante a indicação de atores cicloativistas referenciais, foi utilizada a técnica *Snowball* (Bola de Neve). Os atores que preenchiam dois ou mais critérios foram selecionados como atores-chave relevantes para serem entrevistados na pesquisa. Os critérios elencados foram:

1) ter participado do surgimento de eventos cicloativistas em Porto Alegre ou participado de tais eventos em algum momento;

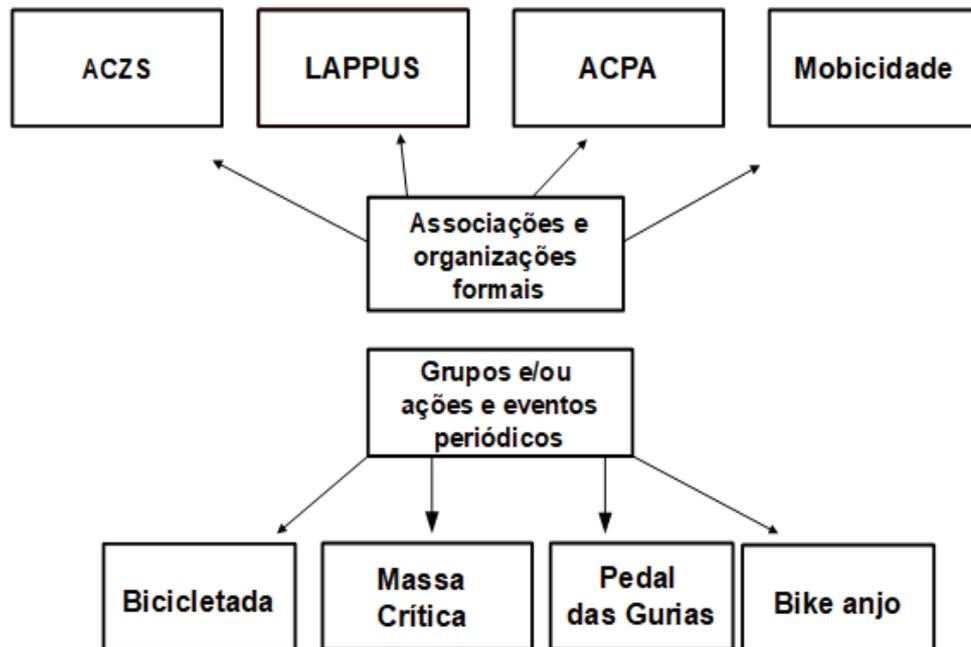
2) ter atualmente ou ter tido participação ativa em algum momento de alguma organização representativa de ciclistas;

3) ter participado de audiências públicas, reuniões, conselhos ou grupos de trabalho promovidos pelo Poder Público;

4) ter participado de algum Fórum Mundial da Bicicleta ou mobilizações consideradas marcos no cicloativismo em Porto Alegre.

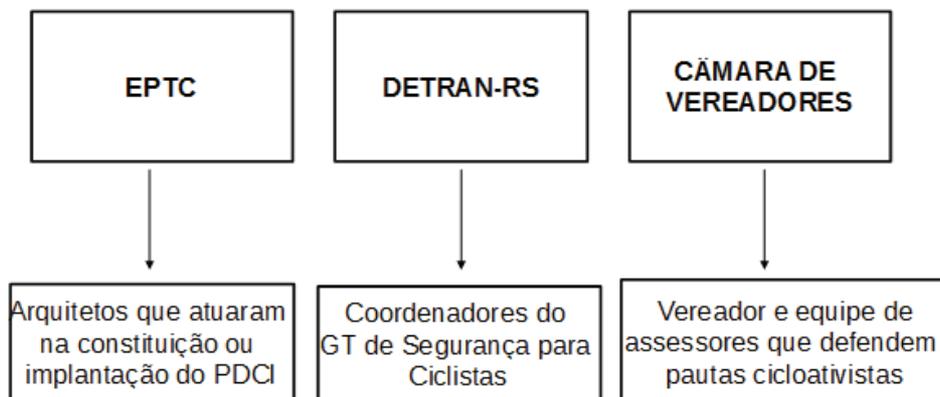
Vemos, na figura abaixo, os vínculos dos entrevistados.

Figura 2: Esquema de entidades e grupos aos quais os entrevistados participam.



Fonte: autoria própria.

Figura 3: Vinculações dos entrevistados nos âmbitos estatais.



Fonte: autoria própria.

Dauster (2003) recomenda a realização de, pelo menos, 20 entrevistas, mas aquela autora reconhece que quem vai delimitar a quantidade é o campo, na medida em que disponibilizam dados suficientes para uma análise apropriada para a compreensão dos valores, ações sociais, comportamentos e significados propostos nos objetivos da pesquisa.

Portanto, havia sido pensado um número entre 15 e 20 entrevistas, considerando que dentre estas, como foi sugerido na qualificação, algumas seriam membros estatais e funcionários de órgãos públicos. Ao final, foram realizadas 22 entrevistas semiestruturadas (sendo oito entrevistados vinculados ao âmbito estatal e 14 atores cicloativistas) entre os meses de maio a julho de 2016, sendo selecionadas 20 entrevistas a serem utilizadas. Duas delas (dentre os atores cicloativistas) não foram possíveis de utilizar, pois durante a realização das entrevistas verificou-se que os entrevistados não cumpriam os critérios de seleção nem possuíam o engajamento necessário na rede cicloativista para responder à problemática dessa pesquisa.

1.4.3 Quantificação do corpus dos dados

Como um dos procedimentos metodológicos da pesquisa, foi realizado um levantamento de notícias no jornal Zero Hora para verificar como esse tema entra na agenda do debate público. Neste levantamento, foram selecionadas 312 publicações referentes ao tema do uso da bicicleta. O período selecionado para o levantamento das notícias publicadas foi do ano de 2009 ao ano de 2015 e os seguintes termos de palavras-chave: ciclovias – cicloviária - Plano Diretor Cicloviário – Plano cicloviário – BikePoa⁸ - bicicleta – bicicletada – Massa Crítica - protestos – cicloativismo – cicloativistas.

Em relação aos critérios que serviram como base para a seleção e exclusão do material coletado durante o levantamento de notícias na Zero Hora para a constituição do corpus de análise, estes são demonstrados nas tabelas abaixo. Foram consideradas notas os conteúdos jornalísticos mais objetivos compostos por, no máximo, quatro parágrafos e notícias, as que descrevem os fatos de forma mais detalhada do que as notas e que contém mais de quatro parágrafos.

⁸ Serviço de bicicletas públicas de aluguel implantado em setembro de 2012 que visa facilitar o deslocamento das pessoas na cidade, tendo estações espalhadas por diversos pontos da Capital, como universidades, pontos turísticos, polos de atratividade, além de estações de transporte público. Disponível em: <http://www2.portoalegre.rs.gov.br/eptc/default.php?p_secao=228> Acesso em: 12. jul. 2017.

Tabela 2: Materiais excluídos do corpus de dados da pesquisa.

Corpus de dados da pesquisa		
Crítérios	Conteúdo	Quando a notícia não se refere ou não relaciona ao tema em nenhum momento da publicação ao caso de Porto Alegre.
		Citações referentes ao uso da bicicleta, às ciclovias, ao Plano Diretor Cicloviário, aos ciclistas ou ao cicloativismo como tema secundário.
	Forma	Espaços do leitor.
		“Chamadas” para informações localizadas em outra seção do jornal.

Fonte: autoria própria.

Tabela 3: Materiais incluídos do corpus de dados da pesquisa.

Corpus de dados da pesquisa		
Crítérios	Conteúdo	Quando o conteúdo referia-se ao uso da bicicleta, ao Plano Diretor Cicloviário, às ciclovias, ao BikePoa ou estruturas para o uso da bicicleta.
		Quando o conteúdo referia-se aos ciclistas, ao cicloativismo, acidentes e atropelamentos com ciclistas bem como protestos, eventos e passeios ciclísticos realizados.
	Forma	Editorial.
		Artigo.
		Carta do editor.
		Nota (menos de 4 parágrafos).
		Notícia (mais de 4 parágrafos).

Fonte: autoria própria

Optou-se por realizar a busca nesse período pelo fato de que, em 2009, ainda não havia ocorrido o atropelamento coletivo ao Massa Crítica, que ocorreu em fevereiro de 2011, e a pesquisadora tinha a hipótese de que a ocorrência do atropelamento havia ampliado e destacado o tema na mídia. Outro fator é que nesse ano de 2009 foi o ano em que foi aprovado o PDCI. Optamos pela data de corte final como o ano de 2015 pelo fato de que a pesquisa metodológica de coleta dos dados foi iniciada no ano de 2016.

Para categorizar os períodos, foram coletadas reportagens do Jornal Zero Hora que tivessem conteúdo com alguma relação ao uso da bicicleta e a estrutura cicloviária na cidade, assim como os eventos e grupos cicloativistas. Assim, selecionando pelas palavras-chave, foi possível verificar como o tema foi abordado pelo principal veículo da imprensa local ao longo do tempo. Optou-se por realizar a busca apenas na mídia impressa pelo fato desse ser um jornal de grande circulação e pelo fato da pesquisadora considerar o sistema de busca pelo jornal impresso mais confiável do que no sistema on-line, através do site da Zero Hora. A análise desse material empírico coletado será apresentada posteriormente no capítulo 4.

A dissertação está organizada em cinco capítulos, além da introdução e das considerações finais. O primeiro capítulo apresenta os pressupostos teóricos tomados como base nessa pesquisa, apresentando as pesquisas anteriores encontradas sobre o cicloativismo no país, o modelo de fluxos múltiplos e as abordagens do campo de movimentos sociais utilizadas. O segundo capítulo apresenta o surgimento do cicloativismo no Brasil. O terceiro capítulo apresenta alguns processos ocorridos antes do atropelamento coletivo como a aprovação do PDCI (Plano Diretor Cicloviário Integrado) de Porto Alegre, a participação de atores nos espaços de diálogo do Poder Público, a ocorrência da Bicicletada e o início da Massa Crítica em Porto Alegre. O quarto capítulo aborda o atropelamento coletivo enquanto um evento crítico e seus desencadeamentos, demonstrados também através da análise do tema na mídia. No quinto capítulo, é mostrada a mudança nas formas de organização e atuação da rede cicloativista a partir desse ocorrido. Neste capítulo, são apresentados o Fórum Mundial da Bicicleta, a criação de novas associações representativas de ciclistas, a eleição de um vereador que defende pautas cicloativistas, as mobilizações e pressões exercidas, os debates acerca da implantação do PDCI e a criação de dois novos espaços institucionais. Finalizando, são apresentadas as considerações finais, sintetizando a atuação da rede através dos diferentes repertórios em cada um dos fluxos e o que vimos ao longo dessa pesquisa.

2 PRESSUPOSTOS TEÓRICOS

Nesse capítulo, apresentamos a construção do referencial teórico de análise utilizado como base dessa pesquisa empírica. Para contextualizar o campo de estudos que analisa o cicloativismo e/ou as políticas públicas ciclovárias no país, apresentamos alguns trabalhos anteriores encontrados. Apresentamos também o modelo de fluxos múltiplos, formulado por Kingdon (2014), pertencente à literatura do campo de políticas públicas. Após, apresentamos as abordagens do campo de movimentos sociais e de interação entre movimentos e o Estado que serão utilizadas nesse estudo.

2.1 Pesquisas sobre o cicloativismo no Brasil: uma breve revisão bibliográfica

A maioria dos trabalhos encontrados que se relacionam ao cicloativismo e/ou às políticas públicas ciclovárias são bastante recentes e de diferentes áreas de conhecimento das ciências humanas. Acredita-se que o trabalho mais aprofundado sobre o cicloativismo no Brasil seja a tese de Doutorado de Xavier (2011), intitulada “O desenvolvimento e a inserção da bicicleta na política de mobilidade urbana brasileira”. A autora realiza uma pesquisa interdisciplinar apresentando um panorama do contexto da inserção da bicicleta na política de mobilidade por bicicleta em nível nacional, iniciativas de pessoas, empresas, ONGs (Organizações Não Governamentais), movimentos e instituições referenciais na promoção do uso da bicicleta e no cicloativismo no país.

Xavier (2011) mostra em sua tese que há um número crescente de usuários da bicicleta como transporte e de movimentos de defesa da mobilidade por bicicleta no Brasil. Seu estudo demonstra que a visibilidade desse segmento da sociedade, apesar de crescente, ainda não tem sido suficiente para pressionar o poder público para mudanças mais significativas. Todavia, considera que apesar de todos os problemas que tais movimentos enfrentam, ainda são os responsáveis pelas mudanças sociais e continuam a serem os fomentadores de uma consciência crítica.

Outro trabalho recente e importante a ser destacado é a tese de Doutorado de Züge Junior (2015, p. 10-11) que analisa como articulou-se o cicloativismo em São Paulo, e como este passou a utilizar desde ações midiáticas até pressões ao poder público no sentido de

promover políticas de segurança e implantação de normas jurídicas já existentes. O autor também descreve as bandeiras do cicloativismo paulista, bem como os métodos que esta rede utiliza para atingir os objetivos na promoção da causa, demonstrando como ela reivindica a implantação e a produção de normas jurídicas, agindo junto ao aparato jurisdicional.

Vários trabalhos também estudaram o cicloativismo em Porto Alegre. Dentre estes, Lied (2015) verifica em seu trabalho de conclusão no campo da História como se deu a participação dos ciclistas na construção da política pública para a bicicleta. Analisa como, a partir do evento-crise do atropelamento coletivo de integrantes da Massa Crítica, a implementação do Plano Cicloviário tornou-se mais urgente, buscando verificar o que mudou a partir desse ocorrido. O autor ainda questiona se sem a pressão realizada pelo cicloativismo, essa lei seria cumprida e se tal pressão vem dando resultado.

O trabalho de conclusão de curso de Veek (2013) intitulado “O uso da bicicleta: mobilidade urbana e disputa de território em Porto Alegre”, realizado na área da Geografia, visa discutir a disputa de território na cidade a partir da mobilidade entre ciclistas, pedestres e motoristas. Analisando o Plano Diretor Cicloviário de Porto Alegre, apresenta a percepção dos ciclistas em relação à sua mobilidade pela cidade e como eles são percebidos pelos outros, além de discutir o papel do evento Massa Crítica no planejamento e gestão da cidade.

O artigo de Barcellos (2015) “Cicloativismo e Políticas Públicas no Brasil”, visa estudar as formas de ação e bandeiras de luta do cicloativismo no Brasil, apresentando de forma breve seu surgimento, suas formas de organização nas últimas décadas, suas relações e redes nacionais e internacionais. Conclui o artigo (p. 11) com a percepção de que o cicloativismo brasileiro cresceu e institucionalizou-se nas últimas décadas, com inserção no Poder Público, na imprensa e na sociedade em geral. Barcellos (2015) ainda afirma em relação à qualificação e produção de trabalhos acadêmicos de militantes cicloativistas:

No Brasil, uma significativa parte desses militantes tem chegado aos cursos de pós-graduação e, mais recentemente, ocupam posições como professores e pesquisadores nas universidades, especialmente as novas, criadas nessa década na área de ciências humanas. Teses e dissertações vêm sendo produzidas por esses militantes/ativistas/pesquisadores. Muitas delas são parte das histórias que eles próprios vivenciaram. (BARCELLOS, 2015, p. 9)

A pesquisa de dissertação de Raquel (2010) na área da Geografia intitulada “Espaço em Transição: A Mobilidade Ciclística e os Planos Diretores de Florianópolis” analisa os princípios orientadores da mobilidade urbana de Florianópolis contidos nos Planos Diretores, inclusive no Plano Diretor Participativo – PDP, buscando conhecer os limites e possibilidades do uso da bicicleta como meio de transporte. A autora realizou entrevistas com atores sociais

envolvidos com o processo participativo do PDP – dos setores do Estado, da sociedade civil e da iniciativa privada – para verificar a interpretação de tais atores sobre a inclusão da bicicleta no documento que vinha sendo elaborado e compreender a perspectiva de cada um sobre o processo de elaboração do PDP.

Machado, Prolo e Santos (2016) produzem um artigo para a pesquisa “Perfil do Ciclista Brasileiro” em que analisam a cidade de Porto Alegre e contextualizam os dados e os resultados dessa pesquisa realizada, tendo como pano de fundo a discussão da relação entre ativismo e políticas públicas voltadas para o uso da bicicleta. Os autores concluem destacando os desafios para pedalar na capital e indicando a importância do papel do ativismo para a promoção do uso da bicicleta.

Portanto, os trabalhos de Xavier (2011), Züge Junior (2015), Lied (2015), Veek (2013), Barcellos (2015), Raquel (2010), Machado, Prolo e Santos (2016) contribuem à análise empírica dessa pesquisa, pois abordam o ativismo dos atores cicloativistas e a relação com as políticas públicas de mobilidade para o uso da bicicleta, demonstrando que tais atores também utilizam formas de pressão ao Poder Público para a defesa de suas demandas.

Na área de antropologia, temos o trabalho de Silva, R. (2011) intitulado “Formas contemporâneas de ativismo político: etnografia do movimento Massa Crítica”. A autora realiza uma pesquisa de abordagem etnográfica, buscando compreender o evento Massa Crítica ao tratar deste como uma forma contemporânea de ativismo político, descrevendo os eventos e as interações dos participantes. A autora considera o Massa Crítica como uma grande manifestação popular espontânea que deixa de lado partidos políticos e rotinas que caracterizam a reunião de pessoas em agremiações, clubes, sociedades, tendo uma estrutura que funciona praticamente sozinha. Para Silva, R. (2011), celebrar a bicicleta é uma forma de chamar a atenção para a forma que conduzimos as nossas vidas no dia de hoje.

Na área de Administração, há a dissertação de Dalpian (2013), intitulada “Um carro a menos: a contra-hegemonia e a resistência ao consumo”, que busca compreender a atividade contra-hegemônica e sua ligação com a resistência ao consumo no evento Massa Crítica de Porto Alegre, contexto que, segundo o autor, caracteriza-se por pregar valores contrários à cultura vigente de consumo, uma maior ligação com a comunidade e à sustentabilidade.

As pesquisas de Silva (2011) e Dalpian (2013) não se aprofundam na relação entre o cicloativismo e as políticas públicas de mobilidade para o uso da bicicleta ou a participação dos atores nos canais oficiais de diálogo, detendo-se nos valores contra-hegemônicos presentes no evento Massa Crítica, no modo em que ele ocorre e a mudança gerada no evento após o atropelamento coletivo.

Medeiros (2012) em sua dissertação intitulada “Formação de Política Pública para o aumento da participação modal da bicicleta em Curitiba”, da área de Gestão Urbana, aborda o papel da política pública local na mudança dos níveis de participação, contextualizada a aspectos conjunturais históricos e sociais. A pesquisa estuda como induzir o aumento no uso da bicicleta, a partir da política pública de transportes. Para o autor, aparentemente, há no atual contexto de gestão da mobilidade urbana de cidades de todo o mundo, uma “janela de oportunidade política” para o fomento deste meio de transporte, estando a promoção da bicicleta na agenda dos governos em diversos países. Medeiros questiona quando e de que forma a bicicleta aparece como instrumento da política pública de mobilidade nas cidades. Apesar de tratar a respeito da participação e da formação de políticas públicas favoráveis ao uso da bicicleta, a pesquisa de Medeiros (2012) não chega a aprofundar-se no ativismo envolvido na formulação de tais políticas públicas de mobilidade para a bicicleta ou na relação de atores cicloativistas com o Poder Público.

Dessa forma, como vimos, apesar de ser um campo de estudos recente e em construção, pelo fato de ainda serem encontradas poucas pesquisas, principalmente na área das ciências sociais, que tratam da relação do cicloativismo com as políticas públicas, essa literatura vem crescendo nos últimos anos com o destaque maior que o cicloativismo vem tomando no país. Com isso, a presente pesquisa pretende contribuir com o debate encontrado nesta literatura, considerando ser um campo que merece maior aprofundamento e mais estudos. Reconhece-se como um dos limites encontrados nessa literatura o fato de poucas pesquisas utilizarem os modelos teóricos das abordagens de políticas públicas ou do campo de ativismo e movimentos sociais e quando são utilizadas, quase não dialogam com ambos os campos. Acredita-se, então, que este trabalho busca contribuir na superação de alguns destes limites ao tentar realizar uma análise que dialoga com ambas as literaturas. Como podemos ver com Barcellos (2015) em relação às pesquisas sobre o cicloativismo no país:

Existem poucas pesquisas sobre o cicloativismo no Brasil, o que dificulta estudar sua interação com o Estado, mas pesquisas preliminares indicam que os cicloativistas tiveram participação importante na formação de organizações, debates, eventos e ações, rompendo paradigmas e influenciando políticas públicas e decisões da sociedade. (BARCELLOS, 2015, p. 2 -3)

2.2 O modelo de fluxos múltiplos

Nessa seção, apresentamos o modelo dos fluxos múltiplos, proposto por Kingdon (2014), como forma de compreender o processo de construção de agenda da política de

mobilidade da cidade, compondo assim o modelo teórico de análise da pesquisa. Dentre as abordagens dos estudos aplicados na área de políticas públicas, escolheu-se esse modelo em que Kingdon (2014), ao demonstrar como ocorreram mudanças nas políticas de transporte e saúde do governo federal norte americano, busca compreender o motivo de alguns problemas tornarem-se centrais na agenda política, em detrimento de outros. Em outras palavras, o autor (2014) tenta responder às seguintes questões: Por que determinadas questões são (des)consideradas pelas autoridades do governo? Por que algumas alternativas recebem mais atenção do que outras? Como a agenda se compõe em determinado período? Como e por que ela muda de uma hora para outra?

Abordagens como o modelo de fluxos múltiplos destacam a centralidade das ideias, das interpretações e da argumentação no processo de formulação de políticas (CAPELLA, 2006, p. 28). Para o autor, o processo de deter atenção a um problema em detrimento de outro é parte central da definição da agenda (*agenda-setting*). Kingdon (2014) considera que a definição de agenda não é um processo que ocorre de forma homogênea, no qual os atores atuam e concorrem da mesma forma. Ao contrário, é um processo complexo, resultado de um conjunto de fatores.

Para Kingdon (2014), a formulação de políticas públicas é um conjunto de processos, incluindo pelo menos: o estabelecimento de uma agenda; a especificação das alternativas a partir das quais as escolhas são feitas e uma escolha final entre essas alternativas específicas, por meio de votação no Legislativo ou decisão presidencial. Contudo, conforme o autor aponta, o sucesso alcançado em um dos processos não implica sucesso em todos os outros, pois um item pode ocupar um lugar de destaque na agenda, por exemplo, sem que obtenha aprovação no Legislativo assim como a sua aprovação não garante necessariamente a sua implementação. Relacionamos tais fatores com o que ocorre no caso do tema em que há a aprovação da política cicloviária, o tema ocupa uma posição de destaque na agenda em determinado momento, porém isso não garante necessariamente a implementação, conforme a legislação aprovada do Plano Diretor Cicloviário.

Nessa pesquisa, é mobilizado o conceito de agenda de Kingdon para verificar como a rede cicloativista atuou na construção da agenda política de mobilidade da cidade nos últimos anos. O autor (2014, p. 3) define a agenda como a lista de temas ou problemas sobre as quais os órgãos governamentais ou pessoas não vinculadas ao governo, mas próximas a ele, concentram sua atenção num determinado momento⁹. Portanto, Kingdon (2014) refere-se a

⁹ No original: “*is the list of subjects or problems to which governmental officials, and people outside of government closely associated with those officials, are paying some serious attention at any given time*”. (KINGDON, 2014, p. 3)

uma agenda de governo, ou seja, uma lista de temas que são alvo de atenção por parte das autoridades em um dado momento. E ainda distingue entre a agenda do governo, a lista de temas objeto das atenções e a agenda de decisões, ou seja, a lista dos assuntos dentro da agenda do governo encaminhados para deliberação. Assim, um processo de estabelecimento da agenda filtra o conjunto de temas que poderiam ocupar suas atenções, produzindo a lista de temas na qual eles realmente concentram-se.

Segundo Kingdon (2014), há fluxos independentes entre problemas, soluções ou alternativas e a política. A mudança na agenda governamental, na qual determinado problema viria a ser considerado uma demanda importante e, desse modo, tornar-se uma política pública a ser implementada, seria, então, segundo o autor, resultado da convergência desses fluxos. Frey (2000, p. 226) salienta que somente na fase da ‘agenda-setting’ decide-se se um tema efetivamente vem sendo inserido na pauta política atual ou se o tema deve ser excluído ou adiado para uma data posterior e isso não obstante a sua relevância de ação.

Em primeiro lugar, as questões começam a ser percebidas enquanto um problema pelos governantes, caracterizando o fluxo dos problemas. Conforme Kingdon (2014), para esse reconhecimento do problema deve acontecer algo que chame a atenção dos tomadores de decisão, o que normalmente ocorre por meio de três mecanismos básicos: indicadores; eventos-foco (*focusing events*), crises e símbolos; e *feedback* das ações governamentais. O autor aponta que, muitas vezes, um problema não chama a atenção apenas por meio de indicadores, mas por causa de eventos como crises, desastres ou símbolos que despertem a atenção.

Nesse fluxo dos problemas, argumenta-se que os atores da rede cicloativista busquem tomar destaque na sociedade e chamar a atenção do Poder Público ao demonstrar haver um problema (de violência no trânsito e falta de políticas públicas e programas educativos efetivos). Esses atores atuam nesse fluxo através de diferentes repertórios, caracterizando, por exemplo, a “dramatização” como quando realizam as *Ghost-Bikes* (em que os ciclistas realizam uma Bicletada/ manifestação toda vez em que um ciclista morre atropelado, fixando uma bicicleta branca no local):

Independente de participar do movimento ou não, se algum ciclista morre atropelado na Capital, por exemplo, eles têm a consciência de que poderia ter acontecido com qualquer um deles, realizando assim um ato em homenagem ao ciclista e reivindicando mais respeito ao ciclista. Nestes casos, o movimento pedala até o local em que o acidente ocorreu para instalar a chamada *Ghost-Bike* (no Brasil, bicicleta-fantasma), uma bicicleta toda pintada de branco. (OLIVEIRA, 2013, p. 73)

Outro repertório de “dramatização” que visa chamar a atenção de autoridades e da sociedade em relação à fragilidade dos ciclistas no trânsito é a “Pedalada Pelada”, evento que

ocorre em diferentes países. Züge Junior (2016) explica como se deu o surgimento e veio para o Brasil:

Em 12 de junho de 2004, simultaneamente na Itália, Países Baixos, Austrália, Estados Unidos e Rússia, em algumas cidades desses países, ocorreu pela primeira vez um evento internacional conhecido como *World Naked Bike Ride* que, posteriormente, no Brasil veio a ser conhecido simplesmente como Pedalada Pelada. O evento visa chamar a atenção de autoridades e da sociedade acerca da fragilidade dos ciclistas nas ruas, dar visibilidade à presença deles nas ruas. Também há quem entenda tais protestos como uma forma de protestar contra a estereotipização da aparência promovida pelos padrões de estética habitualmente divulgados em meios de comunicação. O fato é que a nudez, completa ou não, atrai a atenção da mídia e, de uma forma ou outra, ajuda a divulgar os pleitos que se consiga fazer-se reproduzir na imprensa. Assim, é comum que estejam os ciclistas participantes destes eventos total ou parcialmente desnudos, mas com corpos pintados com frases, símbolos e outras formas de provocar algum questionamento. (ZÜGE JUNIOR, 2016, p. 61)

Em relação aos repertórios de pressão tais como protestos contra a morte de ciclistas, na maioria das vezes visando chamar atenção e direcionados às tomadas de ações por autoridades públicas, podemos ver também com Züge Junior (2016):

Da mesma forma, são agressivos (porém não violentos) os protestos após a morte de ciclistas, hoje cada vez mais direcionados à autoridade pública do que ao próprio motorista homicida. É de se notar que, ao contrário das explosões populares no Brasil que tendem a tentar ou mesmo efetuar o linchamento do acusado de crime, as manifestações dos ciclistas direcionam-se ao poder público, sempre. (ZÜGE JUNIOR, 2016, p. 50)

Argumenta-se também que o evento do atropelamento coletivo ao evento Massa Crítica bem como outros atropelamentos a ciclistas pode ser analisado como um evento externo, relacionado ao que Kingdon (2014) denomina de eventos-foco (*focusing events*) ou de crise. Lied (2015) considera que a partir desse evento-crise em termos de políticas públicas, do acontecimento, foi demonstrado à sociedade um problema (a falta de políticas públicas para a bicicleta conjuntamente com o descumprimento da Lei do PDCI e o crescimento no número de ciclistas em Porto Alegre) que já existia, mas parecia que ninguém sequer o notava.

Lied (2015) interpreta em sua pesquisa a partir da teoria de Nora (1974) e de Kingdon a janela de oportunidade gerada ou uma abertura a partir desse evento-crise para fazer a sociedade pensar a respeito do que está implícito no desenrolar dos acontecimentos a respeito do atropelamento coletivo, tendo como ponto de chegada o PDCI. Kingdon (2014) denomina de janela de oportunidades (*policy window*) como “uma oportunidade para que os defensores de

uma determinada causa ofereçam suas soluções, ou para chamar a atenção para problemas que considerem especiais”¹⁰ (KINGDON, 2014, p. 165).

Destaca-se nessa pesquisa, portanto, a importância analítica do acontecimento atropelamento coletivo (enquanto “evento crítico” ou evento-crise), sendo um marco na divisão temporal da análise. Considerando que, no caso da agenda da política de mobilidade urbana de Porto Alegre, conforme apresentaremos nos capítulos seguintes, supõe-se que após a ocorrência desse “evento crítico”, há uma difusão do tema do uso da bicicleta como alternativa de transporte, dos atropelamentos de ciclistas e políticas cicloviárias na mídia e na sociedade, além da ampliação do debate no governo municipal sobre as políticas cicloviárias em Porto Alegre.

Segundo Kingdon (2014), no fluxo das soluções (*policy stream*) há o processo de especificação de alternativas, no qual são debatidas propostas de alternativas e soluções sobre problemas. O autor (1995 apud SARAVIA; FERRAREZI, 2007, p. 225) aponta que o processo de especificação de alternativas restringe o grande conjunto de alternativas possíveis a um grupo menor, a partir do qual as escolhas são realmente efetuadas, podendo algumas serem consideradas mais seriamente que outras. Analisa-se, nessa pesquisa, a atuação dos atores da rede cicloativista no fluxo das soluções através da participação institucional nos seminários, reuniões, grupos de trabalhos e audiências públicas ou através das associações representativas que apresentam ao Poder Público estudos, experiências e propostas de soluções e alternativas para o problema da violência no trânsito e da falta de estruturas para a mobilidade por bicicleta na cidade.

Portanto, relaciona-se nessa pesquisa os atores da rede cicloativista ao pertencimento de especialistas em uma temática, constituindo assim uma comunidade de especialistas. Kingdon (2014) a descreve como uma comunidade composta por especialistas, pesquisadores, assessores, acadêmicos, entre outros, os quais compartilham visões e preocupações sobre determinada área e atuam buscando fazer com que essas questões sejam aceitas pela maioria das pessoas. O autor faz uma distinção entre participantes “visíveis” e “invisíveis”. O grupo dos participantes invisíveis inclui acadêmicos, burocratas de carreira e funcionários do Congresso. Assim, as alternativas são geradas e filtradas na dinâmica própria das políticas públicas, mas a ação desses especialistas que se concentram nas propostas de soluções e alternativas são consideradas ações secundárias, ao fornecerem apenas o apoio, tendo em vista que quem definiria a agenda, segundo Kingdon (2014), seria o grupo de atores visíveis (que inclui o presidente e

¹⁰ No original: “The policy window is an opportunity for advocates of proposals to push their pet solutions, or to push attention to their special problems”. (KINGDON, 2014, p. 165)

seus assessores, importantes membros do Congresso, a mídia, e atores relacionados ao processo eleitoral), enquanto o grupo dos atores invisíveis tem maior poder de influência na escolha de alternativas.

Nesse fluxo, também pode haver alguns atores no interior do âmbito estatal alinhados às pautas cicloativistas e favoráveis às melhorias de políticas públicas de mobilidade urbana e de incentivo ao uso da bicicleta, havendo assim a possibilidade de uma articulação entre tais atores e os que compõem a rede cicloativista. De acordo com Kingdon (2014), os empreendedores de políticas costumam defender propostas porque querem promover os seus valores ou afetar as políticas públicas. O autor considera que esses atores investem tempo e energia para chamar a atenção de problemas à sociedade e aos governantes. Assim, afirma que para manter um item em destaque na agenda leva tempo, esforço, mobilização de diversos atores e despesas de recursos políticos. Porém, considera que se o assunto não resultar em legislação, política pública ou outra forma de decisão do governo, os participantes rapidamente deixarão de investir nesse tema. Nesse sentido, relacionamos ao fato de os atores da rede cicloativista dedicarem seu tempo, de forma voluntária, para defenderem suas propostas, valores e pontos de vista, visando influir no processo de construção da agenda da política de mobilidade da cidade.

Estas propostas de soluções e alternativas apresentadas estão constantemente no fluxo da política, mas, de repente, entram na agenda, porque podem ser vistas como soluções para um problema ou porque os políticos encontram apoio e recursos para implementá-las. De acordo com o autor (1995 apud SARAVIA; FERRAREZI, 2007, p. 223), os especialistas podem ser mais importantes na geração de alternativas, e os chefes do Poder Executivo, no estabelecimento de agendas. Os chefes do Poder Executivo, no âmbito local, o prefeito, podem dominar a agenda que vai para o Congresso ou à Câmara Municipal, no caso do prefeito, por exemplo, mas têm muito menos controle sobre as alternativas consideradas pelos seus membros. Nesse fluxo, ocorre uma abertura, porém não garante ainda uma mudança de fato na política.

Segundo o autor (2014), outro elemento que atua, juntamente com o fluxo dos problemas e o fluxo de soluções, para a alta ou baixa importância de um tema na agenda encontra-se no fluxo da política. Independentemente do reconhecimento de um problema ou do desenvolvimento de propostas, eventos políticos fluem de acordo com dinâmica e regras próprias. Nesse fluxo, os participantes percebem mudanças na atmosfera política nacional, opinião pública, mudanças partidárias ou ideológicas no Congresso com a eleição de novos governos e grupos de interesse de vários tipos pressionam (ou não conseguem pressionar) o

governo com suas demandas. É nesse fluxo que ocorrem as disputas, coalizões e negociações, pois tais grupos de interesse ou de pressão atuam buscando promover suas ideias ou alternativas já existentes para tornarem-se itens da agenda através de *lobby* ou tentando influenciar as autoridades, podendo gerar, às vezes, impacto positivo. Podemos relacionar aos grupos de pressão os atores cicloativistas quando atuam pressionando o Poder Público através de diferentes repertórios, tais como formas de pressão, formas de negociação e atuação institucional, já que eles também podem fazer parte do Estado, envolvendo-se nas coalizões e negociações políticas. Isso pode ocorrer nos casos de uma atuação institucional no interior do Estado e no âmbito político como, por exemplo, a atuação em partidos políticos e/ou com a ocupação de cargos no Estado, conforme veremos mais adiante no capítulo 6.

No entanto, Kingdon (2014) argumenta que não se pode atribuir a responsabilidade pelo surgimento de itens na agenda devido apenas aos grupos de pressão, assim como nem sempre o reconhecimento do problema por si só é suficiente para este ganhar um lugar de destaque na agenda e tornar-se objeto de uma política pública. Ao contrário, o modelo de fluxos múltiplos destaca o fato de que a construção da agenda das políticas públicas é sempre resultado de um conjunto complexo de fatores.

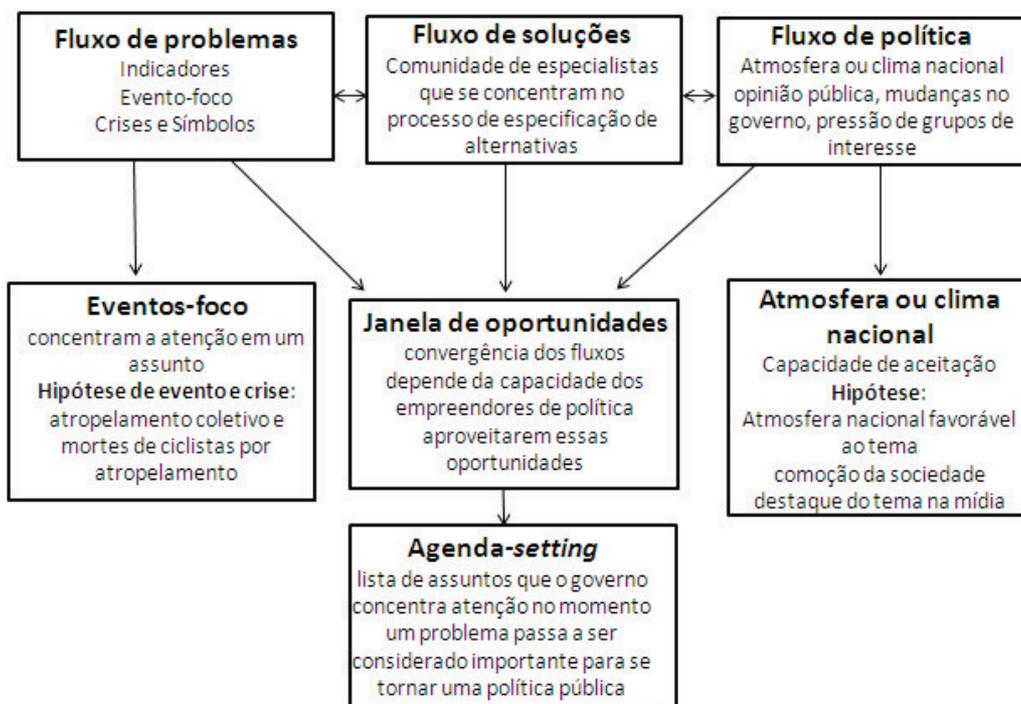
Já a atmosfera ou clima nacional (*national mood*), também presente no fluxo da política, seria um estado de espírito nacional sentido por governantes que percebem quando há mudanças de humor, podendo-se referir ao clima no país, às alterações na opinião pública, sendo um pensamento comum de grande parte das pessoas em relação a uma questão. Pode haver uma mudança dessa atmosfera ou clima nacional de uma hora para outra e tais mudanças têm impactos importantes nas agendas políticas. Levanta-se aqui a possibilidade de relacionar esse estado a uma possibilidade de comoção gerada na cidade e, até mesmo, no país após o evento de atropelamento coletivo, assim como mortes posteriores de ciclistas causadas por atropelamentos¹¹ e que foram realizadas *Ghost-Bikes*, um dos repertórios de atuação utilizados no fluxo dos problemas, conforme vimos anteriormente.

Porém, o autor (1995 apud SARAVIA; FERRAREZI, 2007, p. 227) aponta que as agendas de governo não apenas definem os problemas, mas também podem fazê-los desaparecer, pois o governo pode tratar do problema ou não. Em ambos os casos, a atenção volta-se para outra questão qualquer, porque algo está sendo feito ou porque as pessoas frustram-se pelo fracasso e negam-se a investir mais de seu tempo em uma causa perdida.

¹¹ Como, por exemplo, no caso de duas estudantes universitárias da UFRGS mortas em março de 2014 após serem atropeladas por um ônibus em Porto Alegre, mobilizando centenas de pessoas para protestar contra as mortes. Disponível em: <<http://gaucha.clicrbs.com.br/rs/noticia-aberta/colegas-da-ufrgs-homenageiam-ciclistas-mortas-em-porto-alegre-88481.html>> Acesso em: 10. set. 2017.

Diante disso, é válido destacar que isso ocorre devido a alguns fatores como: primeiro, pelo fato de que as situações que chamaram a atenção para o problema podem mudar – indicadores em queda ao invés de alta ou o fim de uma crise. Segundo, porque as pessoas podem acostumar-se a uma situação ou conferir um outro rótulo ao problema. Terceiro, outros itens surgem e colocam de lado antigas prioridades e, finalmente, pode haver ciclos inevitáveis de atenção, altas taxas de crescimento que se estabilizam e novidades que aparecem e desaparecem.

Figura 4: Esquema de Modelo dos Fluxos Múltiplos de Kingdon.



Fonte: adaptado de Capella (2004, p. 32) .

É necessário destacar que a teoria de Kingdon, conforme Matos Pinto (2008), pertence a uma perspectiva pluralista, em que os itens da agenda provêm de fora do governo e de uma série de grupos de interesse, sendo que as questões podem alcançar a agenda através da mobilização de grupos relevantes e nem todos os grupos concorrem da mesma forma, no sentido de que não é qualquer grupo que possui acesso e consegue exercer pressão e influência nesse processo de agenda.

Nesse sentido, a literatura de políticas públicas, a partir do modelo do Kingdon, oferece uma abordagem sobre o processo de construção da agenda que permite tratar este processo como complexo e dinâmico ao envolver diversos fluxos e agentes (entre os quais podem estar ativistas e organizações de movimentos sociais). Como cada fluxo possui suas especificidades, colocam oportunidades e constrangimentos específicos aos atores, além de demandarem competências, recursos, ações, entre outros, específicos dos atores que neles atuam (ou pretendem atuar). Assim como Kingdon (2014) aponta, cada participante pode se envolver/atuar em cada um desses fluxos (reconhecimento do problema, formulação de propostas e política), mas geralmente estes tendem a se especializar em um ou outro processo.

2.3 Abordagens do campo do ativismo e da interação entre movimentos e o Estado: o cicloativismo enquanto uma rede que atua desenvolvendo diferentes repertórios

Nesta seção são apresentadas algumas abordagens e autores que analisam o ativismo e a interação entre movimentos sociais e o Estado. Como já abordado anteriormente, o cicloativismo é abordado nessa pesquisa sob o conceito de redes, proposto por Diani (1992), cujo autor considera “redes de interação entre diferentes atores que podem incluir organizações formais ou não, dependendo das circunstâncias em mudança” (p. 11). Para ele, uma única organização, seja qual for seus traços dominantes, não é um movimento social, mas pode ser considerada parte de um. É neste sentido que Jenkins (1994, p. 25) defende a distinção entre o conceito de “movimento social”, que apreende a rede de atores que conforma o movimento social, e o conceito de “organização de movimento social”, que apreende as organizações empiricamente delimitadas que integram as redes que conformam o movimento social.

Segundo Diani, para ser considerado um movimento social é preciso haver uma coletividade interagindo sob um conjunto compartilhado de crenças e um sentimento de pertencimento, identificando três componentes básicos dos movimentos sociais: redes de relações entre uma pluralidade de atores, identidade coletiva e questões conflitantes. Diani (1992, p. 11) procura mostrar em que sentido esta definição particular de movimentos sociais ajuda a diferenciá-los de organizações políticas e sociais como festas, grupos de interesse ou

seitas religiosas e de outras redes informais de ação coletiva, como campanhas de mobilização política e coalizões políticas.

O autor destaca o fato de que as redes contribuem tanto para criar as condições prévias para a mobilização, seja em termos da reunião e utilização eficaz dos recursos necessários à construção da ação coletiva contestatória (como defendido pela Teoria de Mobilização de Recursos)¹², seja em termos da construção dos referenciais simbólicos – em particular, das identidades coletivas – que fundamentam a produção da ação coletiva (conforme defendido pela Teoria dos Novos Movimentos Sociais)¹³. Ressalta Diani (1992, p. 8) que: “apesar dos diferentes enfoques, ambas perspectivas teóricas concordam em reconhecer a pluralidade de atores envolvidos num movimento social e a informalidade dos laços que ligam uns aos outros”.

Conforme já mencionado anteriormente, para compreender e analisar as diferentes formas de atuação dos atores da rede cicloativista no processo de construção da agenda da política de mobilidade urbana, adota-se a definição formulada por Tilly (1995, p. 41) do conceito de repertório, que pode ser definido como “as maneiras através das quais as pessoas agem juntas em busca de interesses compartilhados”. Supõe-se nessa pesquisa que os movimentos sociais desenvolvem diferentes repertórios para tentar influir nos distintos fluxos. Assim como Tarrow (2009) aponta, o repertório muda com o tempo, mas só lentamente. Repertório identifica um conjunto limitado de rotinas que são aprendidas, compartilhadas e encenadas através de um processo relativamente deliberado de escolha (TILLY, 1995, p. 26).

Nos capítulos seguintes, iremos operacionalizar empiricamente o conceito de repertório como uma forma/tática de atuação, pois consideramos que esse conceito é o que melhor pode caracterizar as diversas formas utilizadas pelos atores da rede cicloativista, aqui consideradas como:

- Repertórios institucionais: táticas utilizadas no âmbito institucional do Poder Público tais como atuação e participação institucional, apresentação de estudos, propostas e experiências;
- Repertórios extrainstitucionais: táticas utilizadas exteriores ao âmbito institucional;

¹² A Teoria de Mobilização de Recursos (TMR) se constituiu nos Estados Unidos, com McCarthy e Zald que aplicam a sociologia das organizações à análise dos movimentos, com um enfoque na dimensão micro-organizacional e estratégica da ação coletiva. (ALONSO, 2009).

¹³ Os teóricos dos Novos Movimentos Sociais (TNMS) combinam política e cultura na explicação dos movimentos sociais, e articulam explicações macroestruturais da mudança social. Reunida a uma explicação “culturalista” dos movimentos, seus principais expoentes – Alan Touraine, Jürgen Habermas e Alberto Melucci –, defendem a TNMS como alternativa ao modelo teórico da lógica racional e estratégica do ator individual. (CARLOS, 2010, p. 2).

- Repertórios de “dramatização”: táticas que demonstram e visam destacar os problemas enfrentados pelos atores da rede cicloativista;
- Repertórios de pressão e negociação: táticas que visam pressionar e negociar com os atores estatais, podendo ocorrer no âmbito institucional ou extrainstitucional.

Esse conceito de repertório origina-se da Teoria do Processo Político (TPP). Esta teoria, de acordo com Alonso (2009), privilegiou o ambiente macropolítico e incorporou a cultura na análise por meio desse conceito elaborado por Tilly (1995). Conforme vemos com a autora, essa teoria constituiu-se nos Estados Unidos com Charles Tilly, Sidney Tarrow e Doug McAdam. O enfoque dessa abordagem é analisar os movimentos sob a ótica dos confrontos políticos. Segundo Tarrow (2009, p. 26), o Modelo de Processo Político foi inspirado pela ascensão do confronto político no movimento pelos direitos civis, pesquisadores americanos foram os primeiros a desenvolver uma abordagem mais política para os movimentos, desenvolvendo várias versões do conceito que se tornou conhecido como "Estrutura de Oportunidades Políticas". A Estrutura de Oportunidades Políticas (EOP) diz respeito às características de regimes e de instituições, bem como das mudanças que facilitam ou inibem a ação dos atores, tanto com oportunidades como também com ameaças (TILLY; TARROW, 2007, p. 49).

Algumas abordagens, influenciadas pela Teoria do Processo Político, questionam a visão de externalidade dos movimentos apresentada em tal modelo, considerando assim que os movimentos não atuam somente através de ações exteriores conflituosas com o Estado, mas também podem buscar formas de atuação mais institucionais.

Goldstone (2004) questiona a visão de que à medida que mais grupos obtêm acesso a instituições políticas e adquirem direitos, a política institucionalizada substituiria gradualmente o protesto como o meio pelo qual as pessoas buscam influenciar os resultados políticos. Para o autor, há uma relação direta entre a democratização e o aumento das mobilizações, considerando que “o fato dos movimentos participarem na ação política convencional não implica no abandono das ações de protesto no momento em que essa participação é possível” (GOLDSTONE, 2003, p. 9).

Vários pesquisadores brasileiros destacam as mudanças geradas a partir do momento de redemocratização no país, relacionando a criação de novos mecanismos de participação, instituídos pela Constituição de 1988, a novas formas de atuação dos movimentos que passam a atuar também no campo político-institucional:

Tendo contribuído para a criação dessa nova arquitetura, os movimentos sociais enfrentaram, nos anos seguintes, o desafio de disputar nesses novos cenários seus interesses e projetos. Para isso, modificaram suas formas de atuação, construíram novas demandas, buscaram qualificação, alteraram suas relações com a base, forjaram novos padrões de liderança, intensificaram o diálogo e os trânsitos com o

campo político-institucional, etc. (TATAGIBA, 2011, p. 2)

Silva e Oliveira (2011) também destacam nesse período vivido no Brasil o envolvimento das organizações de movimentos sociais na implementação de políticas públicas, a ocupação de posições no interior do Estado, caracterizando, segundo os autores, um processo de “trânsito institucional”. Os autores utilizam o conceito de permeabilidade de Marques (1999) para argumentar que teria ocorrido uma mudança nos padrões de permeabilidade do Estado Brasileiro. Esse processo, ocorrido nas últimas três décadas, passa por uma inserção como membros efetivos (mesmo que, muitas vezes, subalternos) de redes de políticas públicas, havendo uma profunda mudança nas oportunidades de acesso à política institucional por parte das organizações de movimentos sociais:

Seja através da participação em novos espaços institucionais abertos às representações da sociedade, seja pelo envolvimento na implementação de políticas públicas, seja pelo acesso a recursos governamentais diversos, seja ainda pela ocupação de posições diretamente no interior do aparelho do Estado, o fato é que uma parcela significativa das organizações de movimentos sociais passou, nas últimas três décadas, por um marcante processo de inserção como membros efetivos (mesmo que, muitas vezes, subalternos) de redes de políticas públicas em praticamente todos os setores do Estado brasileiro. (SILVA; OLIVEIRA, 2011, p. 91)

A partir de tais mudanças ocorridas no país, muitas pesquisas e abordagens passam a analisar a questão do acesso institucional dos movimentos, sem necessariamente ocorrer um abandono das ações contestatórias exteriores a esses canais. Nesse sentido, é importante nessa pesquisa o argumento de Abers e Bülow (2011) que propõem uma abordagem de análise que não deve necessariamente excluir atores que estão posicionados dentro da arena estatal, sugerindo que as fronteiras organizacionais da unidade de análise não deveriam ser definidas a priori, mas sim pelo formato das redes de ação coletiva que existem na prática. Portanto, as autoras (2011, p. 55) também consideram a importância de observar os efeitos que as intersecções entre Estado e sociedade civil podem ter na mobilização social e nos movimentos sociais: “se pensarmos o Estado como um bloco homogêneo que opera em um espaço organizativo distinto, dificilmente conseguiremos reconhecer redes que cruzam as fronteiras entre Estado e sociedade civil como parte importante dos movimentos sociais” (ABERS; VON BÜLOW, 2011, p. 64).

No caso da rede cicloativista, iremos analisar o fato de que os atores pertencentes a essa rede não necessariamente atuam somente em um âmbito, na sociedade ou no Estado, podendo haver um cruzamento de tais fronteiras, o que nos ajuda a identificar os diferentes tipos de repertórios que são utilizados por esses atores. Pois assim como Carlos, Dowbor e Albuquerque (2016, p. 2) apontam, “o olhar dicotomizado para as formas de interação dos movi-

mentos com o Estado e as instituições políticas dificulta desnudar a diversidade de repertórios que as coletividades podem desenvolver”.

Nessa perspectiva, ao mesmo tempo em que atores da rede cicloativista atuam através de eventos e repertórios extrainstitucionais como o Massa Crítica e manifestações pontuais, atores da rede (por vezes, os mesmo atores) especializam-se ou buscam apostas mais institucionais, tais como as entidades representativas, participando oficialmente de diálogos no âmbito do Poder Público (reuniões, audiências públicas, Grupos de Trabalhos e Conselhos). Estes diferentes repertórios de ação apresentam-se como complementares uns aos outros. Portanto, cada ator e grupo pertencente a essa rede opta por operar de diferentes formas e em distintos fluxos do processo de construção da agenda da política de mobilidade urbana. Isto não significa, no entanto, que a adoção de determinados repertórios ou a atuação em determinados espaços sejam consensuais ou deixem de ser objeto de polêmicas, como podemos ver com Abers e Bulow (2011):

No contexto de um crescente interesse na democracia e na participação em processos decisórios, os ativistas, frequentemente, cruzam a fronteira entre o Estado e a sociedade, trabalhando em alguns momentos em organizações da sociedade civil e em outros momentos em órgãos estatais. Essa tem sido uma tendência em uma variedade de tipos de movimentos sociais, e tem sido notada e analisada na literatura latino-americana. No entanto, participar ou não nessas arenas oficiais tem sido um tema extremamente polêmico. Enquanto alguns movimentos sociais têm rejeitado sistematicamente essa possibilidade, outros movimentos sociais têm tentado utilizar o Estado como plataforma a partir da qual dar maior visibilidade e eficácia às suas demandas. (ABERS & BULOW, 2011, p. 66)

Dowbor (2012), em sua tese sobre o processo de institucionalização do Movimento Sanitarista, utiliza o termo de ações “via instituições”. Segundo a autora, neste caso, os atores do movimento social operam de acordo com as regras institucionais, porém, não raramente, recorrem a adaptações que dotam a sua atuação de caráter inovador:

Ao ampliar o conceito de repertórios de ação dos movimentos sociais com a inclusão da categoria de ações via instituições, ao incorporar as organizações de movimentos como instrumentos de ação política e os eventos como a expressão de sua mobilização, alargamos a compreensão dos movimentos sociais para além da dimensão dos protestos. (DOWBOR, 2012, p. 30)

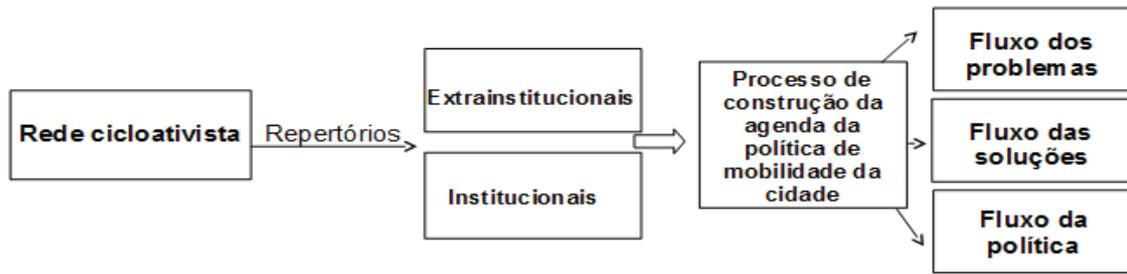
Leitão (2012, p. 55), em sua pesquisa sobre o Movimento Negro, parte do argumento de que, assim como outros movimentos sociais brasileiros, este movimento utilizou, principalmente a partir da década de 1980, a “infiltração” no Estado como um repertório central de ação, o qual não elimina e, na verdade, articula-se com o emprego de repertórios contestatórios extrainstitucionais. Tal “infiltração” não elimina o conflito político entre o movimento negro e as esferas estatais e gera uma nova configuração da atuação do movimento, caracterizando-se pela institucionalização do movimento, que passa a atuar dentro e fora do Estado

para atingir seus objetivos e demandas. O autor defende a ideia de que o processo de institucionalização difere-se da simples cooptação dos movimentos sociais por parte do Estado, demonstrando que a partir das transformações da política brasileira, uma maior permeabilidade do Estado cria oportunidades políticas que são interpretadas pelos movimentos sociais como ampliação das possibilidades de ação.

