

UNIVERSIDADE FEDERAL DO RIO GRANDE DO SUL
INSTITUTO DE FILOSOFIA E CIÊNCIAS HUMANAS
DEPARTAMENTO DE HISTÓRIA

Luiz Felipe Cassol Lied

**HISTÓRIA DA POLÍTICA PÚBLICA PARA A BICICLETA:
Pedalando o Plano Diretor Ciclovitário Integrado
de Porto Alegre (2008 – 2014)**

Trabalho de Conclusão de Curso
apresentado ao Departamento de
História da Universidade Federal
do Rio Grande do Sul, como
requisito parcial para a obtenção
do grau de Bacharel em História.

Orientador: Prof. Adolar Koch.

Porto Alegre
Julho de 2015.

Pedale, deixe as melenas ao vento e os olhos ao longe. As mãos, pernas e o resto sabem o que fazer desde a primeira vez que o fizeram.

AGRADECIMENTOS

Como não agradecer primeiramente a minha família? Bueno, sou muito grato aos meus pais, Maria de Lurdes e Leandro, por me proporcionarem os melhores exemplos de pessoa a seguir, de estarem sempre apoiando as minhas escolhas, por confiarem em mim mesmo que desconfiando. Obrigado, sobretudo por me ensinarem a ser solidário com todas e todos. Por me fazerem sempre me colocar no lugar dos outros. De lutar por um mundo melhor! Grato também sou a minha irmã, Maria Amália, por sempre dedicar-se tanto a tudo que faz, e que, por assim ser, acaba sendo o lado mais sensato de nós dois. Por isso desejo que realize todos seus sonhos.

Feliz sou por ter os melhores amigos que o mundo me tocou a mim. Dentre esses estão os guris do Erectus Futebol Selvagem, Felipe “Geromel” Praia, Leonardo “Papá” Lara e Antonio “Topo” Melo. Por oportuno agrego aqui meu primo Abel “Pirata” Cassol que após dividir muitos momentos de infância também o faz no avançar da idade. *Saludos* para todos os amigos da Faculdade de História.

Agradeço a UFRGS por, principalmente, ter-me proporcionado realizar intercâmbio na *Universidad Nacional del Litoral* – UNL, em Santa Fé, Argentina, e por esse modo possibilitar que todos e, especialmente, eu e meus amigos feitos lá descobríssemos na RAE 1 que “nunca fomos tão nós mesmos”. Beijos e abraços para Ana, Fabi, Matheus, Noah, Rosina, Ruben e Thiago. *¡Gracias chicos!*

Extremamente agradecido sou ao Professor Adolar! Desde a cadeira de História e Cidadania que abriu a perspectiva de conhecê-lo e de fazer este trabalho sobre história e bicicleta. O tenho como uma das pessoas mais humanas que conheci. Alguém com quem se pode conversar por horas, sobre qualquer coisa. Rir e criticar as passagens dessa história que nos acompanha como a poeira em nossos pés, ou a graxa das calças de quem pedala.

Por fim, mando agradecimento especial ao Beto do Museu da Comunicação Hipólito José da Costa por sua atenção quando de minhas muitas investidas para pesquisar. Espero ter retribuído a altura por meio de meu esforço no estágio, a este que guarda muito de nossa história e tão pouco de atenção merece.

Gratidão a todos e todas que todos os dias pedalam nas ruas de Porto Alegre. Pois esta é uma revolução silenciosa e encantadora.

RESUMO

O presente trabalho busca-se como interdisciplinar ao dialogar História do Tempo Presente com outras formas de conhecimento. Pode ser com o jornalismo, mas é, principalmente, com as Políticas Públicas e os escritos de Kingdon (1984) que discorreremos, uma vez que o Plano Diretor Ciclovitário Integrado de Porto Alegre é uma Política Pública e que tem como objetivo primeiro “estimular a utilização da bicicleta em substituição ao transporte motorizado individual e às viagens a pé ou como complemento ao transporte público de passageiros”. Nossa análise dar-se-á sobre a participação dos ciclistas na construção do que se tornou esta política pública, sobretudo, depois do evento-crise do atropelamento coletivo de integrantes da Massa Crítica em 25 de fevereiro de 2011, ou seja, como a partir desse momento a implementação do Plano Ciclovitário não mais pode ser adiada.

Palavras-chave: Bicicleta. Ciclovía. Evento- crise. História do Tempo Presente. PDCI.