Relaciona-se aqui também ao que Tatagiba e Blikstad (2011, p. 178) apontam em relação à atuação de atores nos processos participativos: “os processos participativos se constituem a partir de pontos variados de intersecção entre pessoas organizadas pelos movimentos sociais, agentes do governo e aqueles que falam e atuam em nome de partidos e orientações partidárias”. Também pode-se destacar a luta “por dentro do Estado”, conforme as autoras apontam, se apresenta como uma estratégia de transformação social utilizada por movimentos. Aqui, recorda-se novamente da atuação de atores cicloativistas em partidos políticos e/ou com a ocupação de cargos no Estado, sendo atores que já atuavam de forma ativa nos eventos extrainstitucionais ou nas associações representativas e decidem candidatar-se a cargos eletivos.

Portanto, a literatura de movimentos sociais oferece-nos abordagens para analisar os movimentos como redes conformadas por atores heterogêneos no que se referem aos recursos, estratégias, repertórios e espaços de atuação. A tentativa de incidir na política pública, que envolve atuar (em maior ou menor grau) nos três fluxos, exige dos atores da rede uma ação diversificada. Para responder a isso, tais atores tendem a apresentar uma “divisão de tarefas” tanto no que se refere às diferentes organizações e grupos e ao fluxo no qual atuam, quanto aos repertórios que utilizam em cada fluxo. Tal “divisão de tarefas” é, em grande medida, definida pelas diferenças de recursos e de estratégias dos atores. Na medida em que o processo de construção da agenda da política de mobilidade urbana estrutura-se em torno de distintos fluxos (problemas, soluções e política), os atores da rede cicloativista desenvolvem diferentes repertórios para tentar incidir em cada um destes fluxos e, assim, participar da construção da agenda. Na figura abaixo, buscamos demonstrar através de um esquema o modelo de análise dessa pesquisa.

Figura 5: Esquema modelo de análise.



Fonte: autoria própria.

3 CICLOATIVISMO NO BRASIL

3.1 Surgimento do cicloativismo no Brasil

Este capítulo caracteriza, de forma breve, o processo de surgimento do cicloativismo no Brasil. Em relação ao surgimento do cicloativismo no país, Barcellos (2015) afirma que no final dos anos 80 já havia ações de militância relacionadas à defesa do uso da bicicleta para o esporte e lazer, possuindo relação com outras causas como os movimentos de ambientalistas e feministas. O autor destaca também o engajamento nas variadas lutas sociais e alternativas democráticas, havendo uma influência dos Fóruns Sociais Mundiais, da globalização, da ênfase à tecnologia e da privatização dos espaços:

No fim dos anos 1980, intensificando-se a organização e mobilização popular, surgem os “militantes sob duas rodas”, afirmando que pouca coisa havia sido feita pela melhor qualidade das vias urbanas. Surgem diversos grupos que defendem bicicleta como meio de lazer e esporte. No início de século, despontam também outros papéis atribuídos aos Cicloativistas, como a “Paz no Trânsito”, feminismo, ecologistas entre outros. No contexto dos Fóruns Sociais Mundiais, da globalização, da ênfase a tecnologia, da privatização dos espaços, Cicloativistas estão nos fóruns de “lutas sociais e alternativas democráticas” (BARCELLOS, 2015, p. 5).

O artigo de Xavier (2007) também aborda o histórico do cicloativismo no Brasil, nos trazendo a informação, através de José Lobo, cicloativista e presidente da Associação Transporte Ativo (TA)¹⁴ no Rio de Janeiro, que argumenta que o movimento inicia-se já nos anos 1980, com os ativistas Alfredo Sirkis e Fernando Gabeira, após retornarem do exílio:

Eles traziam uma outra cultura de lá e já queriam implantá-la por aqui. Nessa época, em 1984, houve a primeira Bicletada, pedalada que vinha pela Orla do Flamengo e ia até o Leblon, liderada por ambos. Por alguns anos, muito pouco ouvi falar de ciclovias ou cicloativismo até que em 1990 em uma corrida de MTB em Teresópolis, fui dar um depoimento a um repórter da Bicisport. Ali pela primeira vez percebi o que era o cicloativismo. O repórter era o Arturo Alcorta. Naquele dia ele me abriu os olhos para a bicicleta na cidade, que eu já utilizava, mas nunca tinha visto como um veículo! (LOBO apud XAVIER, 2007, p. 133).

¹⁴ Em 2003, foi criada a entidade denominada Transporte Ativo no Rio de Janeiro, que atua na defesa da mobilidade por bicicleta. Essa associação, entre outras atividades, disponibiliza em seu sítio na internet, uma grande quantidade de material técnico relativo à elaboração de planos cicloviários, construção de ciclovias, paraciclos, bicicletários, relatórios de pesquisas, etc. e, não raro, incluindo material de outros países (ZÜGE JUNIOR, 2016, p. 69-70).

Segundo Barcellos (2015, p. 5): “O grupo que se destacou no cicloativismo no Brasil, já nos anos 1980, foi o Night Biker’s Club do Brasil, de São Paulo, liderado por Renata Falzoni¹⁵”. Em outra publicação também destaca o modo como se deu a evolução do cicloativismo e a importância da atuação de Renata Falzoni ao reivindicar junto ao governo:

Outro fator associado à evolução do cicloativismo foi o “boom” mundial do Mountain Bike (MTB) e o crescimento das vendas de bicicletas no final dos anos 1980 que aumentou consideravelmente a formação de grupos de ciclistas, mas a maioria com um enfoque mais esportivo. Foi nessa época que Renata Falzoni de São Paulo, uma das pioneiras do cicloativismo no Brasil, começou a fazer reivindicações junto ao Governo. Ocorreram os primeiros encontros nacionais e fóruns que fez com que as organizações começassem a pensar numa luta unificada. No início dos anos 1990, no Rio, o Instituto de Tecnologia para o Cidadão (ITC), liderado por Ricardo Neves, prestou consultoria para o governo na implantação das primeiras ciclovias na Orla da Zona Sul (NEVES, 2015, p. 49).

Züge Junior (2016, p 24), em sua pesquisa, destaca o fato de Renata Falzoni e Arturo Alcorta¹⁶ terem se tornado a primeira geração de cicloativistas paulistanos reconhecidos. O autor (p. 29) destaca que nesse período, no final dos anos 80 e início dos anos 90, ocorria na cidade de São Paulo as primeiras manifestações em favor do uso da bicicleta, como algumas bicicletadas e, até mesmo, o recurso à via institucional através da candidatura de Renata Falzoni à Câmara Municipal em 1996 pelo PSDB. Ela acaba não conseguindo se eleger, mas atingiu quase 9 mil votos.

Xavier (2011) destaca o apoio de entidades holandesas, que teria sido fundamental para o cicloativismo começar a organizar-se no país, tendo início a realização de eventos, fóruns e encontros nacionais:

A contribuição da *Interface for Cycling Expertise* (I-CE, ONG holandesa) ao processo do cicloativismo brasileiro foi marcante, sendo os responsáveis pela internacionalização da rede de atores/agentes. A partir do início de 2003, a ViaCiclo e o grupo CicloBrasil da UDESC - Universidade do Estado de Santa Catarina, passavam a fazer parte do programa internacional *Locomotives – LowCostMobilityInitiatives* (2003-2006), continuado pelo *BicyclePartnershipProgram* - BPP (2007-2010) coordenados pela I-CE, utilizando-se destes apoios para impulsionar a união dos cicloativistas em nível nacional. O apoio dos holandeses à incipiente organização do cicloativismo nacional foi fundamental; durante as missões holandesas dos programas ao Brasil, e com o incentivo destes, se realizaram os Encontros Nacionais de Cicloativistas de 2005 a 2008. Depois do encontro em Florianópolis em 2005 e o de São Paulo, em 2006, vieram o IV Encontro, no Rio de Janeiro, em novembro de 2007,

¹⁵ Renata até hoje aparece como importante expoente do Cicloativismo brasileiro. Em 1998, ela organizou uma pedalada de Paraty a Brasília, que foi chamada de “Campanha Bicicleta Brasil, Pedalar é um Direito” - a intenção era reivindicar o cumprimento do novo Código de Trânsito Brasileiro. Renata e vários cicloativistas foram recebidos pelo Presidente Fernando Henrique Cardoso (BARCELLOS, 2015, p. 5).

¹⁶ Alcorta é da Escola de Bicicletas, site que traz textos onde se aprende um pouco de tudo - da mecânica das bikes a como pedalar de forma segura pela cidade. Disponível em: <www.escoladebicicleta.com.br>. Acesso em: 20. jan. 2017.

com a criação da União de Ciclistas do Brasil (UCB)¹⁷. Em 2008 a União de Ciclistas do Brasil se reunia no evento Bicicultura Brasil em Brasília. A partir de 2009 o Encontro da UCB passou a fazer o papel do que antes era o Encontro Nacional de Cicloativismo ou reunião do Fórum Brasileiro de Mobilidade por Bicicleta. Em 2009 e em 2010 o II e o III Encontro da União de Ciclistas do Brasil aconteceu em Sorocaba/SP, sendo que em 2010 o encontro se realizou junto com o segundo Bicicultura Brasil. (XAVIER, 2011, p. 225-226)

A autora (2011, p. 219) informa em sua pesquisa que Arturo Alcorta foi quem organizou o 2º Encontro Nacional de Cicloativistas em 2006 (ou 2ª reunião do Fórum Brasileiro de Mobilidade por Bicicleta), citado acima, e nessa ocasião foi decidido que no encontro do ano seguinte seria criada a União de Ciclistas do Brasil (UCB). Então, no 3º Encontro, organizado pela Transporte Ativo e realizado no dia 24 de novembro de 2007 no Rio de Janeiro, é criada a entidade nesse evento. No relatório de Arturo, sobre o 2º Encontro, portanto, antes da criação da UCB, ele referia:

[...] este é o momento para criar uma entidade que de fato represente os ciclistas. Para bem da verdade, já passamos e muito do momento, mas agora há uma enorme diferença: tanto o poder público quanto o setor de bicicletas estão devidamente representados. Há o “Bicicleta Brasil”, programa do Ministério das Cidades; há inúmeros municípios que estão com a questão da bicicleta em andamento ou equacionado; e o setor privado se une no Instituto Pedala Brasil, que também tem espaço para a sociedade civil, mas tem um viés ligado ao setor. Falta uma entidade que seja representativa do ciclista, para o ciclista, para as vontades deste cidadão e indivíduo, e que seja completamente independente da coisa pública ou do mercado. (ALCORTA apud XAVIER, 2007, p. 133).

E, assim, foi criada a União dos Ciclistas do Brasil (UCB) que possui, dentre seus associados, 21 entidades formais de ciclistas, 562 pessoas físicas (que são membros de incontáveis grupos locais), 14 empresas privadas e 7 entidades de ramos diversos, abrangendo 24 estados e o Distrito Federal (NEVES, 2015, p. 53). Em relação aos grupos de redes e coletivos existentes no Brasil, vemos que foi realizado um importante mapeamento em 2014:

Recentemente foi lançado o livro “A Bicicleta no Brasil”, esforço de uma união de diversas entidades regionais de ciclistas, que participaram da elaboração dos conteúdos específicos de cada cidade, quais sejam: Ameciclo (Recife-PE), BH em Ciclo (Belo Horizonte-MG), Ciclocidade¹⁸ (São Paulo-SP), Cicloiguaçu (Curitiba-PR), Ci-

¹⁷ Associação de direito privado sem fins econômicos reúne várias entidades envolvidas na divulgação e promoção do uso da bicicleta, estimulando e assessorando a constituição legal de novas entidades locais que tenham como objetivo a defesa da mobilidade ciclística e os direitos dos ciclistas, intervindo junto ao poder público em âmbito federal, distrital, estadual e municipal. Disponível em: <<http://www.uniaodeciclistas.org.br/>>. Acesso em: 10 out. 2016.

¹⁸ Ligada à Associação de Ciclistas Urbanos de São Paulo – Ciclocidade, há uma rede de oficinas comunitárias de mecânica de bicicleta. A entidade também tem constantemente promovido contagens de ciclistas em alguns pontos da cidade, de forma a produzir dados que possam orientar políticas públicas específicas para estes mesmos pontos, demonstrando a existência de demanda para a estrutura cicloviária nestes locais (ZÜGE JUNIOR,

clourbano (Aracaju-SE), Ciclovida (Fortaleza-CE), Pedala Manaus (Manaus-AM), Rodas da Paz (Brasília-DF), Transporte Ativo (Rio de Janeiro-RJ) e ViaCiclo (Florianópolis-SC). Com o objetivo de entender quem faz a rede e quem está promovendo a bicicleta no Brasil, buscar demandas e oportunidades, além de mapear grupos, a Bike Anjo¹⁹ fez um mapeamento de sua rede e de coletivos que promovem o uso da bicicleta no Brasil em diversas formas. O mapeamento foi realizado durante os meses de junho e julho de 2014, quando a rede do Bike Anjo contava com 1.155 membros e 3.625 pedidos de ajuda, além de 527 coletivos de bicicleta que foram analisados. Foram obtidas respostas mais específicas de 35 dos coletivos mais 54 mencionados durante o processo do mapeamento, em que se descobriu que a maioria (48%) ainda não é formalizada com CNPJ; 7 destes grupos atuam em âmbito nacional; 26 dessas organizações nasceram após 2008; e em média contam com 9 pessoas para organizar o seu grupo. (NEVES, 2015, p. 53)

A construção do processo de inclusão da bicicleta nas políticas de mobilidade urbana contou com a participação efetiva e gradativa dos cicloativistas (NEVES, 2015, p. 48). Conforme alusão de Barcellos (2015), em relação à participação de entidades formais de ciclistas junto aos órgãos estatais na formulação de projetos:

Nos anos seguintes, a União dos Ciclistas Brasileiros (UCB) continuou tendo papel importante junto órgãos governamentais. Participou da formulação do texto base do projeto “Bicicleta Brasil: avanços e desafios”, do Ministério das Cidades, produzido a partir de oficinas realizadas em dezessete Estados do Brasil, uma conferência virtual e uma oficina ampliada em Brasília, em 2009. Foi a Secretaria Nacional de Transporte e de Mobilidade Urbana – SEMOB que esteve à frente organização, compilando o resultado e o transformando em cinquenta e sete medidas ou ações programáticas (BARCELLOS, 2015, p. 14).

Em 2001, foi aprovado o Estatuto da Cidade, pela Lei nº 10.257, que estabelece as diretrizes gerais e os instrumentos da política urbana. Em relação ao estabelecimento do Estatuto das Cidades, com regulamentação da Resolução nº 34/2005²⁰ do Conselho das Cidades – ConCidades, podemos ver:

A fim de atribuir um caráter democrático e participativo, obrigatoriedade conferida pelo Estatuto, para o desenvolvimento da Política Nacional de Desenvolvimento Urbano – PNUD, cria-se a Conferência Nacional das Cidades, que tem como principal tarefa eleger e instalar o Conselho das Cidades – ConCidades, órgão colegiado de natureza deliberativa e consultiva que tem por finalidade estudar e propor diretrizes para a formulação e implementação da PNUD, bem como acompanhar a sua execução. Esse conselho, aprovado em 2004, é representado: por setores produtivos; organizações sociais; entidades profissionais, acadêmicas e de pesquisa; entidades sindicais; e órgãos governamentais. O ConCidades é uma

2016).

¹⁹ Em 2012, por sua vez, funda-se em São Paulo a Associação Bike-Anjo, com voluntários organizados no apoio a novos ciclistas que ganha uma capilaridade grande em nível nacional, estando hoje presente em todas as capitais do Brasil e diversas outras cidades (ZÜGE JUNIOR, 2016, p. 36).

²⁰ Disponível em:

<http://www.cidades.gov.br/images/stories/ArquivosCidades/ArquivosPDF/Resolucoes/resolucao-34-2005_alterada.pdf>. Acesso em: 04. mai. 2017.

instância de negociação em que os atores sociais participam do processo de tomada de decisão sobre as políticas executadas pelo Ministério das Cidades, nas áreas de habitação, saneamento ambiental, transporte e mobilidade urbana e planejamento territorial. (RAQUEL, 2010, p. 79)

Após a 1º Conferencia das Cidades, o Ministério das Cidades chamou diversos agentes da sociedade para discutir o Programa Bicicleta Brasil que teve seu lançamento em novembro de 2003 (BRASIL, 2007, p. 13). É a partir deste contexto que se observa uma mobilização de segmentos da sociedade civil e do Governo Federal para viabilizar o uso da bicicleta, a qual se materializa no anteprojeto de lei da Política Nacional de Mobilidade Urbana. O anteprojeto de lei da Política Nacional de Mobilidade Urbana²¹ representa um importante marco para o movimento do cicloativismo que, junto com o movimento em favor dos pedestres e do transporte público, atuou para a aprovação da lei e sua efetiva execução (XAVIER, 2007, p. 124). A autora aponta quando essa questão começou a ter algum tipo de destaque:

Em novembro de 2003, o Governo Federal reassumiria o papel de fomento a uma política nacional favorável ao uso da Bicicleta. O Ministério das Cidades, por intermédio da Secretaria Nacional de Transporte e de Mobilidade Urbana – SeMOB, chamava os diversos atores para a primeira, de uma série de reuniões abertas à comunidade, tendo sido convidados técnicos, cicloativistas e pessoal de governo. A criação do programa Bicicleta Brasil, aconteceria no dia 22 de setembro de 2004, dia da campanha internacional Dia sem Carros, em uma solenidade que contou com a presença de Ministros das Cidades, Meio Ambiente, Educação, e Cultura e Esportes (XAVIER, 2007, p. 137).

Após tramitar durante 17 anos no Congresso Nacional, em 3 de janeiro de 2012, foi sancionada a Lei nº 12.587, estabelecendo as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana e o padrão de mobilidade urbana no Brasil, prevendo uma prioridade do transporte não motorizado sobre o transporte individual motorizado. Essa obrigatoriedade, para estar adequada à Lei Federal, deveria ser materializada nos Planos de Mobilidade Urbana (BRASIL, 2015, p. 36). A partir da aprovação da Política Nacional de Mobilidade Urbana, todas as cidades brasileiras com população acima de vinte mil habitantes passaram a ter de elaborar seus Planos de Mobilidade, em consonância com seus Planos Diretores. Em relação ao processo de planejamento proposto pelo Estatuto da Cidade, vemos que este “traz consigo um novo conceito de Plano Diretor, pois este tem a obrigatoriedade de ser efetivado junto à

²¹ Para um maior aprofundamento, ver Gomide (2008), que analisa em seu artigo o processo de formulação das diretrizes da política de mobilidade urbana.

participação popular e, além disso, é pela primeira vez que se materializa a ideia de que o Plano Diretor pode ser um instrumento de reforma urbana” (RAQUEL, 2010, p. 43).

Os programas estabelecidos pelo Governo Federal através do Ministério das Cidades deram um respaldo legal e público para o cicloativismo (RAQUEL, 2010, p. 80). Em relação à participação dos movimentos na formulação de políticas públicas de mobilidade urbanas brasileiras, podemos ver com a autora, que aborda em sua pesquisa a mobilidade ciclística e a participação dos movimentos:

Faz-se necessário salientar que, apesar de tímida, a inclusão da infraestrutura ciclística nas cidades brasileiras ocorreu, em grande medida, por pressão dos movimentos sociais. A história da política urbana do país tem uma relação direta com a atuação dos movimentos sociais, haja vista a inclusão do capítulo sobre a reforma urbana na Constituição Federal de 1988, que demandou a aprovação do Estatuto da Cidade, a criação do Ministério das Cidades e a realização do processo democrático das Conferências Nacionais das Cidades. Em 2004, o Ministério das Cidades, formado por quatro Secretarias Nacionais – Habitação, Transporte e Mobilidade Urbana; Saneamento Ambiental e Programas Urbanos –, lançou o “Programa Brasileiro de Mobilidade por Bicicletas”. Desde então foram realizados estudos, cursos, seminários e reuniões e foram produzidos documentos e manuais (RAQUEL, 2010, p. 63).

Barcellos (2015) afirma que, em relação ao uso da bicicleta como meio de transporte, vem adquirindo mais espaço na mídia e fazendo parte do discurso dos governantes:

Em diferentes momentos históricos e contextos nacionais, o uso da bicicleta como meio de transporte, esporte e lazer tem sido terreno fértil para o levantamento de questões referentes ao planejamento urbano e os problemas socioambientais nas cidades. O assunto ganhou amplo espaço na internet, na mídia impressa, televisiva entre outras. Ganhou patrocínio de bancos e agências de fomento mundial. Pesquisas demonstram que a construção de ciclovias faz parte do discurso dos governantes, em diversas escalas. Diversos grupos e partidos políticos apresentam críticas e soluções aos problemas. (BARCELLOS, 2015, p. 2)

Conforme podemos observar em Xavier (2011), em termos de leis, o Brasil vem avançando nos últimos anos, porém, na prática, é mais difícil se efetivarem tais discursos e projetos que dão prioridade aos meios não motorizados e às melhorias das políticas públicas de mobilidade urbana:

Em termos de programas, e leis, pode ser considerado que o Brasil está avançado. “No papel” e nos discursos o País está bem, mas nas suas práticas a questão é outra. Talvez este seja, exatamente, um dos fatores que atrapalham uma maior proatividade - existem as leis e os programas, acontece que eles não são cumpridos. Dessa forma, ao existirem, inibem uma maior manifestação da sociedade civil exigindo as mudanças porque afinal eles existem, mas não vigoram porque são programas e legislação que, conforme se costuma dizer, “não saem do papel” (XAVIER, 2011, p. 254).

Nesse capítulo, foi possível verificar que o cicloativismo, em âmbito nacional, apresenta uma trajetória de atuação que se estende pelo menos até a década de 1980. Suas ações

tendiam a concentrar-se em algumas capitais, tais como São Paulo, Rio de Janeiro e Brasília, locais onde surgem as primeiras Bicletadas e eventos do Massa Crítica. Vários atores cicloativistas individuais e grupos já demandavam a tomada de medidas no âmbito do Poder Público ao buscarem participar dos debates de políticas públicas de mobilidade urbana. Destaca-se também a importância de uma tendência a institucionalizarem-se como a partir da criação da entidade UCB, que atua em âmbito nacional.

4 PRÉ-ATROPELAMENTO COLETIVO: O ENVOLVIMENTO DE ATORES CICLOATIVISTAS NA APROVAÇÃO DE UMA POLÍTICA CICLOVIÁRIA E A REIVINDICAÇÃO DE SEU CUMPRIMENTO

Neste capítulo, apresentam-se diferentes processos que aconteceram no período anterior à ocorrência do atropelamento coletivo (conforme vimos no capítulo 2, caracterizado como um evento crítico), tais como a aprovação do PDCI, as reuniões e audiências públicas com o Poder Público e a ocorrência de eventos cicloativistas periódicos em Porto Alegre como a Bicicletada e o Massa Crítica. Apresentam-se, por conseguinte, os atores cicloativistas que atuaram na busca por incidir no fluxo dos problemas, das soluções e da política através da utilização de diferentes repertórios, formas de atuação e organização.

4.1 Aprovação do PDCI (Plano Diretor Cicloviário Integrado) de Porto Alegre

Conforme podemos ver em Ferrari (2008, p. 5), o conjunto de leis já existentes no município (PDDUA) e em nível federal (em especial o CTB – Código de Trânsito Brasileiro e o Estatuto das Cidades) permitiria à Prefeitura Municipal de Porto Alegre criar o Plano Diretor Cicloviário sem submetê-lo à votação na Câmara Municipal. Contudo, a elaboração de minuta de Projeto de Lei enquadrava-se na necessidade de estabelecer um marco regulatório. Ferrari (2008, p. 1) demonstra que, após duas tentativas frustradas de licitação, formou-se, em 2005, um novo grupo de trabalho, composto por técnicos das diversas secretarias envolvidas, para elaboração de novo Edital, cujo vencedor foi o consórcio de consultorias de transportes Oficina/Logit/Matricial. Tais consultorias desenvolveram trabalhos a partir do segundo semestre de 2006, com a entrega dos produtos finais em dezembro de 2007, revisados ainda ao longo de 2008. Segundo Ferrari (2008, p. 8), o prefeito recebeu a minuta de projeto de Lei Complementar do Secretário dos Transportes no dia 16 de maio de 2009 e, em seguida, encaminhou, sem alterações, à Câmara de Vereadores. Foi nesse ano de 2009, então, que a Câmara de Vereadores aprova o PDCI de Porto Alegre, através da Lei Complementar 626/2009.

Antes da aprovação do PDCI, considera-se que os atores atuaram no fluxo dos problemas visando tomar destaque na sociedade e chamar a atenção do Poder Público, ao

demonstrar haver um problema (de violência no trânsito e a falta de políticas públicas). Também atuaram no fluxo da política, através de repertórios de negociação, realizando pressões aos vereadores para a aprovação e debate a respeito da lei do PDCI e no fluxo das soluções através de repertórios como apresentação de estudos, propostas e participação institucional, ao participarem de reuniões e audiências públicas, conforme exemplificaremos ao longo dessa seção.

Barcellos (2015, p. 15) destaca que “a infraestrutura para o uso da bicicleta tem aparecido como problema chave para os cicloativistas brasileiros”. Antes mesmo da criação do Plano Diretor Cicloviário, já havia previsões legais para ser implantada uma rede cicloviária. Porém, não chegavam a efetivarem-se, sendo implantados pequenos trechos e em regiões voltadas para o uso da bicicleta no final de semana ou mais para o lazer, o que não gerou estímulo para a bicicleta ser usada também como uma opção de transporte:

A SPM – Secretaria do Planejamento Municipal – elaborou, em 1981, o “Programa para Implantação de Rede Cicloviária”. Em 1991, foram promulgadas as Leis 6.781/91 e 6.987/91, que instituíam, respectivamente, Sistema Municipal de Bicicletas e Programa Municipal de Ciclovias. Posteriormente, foi implantada ciclofaixa em trecho da praia de Ipanema, e ciclovias de lazer aos fins de semana, com o fechamento de vias e corredores de ônibus. Apesar da previsão legal, não foi implantada uma rede de ciclovias, e as iniciativas de promoção do transporte cicloviário pouco contribuíram para estimular entre os porto-alegrenses o hábito do uso da bicicleta como meio alternativo de locomoção. A rede existente está voltada principalmente para o lazer. (PORTO ALEGRE, 2008, p. 2)

Em relação às estruturas voltadas ao uso da bicicleta que havia anteriormente na cidade, podemos ver em Veek (2013):

Em 2001, foi inaugurado o Caminho dos Parques, e em 2006, a ciclovia da III Perimetral. O Caminho dos Parques é uma ciclofaixa de pouco mais de 4 km, que liga os parques Moinhos de Vento (Parcão), Farroupilha (Redenção), Maurício Sirotstky Sobrinho e Marinha do Brasil. A ciclovia da III Perimetral utiliza o corredor de ônibus. As duas funcionavam somente aos domingos, quando é proibido estacionar (Caminho dos Parques) e a circulação dos ônibus é feita na via de carros (III Perimetral). Duas iniciativas, porém, voltadas ao lazer. (VEEK, 2013, p. 26)

Vemos que, a partir dos anos 1980, começam a ser feitos esboços de Planos Diretores Cicloviários, mas que não chegam a serem implantados, conforme percebe-se com a fala de um dos entrevistados que aborda essa questão relacionando-a com a tradicional falta de atenção dada à mobilidade urbana no Brasil:

Nos anos 80, na década de 70 ainda, começou a se trabalhar essa questão, teve um impacto grande assim na década de 70, que foi a crise do petróleo que estava muito barato, então a partir da década de 70, teve políticas nacionais de incentivar o transporte coletivo e tal. Foi a primeira vez que o Brasil tratou a sério a questão da mobilidade urbana que não se chamava mobilidade urbana ainda né, o transporte das pessoas para ir ao serviço dentro das cidades. Aí foi criada a EPTU, foram criados os corredores de ônibus, a Trensurb, já nesse contexto da década de 80. E aqui em

Porto Alegre se pensou e se chegou até a esboçar um Plano Diretor, mas que não se transformou em lei e nunca foi implantado. A única ciclovia que a gente tinha era aquela orla ali do Guaíba, em Ipanema, aí foi uma das referências que a gente criou, porque foi feito um estudo na época, né. Pegaram a orla toda e a Av. Ipiranga e colocaram como pontos que poderiam ser feitas as ciclovias. E interessante, porque de lá para cá, as bicicletas começam a se popularizar, então naquele tempo se colocava que tem ser tudo plano e hoje não, pois as pessoas mais jovens sobem qualquer lombada com a bicicleta sem problemas, né. (ENTREVISTA 17)

Em relação ao fator destacado na fala acima sobre a crise do petróleo ocorrida na década de 70, podemos ver com Medeiros (2012), que analisa em sua dissertação o caso ocorrido em Curitiba e o fato de na época haver um contexto político favorável, tendo como base também o modelo de Kingdon:

Aparentemente, o problema “construir ciclovias” ou “ter uma experiência pioneira”, em semelhança às melhores práticas em urbanismo na época, é o que foi à agenda de decisão conforme modelo de Kingdon (1995), pelos governos federais e de Curitiba na década de 1970. O contexto político favorável (crise do petróleo e imagem de Curitiba), a definição do problema (construir ciclovias e público respectivo) e a existência de solução (financiamento federal e espaços urbanos não disputados), processos de que fala Gomide (2008), formou a “janela de oportunidade política” que contribui, neste período para a projeção de Curitiba como uma referência nacional de incentivo ao uso da bicicleta. Quando houve esgotamento de espaços públicos originalmente selecionados, cuja qualidade era não necessitar reduzir espaço destinado a outros modais ou efetuar desapropriações, temos a criação de nova solução ao problema: ciclovias de uso compartilhado com pedestres, sobre calçadas. (MEDEIROS, 2012, p. 140)

Conforme vimos acima, em determinado momento, surgiram em Curitiba soluções viáveis a um problema, formando-se assim uma “janela de oportunidade política” que possibilitasse o início da construção de ciclovias. Conforme Kingdon aponta (1995 apud SARAVIA; FERRAREZI, 2007, p. 219): “Sabemos mais sobre como as questões são encaminhadas do que como elas vieram a tornarem-se itens na agenda do governo, sobre como as escolhas feitas pelos *decision-makers* são formuladas e por que algumas possíveis questões e alternativas nunca são levadas a sério”. Portanto, consideramos importante tentar verificar nessa seção como ocorreu a aprovação das políticas cicloviárias em Porto Alegre.

No caso de Porto Alegre, a criação do PDCI surge de demandas e solicitações antigas da sociedade, que vinham, desde o ano de 1996, apesar de uma longa espera e do fato de, na época, não haver ainda tanto o destaque dessa temática. Nesse período, houve a mobilização do movimento ecológico em defesa do meio ambiente e a participação de alguns atores ciclistas e cicloativistas individuais, tendo um *start* inicial a partir da iniciativa do movimento ambientalista, através da realização de um abaixo-assinado:

Três anos depois, em 1996, uma iniciativa dos cicloativistas levou a prefeitura a realizar novos estudos cicloviários. Durante a construção da III Perimetral (conjunto de avenidas já existentes, que foram unificadas para ligar a zona sul da capital à zona norte) houve uma grande mobilização para a inclusão de uma ciclovia no

projeto, pois o pretexto usado para a não implantação sempre foi a dificuldade de mudar o ambiente urbano já consolidado. Um abaixo-assinado com 3.500 assinaturas foi entregue à Prefeitura, mas a necessidade de fazer um corredor de ônibus, premissa para conseguir verbas de financiamento federais deixou novamente a reivindicação de fora. Porém o BID (Banco Interamericano de Desenvolvimento) – financiador da III Perimetral – decidiu incluir no projeto um plano diretor cicloviário. Sob responsabilidade da SMAM (Secretaria Municipal de Meio Ambiente) as tentativas fracassaram. (VEEK, 2013, p. 26)

Conforme vimos acima, nesse momento, há o início da utilização de repertórios de negociação no fluxo da política, enquanto um grupo de pressão, na tentativa de incidir e pressionar a administração municipal para a inclusão de um Plano Diretor Cicloviário em um contrato que englobava as obras da III Perimetral. Esse fator também é relatado em entrevista:

É, esse movimento que havia na época, ele partiu muito do movimento ecológico, ambientalista e o que aconteceu ali, que é uma coisa que me foi relatada muito claramente de pessoas que participaram mesmo, né, e eles pensaram assim: já que a Prefeitura sempre diz que não tem espaço para fazer a ciclovia nas ruas porque elas são estreitas, porque já estão consolidadas, já que vai ser feita uma avenida toda nova, vamos pedir para fazer uma ciclovia na III Perimetral e, aí, o que aconteceu? Fizeram algumas audiências com representantes da Prefeitura e aí os técnicos: “bah, vai complicar o projeto, nós vamos ter que botar corredor de ônibus, precisava fazer quatro pistas no sentido, vai ficar só três por causa do corredor, fizeram as calçadas estreitas e ainda vamos ter que colocar ciclovia? Vamos dizer que não dá.” Aí eles insistiram e como o cicloativismo e o movimento ecológico, ambientalista são fortes no mundo inteiro, quando os técnicos do banco chegaram, eles pediram uma audiência e foram recebidos pelo banco mundial que estava financiando. Aí nessa audiência, os representantes do banco pediram para ver o projeto do movimento, mas eles respondem: “Não temos projeto, a gente só quer que façam, que comecem um dia a fazer, né, a gente só tem aquela ciclovia na orla ali”. E aí a ideia surgiu do representante do banco: “Bom, se vocês não têm o projeto, vamos incluir no Plano Diretor, fazer estudos para ver o que a cidade realmente precisa”. Por isso ele foi incluído [...] (ENTREVISTA 17)

Em relação ao fato de um Plano já vir sendo pensado desde os anos 80, já havia estudo realizado desde então, porém não era dado andamento. Segundo o mesmo entrevistado afirma, houve também, em determinado momento, uma decisão política de elaborar o PDCI, sendo vinculado à EPTC (Empresa Pública de Transporte e Circulação) e não mais à SMAM (Secretaria do Meio Ambiente Municipal), como havia ficado inicialmente com a inserção no projeto da Terceira Perimetral:

Bom, foram várias etapas assim, né. O projeto do Plano foi inserido no projeto da III Perimetral. A III Perimetral, além do projeto de engenharia mesmo, tinha um programa que se chamava programa de fortalecimento institucional da Prefeitura e aí, tinha várias medidas, por exemplo, questão de acidente de trânsito, fornecimento de softwares, treinamentos e tal, porque o banco quando ele faz o financiamento, ele não quer simplesmente financiar a obra, ele quer que aquilo ali realmente traga uma melhoria de verdade para a cidade, então o PDCI era um dos itens desse programa institucional. E bom, durante um tempo longo assim, ele não foi para a frente, então o que aconteceu daí? Quando o Fogaça assumiu a Prefeitura, eles resolveram: “não, nós vamos fazer esse Plano e vamos fazer com a EPTC”. Porque antes ele estava na SMAM. Na década de 90, ele já estava previsto. Tinha um estudo da década de 80 ainda, né, mas o que aconteceu é que quando eles resolveram fazer mesmo o Plano

Ciclovário, né, eu acabei sendo indicado como Coordenador ali, a gente formou um grupo de trabalho, pegamos representantes de outras secretarias, né. Isso aí a partir de 2005, na gestão do Fogaça. Bom, daí o que aconteceu, se fez uma pesquisa com outras cidades, então na verdade no Brasil era novidade, né, tu tem ciclovias e tal, mas geralmente elas são dispersas e se não são cidades assim onde já se usa muito a bicicleta, elas não cumprem aquele objetivo de incentivar que as pessoas passem a usar, né. Então a gente começou a estudar o tema e formamos um termo de referência que a gente chama, que é o instrumento técnico que vai basear o trabalho, né [...] (ENTREVISTA 17)

Outro entrevistado, que atuou na elaboração do PDCI, aponta que boa parte da gestão da Secretaria Municipal de Mobilidade Urbana (SMMU), na época, vinha de um âmbito acadêmico e, ao ser questionado em relação às leis, às pressões realizadas por grupos e de uma possível vontade política, destaca:

[...] Como eu te digo, foi muito mais em função de que já existia um grupo forte de ciclistas, Massa Crítica, todo grupo que já pressionava, já tinha pressão sobre a mobilidade. E isso por característica de profissionais nesse momento que estavam comandando a Secretaria, havia estudado fora, sabe, todo mundo estudou fora muitos anos doutorado lá, então sabíamos desse tipo de coisa e da globalização. E nesse momento, se começou a falar muito forte, no mundo, sobre as ciclovias, mobilidade sustentável, então foi algo no processo como algo que já estava quase por acontecer, né. Então foi feito antes, pegou justamente um cara que estava afim, o secretário, o prefeito Fogaça. O prefeito Fogaça era a fim de bicicleta, mas faltava alguém que viesse com a ideia e ele aceitou e aí foi fácil, né [...] Mas deve ficar claro que esses movimentos não nasceram agora, são muito antigos e que todos esses grupos sempre reivindicaram um projeto, mas que o Poder Público, até esse momento, não dava bola, sabia que existia, mas 'ah, tudo bem'. E se conjugou toda essa pressão dos movimentos, o conceito de mobilidade sustentável e a parte política que nesse momento era secretário-técnico e que sabia desse tipo de coisa para juntar. Se juntou a ambição política dentro da administração pública, com um secretário-técnico, mais a pressão que existia, mais o conceito de mobilidade sustentável que se juntou, toda essa tendência no mundo ajudou e deslanchar rapidamente, né, esse é o grande problemas das cidades, né, que às vezes não se junta essa coisa assim e não se dá, então quando se juntaram, se alinharam os astros, os três, saiu esse negócio, pá, à nível de plano, né, porque, muitas vezes, não se alinha esses astros, mas começam a implantar, logo não tem consequências diretas nos resultados. (ENTREVISTA 9)

Como vimos acima, destaca-se a relação da aprovação do Plano na cidade com o fato do Secretário de Mobilidade da época ter sido um técnico, especialista de uma temática, que vinha de um âmbito acadêmico ao invés do âmbito político, como comumente. De acordo com o exposto, podemos relacionar ao fato de ter sido aberta nesse momento uma janela de oportunidade política sob a visão de Kingdon (2014) através da vontade política de um gestor do governo na época²² (mandato da Prefeitura Municipal de José Fogaça). O autor (2014, p. 229) expõe em relação ao fato dos desdobramentos na esfera política também influenciarem a

²² Fogaça foi lançado como candidato à prefeitura de Porto Alegre pela coligação PPS-PT em 2004. Fogaça deixou a sigla PPS, que o elegeu em 2004 e retornou ao seu antigo partido. Depois de estruturar aliança com PDT e PMDB, em 2008 anunciou sua candidatura à reeleição. Em 2008, concorreu a reeleição pela coligação PMDB-PDT-PTB, tendo José Fortunati como candidato a vice. Em 29 de março de 2010, José Fogaça renunciou a prefeitura de Porto Alegre para poder concorrer ao governo do Estado do Rio Grande do Sul. Disponível em: <https://pt.wikipedia.org/wiki/Jos%C3%A9_Foga%C3%A7a>. Acesso em: 10. set. 2017.

formação de agenda: “Um novo governo, por exemplo, muda as agendas completamente ao enfatizar as suas concepções dos problemas e suas propostas, e torna bem menos provável que assuntos que não estejam entre as suas prioridades recebam atenção”.

Outra relação apontada no relato acima, ao convergir com a atuação de um secretário-técnico, é a pressão de grupos, como no caso da rede cicloativista enquanto um grupo de pressão que atua no fluxo da política, ao pressionar vereadores e políticos para a elaboração e aprovação do Plano. Essa pressão já existia antes mesmo de um destaque maior da rede cicloativista e do evento Massa Crítica. Outro entrevistado recorda-se do vereador Beto Moesch, um vereador que atuava na defesa de causas ambientais e de um estudo para implantação de ciclovia, realizado por volta do ano de 1992, destacando novamente a importância das pressões realizadas por vários grupos, dentre eles o ambientalista e o cicloativista:

É porque lá em 92 já teve o primeiro estudo para a implantação de ciclovia, já antes lá, então ali já se tinha na época o vereador Beto Moesch, naquela época já era citado que aqui em Porto Alegre tinha que ter ciclovia, então o município já sabia que tinha que ter obras desse tipo. Mas acredito que a mobilização do atropelamento do Guimarães²³, de pedir mais educação de trânsito, o Vida Urgente²⁴ também tá envolvido no caso da lei seca e teve pressões de ambientalistas também, porque no caso aqui, a Secretaria municipal de meio ambiente, ela também agiu muito no caso ali da ciclovia da Vasco da Gama que foi a primeira ali, há muitos anos atrás teve a divulgação do Caminho dos Parques, né. Então eu acho que a Prefeitura também foi notando que precisava fazer alguma coisa para beneficiar o cidadão. Pô, se todo mundo tem ciclovia por que Porto Alegre não vai ter? São Paulo então tem muita pressão assim, o que acontece em São Paulo aconteceria 10 anos depois em Porto Alegre, então foi aos poucos. O cicloativismo, no geral, também fazendo uma pressão, então eu acho que ajudou, assim, principalmente esses novos grupos de ciclistas, porque a EPTC recebe uma enxurrada de e-mails lá, a Prefeitura também, então eles estão sabendo que há uma demanda de ciclistas, que ciclovia é legal, que toda cidade que quer dar mais qualidade de vida ao seu cidadão, preservar a natureza, despoluir, agride menos, né, então vai optar por fazer obras que envolvam a bicicleta. Acho que foi uma pressão geral, né, caiu a ficha, vamos dizer. (ENTREVISTA 16)

Assim como citado acima, outro entrevistado destaca a importância tomada em relação à pressão realizada e o início de um destaque na mídia: “ele já estava encaminhado, mas claro que o Poder Público como qualquer ser político é movido também pela pressão de

²³ Antônio Carlos Strinnghini Guimarães foi professor da ESEF/UFRGS (Escola Superior de Educação Física), triatleta e ciclista e morreu atropelado na avenida Beira-Rio, em 2005, quando realizava o seu treinamento. Disponível em: <<http://www.cpovo.net/Noticias/Geral/2013/5/499444/Ufrgs-reune-alunos-e-professores-em-passeio-ciclistico>>. Acesso em: 13 jun.2017.

²⁴ Conjunto de programas, projetos e ações que visam promover a preservação e valorização da vida, mobilizando a sociedade através de ações educativas e culturais para uma mudança de comportamento que resulte em um trânsito mais humano e seguro. Disponível em: <http://www.vidaurgente.org.br/site/int_fundacao-secao.php?secao=programa_vida_urgente>. Acesso em: 12. jul. 2017.

fora e a mídia adotou aquilo ali, então culminou para isso” (ENTREVISTA 2). E, em relação à gestão que atuava na época da aprovação do Plano, afirma: “[...] é que essa gestão é uma continuação de 2005, que começou com o Governo Fogaça e a Gestão aqui da EPTC, na época, era uma gestão acadêmica, no caso era o professor Senna e o Michel, e eles deram essa contribuição. Tudo são ações que vêm de trás, né.” (ENTREVISTA 2).

Lied (2015) aborda em sua pesquisa a importância de mobilizações assim como a organização de uma pressão direcionada aos gestores públicos demandando a criação de políticas públicas:

É preciso muita mobilização dos interessados e também a organização da pressão direcionada aos gestores públicos para que tomem medidas de caráter de políticas públicas de Estado e não de governo. Logo, nota-se que, no caso de Porto Alegre, com a criação da Lei do PDCI, houve o amadurecimento de uma ideia, um estudo técnico encomendado a uma empresa, bem como a apreciação pela Câmara de Vereadores e que resultou, por fim, na aprovação da referida lei complementar. (LIED, 2015, p. 29)

Em relação ao acréscimo de uma emenda que considerasse a origem dos recursos para a implantação do Plano, um entrevistado que atuou na elaboração do PDCI comenta em relação às verbas e a aprovação por parte dos vereadores:

Teve um consenso assim, né, só que os vereadores resolveram incluir uma coisa, e a outra era a questão de que a gente trabalhasse mais com contrapartidas e não tanto com verbas da Prefeitura, porque a gente sabe que é difícil de conseguir verba para a obra [...] (ENTREVISTA 17).

E ainda explica como se deu tal acréscimo e como funciona a utilização das verbas da Prefeitura para a execução do Plano:

Aqueles 20% foi o que os vereadores resolveram criar, daí nós ficamos sabendo que foi um acordo, né. A Câmara de Vereadores colocou aquela emenda e o Executivo aceitou aquilo ali em troca deles não modificarem o Plano, porque se começa a modificar muito, né. Bom, o terceiro item, na verdade, é essa rede de gravames, então assim a gente tem um mapa ali que vai sendo construído aos poucos e o que acontece, então? Se, de repente, um vereador: Ah, mas essa rua aqui o pessoal não quer, vamos passar por outra e tal, ia desfigurar completamente. E aí o Plano chegou de volta para gente assim, sem ter se transformado em um “Frankstein”, porque ele foi praticamente com o texto que a gente mandou. Esse problema dos 20% das multas, ele tem uma questão de orçamento mesmo que é complicado de trabalhar, porque a verba das multas não fica numa caixinha separada, tu nem sabe quanto que vai entrar de multa, na verdade. Tipo assim, nesse período aí que a cidade estava cheia de obras da Copa, os próprios fiscais de trânsito tiveram que se dedicar mais à questão das obras, tinha menos fiscal na rua para perceber as infrações e multar, então não tem nem como prever uma verba. E para trabalhar com orçamento é complicado, porque a gente tem que fazer as coisas com muita antecedência, então o dinheiro das multas que entra esse ano, a gente só vai saber no ano que vem quanto que foi, depois tem as pessoas que recorrem e recebem o dinheiro de volta, aí 20% disso pra fazer obra quando? Porque tu tens que fazer o projeto, tu tem que fazer depois a obra [...] (ENTREVISTA 17)

Nesse sentido, também podemos relacionar ao que Kingdon aponta em relação à aprovação de emendas e ao consenso formado na dinâmica da política da negociação, como no caso em que foi identificado um problema e participantes entram em acordo sobre as propostas para a aprovação da política cicloviária:

O consenso é formado na dinâmica da política por meio da negociação, mais do que da persuasão. Quando participantes identificam problemas ou entram em acordo sobre certas propostas na dinâmica das políticas públicas, eles agem principalmente por meio da persuasão. [...] Contudo, na dinâmica da política, os participantes constroem consenso por meio de negociação, criando emendas em troca de apoio, atraindo políticos para alianças através da satisfação de suas reivindicações, ou então fazendo concessões em prol de soluções de maior aceitação. (KINGDON, 1995 apud SARAVIA; FERRAREZI, 2007, p. 229)

Antes de o Plano ir à votação, o Jornal Zero Hora publicou uma nota, em uma coluna chamada “Bike”, do jornalista Poti Silveira Campos, destacando também uma predisposição à aprovação, além de uma vontade técnica do governo da época. Podemos observar que, nesse momento, o jornal Zero Hora se posicionava a favor da aprovação do Plano Diretor Cicloviário:

Figura 6: Nota publicada em 14/05/2009.

Aval da Câmara

O Plano Cicloviário de Porto Alegre deve ir à votação na Câmara Municipal de Porto Alegre. Na prática, provável aprovação do projeto pelo plenário da Casa tem o objetivo de dar o aval do Legislativo à proposta da prefeitura, que não depende disto para tomar iniciativas que beneficiem ciclistas na cidade. Na semana passada, o secretário de Mobilidade Urbana, Luiz Afonso Senna, em seminário promovido pelos vereadores Beto Moesch (PP) e Mauro Zacher (PDT), afirmou que a intenção é estimular que 160 mil pessoas adotem a bicicleta como principal meio de transporte em Porto Alegre até 2020. A estimativa, certamente, é das mais modestas e indica o quanto o governo está interessado em fomentar a mobilidade sustentável na capital gaúcha.

Fonte: Jornal Zero Hora.

A emenda, comentada anteriormente acima, refere-se ao inciso II do Art. 32 da Lei Complementar 626/2009, que havia determinado que, anualmente, no mínimo 20% do montante arrecadado com multas de trânsito seriam aplicados na construção de ciclovias e em Programas Educativos. Tais programas seriam destinados a orientar e a conscientizar motoristas, pedestres e ciclistas quanto ao uso adequado da bicicleta, do sistema cicloviário e das regras de circulação e de segurança a serem compartilhados entre eles. Essa emenda foi proposta pelos próprios vereadores a partir de algumas sugestões de ciclistas ao participarem de audiências públicas, como um dos vereadores na época, Beto Moesch, citado anteriormente, apresentou tal justificativa para a Emenda 01²⁵:

A aplicação de recursos financeiros na construção e em políticas de educação de trânsito dirigidas ao sistema cicloviário foram reivindicações do seminário realizado no dia 09/05/2009. Ademais, trata-se de nobre postura gerencial dos recursos oriundos de multas de trânsito, notadamente se se considerar uma completa implementação de novel modal na cidade, carecendo, pois, de conscientização da população a respeito. (LEI COMPLEMENTAR 626/ 2009)

Porém, essa emenda nunca foi efetivamente cumprida em sua integralidade. Ferrari (2008) já havia salientado que a efetivação do Plano necessita do apoio dos técnicos e gestores:

O sucesso do Plano Diretor Cicloviário Integrado dependerá, porém, de sua internalização nas rotinas e processos da administração municipal e da vontade política dos gestores. Muitas iniciativas de implantação de redes cicloviárias não alcançam sucesso devido ao fato de não contarem com o apoio de técnicos e gestores, como ocorreu com o Plano Cicloviário elaborado pela equipe da Secretaria do Planejamento Municipal em 1981, cujo traçado muito se assemelha à “rede prioritária” proposta. (FERRARI, 2008, p. 4-5)

Uma notícia publicada dia 13/12/2009, no Jornal Zero Hora, com a manchete “Quase três décadas de ciclovias virtuais” destaca em relação ao estudo do Plano e na demora do Poder Público de cumprir as promessas:

Estudo do Plano Cicloviário revela o impacto que os espaços próprios para os ciclistas provocaria em Porto Alegre. A EPTC calculou, por estimativa de 2007, que os ciclistas realizavam 17 mil viagens diárias pela cidade, indo e vindo de algum lugar. Com o plano integralmente implantado, com 395 quilômetros de ciclovias, seriam 281 mil viagens em 2012. É um número grandioso. Equivaleria a um quarto das viagens previstas para o transporte público no mesmo ano. Os 395 quilômetros

²⁵ Disponível em:

<http://200.169.19.94/documentos/draco/processos/96727/042252008PLCE_Emenda_54909370_526042252008PLCE_Emenda_54909370_526.PDF> Acesso em: 17. nov. 2016.

de ciclovias custariam R\$ 40 milhões. Um quilômetro de metrô custa mais de R\$ 160 milhões. Mas o plano, que prevê uma rede cicloviária equivalente à de Paris, não anda. [...] E não se cumprirá nem mesmo a última previsão do secretário municipal de Mobilidade Urbana, Luiz Afonso Senna, de que as obras da ciclovia de 3,2 mil metros, na Avenida João Antônio da Silveira, no bairro Restinga, na Zona Sul, seriam iniciadas este ano. (ZERO HORA, 13/12/2009)

O Jornal Zero Hora publicou, no ano de 2011, inúmeras notícias destacando os pouquíssimos avanços em relação ao PDCI tais como a notícia publicada em 2 de março de 2011 com a manchete “Plano cicloviário de Porto Alegre ficou no papel”:

O Plano Diretor Cicloviário Integrado da Capital ainda não atendeu promessas feitas há três anos. Ao ser apresentado pela prefeitura, em maio de 2008, veio acompanhado do compromisso de que 18 quilômetros de ciclovias seriam entregues até o ano seguinte, mas até agora Porto Alegre soma menos da metade dessa extensão em faixas exclusivas, e menos de 2% de todos os trechos considerados adequados para receber bicicletas na cidade. (ZERO HORA, 02/03/2011)

Em relação à dificuldade de se efetivar o Plano Diretor e a inclusão da bicicleta no planejamento da cidade, esse fator também pode ser visto em outras capitais, como afirma a autora (2010):

Os movimentos sociais, por sua vez, vêm se empenhando nessa perspectiva; porém, o processo de elaboração do Plano Diretor de Florianópolis tem enfrentado sérios problemas políticos e a inclusão da mobilidade ciclística no planejamento da cidade, assim como outras diretrizes, corre o risco de não se efetivar. (RAQUEL, 2010, p. 70)

Ferrari (2008, p. 6) destaca que o primeiro objeto de divulgação é o próprio Plano, pois em sua elaboração é fundamental a interação com a sociedade, que precisa conhecê-lo para apoiá-lo. A elaboração do PDCI deu-se em seis macros etapas: diagnóstico; prognóstico; projeto funcional; programa de implantação; programa de gestão e projeto executivo (FERRARI, 2008, p. 3). Segundo o autor (2008),

O diagnóstico consolidou as informações existentes sobre a oferta e demanda cicloviária na cidade a partir de estudos anteriores, dados existentes e levantamentos complementares. Já o prognóstico permite estimar as demandas futuras do modal bicicleta, identificando as principais ligações cicloviárias para priorizar os principais corredores de demanda e conformar o sistema cicloviário estrutural. O Projeto Funcional definiu a Rede Cicloviária Estrutural, com cerca de 400 quilômetros e ampliada para 495 quilômetros após a revisão final do trabalho. (FERRARI, 2008, p. 4)

Um entrevistado afirma, em relação a não ter funcionado como deveria funcionar essa parte prevista da promoção:

[...] Então, eu acredito que este projeto, este plano pecou em duas coisas: esse plano da promoção, tem outros planos europeus e todos importantes para a promoção que a política europeia tem que é a promoção do transporte coletivo. Esse capítulo é fundamental e que não fizemos aqui, né, claro, porque a gente vê que as ciclovias é só engenharia e só engenharia significa a construção do pavimento, da sinalização

da ciclovia, mas é muito mais comportamento humano, é psicologia, é um monte de conceitos que envolvem o comportamento humano, né, portanto, eu vi que outra coisa é a participação dos ciclistas efetivamente, não? Os ciclistas foram chamados, às vezes. (ENTREVISTA 9)

4.2 Participação nos espaços de diálogo do Poder Público

A respeito do contato com o Poder Público e da pressão que os ciclistas e atores cicloativistas buscavam exercer nesse âmbito, na época da aprovação e nos anos anteriores, vimos na seção anterior que tal pressão conformava-se como um repertório de negociação realizado no fluxo da política em que a rede cicloativista atua enquanto um grupo de pressão. Nessa seção, analisaremos a utilização de outros repertórios pela rede cicloativista, ao apontar problemas e apresentar experiências e propostas no fluxo das soluções e alternativas.