RESUMEN

Ese trabajo se propone como interdisciplinar pues dialoga la Historia del Tiempo Presente con otras formas de conocimiento. Puede ser que sea con el periodismo, pero es, sobre todo, con las políticas públicas y los escritos de Kingdon (1984) que analizamos, una vez que el Plan Director Ciclovíaario Integrado de Porto Alegre es una Política Pública y que tiene por objetivo “instigar la utilización de la bicicleta en sustitución al transporte motorizado individual y a las viajes caminando o como complementación al transporte público de pasajeros”. Haremos nuestro análisis acerca de la participación de los ciclistas en la construcción de lo que va a hacer esa política pública, sobre todo después del evento crisis del atropellamiento colectivo de los integrantes de la Masa Crítica en 25 de febrero de 2011, o sea, como después de ese momento la implementación del Plan Ciclovíaario no podría ser retrasada más.

Palabras clave: Bicicleta. Ciclovía. Evento crisis. Historia del Tiempo Presente. PDCI.

LISTA DE SIGLAS

Associação Ciclística da Zona Sul – ACZS

Associação de Ciclistas de Porto Alegre – ACPA

Associação pela Mobilidade Urbana em Bicicleta – Mobicidade

Empresa Pública de Transporte e Circulação – EPTC

História do Tempo Presente – HTP

Plano Diretor Ciclovitário Integrado – PDCI

Plano Plurianual – PPA

Projeto de Lei Complementar do Executivo – PLCE

Projeto de Lei Complementar do Legislativo – PLCL

Projeto de Lei do Legislativo - PLL

Secretaria Municipal do Meio Ambiente – SMAM

SUMÁRIO:

INTRODUÇÃO	8
CAPÍTULO I – A TEORIA E METODOLOGIA DA HISTÓRIA DO TEMPO PRESENTE	12
CAPÍTULO II – DISCUSSÃO BIBLIOGRÁFICA: POLÍTICAS PÚBLICAS E BICICLETA	25
CAPÍTULO III – TEORIA DA POLÍTICA PÚBLICA DE KINGDON (1984): “CICLO DA POLÍTICA PÚBLICA” E O PDCI	37
CONSIDERAÇÕES FINAIS	50
LISTA DE FONTES PESQUISADAS	55
BIBLIOGRAFIA.....	58

INTRODUÇÃO

Quando nos propomos a escrever sobre a História do “pedalar”¹ do Plano Diretor Cicloviário Integrado de Porto Alegre, logo verificamos a quase indisponibilidade de bibliografia na historiografia. Por isso, atacaremos tal brecha, no primeiro capítulo, aportando análises, excertos e contribuições de historiadores do tempo presente, pois muitos deles, e de nós, agora, participamos desse fazer-se da História do Tempo Presente, uma vez que, tanto teórica quanto metodologicamente, essa História é feita enquanto pensamos, analisamos, refletimos e escrevemos sobre ela, como bem será enfatizado por Chaveau; Tétart (1999), pois, a História do Tempo Presente veio para aumentar a capacidade de explicitação e de propostas para interrogar a própria História. Uma vez que a história do presente se nos escapará dele quando da chegada do futuro, tendo assim uma margem de incompletude. Tal postura dos historiadores demonstra a possibilidade de fazer uma conversa desta com outras distintas formas de análise, seja por meio de textos das políticas públicas, do jornalismo, entre outros, ou seja, confere um modo de pensar um problema a partir de um olhar interdisciplinar. Tal ponto será desenvolvido no segundo capítulo.

O historiador símbolo do século XX, Eric Hobsbawm (1995) já havia ressaltado a respeito do problema de escrever sobre uma história que também é a sua e que, por assim ser, apresenta a dificuldade da inconclusividade quando da análise do ocorrido. E também, por assim ser, da impossibilidade de contar com a visão analítica retrospectiva, como evidenciará René Remond (1999). Tendo esse mote, como também será demonstrado por Marieta de Moraes Ferreira (1996), a inconclusividade das ações e do que se está buscando analisar abre para o historiador a possibilidade de dar ao trabalho a cara de quem o está escrevendo, ou seja, possibilita uma maior subjetividade por parte do historiador, bem como o desempenho de uma postura militante como será enfatizado por Jean Mac Cole Travares Santos (2009). Chaveau; Tétart (1999) enfatizam que o historiador reivindica pertencimento a História que escreve e, de certo modo, também, Aróstegui (2004) uma vez que existe uma certa coetaneidade entre os fatos e as testemunhas deles, bem como de quem está escrevendo sobre: o historiador. Fiorucci (2011), por sua vez, arrola a História do Tempo Presente como advinda a fim de buscar dar cabo do “autismo da atualidade” visto que até pouco tempo atrás essa era inteiramente negligenciada pelos profissionais de História.