Ao entrar em contato com os vereadores da cidade, os ciclistas e cicloativistas buscavam marcar audiências públicas para poderem argumentar junto aos vereadores em um espaço institucional. Conforme podemos concluir no relato abaixo, que destaca o apontamento de problemas no momento em que era apresentado o que estava sendo elaborado e a pressão exercida enquanto um grupo com essa finalidade, para tentarem marcar audiências públicas, demonstrando assim como a partir de uma audiência e da realização de um seminário o projeto começou a se encaminhar:

Eles (os vereadores) que pautavam a data da reunião, né, então, essas reuniões aconteciam na Prefeitura, no Gabinete da PGE, se eu não me engano e, normalmente, o que eles faziam? Eles passavam para gente o que eles estavam fazendo e a gente apontava os problemas, nem sempre esses problemas eram resolvidos, né, ficava, mas era mais isso. Depois, através de uns vereadores na Câmara, a gente conseguiu marcar, com pressão, uma audiência pública [...] O que a gente fez? O primeiro movimento foi procurar as pessoas que a gente conhecia, eu conheço o vereador 'Tal' e aí depois, através deles, a gente fez um documento, alguma coisa chamando todos os vereadores para discussão e através disso, se conseguiu marcar essa audiência pública porque tava um jogo de empurra, né. A Prefeitura dizia que não podia, isso na época ainda era o Partido dos Trabalhadores pra ti ter uma ideia, é bom ser situação e é bom ser oposição, né, e a Prefeitura dizia que a Consultoria não andava e não assumia aquilo que a gente queria e a Consultoria dizia que a Prefeitura emperrava o processo. Então essa primeira audiência pública, ela foi para botar as coisas aos claros, assim, sabe, e aí tava lá o representante da Prefeitura e o representante da empresa de Consultoria, essa audiência tirou um seminário na PUC. A audiência pública tirou esse seminário para ampliar a discussão porque o que é uma audiência pública? Duas, três horas de discussão, esse seminário foi quatro dias e a partir desse seminário, as coisas começaram a avançar, né. A gente na época tinha um parceiro muito bom na EPTC. Ele é muito tolhido dentro da Prefeitura, mas ele tem um posicionamento muito interessante enquanto arquiteto e uma visão muito interessante, ele sempre nos apoiou, então a gente tinha um relacionamento muito bom com ele, né. E a partir disso que as coisas começaram a andar, pelo menos o projeto a gente conseguiu terminar, agora botar ele na rua já é outra coisa, né. Conseguimos aprovar através

desse Seminário, a partir desse Seminário que as coisas passaram a se encaminhar de fato. (ENTREVISTA 19)

Em relação ao seminário citado acima e reuniões abertas realizadas, de acordo com a fala de alguns entrevistados, percebe-se que não eram muito divulgadas e poucas pessoas acabavam participando. O entrevistado 2 relatou que durante a elaboração do Plano, esses seminários faziam parte do trabalho da empresa contratada e que, antes de aprová-lo, a Câmara de Vereadores realizou audiências públicas. Outro entrevistado explica que, nessa época, poucas pessoas participavam mais desse âmbito institucional por considerar que havia uma dificuldade de ampliar-se e levar mais pessoas. Ele conta que entre os que ficavam sabendo, uns não divulgavam, enquanto outros buscavam mais pessoas para ir, lembrando que, no momento em que houve uma abertura maior da participação em tais espaços, é que os políticos começaram a sentir uma pressão maior (ENTREVISTA 3). Em relação ao funcionamento e divulgação de tais reuniões, bem como de quem participava na época e sobre a possibilidade de já existir alguns grupos e associações, os entrevistados relatam:

Bom, então, tu vê assim que na formação do Plano foi fundamental a pressão do movimento mesmo. E quando a gente fazia as audiências públicas parecia que ninguém tava acreditando, a quantidade de pessoas que aparecia era mínima, né, poucas pessoas faziam perguntas e tal, né, então durante a elaboração do Plano a maioria das pessoas que participava era da Prefeitura mesmo. A gente tem as listas de presenças. Eram pessoas que trabalhavam na área de transporte ou funcionários da Prefeitura que se interessavam pelo tema. Depois do atropelamento ali na José do Patrocínio, o movimento cicloativista teve um impulso muito grande, né. E daí, os cicloativistas descobriram os 20% das multas e encurralaram a Prefeitura. (ENTREVISTA 2)

[...] Eu me lembro que lá em 2005, eu fui numa reunião, vi no jornal e fui. O Fortunati era o secretário do Planejamento, aquela consultoria que foi contratada para fazer estava ali no Tribunal do Trabalho, tem um juiz do trabalho que é super ativista assim, e ele conseguiu um auditório e foi ali a apresentação dos primeiros estudos dessa consultoria e eu estava lá. (ENTREVISTA 14)

E sempre que precisava ter a opinião dos ciclistas era o presidente da ACZS, a Prefeitura nunca chamava, tanto que eu sei, estou aqui desde 2000, né. Se em 2000, eu soubesse, tanto que eu fui nessa porque eu vi no jornal, por acaso assim, né. Então, eles tinham ali um grupo, não era uma coisa de: “Ah, vai ter uma reunião”. Claro, na época, não existia Facebook, a comunicação era outra, né, então, não sei, eles não iam fazer um edital, botar na capa de um jornal, mas efetivamente não se sabia assim, né. Não se sabia e então, acho que ele (o presidente da ACZS) sempre teve posições muito assim pró-governo, sabe, mesmo em entrevistas públicas tu vê, tu nota que ele falava: “Não, Porto Alegre está mudando”. Nunca uma crítica. Não que tu precise necessariamente ser crítico, né, mas tu vê que ele não tinha uma coisa de dizer: “Não, aqui tá ruim, né.” “Não, melhor isso do que nada”, assim, e essa é um pouco a linha dele, então mesmo a ciclovia ali do BarraShopping eu acho que eu vi uma entrevista dele dizendo: “É, não, é um começo, Porto Alegre não dá para criticar as coisas, tem que apoiar quando é bom e tal”. Então isso destoa um pouco assim com a visão geral dos cicloativistas, que são supercríticos e entendem que o que está se fazendo não é o ideal, né, é muito pouco e não é o ideal, né. (ENTREVISTA 14)

Conforme vimos através dos relatos acima, ainda não havia grupos formados e a maioria dos participantes não eram vinculados a entidades e associações formais, pois na época a participação dava-se mais de forma individual, havendo nessa época apenas a Associação de Ciclistas da Zona Sul (ACZS) como associação formal. Concluímos, ainda, que as reuniões e audiências públicas eram pouco divulgadas nesse período, segundo o relato de um entrevistado que ficou sabendo de tais reuniões através do jornal. Outro entrevistado comenta a respeito da atuação da ACZS:

A ACZS era centralizada em seu presidente, a ACZS é totalmente voltada ao esporte, de fazer as provas, fazer os passeios, mas ele tinha essa visão de chamar o pessoal, de querer fazer cicloviarias para mais pessoas usarem, né, mas é uma coisa assim, era só ele e quando a Prefeitura precisava fazer um passeio, chamava eles para organizar, então, ele ficou muito ligado assim nesse sentido. (ENTREVISTA 15)

Alguns desses fatores são verificados também quando o presidente da ACZS foi entrevistado, pois este conta que iniciaram com eventos de passeios ciclísticos e competições, depois, perceberam a necessidade de fazer um material educativo para os ciclistas. Através disso, também foram convidados a participar da apresentação do Plano Diretor Cicloviário e tiveram o primeiro contato com o Plano, ficando um ou dois anos envolvidos nessa discussão e, depois, foram marcadas audiências públicas para cobrar a implantação do Plano. Recordase que isso iniciou em 2006, época em que o Plano estava sendo formado. Na participação dessas reuniões, conta que era apresentado o projeto e discutido de que maneira seria melhor a implantação como no caso da ciclovia da Ipiranga, que se discutia para não fazerem no canteiro e sim na via. Nesse sentido, conforma-se a atuação dessa rede no fluxo das soluções, ao participarem dos debates relacionados ao Plano Diretor Cicloviário. De acordo com Kingdon, em relação à atuação na comunidade de especialistas no âmbito desse fluxo, podemos ressaltar que:

Os atores divulgam suas ideias, criticam o trabalho dos colegas, aprimoram e revisam essas ideias e discutem novas versões. Algumas dessas ideias são acatadas, enquanto outras são descartadas. Contudo, muitas ideias são possíveis e são, de alguma forma, consideradas durante o processo (KINGDON, 1995 apud SARAVIA; FERRAREZI, 2007, p. 231).

Em relação aos projetos e estudos que eram apresentados à EPTC, o entrevistado abaixo afirma que não era somente a ACZS que apresentava, mas também outros grupos e ciclistas envolvidos com a causa, empenhados em divulgar a bicicleta como meio de transporte, principalmente como locomoção para o trabalho e estudo. Ele explica que, até 2009, essa associação ficou mais ativa na participação institucional e buscavam apresentar ao Poder Público alguns projetos que foram pesquisados ao redor de outros países:

[...] Porque como a gente foi a primeira Associação aqui de Porto Alegre a divulgar que a gente tava fazendo ações de educação, a EPTC começou a nos chamar, e a gente tem, eu tenho uma linha assim: não adianta tu bater de frente lá com o município, não, tem que fazer assado e brigar. Daí acaba sendo pior, porque daí eles vão cada vez te escantear mais. Então o que a gente fazia, a gente via que o projeto não ia atender o que a maioria dos ciclistas assim queria, mas nós temos o pensamento que a cultura ela é a sementinha né. Então, se tu fizeres uma ciclovia, por mais que ela seja uma ciclovia que não liga a lugar nenhum, que as pessoas olhem, veem que ali é uma ciclovia e, em algum momento, vai passar algum ciclista ali, então vai se adquirindo um pouco: ah a bicicleta tá aqui, a bicicleta tá ali, né, então, é isso, não, cara, é melhor ter do que não ter, né, então vamos tentar. E agora porque outras pessoas vão se sentir mais seguras na ciclovia. Dizem: “Ah, mas ciclovia da Ipiranga é assim”. Mas tem gente que pedala lá, prefere esperar, abre a sinaleira, ela passa, ela não tá com pressa, vai tranquila, no outro sinal ela para então os ciclistas que andam mais rápido e tal, talvez eles não vão utilizar a ciclovia, porque vai demorar mais, né, mas a ciclovia ela é benéfica e ela tem que existir, então um pai vai sair com um filho, onde é que ele vai? Ah, ele sabe que não dá para andar na rua com o filho dele, mas a ciclovia tá ali: “Não, com meu filho eu vou andar na ciclovia, não vou rápido”. Então a EPTC nos chamava e a gente ia, fui diretor da Federação Gaúcha de Ciclismo em 2011, e também marcamos uma audiência pública para discutir tipo de pavimento, quando é que seriam implantadas, um prazo, quanto sairia, né, se ia ter alguma verba para educação no trânsito. (ENTREVISTA 16)

A gente tem um engenheiro na Associação, né. E através de anos e anos pedalando no trânsito, tu passar para um engenheiro que pedala como deveria ser, ele vai pegar as normas ABNT, não sei como que é as normas deles lá, ah, na via tem tanto, passeio tem tanto, cordão de calçada tem tanto, a ciclovia tem que ser tanto, tem que ser uma ciclofaixa, o modo de sinalizar é desse jeito, a placa tem que ser desse jeito. Então se chega ali e mostra que está aqui o nosso projeto, daí eles olham e fazem assim: “Ohh, ahh..” Eles olham e dizem assim, está na cara deles 'cara, que projeto'. (ENTREVISTA 16)

Conforme se percebe nos trechos acima, outros entrevistados destacam o fato de que nas próprias entidades há certo tipo de qualificação e profissionalização de atores pelo fato de muitos associados terem formações profissionais e técnicas específicas que podem relacionar-se à temática da cidade, da bicicleta. Cita-se, como exemplos, engenheiros e arquitetos que fazem parte das associações e, muitas vezes, contribuem em estudos e projetos propostos pela entidade, além de advogados que atuam nas entidades representando interesses e sempre atentos aos direitos dos ciclistas previstos nas legislações: “[...] se tu olhar o cicloativismo em Porto Alegre, tem músicos, engenheiros, médicos, advogados, pessoas das mais diferentes tribos que estão lá, se encontram e que tem um interesse em comum de poder usar a bicicleta, esse é o objetivo comum” (ENTREVISTADO 11). Conforme já abordado no capítulo 2, recordamos aqui a possibilidade de considerar esses atores como especialistas em uma temática constituindo a comunidade de especialistas, de Kingdon, que detém conhecimentos, práticos ou técnicos sobre o tema, buscando apresentar sua contribuição:

Alternativas, propostas e soluções são geradas por comunidades de especialistas. Esse grupo relativamente invisível de participantes inclui acadêmicos, pesquisadores, consultores, burocratas de carreira, funcionários do Congresso e

analistas que trabalham para grupos de interesse. O trabalho desses participantes consiste em planejamento e avaliação, ou então em formulações orçamentárias junto à burocracia e aos seus funcionários. Esses participantes relativamente invisíveis formam comunidades de especialistas que agem de forma mais ou menos coordenada. [...] Cada comunidade é composta de pessoas alocadas nos vários setores do sistema, que potencialmente seguem orientações e possuem interesses bastante diversos, mas que compartilham uma mesma condição: a de especialistas em questões daquela área em particular (KINGDON, 1995 apud SARAVIA; FERRAREZI, 2007, p. 231).

Relacionando a essa busca de qualificação por parte dos atores e das entidades da rede cicloativista, vemos, a partir da fala do entrevistado abaixo que relata o fato de, após o ano de 2009, a entidade a qual pertence começar a se estruturar mais na parte técnica, buscando crescer tecnicamente:

[...] até 2009 a gente foi muito ativo, depois começou a entrar vários outros grupos, né, e a gente viu que a gente tinha feito a nossa parte. Pô, a gente trabalhou com a EPTC, tanto na educação para o trânsito quanto para testes de pavimento para saber qual o melhor piso da ciclovia e em duas oportunidades a ACZS também marcou audiências públicas na Câmara de Vereadores. (ENTREVISTA 16)

Podemos relacionar também ao exemplo trazido por Züge Junior (2016) de uma associação no caso de São Paulo que, ao perceber a oportunidade aberta de possuir um canal oficial de comunicação e de participação de seus representantes, organiza grupos de trabalhos internos para que seus associados apresentem demandas e, também, soluções para os diversos problemas encontrados:

Neste sentido, é de se louvar o trabalho da Associação Ciclocidade, que, percebendo o privilégio que é possuir um canal oficioso de comunicação, todavia restrito a seus representantes, internamente organiza grupos de trabalho para que associados não apenas apresentem seus pleitos, mas apontem soluções. É, portanto, um trabalho conjunto de produção de conhecimento e de divulgação de boas práticas, pois, como já anteriormente citado, a ação do movimento não se restringe a clamar por estruturas cicloviárias, mas à construção de uma cultura da bicicleta e também à construção de um discurso acerca da ocupação da cidade de São Paulo que seja contra hegemônico ao atual, que acarretou, por uma distribuição urbana caótica e marcada pela força do interesse particular, o surgimento dos diversos problemas hoje encontrados. (ZÜGE JUNIOR, 2016, p. 71)

Züge Junior (2016) destaca, também, em relação ao fato de ativistas que aqui consideramos como uma comunidade de especialistas que atuam como participantes relativamente invisíveis no fluxo das soluções, procurarem acumular e disponibilizar conhecimento técnico para serem usados pelo Poder Público:

É fato que, do ponto de vista da produção de conhecimento acumulada no Brasil acerca de planejamento e implantação de estruturas cicloviárias há uma deficiência, que já há anos é percebida por ativistas diversos, sendo que muitos têm procurado acumular e disponibilizar conhecimento técnico a ser usado pelos poderes públicos que porventura venham a contemplar a bicicleta como modal de transporte em suas cidades (ZÜGE JUNIOR, 2016, p. 71).

Barcellos (2015, p. 15) apresenta-nos tal característica do cicloativismo, destacando a atuação dessa rede e o caráter de cooperação, ao buscar contribuir com o Poder Público através de orientações, estudos e pesquisas: “Os cicloativistas aliam-se ao Poder Público, trocam pesquisas, apresentam orientações. Pesquisas iniciais indicam que esses estudos servem em muitas campanhas apresentadas pelos cicloativistas, que buscam atuar sempre com base em estudos”. Ampliou-se, nesta última década pesquisada, o acesso à informação de realizações para a bicicleta em outras cidades do mundo, capacitando usuários ao debate político desta matéria (MEDEIROS, 2012, p. 140).

Em relação à necessidade de terem mais representatividade e legitimidade nesse âmbito institucional do Poder Público, um entrevistado reconhece que o fato de registrar a entidade, a qual faz parte, os deu mais força pelo fato de haver uma associação organizada. Esse entrevistado também destaca que tais atores não devam chegar somente com as ideias e argumentações, defendendo uma postura técnica por parte de tais atores que participam e apresentam suas experiências, estudos e propostas no fluxo das soluções:

[...] É, no momento que tu cria um CNPJ, e tu manda um ofício para a EPTC com um CNPJ que diz: Ah, isso é uma organização [...] Uma associação organizada, porque quando tu apresenta um projeto, uma vez eu vi um cara lá apresentando um projeto: “Não, porque vocês têm que fazer assim”. E desenhou num papel. Os caras da EPTC pensam 'cara, toca esse papel fora'. Não, tu tem que ter todo um aparato técnico, se tu chega ali: “Cara, olha, a ciclovía tem que ser assim”. Eles vão medir a largura, a largura da via, do passeio, tu tem que chegar técnico. (ENTREVISTA 16)

Podemos destacar que há uma percepção - por parte dos atores que atuam ou buscavam atuar no fluxo das soluções - da necessidade e importância da mudança nas formas de organização e atuação dessa rede. Em relação a tais mudanças nas formas de organização e a um processo de qualificação que possibilite uma participação a ser levada em consideração, conforme comentado acima, podemos recordar de Silva, M. (2011) quando aborda sobre a ampliação das oportunidades de acesso institucional no momento em que houve um processo de institucionalização das organizações sociais brasileiras:

De outro lado, estas mesmas organizações tiveram que se modificar para atender às novas condições que a inserção institucional passava a demandar. A participação em Conselhos e Conferências de Políticas Públicas, por exemplo, passou a exigir um processo de qualificação que viabilizasse uma intervenção propositiva nestes espaços. A operacionalização de políticas públicas, por sua vez, implicou na necessidade de enquadramento das organizações às exigências legais e burocráticas demandadas pelo Estado. (SILVA, M., 2011, p. 42).

Leitão (2012, p. 31) demonstra em sua pesquisa que a institucionalização é um tipo de relação entre movimento e Estado que envolve conflitos de outra natureza, distintos dos conflitos tradicionais vivenciados por movimentos ou organizações da sociedade civil que operam a partir da externalidade do Estado. Neste modelo, há espaços formais de participação

nas estruturas do Estado, porém o conflito político segue existindo e os repertórios de ação são amplos.

4.3 Ocorrência de eventos cicloativistas em Porto Alegre

4.3.1 Bicicletada

Conforme exposto nas seções anteriores, havia vários atores na sociedade e no Estado que já defendiam propostas de políticas ciclovias na cidade. Dentre eles, alguns indivíduos identificavam-se como ambientalistas ou técnicos que buscavam alternativas à crise da mobilidade urbana. Porém, posteriormente, surge a ocorrência de eventos cicloativistas periódicos em Porto Alegre, vindo com um caráter mais relacionado ao engajamento e ativismo. Nessa seção, apresentaremos um desses eventos e repertórios utilizados pelos atores da rede cicloativista: a Bicicletada.

Um entrevistado recorda-se de um fato que considera importante destacar na história do cicloativismo, pois ocorreu antes mesmo da ocorrência das Bicicletadas ou do Massa Crítica, eventos que serão explicados mais adiante. Durante um dos Fóruns Sociais Mundiais realizados em Porto Alegre, ocorreu uma Bicicletada que demonstra a relação que aparece novamente da bicicleta interligada com as questões da agenda ambientalista:

[...] Tem um fato histórico importante que eu acho que pouca gente sabe, porque desse pessoal que está engajado hoje, não tinha ninguém lá na época do Fórum Social Mundial, se eu não me engano acho que foi o segundo ou o terceiro. O terceiro foi o último que foi em Porto Alegre, dos grandes, aconteceu, até onde eu sei, a primeira Massa Crítica de Porto Alegre, então se foi o terceiro isso foi em 2003, muito antes. Ela se chamou 1ª Bicicletada Social Mundial, se eu não me engano, tinha um cara, eu não sei até que ponto ele era uma liderança, mas casualmente eu o conheci por acaso e acabei emprestando uma bicicleta para ele e para o pessoal dele. É um italiano, bastante militante, bastante agressivo, não uma pessoa agressiva, mas tinha ideias bem tocantes assim para várias coisas, ele era um dos caras que não sei se ele ajudou a organizar, mas eu associei ele com esse negócio, porque eu lembro que ele veio falando de um grupo, um pessoal que fez manifestações quando se reuniu a Cúpula dos 8 países, não sei se em Roma, Milão. Então eles tinham uma agenda ambientalista e tinha várias coisas, uma delas era a bicicleta. Eu acho que foi a primeira vez que eu vi que também essa questão da bicicleta, agora que eu estou me dando conta, ela, às vezes, vinha enlaçada com outras questões e que a coisa podia ir longe. (ENTREVISTA 3)

Anos depois, segundo relatado nas entrevistas, em Porto Alegre, chegou a ocorrer, entre os anos de 2005 e 2007, um evento que era chamado de Bicicletada, que era realizado nos sábados pela manhã e o ponto de encontro era o Movimento Expedicionário, no Parque da Redenção. Alguns consideram já ser uma primeira fase do cicloativismo na cidade, mas que

ainda não havia um caráter de protesto e de engajamento como posteriormente aparece com mais fôlego. Ao ser questionado a respeito dos eventos cicloativistas na cidade, um entrevistado aponta: “Eu diria que a primeira fase chama-se Bicicletada, teve durante um tempo e depois desapareceu, porque as pessoas se cansaram [...]” (ENTREVISTA 10). Explica que a Bicicletada sempre foi uma coisa pouco numerosa e relata mais sobre:

Acho que a primeira atividade de cicloativismo que eu conheci em Porto Alegre foi reflexo vindo de São Paulo acho que filosoficamente, né, foi a Bicicletada que ainda não era Massa Crítica, então tinha um pessoal da internet, né, eu fiz uma quantidade imensa de amigos através de lista de e-mails. A minha lista de e-mails era os que organizavam a Bicicletada. (ENTREVISTA 10)

Em relação ao fator abordado no relato acima, a respeito de como funcionava a organização da Bicicletada na cidade e da própria lista de e-mails, também vemos com Züge Junior (2016) ao analisar o cicloativismo de São Paulo:

No entanto, o contato entre os ciclistas não se resume ao momento em que ocorre a bicicletada, mas também pelas redes sociais e listas de e-mails, utilizando-se o ambiente da internet para discussões, troca de informações etc. que seguirá essa organização totalmente espontânea, horizontalizada e coletiva. Nesse ambiente virtual é que outras ações são planejadas, ações essas que visam sempre chamar a atenção do poder público para demandas dos ciclistas. (ZÜGE JUNIOR, 2016, p. 46)

Um dos entrevistados recorda da importância de considerar a ocorrência da Bicicletada para compreender a história da Massa Crítica no país e o momento em que surgem eventos cicloativistas periódicos em Porto Alegre:

[...] Tem outro movimento que é bem importante que aqui, em Porto Alegre, não deu certo, mas ele é crucial para essa história da Massa Crítica no Brasil, que é o chamado movimento Bicicletada. Na época, eu me lembro de que esse cara italiano que eu te falei, ele usava essa palavra chegou aqui falando "Bicicletada" (em italiano). Algumas pessoas já tinham, que eu não sei quem, porque eu também não sei a história toda, já tinham de alguma forma se comunicado e já estavam lançando a plataforma, porque acho que, um mês depois ou dois meses depois desse fórum mundial, já tinha uma plataforma na Internet do movimento Bicicletada e já tinha, se eu não me engano, cinco capitais brasileiras, onde aconteciam a Bicicletada (São Paulo, Porto Alegre, Florianópolis e as outras duas não me lembro). A Bicicletada, pelo que eu entendo, primeiro foi uma tentativa de uma coisa criativa, de “não vamos botar o mesmo nome”, porque em outros países isso aconteceu, têm países que botaram outro nome, agora a Bicicletada de Porto Alegre ela não teve força, porque ela já começou de certa forma a ser como eu poderia chamar assim, humoristicamente, era uma Massa Crítica de mauricinho, era no sábado de manhã. Seguiu-se aquele fórum onde teve a primeira, naquele ano começaram essas chamadas Bicicletadas que algumas talvez até em outras cidades tenham desenvolvido um modus operandi realmente de Massa Crítica. Isso eu não sei, mas a nossa aqui não, a ideia das pessoas de ah, mas sexta à tardinha atrapalha muito, é muito agressivo. Isso é o discurso conservador de muitos ciclistas ou de pessoas que são simpáticas à bicicleta e querem bem intencionalmente nos ajudar, eles dizem: “Não, mas se vocês fizerem isso, piora ainda mais a imagem da bicicleta, porque vocês vão atrapalhar, né”. Esse é um assunto que nunca vai acabar, né. (ENTREVISTA 3)

Em relação a esse evento já possuir alguma relação com o evento Massa Crítica, um dos entrevistados cicloativistas, ao ser questionado, afirma que considera ter uma relação: “Direta, a versão brasileira inicial, né. No início chamava Bicicletada, mas já começou diretamente influenciada. A motivação era semelhante ou a mesma, mas só a execução que era diferente, eu acho que foi uma opção que o pessoal fez [...]” (ENTREVISTA 10).

A respeito do funcionamento e da conotação da Bicicletada, uma das entrevistadas conta que tentavam fazer uma manifestação simpática, não de embate, ocupando sempre uma via, onde cada um fazia a sua parte como agente do trânsito: “Era mais uma coisa de conscientização mesmo, depois que a gente começou a entrar na discussão do Plano Diretor, aí sim a gente começou a fazer manifestações pontuais de protesto [...]” (ENTREVISTA 19). Conta, também, que quando ela participava da Bicicletada, foi convidada para ir às reuniões na época que a Prefeitura discutia o Plano Diretor. Caracteriza-se aqui novamente a atuação desses atores no fluxo das soluções através da participação nessas reuniões, como abordado na seção anterior, e uma atuação no fluxo dos problemas, através de tais manifestações, ao buscar conscientizar e destacar o problema do trânsito para o uso de bicicletas na cidade. A entrevistada explica um pouco sobre o funcionamento desse evento:

[...] Ela não tinha uma conotação de protesto e o que a gente fazia? A gente se encontrava, discutia um trajeto e discutia algumas esquinas que a gente ia parar, a gente estendia uma faixa, né, dizendo, por exemplo, assim: O NOSSO PLANO DE SAÚDE TEM DUAS RODAS. Palavras, assim, para motivar as pessoas a andar de bicicleta e a gente tinha um panfleto que, em um lado, falava para o ciclista e, do outro lado, para o motorista, então a gente distribuía para os motoristas quando o sinal fechava ou quando a gente mantinha a faixa estendida, segurando por alguns minutos o trânsito. A gente fazia isso, mas não muito. (ENTREVISTA 19)

Como podemos constatar no relato acima, ao utilizarem-se do repertório de “dramatização”, destacando a existência de problemas em tal fluxo através da Bicicletada, entregavam panfletos para os motoristas e seguravam uma faixa alguns minutos no trânsito. Tais repertórios são comumente utilizados em eventos e ações cicloativistas, não deixando de ser utilizados ao longo do tempo, mesmo após no evento Massa Crítica e outros tipos de mobilizações e protestos extraordinários.

De acordo com outra entrevista, a Bicicletada não era algo frequente, pois não ocorria todo mês e quem participava eram as mesmas pessoas dos passeios ciclísticos, contando que não havia lugares específicos para ocorrer, que as pessoas combinavam um determinado sábado. Outro cicloativista relata que esse evento ocorreu durante um ou dois anos, mas acredita que pelo fato de ser pouca gente e não ter muita energia, o evento não teve fôlego para seguir adiante (ENTREVISTA 3).

A maioria dos entrevistados que conhecia a Bicletada considera como uma das tentativas de evento cicloativista que não prosperou. Depois desse evento, os entrevistados lembram que o que surgiu depois com mais caráter de cicloativismo foi o evento Massa Crítica: “Aí depois morreu a Bicletada, ficou uns anos sem nada e aí, já em tempos de Facebook, veio a ideia do Massa Crítica [...]” (ENTREVISTA 10).

4.3.2 Início do evento Massa Crítica em Porto Alegre

Nesta seção, analisaremos como o evento Massa Crítica surge a partir de 2008, em Porto Alegre, demonstrando a atuação de atores que visam atuar fora do processo político regular, ou seja, extrainstitucionalmente. Considerando que muitos atores participantes do evento podem apresentar certa resistência à utilização de táticas institucionais, realizando apostas exteriores ao âmbito institucional do Estado, cujo fator demonstra novamente a heterogeneidade e complexidade dessa rede, como já abordado anteriormente.

Conforme Stearns e Almeida (2004, p. 480) destacam, “as ações disruptivas trabalham para sensibilizar o público e aumentar a pressão sobre o Estado para resolver questões, buscando alterar a opinião pública e chamar a atenção dos atores estatais”. Ao buscarem exercer pressão, caracteriza-se aqui a atuação dos atores da rede cicloativista no fluxo da política novamente enquanto um grupo de pressão, bem como uma atuação no fluxo dos problemas, através de “dramatizações”, que visam destacar a existência de problemas.

Segundo Veek (2013, p. 54), “a Massa Crítica vem em busca do direito ao exercício da cidadania, tendo a bicicleta como veículo de retomada do uso das ruas”. A autora afirma também estar presente o sentimento de reivindicação por mais ciclovias e ciclofaixas, embora não seja o objetivo específico protestar em favor disso, havendo os que defendam uma cidade sem ciclovias, onde a educação e o respeito preponderam, ou, simplesmente, onde a lei seja cumprida e fiscalizada. Em relação ao evento, também podemos ver o que Silva, R. (2011) considera:

É um movimento que celebra a bicicleta como meio de transporte alternativo, assim como outros veículos de propulsão humana. O evento que especifica este movimento consiste na reunião de ciclistas amadores para a realização de um percurso urbano. Esse evento ocorre toda última sexta-feira do mês em diversas cidades do mundo. (SILVA, R., 2011, p. 10)

Conforme destacado acima, os atores que participam desse evento nem sempre reivindicam por mais estruturas cicloviárias na cidade, pois o evento possui uma luta mais

ampla, tendo relação com uma celebração e um estilo de vida que apresenta a bicicleta e a retomada do uso das ruas. Seus participantes também podem buscar uma conscientização de motoristas e a sociedade lutando por mais respeito aos ciclistas e o cumprimento das legislações, reivindicando mais programas educativos por parte do Poder Público, além de destacar o problema da violência do trânsito. Em relação ao Massa Crítica, Veek (2013, p. 20) aponta que este “protesta pelo direito de uso das vias e da cidade, ao mesmo tempo se sustenta em outras bases políticas, que não aquela oferecida dentro desse sistema em que vivemos”.

Em relação à origem e a história de como surgiu a ideia da realização do evento Massa Crítica na cidade, percebemos, nos relatos abaixo, o modo como um ator da rede cicloativista levanta a ideia e começa a convidar outras pessoas para as primeiras, anos antes do destaque adquirido posteriormente:

[...] Eu fiquei sabendo que existia essa coisa Massa Crítica e eu comecei a ler muito e aí, eu acho que, nesse momento, eu já tinha lido todos aqueles textos mais conhecidos sobre a Massa Crítica de São Francisco, aí eu acho que foi eu que contei para o Olavo tudo o que eu tinha lido, como é que funcionava e aí, a gente conversa e a gente vê 'pô, mas o que a gente queria que era isso' e aí ele diz assim: “Então vamos fazer!” Aí eu digo: “Olha, sinceramente, eu acho que não vai dar certo, mas eu vou estar lá (rsrs). E aí assim ele marcava: “Não, mas vamos fazer como é mesmo, sexta-feira, e vamos fazer um negócio, não interessa se tiver só dois”. E assim, às vezes tinha seis, às vezes tinha dez. Eu me lembro, se eu não me engano era inverno, porque eu acho que era noite já as primeiras, e isso deve ter durado, deve ter tido, assim, uma meia dúzia, deve ter durado uns seis meses, talvez um pouquinho mais. (ENTREVISTA 3)

[...] Aí o que aconteceu foi, em outubro de 2008, depois de ler bastante sobre o Massa Crítica eu disse: “Ah, vou começar a convidar o pessoal pra fazer uma Massa Crítica em Porto Alegre, na sexta-feira, à tardinha, né”. E aí a gente começou a se reunir às 18 horas, ali na frente da Prefeitura. Passou todo o ano de 2008 com meia dúzia, acho que o máximo tinha sido 16 pessoas, no ano de 2009, eu não consegui mais começar a convidar o pessoal, porque daí tinha nascido o meu filho e eu tinha que levar ele para a escolinha justamente no dia que era o plantão da minha esposa na sexta-feira, aí a coisa foi meio que morrendo, né, daí foi um pessoal diferente como era nos grupos de passeio, mais o pessoal vegano, ativista na área de proteção de direitos dos animais começaram a ir e não viram ninguém na frente da Prefeitura, tinha uma pessoa uma vez [...] Então o pessoal que já era ativista com a história dos animais, eles começaram a puxar mais esse ativismo da bicicleta junto porque eles também usavam a bicicleta, principalmente como transporte, então juntou essa coisa e foi o que deu volume, né, foi bem isso. (ENTREVISTA 15)

Conforme constatado nos relatos acima, a Massa Crítica a que se referem iniciou em 2008. Poucas pessoas que participavam dos passeios ciclísticos começam a participar e não vai muito adiante, até que outro grupo descobre sua existência e começa a participar, demonstrando a influência de pessoas veganas²⁶ ou anarquistas que possuíam maior relação

²⁶ Segundo a Sociedade Vegana: veganismo é o modo de vida que busca eliminar toda e qualquer forma de exploração animal, não apenas na alimentação, mas também no vestuário, em testes, na composição de produtos diversos, no trabalho, no entretenimento e no comércio. Veganos opõem-se, obviamente, à caça e à pesca, ao uso

com o ativismo, até mesmo com os direitos dos animais, trazendo com elas nova roupagem ao evento. Tal influência anarquista também é citada por Veek (2013), abordando o fato de que este:

[...] apresenta tendências anarquistas, porém não está sozinho. Outros tantos movimentos sociais buscam uma participação direta, na tomada de decisões, sem intermediários ou representantes, ou seja, existe uma “radicalização” do entendimento de cidadania como uma forma de gerir o território de forma direta e autônoma”. (VEEK, 2013, p. 20).

A autora considera o evento “um acontecimento descentralizado, ou seja, não tem líderes e nem vinculação política, e esses são princípios fundamentais” (VEEK, 2013, p. 55). Silva, R. (2011, p. 12) também aborda em relação à estrutura do evento como “caracterizada pela ausência de hierarquia e por sua forma horizontal. Não existem representantes, líderes ou porta-vozes, e essas características diferem-se dos movimentos sociais convencionais”. Todavia, conforme destaca Barcellos (2015), há diferentes correntes ideológicas que sustentam os ideais dos cicloativistas:

Registre-se, entretanto, diferentes correntes ideológicas que sustentam os ideais dos ativistas, que vão das novas formas do anarquismo do século, às concepções de grupos articulados a partidos políticos de esquerda, passando pelas práticas de compromisso e responsabilidade social das organizações não governamentais (ONGs) e entidades de perfil mais assistencial, aos movimentos populares herdeiros do movimentalismo associativista dos anos 1970-1980 no Brasil. (BARCELLOS, 2015, p. 9 e 10)

Aqui, conforme vimos em relação às diferentes correntes ideológicas, podemos relacionar à identidade coletiva, abordada por Diani (1992, p. 9): “Identidade coletiva é uma questão de autodefinição e também de definição imposta externamente. Os atores devem definir-se como parte de um movimento mais amplo e, ao mesmo tempo, serem percebidos como tal dentro do movimento e também por oponentes externos²⁷”. Em relação a essa articulação das pessoas veganas e que eram mais ativistas com as pessoas que usavam a bicicleta e participavam dos passeios ciclísticos, um entrevistado conta:

[...] eu acho que foi assim uma articulação do pessoal que era vegano e que tinha já essa coisa de ativismo, porque o pessoal da bicicleta não tinha essa coisa do ativismo, quem usava a bicicleta porque usava como transporte, mas a grande maioria que eu conhecia pelo menos era do pessoal de passeios e não tinha essa coisa do ativismo. (ENTREVISTA 15).

de animais em rituais religiosos, bem como a qualquer outro uso que se faça de animais. Veganos são, portanto, vegetarianos que excluem animais e derivados não apenas de sua dieta, mas também de outros aspectos de suas vidas. Disponível em: <www.sociedadevegana.org> Acesso em: 20 set. 2016.

²⁷ No original: “*Collective identity is both a matter of self- and external definition. Actors must define themselves as part of a broader movement and, at the same time, be perceived as such, by those within the same movement, and by opponents and/or external*” (DIANI, 1992, p. 9).

Ainda em relação à junção dos grupos, outro entrevistado relata:

[...] Um amigo que me falou: “Olha, eu descobri que estava saindo outra lá do Largo da Epatur”. E aí eu pensei: “Bah, vamos se juntar com eles porque não tem por que a gente se dividir se já era tão pouca gente”. Só que na verdade, essa outra que veio, de alguma forma, é o tronco principal do que hoje é a Massa Crítica. Eu não fui nas primeiras, mas quando eu fui já devia ter umas setenta pessoas, o que para mim dá vontade de chorar de me lembrar o que para mim era uma coisa inacreditável, inacreditável, setenta pessoas era multidão, porque dentro do que eu tinha visto até então, toda saliva que eu tinha gasto com um monte de gente, nunca conseguimos quase nada, a perspectiva que eu tinha era que isso fosse acontecer ao longo de 10 anos, algo assim e aí, mas o que eu vi que, na verdade, esse pessoal que alimentou, digamos, essa nova Massa Crítica que nós nos juntamos a eles, eles, na verdade, tinham uma grande vantagem que a maioria deles não tinha absolutamente nenhuma conexão com a cultura do ciclismo, eles não estavam lá em primeiro lugar porque eles gostavam de bicicleta, embora tenha alguns deles até que se tornaram ciclistas aficionados. (ENTREVISTA 3)

Alguns entrevistados também citaram em seus relatos que muitos *bike messengers*²⁸ participavam nesse início da ocorrência do evento, bem como destacam a importância de pessoas que utilizavam bicicletas reclinadas, pessoas que trabalhavam em uma editora e pessoas que frequentavam ou trabalhavam em um estabelecimento vegano. Na figura abaixo, podemos analisar o cartaz de divulgação desse evento quando passa a ter como ponto de encontro de saída o Largo Zumbi dos Palmares, explicando um pouco seu objetivo e a busca pela exigência de espaço e respeito no trânsito:

²⁸ Ciclista mensageiro, uma pessoa que utiliza a bicicleta para fazer o serviço de transporte e entrega de itens. Disponível em: <https://pt.wikipedia.org/wiki/Ciclista_mensageiro> Acesso em: 20 dez. 2016.

Figura 7: Cartaz de divulgação do evento Massa Crítica.



Fonte: Vá de Bici²⁹.

Em relação ao fato de como os eventos eram divulgados, um dos entrevistados lembra que, nessa época e nesse âmbito, as redes sociais não tinham toda a força que têm atualmente, então, havia divulgações em um blog e em lojas de ciclismo e conta que outros grupos que depois se juntaram viram através de um desses convites:

Mais nas lojas, eu tinha um blog, eu botava sempre no blog também, o Facebook ainda não tava tão assim que nem hoje, né, era mais por blog, e-mail. Eu tinha um blog que eu colocava, além de outras coisas eu colocava o convite da Massa também, aí o pessoal, eu não sei como, eles viram esse convite e foram lá naquela sexta-feira, e conseqüentemente, não tinha ninguém, aí eles resolveram trocar o lugar do convite, botar no Largo ali, porque é um lugar maior e centralizado, isso em 2010. No início de 2010 e em março de 2010, eu consegui me liberar para ir numa Massa Crítica e era justamente na segunda ou terceira, eu acho que estava sendo reunida ali e já ali tinha umas 20 e poucas pessoas, já bem mais do que a gente tinha conseguido até então e cada mês dobrava, né. Então 2010 foi um ano que foi aumentando muito, 2010 acho que dá para botar como marco de começar a aumentar o número de pessoas, tanto que em 2010 até o dia atropelamento, ali a gente foi de vinte e poucas pessoas para cento e poucas pessoas que estavam em 2011, cento e poucas pessoas

²⁹ Disponível em: <<https://vadebici.wordpress.com/sobre-a-massa-critica-de-poa/>> Acesso em: 2. jul. 2017.

estavam em fevereiro de 2011, depois do atropelamento teve um boom maior ainda, chegou a Massa a ter mais de mil pessoas, depois deu uma reduzida de novo, hoje já está com um pouco menos de gente, mas já está com um movimento maior. (ENTREVISTA 15)

Um cicloativista lembra que também ficavam sabendo através de comentários: “Tu chegava assim numa sinaleira e um dizia: 'Bah, tu anda de bicicleta, vem na Massa, estão fazendo a Massa Crítica'. E aí as pessoas começavam a ir [...]” (ENTREVISTA 11). Outro entrevistado conta que passou a participar quando viu que estava dando certo, lembrando que chegou a ir numa Massa Crítica que saía da frente da Prefeitura e tinha “literalmente meia dúzia de pessoas”: “Eu achei assim, não tem Massa, porque a Massa Crítica tem que ter uma massa numérica e não tinha, então a proposta assim de trancar rua, de fazer coisas assim não tinha como porque não tinha número, eu parei de ir e quando vi que a coisa realmente decolou, eu fui [...]” (ENTREVISTA 10). Outro cicloativista comenta a respeito do número de pessoas, que aos poucos, começa a aumentar: “É, na verdade, assim, quando tipo tinham 20 pessoas já era bem mais, já era emocionante, aí depois de 50 [...]” (ENTREVISTA 5). Algumas pessoas que participavam da Bicletada que ocorreu anteriormente em Porto Alegre também passaram a participar da Massa Crítica:

[...] Tem gente, por exemplo, que participava da Bicletada que hoje participa da Massa Crítica, hoje concorda com esse tipo de manifestação, que não é uma coisa que eu concordo, eu prefiro sempre defender que o trânsito é de todos, a partir do momento que você ocupa toda a via, você tá fazendo como o motorista, né, você tá ocupando toda a via, e a verdade é essa, a calçada é do pedestre, o bordo é do ciclista e a pista, do motorista, todo mundo tem que poder circular, né, então por isso que eu nunca fui e discordo dessa coisa de tomar a via completa. (ENTREVISTA 19)

Como visto anteriormente, o evento Massa Crítica já ocorria na época de forma semelhante em outras capitais do país, mas era chamado de Bicletada como, por exemplo, em São Paulo. A respeito do Massa Crítica de Porto Alegre ter tido influência de alguma cidade do Brasil, alguns entrevistados afirmam:

[...] Assim, em todos os outros lugares eles chamavam de Bicletada, era uma coisa que não era constante que nem era no resto do mundo e quando a gente começou a chamar de Massa Crítica mesmo, ficou mais identificado o que é a Massa Crítica no mundo. E eu acho que daí, as outras cidades também começaram a chamar de Massa Crítica e a fazer na sexta-feira, né, principalmente na última sexta-feira do mês. (ENTREVISTA 15)

Em Porto Alegre, o cicloativismo ele começa a acontecer de forma organizada com a volta da Massa Crítica que já tinha tido um início antes de 2010. Eu vim para Porto Alegre em 2008 e não acompanhei essa primeira parte, em São Paulo nessa época já tinha, mas não era muito grande. O auge da Bicletada em São Paulo foi perto de 2010 também e foi crescendo e chegando aqui. E aqui voltou a acontecer em 2010, e bem pequenos o número dos primeiros participantes e foi crescendo gradativamente até que em fevereiro de 2011 foi o dia que teve a maior concentração, que tinha mais ou menos cento e cinquenta pessoas e foi crescendo desde 2010. Eu estava nesse dia

e era um dia que a gente não acreditava porque choveu e sempre tinha muitas crianças. (ENTREVISTA 5)

Conforme vemos em Veek (2013) em relação à atuação do evento: “Apesar do seu caráter efêmero, a Massa acaba por ter um sentido e uma atuação permanente. O seu propósito, de fazer as pessoas pensarem/sentirem a inserção da bicicleta no trânsito, tem se mostrado eficiente” (VEEK, 2013, p. 55). E em relação ao que alguns entrevistados consideram ser o evento Massa Crítica e seus variados objetivos, observamos alguns relatos:

A Massa Crítica eu vejo como uma manifestação assim das pessoas, as duas coisas, né, a Massa Crítica o interessante é que assim, ela tá reunindo gente que usa a bicicleta, mas pessoas muito diferentes. Ali, dentro da Massa Crítica, a gente tem uma representação bem ampla de toda a sociedade, então tem gente que vai mais para protestar, tem gente que vai mais para fazer um passeio, mas é um passeio, uma celebração, mas é tudo isso, na verdade, para mim é uma manifestação bem geral, abrange tudo. É uma coisa que mesmo que a gente tivesse uma cidade totalmente ciclável, ótima para o ciclista, a Massa Crítica pode continuar existindo porque ela é também uma celebração, também uma reunião. (ENTREVISTA 15)

[...] Uma pessoa de bicicleta na rua, ela está fazendo uma ação, como ela se comporta reverbera de uma forma ou de outra, cinco pessoas também é uma ação, dez pessoas é uma ação, vinte pessoas é uma ação, cinquenta pessoas é outra ação. O que acontece, qual a proposta das pessoas em fazer aquilo, né? A Massa Crítica ela tinha um propósito de conversar com o trânsito, conversar com a cidade, né, mostrar por que estavam ali, né, isso no tempo que eu participava, depois parece que ficou mais um viés “vamos passear de bicicleta todo mundo”, o que por si só é uma ação, mas ela reverbera diferente. (ENTREVISTA 7)

Nesse capítulo, analisamos o período entre o ano de 2005 ao início do ano de 2011, ou seja, antes de ocorrer o atropelamento coletivo, demonstrando brevemente como ocorreu a aprovação do PDCI, destacando a influência de um contexto político em que o secretário de mobilidade urbana local era um técnico que vinha de um âmbito acadêmico, possuindo uma vontade política favorável ao tema e caracterizando a abertura de uma janela de oportunidade. Podemos ver que a atuação da rede cicloativista iniciou com repertórios institucionais ainda incipientes de cicloativismo, atuando enquanto um grupo de interesse e pressão no fluxo da política através da entrega de um abaixo-assinado à Prefeitura, solicitando a elaboração de um Plano Diretor Cicloviário e pressão exercida sob os vereadores. A atuação desta rede no fluxo dos problemas, por exemplo, buscou destacar o problema da falta de políticas públicas voltadas ao uso da bicicleta na cidade, demandando um Plano Diretor Cicloviário.

Nesse momento, também houve uma atuação no fluxo das soluções através da participação institucional nos seminários e audiências públicas que debatiam o Plano, pois antes mesmo de sua aprovação, já buscavam incidir ao sugerirem emendas que garantisse

recursos para a implantação deste assim como apresentavam propostas na elaboração do PDCI.

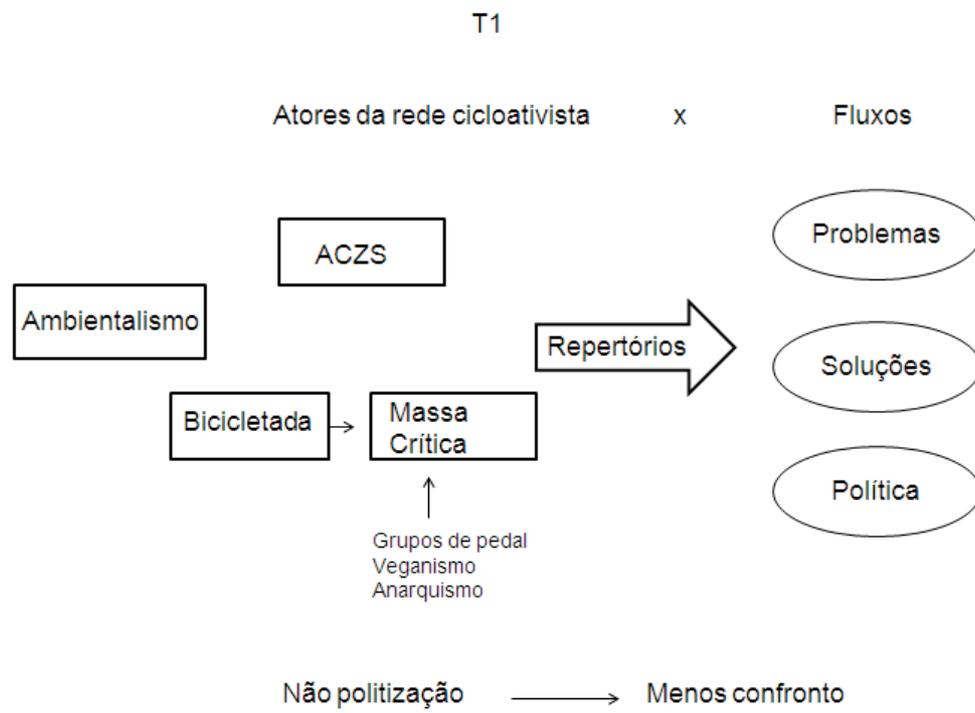
Em relação aos repertórios extrainstitucionais utilizados no fluxo dos problemas, nesse momento, vemos a Bicicletada que visava mais respeito e conscientização dos motoristas em relação ao trânsito. Portanto, antes da aprovação do PDCI, verificamos que os atores atuaram no fluxo dos problemas visando ganhar destaque na sociedade e chamar a atenção do Poder Público ao demonstrar haver um problema (de violência no trânsito e a falta de políticas públicas). Também atuaram no fluxo da política, através de repertórios de pressão e negociação, realizando pressões aos vereadores para a aprovação e debate a respeito da lei do Plano e, no fluxo das soluções, através de repertórios como apresentação de estudos, propostas e participação institucional, ao participarem de reuniões e audiências públicas. Apesar de já serem utilizados repertórios de pressão e negociação nesse período, ainda não havia tão presente um caráter de confronto com o Poder Público e politização dos atores da rede cicloativista, como veremos que posteriormente aparece com mais força, havendo no início também o envolvimento de atores do movimento ambientalista.

Quadro 1: Síntese da atuação rede cicloativista pré-atropelamento coletivo.

Fluxos	Repertórios	Atores e Grupos que atuavam
Problemas	Repertórios de dramatização e eventos visando chamar a atenção do Poder Público ao demonstrar haver um problema	Bicicletada Massa Crítica
Soluções	Participação institucional em reuniões e audiências públicas Apresentação de ideias, experiências, estudos e propostas	Atores individuais Atores ligados ao movimento ambientalista ACZS
Política	Repertórios de pressão e negociação, realizando pressões ao Poder Público para a elaboração aprovação e debate a respeito da lei do PDCI	Atores individuais Atores ligados ao movimento ambientalista ACZS

Fonte: autoria própria.

Figura 8: Síntese atuação da rede nos fluxos no período antes do atropelamento coletivo.



Fonte: autoria própria.

5 O ATROPELAMENTO COLETIVO COMO EVENTO-CRISE: A REPERCUSSÃO DO TEMA NA MÍDIA E O CRESCIMENTO DO EVENTO MASSA CRÍTICA

Esse capítulo analisa o atropelamento coletivo como um “evento crítico”, ocorrido no dia 25 de fevereiro de 2011, atingindo dezenas de participantes do evento Massa Crítica. No dia da Massa Crítica - que ocorreu o atropelamento - seria o dia da festa de inauguração da Cidade da Bicicleta e, se no dia não tivesse chovido como choveu, teria mais pessoas participando e muitas crianças, as quais acabaram não indo devido à chuva, estariam presentes e poderiam ter sido atingidas (ENTREVISTA 5). Silva, R. (2011) aborda em sua pesquisa a respeito do ocorrido:

Sáimos todos, por volta das 19 horas, para o início da pedalada. Ao deixar o Largo para entrar na Avenida José do Patrocínio (rua esta sempre utilizada para iniciar o percurso devido a sua facilidade de acesso), os rolhas³⁰ se colocaram à frente dos carros que percorreriam o mesmo caminho para que o grupo pudesse sair do Largo em um bloco único de bicicletas. Houve um motorista que demonstrou estar com muita pressa e que não ficou satisfeito com o momento de espera gerado pelos ciclistas na via. Aos poucos ele foi acelerando o seu automóvel e chegando bem perto dos rolhas, criando uma atmosfera de tensão que foi sequenciada por uma discussão. Os demais ciclistas tentaram apaziguar para dar continuidade ao passeio. Por mais duas quadras o trajeto se manteve normalmente, até que o motorista Ricardo Neis, funcionário do Banco Central, decidiu investir no seu percurso atropelando os ciclistas à sua frente, deixando um rastro de pavor e incompreensão. (SILVA, R., 2011, p. 26)

Esse fato que toma visibilidade relaciona nessa pesquisa ao termo de evento-crise ou evento-foco utilizado por Kingdon (2014), abordado anteriormente no capítulo 2. Um entrevistado destaca o fato do evento Massa Crítica em seu início conseguir demonstrar o caráter de contestação, do próprio ato de andar de bicicleta ser um ato político, ao mesmo tempo em que atuavam de forma criativa. Podemos aqui relacionar a uma atuação no fluxo dos problemas em alguns momentos, ao destacar um problema e em outros, no fluxo da política por meio de contestações políticas:

Acho que andar de bicicleta é um ato político e eles conseguiram trazer isso.. Eu lembro que fui nas primeiras vezes em 2010, e eu achei muito bacana assim. Eles traziam, teve alguns temáticos, porque era uma galera assim mais despojada e a maioria tinha uma relação de bastante tempo e era bem bacana assim, uma relação mais familiar também, menor, mais estreita, devia dar umas vinte, trinta pessoas, no máximo assim quarenta. Lembro que uma vez tava eu e o Marcelo assim, a gente tava meio porque tinha um sentimento assim de felicidade, de alegria, tinha um

³⁰ O termo rolhagem vem do inglês *corking* consiste em bloquear o tráfego nas ruas laterais para que os participantes passem livremente (por vezes até ultrapassando semáforos vermelhos) sem medo que veículos motorizados fiquem presos no meio da multidão. É considerado mais seguro para os participantes permanecerem juntos e não permitir que automóveis circulem entre eles, o que diminui o risco de atropelamentos e acidentes com os carros. (NEVES, 2015, p. 51)

negócio contagiante, né e tu enfrentar um contexto de horário de pico assim com aquela galera também tinha uma ação de contestação. Então era bem bacana, tinha um caráter por isso bem político assim, as pessoas não entendiam, né, o que era, e aí ela aos poucos foi meio que se consolidando e eu acho o que fez, o que deu visibilidade, que eles chamam de um evento-crise, né, foi exatamente o atropelamento em 2011, aí a partir disso, o movimento começou a ganhar visibilidade. (ENTREVISTA 6)

Em relação à utilização de repertórios de contestação, Leitão (2012) recorda que esse seria o caso mais próximo da literatura tradicional acerca dos movimentos sociais:

A relação entre o Estado e os movimentos é conflitiva e não institucionalizada. Nesse modelo não há espaços e canais formais de interlocução. O conflito violento, a ação direta, mobilizações de rua etc. são os principais repertórios de ação dos movimentos sociais em um contexto deste tipo. (LEITÃO, 2012, p. 31)

Nesse momento, a partir da ocorrência desse evento-crise, podemos perceber o destaque maior da entrada do tema na mídia, pois o ocorrido, que teve repercussão mundial, também gerou protestos em diversas cidades do mundo como Portugal, Madri, Paris, sendo considerado um marco do momento em que a mídia começa a falar no assunto, dando espaço para a bicicleta e seu uso ser pauta. Segundo um dos entrevistados: “É, ali foi um boom, o boom foi ali, o atropelamento foi realmente onde apareceu mais, porque deu destaque no mundo inteiro pra nossa cidade [...] (ENTREVISTA 15)”. Outro entrevistado recorda: “Tinha um cara que morava aqui em Porto Alegre na época que tava na Massa com a gente e ele é da República Tcheca e a mãe dele viu no jornal Nacional da República Tcheca o vídeo do atropelamento e foi até perguntar para ele se ele estava naquele dia e ele estava [...]” (ENTREVISTA 5).

Assim, após essa ocorrência, as ações da rede cicloativista, o tema do uso da bicicleta e as políticas públicas cicloviárias, tais como a implantação do PDCI de Porto Alegre, começam a ter mais destaque na cidade. Em relação ao fato da temática ter entrado em pauta após o acontecimento, vemos com Silva, R. (2011):

Como um rito de passagem que transforma, altera um estado de coisas e desenvolve um novo ciclo, o Atropelamento é aqui apresentado como um momento de transição. O lugar que o MC ocupa nas atividades rotineiras do cidadão porto-alegrense e da cultura local passa por um processo de transformação, reconhecimento e legitimação. A importância que era dada ao evento pelos participantes e pelos simpatizantes que o viam passar toda última sexta-feira do mês pelo seu endereço residencial ou comercial tomou proporções maiores, atingindo até mesmo aqueles que não concordam com a forma como o movimento se apresenta. Desde então a discussão sobre a bicicleta entrou na pauta nos jornais e até no cotidiano dos porto-alegrenses. Favorável ou não ao Atropelamento e à maneira que o movimento encontrou de se expressar, o fato é que ele é sabido, notado e, por ser tanto mais visto agora, pode ser discutido por um número maior de pessoas, inclusive incorporando mais vozes e participantes. (SILVA, R., 2011, p. 25)

Em relação aos desencadeamentos após tal acontecimento, vemos relatos de entrevistados que contam a respeito de sua repercussão e como funcionaram as assembleias de definição das manifestações de protesto que seriam realizadas na terça-feira seguinte, tendo em vista que o atropelamento ocorreu numa sexta-feira e, no domingo, os cicloativistas realizaram uma assembleia, organizando uma manifestação para dois dias depois, contando com a participação de cerca de duas mil pessoas, tendo pessoas caminhando como uma passeata, de skate, roller e bicicleta (ENTREVISTA 5, 6). Podemos ver nos relatos abaixo em relação aos repertórios utilizados, bem como a criatividade e a capacidade organizativa dos atores cicloativistas através da participação de diferentes grupos na passeata realizada, destacando uma atuação no fluxo dos problemas através de repertórios de “dramatizações”:

[...] Na sexta-feira aconteceu o atropelamento, no domingo teve uma assembleia para ver o que ia acontecer e na terça-feira eu não acreditei porque, tipo, eu não queria aceitar que fizessem com menos de uma semana de tempo organizar a manifestação e aí na terça-feira, dois dias depois, tinham duas mil pessoas na rua. Não era mais pedalada, as pessoas foram levando as bicicletas e caminhando. (ENTREVISTA 5)

[...] Eu acho que primeiro o fato ele foi ele teve uma mega divulgação, o vídeo no Youtube foi um dos mais acessados assim no mundo inteiro e isso deu uma visibilidade para a causa, para o tema. Também a postura da Prefeitura de não dialogar e ter alguma organização já mínima, né, fez com que se organizasse assim de uma forma inesperada, foi, o movimento teve importância, a própria organização de uma Bicletada que eu acho que deu quase duas mil pessoas, né, foi algo, foi dois ou três dias depois. E teve uma organização de todos os atores ali, teve uma mega organização, todo mundo: “Tá, o que vamos fazer? Como fazer?” Muita criatividade, né, o pessoal pintou o rosto com tinta vermelha, sangrando, teve um ato na frente da Prefeitura, cada um, aí teve uma sentada, teve uma organização e não teve assim um certo comando, entendeu? Nós vamos fazer isso, não sei o que. Surgiu assim: “Tá, o que vamos fazer?” Todo mundo: “Como é que vai ser? Não, vamos sair lá”. Não teve uma organização e o movimento até hoje ele se mantém muito horizontal, né, não tem assim alguém que vai dizer: “Não, agora nós vamos sair daqui e ir a tal lugar”. Foi algo construído muito rápido, né, surgiu de 'como é que vai ser'. (ENTREVISTA 6)

Porque ali você sentiu, ali aconteceu uma coisa que é muito rara assim em Porto Alegre principalmente, em outros lugares também, com outras causas se unirem, independente de vários posicionamentos, que é uma coisa que acontece muito pouco por aqui, tipo você pegar sei lá causas diferentes, elas juntas, tipo a bicicleta tem a ver com o meio ambiente, por exemplo, mas você não vê essas duas causas unidas por determinada coisa, é muito difícil isso acontecer e naquele dia, tinha o movimento dos artistas, tinha o movimento ambiental e as pessoas físicas que nunca pensaram em andar de bicicleta, mas que acharam aquilo um absurdo e naquele momento se viu uma força, foi um negócio assustador, na verdade, até eu não lembro se eram mil ou duas mil pessoas, acho que eram mil pessoas na manifestação, mas pra gente era dez vezes mais do que tinha acontecido já em qualquer dia [...] (ENTREVISTA 5)

Em relação a essa manifestação realizada, também podemos ver com Silva, R. (2011):

E então a manifestação programada foi consumada terça-feira, dia primeiro de março, com uma multidão presente que ultrapassava o número de duas mil pessoas, para realizar a passeata pelas ruas da capital gaúcha com início no Largo Zumbi dos Palmares, no bairro Cidade Baixa, e finalizando em frente a Prefeitura, no centro da cidade. Os manifestantes se concentraram no Largo, vestidos de branco, com cartazes e faixas pedindo punição ao motorista, respeito no trânsito e frases que enunciavam o direito dos ciclistas de transitarem nas vias. Entre bicicletas e skates, a grande maioria estava a pé e sequer era participante da Massa Crítica eram familiares e amigos das vítimas e simpatizantes que simplesmente não se conformaram com a agressividade do atropelamento. A mídia local também estava presente com repórteres, fotógrafos e cinegrafistas, registrando depoimentos e fotografias da enorme massa de pessoas que clamavam por paz no trânsito. Até mesmo um helicóptero acompanhou o percurso. As autoridades responsáveis pelo policiamento e fiscalização do trânsito também estiveram presentes, pois receberam um comunicado redigido pelo grupo informando da movimentação. (SILVA, R., 2011, p. 29)

A citada autora também detalha em sua pesquisa como funcionou a passeata, apresentando alguns repertórios de ações utilizados, tais como sons de cânticos, gritos de ordem, buzinas e batidas de tambores através da participação de diferentes grupos que exigiam da Prefeitura o cumprimento de suas demandas³¹. Demonstra-se aqui, portanto, uma atuação dessa rede enquanto um grupo de pressão, ao utilizarem repertórios de negociação ao Poder Público e tomadores de decisão no fluxo da política, além de uma atuação no fluxo dos problemas, ao exigirem medidas que “priorizassem a vida”, programas de educação e fiscalização no trânsito:

Ao som de cânticos, muitos deles em ritmo de marchinha de carnaval, gritos de ordem, buzinas e batidas de tambores, os manifestantes chegaram à Prefeitura de Porto Alegre. No local foram selecionados possíveis representantes da manifestação que clamava por justiça: cinco participantes representando o movimento Massa Crítica, o fundador da Associação Ciclistica da Zona Sul (ACZS), representantes da sociedade Audax (Sociedade que organiza provas de resistência e tempo no ciclismo gaúcho) e União de Ciclistas Brasileiros (UCB) foram recebidos pelo Secretário Municipal de Coordenação Política e Governança Local, César Busatto. Os manifestantes exigiram da Prefeitura da capital medidas que “priorizassem a vida, construindo uma cidade mais humana, voltada para as pessoas e não para os carros”, a partir do investimento em um programa de educação para motoristas (diretamente voltado para a atenção aos ciclistas e pedestres) e fiscalização no trânsito para fazer valer as leis que protegem o ciclista e o pedestre. (SILVA, R., 2011, p. 24)

Caracterizamos aqui uma atuação no fluxo dos problemas que busca demonstrar e destacar para a sociedade como o problema da falta de políticas públicas poderia instaurar-se

³¹ No momento do encontro com representantes da Prefeitura houve um período de tensão entre os participantes do evento, pois os participantes anarquistas discordavam de um diálogo com o governo e com a imprensa. A opção pelo encontro com César Busatto, secretário da Prefeitura, foi um dos fatores que gerou o afastamento posterior de tais participantes do Massa Crítica.

numa crise e eventos trágicos, demandando mais atenção do Poder Público, sendo este um momento decisivo para se organizarem:

[...] E quando rolou o atropelamento, eu acredito muito no ciclo, que no ciclo que a gente vive, na verdade, é um grande espiral. Então quando rolou o atropelamento, fechou um ciclo, porque os ciclistas começaram, estavam aptos a se organizar e fazer o que a Massa tava fazendo e aí era aquele momento que ou a gente não ia ter mais Massa ou as pessoas iam dizer: “Não, a gente precisa se movimentar, a gente precisa ser ouvida, a gente precisa andar numa rua tranquila.” Porque não é o número de ciclistas atropelados o maior em Porto Alegre, é de pedestres, não é o número de bicicleta batendo em bicicleta em Porto Alegre, é de motoqueiro sendo atropelado então, tipo, não são os ciclistas, eles se reúnem para chamar atenção, mas se a gente tivesse pedestres se reunindo dizendo: “olha, aqui eu não tenho como atravessar”. A quantidade de gente que vem nessa luta é muito grande e o que aconteceu após o atropelamento foi exatamente isso, os pedestres, a galera que anda de skate, a galera que anda de *roller*, os ciclistas e as pessoas afins que utilizam se juntaram na passeata. A gente quer ser ouvido, a gente quer ser visto e eu acho que isso foi o grande boom, acho que o grande boom da Massa foi acolher isso que teve em todo mundo. (ENTREVISTA 20)

Züge Junior (2016) também aborda em sua pesquisa a relação entre as manifestações promovidas por tais atores a cada morte ou graves “acidentes” sofridos pelos ciclistas, visando aplicação das legislações existentes:

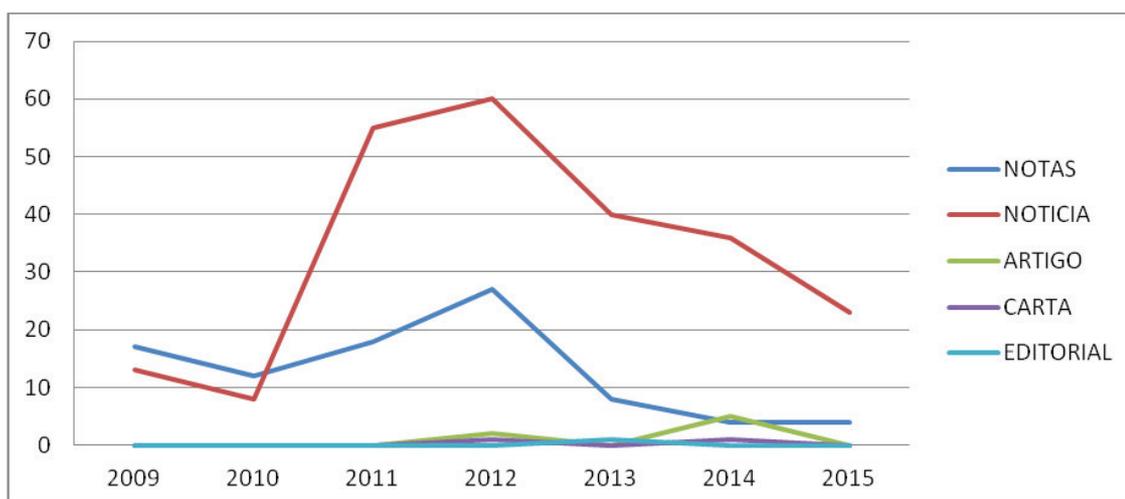
Esta percepção do outro em situação semelhante é o que motiva as mais diversas manifestações ocorridas a cada morte ou grave “acidente” sofrido por um ciclista qualquer. Logo, derivam essas ações para formas organizadas de pressão sobre o poder público, caracterizando-se como movimentos sociais que exigem políticas específicas em torno da aplicação de legislação já existente. E é esse fator que caracterizará esse movimento por ações de seus componentes mergulhando no sistema jurídico, ora sendo atuados por atos considerados ilícitos, ora interferindo em estruturas já existentes, pressionando por cumprimento de legislações que já consagram direitos que, todavia, não se efetivam pelos mais diversos motivos, ou os efetivam apenas parcialmente. (ZÜGE JUNIOR, 2016, p. 13 e 14)

5.1 O destaque do tema na mídia

Nessa seção, apresenta-se uma análise do material de mídia coletado no levantamento realizado no Jornal Zero Hora, com o objetivo de averiguar como o tema aparecia quantitativamente em cada período e se a forma com que ele vinha sendo abordado na mídia foi mudando. Para tanto, foram construídos gráficos para demonstrar a quantidade de publicações em cada formato, bem como o total de publicações sobre o tema em cada ano (de 2009 a 2015, período selecionado para análise), permitindo, logo após, uma comparação com o número de publicações nos demais anos. A seguir, são representados por meio de gráficos,

permitindo visualizar os formatos dos materiais publicados pelo jornal Zero Hora ao longo de cada ano.

Gráfico 1: Ano x Formato das publicações – 2009 a 2015³².



Fonte: autoria própria.

Ao analisarmos o gráfico 1, exposto acima, que relaciona o formato de publicação em cada ano, pode-se perceber que, nos anos de 2009 e 2010, o formato que apresentava maior número era o de notas, principalmente no ano de 2009, ao contrário de outros formatos, como notícias que tratam de forma mais aprofundada o tema, e ainda assim esse período apresentava um número bem inferior do número total de publicações do tema, se comparadas com o número das publicações dos anos seguintes. Acredita-se que se deva ao fato de que, no ano de 2009, a rede cicloativista de Porto Alegre ainda não estava bem constituída e destacada, portanto, quase não aparecem falas e entrevistas com atores dessa rede, por isso o maior número de publicações apresenta-se no formato de notas.

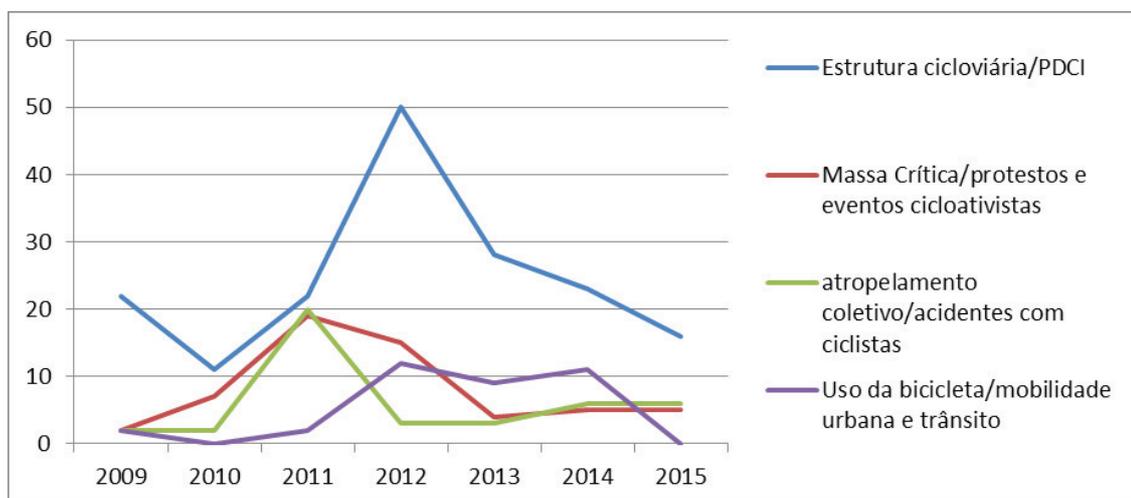
Na análise das notícias, o evento Massa Crítica começa a aparecer apenas de forma muito tímida no ano de 2010, através de notas pequenas publicadas em uma coluna chamada Bike, no Caderno Sobre Rodas, do jornalista Poti Silveira Campos, informando que em um dia determinado ocorreria a Massa Crítica na cidade, saindo no seguinte ponto de encontro e horário, além de explicar um pouco do que se tratava o evento. Percebe-se, no gráfico 1, que

³² Descritores utilizados para a seleção das notícias: ciclovia – cicloviária – Plano Diretor Cicloviário – Plano cicloviário – BikePoa - bicicleta – bicicletada – Massa Crítica - protestos – cicloativismo – cicloativistas.

há, a partir do ano de 2011, um aumento substancial no número de publicações, passando a ser abordado de forma mais aprofundada, através de textos maiores no formato de notícias, ao invés de notas, enfatizando assim o crescimento do destaque do tema na mídia. Esse aspecto relaciona-se ao fato de que, em fevereiro de 2011, ocorreu o atropelamento coletivo ao evento Massa Crítica e, a partir desse momento, a mídia começa a cobrir o ocorrido, detendo mais atenção ao tema e aos desencadeamentos do ocorrido.

Em relação à temática tratada em cada publicação, foi gerado o gráfico abaixo a partir do agrupamento: **Temática de Estrutura cicloviária/PDCI**: publicações que se referem ao Plano Diretor Cicloviário Integrado, às ciclovias, ao BikePoa ou estruturas para uso da bicicleta. Exemplo: Plano cicloviário de Porto Alegre ficou no papel (Zero Hora, 02.03.2011); **Temática de Massa Crítica/protestos e eventos cicloativistas**: publicações que se referiam aos eventos e ações promovidas pela Massa Crítica ou grupos e entidades cicloativistas. Exemplo: Ciclistas promovem protesto na Capital (Zero Hora, 12.04.2011); **Temática de atropelamento coletivo/acidentes com ciclistas**: buscou-se separar as publicações que se referiam à cobertura da mídia sobre o atropelamento coletivo, atropelamentos e mortes de ciclistas. Exemplo: Atropelamento coletivo expõe conflito nas ruas (Zero Hora, 26.02.2011); **Temática de uso da bicicleta/mobilidade urbana e trânsito**: publicações que se relacionavam ao uso da bicicleta, podendo se referir também às questões de mobilidade urbana e trânsito. Exemplo: A queridinha da Capital (Zero Hora, 07.04.2013).

Gráfico 2: Temática das publicações x ano (2009 a 2015)³³.



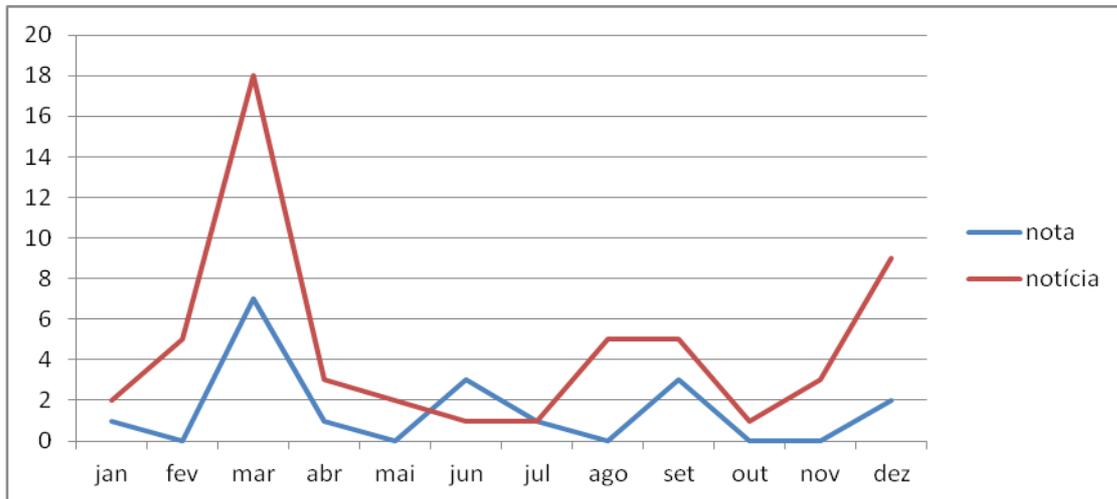
Fonte: autoria própria.

³³ Descritores utilizados para a seleção das notícias: ciclovia – ciclovias - Plano Diretor Cicloviário – Plano cicloviário – BikePoa - bicicleta – bicicletada – Massa Crítica - protestos – cicloativismo – cicloativistas.

O gráfico acima relacionado à temática demonstra que, na maioria dos anos, predominam o maior número de publicações da temática de estruturas cicloviárias. Acredita-se que tal dado esteja relacionado ao fato de que, a partir de 2009, foi crescendo gradativamente o número de publicações nessa temática. Nesse período, novas ciclovias começam a ser implantadas na cidade junto à cobertura da mídia em relação à implantação do Plano Diretor Cicloviário, aprovado em 2009, e seus desencadeamentos (reuniões com o Poder Público e questionamentos em relação à aplicação dos 20% das multas da EPTC) assim como a implantação do serviço de aluguel de bicicletas, BikePoa, a partir de 2012, ano em que se percebe um relevante aumento no número das publicações dessa temática.

Em 2009, as notícias que começam a aparecer eram em relação à desativação do Caminho dos Parques, que ligava o Parque Moinhos de Vento à orla do Guaíba, demonstrando a revolta de ciclistas por acreditarem ver Porto Alegre ir de encontro a uma tendência mundial. Ainda nesse ano, percebe-se que a mídia já dava alguma relevância, mesmo que mínima, sobre o tema, devido ao fato de haver uma coluna chamada de “Bike”, escrita pelo jornalista Poti Silveira Campos. Entre os anos de 2009 e 2010, as únicas associações que estavam presentes no debate da mídia eram a Associação de Ciclistas na Zona Sul (ACZS) e o LAPPUS, pelo fato de o evento Massa Crítica recém estar começando a ocorrer nesse período e ainda não haviam sido criadas as demais associações.

Percebe-se que as publicações a respeito do cicloativismo e do Massa Crítica começam a aparecer apenas de forma muito tímida no ano de 2010, através de notas pequenas publicadas na coluna chamada Bike, no Caderno Sobre Rodas, do jornalista Poti Silveira Campos. No ano de 2011, ano em que ocorreu o atropelamento coletivo, é o período em que, não por acaso, aparecem mais publicações enquadradas na temática de atropelamento coletivo e acidentes, demonstrando que esse tema foi amplamente repercutido na mídia. O número de publicações dessa temática fica apenas um pouco a frente do volume de publicações relacionadas à Massa Crítica/protestos e eventos cicloativistas, pois o destaque do ocorrido também se relaciona diretamente com o destaque e a entrada do tema do cicloativismo e reivindicações em torno do tema. No gráfico abaixo, podemos verificar o volume mensal dos formatos de publicações divididas em notas e notícias, no qual se percebe o aumento substancial no volume de publicações nos meses de fevereiro a abril, principalmente no aumento das notícias, logo em seguida do atropelamento coletivo ocorrido no final do mês de fevereiro.

Gráfico 3: Publicações por mês (2011)³⁴.

Fonte: autoria própria.

A partir do ano de 2012, o volume total de publicações sobre o tema começa a cair, apesar de ainda permanecer como maior volume o formato de notícias ao invés de notas publicadas, predominando novamente o maior número de publicações na temática de estruturas cicloviárias/PDCI. Acredita-se que esse dado é o resultado da repercussão dada ao atropelamento coletivo, ao cicloativismo e acidentes com ciclistas, isso envolve a ampliação do debate a respeito das soluções e alternativas para os problemas e crises que vinham ocorrendo na cidade. A partir desse período, entre os anos de 2012 a 2014, começa a ter mais destaque também as publicações relacionadas ao uso da bicicleta e às discussões relacionadas de mobilidade urbana e trânsito, tendo queda novamente em 2015.

Cabe destacar aqui em relação ao que Machado, Prolo e Santos (2016, p. 124) abordam quanto ao fator do “atropelamento coletivo”, que retomou a pauta da rede cicloviária com força pelos movimentos e coletivos sociais que faziam uso da bicicleta como modal de transporte, mas de forma invisível pelas ruas da cidade:

É interessante observar que esse fato negativo promoveu um incremento do movimento cicloviário, organizando-se a partir de então, com vistas a, em primeiro lugar, requerer justiça ao motorista atropelador e a lutar contra a impunidade; em segundo lugar, pautar as questões cicloviárias até então “esquecidas” pelo governo municipal, a exemplo do Plano Diretor Cicloviário Integrado (PDCI) que havia sido aprovado com previsão de 395 quilômetros de rede cicloviária na cidade, mas que até aquele momento constava somente como um plano, sem qualquer previsão de aplicação, muito menos de conclusão. Esse fato foi tão decisivo que, para alguns “cicloativistas”, o movimento cicloviário de Porto Alegre está dividido em dois momentos: antes e depois do atropelamento coletivo. (MACHADO; PROLO; SANTOS, 2016, p. 124)

³⁴ Descritores utilizados para a seleção das notícias: ciclovia – cicloviária - Plano Diretor Cicloviário – Plano cicloviário – BikePoa - bicicleta – bicicletada – Massa Crítica - protestos – cicloativismo – cicloativistas.

Entre os cicloativistas entrevistados, há um consenso em relação ao destaque do tema na sociedade e na mídia, a partir do atropelamento coletivo. O entrevistado 16 ressalta a contribuição que acredita que a mídia possa dar em relação ao destaque do tema: “A mídia sempre colocou a bicicleta para cima. Sim, imagina quantas pessoas ouvem uma rádio, né. Ela ajuda muito [...]” (ENTREVISTA 16). Já outro entrevistado acredita que a mídia deveria atuar de forma mais permanente, não apenas destacando quando há ocorrências graves, para assim ser possível mudar o conceito dos tomadores de decisão, que segundo ele, têm medo das repercussões na mídia (ENTREVISTA 9).

Muitos atores da rede cicloativista, quando questionados em relação ao destaque dado ao cicloativismo a partir do atropelamento, falam de uma possível aceleração do processo “como se as pessoas tivessem se visto ali e começado a participar”. Conforme um dos relatos: “É difícil de imaginar o que aconteceria se não houvesse o atropelamento, né, eu acho que a Cidade da Bicicleta ela estava surgindo e ela ia ser esse fomentador que ele acabou sendo, mas ia demorar mais tempo [...]” (ENTREVISTA 7). E, em relação à repercussão tomada, destaca: “o atropelamento reverbera no Brasil todo, o cicloativismo se destaca nacional e internacionalmente. Buenos Aires parou a Massa Crítica seguinte em homenagem e solidariedade, assim como em outros países [...]” (ENTREVISTA 7). Podemos ver abaixo um exemplo em relação à repercussão do ocorrido em notícia publicada no Jornal Zero Hora, de protestos contra o atropelamento realizados em Paris:

Figura 9: Notícia publicada no Jornal Zero Hora (06/03/2011).

Protestos além da Cidade Baixa

Estava programado para este fim de semana um novo protesto contra o atropelamento de ciclistas em Porto Alegre. O detalhe é que a manifestação teria como palco Paris, a milhares de quilômetros do local onde o Golf conduzido por Ricardo Neis avançou sobre integrantes do movimento Massa Crítica, no dia 25 de fevereiro. O protesto dos ciclistas franceses, anunciado no site da organização Vélolution sob o título "Tragédia em Porto Alegre", deve incluir uma parada diante da embaixada brasileira, para a qual já foi endereçada uma carta de repúdio. A manifestação é mais uma mostra de como o episódio no bairro Cidade Baixa ganhou dimensão internacional.

Nas primeiras horas depois do atropelamento de integrantes do Massa Crítica, um movimento que há cerca de um ano promove bicicletadas mensais na cidade, a repercussão esteve restrita ao Estado. No dia seguinte, o choque atingia o Brasil inteiro, com as imagens da violência do motorista exibidas pelo *Jornal Nacional*.

Favorecidos pela facilidade de propagação permitida pela internet, os vídeos que mostravam o veículo avançado em velocidade sobre os ciclistas e arremessando-os longe correram o mundo. Viraram notícia em jornais e TVs do planeta e provocaram estupefação nos mais diversos idiomas. Participante do Massa Crítica, o empresário Marcelo Kalil conta ter recebido incontáveis manifestações de solida-

riedade durante a semana, de várias partes do Brasil e do Exterior. Entre as mensagens estava a da Massa Crítica de São Francisco (EUA), que iniciou o movimento em 1992:

– Eles manifestaram surpresa e horror e nos ofereceram solidariedade.

Durante a semana, na medida em que as imagens do atropelamento coletivo se disseminavam, as bicicletadas ocorriam em diferentes cidades: em São Paulo, em Recife, no Rio, em Curitiba, em Florianópolis. Na quinta-feira, em Brasília, manifestantes fizeram o enterro simbólico do Código de Trânsito Brasileiro e do Código Penal no gramado em frente ao Congresso. Em Buenos Aires, na Argentina, uma manifestação da Massa Crítica foi do Obelisco, o coração da cidade, até a Embaixada do Brasil.

A esperança dos ciclistas é que toda essa mobilização se traduza em uma mudança de atitude dos motoristas e em medidas práticas por parte das autoridades.

Fonte: Jornal Zero Hora.

O evento-crise ou evento-foco, sob o conceito de Kingdon, é analisado aqui enquanto um fomentador, que destaca haver um problema, uma crise, como se a necessidade de agir em relação ao tema das políticas e legislações cicloviárias surgisse mais rapidamente, pois a aprovação da política já havia ocorrido, porém, sua implantação era quase inexistente ainda

nesse momento. Machado, Prolo e Santos (2016) abordam em seu artigo o fato de definição das políticas públicas serem atribuição do Estado, mesmo que outros atores tenham participação de tal formulação, mas que cabe aos movimentos ou atores sociais pressionarem e se mobilizarem, buscando estabelecer a agenda-*setting* de políticas públicas demandadas, exemplificando com a visibilidade gerada a partir do atropelamento coletivo.

Os relatos mostram que o atropelamento acabou fortalecendo a rede cicloativista da cidade de alguma forma, pois esta passa a mobilizar-se ainda mais e o tema passa a entrar na agenda pública a partir do ocorrido e de mais mobilizações dessa rede. Esse evento crítico também gerou mudanças no engajamento e comportamento dos atores cicloativistas, passando a sentir necessidade de engajarem-se mais. Alguns desses exemplos podem ser demonstrados nas notícias abaixo:

Figura 10: Manchete de notícia publicada no Jornal Zero Hora (02/03/2011).



PUNIÇÃO À VISTA

A demonstração de união dos ciclistas

No dia em que polícia anuncia indiciamento, motorista se interna em clínica e centenas protestam nas ruas

Fonte: Jornal Zero Hora.

Figura 11: Notícia publicada no Jornal Zero Hora (26/03/2011).

UM MÊS DEPOIS

Ciclistas voltam a fazer protesto em Porto Alegre

Um mês depois de o funcionário do Banco Central Ricardo Neis, 47 anos, ter atropelado ciclistas no bairro Cidade Baixa, em Porto Alegre, o grupo Massa Crítica voltou na noite de ontem a fazer sua tradicional pedalada da última sexta-feira do mês.

Ciclistas partiram do Largo Zumbi dos Palmares às 19h15min, acompanhados por agentes de trânsito.

Durante o percurso, que incluiu vias como a José do Patrocínio, Venâncio Aires, Getúlio Vargas, José de Alencar, Praia de Belas, Perimetral, Andradas, Caldas Júnior e Siqueira Campos, entre outras, o grupo ganhou mais adeptos.

A chuva não espantou pessoas como o aposentado Luiz Carlos Cony, 65 anos. Com equipamento completo de ciclista, ele participava pela quinta vez do Massa Crítica e pregava o respeito no trânsito.

– Sou ciclista desde os seis anos, e nunca parei. No dia do atropelamento, o carro passou de raspão por mim, quase me levou – disse.

Como se tornou costume depois do atropelamento que deixou vários feridos em 25 de fevereiro, os manifestantes se deitaram no cruzamento da Rua José do Patrocínio com a Rua Joaquim Nabuco para simbolizar o ocorrido – na noite do incidente, Neis avançou com seu Golf preto sobre os ciclistas na esquina da José do Patrocínio com a Rua Luiz Afonso. Depois da parada simbólica, o passeio prosseguiu, passando pela prefeitura – palco de mais uma manifestação dos ciclistas em que ergueram as bicicletas e entoaram frases de protesto – e retornando ao Largo Zumbi dos Palmares às 20h55min.

Neis está detido no Presídio Central desde o dia 11. Ele foi denunciado na segunda-feira pelo Ministério Público por 17 tentativas de homicídio triplamente qualificadas.

Fonte: Jornal Zero Hora.

Figura 12: Notícia publicada no Jornal Zero Hora (31/12/2011).

BLOQUEIO NAS RUAS

Quinze quilômetros com ciclistas

Reportagem acompanha por quase duas horas manifestação do grupo que interrompe as vias da Capital em sinal de protesto

HUMBERTO TREZZI

Todo poder à roda! – grita o ponta, uma espécie de sinuelo a guiar a cavalcada, num grito logo ecoado pelos demais. Mas neste caso não se trata de cavalos e, sim, de bicicletas.

E centenas delas, agrupadas no Largo Zumbi dos Palmares, começam a se mover como se fossem uma só, numa balbúrdia permeada por buzinações de ar comprimido, assovios e palavras de ordem. Uma confusão acompanhada ao longo de 15 quilômetros por ZH, que usou uma bicicleta de 20 marchas.

TESTE ZH Foi caótica, anárquica e rebelde a manifestação do Massa Crítica ao anoitecer de sexta-feira. E o Massa joga aberto: é contra. Contra carros nas ruas. Contra motos e ônibus. Contra veículos motorizados. Exige espaço para ciclistas e apela até para jogadas politicamente incorretas, na tentativa de fazer valer seu ponto de vista. Maior exemplo disso é que nenhum

sinal de trânsito é respeitado. A sinaleira pode estar verde, amarela ou vermelha, os ciclistas passam igual. Alguns deles bloqueiam a passagem dos carros, braços dados, para que a enorme caravana de bicicletas se locomova avenidas afóra. E que os motoristas esperem...

Os mais moderados até tentam estabelecer um roteiro prévio, como pedem a Brigada Militar e a Empresa Pública de Transporte e Circulação (EPTC). Nada de acordo. Em votação feita aos gritos, a maioria recusa o pedido, e os ciclistas se deslocam de forma aleatória. João Carneiro, presidente da Câmara Rio-grandense do Livro e um dos mais antigos participantes do "coletivo" (como eles gostam de ser chamados), sugere a Cidade Baixa e é seguido.

Os ciclistas bloqueiam toda a José do Patrocínio, indiferentes ao buzinação dos ônibus e às caretas dos usuários de carro. Foi ali que um motorista mais impaciente atropelou integrantes do Massa Crítica, no começo deste ano. Até parece birra, mas os ciclistas decidem ir bem devagar. Alguns distribuem flores aos pedestres, angariando simpatias.

humberto.trezzi@zerohora.com.br



Dezenas de ciclistas saem pelas ruas da Capital, desrespeitando sinalizas e trancando o trânsito

“Túnel, túnel. Bloqueia”, gritam

O trajeto percorrido

Fonte: Jornal Zero Hora.

Figura 13: Notícia publicada no Jornal Zero Hora (02/03/2013).

SEM ROUPA

Ciclistas pedalam nus em Porto Alegre

Mostrar a fragilidade de seus corpos e pedir mais respeito no trânsito.

Foi com esse intuito que um grupo de ciclistas pedalou sem roupa – ou quase isso –, na tarde de sábado, na Capital.

A concentração dos participantes, que ocorreu às 18h, deixou o Largo Zumbi dos Palmares, na Cidade Baixa, lotado de curiosos e simpatizantes da causa. De lá, os ciclistas seguiram até o Largo Glênio Perez, no Centro Histórico, onde fizeram uma manifestação em frente à prefeitura.

A *Pedalada Pelada de Porto Alegre* (em português, Passeio Mundial dos Ciclistas Sem Roupa) reuniu centenas de ciclistas e integra a

campanha mundial World Naked Bike Ride. O evento ocorreu simultaneamente em Florianópolis, São Paulo e em outras cidades da África do Sul, Austrália, Argentina e Chile.

A nudez não era obrigatória para participar da ação, e muitos ciclistas optaram por usar apenas poucas peças de roupa ou pintar seus corpos. Divulgada nas redes sociais, o código de vestimenta da pedalada seguia o slogan tão nu quanto você ousar.

– A ideia é pedalar em prol de mais direitos no trânsito, e para o motorista entender que não somos o inimigo dele, que somos seres humanos também – explicou o empresário Eduardo Macedo, 25 anos, é dono de uma loja de venda e conserto de bicicletas.



Fonte: Jornal Zero Hora.

Em relação à variedade de arenas e âmbitos nos quais os atores atuam, a mídia jornalística também é uma delas, pelo fato de utilizarem esses meios de comunicação como canais de expressão de demandas e propostas, como podemos ver em Jasper (2016):

A mídia jornalística é outra arena, menos claramente definida, em que os atores se confrontam a respeito de quais declarações e imagens vão aparecer nos websites, nas transmissões de televisão e nos jornais impressos. Os manifestantes geralmente promovem suas causas em várias arenas ao mesmo tempo. Bloqueados em uma delas, podem tentar em outra, buscando aquela em que seus recursos e sua equipe tenham mais vantagens (tal como procurar o ponto mais alto num campo de batalha). Uma sociedade moderna oferece dezenas de arenas a potenciais manifestantes. (JASPER, 2016, p. 39)

A fala do entrevistado relata, em relação às suas diferentes formas de atuações, que podem dar repercussão na mídia e contribuir para o destaque e a visibilidade de suas demandas: “O que a gente pode fazer e já fez é reunir todas essas pessoas, falar com a mídia e a mídia ir e filmar. Ah, o protesto e aí vai ali, tranca um pouquinho a rua, eles filmam [...]” (ENTREVISTA 16)

Em relação à cobertura midiática das organizações de movimentos sociais (SMOs), Amenta et al. (2009) consideram que apesar da cobertura midiática ao longo do tempo ser uma consequência importante dos movimentos, embora limitada, pois sempre depende das práticas dos veículos de comunicação:

Em suma, a cobertura midiática de SMOs através de movimentos e ao longo do tempo é uma consequência, mesmo que limitada, dos movimentos. SMOs aparecem em jornais de diferentes formas, mas sempre servindo às funções das práticas da mídia preocupadas com a geração de 'narrativas' e 'notícias'³⁵. (AMENTA et al., 2009, p. 637)

Vemos também os relatos abaixo que ressaltam a relação do destaque do tema na mídia com o fomento da publicidade e de interesses comerciais e o fato das bicicletas começarem a ser mais vistas na cidade devido à proporção tomada e ao destaque dado:

Após isso, eu acredito que o Ricardo Neis foi um dos que mais fez pela bicicleta em mais de 50 anos, porque tomou uma proporção gigante. Mas uma das coisas interessantes disso que descobri com casos que tem repercussão mundial é que ninguém vai preso com isso porque quem manda é o dinheiro, ele tem dinheiro. Depois disso as bicicletas começaram a ser mais vistas, uma coisa que acontece é que muitos ciclistas já existiam, mas eles começaram a serem vistos porque antes de tudo isso que aconteceu. (ENTREVISTA 8)

³⁵ No original: “In short, media coverage of SMOs across movements and over time is an important, if limited, consequence of movements. SMOs appear in newspapers in different ways, but always as a function of the practices of newsgathering organizations, which are concerned with generating 'stories' and 'news'.”

Eles têm agora até editores na Zero Hora, caderno, tinha programa. É que a classe média foi e comprou a ideia, então quando a classe média comprou a ideia, a publicidade vem atrás, se anunciante vem atrás, passa a gerar interesse da mídia, e a mídia sempre fomenta, a questão da publicidade e da mídia sempre estão coordenadas, andam juntas, uma vem logo após a outra, se existem matérias, há um interesse comercial por trás. E essa coisa da questão da sustentabilidade, da não agressão ao meio ambiente é uma necessidade, só isso já seria suficiente para pautar. E o fato da bicicleta, da questão da mobilidade, da questão das dificuldades que as pessoas estão tendo na mobilidade está gerando um interesse nas pessoas, pelo menos, em escutar. Eu tenho para mim que não foi a questão do atropelamento, era a questão da mobilidade, cada vez mais que estou lendo, eu tenho certeza disso, acho que ele serviu como um catalisador, que acelerou o processo que aconteceria. (ENTREVISTA 1)

Nesse sentido, pode-se relacionar à visão de Kingdon (2014) que possui limitações em relação à mídia, considerando que ela afeta a opinião pública, mas transmite ao público as questões apenas depois de a agenda ser formada: “A mídia informa o que acontece no governo, em vez de ter um impacto independente sobre as agendas governamentais” (KINGDON, 2014, p. 59). O autor explica que a mídia parece mais destacar alguns pontos de uma agenda já estabelecida, não tendo efeito direto sobre sua formulação, já que a tendência da mídia é de enfatizar um assunto por um período limitado de tempo, selecionando o que parece ser interessante para publicação e, passado algum tempo, descarta esta questão e desloca o foco de atenção para outras, consideradas mais importantes, diluindo assim seu impacto. Nessa pesquisa, considera-se a influência da mídia na formação da agenda, mas reconhece-se que as questões ficam um tempo sendo cobertas até surgirem outras questões.

Um entrevistado que faz parte do âmbito institucional afirma o fato de que, ao mesmo tempo em que o atropelamento coloca na mídia a questão da bicicleta e da demora na implantação do Plano, isso gera uma resistência dentro da Prefeitura por haver uma pressão maior na opinião pública:

[...] Essa questão do cicloativismo assim a partir do atropelamento é complexa, porque ao mesmo tempo em que ela colocou a questão do ciclismo e a demora do Plano Cicloviário colocou na mídia, colocou para a opinião pública, ela gerou muita resistência dentro da Prefeitura, porque os técnicos que tem que trabalhar nisso, aí o fiscal de obra, o cara que vai aprovar o projeto, começam a ficar mais cuidadosos, na medida em que qualquer coisa pode levar à sua responsabilização e coincidiu também com o período aí que o Tribunal de Contas e o Ministério Público começaram a fiscalizar muito todas obras em geral. Hoje a gente tem um nível assim de exigência muito maior no detalhamento dos projetos, na aplicação das verbas e tal do que nos anos atrás, então um dos motivos de ter demorado também é isso, né, tem que ter um projeto muito mais elaborado e quanto mais tu elabora, mais problema tu vê que tem. Tipo assim, lá na Restinga, não tinha drenagem, né, quer dizer, quando chove muitas vezes, a água vai para dentro dos terrenos, são terrenos grandes, baldios, mas que estão sendo construídos, né, aos poucos, tem lugares ali que tu não tem calçada, tu fazer uma ciclovia sem ter calçada do lado, as pessoas vão caminhar na ciclovia. Como é que a gente resolve isso aí, ah porque a fiscalização então da SMOV vai exigir que seja feita as calçadas, né, mas também

começou a ser implantado justamente porque os projetos são demorados, algumas contrapartidas começaram a sair também, né. (ENTREVISTA 17)

A partir do atropelamento, também se percebe um crescimento do evento Massa Crítica e um aumento no número de participantes. Um dos entrevistados que havia participado no início, época em que poucos participavam, relata:

Porque quando eu vi poucos anos depois uma Massa Crítica com quinhentos ou até mais de mil pessoas chegou a acontecer, sinceramente para mim parecia um milagre, porque eu vi uma coisa que tinha toda cara que ia levar décadas para decolar, décadas eu não sei, mas no mínimo dez anos sabe, porque era uma coisa que não aumentava [...] (ENTREVISTA 3).

Outro cicloativista afirma: “A Massa Crítica, antes do atropelamento, ela vinha, assim, trinta pessoas, quando dava muita gente, tinha sessenta, setenta. E aí, logo em seguida, teve aquele ato lá na frente da Prefeitura, que daí juntou bastante gente, sei lá, trezentas pessoas [...]” (ENTREVISTA 4). Muitas pessoas que simpatizavam com a causa e não conheciam ou não sabiam o significado do cicloativismo, passaram a conhecer:

[...] Depois do atropelamento, não sei se foi a primeira ou a segunda, as seguintes, teve uma que veio um monte de gente de outros estados, teve uma que tinha mais de mil pessoas, era um troço inacreditável, se eu não me engano, na época, era a maior do Brasil em números absolutos, o que é uma coisa incrível, considerando que tem cidades muito maiores, depois ela fez assim tipo cirurgia da obesidade, engordou, emagreceu várias vezes. (ENTREVISTA 3)

[...] E a minha teoria é a seguinte, a Massa Crítica teve a empatia da sociedade porto-alegrense maciçamente, teve solidariedade nacional e internacional. Aí, a Massa Crítica se tornou uma bombeira para muito mais gente, ou seja, tudo que o nome que se chama Massa Crítica se propõe né, crescer e quando cresceu, esses caras começaram a fazer cara de nojo, porque daí não era mais só a 'tchurminha' deles, porque aí eles iam lá, eu conheço pessoas que eu me dou muito bem que dizem: “Ah, porque aí eu vou lá, e não conheço mais ninguém, ah, porque antigamente era assim, a gente fazia não sei o quê, agora não fazem mais.” Nem se dão conta das próprias palavras que estão sendo pronunciadas né: "Eu isso, eu aquilo, era.." Mas o que interessa? A Massa Crítica nunca foi um programa político em lugar nenhum do mundo, não é? A Massa Crítica, antes de mais nada, é a recuperação do espaço público para o ser humano independente de veículo, porque a bicicleta é muito mais inclusiva que qualquer veículo motorizado. (ENTREVISTA 3)

A primeira Massa Crítica após o atropelamento eu já fui, por uma questão de honra. A primeira após o atropelamento foi uma das maiores, porque muita gente que usava esporadicamente não se conhecia e resolveu ir, porque tu te solidariza com aquilo e vê que não está longe de ti e aí tu pensa 'pô, podia ter sido eu'. Aí comecei a participar ativamente das questões da Massa Crítica, primeiramente começamos a reivindicar, cobrar a Prefeitura, os órgãos legais, no caso a Prefeitura, porque a EPTC era o agente legal de trânsito da cidade [...] (ENTREVISTA 1)

Week (2013) também aborda em sua pesquisa o ganho de adeptos nas edições e dos eventos temáticos que ocorriam no início:

Em nossa cidade os protestos têm ganhado cada vez mais adeptos. Até o início de 2011 a média de ciclistas por passeio era de 100 pessoas; atualmente o evento tem

contado com uma média de 700 participantes, segundo contagem feita pelos próprios ciclistas que participam do passeio. Eventos temáticos são criados, como a “Massa Crítica Elegante”, a “Massa Crítica das Bruxas”, e a “Massa Crítica dos Pelados”, esse último em alusão ao sentimento de vulnerabilidade perante o trânsito agressivo da cidade. (VEEK, 2013, p. 57)

Em relação à constituição de um cicloativismo na cidade, alguns acreditam que antes do evento Massa Crítica poderia se considerar já haver alguns tipos de ações, mas a maioria dos entrevistados reconhece que um destaque maior vem a partir da ocorrência do evento na cidade e do atropelamento. Nos relatos abaixo, podemos confirmar algumas das diferentes visões dos atores cicloativistas:

Eu acho que o marco do cicloativismo no Brasil é o atropelamento porque o que acontece, já existia o Bicicultura que é um fórum nacional, né, ele já tinha e ele parou por um tempo. Quando o atropelamento faz um ano, se constrói o Fórum Mundial da Bicicleta aqui em Porto Alegre durante os dois anos e aí é que volta. Em Porto Alegre é o boom do “vamos ser cicloativistas, a gente precisa ter esse engajamento” e que todo esse engajamento, ele acontece nos outros lugares, mas é o boom também para todos os lugares [...] (ENTREVISTA 20)

É interessante de analisar, porque a gente pode pensar que foi por causa do atropelamento que ele se constituiu em Porto Alegre, mas e nas outras capitais do país que não teve o atropelamento em cada estado e em cada capital? Porque eu acho que o atropelamento deu um destaque maior para Porto Alegre pela questão do atropelamento, mas tem uma teoria que diz que quando uma coisa acontece em algum lugar, ela começa a acontecer em vários lugares depois de um tempo, então ali foi uma fatalidade, de nós termos enfrentado uma pessoa que era desequilibrada, foi uma infeliz coincidência, mas a questão dos movimentos cicloativistas já estava acontecendo em São Paulo, no Nordeste, até no Amazonas. Depois a gente ficou sabendo que estava acontecendo, só que as pessoas não se comunicavam entre si, as redes sociais podem ter alguma influência nisso, de facilitar uma comunicação prévia, até de uma espécie de um embrião de uma organização. A diferença é que o cicloativismo consegue sair e romper essa barreira da organização em redes sociais e sair para a rua, coisas que muitos movimentos que tentam se organizar via redes sociais não estão conseguindo, os ciclistas conseguiram romper essa barreira, pelo menos aqui em Porto Alegre, lá em São Paulo também com a questão do Haddad conseguiram convocar uns 10 mil ciclistas em um dia [...] (ENTREVISTA 1)

Em relação às diferentes fases vividas pelo cicloativismo ao longo dos últimos anos em Porto Alegre, uma das entrevistadas acredita ter entrado na terceira geração do cicloativismo, a geração que se inicia pós-atropelamento que é uma geração que vem pela busca em uma mobilidade alternativa:

Eu acho que o cicloativismo em Porto Alegre ele tem, porque assim do pouco que eu conhecia antes, eu diria que eu sou a terceira geração do cicloativismo em Porto Alegre, porque nós temos o cicloativismo que vem de anos, que vem lutando por algumas coisas, vem com a Ninki do Audax, vem com o pessoal da ACZS, vem há muito tempo lutando com várias coisas, eles até em alguns momentos falam assim: “Ah, a gente tá cansado”. Aí tem a segunda geração, que é a geração que sofreu o atropelamento, e a terceira geração que vem pós-atropelamento. Então eu acho que é isso, e a gente tá entrando agora nessa geração que tem gente que nem sabe o que aconteceu direito, sabe. Tem aquela galera que veio e tá entrando agora e tá tipo,

não, é a mobilidade, é uma escolha sabe, não tem o “aí, você vai tirar carteira?” Não, gente, eu já decidi o que eu quero [...] (ENTREVISTA 20)

Portanto, o evento do atropelamento coletivo pode ser considerado enquanto um marcador temporal. Dalpian (2013) aborda em sua pesquisa a relação do aumento de participantes com uma divisão do momento antes e pós-atropelamento:

Os participantes enxergam a violência no trânsito contra os ciclistas recorrentemente, e há uma clara divisão de momentos da Massa Crítica: antes e depois do atropelamento em massa ocorrido no dia 25 de fevereiro de 2011, pelo motorista Ricardo Neis. Antes do incidente, a Massa Crítica era um evento considerado, pelos entrevistados, pequeno; após o incidente, os participantes notaram um aumento significativo de ciclistas. O obstáculo à libertação é, portanto a violência no trânsito contra ciclistas. Busca-se, por meio do uso massificado da bicicleta nas ruas da cidade uma vez por mês, expressar-se a preocupação com a violência. (DALPIAN, 2013, p. 81)

Um entrevistado conta que, na mesma época que houve o atropelamento, começaram a ter encontros numa casa localizada no bairro Menino Deus, chamada de Cidade da Bicicleta³⁶. Nesse local, ocorriam oficinas comunitárias de consertos e diversos tipos de eventos relacionados à bicicleta, concentrando-se num ponto de encontro e no que alguns consideram como uma das “gêneses do cicloativismo” por ser um espaço colaborativo e de onde surgiram várias ações, conforme vemos:

O movimento cicloativista, depois do atropelamento, o primo do Marcelo³⁷ (Sgarbossa) tinha emprestado uma casa chamada Cidade da Bicicleta, aí o primo do Marcelo emprestou a casa e esse era um espaço que era aberto, e aí o que aconteceu, ali se concentrou a gênese, várias ações surgiram dali, né, um espaço completamente colaborativo, que o pessoal levou a oficina de bicicleta lá. Eles trabalhavam na segunda-feira, daí na terça-feira tinha uma outra atividade, e assim, a casa foi criando vida, né e essa vida foi transformando as pessoas e mobilizando, então todo dia tinha uma pessoa nova ali, todo dia tinha um movimento que tava ali articulando, né. Primeiro, foi a oficina de bicicleta, e depois teve algumas discussões, então sempre tinha coisa para fazer e era um ponto de encontro, de convergência das ideias de transformação da cidade, de transformação mesmo, não só de insurgência, a galera anarquista, contra o capitalismo, feminista, enfim, o pessoal que era *Zeitgeist*³⁸ que

³⁶ A Cidade da Bicicleta precisou encerrar suas atividades em 2013 quando tiveram que devolver o espaço cedido. Recentemente, os cicloativistas realizaram um financiamento coletivo (*crowdfunding*) conseguindo arrecadar R\$ 40.000,00 para construir a Cidade da Bicicleta em um terreno cedido pela Prefeitura – ao lado do Monumento dos Açores, embaixo do viaduto, onde a ideia seria desenvolver oficinas comunitárias e eventos culturais.