¹ A expressão pedalaria ou pedalar significa e é esse o sentido que damos ao longo do texto ao citá-la – costuma ser usada pelos técnicos que lidam com o orçamento público como sinônimo de postergar uma despesa.

Tanto Dosse (In Ferreira, 2012) quanto Nora (1974) trazem suas reflexões sobre a sede dos meios de comunicação de massa pelo acontecimento, pelo novo, pela instantaneidade. Nora enfatiza que tais meios vivem por meio da noticialização de acontecimentos catastróficos ou eventos-crise como chama, por sua vez, Kingdon (1984), como no caso do atropelamento coletivo de integrantes da Massa Crítica.

Por oportuno e diante disso, faz-se necessária a explicação do que vem a ser Massa Crítica. De acordo com o constante no trabalho de conclusão de curso de Renata Signoretti da Silva (2011), intitulado “Formas de Ativismo Contemporâneo: Etnografia do movimento Massa Crítica”, trata-se de um movimento idealizado por Chris Carlsson, surgindo em São Francisco, Califórnia (EUA) em 1992, tendo como objetivo a busca por transformar o poder público, mesmo que tal movimento não se enquadre dentro de um modelo político convencional. Portanto, Massa Crítica

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 [...] A estrutura do movimento é caracterizada pela ausência de hierarquia e por sua forma horizontal. Não existem representantes, líderes ou porta-vozes, e essas características diferem-no dos movimentos sociais convencionais. (SILVA, 2011, p. 10-12).

No bojo desse movimento, outros fatores se sobressaem, como o viés ecologista, a horizontalidade – que pressupõem a existência de nenhuma liderança – e a autogestão, ambos pedalam rumo a uma busca pela retomada do espaço público pelos cidadãos, pois acreditam que antes de tomar parte em um grupo de ciclistas, sentem-se pertencentes a cidade na qual vivem (SILVA 2011, p. 13). Desse modo, a autora busca situar o grupo como fazendo parte de um ativismo político uma vez que ao pedalar “busca apreender como esse movimento, a partir de suas práticas, cria uma nova relação com o Estado, fazendo com que este se mobilize para o entendimento de causas que não se pautam apenas nas questões centrais do poder político.” (Ibidem, p. 13). Pois, apresenta-se, também, a partir de sua postura, com intuito de mudar o estado social e político que está vigente quanto a questão da bicicleta e das políticas públicas a ela relacionada.

Como problema de pesquisa deste trabalho de conclusão de curso temos: o que mudou a partir do evento-crise do atropelamento coletivo da Massa Crítica em 25 de fevereiro de 2011? E, como objetivo, pretendemos, ao analisar as diversas fontes consultadas, verificar a participação dos ciclistas na construção da política pública para a bicicleta, sobretudo no terceiro capítulo. Como se deu tal participação? Suas ideias, conhecimentos empíricos e

técnicos são levados em conta quando da implementação da política pública? Sem sua pressão, a lei do PDCI seria cumprida? Sua pressão vem dando resultado?

Para responder a tal problema, tomamos como fontes de pesquisa, a partir de consulta a diretoria legislativa da Câmara de Vereadores de Porto Alegre, um rol de Projetos de Leis Complementares do Executivo, bem como, do Legislativo e Projetos de Lei do Legislativo. Além destas, analisamos os pronunciamentos dos vereadores de Porto Alegre no decorrer de três sessões da Câmara de Vereadores que trataram do Plano Diretor Cicloviário Integrado. Uma em 2008, outra em 2009 e a última em 2012. Por sua vez, do Executivo Municipal de Porto Alegre tomamos os Planos Plurianuais de 2006-2009, 2010-2013 e de 2014-2017, nos quais encontram-se as previsões de implementação do PDCI, na forma de ciclovias e ciclofaixas. Além destas pesquisamos no Jornal Zero Hora dos anos de 2008, 2009, 2011 e 2014 com o intuito de sentir o clima e a repercussão da temática. Buscando dar voz aos ciclistas e as suas demandas verificamos em *sites* cicloativistas de Porto Alegre seus posicionamentos. Estes e todas as outras fontes encontram-se listadas ao final deste trabalho, bem como disponíveis em grande parte na *internet*.