³⁷ Vereador eleito em 2012 e 2016 pelo PT (Partido dos Trabalhadores) que defende pautas cicloativistas na Câmara de Vereadores.

³⁸ O termo "*Zeitgeist*" é definido como o "ambiente geral intelectual, moral e cultural de uma época" ou simplesmente o "espírito do tempo". Há o Movimento *Zeitgeist*, grupo formado por pessoas que advogam a sustentabilidade, organizadas numa rede global. Disponível em:

era contra o dinheiro, então criou um espaço ali de convergência e como é que funcionava? Tinha uma espécie de uma agenda que as pessoas diziam: “Olha, eu quero usar tal dia”. Tu pode usar, é só colocar o teu nome ali, tanto que a gente nem sabia mais quem tinha a chave, várias vezes eu cheguei lá e tinha pessoas que eu não conhecia, eu perguntava quem era, se identificava, então ali teve uma explosão de ideias, e a partir dali, várias coisas foram surgindo [...] (ENTREVISTA 6)

O evento de atropelamento serviu para as pessoas enxergarem-se, não se sentirem mais tão sozinhas e se unirem de alguma forma, a maneira que elas viram para se unir, era ir para a Cidade da Bicicleta e para o Massa Crítica (ENTREVISTA 7). Porém, após o ocorrido, mesmo com um aumento nas mobilizações, os cicloativistas relatam não terem tido um apoio imediato do Poder Público, como pensavam que seria uma consequência. Assim, foi necessária tanto a manutenção quanto o aumento no engajamento e o desenvolvimento de diferentes repertórios por parte dos atores dessa rede para dividirem-se ao atuarem nos distintos fluxos, pois tais atores acabaram tendo de enfrentar uma ação da EPTC, conforme algumas entrevistas relatam que esta encaminhou para o Ministério Público questionando a legalidade do evento, cujo órgão abriu um inquérito para investigar. Podemos concluir na notícia abaixo publicada no jornal Zero Hora em relação a essa investigação:

Figura 14: Notícia publicada em 23/12/2011.

CONFLITO NAS RUAS

MP apura atuação de grupo de ciclistas

O Ministério Público (MP) instaurou um inquérito para investigar o Massa Crítica, movimento que celebra a bicicleta como meio de transporte.

Um ofício foi encaminhado ao movimento pedindo o nome de todos os participantes e de um possível representante. Foram solicitadas ainda informações sobre a maneira como atua o grupo que organizou o protesto em que dezenas de ciclistas foram atropelados na Cidade Baixa pelo bancário Ricardo Neis, em fevereiro.

O pedido de providências partiu da Empresa Pública de Transporte e Circulação (EPTC) há 45 dias, conforme o diretor-presidente do órgão, Vanderlei Cappellari. Segundo ele, imagens captadas pelas câmeras da EPTC mostravam ocorrências consideradas “radicais” envolvendo ciclistas e motoristas que teriam sido impedidos de seguir o trajeto durante manifestações. Um DVD contendo as gravações foi levado ao MP.

– Fiquei preocupado. Alguns levantavam a bicicleta fazendo menção de atirar nos carros, outros davam tapas nos veículos para fazer com que parassem – disse Cappellari.

O documento emitido pelo MP foi destinado à Cidade da Bicicleta, no bairro Menino Deus, onde funciona o Laboratório de Políticas Públicas e Sociais (Lappus), ONG que entre outras coisas abriga uma associação de ciclistas e cujo representante é Marcelo Sgarbossa, integrante do Massa Crítica. O destinatário se re-

feria ao “Sr. Comandante”, sem a citação de um nome. Conforme Sgarbossa, a essência do movimento, que existe no mesmo formato em vários países, é a ausência de representantes. Assim ninguém teria se sentido responsável pelo movimento e, por consequência, não teria respondido ao MP, que estipulou um prazo para isso encerrado ontem.

EPTC exige ser informada sobre manifestações

Sgarbossa, que é advogado e recebeu o papel, pretende procurar o promotor para explicar como é o funcionamento do grupo, tentar um diálogo e dizer as razões pelas quais ninguém se intitulou líder.

– O Massa Crítica é uma celebração, não um grupo ou uma entidade. Mesmo assim, me disponho a conversar com o promotor e explicar isso a ele. Pode ser que a EPTC tenha dito que somos um bando de arrua-ceiros, o que não é verdade – detalha Sgarbossa.

Cappellari destacou que a situação não deve ficar sem resposta. Caso não seja informado ao órgão com antecedência os dias e horários das manifestações para que possa ser planejado um acompanhamento, ele espera que haja uma solicitação do MP pedindo que a autoridade policial tome providências.

– O estado de direito não pode aceitar esse tipo de comportamento – salientou Cappellari.

Procurado, o promotor Luciano de Faria Brasil decidiu conversar com ZH somente na segunda-feira.

Fonte: Jornal Zero Hora.

O Ministério Público acabou concluindo o inquérito afirmando não ser ilegal, havendo um parecer favorável ao evento. Alguns entrevistados recordam o momento quando chegou a carta de notificação na Cidade da Bicicleta remetida ao “Comandante da Massa Crí-

ca”, surpreendendo os atores da rede cicloativista pelo fato do evento não possuir lideranças nem alguém que respondesse por ele oficialmente:

A história é a seguinte, teve o atropelamento, né, e daí depois do atropelamento, um pouco mais, houve na verdade uma tentativa de criminalizar a Massa Crítica, teve repórter de jornal golpista que foi ali pedalar junto, teve a entrada no Ministério Público dizendo que ela perturbava a paz e o sossego, etc e tal. Inclusive na Cidade da Bicicleta, um sábado eu tive lá, e um vizinho entregou um ofício que era de convocação ao comandante da Massa Crítica, foi uma coisa muito engraçada para ver que eles fizeram CTRL+C e CTRL+V e esqueceram de deletar o 'senhor comandante' e ficou ao 'senhor comandante da Massa Crítica' (rsrs) e aquilo se espalhou, depois teve uma 'Pedalada do comandante', né e tal, que é uma coisa muito engraçada, então teve essa tentativa de criminalizar, então o movimento jogou pelo outro lado: Ah, não é esse o jogo? Então vamos entrar na justiça para a obrigação dos 20% [...] (ENTREVISTA 4)

O fato relatado refere-se ao momento em que, após o Ministério Público conceder um parecer favorável ao evento, os cicloativistas aproveitam a oportunidade, como se uma janela tivesse sido aberta, “virando o jogo”, como eles mesmos relatam, pois quando se dirigem ao Ministério Público para questionar a aplicação dos 20% das multas, este abre um inquérito também entrando com a ação, conformando aqui outro repertório de ação utilizado pela rede enquanto um grupo de pressão que atua no fluxo da política.

Um entrevistado lembra também que, nessa época, haviam começado a dialogar com a mídia: “Ao invés da gente pegar e procurar a EPTC para reclamar por que eles não faziam nada, a gente começa a dialogar com a mídia e criar essa. Aí tem uma ação do Ministério Público que dá notícia e gera fatos, e aí, eles têm que começar a reagir.” (ENTREVISTA 5). Uma nota intitulada de “O troco dos ciclistas” publicada no jornal Zero Hora em 10 de janeiro de 2012 também aborda esse fator do inquérito civil aberto pelo Ministério Público, como podemos ver:

O MP abriu ontem um inquérito civil para investigar a aplicação do Plano Diretor Cicloviário pela EPTC. Na sexta, ciclistas reclamaram que o órgão descumpra a regra de investir 20% do arrecadado com multas na construção de ciclovias. A partir de denúncia da EPTC, o MP havia aberto inquérito para investigar o Massa Crítica, grupo que defende o uso da bicicleta. (ZERO HORA, 10/01/2012)

Outra notícia aborda o fato, publicada no jornal Zero Hora em 07/01/2012, conforme podemos ver abaixo:

Figura 15: Notícia publicada em 07/01/2012.

Novo round ciclístico

Ciclistas da Capital decidiram fazer a Empresa Pública de Transporte e Circulação (EPTC) provar do próprio remédio. Em audiência realizada ontem, entregaram ao Ministério Público um pedido de providências contra o órgão. Alegam que a EPTC não cumpre normas do Plano Diretor Ciclovitário – como o investimento de 20% do valor arrecadado em multas na construção de ciclovias e na educação para o trânsito em bicicletas.

No final do ano, soube-se que a empresa pública havia feito ao MP uma reclamação contra o Massa Crítica, movimento que defende o uso da bicicleta como meio de transporte.

Fonte: Jornal Zero Hora.

Questiona-se aqui o fato de, assim como Lied (2015) mostrou em sua pesquisa, ter havido uma “janela de oportunidades política” (conceito abordado por Kingdon e já exposto anteriormente) aberta durante determinado momento para que os atores da rede cicloativista apresentassem e reivindicassem suas demandas. O autor (2015) aborda em sua pesquisa o fato de a implementação do PDCI começar a ocorrer com mais força após o evento do atropelamento coletivo, como o destaque de um problema que demandava de atenção dos tomadores de decisão, com base na abordagem de Kingdon:

É mister lembrar que a implementação somente começou a ocorrer, nos moldes do que consta à Lei do PDCI, devido ao atropelamento coletivo da Massa Crítica, em fevereiro de 2011, ficando assim escancarado a falta de políticas públicas que atingissem positivamente e que resolvessem o problema das dificuldades enfrentadas por quem escolheu a bicicleta como seu modal de transporte. (LIED, 2015, p. 29)

Kingdon (2014) considera que as janelas são abertas por eventos, como uma fase em que ocorre quando um problema é reconhecido, há uma solução disponível e condições favoráveis na política. Portanto, as janelas apresentam oportunidades para que haja uma convergência entre os problemas identificados, as propostas de políticas públicas e a política (receptividade na esfera política ou mudanças no humor nacional). Contudo, conforme Kingdon (2014) destaca, essas janelas ficam abertas por um curto período de tempo e, depois, se fecham. Então, a mudança na agenda dependeria da capacidade dos empreendedores de política em aproveitar essas oportunidades. Conforme podemos ver na nota abaixo publicada no Jornal Zero Hora no dia 26/12/2011 em relação às reuniões que se iniciaram entre os ciclistas e a EPTC:

Figura 16: Nota publicada dia 26/12/2011

Bike

Poti Silveira Campos
poti.campos@gmail.com

Nova ciclofaixa

Iniciados depois do atropelamento de participantes do movimento Massa Crítica, em fevereiro, os encontros entre a Empresa Pública de Transporte e Circulação (EPTC) e ciclistas começam a dar resultados. O objetivo das reuniões é avaliar possíveis melhorias na cidade para tornar mais fácil e menos perigoso o deslocamento de quem anda de bicicleta em Porto Alegre. No momento, está em avaliação a implantação de ciclofaixas na cidade. A primeira delas deverá estar concluída, em breve, na Avenida Icaraí, no Bairro Cristal. Além da validade de eventuais obras, é louvável a atitude da prefeitura e da EPTC de promover o diálogo com ciclistas.

Fonte: Jornal Zero Hora.

Em relação a esse questionamento por parte dos cicloativistas e da criminalização do evento Massa Crítica, um entrevistado relata:

É, esse questionamento começou em 2011, começou ali, se teve uma promessa, que na época o Busatto era o secretário da Governança, que respondia pelo prefeito e ele falou: ah, a partir do ano que vem a Prefeitura vai investir os 20%, fez aquela promessa, mas no fim ficou naquela, interessante, tudo bem, vamos ver como é que vai ser. Chegou no ano que vem, que foi 2012 e não se fazia, aí aonde talvez a EPTC tenha dado um tiro no próprio pé ali de terem buscado no Ministério Público a criminalização da Massa Crítica porque tava incomodando o trânsito, a Massa Crítica, tava incomodando, tinha bastante gente, então ah o repórter aí ficava preso no trânsito 5 min. Por causa da Massa Crítica, já ia para a mídia fazer um “bafafá”. Nessa tentativa a gente conseguiu inverter, teve duas pessoas ali que eu vejo que tiveram um papel bem importante, que são advogados e foram na primeira reunião lá no Ministério Público porque eles queriam saber quem era o comandante da Massa Crítica e como é uma coisa que não tem nenhum organizador oficial assim, as pessoas quem quiser vai, quem quiser convida, mas tinha uns que inclusive diziam: não, não se deve ir porque vocês vão para lá, algumas pessoas disseram quem for para lá de repente assumirá uma responsabilidade e vai ter que responder depois por isso, mas eles foram com mais algumas pessoas que eu não lembro bem exatamente agora, eu acho que foi nessa primeira reunião no Ministério Público e foi ali que se conseguiu inverter, fazer o Ministério Público então porque o promotor na época que atendeu o pessoal ele disse ah, em 1º lugar parece que ele começou reunião lá dizendo que antes de ser, ele era motorista lógico, eu acho que ele usava o transporte público e era pedestre, então ele tinha essa noção da preocupação com a cidade desse ponto de vista e que se tinha o Plano Diretor Ciclovitário, como é que ele tava sendo cumprido e daí questionou a EPTC, então a gente conseguiu mostrar que a Massa Crítica era um movimento que existia no mundo todo, que era uma manifestação, né, que tava dentro da constituição e aí ele ah, beleza, Massa Crítica eu sei o que é, eu conheço, não tem nada de criminoso nisso, e o Plano Ciclovitário como é que tá? Começou a questionar a EPTC que tava lá também, aí foi que a coisa começou: ah e os 20%, e os 20%? até eles dizerem bom, a gente não aplica os 20%, se a gente manter essa lei assim, o Cappelari pode responder por improbidade administrativa, o Fortunati pode responder por improbidade administrativa, melhor mudar a lei, né, que daí a gente não responde por improbidade administrativa, foi o que eles fizeram e não teve manifestação, que eles aprovaram na Câmara que tinha uma base aliada de vereadores, o número de vereadores da base aliada do Prefeito é maior do que da oposição e conseguiram aprovar fácil, apesar de todo movimento que a gente fez. [...] (ENTREVISTA 15).

Em janeiro de 2012, o Laboratório de Políticas Públicas e Sociais (LAPPUS) ingressou com uma representação no Ministério Público para cobrar o cumprimento da lei. O Ministério Público pediu no mês de abril de 2013, em caráter liminar, que a Justiça obrigasse a prefeitura a aplicar 20% do valor arrecadado em multas na construção de ciclovias, mas obteve derrota em primeira instância, recorrendo, após, ao Tribunal de Justiça do Rio Grande do Sul (TJ-RS). Em agosto de 2013, o Tribunal de Justiça julgou que a lei era constitucional, obrigando os próximos orçamentos preverem o percentual correto e que os valores não aplicados desde a vigência da lei deveriam ser investidos em até dois anos. Conforme podemos ver com Barcellos (2015), em relação às contradições e conflitos por quais os

cicloativistas envolvem-se entre as diferentes esferas estatais, conformando uma atuação nos diferentes âmbitos do fluxo da política:

Os cicloativistas se veem envolvidos em contradições entre objetivos e diretrizes dos poderes executivo, legislativo e judiciário. Os conflitos na esfera do poder judiciário são menos frequentes na agenda dos cicloativistas. Já o poder executivo e legislativo sempre fez parte da esfera de ação dos Cicloativistas, em especial na esfera Federal e estadual. Projetos de inserção da bicicleta apresentados pelos Cicloativistas estiveram presentes, primeiro, nessas esferas. No que se refere a violência no trânsito, as questões são encaminhadas para o executivo estadual. Atualmente, é crescente a atuação dos cicloativistas na esfera do legislativo e executivo municipal, com atuação nas diretrizes orçamentárias e nos Planos Diretores, alocação de verbas e projetos de ciclovias e ciclofaixas. (BARCELLOS, 2015, p. 9)

No entanto, apesar dos atores da rede buscarem exercer pressão aos tomadores de decisão no fluxo da política e esta atuação fazer com que a Prefeitura acolha suas demandas, nem sempre resulta nos avanços que essa rede esperava ou gostaria:

Por um bom tempo por conta disso, o Poder Público se obrigou a sentar com a gente, sabe. E por conta de existir a lei, né, do Plano Diretor Cicloviário, tipo, que é um tiro no pé, eu acho que se hoje eles previssem tudo que aconteceu, eles não tinham encaminhado o Plano Diretor Cicloviário, sabe. A mesma administração que encaminhou o Plano, ela ignora o Plano, né. Mas enfim, e aí eles foram obrigados: “não, temos que ouvir esses caras porque é uma demanda.” Aquela coisa de como funciona a democracia, né, acolhe demanda, faz de conta que está ouvindo, mas nada acontece [...] (ENTREVISTA 7)

Na real o que aconteceu é que assim, eles entraram com essa ação contra a Massa, mas não existia a Massa, só que tinha que ir algumas pessoas lá para explicar isso, pessoas que sabiam, que iam, acabaram indo para explicar, e nesse ponto quem foi, teve esse processo: Ó, existe essa lei que não é cobrada e tem que fazer. Então assim, o que mudou, na verdade? Na minha concepção, o que mudou é que passou a gerar em fatos pelos quais a Prefeitura tem que reagir e esses fatos são sérios e graves e que, sei lá, se a gente parar para pensar que nesse cenário político atual tem um monte de gente que está passando maus bocados por questões muito menores do que essa, tipo essa percentagem das multas que ninguém sabe onde foi parar durante três anos. A gente está falando de quase 20 milhões de reais. Eu não sei, mas eu acho 20 milhões de reais muito dinheiro. Então o que eu acho que acontece é que nem eu te falei. Começa a ter mais reações, qual que é a postura que eu entendo que foi a decisão tomada pela Prefeitura, às vezes a gente tem aquele termo que fala de politicagem, né, que é um termo pejorativo, ele representa você fazer de conta que está no jogo, mas que, na verdade, não funciona assim, e para mim, a posição da Prefeitura, ela tem muito a ver com isso, assim, tipo acolhe, ouve, acha legal e aquilo já vai morrer assim. E aí você pega e vai alterando a maneira como essa mobilização vai funcionando e você vai jogando ela de um jeito que te incomoda menos, tipo assim: “Ah, vamos falar que um grupo de trabalho, vai trabalhar em cima de determinada coisa.” E beleza, e aí você pega e deixa as pessoas empenhadas em trabalhar por aquele grupo de trabalho que no final das contas é só para tentar justificar um projeto que você já tem e que você quer que saia, e aí você coloca esses caras para legitimar [...] (ENTREVISTA 5)

Muitos entrevistados lembraram nos relatos que nessa época existia um blog chamado *Vá de Bici*³⁹, muito utilizado para postagens dos cicloativistas e acessado pela mídia e pessoas interessadas em saber as discussões que estavam acontecendo nesse âmbito. Eles destacam a força desse blog, que tinha uma geração de pessoas ligadas à rede que analisavam a cidade em termos de políticas públicas, de intervenção urbana, de um redesenhar a cidade para ser mais amiga da bicicleta. No relato abaixo, podemos perceber a tentativa de influir no processo de construção da agenda da política de mobilidade da cidade através de um repertório, em que são apresentadas experiências e propostas em um espaço, caracterizando-se também um tipo de atuação no fluxo das soluções:

[...] Tinha algumas coisas bem legais assim, porque tinha um blog, na época muita gente usava blog, o *Vá de Bici* e o *Massa Crítica* e era um negócio que tinha umas produções bacanas e um nível assim de debate muito legal. Se você pegar e olhar antes do atropelamento e depois do atropelamento, você vê uma mudança absurda assim, porque tipo até então era um negócio mundial e umas discussões com um monte de referência teórica, um monte de coisa muito legal assim. E aí depois do atropelamento que começa a discussão na mídia começa a ter os "*haters*"⁴⁰, as pessoas que vão para lá para criticar e xingar e para falar um monte de besteira, e eu sinto assim que continua tendo um conteúdo bacana, mas já começou a diminuir para mim. Por outro lado, o que a gente fala no papel que o cicloativismo teve na pauta política, assim, eu acho que o *Vá de bici* foi o 1º grande marco assim, porque toda vez que postava uma coisa ali, aquilo tinha repercussão, e isso começou a gerar uma discussão política, teve uma época que eu tinha certeza, assim mais perto de 2013, que sempre tinha alguém da EPTC responsável por ler o que estava sendo publicado, tanto no site da Mobicidade quanto no *Vá de Bici* e tinha resposta, né, tipo, isso gerava uma certa necessidade de se mexerem assim de, pelo menos, justificar o que esses caras estão falando: "O que a gente vai falar para isso?" (ENTREVISTA 5)

Nesse capítulo, analisou-se a ocorrência do atropelamento coletivo considerado como um evento crítico, bem como se deu a cobertura do tema relacionado ao uso da bicicleta, às políticas cicloviárias e ao cicloativismo na mídia ao longo dos últimos seis anos em Porto Alegre, ou seja, como esse tema começa a entrar no debate público. Dada a ocorrência do evento *Massa Crítica* na cidade, a partir de 2008, e do destaque de um problema a partir do atropelamento coletivo em 2011, tomado como um evento-foco e um momento de "crise" de violência no trânsito, o engajamento e as mobilizações desses atores aumentam. Mesmo após a aprovação do PDCI, em 2009, continuam atuando enquanto um grupo de pressão, ao reivindicarem agora que esse seja cumprido, já que ele não vinha sendo implantado como o

³⁹ Blog de endereço virtual criado e alimentado por ciclistas e cicloativistas de Porto Alegre: <https://vadebici.wordpress.com/>.

⁴⁰ Palavra de origem inglesa e que significa "os que odeiam" ou "odiadores" na tradução literal para a língua portuguesa. O termo *hater* é bastante utilizado na internet para classificar algumas pessoas que praticam "*bullying* virtual" ou "*cyber bullying*". Disponível: <<https://www.significados.com.br/haters/>> Acesso em: 12. jul. 2017.

previsto. Nessa atuação, utilizam repertórios extrainstitucionais como: protestos em torno do atropelamento coletivo, *Ghost-Bikes* e a Pedalada Pelada, por exemplo. Ao longo dos próximos capítulos, retomaremos a algumas publicações noticiadas na mídia, apresentando de forma mais detalhada alguns fatos ocorridos na cidade que tomaram destaque.

6 PÓS-ATROPELAMENTO: MUDANÇAS NAS FORMAS DE ORGANIZAÇÃO E ATUAÇÃO DA REDE CICLOATIVISTA DE PORTO ALEGRE

Neste capítulo, apresenta-se como os atores cicloativistas vão mudando a forma de organizarem-se e demandarem, ao longo do tempo, caracterizando assim sua heterogeneidade, ampliando o leque com as diferentes formas de atuação, pois estes atores passam a utilizar outros repertórios, além de demonstrar uma qualificação de atores que buscam mais representatividade e canais legítimos oficiais para apresentarem suas demandas. Assim, há a especialização de grupos e atores na aposta de táticas mais institucionais ou através da elaboração de projetos e envolvimento no âmbito das associações.

Portanto, apresentaremos os diferentes processos que ocorreram no período após a ocorrência do atropelamento coletivo, relacionando à atuação da rede cicloativista nos distintos fluxos. Dentre eles, a realização dos dois primeiros Fóruns Mundiais da Bicicleta em Porto Alegre, a criação de novas importantes associações, a eleição de um vereador que defende pautas cicloativistas, mobilizações contrárias a um projeto de lei proposto pela Prefeitura, discussões a respeito da implantação do PDCI e a criação de dois novos espaços institucionais.

6.1 Fórum Mundial da Bicicleta (2012)

Um ano após o atropelamento, a rede cicloativista, ao unir diversos atores e grupos, demonstra sua capacidade organizativa ao decidir realizar o 1º Fórum Mundial da Bicicleta. Segundo relatos, o fórum começou a ser pensado no final do ano de 2011 para ser realizado em fevereiro de 2012, ou seja, o surgimento do fórum se dá quando viram que iria completar um ano do atropelamento e o que havia sido prometido ainda não estava em andamento. Portanto, a realização desse evento caracteriza-se aqui como um repertório utilizado como forma de chamar a atenção do Poder Público e pressionar os governantes no fluxo da política bem como de apresentar experiências, estudos e propostas, conformando-se uma atuação no fluxo das soluções. Vemos nos relatos abaixo como se deu o surgimento da ideia:

Então no Fórum Mundial surgiu a seguinte questão quando ia completar um ano de atropelamento a gente começou a conversar e aí o que vamos fazer? Porque a Prefeitura prometeu um monte de coisa e não fez nada, aí se tava inclusive se pensando em fazer algumas intervenções urbanas tipo como se faz a Bienal, sabe coisas assim, por aí e tal com algumas pichações e cartazes, faixas em locais estratégicos e aí um dos fundadores da ideia disse: “Não, mas porque que a gente não transforma num momento de discussão de projeto de cidade e chamamos de

fórum mundial?” Isso foi novembro para fevereiro, tudo daí horizontal, *crowdfunding* (financiamento coletivo), trouxemos o Chris Carlsson, a Mona Caron⁴¹ para virem e se fez uma discussão de cidade no Gasômetro e para ter uma ideia a Prefeitura não queria nem ceder o espaço para fazer o evento, né, (rsrs) e aí conseguimos o espaço e foi super legal assim, a Prefeitura cedeu o espaço, aí no segundo foi na Casa de Cultura Mário Quintana. (ENTREVISTA 4)

[...] Eu tava uma vez indo para casa depois de uma Massa Crítica e eu fui acompanhado por um cicloativista e mais uma pessoa, porque ele mora no Menino Deus e enquanto a gente estava passando ali pelo Menino Deus a gente parou para se despedir. Isso era tipo novembro ou dezembro e ele disse assim, claro, ele já tinha falado com mais alguém, não foi a primeira vez que se falou disso, mas ainda não era público: “O que tu acha de a gente fazer um Fórum Mundial da Bicicleta em fevereiro?” Eu disse: “Tá maluco, bixo? Dois meses? De que jeito? Eu acho que não vai dar, mas vamos lá” (rsrs). E deu, inacreditável, mas evidentemente esse evento ele respirou daquele restinho daquele oxigênio que algumas pessoas ainda tinham. (ENTREVISTA 3)

Outro entrevistado, ao ser questionado se havia participado dos fóruns, relata e demonstra em sua fala como se deu determinada “divisão de tarefas” por parte dos atores dessa rede que, ao se unirem, para o desenvolvimento dos variados repertórios que utilizam, como é o caso da organização do fórum, responsabilizam-se e engajam-se nas atividades que mais identificam-se e possuem capacidades para tal:

Particpei, pelo fato de estar sempre na Casa, então eu acabei participando do processo de construção da gênese assim do Fórum. Um dia o “Fulano” pegou, nós estávamos voltando para casa e ele diz assim, a gente tava pensando o que iríamos fazer no aniversário do atropelamento e o “Fulano” pegou e disse: não, acho que a gente pode fazer uma pedalada, um debate e aí a gente pensou várias pessoas, e o “Fulano” falou: “Vamos fazer um Fórum Mundial”. “Fórum Mundial, como, cara? Isso não existe, não tem como fazer um fórum mundial”. Daí ele tem essas coisas assim meio malucas e ele pegou assim e mandou um e-mail para o Chris Carlsson e perguntou olha a gente tá fazendo, mandou um vídeo e não sei o que perguntando se ele toparia vir para cá e ele: “Sim, topo”. E um dia ele chegou lá: “Eu falei com o Chris Carlsson, não sei o que e ele toparia”. E todo mundo disse: “Não, não dá, nós temos pouco tempo”. De fato tinha pouco tempo, isso foi no final do ano e aí eu lembro que foi lá em dezembro, daí a gente começou a reunir, não sei o que. E aí no final do ano o “Fulano” pensou em outras pessoas e a gente foi chamando algumas, eu até procurei algumas coisas, algumas atas e enfim daí a gente começou: Vamos fazer, não sei se vai ser fórum. E a gente convidou várias pessoas na lista, tinha um blog chamado Vá de bike, que era a principal ferramenta de comunicação, todo mundo se informava por ali e sabia o que tava rolando e a gente conversou com outro “Fulano” [...] (ENTREVISTA 6)

Conforme relatado acima, o cicloativista que havia pensado e sugerido em uma reunião na Cidade da Bicicleta a realização do fórum considera que, depois de ter levantado a

⁴¹ Artista de São Francisco/EUA, uma das precursoras da *Critical Mass* e ficou conhecida por pintar, entre outras imagens, painéis que retratam a poesia da bicicleta na vida das pessoas, além desse meio de transporte como símbolo de resistência e luta pacífica por cidades mais humanas e agradáveis. Foi uma das convidadas internacionais a participar do Fórum Mundial da Bicicleta. Sua palestra estava entre as mais esperadas, teve lotação máxima e transbordou inspiração para todos os lados. Disponível em: <<http://vadebike.org/2013/06/arte-de-mona-caron-nos-muros-de-porto-alegre/>>. Acesso em: 12. jul. 2017.

ideia, o Fórum foi surgindo, considerando ser a partir dali um processo coletivo. Um dos cicloativistas acredita que o mais interessante do fórum seja a riqueza da troca e que havia um clima propício para isso, pois o processo de construção foi cada um sugerir fazer alguma atividade (ENTREVISTA 6). Outro entrevistado destaca: “O que aconteceu assim do ponto de vista do Fórum Mundial da Bicicleta aqui uma coisa muito mais militante, engajada, de colaboração” (ENTREVISTA 4). Outro entrevistado conta como os atores dessa rede “abraçam” uma ideia, engajando-se e pensando no coletivo, um bem comum, buscando uma mudança ao acreditarem na causa da bicicleta, cada um fazendo um pouco, conforme já comentamos em relação a uma possível “divisão de tarefas”:

É que o que acontece, Porto Alegre tem um monte de pessoas que fazem, que se engajam mesmo, aí começa a aparecer as oportunidades e começa a aparecer as coisas e todo mundo que está aqui abraça. O Fórum Mundial da Bicicleta foi criado porque não, a gente precisa fazer alguma coisa, a gente não pode ficar de braço cruzado Depois do atropelamento coletivo, vamos fazer um Fórum mundial da bicicleta, isso foi definido na cidade da bicicleta, cada um faz uma coisa e ficou fácil. Honestamente, o fórum foi uma grande festa de a gente organizar tudo, porque quando viu a gente organizou, e quando viu estava acontecendo. Eu palestrei nos dois primeiros como mecânico de bicicleta, chamamos pessoas de outros lugares, fizemos cartazes, o Catarse para chamar. Mas, eu acho que o grande lance do cicloativismo de Porto Alegre é que as pessoas que tem aqui querem uma mudança real e elas acreditam na bicicleta. (ENTREVISTA 8)

Em relação a esse processo de organização do 1º fórum, os entrevistados contam que conseguiram trazer o Cris Carlsson, através de um *crowdfunding* (financiamento coletivo) que mobilizou várias pessoas. Dentre essas pessoas, algumas tinham contatos em São Paulo, no Rio de Janeiro, Brasília e em outros lugares e foram criando essa rede, convidando mais pessoas, então, nesse evento, vieram pessoas de outros países e de outras capitais como Florianópolis, São Paulo, Brasília, dentre outras. Foi na Cidade da Bicicleta, portanto, que se deu esse processo de construção e a maioria das pessoas que participavam das atividades nesse local, foram as que acabaram tocando mais a organização do fórum. Os relatos que vimos acima dos entrevistados vão ao encontro do que foi noticiado na mídia a respeito do evento do 1º Fórum Mundial da Bicicleta, conforme podemos ver na nota abaixo divulgada em 23/01/2012 no Jornal Zero Hora, demonstrando novamente uma construção do tema na agenda, conforme já abordado nos capítulos anteriores:

Figura 17: Notícia publicada dia 23/01/2012.

Capital receberá fórum mundial sobre bicicleta

Evento ocorre no aniversário de um ano do atropelamento coletivo de ciclistas na Cidade Baixa

Um ano depois de escandalizar o mundo com um ato de violência contra ciclistas, Porto Alegre quer virar centro internacional de discussão sobre o uso da bicicleta.

Para marcar o primeiro aniversário do atropelamento coletivo de ciclistas ocorrido no bairro Cidade Baixa, a Capital recebe, de 23 a 26 deste mês, o 1º Fórum Mundial da Bicicleta.

O evento contará com palestras, debates e oficinas sobre o tema. Será discutido o papel da bicicleta na mobilidade urbana, no turismo, no esporte e na preservação do ambiente.

– A bicicleta não é a grande solução universal para tudo, mas é uma saída viável para diferentes cidades e situações – ressalta Livia Araujo, uma das organizadoras do evento.

O ativista norte-americano Chris Carlsson, que em 1992 fundou o movimento Massa Crítica no mundo, reunindo ciclistas em São Francisco (EUA), participará do fórum no painel Cicloativismo como agente de mudança para cidades mais humanas, que também contará com a participação do diretor geral da Associação dos Ciclistas Urbanos de São Paulo (Ciclocidade), Thiago Benicchio.

O atropelamento de repercussão internacional, ocorrido na noite de 25 de fevereiro, será lembrado durante o evento, para reforçar o apelo pelo respeito àqueles que optam pela bicicleta como meio de transporte, explica Livia.

A programação do fórum conta ainda com eventos paralelos, entre eles passeios especiais, como o Bike City Tour, passando pelos principais pontos turísticos de Porto Alegre. Está prevista também uma pedalada dominical.

Usina do Gasômetro vai concentrar as discussões

A tradicional bicicletada da Massa Crítica, realizada toda última sexta-feira de cada mês, também está na programação, acompanhada por um ato por cidades mais humanas na Rua José do Patrocínio, na Cidade Baixa, local onde ocorreu o atropelamento coletivo.

Os fóruns e painéis vão se concentrar na Usina do Gasômetro, e pelo menos 25 oficinas já estão inscritas. Os temas incluem ciclismo veicular, mecânica básica de bicicletas, cicloturismo e ciberativismo. A participação nas atividades do fórum – oficinas, painéis e passeios – será gratuita, sem necessidade de inscrição.



Pelo menos 17 ciclistas ficaram feridos em fevereiro de 2011

Atropelamento correu o mundo

A noite do dia 25 de fevereiro de 2011 ficou marcada, em Porto Alegre, pelo atropelamento coletivo de um grupo de ciclistas do movimento Massa Crítica. Os ativistas realizavam sua pedalada mensal, que tem como lema “Um Carro a Menos”, quando foram atropelados pelo funcionário do Banco Central Ricardo Neis, 47 anos.

O grupo tomava espaços na Rua

José do Patrocínio quando começou um conflito com o motorista. Ele avançou sobre as bicicletas, deixando pelo menos 17 feridos. As imagens chocantes do atropelamento correram o mundo. A Justiça decretou a prisão preventiva de Neis, que ficou preso por 27 dias no Presídio Central e responde a processo por tentativa de homicídio qualificado.

Fonte: Jornal Zero Hora.

Podemos ver o relato abaixo que conta um pouco a respeito de como funcionou a organização do Fórum:

[...] E aí a gente começou a fazer assim uma lista do que vamos fazer, só que o pessoal anarquista começou: vamos fazer isso, vamos fazer aquilo. Daí eu me lembro, calma aí gente, não, pera aí então deixa que eu vou relatando aqui e vou, daí o que eu fui fazendo, passei essa lista para a gente ter um pouco mais de organização e o pessoal foi dando ideias e o que eu fui fazendo? Fui anotando o que a gente ia fazer e bom fomos montando grupos, né, e aí tinha lá o grupo das atividades para o aniversário do atropelamento e depois o que eu fazia? Eu relatava, no outro dia eu passava para o computador, organizava as ideias e mandava para todo mundo ver se estava de acordo e daí das ações meio que fechava a equipe e aí organizava “pintura no asfalto”, daí uma ação, daí depois eu mudava “pintar com técnica de stencil uma bicicleta torta danificada”, representando o atropelamento. Daí a equipe quem que ficou, eu organizava, isso aí eu aprendi com um colega, daí definia quem é que ia ficar. Eu lembro que o “Fulano” ficou numa dessa e ele foi preso (rsrs), foram pintar no asfalto. Aí a gente foi fazendo e a partir dali as coisas foram surgindo, daí colação

de cartazes, quem é que ficava, quem é que ia colar? Eu lembro que em três noites, a gente saiu por aí para colar cartazes, mandamos fazer aqueles cartazes, não lembro se foi duzentos, e saímos colando lambe-lambe pela cidade de noite, de madrugada e aí tinha um que tinha um expertise para fazer a cola, ele montou a cola e saiu pela cidade pintando e colando cartazes e tal. Outra coisa era a projeção em edifício, a gente ia e projetava isso aqui, convidava as pessoas para o fórum. E aí tem várias outras aqui, e aí no fórum social temático era ir ao fórum e a proposta era convidar pessoas estrangeiras para levar para outros lugares e aí divulgar isso. (ENTREVISTA 6)

Em relação à Cidade da Bicicleta, também vemos em Dalpian (2013) que além das reuniões para o Fórum Mundial da Bicicleta, havia uma oficina comunitária e ocorriam vários outros eventos como seminários e bate-papos com cicloativistas que poderiam envolver também o debate em torno de políticas públicas, permitindo destacar aqui novamente uma busca constante por conhecimentos e a qualificação dos atores dessa rede que buscam atuar no fluxo das soluções:

Em conjunto com a Oficina Comunitária, semanalmente ocorrem os seminários ou bate-papos com cicloativistas e indivíduos que frequentam a Cidade da Bicicleta. O espaço utilizado para este campo complementar é a casa cujo pátio serve para a Oficina, cedida no início de 2010 por um membro da família de Marcelo Sgarbossa, vereador eleito no ano desta pesquisa. Estas reuniões giram em torno de assuntos relacionados com a Bicicleta e as políticas públicas envolvendo-as (ou não). Por exemplo: as reuniões para o Fórum Mundial da Bicicleta ocorreram neste espaço. (DALPIAN, 2013, p. 79)

Os entrevistados contam que para a realização do primeiro fórum, a Usina do Gasômetro cedeu o espaço. Já o segundo foi realizado na Casa de Cultura Mário Quintana. Relatam que na época foi montada uma carta de critérios, que foi seguida nos dois primeiros fóruns realizados em Porto Alegre. Esses critérios buscavam manter certa autonomia tanto em relação ao Poder Público quanto em relação às empresas (e, neste sentido, não eram aceitos patrocínios de empresas). Nesse processo, cada um responsabilizava-se em fazer alguma coisa:

[...] E foi assim, eles [a Prefeitura] cederam o espaço, claro a gente aceitou, acho que teve umas águas do DMAE [Departamento Municipal de Águas e Esgotos, autarquia pertencente à Prefeitura de Porto Alegre] e tal, mas nada assim. Como eu já poderia dizer, vamos fazer uma análise dos fóruns, né, o de Curitiba por causa da universidade, mas ali assim já há uma, claro, a gente quer o apoio do governo, mas não aquele apoio no sentido de quase demonstrar assim, não, esse evento é da Prefeitura e esses ativistas aí estão ajudando a fazer, sabe. Então eu acho que tem que manter uma autonomia até para ti ter uma crítica. Que bom que o Poder Público apoia, mas não a ponto de anular e, muitas vezes, se percebe que o protagonismo do Poder Público pode anular uma iniciativa social, né. (ENTREVISTA 14)

É, então a experiência do Fórum, o primeiro foi assim, foi algo completamente assim, um facão, porque o que a gente precisava? Era janeiro e a gente não tinha lugar e dessas pessoas, cada um se responsabilizou em fazer alguma coisa e eu fiquei no grupo de pensar lugares, eu e mais dois cicloativistas, e aí a gente pensou 'vamos

mapear lugares'. A gente foi lá no Instituto de Educação, não dava, fui ver algumas escolas, liguei para o Teatro Renascença, fui lá, conversei e aí tudo tinha agenda porque já era no outro mês, entendeu? E aí a gente fez um pedido para a Prefeitura e a Prefeitura ficou assim 'ah, não sei o que e tal'. E a gente foi lá e gestionou eles, pensaram em ver a possibilidade de poder nos ceder a Usina e aí, a gente fez depois um pedido formal pedindo a Usina, né. E eles acabaram autorizando, a gente conversou com o Busatto e eles: “Não, vocês são parceiros, o que mais vocês precisam?” E aí, fez aquele velho “enrolation” para emprestar e aí eu lembro que a gente fez: Olha só, esse aqui é um pedido que a gente fez para o Sergius Gonzaga, que é o secretário de cultura para emprestar. Eu fui lá, entreguei em mão e pedi o recebido, explicando que era para empréstimo da Usina do Gasômetro e aí eles emprestaram, assim, de última hora. A gente já estava desesperado de onde é que ia ser e não sei o que, e aí a gente foi lá com o Busatto e o Busatto: “Não, não”. Só que depois a gente foi entender que ele queria capitalizar isso como 'não, a Prefeitura está apoiando'. E a gente avaliou e 'não, tudo bem’. Tanto que nas reuniões, teve um momento que tinha uma coisa que era altamente transgressora [...] O Busatto ficou sabendo que a gente ia fazer algumas ações, que era pintar alguns lugares, colocar faixas sobre o 'carrocentrismo tem cura', 'carrodependência tem cura', a gente colocou cinco ou seis faixas em alguns viadutos, procura no Vá de Bike lá que tu vai achar lá. A gente pintou lá na Cidade da Bicicleta e colocou como um fato para mobilizar as pessoas, mas o que tá acontecendo, né e aí também a gente fez panfletinhos, a gente pediu para um de nós montar e aí a gente cotizou lá uma rifa que a gente fez para poder tirar xerox, um dava, o outro dava dez, o outro não sei quanto. E aí qualquer um podia sugerir, modificar, e aí enfim, daí o processo do 1º fórum foi completamente organizativo, voluntário. Quando a gente fez a construção era que a gente não ia aceitar patrocínio de empresa, privado ou governamental que quisesse influenciar ou retirar a autonomia do movimento para escolher quem ia poder falar ou o que ia poder falar ou o que ia acontecer, então isso foi uma característica do fórum. (ENTREVISTA 6)

Em relação à influência dos fóruns sociais mundiais no processo de construção do fórum, alguns entrevistados acreditam haver certa influência até pelo fato de Porto Alegre “respirar” um ar de debates de fóruns, conforme um cicloativista lembra ao comentar do Fórum Mundial da Bicicleta: “[...] e Porto Alegre já tinha uma característica da cidade exatamente pelo orçamento participativo, pelo fórum social mundial, por várias coisas que criaram esse símbolo, né, de Porto Alegre” (ENTREVISTA 6). Quanto questionado em relação à influência do fato de já acontecer em Porto Alegre tradicionalmente vários fóruns, outro cicloativista que participou da organização, responde:

É, sim, sim, teve muita influência no meu entendimento sim, porque a gente respira, aqui a gente tem uma coisa, a cidade ela conspira. Então assim surgiu, daí tu olha, as pessoas olhavam para nós no fórum: “Ah, vocês são de Porto Alegre, onde surgiu o Fórum Mundial da Bicicleta, como é que é lá e bah, bah?” E nós: “Bom, desde o atropelamento até hoje a cidade aumentou 20 quilômetros de ciclovia, quantas campanhas culturais para mudar a cultura também? Eu não saberia dizer alguma, não sei”. Sabe, é duro, né? O que mais precisa acontecer numa cidade além de um atropelamento desses para tu pensar? (ENTREVISTA 4)

Os entrevistados que participaram do processo de organização dos dois fóruns, acreditam que o processo do segundo foi diferente, pois já estavam um pouco mais organizados, já possuíam dinheiro em caixa, já havia pessoas de São Paulo apoiando, pessoas

de Curitiba que ouviram falar da repercussão do primeiro, tendo assim uma rede formada. Conforme vemos com Barcellos (2015) em relação aos movimentos transnacionais presentes em tais fóruns:

Na primeira década desse século, ampliaram-se os movimentos que ultrapassam as fronteiras da nação; são transnacionais, presentes no Fórum Social Mundial e no Fórum Mundial da Bicicleta, que atuam através de redes de informação. Novíssimos atores entraram em cena, tanto do ponto de vista de propostas que pautam para os temas e problemas sociais da contemporaneidade. (BARCELLOS, 2015, p. 9)

Portanto, vimos que um ano após a ocorrência do evento- crise, foi desenvolvido e utilizado outro tipo de repertório que se conformou em um tipo de atuação no fluxo das soluções ao debater experiências e propostas com especialistas da temática, gerando certo tipo de qualificação aos atores da rede que buscam atuar em tal fluxo. A utilização desse repertório também visou tomar destaque do Poder Público com as intervenções realizadas na cidade, buscando pressionar os tomadores de decisão para o cumprimento do que haviam prometido. De acordo com os relatos vistos acima, também foi possível verificar que, por parte dos atores dessa rede, o atropelamento e o fórum mundial da bicicleta são considerados marcos estruturais e temporais do cicloativismo, assim como a importância da Cidade da Bicicleta considerada como um local de encontro.

6.2 Criação de novas associações representativas de ciclistas

A partir do atropelamento, alguns atores da rede cicloativista avaliam que também poderiam lutar por suas causas de outras formas, acreditando que, ao estarem mais organizados, poderiam mobilizar e influir mais. Assim, ao perceberem a importância de, nesse momento, poderem dialogar com o Poder Público e com a mídia, vem a constituição de um corpo mais institucional, pois começam a pensar na criação de novas associações para deterem mais representatividade e legitimidade, porque o Poder Público não poderia chamar os representantes da Massa Crítica para o diálogo em um canal formal e institucional, por exemplo. Como nesse evento não há hierarquia nem porta-vozes e, até mesmo, alguns participantes do evento são contrários a um envolvimento no âmbito institucional, visando atuar apenas no âmbito exterior ao Estado, demonstramos aqui como os atores “se dividem” ao optarem por atuar em cada um dos fluxos através das diferentes formas de repertórios que utilizam:

[...] O atropelamento ele gera um boom nas pessoas que andam de bicicleta e gera uma união delas, isso gera os Fóruns Mundiais que hoje eles são afirmação, né, vai

para o México e tal. E tudo o que acontece hoje, quer queira quer não, partiu disso, né. A Cidade da Bicicleta ia ser inaugurada naquele dia e não foi possível e tal, então tudo isso reverbera de lá, essas pessoas que se organizavam e ficavam mais atuantes nesse momento, né, elas hoje não participam (do Massa Crítica). Aí começou a se ver a necessidade de estar organizado enquanto associação para discutir com o Poder Público, né, para ter mais representatividade, que é outra coisa que a Massa não tem, que é representante. Daí, bom, então vamos criar as associações, né. Daí surgiu a ACPA e surgiu a Mobicidade e aí com isso foi bom, porque a gente começou a ter uma representação junto ao Poder Público, mas, ao mesmo tempo, houve um desgaste porque essas últimas gestões não são nada abertas ao diálogo e é uma coisa assim meio que a gente vai lá, e aí? Não adiantou em nada. (ENTREVISTA 7)

É, isso é uma das coisas que é importante assim, porque no começo toda vez que a mídia queria falar com alguém, ela queria falar com quem? Com o representante da Massa Crítica e isso não existe, mas isso foi muito bizarro assim. É muito difícil para eles entenderem e até hoje eles não entendem, mas não existe. E aí quando você tem lá a associação e você tem como discutir esses conceitos entre as pessoas que fazem parte da associação, você pode falar como representante da associação ou você pode falar tipo: “Ah, eu faço parte da associação”. E na minha concepção é isso: O que/quem é o cara? Eu sou associado da Mobicidade e aí, sim. (ENTREVISTA 5)

A avaliação de que também poderiam lutar por suas causas de outras formas também é influenciada, a partir da organização do 1º Fórum, momento em que os cicloativistas percebem a importância de estarem mais organizados:

A partir do 1º Fórum mundial da bicicleta, decidimos que nós organizados, a gente fazia muito mais barulho do que se a gente vivesse no sistema anarquista, porque querendo ou não o Massa Crítica tem uma tendência meio que sem partido político, sem hierarquia, sem porta-voz, meio que uma anarquia. A Massa ainda não tem porta-voz, não tem nada, mas a partir do momento em que tu acredita na causa, tu tem que berrar por ela. (ENTREVISTA 8)

Portanto, nesse momento, atores dessa rede começam a apostar de forma mais incisiva em táticas e repertórios institucionais através da participação nos espaços do Poder Público por meio das associações e entidades formalizadas. Tais táticas envolvem, como já abordado nos capítulos anteriores, a apresentação de estudos e propostas de suas demandas no fluxo das soluções e a tentativa de exercer pressão nesses canais institucionais. Em relação à mudança nas formas de organização e atuação dessa rede, podemos analisar em Machado, Prolo e Santos (2016):

Foi também a partir do evento do atropelamento que, da Massa Crítica, surgiram associações que constituíram-se enquanto pessoas jurídicas representativas da causa para buscar determinados espaços de interlocução e reivindicação frente ao Poder Público: a Associação dos Ciclistas de Porto Alegre – ACPA, em Dezembro de 2011; e a Associação Pela Mobilidade Urbana Com Bicicleta – MOBICIDADE, em Junho de 2012. (MACHADO; PROLO; SANTOS, 2016, p. 124)

Antes de ocorrer o atropelamento, conforme já exposto anteriormente, duas instituições já atuavam no âmbito do ciclismo e cicloativismo como a ACZS (mais no âmbito

esportivo do ciclismo) e o LAPPUS. O LAPPUS foi criado em 2005, depois que o vereador Marcelo Sgarbossa voltou da Itália com a ideia de montar um laboratório:

É uma estrutura formal, é uma entidade, quando o Marcelo voltou ele disse assim: “Olha, eu vi uma experiência na Itália que lá eles chamavam de LAPAS acho, era um laboratório de pesquisa que analisava políticas públicas e aí a gente tá pensando em fazer, eu estou pensando em montar”. E aí convidou algumas pessoas, eu no momento não estava podendo, eu estava envolvido com outras temáticas, questão de acessibilidade, pessoas com deficiência. E aí, ele montou o laboratório, começaram a fazer as discussões no laboratório e ele montou um estatuto, né, com diretor, tesoureiro, enfim aquilo que o código civil exigia uma estrutura mínima para cumprir a exigência formal e também como uma forma de ter uma entidade. (ENTREVISTA 6)

Na época da Cidade da Bicicleta, o local também era usado para a realização das reuniões do Laboratório, conforme podemos ver também em Dalpian (2013) que afirma ser onde ocorria a maior parte do contato dos atores da rede cicloativista com membros que atuam no âmbito institucional e político oficialmente. Durante um período, Marcelo atuou como diretor do Laboratório. Atualmente não é mais o diretor, mas continua fazendo parte da entidade. Segundo Dalpian (2013),

Este espaço é parte do Laboratório de Políticas Públicas da Cidade da Bicicleta. É neste espaço que ocorre a maior parte da ligação política direta e oficial dos participantes da Massa Crítica com o governo. O diretor do Laboratório foi eleito, em 2012, vereador da cidade de Porto Alegre. Começa-se a perceber, neste campo, a atuação do político em assuntos que envolvem a bicicleta na cidade. Como ex-corredor profissional, ciclista engajado e membro antigo da Massa Crítica, suas iniciativas envolvendo a bicicleta são percebidas positivamente por participantes tanto da Cidade da Bicicleta como da Massa Crítica. (DALPIAN, 2013, p. 79)

A entidade, desde sua criação, ajudou a promover uma série de ações e iniciativas, muitas na própria Cidade da Bicicleta. Dentre elas, o Fórum Mundial da Bicicleta e o Brique da Bike, um brique de trocas de peças de bicicletas. O LAPPUS participa também como uma das instituições integrantes do Grupo de Trabalho de Segurança para Ciclistas do DETRAN-RS, conforme veremos mais adiante sobre esse Grupo. O Laboratório também realiza estudos e atua como as demais entidades no fluxo das soluções através do repertório caracterizado pela apresentação de estudos e propostas ao Poder Público. Um desses exemplos é lembrado em um relato de que, no ano de 2012, o núcleo de Cicloatividade do LAPPUS iniciou um estudo com os pontos críticos do projeto da ciclovia da Ipiranga, sendo feitos vários registros fotográficos e vários tipos de apontamentos (ENTREVISTA 4).

Em relação ao surgimento de outra importante associação, a Associação de Ciclistas de Porto Alegre (ACPA), de acordo com alguns entrevistados, ela já vinha sendo pensada antes mesmo de ocorrer o atropelamento coletivo. Uma entrevistada que participou desde o

início da constituição, relata: “Na verdade, assim, no dia que aconteceu a história do atropelamento, a gente estava reunido na minha casa, debatendo a criação da ACPA, então já vinha acontecendo reuniões” (ENTREVISTA 19). E continua contando que já vinham discutindo sua criação e realizando reuniões há mais tempo para ver como ela seria criada:

Acontece há muito tempo, mas na prática assim, seis meses antes a gente já estava discutindo estatuto, se a gente queria uma estrutura horizontal ou vertical. Um dos pontos principais de discussão no debate foi a questão de não ter na diretoria ninguém filiado a partido, né, para não instrumentalizar a Associação, então assim já vinha acontecendo. (ENTREVISTA 19)

Um entrevistado que participa da ACPA afirma que estavam previstas reuniões mensais da entidade, mas atualmente (no ano de 2016) afirmou que nem sempre vem ocorrendo. Quando questionado em relação à atuação da ACPA, responde que a atuação deles acaba sendo mais através de uma participação institucional em um Conselho e nas reuniões do presidente da entidade com o Poder Público (ENTREVISTA 13). Aqui, destacamos novamente o repertório mais comumente utilizado pelas entidades no fluxo das soluções, que se caracteriza pela participação institucional em espaços de diálogo oficiais.

Segundo relatos, após a criação da ACPA, alguns atores cicloativistas não ficaram totalmente satisfeitos, pois gostariam que a associação tivesse outras características e um funcionamento diferente, buscando uma entidade mais horizontal e que não houvesse restrições de vinculações aos partidos políticos, como foi definido que seria nessa entidade. Assim, esses atores, dentre eles alguns que possuíam afinidades com o anarquismo, juntam-se e pensam em criar outra entidade formal. Porém, buscando uma filosofia e um funcionamento um pouco diferente das existentes, ao desejarem um processo de construção coletivo e mais aberto, que pudesse ser mais horizontal do que hierárquicos. Assim, foi criada então a Mobicidade. Podemos ver um pouco sobre a criação dessa entidade no relato abaixo:

[...] Além da Mobicidade, tem a Associação dos Ciclistas de Porto Alegre, que o que aconteceu assim, a Mobicidade a gente queria que fosse uma coisa mais não-hierárquica aquela coisa mais horizontal. A ACPA é uma coisa mais hierárquica e o Presidente centraliza aquela coisa e o nome dele que aparece mais da associação né. Eu cheguei a fazer parte das duas, depois fiquei só na Mobicidade, mas depois, na verdade, eu acabei não participando de nenhuma das duas mais ativamente. Então tem essas duas, eu acho importante essas duas, o Presidente da ACPA é um cara que ele representa ali a Associação ou ele é praticamente a associação, mas ele é muito ativo, ele participa bastante das coisas e a Mobicidade tem mais pessoas que participam, mais pessoas que fazem mais coisa, assim não é tão centralizada, é um pouco mais disperso e bem uma coisa horizontal, uma filosofia um pouquinho diferente. Mas as duas têm o mesmo objetivo de tentar fazer com que a bicicleta fique melhor para a cidade. (ENTREVISTA 15)

Podemos refletir em Barcellos (2015), quanto às diversas formas de organização entre os cicloativistas:

Nos últimos anos, esses movimentos cresceram. Muitos se autodenominam organizações horizontais, sem lideranças. Usam a internet para se mobilizar. Fazem bicicletadas, pintam seus corpos e fecham ruas. Alguns de seus dirigentes formaram outros grupos de cicloativistas, afirmando terem tido dificuldades de trabalhar com estrutura extremamente horizontal. Percebe-se que no decorrer do tempo, foram observadas diversas formas de organização entre cicloativistas. (BARCELLOS, 2015, p. 4)

Muitos atores que participaram da organização do 1º Fórum ajudaram a criar a Mobicidade, pois vemos nos relatos que entre 2011 e 2012, essas pessoas reuniram-se muitas vezes para criarem a entidade. Um dos entrevistados relata que começou a convidar as pessoas a juntarem-se, com argumentos do qual acreditava poder vir a ser essa nova associação. Podemos ver com os relatos abaixo como recordam desse momento de criação da entidade:

Em 2012, surge mais ou menos junto com o 1º Fórum, só o que aconteceu é que como os fóruns estavam acontecendo aqui em Porto Alegre e a maior parte das pessoas envolvidas, pelo menos na Mobicidade, que é associação da qual eu faço parte desde o início, eram as pessoas que estavam puxando a organização do fórum. E a gente não tinha braço para organizar um fórum e a criação de uma associação, né, então o que acaba acontecendo é que até o 1º Fórum, a Mobicidade ficou meio que ali, né, está sendo criada. Na prática todo mundo estava fazendo um monte de coisa em relação à bicicleta, mas não diretamente na associação, por exemplo, a gente tinha assembleia, tinha reunião, nada que funcionasse, mas em compensação a gente se reunia todos duas vezes por semana por conta do fórum. (ENTREVISTA 5)

[...] Vamos criar uma massa crítica intelectual, que nós tenhamos dados, que nós consigamos criar, produzir material, digamos assim tecnicamente comprometidos, tecnologicamente desenvolvidos, com estrutura formal, acadêmica, para dar legitimidade porque tu não pode mexer na mobilidade urbana porque tu é muitos, ou seja, tu pode mexer na mobilidade urbana porque tu representa muita gente e porque tu apresenta conceitos tecnicamente fortes, não porque somos muitos. (ENTREVISTA 11)

Alguns entrevistados relataram os problemas que eram enfrentados por parte dos atores que participavam das reuniões e audiências públicas exporem-se demais, expunham-se a críticas ou não serem levados a sério, por não representarem e não fazerem parte de nenhuma organização formal que pudesse falar em nome de um conjunto de pessoas: “Muitas vezes, essas pessoas acabavam sendo questionadas por outros cicloativistas dizendo: como é que fulano foi lá falar em meu nome?” (ENTREVISTA 3). Destaca-se que muitos atores questionavam o fato de participantes do evento Massa Crítica não poderem falar por todos os que participavam. O entrevistado abaixo relata a respeito do diálogo com as associações:

É que, na verdade, o que acontece, eles não tinham como dialogar, né, tipo na massa não existe o diálogo, não tem outro papel, então esse é um ponto que torna uma mudança. E quanto a questão da legitimidade e da legitimação, é, eu acho que existe uma profunda necessidade, uma profunda carência assim, tanto da mídia quanto da nossa cultura, em geral, em colocar sobrenome nas pessoas, daí esse sobrenome não

é necessariamente o sobrenome, tipo o que faz e não o que é. Tipo se eu ligar para um lugar e perguntar “aí, eu sou a Dani”, “Dani da onde?” Eles têm que ter esse nome, assim, e nesse aspecto, a criação das associações elas facilitam muito esse diálogo, porque se você chegar para falar tipo com o Capellari da EPTC e você falar que você é o Cadu, fala para ligar outra hora. Agora outro negócio que é maluco, na Mobicidade é horizontal, ou seja, não tem cargos, mas legalmente, que é outra parada, você tem que ter lá o presidente, o tesoureiro e aí o que acontece é que a gente sorteia, mas assim quando você chega e fala para o cara que “eu sou o presidente da associação”, é diferente de falar que “eu sou da associação”, tipo já mudou, e isso é o que vai facilitando esse diálogo. (ENTREVISTA 5)

Portanto, houve um momento em que alguns atores da rede cicloativista perceberam a importância e a necessidade de estarem mais institucionalizados para poderem, dessa forma, reivindicar junto ao Poder Público. Nesse período, antes da criação de novas associações, o LAPPUS era a entidade existente que mais buscava cumprir esse papel, na visão dos cicloativistas. Sobre o surgimento de novas associações nos últimos anos, vemos os relatos abaixo:

Acho que a Mobicidade ela nasceu para se procurar cumprir esse papel de representação com o Poder Público que represente de alguma forma, os ciclistas, né. Não na sua totalidade, porque isso é ilegítimo, mas de um grupo que se organiza. E ela funciona na base da doação, né, do voluntariado, então ela tem as suas pendências, assim, nesse sentido, às vezes algumas coisas começam e não são contínuas, essa coisa com o Poder Público nem todo mundo já está engajado e a fim de encarar. (ENTREVISTA 7)

Acho que começou a se organizar mais, ter essa representatividade que não tinha antes e poder se representar, né. Começou-se a se organizar um pouquinho melhor porque antes era: precisa de alguém, porque uma rádio quer alguém que vá lá para falar da bicicleta, ah, quem vai né, quem é que pode? Então ficava muito assim, hoje como tem uma associação, a própria mídia pode procurar a associação, tem pessoas ali e mesmo as pessoas de dentro da associação, elas mandam os e-mails: quem é que pode, quem é que não pode? Mas aí pelo menos tem algum lugar para se procurar, algum lugar para se organizar isso, isso é importante, fazia bastante falta na época, a gente tava sentindo bastante falta disso, até para ser algo oficial assim, institucionalizar. (ENTREVISTA 15)

[...] acho que cumpre um papel fundamental essa representação institucional assim, ajuda, né, mas também vai encontrar limites, né, tudo vai ter limites, né, não é que tu indo para a institucionalidade, indo para partidos também não vá ter limites, né, mas eu acho que sim, até agora digamos o Poder Público tem um canal institucional para ser. E essas instituições, associações elas também têm sempre um caráter sempre democrático, né. (ENTREVISTA 14)

[...] algumas pessoas anarquistas e que tinham uma percepção mais anarquista do processo, até eles, em algum momento, se convenceram que era importante naquele momento, né. Tinha pessoas anarquistas que tinham uma resistência contra isso, quando a gente colocou para um deles, eu lembro que um dia eu tava lá e eu disse: “cara, eu acho que é importante nesse momento ter essa entidade, mesmo que ela não faça muita coisa, mas para poder pelo menos dialogar com a Prefeitura”. E ele se deu por convencido quando ele entendeu que uma entidade representava mais que o desejo dele, né e em vários momentos, ele tentou conversar só ele, enquanto pessoa individual, dentro da Prefeitura, né, e não teve sucesso. E até ele naquele momento se convenceu, tanto que ele tocou a entidade por um período (de 2012 até 2014 acho), ele estava mais ativo, estava mais à frente de algumas ações, e agora ele saiu. E o movimento tá exatamente em crise porque não tem alguém que fique gerenciando

isso, né. O movimento é assim, alguém tem que fazer, mas ele pegou e puxou sozinho dentro de uma característica e, essas pessoas que estavam na entidade muitas delas têm essa característica, né, de tocar, de se aglutinar, da convergência, de se organizar e eu acho que esse foi o sucesso da Mobicidade, né, de ter pessoas que tivessem uma leitura um pouco mais crítica com relação à sua própria atuação, atuação do movimento e isso permite enfrentar, conceber novas estruturas. E a Mobicidade pela horizontalidade e pela experiência que eles tiveram no movimento de trazer um pouco dos anarquistas, oxigenou o movimento, então isso deu gás assim para as pessoas acreditarem que dava para fazer. (ENTREVISTA 6)

Destaca-se em um dos relatos acima, o fato de que até mesmo alguns atores cicloativistas com tendência mais anarquista avaliarem, nesse momento, que seria importante a formação de novas associações para poderem dialogar com a Prefeitura pelo fato de que uma pessoa, ao tentar conversar de forma individual, não era considerada. Em relação a esse ponto, outro entrevistado aponta que mesmo muitos acreditando que era necessária a institucionalização, não houve unanimidade e consenso, pois alguns (principalmente os que atuavam em ações extrainstitucionais como o evento Massa Crítica) apresentavam resistências e não desejavam se envolver nesse âmbito. No relato abaixo, temos a opinião de um entrevistado que considera que era importante, por ser mais uma ferramenta que permitia a luta por suas demandas e pelo fato de que acredita que uma pessoa sozinha possui menos força do que uma ação em conjunto:

Teve pessoas de todas as visões, teve pessoas que acharam que não era necessária a institucionalização, tem pessoas que disseram: “Nossa, nós tínhamos que fazer isso para ontem”. Teve pessoas que disseram: “Não, a gente faz, mas não vai muito”. Eu faço a avaliação de que era importante, eu nunca tive a utopia de que nós formando uma associação todos os problemas estavam resolvidos, ela é só mais uma ferramenta, porque a lógica administrativa de como o Poder Público é organizado te obriga que como um cidadão sozinho é o fraco, em conjunto, tu ages com mais força. (ENTREVISTA 1)

Conforme concluímos nos relatos, nem todos os atores cicloativistas dispõem-se ou desejam atuar participando dos canais oficiais do Poder Público e engajar-se nesse âmbito mais institucional. Muitos que apresentam resistências por acreditar que esse tipo de atuação apresenta limitações normalmente buscam atuar somente nas ações extrainstitucionais como repertórios de protestos, manifestações ou eventos, não havendo, portanto, consenso entre os atores cicloativistas em relação ao diálogo com o Poder Público.

Entretanto, entre os que desejavam atuar nesse âmbito, um entrevistado afirma ter percebido a necessidade de se institucionalizarem e assim, possuírem mais legitimidade para participarem dos canais institucionais formalizados, buscando fazer uma resistência organizada (ENTREVISTA 1).

Os cicloativistas também relatam o fato de que se eles não possuem algum conhecimento técnico, vão atrás de documentos e especialistas da temática, convidando-os para acompanhá-los nas reuniões com o Poder Público, considerando estarem subsidiados por pessoas de fora também. Em relação a uma profissionalização e qualificação dos atores que representam suas associações nos espaços institucionais do Poder Público, destaca-se um conhecimento acumulado e compartilhado por parte dos que buscam atuar no fluxo das soluções, podendo ser relacionado novamente à comunidade de especialistas:

[...] porque normalmente o grupo que se faz representar dentro desses espaços de controle social são grupos que tenham um know how e um acumulado muito grande no discurso de transformações, de cidade, de técnica, tu entende? Então viajam muito, conhecem muito, tem muita relação em redes e etc então eles têm uma contribuição muito grande a dar e esses atores eles normalmente vem com muita qualidade para dentro de setores que às vezes não compartilham, não conhecem, não sabem, não são enfim, não faz parte disso, né. Então eles levam uma contribuição muito importante para dentro desses espaços assim e isso vai interferindo, obviamente interfere positivamente, né. Normalmente as pessoas que representam as associações, organizações lá dentro retornam também para seus grupos, compartilham com os demais o que está acontecendo, que está sendo discutido, o que vai ser e tal.. Então eu acho que é uma coisa bem importante que faz com que a coisa vá mais longe, né. (ENTREVISTA 4)

Portanto, as entidades representativas apresentam projetos e estudos à Prefeitura, pois além do conhecimento prático, muitos de seus integrantes buscam se qualificar e compartilhar de conhecimentos específicos para poderem opinar e realizarem discussões com os técnicos do Poder Público. Vemos projetos que foram elaborados e apresentados à Prefeitura na tentativa de exercer uma influência junto ao Poder Público: “[...] a gente fez o “E se aqui fosse uma praça?”, que é um projeto incrível, só que ele foi uma ação, então aí entra a profissionalização, de ter alguém que fez o projeto, é um arquiteto, ele fez um estudo e foi apresentado.” (ENTREVISTA 20). Aqui, novamente, podemos destacar o repertório de participação institucional através da apresentação de experiências, projetos e estudos realizados pelos atores dessa rede no fluxo das soluções:

A gente não é uma associação que só questiona, a gente propõe soluções também, a gente teve o E se aqui fosse uma praça? Ali foi entregue o projeto de arquitetura gratuito que foi entregue para a Prefeitura, um projeto assinado por um arquiteto. O Rua para todos no Centro, a “pedestrovía” que tem na Dr. Flores a ideia partiu da Mobicidade, não foi da Prefeitura, nós é que identificamos que tinha necessidade, que as calçadas eram muito estreitas e tinha um fluxo muito grande de pessoas e que não tinha a quantidade de carros que justificasse uma calçada daquele tamanho, então se viu que se avançasse a calçada e fizesse. A questão da Andradadas e a forma que vão fazer o calçamento da Andradadas nós é que influenciámos a questão. A Mobicidade é uma associação muito ativa [...] A gente não fica só problematizando, a gente propõe, mas vai sempre depender do interesse do Poder Público porque não vai partir da associação, vai sempre depender de quem te escuta. (ENTREVISTA 1)

Ainda em relação ao fato das entidades e os atores cicloativistas atuarem (ou buscarem atuar) em alguns momentos como uma comunidade de especialistas ou participantes invisíveis no processo de especificação de alternativas, um dos entrevistados defende que as entidades deveriam se aprimorar mais ainda tecnicamente, ao buscar parcerias com universidades e outras entidades como o IAB (Instituto de Arquitetos do Brasil) e o CREA-RS (Conselho Regional de Engenharia e Agronomia do Rio Grande do Sul). Esse entrevistado destaca a importância dessa rede de atores apresentarem estudos técnicos, além de pressionar de outra forma, tais como protestos, mobilizações, negociações e abaixo-assinados, pois acredita que a produção de estudos técnicos seja a forma que mais ganha força, considerando que atualmente é o momento dessa rede evoluir e, em sua visão, isso só se consegue com parcerias técnicas para serem produzidas propostas mais contundentes (ENTREVISTA 9).

Na eleição para Governador em 2014, a associação Mobicidade realizou uma ação através do GT Eleições (Grupo de Trabalho interno da entidade) oferecendo para os candidatos a governador do 2º turno assinar um documento chamado carta-compromisso. Na última eleição municipal de 2016, também enviaram aos candidatos à Prefeitura para ver quem se comprometeria a um compromisso com a mobilidade urbana da cidade:

É, que é o constrangimento: Ó, tu assinou. Na eleição para Governador em 2014 a Mobicidade fez no 2º turno, ofereceu para o Sartori e para o Tarso coisas que são regionais, o Tarso assinou através da candidata vice Abigail, o Sartori não quis nem receber e aí agora a gente pensa em fazer esse mesmo processo com os candidatos a Prefeito, sabe, mostrar para eles, é uma ação da Mobicidade, o GT Eleições, tem um projeto nacional que é da UCB que é o Bicicleta nas Eleições. Então, a gente fez em 2014 essa carta-compromisso, aí bom, vamos repetir a carta-compromisso esse ano que é mais importante porque é local? Vamos. Aí quando a gente decidiu isso ao mesmo tempo a UCB lançou esse edital. Outras cidades já fizeram, mas aí o que a UCB fez, ela viu que várias cidades fizeram cartas-compromissos, montou um projeto com um material, compilação de legislação e tudo, bom vamos distribuir para as cidades para dar auxílio para elas criarem suas cartas-compromisso e aí eles dão aporte financeiro, pequeno assim para tu poder produzir algum material, fazer um coquetel de lançamento se for o caso, a Associação que vai decidir o que fazer com a grana, é pouca, tipo não paga trabalho de ninguém nem nada, é só para essa estrutura mesmo e é isso e vamos selecionar dez, vinte cidades que queiram fazer, que tenham condições de fazer e aí a gente se inscreveu e a Mobicidade vai participar, se não tivesse esse edital a gente ia fazer normal, mas como tem esse edital a gente vai fazer assim [...] Então esse ano vai ter uma ação única 'UCB e Associações', está se pensando ações onde vão ser feitas. Na última eleição, por exemplo, de governador, nós fizemos um documento onde a gente solicitou que os candidatos assinassem um compromisso sobre mobilidade urbana, não é nem sobre ciclomobilidade, é sobre mobilidade urbana. (ENTREVISTA 7)

Segundo Kingdon (1995 apud SARAVIA; FERRAREZI, 2007, p. 225), muitas ideias são geradas nas comunidades de especialistas: “Propostas são sugeridas por vários meios: dis-

curso, projetos de lei, audiências no Congresso, informações vazadas para a imprensa, circulação de *papers* e conversas particulares”. Podemos relacionar aqui a outro repertório utilizado e que não há período específico para ser utilizado é a chamada “carta aberta”, que é enviada ao Prefeito visando uma repercussão na mídia e contribuir para o destaque e a visibilidade de suas demandas:

[...] para reverberar notícia na mídia a gente aprendeu que a melhor maneira é fazer uma carta aberta para o Prefeito falando de alguma situação que aconteceu na cidade ou vai acontecer e copia para toda a imprensa, aí a mídia vai ligar para o Gabinete do Prefeito para saber o que a Prefeitura vai dizer sobre aquilo e aí reverbera a notícia. (ENTREVISTA 7).

Os cicloativistas e as entidades como, por exemplo, a Mobicidade, também utilizam repertórios que, mesmo não relacionados diretamente ao uso da bicicleta, se relacionam indiretamente, pois possuem relação com a mobilidade urbana e espaços públicos, visando chamar a atenção da sociedade para o problema do aproveitamento e o uso dos espaços públicos. Como exemplos, destaca-se as ações “Vaga Viva”, também conhecido ou chamado de “Estacionamento para as pessoas⁴²” e “Abril para pessoas⁴³”, na qual uma vaga de carro é ocupada pelas pessoas e são realizadas diversas atividades que propõem a discussão sobre espaços públicos. Outra ação promovida é o “Dá para atravessar?”, que não é uma ação diretamente relacionada ao uso da bicicleta, mas que visa um bem comum de pedestres e ciclistas, pois é uma ação direta na sociedade, abrindo a possibilidade de as pessoas terem uma participação direta.

Portanto, vimos nessa seção que a partir do atropelamento, alguns atores da rede cicloativista avaliam que, ao estarem mais organizados, poderiam mobilizar mais, percebendo a importância de, nesse momento, poderem dialogar com o Poder Público e com a mídia através da criação de duas novas associações visando mais representatividade e legitimidade. Assim, nesse momento, atores dessa rede começam a apostar de forma mais incisiva em táticas e repertórios institucionais através da participação nos espaços do Poder Público. Isso ocorre por meio das associações e entidades formalizadas que se qualificam e profissionalizam-se para a apresentação de estudos e propostas e assim atuarem enquanto uma comunidade de especialistas no processo de especificação de alternativas.

⁴² Ocupação de vagas com atividades inusitadas propôs discussão sobre espaços públicos no bairro Bom Fim, em Porto Alegre (notícia publicada no Jornal Zero Hora, dia 25/04/2014).

⁴³ Também é realizada da mesma forma com a ocupação de uma vaga de carro, mas normalmente costuma ser promovida no mês de abril.

6.3 Eleição de um vereador que defende pautas cicloativistas

Nesta seção, analisa-se a tentativa de incidência no fluxo da política através da atuação dos atores cicloativistas, pois eles mesmos podem fazer parte do Estado, envolvendo-se nas coalizões e negociações políticas, ao atuarem institucionalmente no interior do Estado e no âmbito político. Aqui, destacamos uma forma de luta “por dentro do Estado” (TATAGIBA; BLIKSTAD, 2011) citando dois exemplos: a atuação de atores cicloativistas em partidos políticos e/ou com a ocupação de cargos no Estado, sendo atores que já atuavam de forma ativa nos eventos extrainstitucionais ou nas entidades representativas e decidem se candidatar a cargos eletivos. Conforme vemos em Santos, Serafim e Pontual (2008) em relação à proximidade entre os movimentos e parlamentares ou de pessoas que se candidatam a cargos eletivos, sem considerar haver um caráter de cooptação ou clientelismo:

Existem ainda relações de maior proximidade entre lideranças de movimentos e parlamentares, que em muitos casos encontram no gabinete do parlamentar um trabalho remunerado que possibilita sua sobrevivência e a permanência na luta social, ou até mesmo se lançam na condição de candidatos ao Parlamento. É claro que não devemos julgar automaticamente estas relações com o Parlamento e com os partidos políticos como cooptação ou clientelismo. É natural que um militante de movimento apoie, ou queira lançar um de seus militantes como candidato, em partidos cujas propostas visem a garantia de direitos pelos quais o movimento luta [...] Além disso, sua força social pode ajudar a “oxigenar” a própria vida partidária, pois como muitos militantes de movimentos populares são também militantes de partidos (especialmente os de esquerda), sua pressão pode ser fundamental para radicalizar a democracia dentro desses espaços, diminuindo os currais eleitorais e estimulando o surgimento de novas lideranças e a rotatividade nos cargos de direção. (SANTOS; SERAFIM; PONTUAL, 2008, p. 5)

Como exemplo⁴⁴, destaca-se o caso da eleição de um vereador que defende pautas cicloativistas, o vereador Marcelo Sgarbossa (PT), que já havia sido candidato na eleição de 2008, foi eleito pela primeira vez em 2012 e reeleito em 2016 para seu segundo mandato. Ele e muitos membros de seu coletivo denominado “Coletivo Marcelo Sgarbossa” atuam na Câmara Municipal de Porto Alegre elaborando projetos com pautas cicloativistas, além de outras mais gerais de mobilidade urbana e de direitos humanos. Conforme McAdam, Tarrow e Tilly (2009, p. 33) argumentam: “Outro aspecto a ser observado é que o mesmo indivíduo que atua nos movimentos sociais pode ser encontrado em gabinetes, grupos de pressão e junto aos par-

⁴⁴ Outro exemplo é de um cicloativista que atuava de forma muito ativa nas reuniões e grupos de trabalhos com o Poder Público através do cargo de presidente e representante de uma associação e candidatou-se a vereador na eleição de 2016 pelo PSOL (Partido Socialismo e Liberdade). Apesar de não conseguir se eleger, contou com o apoio de muitos atores cicloativistas referenciais na cidade.

tidos políticos”. Para os autores (p. 33), “[...] esses vários tipos de atividades podem ser combinados no repertório dos mesmos grupos e podem até ser empregados simultaneamente”.

O vereador considera que a própria expressão “cicloativismo” no Brasil é muito recente. Ele considera-se um ativista mais dos direitos humanos, por possuir formação na área jurídica e uma especialização em direitos humanos. Em 2008, conta que foi candidato a vereador com as mesmas “bandeiras”, sem haver ainda a palavra cicloativismo, utilizando em sua campanha a bicicleta e o slogan “direitos humanos em marcha”, relatando um pouco sobre sua trajetória de ex-ciclista e seu engajamento em várias pautas:

[...] Então assim, a minha trajetória, ela é uma trajetória de, digamos assim, ex-ciclista, que não tem nada a ver com ativismo, não tem nada a ver, mas de ativismo não tem nada o cara que é ciclista de competição esportiva, ele até é contrário, né, ele acha que não tem que tirar espaço de carro, e realmente, eu também não tinha muito a ver com isso. Eu acho que o meu ativismo tem a ver com direitos humanos, um pouco assim do direito da cidade, então como advogado atuando em ocupações assim discutindo as questões mais urbanas, né e bom também questões de discriminação, movimento negro, livre orientação sexual e tal, mas eu acho que em relação à cidade, mais isso. Em 2008 eu fui candidato, né, e ali o slogan era “direitos humanos em marcha”, né, mas o símbolo da bicicleta, então ali já dizendo lutando por ciclovias, bicicletários e vestiários em prédios públicos, algumas coisas, né, então mas não existia lá em 2007, 2008 esse ativismo, essa coisa do Massa Crítica assim, isso não existia. (ENTREVISTA 14)

[...] Eu já tinha sido candidato antes, né, as pessoas já sabiam ou não sabiam, mas se não sabiam, não era porque eu escondi isso, né, já tinha uma vinculação, né, já tinha trabalhado no governo, estava lá no meu Facebook os cargos que ocupei. Então eu acho que, de certa forma, eu fiz algo de ter sido candidato antes, ter um passado com a bicicleta, não de ativismo, mas ligado à bicicleta, né, ter sido candidato em 2008, candidato em 2010. Eu fui duas vezes candidato, sempre com a imagem da bicicleta, sempre com o slogan de direitos humanos em marcha, a mesma bicicletinha, o logotipo e tal. E fui candidato em 2012 e eu te diria assim por, pelo menos cinco, seis anos antes da eleição em 2012, eu atuei nisso, ou seja, o Brique da Bike foi uma das iniciativas que a gente fez, a gente tinha feito já em 2007, 2008, a gente fez várias vezes, brique de trocas e tal, quando o pessoal tinha um monte de quinquilharia para trocar, a gente fazia. O Fórum Mundial da Bicicleta, a Cidade da Bicicleta, né, a casa de um primo meu que emprestou. (ENTREVISTA 14)

Alguns entrevistados apontam, em relação à mudança na cidade de 2008 para 2012, o fato do tema não ter agenda na sua primeira campanha de eleição, havendo um momento de ascensão das pautas pró-bicicleta na eleição seguinte:

Ele foi candidato em 2012 com a mesma pauta da bicicleta e que em 2008 não decolou e aí o que aconteceu? Em 2012, dobrou a votação. Talvez isso fosse interessante. Em 2008 ele concorreu a vereador com essa pauta, então quer dizer, existe uma mudança muito grande de 2008 para 2012, 2013 na cidade e agora a gente está vivendo outra mudança no meu entendimento, né, então digamos assim há o momento de ascensão que eu acho que foi potencializado pelo atropelamento e o Fórum mundial da bicicleta. (ENTREVISTA 4)

O tema não tinha agenda ainda, não tinha essa agenda, não tinha nem construída a agenda da mobilidade, o Brasil não passava por uma alta taxa de motorização, não

passava por problemas seríssimos de mobilidade e o Marcelo já tinha vivenciado isso na Europa, então quando ele trouxe, era um tema que parecia muito distante, né, então tu falava ciclovias, ciclovias? Eu lembro que os caras várias vezes na campanha diziam assim: não, isso é coisa de Europa.. Isso aí não serve para o Brasil. Isso não vai dar certo. Enfim, então essa pauta, ela parecia que não colaria. (ENTREVISTA 6)

Leitão (2012, p. 30) aponta, em sua pesquisa, que “no caso brasileiro, é inegável o papel dos partidos políticos na organização dos movimentos sociais e na mediação do atendimento de suas demandas”. Um entrevistado explica como acredita que ele e os outros atores da rede percebem o mandato do vereador, ao ser outra ferramenta que dá suporte ao buscar amplificar a voz e as lutas com as demandas trazidas da sociedade e dos movimentos (ENTREVISTA 4). Entretanto, também alerta para os interesses e o jogo político que atrapalham o andamento de tal atuação além da resistência que alguns atores, muitas vezes, possuem, julgando que na política todos são iguais. Ele acredita que, atualmente, essa visão vem mudando dentro da rede cicloativista, ao considerar que precisa haver duas lutas parceiras: uma luta institucional e a outra luta dentro do cicloativismo, pelo fato de uma ajudar a outra e a segunda ser importante por pressionar para que a primeira seja possível. Ele avalia a mudança dessa visão como uma questão de maturidade da rede e, à medida que amadurecem, os atores avaliam de outra forma:

[...] modus operandi, a gente com frequência tem reuniões, frente parlamentar, coordena um plano de mobilidade urbana que a gente conseguiu mexer com vários atores e que enxergaram o mandato como, vamos usar uma comparação, como a ponta da lança, né, tem a lança e tem a ponta da lança, então acaba enxergando o mandato como uma ferramenta que dá suporte e consegue amplificar a voz e as lutas, as demandas que o povo traz. Agora, apesar de ser um mandato parlamentar e etc, até hoje o prefeito não nos recebeu para a gente entregar as conclusões da frente parlamentar, o estudo, as sugestões, os indicadores, a proposta, montaram o plano de mobilidade urbana sem considerar tudo isso, por quê? Porque é um mandato de oposição, entende? Então enxergar que isso tem um jogo político e que, na verdade, na política não é tudo igual, não são sempre os mesmos projetos, isso só um ingênuo que sustenta essa visão, né. E o movimento, muitas vezes, teve esse comportamento. Agora eu acho que tá se vendo o seguinte: uma luta ela não descarta a outra, elas tem que ser lutas parceiras: uma “luta institucional” e outra “luta dentro do movimento”, por quê? Porque você bota um projeto para votar aqui e ele é derrubado. Bota para votar um projeto aqui com quinhentas pessoas aqui dentro, não é derrubado. Então, como é que a gente consegue fazer essa luta? [...] Então isso é uma coisa, assim, a gente pode ficar dez anos ali gritando para ter uma ciclovias decente, com gabarito, boa, com piso bom. Pode ficar dez anos gritando, agora quando tu consegue fazer essa luta também institucionalmente, ela é mais forte, então eu acho que é um pouco imaturo quando o movimento diz assim: “Ah, nós não vamos nos meter na política”. Então é isso, nós vamos nos meter muito na política e os outros que defendem suas pautas pelo outro lado, se metem, ganham e aí eles definem. (ENTREVISTA 4)

Nós começamos a operar de uma certa maneira assim, alguns projetos de lei a gente foi para a rua para pegar abaixo-assinado de apoio e pedindo que as pessoas: “O, li-

guem, participem do Panela de Pressão⁴⁵, mandem e-mail, né”. Se tu concorda com essa ideia para as pessoas verem, porque quando começa a mexer com isso, daí muda o cálculo do impacto que um voto vai ter ou não vai ter, e isso é a coisa da política, isso está na política, né, não está tanto no movimento. No movimento a gente tem a ideia, a pauta, porque será que fazem desse jeito e não fazem de outro, sabe. Agora é isso, a gente tá fazendo a luta pelo movimento e a luta pela política para a transformação da cidade que a gente precisa, não vai ter uma sem a outra. E mesmo que elegeisse um prefeito, por exemplo, ele é um sujeito que também sofre pressões, né. No momento em que ele sofre uma pressão, pressão significa também amparo, apoio, legitimidade para uma decisão, vamos supor, de tirar o espaço de estacionamento para botar uma ciclovia você tem. Não, eu tô vindo aqui por uma demanda da sociedade, tu tá entendendo? (ENTREVISTA 4)

Porém, em relação ao fato de ter havido algum tipo de apoio da rede cicloativista na eleição do vereador, um entrevistado que atua no Coletivo Marcelo Sgarbossa explica que como a votação foi muito “espalhada”, eles possuem dificuldade de saber quem os elegeu, acreditando que o que mais influenciou tenha sido a visão pró-bicicleta em 2012, muito mais presente do que em 2008, pois havia resistência por parte de alguns atores da rede em relação ao âmbito da política:

Apoio eu considero uma palavra um pouco exagerada porque, na minha visão, o movimento nesse aspecto da política ele é um pouco ingênuo de achar que assim: ah, a gente não precisa da política e nós não queremos saber dos políticos, nós não queremos eleger. Por outro lado, quando tem um problema numa infraestrutura, se tem que ir lá à Prefeitura para reclamar que melhore e etc., então se vê que tem uma relação, mas não se assume ela ponta a ponta [...] (ENTREVISTA 4)

Também vemos o caráter em relação à resistência e descrença nesse âmbito e fluxo da política, pois muitos atores cicloativistas entrevistados levantam o fato de que, muitos deles, são descrentes da política ou ficaram mais desacreditados, por avaliarem que eles não vêm conseguindo mudar a visão dos tomadores de decisão por meio de suas lutas. Muitos entrevistados relataram o fato de o vereador propor muitos projetos, mas haver dificuldade de serem aprovados, pelo fato dele ser da base de oposição do governo e apresentar uma visão de cidade distinta da maioria dos vereadores. Muitos atores também citam o problema de que devido ao funcionamento do sistema político com a existência de coligações, muitos dos projetos protocolados pelo vereador e os quais ele é favorável, não consegue aprovação:

Na verdade, o seguinte, né, a gente vive num sistema que existem coligações de partidos e eu vou te dizer que para mim a maior importância do Sgarbossa na política é ele ter injetado um pouquinho de esperança na possibilidade de existir pessoas que

⁴⁵Aplicativo de mobilizações que permite contato direto com governantes, gestores públicos, parlamentares, concessionárias de serviços públicos, políticos em geral e outros tomadores de decisão da cidade. Disponível em: <<http://paneladepressao.nossascidades.org/about>> Acesso em: 14. jul. 2017.

eu considero que representam alguém porque, para a prática, qualquer coisa que esse cara pensar que seja aprovada, vai depender dessas coligações e dessas alianças macabras que existem, sabe. Tipo, eu acompanho o trabalho do Sgarbossa e ele protocolou, tipo, 70 projetos no primeiro ano, 68 no segundo, protocolou sei lá duzentas coisas e dessas que ele protocolou, tipo 170, vamos supor, de 170 eu sou a favor de 168, sabe. Só que foram duas coisas aprovadas que eram irrelevantes porque só pelo fato de o cara ser da oposição e se eu aprovo o cara, ele tem mais chance na próxima eleição, e eu não quero que esse cara cresça politicamente. Então, de verdade tipo, eu admiro o cara ter essa coragem, de ter essa persistência, dia após dia de estar lá, de trabalhar sabendo que eu vou pegar o trabalho dele e colocar num arquivo assim, mas, meu, eu falar que eu acredito nisso? Muito difícil [...] Para mim, faz diferença no sentido de que você consegue pelos projetos protocolados por ele e enfim, você consegue entender um pouco melhor, mas para mim, na prática, o efeito é mais negativo do que positivo, porque a partir do momento que esse cara compra uma ideia e as pessoas, tipo, boicotam essa ideia só por causa de poder político, eu não sei se não era melhor que alguém da base do governo se interessasse por aquilo e aquilo virar verdade, porque é isso, né, tipo o que é mais importante, é a parada sair do papel ou é as pessoas acreditarem nela de verdade? Tipo, o Sgarbossa acredita nisso de verdade, só que as coisas não saem do papel, e aí tem um monte de gente que pode fazer isso por interesse político e não acreditar, e as coisas podem funcionar. (ENTREVISTA 5)

Stearns e Almeida (2004, p. 481) afirmam em relação à eleição de membros de partidos da oposição: “Pois é no seu papel como funcionários eleitos que os membros dos partidos da oposição proporcionam aos movimentos sociais o acesso ao aparelho estatal de elaboração de políticas públicas”⁴⁶. A maioria dos cicloativistas afirma sobre a importância da atuação de um ator que defenda pautas cicloativistas por meio de um cargo eletivo no Estado, mas reconhecem a dificuldade de grandes mudanças pelo fato de pertencerem à base de oposição do governo:

[...] O que a gente consegue incidir na política é o Coletivo Marcelo Sgarbossa, de ele ter conseguido se eleger, tá ali. Tem o pessoal do PSOL e mesmo dentro do PT, os outros vereadores do PT eles votam junto com o Marcelo Sgarbossa em relação a todas as políticas públicas de mobilidade, os vereadores do PSOL também votam junto com o Marcelo, mas eles são todos oposições. Mas tu ainda vê a diferença do próprio Marcelo em relação a outros vereadores do PT com essa visão, então ainda tá muito centralizado num vereador só, num Coletivo só essa questão de mobilidade acho que dá para falar assim. Só o Marcelo, ele começou a apresentar projetos, a maioria deles rejeitados como o do velódromo agora há pouco tempo, né querem fazer do velódromo um estacionamento, mas eu acho que a Fernanda Melchiona, o Prof. Alex agora também, os dois ainda também são bem dessa visão, então assim eles tem bem essa coisa da cidade. Infelizmente o que a gente vê ainda na política, os vereadores em si é que eles votam de acordo com suas bancadas, na maioria das vezes, então o que acontece na maioria das vezes não, sempre, a bancada aliada do prefeito vai votar com o que o prefeito quer que vote, muito raramente tem uma discordância, né, que não é significativa e a bancada da oposição vota com a oposição. (ENTREVISTA 15)

⁴⁶ No original: “For it is in their role as elected officials that members of opposition parties provide social movements access to the state’s policy-making apparatus”. (STEARNS E ALMEIDA, 2004, p. 481)

É importante porque, por exemplo, assim hoje ele é um contra todos ou poucos e o governo executivo não é favorável à bicicleta, agora se o governo executivo fosse favorável à bicicleta, ter um vereador lá com essa pauta era uma coisa muito importante ou, por exemplo, assim o partido do Sgarbossa ou a coligação dele ganha, ele poder enquanto vereador ter a legitimidade para assumir a EPTC, por exemplo. É importante, é um trabalho inglório, é um trabalho cansativo, é um trabalho que tem que ser louvado porque ele se propõe, não é fácil, as pessoas falam: “ah, não sei o que”.. Ah, não é fácil tu ser um vereador com as pautas que o Marcelo tem, né, que não são só bicicletas, é aquilo que a gente está falando do conceito de cidade, não é fácil, é derrota em cima de derrota, ele vê muita coisa que não gostaria de ver. (ENTREVISTA 7)

É, aqui nós estamos numa casa política e apresentando ideias diferentes de cidade, só que quase todas as nossas proposições de ideia melhor de cidade estão alinhadas com o pensamento macro “*bike-friendly*”, “*people-friendly*” e o comportamento majoritário aqui dentro e dos projetos de cidade do atual executivo que essa casa majoritariamente defende são projetos alinhados com outro paradigma de cidade, com cidades mais rodoviarizadas, com uma talvez privatização do espaço público, a entrega dos parques e praças, deixa sucatear os parques e praças para as pessoas irem para os shoppings-centers, entende? Então por isso nossos projetos eu acho que a maioria bate de frente com o projeto político majoritário aqui dentro e por isso a maioria dos nossos projetos não são aprovados, a gente olha pelas redes, digamos assim, que apoiam o pensamento do projeto e dizem assim: ah, como é que esse projeto foi rejeitado, né, se era um projeto bom? É, é isso, né nem todos os projetos bons são aprovados por causa que é bom para um lado, mas não é bom para o outro. (ENTREVISTA 4)

É um cara que é totalmente acessível, que entende o nosso lado e está lá dentro. Alguns podem dizer: “Ah, mas o Sgarbossa entrou e não fez nada..” Não, o Sgarbossa fez muita coisa, só que grande parte das coisas que ele propõe, às vezes não funcionam, porque o “Fulano” e o “Ciclano” elegeram outros caras que são “bossais” lá dentro. (ENTREVISTA 8)

Ele foi o que mais apresentou projeto, o que mais teve projeto negado e ele foi o que mais fez, mas foi o que mais teve projeto negado, foi o que menos teve projeto aprovado, mas ele já marca que, tipo, é importante, façam, vamos fazer, então a gente tem ele vindo com esse lado da política dentro da Câmara dos Vereadores. (ENTREVISTA 20)

Já em relação ao fato do vereador atuar nesse âmbito e ter contribuído para algum acesso maior nos espaços institucionais, uma entrevistada acredita que sim, de certa forma, mais pelo fato de que atores que não iam à Câmara de Vereadores antes passam a ir, por serem simpáticos à sua candidatura (ENTREVISTA 19). A fala abaixo relata em relação a uma atuação nesse âmbito:

[...] quem acredita nessa coisa que a instituição ainda pode mudar, né, eu acredito que a instituição ainda pode mudar e eu vejo assim como meio de mudar a política mesmo é no legislativo que é onde tu pode ter uma representatividade maior assim, no Executivo quando vai o cara lá assim candidato a Prefeito ele já tá muito limitado, tu vai ter que escolher entre três ou quatro, enquanto no legislativo não, tu pode escolher muito né, entre muitos ali, então ali o legislativo a gente consegue no legislativo uma representação boa, independente do Executivo a gente pode conseguir, no meu ponto de vista, muito mais coisas para a cidade porque se a gente tem, se a gente tivesse ali uns quinze Marcelo Sgarbossa com a mesma visão ainda

independente do prefeito que a gente tivesse, se fosse um prefeito da oposição, eles vão fazer as leis, eles vão votar as leis, o prefeito pode até vetar, mas se o prefeito não tem a força na Câmara, a Câmara consegue, eles têm uma força maior no Parlamento, né, fica uma coisa mais parlamentar do que Executiva. (ENTREVISTA 15)

Em relação às limitações e aos custos implicados no fato de atuar nesse âmbito, o vereador defende que o fato de atuar institucionalmente através de um cargo oficial formal na Câmara de Vereadores, não exclui a possibilidade de sua atuação social fora do âmbito político-institucional. Ele acredita que os ativistas deveriam investir mais na atuação nesse âmbito da política, mesmo que haja limites e custos implicados em tal processo:

[...] Eu acho que esse é o grande passo assim que muitos ativistas deveriam dar, sabe por quê? Primeiro que ele não é excludente, tu podes continuar atuando socialmente, né, em movimentos e estar na institucionalidade, assim não é uma coisa exclui a outra, claro que no momento que você está na instituição e num partido, por exemplo, claro que tu fica fragilizado no sentido assim de que tu acaba respondendo por coisas que não foi tu que fez, foi alguém daquela associação que tu faz parte, né. Mas isso é normal, então tu tens que saber lidar com isso, agora no momento eu não percebo assim, né. (ENTREVISTA 14)

Na visão dos técnicos que atuam na Prefeitura, um dos arquitetos entrevistados que atuou na equipe de implantação do Plano Cicloviário reconhece a importância do fato de haver um vereador que defenda pautas cicloativistas e outro modelo de cidade em seus projetos, afirmando:

Acho válido, espero que tenha mais algum na próxima gestão, acho que sempre tem que ter, porque ele acaba trazendo outras questões né, ele entrou vereador ciclista, mas junto com isso tu tem o pacote, tem o pedestre, quem é que está defendendo o pedestre? Alguém tem que estar defendendo o pedestre nessa brincadeira aí e ele acabou defendendo questões como parklets, ou seja, isso tudo está de um lado da balança que é aquele lado que eu falei no início: uma cidade para as pessoas, uma cidade mais humana, uma cidade com escala de pessoas, os arquitetos e urbanistas eles sabem quando a gente fala em escala de pessoas o que a gente está falando? Então a gente tem que falar para a população: olha, existe outra forma de cidade possível, não é só esse modelinho de carro, carro, barulho, insegurança e a gente tendo de submeter a isso, dá para fazer diferente, algumas cidades do mundo estão fazendo já diferente e estão conseguindo transformar, ninguém quer que todo porto-alegrense use bicicleta, mas não, quem está perto do trabalho, do lazer, vai de bicicleta, tenta conhecer mais o teu bairro, vai a pé, de bicicleta, de transporte coletivo, não tem outra saída de longo prazo para a cidade que não seja essa e isso acaba de trazendo uma cidade mais bacana quando a gente viaja para a Europa a gente gosta muito de caminhar, vai para Nova York a gente adora caminhar em Nova York ou em Buenos Aires, elas tem uma escala mais adequada para pedestres, o ciclista quando o modal cicloviário avança, traz junto essa desaceleração, menos ruído, é melhor para o pedestre, para estar na rua, essa vida de rua, de aproveitar mais o espaço público, então quando tu leva um vereador ciclista para lá tu está levando um vereador que provavelmente vai falar pelos pedestres, se vê obrigado a falar pelo transporte coletivo também porque esses três são aliados, quer dizer, ciclistas e transporte coletivo estão de um lado de um modelo de cidade, não que essas pessoas

não possam usar carro, mas a gente tem que usar o carro mais racionalmente.
(ENTREVISTA 2)

Portanto, de acordo com o que vimos nessa seção, os atores da rede cicloativista também atuam no fluxo da política, através do repertório caracterizado na atuação institucional com a ocupação de cargos no âmbito estatal, buscando incidir politicamente no legislativo. Porém, devido ao fato de pertencerem a uma base de oposição ao governo municipal e serem minoria na Câmara, a influência exercida ainda é pequena, em relação ao que gostariam, bem como desproporcional ao volume de projetos protocolados relacionados às pautas de mobilidade e favoráveis ao uso da bicicleta e ao conceito de cidade defendido pela rede cicloativista. Recordando de Kingdon (2014), é no fluxo da política que ocorrem as disputas partidárias, coalizões e negociações, tendo o “jogo da política” uma dinâmica própria e regras aos quais os atores submetem-se, pois, segundo o autor, na dinâmica da política, nem todo ambiente ou evento desfruta das mesmas possibilidades, assim como alguns grupos não têm os mesmos recursos que outros.

6.4 Debate acerca da implantação do PDCI

A implementação de políticas públicas envolve não somente a decisão de elaboração legal (redação e promulgação de leis), mas os atos subsequentes relacionados à implementação, interpretação e cumprimento da lei (KINGDON, 2014). Após a ocorrência do atropelamento e uma série de discussões acerca da aplicação do percentual previsto inicialmente no PDCI, a partir de 2012, começam a ocorrer reuniões, tais como audiências públicas abertas, visando debater sua implantação. Muitos atores da rede cicloativista participaram de tais diálogos, apresentando suas experiências, estudos e propostas, atuando, portanto, no fluxo das soluções através de tais repertórios de participação institucional.

Analisa-se nessa seção, de forma breve, como se deu tal participação e o debate na agenda pública local acerca do tema, apresentando-se relatos de atores estatais que participaram da implantação do PDCI e de atores da rede cicloativista que participaram desse debate. Conforme bem retrata Lied (2015), ao resumir a participação dos ciclistas na construção e implementação da política cicloviária da cidade, que se inicia com um abaixo-assinado e depois, passa a ocorrer a participação em reuniões e em um acompanhamento da implementação a partir da ocorrência do atropelamento coletivo enquanto evento-crise:

[...] a participação dos ciclistas na construção e implementação da referida política se deu inicialmente por meio do supracitado abaixo-assinado em 1996 com 3500 assinaturas, depois por meio da participação de ciclistas e cicloativistas em

audiências públicas antes da votação do PDCI, em reuniões periódicas para acompanhamento da implementação e, posteriormente, somente após o já mencionado evento-crise. (LIED, 2015, p. 38)

Conforme Machado, Prolo e Santos (2016, p. 126) afirmam em relação à implementação do PDCI na cidade e a necessidade de avaliação se tais políticas produzem ou não os efeitos ou resultados esperados, argumentam que a rede cicloviária que vem sendo implementada pelo governo municipal não atende aos desejos e anseios dos grupos cicloviários da cidade, além de ser insatisfatória do ponto de vista técnico. Assim como Züge Junior (2016) mostra-nos, em sua pesquisa, através do caso de São Paulo, que pode ocorrer a aprovação de leis avançadas e adequadas, porém estas podem não se efetivarem ou se efetivarem de forma tímida, na visão dos ciclistas:

A percepção da existência de normas jurídicas que vigoram e nada significam é generalizada entre usuários da bicicleta em São Paulo. O aparato legal aprovado é visto pelos ciclistas como avançado e adequado, todavia não se efetiva, ou se efetiva de forma muito tímida. Falas nesse sentido, sinalizando a inefetividade, são generalizadas nas redes sociais, nos encontros entre ciclistas, nos contatos com o poder público, e na própria mídia organizada. (ZÜGE JUNIOR, 2016, p. 50)

Um dos arquitetos que atua na equipe de implantação do Plano Cicloviário, ao ser questionado em relação à implantação do Plano, destaca a importância da pressão realizada pelos atores cicloativistas ao Poder Público, o destaque e a repercussão dado a partir do atropelamento coletivo. Todavia, esse entrevistado não acredita ser este o único fator responsável, pois acredita que haja a influência de uma tendência mundial:

Assim, é uma mágica na sociedade, abre um portal, onde muitos estão favoráveis àquilo, chegou o momento certo, a hora certa, aconteceu, porque a gente passou muitos anos em Porto Alegre falando em implantar ciclovias, os candidatos ofereciam, iam para o governo e não faziam nada de ciclovia, diziam não, porque Porto Alegre não tem geografia, porque isso, porque aquilo, porque não tem espaço, tudo balela. Aí entrou uma gestão que acabou fazendo, foi pressionada aqui e quando viu, ela se viu também obrigada a fazer isso, aí é dialética, tu faz porque achou uma coisa, o movimento lá recebe bem, bom, tu já não pode mais voltar pra aquela casinha, tu já tem que ir adiante, eles abriram a caixa de Pandora ali porque depois que começou ficou difícil de segurar, agora mérito de um, mérito de outro, não, mérito do conjunto, é o Poder Público nesse processo, mas todos têm mérito nesse processo, nesse aspecto, de instâncias. E estudos e pesquisas como a tua podem mostrar isso depois que como tinha um movimento favorável e acabou isso levando adiante, claro, militância de um, a gestão acolheu algumas coisas, um incidente que ajudou a turbinar, mas não é ele que fez acontecer, porque isso está acontecendo nas outras cidades também e isso está acontecendo em outras cidades no mundo, é uma tendência, soube aproveitar aqui, foi o que turbinou, é o que temos, o BikePoa ajudou muito a divulgar o modal também. (ENTREVISTA 2)

No relato acima, apesar de se considerar o tema das políticas cicloviárias ser uma tendência mundial, destaca-se a importância da atuação da rede cicloativista no fluxo da política enquanto um grupo de pressão através de repertórios de pressão e negociação à gestão

municipal, além dos repertórios utilizados no fluxo dos problemas, visando destacar o problema como a partir da ocorrência do atropelamento coletivo. Lied (2015) também destaca em sua pesquisa em relação à maior sensibilização que ocorreu a partir do evento-crise e os desencadeamentos de implantação do PDCI:

O que se nota, em Porto Alegre, é que apenas com a pressão de um evento-crise começou-se timidamente a construir ciclovias, e a sinalizar avenidas movimentadas sobre a presença de ciclistas na via. [...] Tal sensibilização, a nosso ver, em Porto Alegre, somente ocorre quando do atropelamento da Massa Crítica, pois anteriormente o PDCI ainda não vinha sendo implementado, mesmo constando no Plano Plurianual (PPA) da cidade (2010-2013). (LIED, 2015, p. 28;33)

Em relação à atuação da rede no fluxo das soluções através da participação institucional e a pressão exercida no fluxo da política, técnicos que atuam na Prefeitura afirmam que estes atores estavam sempre presentes desde o início da discussão, até mesmo, sem precisar convidá-los. Reconhecendo como fundamental essa participação, destacam o fato da força do cicloativismo e dos atores dessa rede serem voluntários, ao disporem de seu tempo para lutarem por melhorias nas políticas voltadas ao uso da bicicleta:

Olha, acho que ele é regularmente forte porque ele é regular e ele está sempre presente, então isso faz dele ser um movimento forte desde o início, fez bastante barulho, soube aproveitar o momento, no caso tem um portal que aconteceu de ser o momento da bicicleta e eles souberam aproveitar, a gestão apesar de tudo, de algumas críticas que recebe, a gestão foi favorável a isso porque ela poderia ser completamente contrária a isso e não tem quem tire de um prefeito se ele não quer alguma coisa.. [...] Eles (os cicloativistas) já estavam com essa batalha, ele ganharia alguma visibilidade, mas eles tiveram muita influência nisso, não teria avançado o que avançou, com toda polêmica que pode gerar uma ciclovia que tu bote em um bairro se não tivesse um movimento que os políticos não sabem qual é a dimensão desse movimento, ele está amparado em modismo, um fenômeno mundial, então dá medo para quem está ali no Poder ficar na frente desse movimento. (ENTREVISTA 2)

Nossa, eles (os cicloativistas) vêm aqui no meio da tarde, começa às 15 horas e vai até às 18:30, os sete técnicos da Prefeitura eles são remunerados para estar ali, os sete de fora não são, não pagam nem passagem para eles, então está desigual um pouquinho essa discussão. Espero que eles se aprimorem cada vez mais, que eles tenham assim mais vontade, mais gana, como eles já demonstraram até agora, e é fundamental essa participação deles, desse lado voluntário deles, que sirva de exemplo também para outros aspectos da cidade, essa gana que eles têm pelo modal. A cidade que tem esse movimento deles é uma cidade que tem sorte porque tem uma galera militando pela sua cidade. (ENTREVISTA 2)

Como contraponto à visão dos cicloativistas, os técnicos justificam-se afirmando que, como a EPTC possui canais para receber o *feedback* dos moradores, isso faz com que eles recebam a reivindicação do ciclista, e também dos moradores e dos comerciantes para aquele mesmo ponto. Portanto, destacam o fato de realizarem muitas reuniões com moradores e de participar não somente pessoas favoráveis às bicicletas:

[...] era uma previsão ingênua porque não levava em conta o retorno da população, era uma previsão acadêmica, vamos implantar 130 km em tantos anos, só que ninguém perguntou para aquela população da cidade se ela estava de acordo com aquela implantação nessa velocidade, tu é da área da sociologia, tu sabe mais do que eu, as pessoas se movimentam, elas: como assim tu vem com esse teu Plano de cima para baixo, dizendo que tu vai implantar? Então com que direito e acho que foi um equívoco falar em tempo, com que direito vocês estão falando que vão implantar em tantos anos, mas ninguém conversou com essa população antes. Teve audiência pública, mas tu não vai ir em uma coisa que tu mal conhece, ah depois que tu conheceu com tanta polêmica, posso ir na audiência? Não, já terminou, está lá atrás na lei, desculpa, já foi discutido lá atrás, mas naquele momento eu nem estava interessado, achei que nem ia sair, como é que uma pessoa vai saber que vai sair? Tem tantos projetos que nem saem, por exemplo, quem foi na audiência do metrô, não saiu o metrô até agora, então como é que tu vai saber que aquilo ali é importante? Ah, depois que saiu: “Bah, não participei lá atrás”. (ENTREVISTA 2)

Quando questionado em relação à previsão inicial da implantação de ciclovias, esse arquiteto aponta que, “no início, houve certa dificuldade na velocidade de implantação, considerando o fato da população não ter participado do processo desde o início”. Considera que “isso acabou tornando mais difícil e demorado a adaptação das pessoas não favoráveis, afirmando demandar bastante trabalho a tentativa de convencer uma comunidade e pessoas contrárias a aceitar”. Outro fator que aponta é o fato de nenhuma cidade brasileira, assim como os técnicos, ainda não ter tido a experiência, começando a adquirir o conhecimento para a implantação do Plano:

[...] as cidades brasileiras não estavam com todo o conhecimento para fazer ciclovia e é normal isso, tu só aprendes estudando na teoria, mas quando tu vai implantar uma ciclovia, tu sabes que quando tu vai implantar uma coisa, tem uma população ali recebendo aquele equipamento, tu vai mexer, tem um período de adaptação, então teve muito equívoco de interpretação em relação ao Plano, disseram que ele tinha que ter uma velocidade altíssima de implantação. Não, cada quilômetro implantado de ciclovia é uma negociação, as pessoas não saem completamente felizes nem infelizes, a gente tem que ir lá, discutir, mostrar, adaptar alguma coisa, não é assim de sair botando uma lei de estrutura cicloviária na cidade e achar que a cidade vai ficar quietinha, recebendo aquilo ali, como assim? Tem uma adaptação e a própria equipe tem uma adaptação para conhecer essas alternativas, para saber onde é que realmente tem que se importar mais, um pouco da discussão do que estão sendo colocadas ali são questões técnicas que valem mesmo ou são algumas questões que seriam de impertinência para fustigar o prefeito e não a equipe, uma gestão é fustigada pela oposição e vice-versa. (ENTREVISTA 2)

É, Porto Alegre, se pode dizer, foi uma das primeiras que fez um plano, antes estava fazendo direto ciclovias, mas como plano, com toda a tecnologia e conhecimentos que necessitam um planejamento, Porto Alegre foi uma das primeiras. Tive a oportunidade de assessorar no Ministério das Cidades para a implantação da lei da Mobilidade Urbana, então quando falamos nesse tipo de coisa recorria-se ao caso de Porto Alegre para implantar em todo o Brasil, mas a gente já tinha isto aqui, experiência muito válida de Campo Bom, experiência da parte de Curitiba, São Paulo, tem várias cidades que tem ciclovias muito mais antigas. (ENTREVISTA 9)

O arquiteto que atua na equipe de implantação do Plano Cicloviário afirma em relação às contrapartidas:

A contrapartida é uma parte importantíssima para financiar estrutura cicloviária, a gente tem mais uma crise hoje, por exemplo, que a Prefeitura já não tem mais dinheiro para implantar nesse momento, as obras que acontecem são de contrapartida [...] A Av. Ipiranga é toda ela de contrapartidas, a Diário de Notícias também. (ENTREVISTA 2)

Já a maioria dos cicloativistas vê como fator negativo o fato de uma dependência dos recursos de contrapartidas, conforme vemos em um dos relatos:

Os recursos para implantação de mais ciclovias, você está refém de serem criadas vagas de carros, porque a cada 100 vagas de carro são 200m de ciclovias, né, então fica meio que refém de coisas. A ciclovia da Ipiranga, ela é uma ciclovia que já é contrapartida atrasada e ainda não está terminada, tem notícia que ia terminar em maio de 2013, estamos em maio de 2016, então é uma coisa surreal, assim, então essas coisas, elas dão suporte para o combustível que queima o movimento que é a luta, a gana de fazer a coisa mudar e acontecer, né. Então nós temos o Plano Cicloviário que tem 400 quilômetros previstos, né, de rede que tinha previsão de ser implantado no estudo até 2022 um estudo de demanda tanto prevista como possível de ser induzida foi prevendo esse teto lá de 2022 uma rede estrutural que pegaria em torno de 130 km e nada disso foi implantado. Nós estamos ainda tentando fechar o ano agora, para fechar com 40, 50 km, não sei, regiões prioritárias, por exemplo, assim como zona norte, lá, Porto Seco, nessas regiões eles pedalam muito, tem muito acidente também, o estudo levantou isso. (ENTREVISTA 4)

Pode haver uma cooperação e um diálogo na formulação de propostas na relação com os órgãos estatais, destacando novamente a tendência destes atores ao buscarem influenciar as políticas públicas:

Essas oposições e complementaridades, nas formas de organização, têm reflexos importantes nas bandeiras de luta entre os cicloativistas. Se por um lado há uma tendência em influenciar políticas públicas, fazer alianças com órgãos do Estado, lutar pelo direito a cidade definido em lei, a explosão simplória, prática e política do cicloativismo está nas suas formas de ação e bandeiras de luta, que desafia valores fundamentais de nossa sociedade. Essa foi a cultura que se forjou no Brasil até a primeira década do século XXI. Críticas, muitas vezes irônicas e ácidas ao poder público e, ao mesmo tempo, cooperação e diálogo na formulação de propostas. (BARCELLOS, 2015, p. 11)

Assim como destacamos acima, nesse âmbito de atuação de debate sobre a implantação do PDCI, muitos conflitos com o Poder Público foram comumente relatados nas entrevistas. Züge Junior (2016) também aborda o fato de o diálogo com o poder público ser, muitas vezes, conflituoso e em relação ao fato de os indagarem e pressionarem a tomada de medidas nas mais variadas oportunidades:

[...] é preciso citar que o diálogo com o poder público ainda é conflituoso, uma vez que muitas das ações constituem-se em alterar a sinalização viária de determinados pontos da cidade, acrescentando sinalização antes inexistente e não instalada pelo poder público, por exemplo. Ou então constitui-se em manifestações nas mais diversas oportunidades, tais como audiências públicas, eventos oficiais, inaugurações etc, sempre indagando e pressionando pela tomada de medidas do poder público na

construção de estrutura viária específica para ciclistas. (ZÜGE JUNIOR, 2016, p. 26)

Conforme vimos acima e ao longo dessa seção, destaca-se nesse processo do debate acerca da implantação do Plano, a atuação dessa rede no fluxo da política através de outros repertórios, enquanto um grupo de pressão que, de fato, pressiona e negocia com os tomadores de decisão visando à implantação de tal política aprovada. Também se destaca uma atuação no fluxo das soluções através de questionamentos, apresentação de experiências e propostas ao participarem institucionalmente dos espaços de diálogo oficiais.

6.5 Mobilizações e pressões exercidas no fluxo da política

Apesar dos debates acerca da implantação do Plano já virem ocorrendo e de pressões aos tomadores de decisão estar sendo exercidas pela rede cicloativista, um fato ocorrido no ano de 2013 demandou maior grau de mobilização e mudanças nos repertórios de ação utilizados por essa rede na atuação no fluxo da política, pois, após várias discussões na Justiça, foi proposto pelo prefeito José Fortunati o Projeto de Lei Complementar do Executivo (PLCE) 010/13⁴⁷ visando à retirada do percentual previsto para a implantação do Plano Diretor Cicloviário e a instituição de um Fundo Municipal de Apoio à Implantação do Sistema Cicloviário (FMASC) e seu Conselho Gestor.

Portanto, o ano de 2013, destaca-se em termos de tentativas de incidência dos atores da rede cicloativista no fluxo da política, sendo um ano muito ativo em termos de mobilizações e utilização de outros repertórios de pressão. Ao unirem-se os atores dos mais variados grupos e associações, atuam novamente enquanto um grupo de pressão ao pressionarem a Prefeitura e os vereadores municipais para que não fosse aprovado o projeto de lei proposto ao qual eram contrários, conforme podemos ver na figura abaixo em notícia publicada no Jornal Zero Hora.

⁴⁷ Projeto que altera o art. 24 e revoga o § 2º do art. 32 da Lei Complementar nº 626, de 15 de julho de 2009 – que institui o Plano Diretor Cicloviário Integrado e dá outras providências –, e inclui Anexo 6 na Lei Complementar nº 626, de 2009, criando o Fundo Municipal de Apoio à Implantação do Sistema Cicloviário (FMASC) e instituindo seu Conselho Gestor.

Figura 18: Notícia sobre a luta dos cicloativistas pelas verbas para as cicloviarias.

30

Geral

ZERO HORA QUINTA-FEIRA, 17 DE OUTUBRO DE 2013

geral@zerohora.com.br (51)3218-4728
 Editor: Marcelo Ermel | marcelo.ermel@zerohora.com.br
 Produtor: Jaisson Valim | jaissonvalim@zerohora.com.br

RESERVA DE 20%

Queda de braço por verba para cicloviarias

Cicloativistas reagem a tentativa da prefeitura da Capital de mudar lei que prevê investimentos com arrecadação das multas

TAIS SEIBT

A lei que regulamenta o Plano Diretor Cicloviário (PDC) de Porto Alegre completa quatro anos neste mês com 17,5 quilômetros de cicloviarias construídas, de um total de 495 quilômetros planejados.

Enquanto isso, a Câmara de Vereadores discute um novo projeto de lei, proposto pelo Executivo, que cria um fundo cicloviário, mas revoga a reserva de 20% do valor arrecadado em multas para a construção de cicloviarias. Em resposta, cicloativistas fazem campanha nas redes sociais para que os parlamentares não permitam o que chamam de "mutilação" do plano cicloviário.

Um abaixo-assinado virtual contava com 1,8 mil assinaturas na tarde de ontem.

A proposição da nova lei, em agosto, coincide com a derrota da Empresa Pública de Transporte e Circulação (EPTC) no julgamento do recurso do processo que corre desde janeiro do ano passado no Tribunal de Justiça pela obrigatoriedade de investir os 20%.

A EPTC informou que irá recorrer novamente da decisão.

Contrapartidas reforçam investimentos, diz EPTC

Autor da lei complementar de 2009, que estabeleceu a reserva do recurso, o vereador Beto Moesch (PP) diz confiar na mobilização da sociedade para que o dispositivo não seja anulado. Moesch reforça que a previsão do investimento não é só para cicloviarias, mas também bicicletários e campanhas de incentivo ao uso da bicicleta.

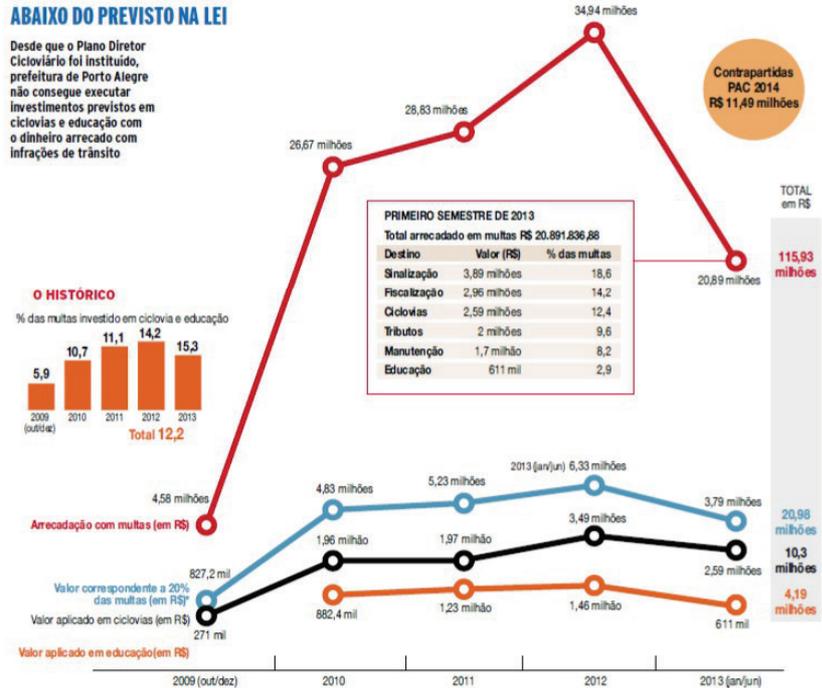
É estranho a prefeitura querer mudar a lei, porque o Executivo sancionou o projeto sem vetos, e o governo é o mesmo, mas também não se trata de oposição ou situação, é uma questão da cidade – opina.

O argumento repetido à exaustão pelo diretor-presidente da EPTC, Vanderlei Cappellari, é que a lei ignora o investimento proveniente de contrapartidas, que ultrapassaria o equivalente ao percentual exigido.

tais.seibt@zerohora.com.br

ABAIXO DO PREVISTO NA LEI

Desde que o Plano Diretor Cicloviário foi instituído, prefeitura de Porto Alegre não consegue executar investimentos previstos em cicloviarias e educação com o dinheiro arrecadado com infrações de trânsito



*O valor dos 20% é calculado sobre o valor líquido, descontados 1,65% de PIS e 7,6% de Cofins, além de devolução de multas administrativa ou judicialmente.

Mais de 45 anos para cumprir plano

Dados obtidos por ZH via Lei de Acesso à Informação mostram que, somadas outras fontes de recursos, como contrapartidas de obras da Copa, o investimento em cicloviarias é um pouco superior ao previsto em lei. Mas investir as contrapartidas mais os 20% não agilizará a conclusão do plano cicloviário? Para onde vai o dinheiro das multas?

A promessa é de que a Capital tenha 50 quilômetros de faixas exclusivas para ciclistas até a Copa. Nesse ritmo, levaria mais 45 anos para que

o mapa cicloviário estivesse completo. Por que as cicloviarias demoram tanto para sair do papel? Uma das justificativas de Vanderlei Cappellari é que a EPTC não tinha equipe técnica para elaborar projetos de cicloviarias, o que foi estruturado em abril de 2010. Outra razão é o cumprimento dos prazos legais de licitação.

O vereador Marcelo Sgarbossa (PT) questiona o real interesse do Executivo em construir cicloviarias. Ele tenta colocar na pauta da Câmara a discussão do projeto que apresen-

tou em janeiro, também propondo a criação de um fundo cicloviário, que reuniria os 20% das multas.

– Se, com a previsão da reserva das multas, o plano cicloviário patina, sem isso, ficará muito fácil alegar que não tem orçamento. Sem contar que a cidade ficaria refém de grandes empreendimentos para obter contrapartidas – opina o vereador.

A previsão das contrapartidas é de que, a cada cem vagas de estacionamento, sejam construídos 600 metros de ciclovia.

OS INVESTIMENTOS

As cicloviarias construídas com arrecadação das multas em Porto Alegre

- Restinga
- Ipanema
- Rua Sete de Setembro
- Rua Dona Adda Mascarenhas de Moraes
- Avenida Juscelino Kubitschek
- Rua José do Patrocínio
- Avenida Chui

Fonte: Zero Hora, 17/10/2013.

Züge Junior (2016, p. 53) aborda em sua pesquisa a respeito das demandas do cicloativismo: “O foco desse ativismo sob análise está muito mais voltado à ação do poder executivo, seja municipal, seja estadual, no cumprimento das ações preconizadas em lei, já consolidadas como direitos, do que pelo reconhecimento de direitos”.

A Prefeitura de Porto Alegre argumentava que o dispositivo seria inconstitucional, por ser necessário ter previsão orçamentária para fazer esses investimentos, algo que somente o prefeito pode determinar, limitando assim o poder do prefeito em gerenciar orçamento público. Porém, o Ministério Público (MP) considerava que a arrecadação de multas da EPTC não possui caráter orçamentário por não haver previsão no orçamento para isso. No projeto, o prefeito alegava a impossibilidade de aplicação imediata e automática de recursos em investimentos que demandam projetos complexos e tempo para a elaboração destes. Segundo o texto do projeto, os valores correspondentes às multas não ingressavam de imediato no orçamento do órgão executivo de trânsito municipal, sendo, em grande parte, arrecadados pelo DETRAN-RS, que repassa as quantias ao Município de Porto Alegre, o qual, então, por fim, as repassa à EPTC. Devido a isso e ao comprometimento orçamentário do Município, alegava que não havia sido possível chegar ao percentual estabelecido no PDCI.

Outro fato apontado pela Prefeitura é de que o PDCI não estabelece prazos para que o Poder Executivo implemente as ciclovias, tendo como objetivo projetar o caminho para as tomadas de decisões do Executivo. O projeto visava à criação do Fundo Municipal de Apoio à Implantação do Sistema Cicloviário (FMASC) e que o montante financeiro não investido na construção de ciclovias e programas educativos, na forma da redação anterior do art. 32 do PDCI, deveria ser depositado no fundo, à razão de 10% ao ano, até a integralização. Outro objetivo do projeto era alterar o art. 24 do PDCI, que dispõe a respeito das contrapartidas calculadas a partir do número de vagas de estacionamento de automóveis do empreendimento, possibilitando a conversão da contrapartida em valores monetários, a serem depositados nesse fundo.

A proposição deste projeto provocou muitas disputas entre os atores da rede cicloativista e o Estado, pois essa rede de atores realizou uma série de mobilizações pressionando os vereadores para que não aprovassem o projeto ou que o prefeito retirasse-o de votação. Para Meyer (2003), as ações do governo criam aberturas ou entraves que afetam a atratividade de protesto e mobilização social como estratégia. Ao atuarem no fluxo da política enquanto um grupo de pressão, diferentes tipos de repertórios de pressão e negociação foram mobilizados para pressionar os tomadores de decisão visando à retirada do projeto de lei 010/2013 da Câmara Municipal de Porto Alegre ou que este não fosse aprovado pelos vereadores. Conforme Barcellos (2015, p. 17) afirma: “A luta municipalizada, que faz parte das bandeiras da UCB, ganha força nos grupos de cicloativistas que surgiram. Os grupos lutam por verba nos municípios, pressionando o legislativo para o empenho de verbas para aumentar a ciclabilidade das cidades”.

Em relação à atuação da rede nesse período, no fluxo da política, através dos repertórios de pressão utilizados, destaca-se o uso de protestos com cartazes e faixas: “Eu acho que, na verdade, foi um histórico de pressão. Protesto junto com um pouco de história, cada um foi lá e colocou a sua posição, foram levadas faixas, foram levados cartazes.” (ENTREVISTA 19). Foram mobilizados também outros repertórios de pressão e negociação como Bicicletadas (conforme podemos ver nas figuras abaixo de notícias publicadas), idas à Câmara de Vereadores, envio de e-mails aos vereadores e publicações nas redes sociais além de pessoas que fizeram vídeos, artes, entrega de folhetos e etc.:

[...] Além da Massa, mais bicicletadas, se parava na frente da EPTC, se ia na Câmara de Vereadores, se pressionou os vereadores, por e-mail, nas redes sociais, se fez um movimento bem grande para não se perder esses 20%, mas não teve jeito, não rendeu. (ENTREVISTA 15).

[...] foi feito muita coisa, teve inclusive Bicicletadas ou Massas Críticas extraordinárias, com um tema ou outro, teve aquela da churrasqueira na ciclovia, aquela coisa ridícula, aquela do shopping Barra também foi enorme, aquela foi forte. (ENTREVISTA 3).

[...] trancar a rua ou trancar como a gente trancou no Barra Shopping na luta dos 20%, que teve um congestionamento violento, as pessoas ficavam se perguntando: o que tá acontecendo? E aí a gente já tinha uma unidade para dizer assim: olha, querem tirar os 20% das ciclovias, tu entendeu? (ENTREVISTA 6).

Eu me lembro de um pessoal que fez vídeo, pessoal que botou na Internet, pessoal que fez cartaz, fez arte, pessoal que saiu a pedalar por ali, entregar material. (ENTREVISTA 6)

Figura 19: Notícia sobre Protesto contra mudança no Plano Cicloviário.

PARA PEDALAR MAIS

Protesto contra mudança no Plano Cicloviário

Grupo é contrário a proposta que revoga destinação de multas a ciclovias

Em uma “bicicletada” na noite de ontem, ciclistas protestaram contra proposta de alteração no Plano Diretor Cicloviário Integrado (PDCI) de Porto Alegre.

O alvo do grupo é um projeto da prefeitura que busca revogar o dispositivo responsável pela destinação de 20% da arrecadação com multas para construção de ciclovias e campanhas educativas.

As cerca de 30 pessoas que participaram do ato saíram do Largo Zumbi dos Palmares por volta da 19h30min e percorreram ruas do bairro Cidade Baixa. Na sequência, se dirigiram ao Paço Municipal, onde entregaram uma petição com mais de 2 mil assinaturas a uma servidora do governo municipal.

Na Câmara de Vereadores, eles foram recebidos pela vereadora Sofia Cavedon (PT), a quem entregaram uma cópia da petição e feito um convite para que os parlamentares pedalem com o Massa Crítica na Capital.



No Paço Municipal, ciclistas entregaram petição a servidora

– Estou recebendo em nome da mesa diretora e encaminharei ao presidente, doutor Thiago (*Duarte, chefe do Legislativo*) – afirmou Sofia, chamando o projeto do Executivo de “traição à luta do movimento”.

O vereador Marcelo Sgarbossa (PT) fez o trajeto junto do grupo e falou sobre o ato:

– (*O movimento*) Tem um simbolismo, ele representa as pessoas que optaram pelo uso da bicicleta.

O projeto do Executivo também propõe a criação de um fundo para o PDCI. O argumento da Empresa Pública de Transporte e Circulação (EPTC) é que a lei ignora o investimento proveniente de contrapartidas.

Fonte: Zero Hora, 13/11/2013.

Figura 20: Notícia sobre Bicicletada contra o destino das multas.

PORTO ALEGRE

Bicicletada contra o destino das multas

Uma bicicletada contra o Projeto de Lei Complementar Nº010/2013, enviado pela prefeitura de Porto Alegre à Câmara de Vereadores, ocorreu na noite de ontem, em Porto Alegre.

A principal crítica dos ciclistas é a revogação da destinação de 20% das multas para a construção de ciclovias. Centenas interromperam as avenidas Padre Cacique e Diário de Notícias, nas imediações do Está-

dio Beira-Rio, onde o trânsito ficou trancado por mais de uma hora. Antes, eles haviam se reunido no Largo Zumbi dos Palmares, na Cidade Baixa, e percorreram alguns locais da cidade pedalando.

Na semana passada, o mesmo grupo havia protestado contra a colocação de uma mureta na ciclovia da Avenida Ipiranga. A estrutura, feita de tijolos, dificulta o trânsito de bicicletas.

Fonte: Zero Hora, 06/12/2013.

Devido a essa atuação através dos diferentes repertórios de pressão e negociação, chegou a haver inúmeros adiamentos de votações na Câmara Municipal de Porto Alegre, mas após muita resistência e luta por parte da rede cicloativista que era contrária, o projeto acaba sendo aprovado em uma sessão de maio de 2014. Sancionado pela Lei Complementar nº 744, em outubro de 2014, ela institui um Fundo Municipal de Apoio à Implantação do Sistema Ciclovitário (FMASC) e seu Conselho Gestor. Conforme dispõe no Art. 1º: Fica criado o Fundo Municipal de Apoio à Implantação do Sistema Ciclovitário (FMASC), instrumento de política pública municipal de destinação, gerenciamento e aplicação de receitas oriundas das contrapartidas à construção de empreendimentos.

Alguns entrevistados apontam o fato de que, no início, os vereadores preocupavam-se mais com a pressão realizada pela rede cicloativista. Porém, depois, começam a perceber que esses atores não eram e nem viriam a ser seus eleitores, avaliando que seus votos não teriam impacto em suas próximas candidaturas (ENTREVISTA 7). Ou seja, o político que não tinha a esperança de receber um voto por parte desses atores, não se preocupava em frustrar quem os pressionava para a rejeição de um projeto a ser votado na Câmara de Vereadores:

Acho que no começo a gente fazia bastante barulho e criava certo impacto, sabe, depois os vereadores começaram a ver: esses caras não votam em mim, esses caras são eleitores do Sgarbossa, são eleitores da Melchiona, não são meus eleitores, se eu não votar, não faz diferença. E aí, a gente não está ali discutindo, esse que é o grande problema das pessoas que lidam com a coisa pública, né. A gente não está ali discutindo o conceito de cidade e debatendo o que é que melhor para a nossa cidade, não, a gente está discutindo disputas político-partidárias e de interesses. (ENTREVISTA 7)

[...] infelizmente de todos os vereadores com mandato atualmente, no máximo uns quatro, cinco ou seis estão realmente preocupados com a cidade, pois os outros estão preocupados com o partido os caras que já estão lá, a maioria dos vereadores eles estão preocupados com o seu voto, né. Então eles só mudariam mesmo se os eleitores deles pressionassem, mas normalmente esses vereadores eu acho que as pessoas que elegem esses vereadores são pessoas que não estão muito envolvidas, preocupadas em cobrar desses vereadores, então eles fazem o que querem. (ENTREVISTA 15)

Assim como vimos acima em relação ao fato da percepção por parte dos vereadores de que os grupos cicloativistas não representarem uma massa de votos vantajosa, vemos com Züge Junior (2016) em relação a esse fator e à prática difundida no país de se recorrer aos vereadores de uma cidade demandando soluções de determinados problemas:

É conhecida a prática difundida no Brasil de se recorrer aos vereadores de uma cidade para pedir soluções de problemas pontuais. Essa prática cria uma relação entre esses vereadores e os cidadãos, não raro garantindo votos a vereadores que intercedem junto ao poder executivo para solução de tais problemas. Ora, o cicloativismo tem percebido já há anos que essa prática não é eficiente no que tange à execução de políticas públicas concernentes ao uso de bicicletas no meio urbano. Talvez por perceber que os grupos cicloativistas são compostos por poucos indivíduos e não representam uma massa de votos em potencial que seduza vereadores, seja também por já terem aprendido coletivamente que não se deve lutar por soluções meramente pontuais, mas sistêmicas. Vale dizer, não se trata apenas de pressionar pela construção de uma ciclovia aqui e ali, mas pela mudança de uma lógica de trânsito nas suas cidades e mais: pela mudança da lógica de ocupação e vivência dentro de suas cidades. (ZÜGE JUNIOR, 2016, p. 40)

Conforme vimos ao longo dessa seção, apesar dos variados repertórios de pressão e negociação utilizados pela rede cicloativista, enquanto um grupo de pressão que pressiona os tomadores de decisão no fluxo da política, não houve o retorno desejado por parte desses atores. O funcionamento das disputas político-partidárias e os interesses políticos foram um dos motivos mais citados que os atores acreditam terem impedido a rejeição ou retirada do projeto conforme lutavam. Conforme Lied (2015, p. 18) afirma, “parece-nos que o problema da implementação do PDCI é muito mais político e de prioridade do que existir ou não uma política pública, assim como um estudo no qual ela está baseada, ou mesmo uma lei que a institui”. Portanto, lembrando de Kingdon, nesse momento, apesar da tentativa de incidirem, os atores da rede cicloativista não obtiveram a força necessária como um grupo de interesse e pressão, bem como não houve a capacidade de empreendedores políticos para obterem resultados políticos favoráveis. À medida que o fluxo da política encontrou-se fechado nesse momento, dependendo da vontade e gestão política do prefeito da época, José Fortunati (PDT), ou seja, da lógica de interesses e disputas partidárias inerentes a esse fluxo.

6.6 Criação de novos espaços institucionais

A partir de uma atuação da rede cicloativista nos distintos fluxos do processo de construção da agenda, novos espaços oficiais institucionais (tanto no âmbito municipal quanto no estadual) foram criados na cidade, iniciando no ano de 2014, prevendo a participação de entidades representativas de ciclistas e cicloativistas. Tal criação pode ser questionada e relacionada como uma abertura na janela de oportunidades de política para que as demandas dos atores da rede fossem ouvidas oficialmente. Em relação à participação institucionalizada, Abers, Serafim e Tatagiba (2014, p. 8) consideram que “as arenas participativas formais são caracterizadas por reuniões públicas e documentadas, que têm o propósito explícito de influenciar decisões específicas sobre determinadas políticas”. Analisa-se aqui como os atores percebem a criação desses espaços e como buscam incidir em cada um deles através de diferentes repertórios, bem como a visão dos atores estatais que atuam no âmbito do Poder Público em relação à atuação da rede cicloativista.

6.6.1 Criação do Conselho Gestor do FMASC

Apesar dos atores cicloativistas considerarem-se prejudicados em relação às fontes de recursos, após a aprovação do PLCE 010/13, a Lei Complementar 744, de 2014, institui o FMASC e seu Conselho Gestor⁴⁸, um novo espaço de tomada de decisão foi criado prevendo a participação oficial de dois integrantes de entidades da sociedade civil com atuação reconhecida na promoção do uso de bicicleta, demonstrando assim a legitimidade de tais associações representativas.

Abers, Serafim e Tatagiba (2014, p. 8), consideram que esse tipo de participação institucionalizada seja “geralmente indireta, envolvendo diferentes formas de representação (por exemplo, representantes da sociedade civil são escolhidos em assembleias compostas por grupos da sociedade civil ativos no setor de política)”. No caso da rede cicloativista, os diferentes grupos promoveram uma assembleia para definir quais atores representariam as entidades nesse Conselho Gestor.

⁴⁸ Conforme vemos no art. 7º do PLCE 010/13, o Conselho é composto por: dois integrantes da EPTC ou da Secretaria Municipal de Transportes (SMT); um integrante da Secretaria Municipal da Fazenda (SMF); um integrante do cargo de Procurador da Procuradoria-Geral do Município (PGM); um integrante da Secretaria Municipal de Obras e Viação (SMOV); um integrante da Secretaria Municipal de Urbanismo (SMUrb); um integrante da Secretaria Municipal do Meio Ambiente (Smam); e dois integrantes de entidade da sociedade civil com atuação reconhecida na promoção do uso de bicicleta. Disponível em: <<http://www2.portoalegre.rs.gov.br/netahtml/sirel/atos/LC%20744>>.

Em relação à qualidade dessa representação dos membros de conselhos, vemos em Santos, Serafim e Pontual (2008) o fato de que:

Sem uma formação mínima para o debate e a leitura de informações produzidas pelo Estado, pouco poderá fazer nesses espaços. Também é fundamental que ele faça a “ponte” entre os debates e as decisões dos conselhos e o seu movimento, caso contrário corre o risco de representar a si próprio. (SANTOS; SERAFIM; PONTUAL, 2008, p. 4)

Nesse sentido, podemos destacar novamente o fato da necessidade e importância da qualificação e profissionalização, como conhecimentos técnicos compartilhados e vivenciados, por parte desses atores que atuam nas associações e desejam atuar no fluxo das soluções participando institucionalmente nesses canais de diálogos.

A lei prevê, em seu art. 6º, que o FMASC será gerido por um Conselho Gestor, órgão de caráter deliberativo, nomeado por decreto do Poder Executivo, para mandato de quatro anos, permitida a recondução por igual período. O art. 7º da lei destaca que a Presidência do Conselho Gestor exercerá o voto de qualidade, sendo exercida por um dos representantes da EPTC e da Secretaria Municipal de Transportes (SMT), indicado pelo Diretor-Presidente da EPTC, o qual acumula a função de Secretário Municipal de Transportes.

Assim como Goldstone (2003) argumenta, o fato dos movimentos participarem na ação política convencional não implica o abandono das ações de protesto no momento em que essa participação é possível: “Não há nenhuma razão para esperar que protesto e ação política convencional devam ser substituídas, com grupos abandonando o primeiro na medida em que eles tornam-se capazes de usar a última” (GOLDSTONE, 2003, p. 9). Nesse sentido, podemos relacionar ao caso da rede cicloativista que atua através de diferentes repertórios ao participarem institucionalmente no fluxo das soluções e no fluxo da política através de negociações. Também podemos ver com Silva (2014), em relação às redes de organizações e ativistas que combinam formas de ação fora e dentro do âmbito institucional, conformando um padrão de tais redes:

Observando as organizações e ativistas que conformam as redes movimentistas no Brasil, é claramente perceptível a combinação, em maior ou menor grau, de repertórios confrontacionais com outras formas de ação – muitas delas institucionais – que não são apenas esporádicas, mas também conformam padrões definidores do que são estes movimentos. (SILVA, 2014, p. 13)

Outro entrevistado, que atuou como integrante do Conselho, considera que a Mobicidade tenha surgido pelo fato de alguns cicloativistas já estarem prevendo essa situação e adiantando-se, pois precisariam ter uma associação formada para poderem opinar e

participar institucionalmente quanto à aplicação dos recursos para o PDCI, mas também aponta em relação às limitações da participação nesse espaço:

Durante as muitas pressões para a não revogação do PDCI que a Prefeitura queria fazer, surgiu ali uma das possibilidades, eu fui um dos que percebeu que lá adiante o Ministério Público ia orientar que pudesse ter um termo de ajustamento de conduta, conversei com algumas pessoas e olha acho que vamos correr na frente, ou a gente institucionaliza e eu já estou partindo para a Mobicidade enquanto uma associação para a gente poder enfrentar o Poder Público quando necessário, para a gente ter legitimidade. E isso com a organização para participar do fundo a gente institucionalizou a Mobicidade para realmente fazer uma resistência organizada, fazer proposições também até para propor ideias, não só a questão negativa, eu não quero brigar com a Prefeitura, com um ente regulador de trânsito, eu quero que ele seja meu parceiro, porque às vezes a gente tem que pressionar e questionar porque não é atendido [...] A minha opinião é que eles não abriram, eles foram forçados por um termo de ajustamento de conduta, a Mobicidade surge justamente prevendo essa situação, foi umas duas ou três conversas que começaram na Câmara, porque eu sabia como é que funcionava o sistema porque eu era do Judiciário, então alertei os ciclistas que olha lá na frente vai ser criado um fundo, porque é assim que funciona o Ministério Público e tudo e se nós não tivermos uma associação formada a gente não vai poder ingerir nos recursos, nós não vamos nem poder dar opinião porque vão chamar, a Prefeitura vai fazer um organismo e vai colocar gente deles lá dentro e nós não vamos poder dizer nada, então não vai ter o contraponto nunca, então nesse ponto que eu te falo se teve na matéria do Poder Público em relação à sociedade ciclística é nula praticamente, ela tem um organismo e eu tenho dificuldade lá dentro para ser escutado pela EPTC, a gente discute um assunto nas reuniões, mas a EPTC faz por fora do Conselho sem passar pelo Conselho várias coisas, inclusive eu estou pensando em ingressar no Ministério Público uma ação contra isso, foi solicitado que a EPTC não começasse nenhuma obra de ciclovia sem a gente pelo menos ter ciência e os ciclistas nos perguntam depois e a gente fica sabendo às vezes um mês depois olha vão inaugurar a ciclovia e nós nem sabíamos que estavam construindo porque às vezes se não é no teu bairro, na tua região onde tu pedala tu não vê, se um ciclista não me contar eu não vou ficar sabendo. A Prefeitura está fazendo a mesma coisa que fazia nas audiências públicas eles chegam dentro do conselho com o projeto pronto e dizem ele está pronto e é isso aqui, aí vai da postura do conselheiro, eu como conselheiro não aceito esse tipo de postura da Prefeitura, não estou ali só para chancelar o que a Prefeitura quer, então nesse momento é um momento que eu sim pressiono, tranco, se tiver que trancar até o projeto sair da maneira correta, eles não conseguiram aprovar nenhum projeto ainda, todos que apresentaram para a gente tinha problema e tem que ter votação, eles tem que ter um plano de ação que é tipo de projetos que eles querem fazer. A Prefeitura chegou e disse eu quero fazer esse, ela não chegou para a gente e perguntou quais são o que vocês querem, então se eu te disser que está tendo diálogo com a Prefeitura, partindo com essa lógica não é diálogo, a Prefeitura quer que eu chancelo a opinião dela e eu enquanto Mobicidade não vou fazer isso, a ACPA e o LAPPUS a mesma situação. (ENTREVISTA 1)

Portanto, assim como vimos acima, a maioria dos atores da rede cicloativista também aponta como uma das maiores limitações o modo em que o Conselho foi constituído, acreditando que sua composição não seja adequada, destacando haver um desequilíbrio, sem haver a proporcionalidade necessária para mudanças:

[...] ela é falha, aqui entre nós ela é falsa, se eu tenho um Conselho de dez pessoas e eu só tenho dois votos, o que vai acontecer comigo sempre? Entendeu, então na verdade é uma falácia, né, é complicado, para mim, isso engessa. E aí, outra coisa que eu vejo depois disso, é que toda vez que se faz uma reclamação, toda vez que se aponta um problema se joga para o Conselho, a Administração ela joga para o Conselho, de certa forma, na minha opinião, eles estão usando o Conselho para fechar outros canais porque outros canais dão visibilidade, entendeu? Tipo as reuniões que aconteciam entre os ciclistas e a EPTC, onde todo mundo podia falar, onde o secretário era obrigado a estar lá, onde a mídia vinha, entendeu? Por isso que a minha opinião é de engessamento do movimento. E eu militava num certo partido, saí há muito tempo, e lá toda vez que tu queria não fazer alguma coisa, se criava uma Comissão. Para mim, parece que o Conselho funcionou da mesma maneira, entendeu, né? (ENTREVISTA 19)

[...] para mim esse fundo está muito mal, deveria ter um representante da Prefeitura, não com sete, oito votos, de certa maneira que a Prefeitura quando chega na votação, chega alinhado, né, vamos votar contra, dois, três votos dos ciclistas, um vota não sei o que, são votos vencidos. Se tu perguntar para o representante da Mobicidade, no Conselho são votos vencidos, três contra sete, não tem como decidir muita coisa, então às vezes, é pura montagem isso do fundo, porque afinal a decisão vai ser feita pela Prefeitura como eles quiserem, e não realmente como deveria ser essa abertura, muito mais ao diálogo e concentração, um equilíbrio das forças que devem existir nesse conselho, acredito que seja fundamental. Agora está desequilibrado, e assim como está, não tem o menor sentido, digamos, mas tem que participar o ciclista porque tem que participar, né, mas não me parece uma composição adequada. (ENTREVISTA 9)

[...] infelizmente, na constituição do Conselho, a Presidência ficou na mão da EPTC, então era tipo, vamos dizer assim, o gestor escolhe o Conselho para si mesmo, né, mais ou menos é isso. A constituição majoritária do Conselho está constituída por setores que são, digamos, pró-governo ou, no mínimo, não se deixam interferir muito. E a presença da sociedade e do movimento, ela é uma presença que está lá dentro, mas não às vezes numa proporcionalidade devida para as mudanças que a gente precisa, então o Conselho é uma instância de contexto social. (ENTREVISTA 4)

O fundo tem 5,7 milhões de reais, não é pouca coisa, a gente está lá para definir aonde eles vão ser gastos, aplicados, não é 20 mil reais, eles têm o recurso, mas é vontade política mesmo, eles querem fazer da maneira deles, eles não querem interromper nada, não querem atrapalhar ninguém. Na verdade, nós somos um problema para eles que estão tendo que engolir porque, na verdade, todos nós representamos a sociedade. (ENTREVISTA 1)

Nesse sentido, em relação aos apontamentos acima, também podemos relacionar às regras previamente definidas nesses espaços as quais os atores precisam se submeter aceitando (mesmo que tensionando). Abers, Serafim e Tatagiba (2014, p. 8) abordam o fato de que a participação institucionalizada é caracterizada pelo uso de canais de diálogo, oficialmente sancionados que são guiados por regras previamente definidas, aceitas pelos envolvidos (e em alguns casos estabelecidas pela lei). Em relação a tais limitações destacadas e regras as quais os atores cicloativistas precisam se submeter ao participarem desse espaço, também podemos destacar o que Züge Junior (2016) aponta em relação à deficiência da construção de canais democráticos realmente sólidos de participação:

Por outro lado, a construção de canais democráticos sólidos de participação, vale dizer canais de comunicação mais ou menos formalizados e que, portanto, não dependam única e exclusivamente da escolha do poder público sobre quem quer ouvir, e quando e onde ouvir, ainda é precária. E se essa construção é deficiente em São Paulo, é ainda mais deficiente em outras capitais. (ZÜGE JUNIOR, 2016, p. 71)

Uma entrevistada acredita que o Conselho acaba “engessando” a atuação da rede, pelo fato das reuniões serem fechadas e quem não integra oficialmente, não poder acompanhá-las, considerando que os ciclistas teriam que questionar esse fator (ENTREVISTA 19). Essa entrevistada também destaca o fato de que antes da constituição do Conselho, eram realizadas mais reuniões e audiências públicas, abertas para qualquer pessoa, sendo muito transparentes e de que atualmente com o Conselho, não está mais aberto, tendo em vista que as reuniões do Conselho são fechadas, ocorrendo uma vez por mês e podendo ser convocadas reuniões extraordinárias (ENTREVISTA 19). Nesse sentido, Barcellos (2015) aponta o fato de poder ocorrer perdas e custos implicados, como a autonomia dos movimentos no momento em que o cicloativismo atua dando suporte ao governo por meio de políticas públicas:

O Cicloativismo trabalha com suporte governamental por meio de políticas públicas, com resultados observados como contraditórios pelos Cicloativistas. De um lado, as demandas sociais são postas como direitos (ainda que limitados), abrindo espaço à participação cidadã. De outro, há perdas, principalmente de autonomia dos movimentos e o estabelecimento de estruturas de controle social de cima para baixo, nas políticas governamentais para os movimentos sociais. O controle social instaura-se, mas com sentido dado pelas políticas públicas, ainda que haja a participação cidadã no estabelecimento das normativas. Nesse cenário de redes com apoio institucional, devem-se acrescentar as inúmeras ações atuando em fóruns, conselhos, câmaras, consórcios etc., em escala local, regional e nacional. A análise do novo cenário remete-nos ao tema da institucionalização das práticas e organizações populares, na própria sociedade civil ou por meio de políticas públicas, conferências nacionais patrocinadas por órgãos públicos estatais, ou estruturas organizativas criadas no próprio corpo estatal, a exemplo dos conselhos. (BARCELLOS, 2015, p. 10-11)

Conforme analisamos nessa seção, o Conselho Gestor do FMASC foi criado em 2014, como um novo espaço institucional, caracterizando certa abertura à rede, porém os relatos demonstram haver uma série de regras e tensionamentos aos quais estão submetidos ao participarem institucionalmente nesses espaços. Assim como Barcellos (2015) aponta em relação aos diálogos dos atores cicloativistas com as estruturas institucionais do Estado de que “esta é uma forma de organização bastante presente, com tensões e constrangimentos inerentes as alianças, coalizões e dinâmicas entre sociedade civil e Estado” (BARCELLOS, 2015, p. 11). Portanto, destacam algumas limitações na atuação nesse âmbito ao buscar incidirem nos fluxos das soluções e da política, pois muitos entrevistados consideram que essa participação adiante pelo fato de, ao menos, os representantes das entidades estarem “fazendo

frente”. Porém, esperavam que nesse espaço, fossem debatidos antes os projetos construídos de forma mais coletiva com tais representantes ao invés desses serem apresentados já prontos, aguardando que os representantes apenas aprovassem. Importante recordar aqui o que Santos, Serafim e Pontual (2008) apontam em relação ao funcionamento de Conselhos:

Da parte do governo também é necessário uma boa representação, pois não é raro que determinados governos enviem aos conselhos funcionários despreparados ou pouco motivados apenas para cumprir a lei, o que, na prática, inviabiliza qualquer negociação entre eles. (SANTOS; SERAFIM; PONTUAL, 2008, p. 8)

Assim, em relação à tentativa de incidência exercida pelo cicloativismo no Poder Público, nos tomadores de decisão, na mídia e na própria sociedade, através de seus diversos repertórios utilizados, há variadas opiniões. Somente há consenso em relação ao fato dos atores da rede cicloativista acreditarem que, se não tivessem se mobilizado e buscado atuar no processo de construção da agenda da política de mobilidade local, a situação estaria pior atualmente, sendo apresentados no quadro abaixo alguns relatos dos entrevistados:

Quadro 2: Relatos dos entrevistados a respeito da incidência exercida pela rede cicloativista.

Relatos dos entrevistados a respeito da incidência exercida pela rede cicloativista
<p>Eu só tenho críticas em relação a isso (diálogo com o Poder Público), eu acho que a gente só teve maquiagem até agora, a Prefeitura finge que está ouvindo os ciclistas, finge que está aberta para o diálogo, mas ela não está aberta para o diálogo, se tivesse, a gente pode pegar quatro, cinco capitais que começaram depois de nós a implantar infraestrutura e estão com uma malha cicloviária dez vezes maior do que a nossa, em 1/3 do tempo, então se Porto Alegre realmente quisesse fazer, teria feito [...] A gente tensiona e obriga, acaba influenciando, nem que seja para nos agradecer ou para fazer uma perfumaria, eles tentam fazer alguma coisa sim. (ENTREVISTA 1)</p>
<p>Ela é pequena, mas ela existe, ela foi pontual em algumas situações, ela já aconteceu, não é zero, né, o caso da Massa Crítica (tentativa de criminalização) é um caso porque a gente conseguiu mostrar para o Ministério Público que quem tava querendo abusar da lei e ficar fora da lei era o governo, não as pessoas, os cidadãos que estavam simplesmente se manifestando, é um caso. Essas ciclovias aí muito ruins, os projetos ridiculamente aquém das promessas do próprio governo, mas a gente não sabe se não tivesse essa pressão, a gente não sabe se sequer teriam saído essas, é muito possível que não. (ENTREVISTA 3)</p>
<p>[...] a influência do cicloativismo concretamente sobre as ações do Poder Público até o momento tá sendo pequena, mas o impacto, a energia que se colocou foi muita, o pouco número de pessoas que eram, os que se dedicam ainda são uma pequeníssima fração desse número que já é pequeno e mesmo assim depende, às vezes o cara já não tem tempo, não tem energia e deixa de ir, aí o outro tem que fazer, o outro não pode e também não faz, é complicado e não é uma bandeira assim que alguém, nenhuma das pessoas envolvidas tem qualquer ganho pessoal em vista, então às vezes, de nenhum tipo nem de pessoal nem de classe, de nada, então é difícil às vezes conseguir. (ENTREVISTA 3)</p>
<p>É, eu acredito que mudanças para o ciclista com certeza a sociedade é que teve mais efeito, agora, tipo, se você perguntar para mim se eu acho que a maneira como a Prefeitura se não teve nenhum efeito esse trabalho com o Poder Público, tipo, eu acho que teve sim, mas eles tinham uma negligência total e hoje os caras têm que se virar para continuar não fazendo nada, mas eles têm que se virar e eles sabem disso. E para a sociedade também ficou claro, as pessoas sabem que 'pô, isso aqui é horrível'. (ENTREVISTA 5)</p>
<p>Muito, hoje a gente tem bastante coisa melhor em Porto Alegre porque a gente tem o cicloativismo muito forte, se não fosse o nosso cicloativismo eu não acredito que a gente teria as ciclovias que a gente tem, a gente não teria o respeito que a gente tem [...] É, o legal dos cicloativistas, ciclistas é que a gente pega muito no pé, a gente bate até alguém ceder porque se não eles fazem o que eles estão acostumados, eles fazem o que eles querem fazer porque todo mundo esquece. (ENTREVISTA 8)</p>
<p>Eu vejo resultados, eu posso não ver resultados positivos, nossa, agora a gente conversa, mudou, não, não é aquela coisa assim, eu vejo o fato de se ter uma comissão só pensando no Plano Cicloviário é uma mudança, a gente não tinha isso antes, então tipo gostaria que ele tivesse funcionando? Gostaria, mas, pelo menos, ele está existindo, ele não existia há 5 anos, então daqui a pouco sabe, a gente tá engatinhando, a gente tá indo.. (ENTREVISTA 20)</p>

Fonte: autoria própria.

6.6.2 Criação do Grupo de Trabalho de Segurança para Ciclistas no Detran-RS

No ano de 2015, um ano após a criação do Conselho Gestor, ocorre a abertura de outro espaço para a luta institucional dos ciclistas: a criação de um Grupo de Trabalho de Segurança para Ciclistas no DETRAN-RS, havendo assim a entrada de outro ator, em outro nível de governo. Através da portaria nº 254⁴⁹, que foi publicada no dia 18 de junho de 2015, foi oficializada a criação desse grupo incluindo vários setores do DETRAN-RS, das áreas

⁴⁹Disponível em: <<http://www.detran.rs.gov.br/conteudo/35330/254>>.

técnicas e representantes das associações cicloativistas, definindo como coordenação do grupo o setor de divisão de educação para o trânsito. A portaria estabelece a frequência das reuniões como mensal, sendo as primeiras sextas-feiras de cada mês. O objetivo do grupo é de estudar a acidentalidade e propor ações de melhoria para que o ciclista consiga se deslocar com segurança na via pública e para que mais pessoas que queiram usar esse modal, sintam-se seguras e acolhidas pelas cidades, conforme uma das coordenadoras do grupo explica em relação ao grupo:

Na verdade, o grupo ele foi criado em função da acidentalidade do Estado em relação ao ciclista, um índice bem preocupante de acidentalidade e a gente considera o ciclista um dos partícipes mais frágeis do trânsito, né, pedestre, o ciclista e o motociclista. Então esses são os três partícipes mais frágeis e o Detran como órgão executivo de trânsito ele tem essa tarefa também de propor iniciativas, né, de melhorias para o trânsito seguro, principalmente para os mais frágeis, para todos os públicos de maneira geral, mas para os mais frágeis, a atenção tem que ser bem maior. Então foi criado através de uma portaria do Detran nº 254, que foi publicada no Diário Oficial do Estado, no dia 18 de junho de 2015. [...] Então a partir dessa instituição, nós começamos a nos reunir, já estamos fazendo desde julho do ano passado as reuniões e várias iniciativas a gente conseguiu, né. Várias medidas a gente conseguiu encaminhar de melhoria, claro que tem algumas como, por exemplo, a que propõe uma regulamentação de uma placa de 1,5m que não depende da gente, depende de uma legislação federal, tem o seu tempo de amadurecimento e de análise até realmente ser proposta essa medida, né, quer dizer implantada essa sinalização de 1,5m, mas o pontapé inicial digamos assim já tivemos. Então o Detran, ele entra como um órgão executivo de trânsito que tem essa atribuição, e ele pega para si essa responsabilidade de encaminhar aos órgãos competentes as demandas do grupo, então ele oficializa a partir da sua direção geral o que o grupo ele construiu, né. Então a gente faz uma minuta de ofício, por exemplo, solicitando uma alteração na legislação, como esse exemplo da placa de 1,5m, e aí então chega lá encaminhado para a Associação Nacional dos Detrans para analisarem tecnicamente essa proposta para o Denatran, que é o Departamento nacional de trânsito, que é o órgão executivo do país que cumpre e faz cumprir as normas legislativas de trânsito, enfim, as leis, os decretos e as resoluções que são estabelecidas pelo Contran que é o Conselho nacional de trânsito que é o órgão legislativo que é quem elabora as leis.. Então o Denatran recebe, encaminha ao Contran que vai analisar e verificar a possibilidade de tentar essa sinalização, esse é um exemplo, o outro exemplo que a gente discutiu e encaminhou e estamos ainda em processo de construção dessa discussão é a possibilidade de os ciclistas poderem se deslocar pela cidade também nos trechos que não tem tanto risco de acidentalidade, né, então a partir, por exemplo, lá de Cachoeirinha a entrada da cidade aquela principal porque de Porto Alegre até esse trecho tem muitas saídas, muitas entradas de veículos, então se torna muito arriscado toda a Freeway, por exemplo, o ciclista se deslocar, mas a partir dali é uma via considerada segura e o que se observa na prática, tem muita sinalização proibitiva dos ciclistas porque os órgãos que legislam sobre as rodovias como a ANTT, por exemplo, o órgão de fiscalização rodoviário federal acreditam que mesmo sendo ciclistas treinados, enfim, andar na via que mesmo sendo uma via de fluxo intenso em determinados períodos do ano e locais assim da própria via é possível de tu fazer um deslocamento, né, seguro se os condutores também forem preparados. Então claro que, para se transformar de uma proibição para uma permissão, existe um caminho a seguir, né, como, por exemplo, um estudo técnico feito pelas próprias instituições de ciclistas, que esse é o ponto que nós estamos para que seja encaminhado uma proposta a quem tem competência de legislar sobre a rodovia que é como eu falei a ANTT e também o órgão que fiscaliza isso, que faz cumprir a norma que é no caso a Polícia Rodoviária federal. Então no momento que a gente fizer esse estudo e essa é a nova tarefa, digamos assim, que o grupo se propõe, né, nós chegamos a esse patamar de fazer o estudo técnico, encaminhar e esperar que

seja apreciado e se apreciado e dado deferimento que seja mudada essa questão, né, alteradas algumas placas, talvez colocar placas educativas, né, sinalizando, informando o próprio condutor de que ali ele tem que compartilhar o espaço com o ciclista em determinados momentos, por exemplo, no período de verão a Freeway tem trechos que no próprio acostamento ele é liberado para o tráfego de veículos porque tem muito trânsito e naqueles períodos e horários não pode circular ciclista. Então eles terão locais e períodos aonde não haverá possibilidade do tráfego de ciclistas, isso o grupo de trabalho ele entende perfeitamente, isso não é problema, mas o que se quer é que os ciclistas possam e não tem nada no CTB explícito, por exemplo, que diga que não pode, mas, em contrapartida, tem as placas de sinalização proibindo, então há uma discussão, né, há um dilema aí e bom o que fazer, então nos resta fazer um estudo técnico e encaminhar uma proposta que já é um grande avanço, a gente poder discutir isso, né. (ENTREVISTA 12)

Algumas entidades representativas de cicloativistas integram o grupo conforme dispõe na portaria, por exemplo, a Mobicidade, o LAPPUS, Gramado de Bicicleta⁵⁰ e a ACPA. Uma das coordenadoras do grupo afirma que:

[...] existe uma portaria que estabelece alguns grupos, mas não quer dizer que seja fechado, então à medida que a gente vai sentindo a necessidade ou mesmo outros grupos que souberem da existência do grupo e quiserem se juntar, ele é aberto para um ou dois representantes. A gente não pode abrir para muitos, um ou dois representantes, mas que sejam os multiplicadores lá nos seus grupos, né, então eles fazem essa interface assim como esses que participam das reuniões eles levam para os seus colegas ali das suas entidades cicloativistas tudo que foi tratado e dão publicidade. Então tem grupos nas redes sociais que eles então dão publicidade das coisas que estão acontecendo no grupo para todo mundo opinar, para todo mundo ficar sabendo e ajudar a construir, né, então não é só esse grupo que pensa, ele propõe, mas há uma interação direta, todos podem participar, talvez não diretamente, mas por meio de seus representantes que são os porta-vozes, né, desses grupos. (ENTREVISTA 12)

Portanto, à medida que o grupo sente necessidade, podem convidar outros membros para discutir determinadas temáticas que sejam relevantes à participação, conforme vemos no parágrafo único da portaria 254, que consta:

Poderão ser convidados outros órgãos ou instituições de acordo com a necessidade ou especificidade da temática envolvidas direta ou indiretamente com o sistema estadual de trânsito e transporte bem como as demais instituições e organizações que possam contribuir para qualificação da formação dos condutores e segurança no trânsito. (DETRAN/RS, 2015, p. 1)

Destaca-se aqui em relação às diferentes competências entre os órgãos do governo do Estado e os órgãos do âmbito municipal no tocante à mobilidade urbana bem como às políticas de educação para a segurança no trânsito, sendo uma competência comum para legislar

⁵⁰ Entidade da cidade de Gramado-RS, que tem por objetivo conscientizar o ciclista, o motorista e o motociclista de seus direitos e deveres no trânsito, visto que, em lei, é previsto que andem na mesma pista de rolamento. O respeito aos direitos e deveres de um cidadão representa uma convivência em harmonia. Disponível em: <<http://gramadodebicicleta.blogspot.com.br/>> Acesso em: 20 mar. 2017.

sobre o trânsito e o transporte de acordo com a Constituição: “Art. 23. É competência comum da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios: [...] XII – estabelecer e implantar política de educação para a segurança do trânsito” (BRASIL, 1988). O Código de Trânsito Brasileiro prevê uma divisão de responsabilidades entre órgãos federais, estaduais e municipais. Em relação às competências dos municípios, podemos ver:

Os Municípios tiveram suas competências ampliadas para 21 atribuições. A partir do momento em que preenche os requisitos para integração ao Sistema Nacional de Trânsito, o Município assume a responsabilidade pelo planejamento, o projeto, a operação e a fiscalização, não apenas no perímetro urbano, mas também nas estradas municipais. A prefeitura passa a desempenhar tarefas de sinalização, fiscalização, aplicação de penalidades e educação de trânsito. (CONFEDERAÇÃO NACIONAL DOS MUNICÍPIOS, 2016, p. 25)

Já em relação à atuação no âmbito estatal exercida pelo DETRAN-RS, podemos ver que as competências de atuação são mais amplas do que as exercidas pelo órgão de trânsito municipal. De acordo com o Art. 22 do Código de Trânsito Brasileiro (CTB), vemos abaixo algumas das competências previstas aos órgãos ou entidades executivos de trânsito dos Estados e do Distrito Federal, no âmbito de sua circunscrição:

- I - cumprir e fazer cumprir a legislação e as normas de trânsito, no âmbito das respectivas atribuições;
- II - realizar, fiscalizar e controlar o processo de formação, aperfeiçoamento, reciclagem e suspensão de condutores, expedir e cassar Licença de Aprendizagem, Permissão para Dirigir e Carteira Nacional de Habilitação, mediante delegação do órgão federal competente;
- V - executar a fiscalização de trânsito, autuar e aplicar as medidas administrativas cabíveis pelas infrações previstas neste Código, excetuadas aquelas relacionadas nos incisos VI e VIII do art. 24, no exercício regular do Poder de Polícia de Trânsito;
- VI - aplicar as penalidades por infrações previstas neste Código, com exceção daquelas relacionadas nos incisos VII e VIII do art. 24, notificando os infratores e arrecadando as multas que aplicar;
- IX - coletar dados estatísticos e elaborar estudos sobre acidentes de trânsito e suas causas;
- XI - implementar as medidas da Política Nacional de Trânsito e do Programa Nacional de Trânsito;
- XII - promover e participar de projetos e programas de educação e segurança de trânsito de acordo com as diretrizes estabelecidas pelo CONTRAN;
- XIV - fornecer, aos órgãos e entidades executivos de trânsito e executivos rodoviários municipais, os dados cadastrais dos veículos registrados e dos condutores habilitados, para fins de imposição e notificação de penalidades e de arrecadação de multas nas áreas de suas competências;
- XVI - articular-se com os demais órgãos do Sistema Nacional de Trânsito no Estado, sob coordenação do respectivo CETRAN. (CTB, 1997)

De acordo com as coordenadoras do grupo, o grupo também promove cursos voltados para o ciclista como, por exemplo, o “Bike na rua”, voltado para a formação do ciclista.

Antes, ele era oferecido somente em Porto Alegre, após uma ideia de uma ativista da entidade Gramado de Bicicleta, foi realizado pelo DETRAN-RS um evento em Gramado para estimular a comunidade ao uso da bicicleta e assim estimular o Poder Público a oferecer infraestrutura para que a circulação da bicicleta. A partir disso, foi definido fazer a interiorização deste trabalho em todo o Estado. Assim, todo município que se interessa solicita e o DETRAN-RS vai ao município e realiza uma palestra em que estimula o desenvolvimento da cidade para receber a bicicleta como modal e divulgar os direitos e deveres do ciclista:

A gente tem cursos que vai preparando os municípios para que eles se sensibilizem, né e vejam bom, é uma realidade, não adianta a gente negar, as bicicletas estão aí, as pessoas querem usar esse modal, então o que nós temos que fazer, nos preparar, preparar as cidades para que as bicicletas circulem de forma segura ou nas ciclovias, ciclofaixas, enfim num espaço que seja garantida a segurança para esses deslocamentos, até para incentivar mais pessoas que usem, então as campanhas educativas a gente também tá num momento agora de apreciação de uma proposta elaborada por uma agência de publicidade de acordo com o que se pediu, né, que é justamente para começar a trabalhar de forma mais forte, mais consistente a questão da distância de 1,5m [...] (ENTREVISTA 12)

Em relação ao que mais influenciou para o grupo ser criado, uma das coordenadoras destaca a importância de uma vontade do diretor geral de adotar a causa da bicicleta e institucionalizar no órgão a preocupação com essa temática. Ela lembra que esse diretor que na época era o diretor técnico, por volta do ano de 2012, já havia recebido entidades representativas de ciclistas (como o LAPPUS) e que inclusive antes da constituição do grupo por portaria, já havia feito um trabalho em conjunto, ao construir um material educativo:

[...] naquele momento também a divisão de habilitação construiu o recurso pedagógico que eu falei agora para os CFCs, então esse foi um primeiro movimento vamos dizer assim, então naquele período os representantes das entidades procuraram o diretor técnico, hoje o nosso diretor geral, e aí se fez essa proposta. Então nós construímos com eles um material educativo, a nossa comunicação social, a educação e os representantes construímos aquele material para os ciclistas e para o condutor e é interativo e a habilitação, então aquele recurso pedagógico para o Power Point e os CFCs. E depois quando o diretor saiu da diretoria técnica e assumiu a direção geral no ano passado, esses representantes procuraram novamente pedindo para que se continuasse o trabalho. (ENTREVISTA 12)

Em relação a uma vontade “política”, citada acima, do diretor geral de tratar do tema no órgão ao qual é dirigente, podemos recordar do que Kingdon (2014) aborda em relação ao fluxo da política quando ocorrem mudanças de direção, cujo momento permite iniciativas alinhadas à filosofia da nova administração, tendo assim problemas que se encaixam nessa nova ótica sendo enfatizados, enquanto outros são desprezados. O relato abaixo de um

entrevistado destaca a respeito da vontade política de um gestor e da importância da tentativa de incidência dos atores da rede nos espaços institucionais:

É, vamos dizer assim a vontade política de um gestor ela sempre pode ser com um impulsionador ou um dificultador, né, tem essa questão, agora isso faz com que a incidência que atores organizados mantêm dentro dos setores executivos, legislativos, de autarquias, de empresas públicas, a incidência desses atores ela nunca é descartável, ela sempre é importante porque sem ela o gestor público fica abandonado, digamos assim, dessa pressão social. (ENTREVISTA 4)

Os entrevistados que participam das reuniões do grupo de trabalho destacam o fato desse espaço de atuação estadual ser mais acessível e aberto ao diálogo, em comparação aos espaços municipais existentes, pois, mesmo antes de ser um grupo estabelecido por portaria, já eram realizadas algumas reuniões, destaca uma das coordenadoras do grupo: “[...] não tinha assim uma formalidade, encontros periódicos, mas a gente nunca perdeu o contato com eles assim, isso nunca aconteceu, todo ano tinha alguma coisa que a gente fazia juntos.” (ENTREVISTA 18).

Desse modo, podemos ver que além de ter convergido com a vontade de um tomador de decisão, no caso o diretor geral do órgão, a criação desse grupo também nasceu de uma demanda dos ciclistas. Um dos cicloativistas entrevistados que participa das reuniões do grupo considera que esses espaços sejam canais de diálogos e de incidência, por isso foi encaminhado um pedido para a constituição do grupo de trabalho. Destaca-se abaixo, em sua fala, a atuação da rede no fluxo das soluções através do uso de repertórios tais como a participação nos debates, a apresentação de experiências, propostas e estudos:

[...] em 2011 o LAPPUS a gente encaminhou com o Detran um pedido de constituição de um GT de Ciclistas para tratar de questões de segurança, esse GT foi constituído por portaria e daí nomeou lá as entidades a ACPA, o LAPPUS, a Mobicidade estão dentro, posteriormente entrou a associação de ciclistas lá de Gramado e esse grupo se reúne a primeira sexta-feira do mês onde discute diversas pautas, por exemplo, a questão da fiscalização à regulamentação do respeito à distância do 1,5m, a gente conseguiu uma regulamentação para o transporte de bicicletas em carros, aqueles racks atrás que levam. [...] O GT Ciclistas do Detran trata sobre a questão do trânsito de bicicletas na Freeway, entende? Porque não é possível que um grupo estadual possa estabelecer uma proibição numa rua federal, por exemplo.. São espaços de diálogo e de incidência. (ENTREVISTA 4)

Outro cicloativista entrevistado que participa das reuniões relata, em relação à sua visão do grupo:

Eu acho que o Detran para mim foi uma agradável e feliz coincidência, porque eles têm se engajado na causa da bicicleta muito além do que tu vê politicamente, eu vejo nas pessoas que trabalham no Detran um engajamento incrível, do ponto de vista técnico inclusive porque nós somos um setor da rua [...] (ENTREVISTA 11).

Em relação a esse ponto, podemos lembrar do que Stearns e Almeida (2004) afirmam de que tribunais, partidos políticos e órgãos estaduais favoráveis à causa têm a capacidade de colocar as questões do movimento social na agenda política para posterior deliberação, bem como quando um movimento possui destaque na mídia e apoio da opinião pública, é mais provável encontrar atores estatais favoráveis às suas demandas.

Portanto, em relação à participação dos grupos e entidades cicloativistas, as coordenadoras do grupo consideram essa presença essencial, destacando o fortalecimento de esforços e o fato de que os atores participantes possuem conhecimento a respeito das legislações e seus direitos, afirmando que, sem eles, o grupo não teria os mesmos resultados:

É que assim, a gente sempre tem um olhar técnico, né, natural aqui do nosso trabalho, eu sou ciclista, tem mais alguns colegas ciclistas aqui que também contribuem com esse olhar, mas a gente não é ativista, então ter a presença deles no grupo de trabalho eu considero essencial, quando eles não veem ou se vem só um eu sinto falta, parece que não tem a mesma vida. (ENTREVISTA 18)

[...] porque a união de esforços ela fortalece, né, claro ela consegue atingir o seu objetivo, nível de abrangência é maior, a força é maior, né, de se conseguir, de se argumentar, de se convencer os órgãos que legislam a respeito para que a legislação seja modificada a favor, né, do ciclista no sentido que ele consiga se deslocar com segurança, na verdade o objetivo maior é esse. (ENTREVISTA 12)

Quando questionado do fato de as entidades da rede cicloativista participarem desse grupo de trabalho, podendo apontar suas experiências, apresentar propostas e estudos tentando incidir no fluxo das soluções, um entrevistado que participa desse canal de diálogo destaca a importância de atuar em conjunto com um órgão:

Claro, nós estamos em uma batalha com a concessionária da Freeway lutando para que tirem aqueles cartazes que são ilegais que dizem que é proibido andar na Freeway, aquilo é ilegal, não pode estar lá e nós estamos brigando junto com o Detran contra a concessionária para que tirem esses cartazes, então nós temos uma briga de cachorro grande, tu entende. Agora, como ativista ciclista sozinho eu posso fazer isso? Não, não tem como, eu tenho que estar junto com a autoridade, entende? Que a autoridade entenda que eu preciso que aquilo seja tirado de lá porque aquilo é ilegal, não pode acontecer [...] (ENTREVISTA 11)

Nessa seção, pontua-se que uma janela de oportunidade política foi aberta com a criação desse grupo de trabalho no âmbito estadual, pois sua formalização foi possível a partir de uma demanda da rede cicloativista, mais especificamente de uma solicitação da entidade cicloativista LAPPUS, convergindo com a vontade política do órgão, ou seja, de um tomador de decisão que atua como diretor do órgão DETRAN-RS em determinado momento. Nesse âmbito, ao participarem institucionalmente do grupo de trabalho, os representantes das entidades que compõem formalmente o grupo atuam como uma comunidade de especialistas através dos repertórios de apresentação de experiências, estudos e propostas no fluxo das soluções.

Segundo os relatos dos entrevistados que participam do grupo, tanto como representantes das entidades quanto como coordenadores do grupo, esse espaço considera mais o diálogo com as entidades da rede cicloativista, parecendo assim ser mais permeável à abertura e às demandas dessa rede, se comparado com o Conselho Gestor do FMASC (espaço municipal de tomada de decisões), por exemplo.

6.7 Síntese do capítulo

Neste capítulo, buscamos apresentar como os atores da rede cicloativista se “dividem” ao atuarem no processo de construção da agenda política de mobilidade da cidade e, assim, mudando a forma de se organizarem e demandarem ao longo do tempo, caracterizando assim sua heterogeneidade, ao irem ampliando o leque sob diferentes formas de atuação. Vimos que essa rede passa a utilizar outros repertórios, além de demonstrar uma qualificação de atores que buscam mais representatividade e canais oficiais para apresentarem suas demandas. Assim, há a especialização de grupos e atores na aposta de táticas mais institucionais através da apresentação de experiências, propostas, elaboração de projetos e envolvimento no âmbito das associações.

No fluxo das soluções, buscaram incidir, principalmente, através de repertórios institucionais no processo de especificação de alternativas, como a participação dos atores e entidades cicloativistas em reuniões, audiências e grupos de trabalhos do Poder Público. Nesse processo, atuaram como uma comunidade de especialistas, propondo sugestões, críticas, projetos e estudos, demonstrando a capacitação, profissionalização e qualificação dos atores que atuam nas associações representativas. Em relação aos repertórios extrainstitucionais, destacam-se atividades realizadas em espaços públicos, no exterior dos âmbitos institucionais sendo dirigidos a ciclistas, cicloativistas e a sociedade, ao debaterem projetos e soluções na temática de bicicleta, mobilidade urbana e trânsito como, por exemplo, o Fórum Mundial da Bicicleta, “Vaga-Viva”, “E se aqui fosse uma praça?” e o “Dá para atravessar?”. Prestes a completar um ano do atropelamento coletivo e percebendo demandas que foram sendo prometidas não haviam sido cumpridas pela Prefeitura, os atores cicloativistas organizam o 1º Fórum Mundial da Bicicleta para discutir um modelo de cidade, apropriando-se de conceitos e práticas com exemplos e referenciais internacionais. A partir desse momento, perceberam a importância e a necessidade de estarem mais organizados para suas lutas terem mais força.

Ao verem uma possibilidade e a importância de reivindicar também institucionalmente como outro tipo de ferramenta e estratégia a ser utilizada, criam duas novas associações com o objetivo de representá-los nos espaços institucionais do Poder Público para apresentarem suas demandas, constituindo portanto um corpo mais institucional. Porém, nem por isso abandonam a utilização de repertórios extrainstitucionais, de pressão aos tomadores de decisão, sendo formas de ação complementares umas às outras, pois, no caso da rede cicloativista, considera-se que a participação institucional e as formas de negociação possam ser complementares às formas de protestos e pressões extrainstitucionais.

Conforme Silva, M. destaca (2011, p. 42): “Diversas organizações e movimentos sociais, por sua vez, têm combinado de maneira variável o aproveitamento das oportunidades de acesso institucional e a manutenção de ações de contestação por fora dos canais institucionais”. Alguns atores cicloativistas relataram:

Eventualmente a gente trabalha nessa linha, se tiver que protestar por algum fato, algum ocorrido, a gente tenta o diálogo, se a Prefeitura nos fecha a porta e não quer nos ouvir, aí quem nos chama para uma manifestação não somos nós, é a Prefeitura. [...] é um conjunto, se tu começar a agir só de uma forma tu fica inclusive previsível, fica mais fácil, é muito difícil, porque hoje a Prefeitura tem muita dificuldade de combater a Mobicidade, por exemplo, dando ela como exemplo para a questão dos ativistas, porque a gente não vai estar lá simplesmente para criticar, se tiver que fechar uma rua a gente fecha, mas se tiver que apresentar um projeto de arquitetura, temos capacidade de fazer isso e isso é muito difícil de tu ver nos movimentos sociais, a gente acaba sendo muito propositivo a Prefeitura vai me ter como inimigo se ela quiser, ela vai me ter como parceiro. (ENTREVISTA 1)

Eu acho que é um somatório, tu tem que protestar, tu tem que fazer, tu tem que parar às vezes a cidade, mas tu tem que ter tipo uma legitimidade, ter uma coisa institucionalizada porque senão tu é olhado pelas pessoas como um bando de louco fazendo baderna que nem vamos sentar o pau nesse bando de vagabundos que está protestando, né, mas se infelizmente se tu não desenha para eles, eles não sabem porque tu está ali e porque tu está berrando. No protesto, as pessoas não sabem o que está acontecendo, daí simplesmente tu protesta. No cicloativismo tu protesta, tu mostra o que é que tu quer realmente e se isso não é ouvido, o protesto vai vir maior e maior e uma série de ações. Daqui a pouco a gente faz pedalada pelada, a gente ocupa uma vaga de carro, faz tipo uma vaga viva, ah por que isso? Porque a cidade também é nossa. (ENTREVISTA 8)

No fluxo da política, como repertórios institucionais, os atores dessa rede também atuaram por meio de partidos políticos como, por exemplo, nas eleições para vereador e no próprio interior do Estado através da ocupação de cargos eletivos ou cargos de assessores como o Coletivo do vereador Marcelo Sgarbossa (PT) que defende, dentre outras, pautas cicloativistas. Há outro tipo de atuação no âmbito institucional, caracterizada através da representação de membros das entidades de ciclistas no Conselho do FMASC. Através da atuação das associações, também foi utilizado o repertório de envio de documentos (cartas-

compromisso) aos candidatos às eleições, pleiteando o comprometimento com a mobilidade urbana. Já em relação aos repertórios extrainstitucionais que buscam incidir no âmbito político, foram utilizadas variadas ações de pressão aos vereadores para a não aprovação ou retirada de um projeto de lei contrário aos seus interesses e o envio de cartas abertas ao Prefeito da cidade, com cópia para os meios de comunicação relatando situações e problemas que precisam ser resolvidos.

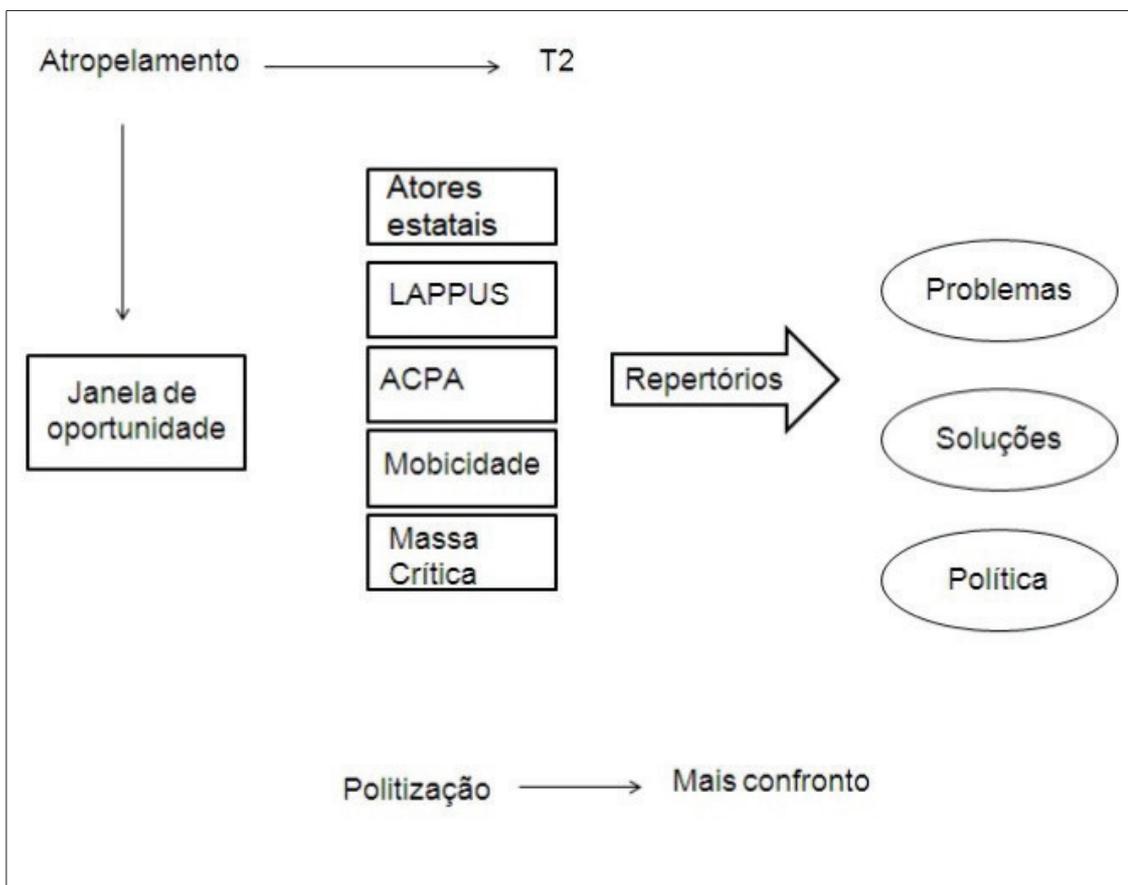
Portanto, apresentamos os diferentes processos que ocorreram a partir da ocorrência do atropelamento coletivo, relacionando à atuação dessa rede nos distintos fluxos, conforme podemos ver abaixo (Quadro 3 e Figura 21):

Quadro 3: Síntese de atuação da rede cicloativista pós-atropelamento.

Fluxos	Repertórios	Atores e Grupos que atuavam
Problemas	Repertórios de dramatização e eventos Protestos contra o atropelamento coletivo <i>Ghost-Bikes</i> Pedalada Pelada	Massa Crítica Atores cicloativistas Pedal das Gurias
Soluções	Participação institucional em reuniões, audiências públicas, Conselho Gestor do FMASC e Grupo de Trabalho no DETRAN-RS Apresentação de ideias, experiências, estudos e propostas atuando como uma comunidade de especialistas, participantes relativamente invisíveis no processo de especificação de alternativas	LAPPUS Mobicidade ACPA
Política	Repertórios de pressão e negociação enquanto um grupo de pressão para o cumprimento do PDCI e a não aprovação de projeto PLCE 010/2013 Atuação institucional – ocupação de cargos eletivos e atuação em partidos políticos	Massa Crítica LAPPUS ACPA Mobicidade Coletivo Marcelo Sgarbossa

Fonte: autoria própria.

Figura 21: Síntese de atuação da rede cicloativista pós-atropelamento.



Fonte: autoria própria.

CONCLUSÕES

Através da metodologia de reconstrução de processos (*process tracing*), buscou-se realizar, ao longo dessa pesquisa, uma reconstrução narrativa dos acontecimentos históricos com base nos materiais empíricos obtidos. O quadro abaixo sintetiza um pouco do que foi visto ao longo destes capítulos. Destaca-se que, ao buscar incidir os diferentes fluxos do processo de construção de agenda, não necessariamente a atuação dos atores cicloativistas ocorreu em ordem cronológica, podendo haver variados repertórios utilizados na mesma época e em diferentes fluxos.

Quadro 4: Repertórios de atuação dos atores cicloativistas nos fluxos.

	Fluxo dos problemas	Fluxo das soluções	Fluxo da política
Repertórios	Institucionais: Pressão aos vereadores na aprovação do PDCI	Institucionais: Participação em reuniões de discussão do PDCI Apresentação de projetos de associações ao Poder Público	Institucionais: Abaixo-assinado reivindicando um Plano Cicloviário Atuação de Coletivo na Câmara de Vereadores que defendem pautas cicloativistas Atuação por meio de partidos políticos (eleições para vereador) Carta compromisso aos candidatos em eleições de 2014 e 2016
	Extrainstitucionais: Bicicletada Protestos e mobilizações de revolta ao atropelamento coletivo e para a condenação do Ricardo Neis <i>Ghost-Bikes</i> Pedalada Pelada	Extrainstitucionais: Vaga-Viva E se aqui fosse uma praça? Dá para atravessar? Biciponto	Extrainstitucionais: Mobilizações/manifestações/pressões (bicicletadas, trancar ruas, faixas, cartazes, envio de e-mails aos vereadores e a prefeitura para não aprovar ou retirada de projeto de lei de pauta) Massa Crítica Pedal das gurias Cartas abertas ao prefeito

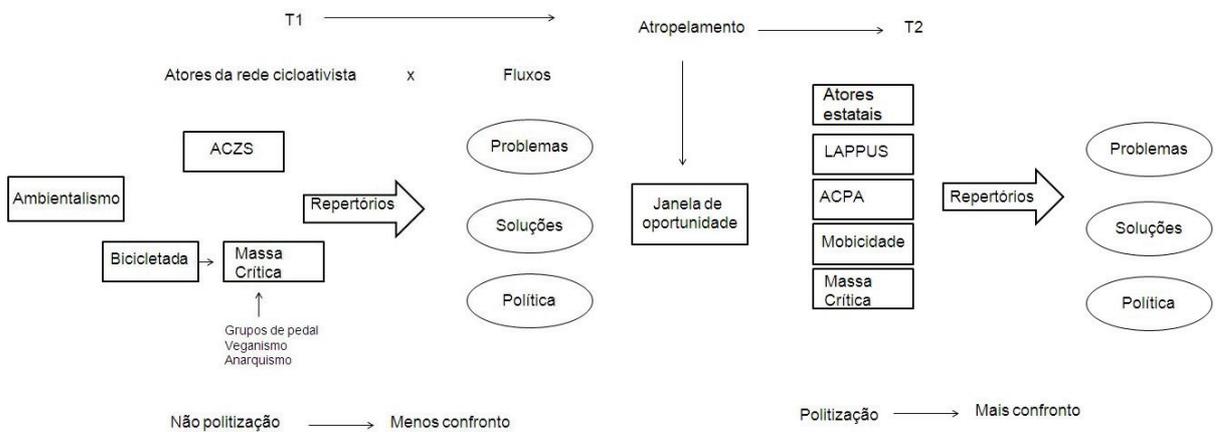
Fonte: autoria própria.

Destaca-se que, nessa pesquisa, o objetivo não foi de analisar e aprofundar os resultados e conquistas obtidas através da atuação da rede cicloativista, mas sim de verificar como ela atua na cidade de Porto Alegre, buscando incidir nos diferentes fluxos no processo de construção da agenda da política de mobilidade local. Conforme publicação recente do Instituto Jones dos Santos Neves (2015) aponta em relação à atuação dos cicloativistas em âmbito nacional:

Entretanto, observa-se que gradativamente em diversas cidades, os municípios estão se adequando à lei da Política Nacional de Mobilidade para inserção e regularização do uso da bicicleta e o sistema cicloviário. Por vezes, é difícil reconhecer que esses avanços ocorrem muito em função da atuação dos cicloativistas sempre antenados com os movimentos que acontecem no contexto nacional e no mundial. Mas a atuação deles é fator preponderante na evolução da política cicloviária. Nesse sentido, um novo relacionamento vem sendo estabelecido entre sociedade civil e poder público, com o envolvimento das organizações cicloativistas que participam de fóruns e reuniões de planejamento, mobilizando atores públicos e privados para implementação de medidas definidas consensualmente. Entende-se que apesar das dificuldades que as organizações sociais enfrentam em suas lutas diárias, ainda são eles um dos setores fomentadores de uma consciência crítica no que se refere ao debate da Mobilidade Urbana. (NEVES, 2015, p. 55 – 56)

Na figura abaixo, demonstra-se um esquema buscando sintetizar a atuação a rede cicloativista no processo de construção da agenda da política de mobilidade local demonstrando os grupos e atores que atuavam em um período antes e após o atropelamento coletivo.

Figura 22: Síntese da atuação da rede cicloativista no processo de construção da agenda da política de mobilidade local.



Fonte: autoria própria.

Ao longo dessa pesquisa, percebeu-se que, apesar de toda a atuação da rede cicloativista buscando incidir na construção da agenda da política de mobilidade local, do processo em que a rede complexifica-se, havendo uma ampliação e divisão por parte da atuação dos atores que passam a atuar nos três fluxos que compõe o processo de formação de agenda, essa tentativa de incidência encontrou vários limites, em conformidade com Kingdon (2014), que destaca em relação ao funcionamento das dinâmicas políticas, se atentando ao fato de que, independentemente do reconhecimento de um problema ou do desenvolvimento de propostas de políticas, eventos políticos fluem de acordo com dinâmica e regras próprias.

No caso analisado, concluímos que, devido aos interesses políticos e disputas partidárias no fluxo da política, fecha-se a capacidade de maior incidência para o tema ser mantido na agenda e permitir os resultados favoráveis previstos, pois a rede cicloativista não conseguiu, enquanto um grupo de pressão, incidir no fluxo da política ao buscarem a manutenção de recursos e uma implantação da política na velocidade demandada. No entanto, destaca-se que através da existência de atores dessa rede com capacidade de identificar e aproveitar as oportunidades abertas a partir do evento de atropelamento, foi possível a abertura de uma janela de oportunidade em determinado momento em que a política cicloviária é aprovada e, após, com a criação de novos espaços institucionais.

Portanto, foi possível demonstrar que, através da atuação da rede nos distintos fluxos, houve o reconhecimento de problemas por parte do governo local em determinado momento. Tanto que foi possível a criação e a aprovação de uma política, assim como também houve soluções disponíveis no processo de especificação de alternativas. Porém, não houve a capacidade de convergência e o alinhamento dos três fluxos no mesmo momento, condições necessárias, segundo Kingdon, para que um tema mantenha-se na agenda e a janela de oportunidades permaneça aberta. Conforme o autor (2014) aponta, a escassez de janelas abertas também restringe os participantes que competem por um limitado espaço nas agendas e esperam sua vez.

Assim como Kingdon (2014) destaca em relação ao processo de formação de agenda, o sucesso alcançado em um dos processos não implica sucesso em todos os outros, já que um item pode ocupar um lugar de destaque na agenda, sem que obtenha aprovação no Legislativo, assim como a sua aprovação também não garante necessariamente a sua implementação, de acordo com o previsto na legislação. No caso em que analisamos nesse estudo, vimos que houve a aprovação da política cicloviária, o tema ocupou uma posição de destaque na agenda em determinado momento, porém nem sempre isso garante necessariamente a implementação das políticas, conforme prevê a legislação.

Portanto, Kingdon contribuiu na análise para verificar como houve janelas de oportunidade abertas durante um governo (mandato da Prefeitura Municipal de José Fogaça – do ano de 2005 a 2010) através da vontade política de um secretário de mobilidade da época, permitindo também a análise de como os atores atuaram em cada fluxo no processo de construção da agenda política de mobilidade local. Porém, esse autor pertencente à literatura do campo de políticas públicas apresentou algumas limitações para essa análise devido ao fato não explicar as fases de implementação e de decisão, sendo seu enfoque verificar a construção da agenda, de como um tema surge, não analisando as demais fases posteriores. Assim, o modelo de Kingdon acaba não sendo suficiente para analisar um processo de longo prazo e que transcende a formação da agenda como, por exemplo, os processos de decisão política. Outra limitação para utilizar o autor é quando o ator societário analisado é uma rede altamente mobilizada como no caso do cicloativismo, já que o autor pouco considera o ativismo de movimentos sociais, utilizando apenas o termo de grupos de pressão e de empreendedores políticos, sendo assim necessário recorrer às literaturas do campo de ativismo. No caso analisado, consideramos como empreendedores de políticas os atores que atuam no interior do âmbito estatal alinhados às pautas cicloativistas que defendem propostas, se esforçam e despendem de recursos políticos para manter um item em destaque na agenda.

Em relação ao funcionamento do fluxo da política, Kingdon aponta haver várias restrições ao sistema, limites que fornecem uma estrutura básica, dentro da qual os participantes atuam nos jogos políticos, pois a dinâmica da política possui muitas dessas restrições assim como o orçamento impõe restrições. Podemos relacionar a dois fatores no caso aqui analisado, como a aprovação de um projeto em que há alteração nos recursos para a implantação da política cicloviária, havendo na visão dos atores da rede uma “derrota na Câmara” e uma “drástica perda”, ou seja, relaciona-se ao contexto político do governo na época (entre 2013 e 2014) não ser favorável a esta política, demonstrando o fato de que aparecer no debate público é distinto do item se manter na agenda governamental. Outra limitação apontada por esses atores é em relação ao fato da implantação da política ocorrer de forma lenta e não na velocidade a qual os atores demandavam e à atuação nos espaços institucionais criados, principalmente em relação ao funcionamento do Conselho Gestor, pois questionam a proporção representativa dos representantes de tal Conselho.

REFERÊNCIAS

ABERS, Rebecca; von BÜLLOW, Marisa. **Movimentos sociais na teoria e na prática: como estudar o ativismo através da fronteira entre Estado e sociedade?** Sociologias, Porto Alegre, ano 13, n° 28, p. 52-84, set./dez. 2011.

ALONSO, Angela. **As teorias dos movimentos sociais: um balanço do debate.** Lua Nova, São Paulo, 76: 49-86, 2009.

_____. **“Repertório segundo Charles Tilly: História de um conceito”.** In: sociologia & antropologia | v.02.03, 2012. p. 21-41.

AMENTA, Edwin; CAREN, Neal, CHIARELLO, Elizabeth, SU, Yang. **The political consequences of social movements.** 2010. Annual Review of Sociology. 2010. 36:287–307.

ANDRADE, Victor; RODRIGUES, Juciano; MARINO, Filipe; LOBO, Zé (organizadores). **Mobilidade por bicicleta no Brasil.** Rio de Janeiro: PROURB/UFRJ, 2016.

BARCELLOS, Fernando Henrique Guimaraes. **Cicloativismo e Políticas Públicas no Brasil. II Encontro Internacional Participação, Democracia e Políticas Públicas.** 27 a 30 de abril de 2015, UNICAMP, Campinas (SP).

BEACH, Derek. PEDERSEN, Rasmus Brun. **What is process tracing actually tracing?.** The three variants of process tracing methods and their uses and limitations. University of Aarhus, Seattle, Washington, Estados Unidos. 2011.

BENNETT, Andrew. CHECKELII Jeffrey T. **Process Tracing: From Philosophical Roots to Best Practices.** IN: **Process Tracing in the Social Sciences: From Metaphor to Analytic Tool, Chapter 1.** Seattle, Washington, Estados Unidos. 2012.

BENFORD, Robert D.; SNOW, David A. **Framing processes and social movements: an overview and assessment.** Annu. Rev. Sociol. 2000. 26:611–39.

BIRKLAND, Thomas. **Agenda Setting in Public Policy.** IN: Handbook of public policy analysis: theory, politics, and methods/ edited by Frank Fischer, Gerald J. Miller, and Mara S. Sidney. 2007.

BODART, Cristiano das Neves. **Atuação dos partidos políticos e dos movimentos sociais na construção e manutenção de um espaço institucionalizado de participação social.** (dissertação). Programa de Pós-Graduação em Sociologia da Universidade de São Paulo, 2015.

BRASIL. Ministério das Cidades. **Caderno de Referência para Elaboração de Plano de Mobilidade Urbana.** Brasília: Secretaria Nacional de Transportes e da Mobilidade Urbana, 2007a. Disponível em: <<http://www.cidades.gov.br/images/stories/ArquivosSEMOB/Biblioteca/LivroPlanoMobilidade.pdf>> Acesso em: 25 mar. 2015.

_____. Ministério das Cidades. **Caderno de Referência para Elaboração de Plano de Mobilidade por Bicicleta nas Cidades.** Brasília: Secretaria Nacional de Transportes e da Mobilidade Urbana, 2007b. Disponível em:

<<http://www.cidades.gov.br/images/stories/ArquivosSEMOB/Biblioteca/LivroBicicletaBrasil.pdf>> Acesso: 25 mar. 2016.

_____. Lei Federal 12.587, de 3 de janeiro de 2012. **Política Nacional de Mobilidade Urbana**. Brasília DF, 2012. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2011-2014/2012/Lei/L12587.htm> Acesso em: 2 out. 2015.

_____. Lei Federal 10.257, de 10 de julho de 2001. **Estatuto da Cidade**. Brasília, DF, 2001. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/LEIS_2001/L10257.htm> Acesso em: 2 jul. 2016.

_____. **Constituição Federal de 1988**. Promulgada em 5 de outubro de 1988. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicao.htm>. Acesso em: 5 ago. 2017.

_____. Ministério das Cidades. **Caderno de Referência para Elaboração de Plano de Mobilidade Urbana**. Brasília: Secretaria Nacional de Transportes e da Mobilidade Urbana, 2015. Disponível em: <<http://www.cidades.gov.br/images/stories/ArquivosSE/planmob.pdf>> Acesso em: 01 dez. 2017.

_____. Lei 9.503, de 23 de setembro de 1997. **Institui o Código de Trânsito Brasileiro**. Brasília, DF, 1997. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/L9503.htm>. Acesso em: 11 de agosto de 2016.

_____. Resolução nº 34/2005. **Conselho das Cidades – ConCidades**. Brasília, DF, 2005. Disponível em: http://www.cidades.gov.br/images/stories/ArquivosCidades/ArquivosPDF/Resolucoes/resolucao-34-2005_alterada.pdf

.BRUMER, A. et al.. **A elaboração do projeto de pesquisa em ciências sociais**. In: Pinto, C. & Guazzelli, C. (Orgs.). Ciências Humanas: pesquisa e método. Porto alegre: Ed. UFRGS, 2008

CAPELLA, Ana C. N. **O processo de agenda-setting na reforma da administração pública (1995-2002)**. Tese de doutorado apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Ciências Sociais da Universidade Federal de São Carlos. São Carlos, UFSCar, 2004.

_____, Ana C. N. **Perspectivas Teóricas sobre o Processo de Formulação de Políticas Públicas**. BIB, São Paulo, nº 61, 1º semestre de 2006, pp. 25-52.

CARLOS, Euzeneia do Nascimento. **Movimentos sociais e instituições políticas na elaboração de políticas públicas**. V Congresso Latinoamericano de Ciencia Política. Asociación Latinoamericana de Ciencia Política. Buenos Aires, 2010.

_____; DOWBOR, Monika; ALBUQUERQUE, Maria do Carmo Alves. **Movimentos sociais e seus efeitos nas políticas públicas: proposições analíticas e desafios metodológicos**. ST13 entre as ruas e os gabinetes: institucionalização e contestação nos movimentos sociais. Caxambu, MG. Encontro Anual da ANPOCS. 2016.

CONFEDERAÇÃO NACIONAL DOS MUNICÍPIOS. **Mobilidade Urbana Municipal: A Gestão do trânsito e o Plano de Mobilidade** – Coletânea Gestão Pública Municipal: Gestão 2017-2020 – Brasília: CNM, 2016.

DALPIAN, Paulo Roberto Chaves. **Um carro a menos: a contra-hegemonia e a resistência ao consumo**. 2013. Dissertação (Mestrado em Administração) - UFRGS, Porto Alegre, 2013. Disponível em: < <http://www.lume.ufrgs.br/handle/10183/76842>> Acesso em: 15 ago. 2016.

DAUSTER, Tânia. **Um saber de fronteira: entre a antropologia e a educação**. 26º Reunião Anual da Anped, Poços de Caldas, 2003.

DIANI, Mario. The Concept of Social Movement. **The Sociological Review** 40, p. 1-25, 1992.

_____; BISON, I. **Organizações, coalizões e movimentos**. Revista Brasileira de Ciência Política, n.3, p. 220-249, 2010. Disponível em: <http://periodicos.unb.br/index.php/rbcp/article/view/6564>. Acesso em 15 nov. 2013.

DOWBOR, Monika W. **A arte da institucionalização: estratégias de mobilização dos sanitistas (1974-2006)**. São Paulo, Universidade de São Paulo (USP). Tese de Doutorado. 2012.

FERRARI, Régulo. **Plano Diretor Cicloviário Integrado de Porto Alegre – a questão da institucionalização in XXIII Congresso da ANPET**. Fortaleza: 2008. PORTO ALEGRE. Plano Diretor Cicloviário Integrado. Porto Alegre: 2008. Disponível em: <http://lproweb.procompa.com.br/pmpa/prefpoa/eptc/usu_doc/congresso_anpet_institucionalizacao_do_pdc_i.pdf>. Acesso em 01.jun. 2016.

FREY, Klaus. **Políticas públicas: um debate conceitual e reflexões referentes à prática da análise de políticas públicas no Brasil**. Planejamento e Políticas Públicas, Nº 21, 2000.

GOLDSTONE, Jack A. **States, parties, and social movements**. Cambridge studies in contentious politics. 2003.

GOLDSTONE, Jack A. **More Social Movements or Fewer? Beyond Political Opportunity Structures to Relational Fields** Source: **Theory and Society**. Vol. 33, No. 3/4, Special Issue: Current Routes to the Study of Contentious Politics and Social Change. (Jun. - Aug., 2004), pp. 333-365.

GOMIDE, Alexandre de Ávila. **Agenda Governamental e Formulação de Políticas Públicas: o projeto de lei de diretrizes da política nacional de mobilidade urbana**. 2008. IPEA, 23 p.

JASPER, James M. **Protesto: uma introdução aos movimentos sociais**. Tradução de Carlos Alberto Medeiros. 1ª ed. Rio de Janeiro: Zahar, 2016. 244p.

JENKINS, J. Craig. **La teoría de la movilización de recursos y el estudio de los movimientos sociales**. Zona Abierta, Madrid, nº 69, p.5-49, 1994.

LEITÃO, Leonardo Rafael Santos. **Oportunidades políticas e repertórios de ação: o movimento negro e a luta de combate à discriminação racial no Brasil**. Universidade Federal do Rio Grande do Sul Instituto de Filosofia e Ciências Humanas. Programa De Pós-Graduação em Sociologia. Porto Alegre, 2012.

LIED, Luiz Felipe Cassol. **História da política pública para a bicicleta: pedalando o Plano Diretor Cicloviário Integrado de Porto Alegre (2008-2014)**. Trabalho de Conclusão do Cur-

so de História, UFRGS, Porto Alegre, 2015. Disponível em: <<http://www.lume.ufrgs.br/handle/10183/127959>> Acesso em: 30 nov. 2016.

KINGDON, John. **Agendas, Alternatives and Public Policies**. 2014, Boston: Pearson Education.

_____. (1995). **Agendas, Alternatives, and Public Policies**. 2nd Edition. Harper Collins College Publishers. In: SARAVIA, Enrique; FERRAREZI, Elisabete. (2007). Políticas Públicas – Coletânea Volume 1. Como chega a hora de uma ideia (pp. 219-224); Juntando as coisas (pp. 225-246).

IPEA. **Infraestrutura Social e Urbana no Brasil: subsídios para uma agenda de pesquisa e formulação de políticas públicas**. Série Eixos do Desenvolvimento Brasileiro. Comunicados do Ipea. nº 94, 2011.

MACHADO, Laura. PROLO, Felipe; SANTOS, Cristiano. ANDRADE, Victor; RODRIGUES, Juciano; MARINO, Filipe; LOBO, Zé (organizadores). **Políticas cicloviárias, ativismo e perfil do ciclista de Porto Alegre**. IN: Mobilidade por bicicleta no Brasil. Rio de Janeiro: PROURB/UFRJ, 2016. (pp. 119 – 144).

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

MARQUES, Eduardo Cesar. **Redes sociais e instituições na construção do Estado e da sua permeabilidade**. REVISTA BRASILEIRA DE CIÊNCIAS SOCIAIS - VOL. 14 No 41, 1999.

MCADAM, Doug. TARROW, Sidney; TILLY, Charles. **Para Mapear o Confronto Político**. Lua Nova, São Paulo, 76:11-48, 2009.

_____; TARROW, Sidney; TILLY, Charles. **Dynamics of contention**. Cambridge: Cambridge University Press, 2001.

MEYER, David S. (2003). **Social Movements and Public Policy: Eggs, Chicken, and Theory**. University of California, Irvine. Center for the Study of Democracy. 2003.

MINAYO, Maria Cecília de Souza. **Pesquisa social: teoria, método e criatividade**. Petrópolis: Vozes, 1997.

NEVES, Instituto Jones dos Santos. Juventude, Mobilidade e Cicloativismo no Espírito Santo. **Cadernos da juventude**, 02. 76p. Vitória, ES, 2015.

NORA, Pierre (dir.). **Faire de l'histoire: nouveaux problèmes**. Paris: Gallimard, 1974.

OLIVEIRA, Danielle Soares Pires. **“De bike eu vou”**: um estudo antropológico sobre o uso da bicicleta em Porto Alegre. Trabalho de Conclusão do Curso de Ciências Sociais, UFRGS, Porto Alegre, 2013. Disponível em: <<http://www.lume.ufrgs.br/handle/10183/85213>>.

PORTO ALEGRE. Lei Complementar nº 626/2009. **Institui o Plano Diretor Cicloviário Integrado e dá outras providências**. Disponível em: <http://lproweb.procempa.com.br/pmpa/prefpoa/eptc/usu_doc/lei_complementar_626_alterada_pela_lc_710_pdc.pdf> Último acesso em: 20 set. 2016.

PORTO ALEGRE. **Lei Complementar nº 744 em outubro de 2014**. Cria o Fundo Municipal de Apoio à Implantação do Sistema Cicloviário (FMASC) e dá outras providências. Dis-

ponível em:
 <http://dopaonlineupload.procempa.com.br/dopaonlineupload/1257_ce_109510_1.pdf> Último acesso em: 20 set. 2016.

RAQUEL, Roberta. **Espaço em transição: a mobilidade ciclística e os planos diretores de Florianópolis (dissertação)** - Universidade Federal de Santa Catarina, Centro de Filosofia e Ciências Humanas. Programa de Pós-Graduação em Geografia. Florianópolis, SC, 2010.

SANDER, Renan Muller. **Representações sobre o uso da bicicleta: uma análise do jornal Zero Hora, a partir do atropelamento do grupo Massa Crítica**. Trabalho de Conclusão do Curso de Curso de Comunicação Social: Habilitação em Relações Públicas. UFRGS, Porto Alegre, 2013. Disponível em: < <http://www.lume.ufrgs.br/handle/10183/88871> > Acesso em: 30 set. 2016.

SANTOS, Agnaldo dos; SERAFIM, Lizandra; PONTUAL, Pedro. **Os movimentos sociais e sua relação com os canais institucionais. Observatório dos Direitos do Cidadão: Instituto Pólis, 2008**. Disponível em: <http://www.polis.org.br/uploads/512/512.pdf> >. Acesso em: 09 dez. 2017.

SILVA, Renata Signoretti da. **Formas contemporâneas de ativismo político: etnografia do movimento Massa Crítica**. Trabalho de Conclusão do Curso de Ciências Sociais, UFRGS, Porto Alegre, 2011. Disponível em: <<http://www.lume.ufrgs.br/handle/10183/56443>> Acesso em: 30 jul. 2016.

SILVA, Marcelo Kunrath. **Sociedade Civil no Brasil: Institucionalização e/ou Contestação. Em Debate**. Belo Horizonte, v.3, n.4, p.37-43, dez. 2011.

_____; OLIVEIRA, Gerson de Lima. **A face oculta(da) dos movimentos sociais: transito institucional e intersecção Estado-Movimento – uma análise dos movimento de Economia Solidária no Rio Grande do Sul. Sociologias**, Porto Alegre, ano 13, no 28, set./dez. p. 86-124, 2011.

SILVERMAN, David. **Interpretação de dados qualitativos**. Porto Alegre, Artmed, 2009.

SOUZA, C. 2006. **Políticas públicas: uma revisão da literatura. Sociologias**, ano 8, n.16, pp.20-45.

STEARNS, Linda Brewster; ALMEIDA, Paul D. **The Formation of estado Actor-Social Movement Coalitions and Favorable Policy Outcomes Source: Social Problems**, Vol. 51, No. 4 (Nov., 2004), pp. 478-504. Published by: University of California Press on behalf of the Society for the Study of Social Problems.

TATAGIBA, Luciana; BLIKSTAD, Karin. **“Como se fosse uma eleição para vereador”:** **Dinâmicas participativas e disputas partidárias na cidade de São Paulo. Lua Nova**, São Paulo, 2011, p. 353-364.

TARROW, Sidney. **Poder em movimento: movimentos sociais e confronto político**. Petrópolis: Vozes, 2009.

TILLY, Charles. **Contentious repertoires in Great Britain, 1758-1834**. In: TRAUGOTT, Mark (ed.). **Repertoires and cycles of collective action**. Durham: Duke University Press, 1995.

_____. Movimentos sociais como política. **Do original “Social movements as politics”**, publicado como o primeiro capítulo do livro *Social movements, 1768-2004*. Revista Brasileira de Ciência Política, nº 3. Brasília, janeiro-julho de 2010, pp. 133-160. Copyright Boulder/London: Paradigm Publishers, 2009. Traduzido por André Villalobos.

_____; TARROW Sidney G. **Contentious Politics**. Paradigm Publishers: Universidade de Michigan, 2007.

XAVIER, Giselle Noceti Ammon. **O Cicloativismo no Brasil e a Produção da lei de Política Nacional de Mobilidade Urbana**. Revista Eletrônica dos Pós-graduandos em Sociologia Política da UFSC. vol. 3 n. 2 (2). Florianópolis. janeiro-julho/2007, p. 122-145

_____. **O desenvolvimento e a inserção da bicicleta na política de mobilidade urbana brasileira / SC**, 2011. 306 p. Tese [doutorado] – Universidade Federal de Santa Catarina, Centro de Filosofia e Ciências Humanas.

VEEK, Sara Soares. **O uso da bicicleta: mobilidade urbana e disputa de território em Porto Alegre**. Trabalho de Conclusão do Curso de Geografia, UFRGS, Porto Alegre, 2011. Disponível em: <<http://www.lume.ufrgs.br/handle/10183/106969>>. Acesso em: 30 dez. 2016.

ZUGE JUNIOR, Odir. **Cicloativismo paulistano: uma investigação jurídico-fenomenológica**. Tese de Doutorado. Faculdade de Direito. São Paulo, USP. 2015.

ANEXOS:**ANEXO 1****ROTEIRO DE ENTREVISTA - ATORES CICLOATIVISTAS**

Eixos temáticos

TRAJETÓRIA INDIVIDUAL:

Engajamento no cicloativismo; participação no fórum mundial da bicicleta; percepção do atropelamento coletivo; participação em grupos de trabalho, conselhos, reuniões; participação em associações representativas; percepção da relação do tema com a mídia.

TRAJETÓRIA DO MOVIMENTO:

Constituição e destaque do cicloativismo; surgimento do Massa Crítica; cicloativistas referenciais; criação das associações representativas; formas de atuação do cicloativismo (repertórios e enquadramentos); atuação dos cicloativistas na demonstração de problemas; apresentação de soluções e alternativas; incidência no fluxo da política.

ANEXO 2**ROTEIRO DE ENTREVISTA – EPTC**

Arquitetos que atuaram na constituição ou implantação do Plano Diretor Ciclovitário Integrado de Porto Alegre na EPTC

Eixos temáticos

CONSTITUIÇÃO E IMPLANTAÇÃO DO PDCI DE PORTO ALEGRE: Trajetória, objetivos e como se deu a criação/implantação do PDCI em Porto Alegre; obrigatoriedade de alguma lei; vontade política.

PERCEPÇÕES: Participação como arquiteto da constituição ou da implantação do PDCI de Porto Alegre; formas de atuação e participação dos ciclistas e organizações cicloativistas; influência e pressão exercida pelos ciclistas e movimentos cicloativistas ou ambientalistas; diálogo, representatividade e legitimidade dada aos atores cicloativistas; conquistas e avanços; participação de cicloativistas nas reuniões com a EPTC e audiências públicas; mudanças e visão da sociedade e do Poder Público em relação ao tema; influência e relação da mídia sobre o tema; atuação dos cicloativistas na demonstração de problemas; apresentação de soluções e alternativas; incidência no fluxo da política; implantação de outras estruturas relacionadas ao uso da bicicleta na cidade.

ANEXO 3

ROTEIRO DE ENTREVISTA - DETRAN-RS

Coordenadoras do Grupo de Trabalho de Segurança para Ciclistas

Eixos temáticos

TRAJETÓRIA DO GT: Criação do Grupo de Trabalho de Segurança de Ciclistas no Detran-RS; Trajetória, objetivos, estrutura e reuniões do GT; Diálogo, representatividade e legitimidade dada às associações; conquistas e avanços após a criação do GT; pessoas e organizações cicloativistas que participaram do GT;

PERCEPÇÕES: formas de atuação e participação dos ciclistas e organizações cicloativistas no GT; caráter estratégico na reivindicação e conquista de demandas pelos atores cicloativistas; mudanças na sociedade e no Poder Público em relação ao tema; influência e relação da mídia sobre o tema; atuação dos cicloativistas na demonstração de problemas; apresentação de soluções e alternativas; incidência no fluxo da política.

ANEXO 4

ROTEIRO DE ENTREVISTA - MEMBROS DA CÂMARA DE VEREADORES

Vereador Marcelo Sgarbossa e Assessores de Gabinete

Eixos temáticos

TRAJETÓRIA INDIVIDUAL:

Trajetória e engajamento no cicloativismo; participação no fórum mundial da bicicleta; trajetória da atuação política e institucional; percepção do atropelamento coletivo e mudanças na cidade e no cicloativismo; participação em associações representativas; percepção da relação do tema com a mídia.

TRAJETÓRIA DO MOVIMENTO:

Constituição e destaque do cicloativismo; surgimento do Massa Crítica; cicloativistas referenciais; criação das associações representativas; percepção da participação e representação institucional dos atores e associações cicloativistas; mudanças nas estruturas do Estado como nos canais de diálogo e espaços de participação em relação à tomada de decisões a respeito do uso da bicicleta; formas de atuação do cicloativismo (repertórios e enquadramentos); atuação dos cicloativistas nos grupos de trabalho, audiências e reuniões institucionais; atuação dos cicloativistas na demonstração de problemas; apresentação de soluções e alternativas; incidência no fluxo da política; tema na mídia;