Nossa ideia é, assim como Santos (2011, p. 25), apresentar o atropelamento coletivo da Massa Crítica como um evento-crise segundo Kingdon (1984) ou acontecimento catastrófico de acordo com Nora (1974) e que a autora chama de um momento de transição ou um evento limiar – de acordo com Turner (1974, p. 201), conferindo ao movimento reconhecimento e legitimação perante a sociedade. Silva afirma que “os eventos pós-atropelamento tiveram tanta ou mais importância do que a ocorrência em si e isso tem a ver, em boa medida, com o fato de que a maior ferramenta de discussão sobre o movimento utilizada pelos participantes é a internet” (SILVA, 2011, p. 27), sobretudo por meio do *site* chamado “Va de bici” no qual se discute sobre mobilidade urbana e sua relação com a bicicleta, bem como a ênfase desta como meio de transporte.

Ao longo da redação desse trabalho ver-se-á muitas vezes que o tema do PDCI é usado na argumentação conjuntamente com o tema da História do Tempo Presente, bem como com a bibliografia existente e, por fim, quando melhor detalhado, em um capítulo dedicado a ele. É necessário salientarmos isso para que o leitor vá sendo “de a pouco” inserido no tema da pesquisa, mesmo que, ao longo de trechos desse trabalho que são dedicados a teoria. Assim o fazemos para mostrar que o tema proposto conversa com as várias fases e etapas descritas abaixo. Esperamos, ao longo e ao final do texto, termos exposto em completude o que nos propomos e que também tenha sido prazeroso e ao mesmo tempo instigante para o leitor

acompanhar quase como pedalando esse “pedalar” da política pública para a bicicleta em Porto Alegre ao longo desses últimos oito anos.

Acerca desses anos do “pedalar” dessa política pública é necessário explicar o porquê de nossa pesquisa iniciar-se em 2008. Tal ano foi por nós selecionado, pois, por meio das leituras do Jornal Zero Hora é possível atingir os momentos anteriores a apresentação pelo Poder Executivo de Porto Alegre do que vir-se-ia a chamar Plano Diretor Cicloviário Integrado, assim como de sentir o clima e eventuais posicionamentos e inserções sobre a bicicleta no supracitado jornal. Por sua vez, no ano de 2014 temos a realização da Copa do Mundo de futebol em nossa cidade, fato este que ao longo dos anos de pesquisa constatamos que foi sempre evidenciado como um momento paradigmático quando a mobilidade urbana na cidade e por extensão do crescimento no número de ciclovias e ciclofaixas em Porto Alegre. Como pode ser percebido quando da promessa da Prefeitura constante em notícia do Jornal Zero Hora de 11 de maio de 2011, no qual a expectativa era de entregar 47 km de ciclovias/ciclofaixas aos ciclistas de Porto Alegre até a Copa do Mundo de 2014.

CAPÍTULO I – A TEORIA E METODOLOGIA DA HISTÓRIA DO TEMPO PRESENTE

A História do Tempo Presente nasce como tributária de um novo olhar historiográfico para um campo até então sonegado pelos historiadores. Estes não se sentiam confortáveis em estudar e problematizar uma história ainda tão perto deles e que possuía ainda muitas pessoas vivas para contá-la. Muitos se perguntam quando data o início desse método de análise historiográfica. Muitas perguntas seguem abertas mais de 30 anos depois de que esse ramo de nossa história mereceu a atenção dos historiadores. Muito foi feito metodológica e epistemologicamente nesse campo para dotá-lo de rigores do *metier* historiográfico. Entretanto muito ainda é encarado como um fazer-se diário dos que se dedicam a escrever a história de um período próximo – e muitas vezes inconcluso – para assim reavê-lo ou comparti-lo com as mãos dos jornalistas, politólogos, sociólogos e antropólogos.

René Rémond (1988), em seu livro “Por uma história política”, mostra que nossa história está sempre em movimento e que pode apresentar ritmos instantâneos (como a história do tempo presente) e outros extremamente vagarosos (como a implementação do PDCI). E que a história do tempo presente é um estudo sobre um período que ainda não caiu em um passado encerrado.

No primeiro capítulo dessa coletânea dedicada a História Política, Rémond nos remonta a presença da história no presente. Pois o historiador é sempre de um tempo e, nesse caso, por acaso, nos tocou sermos desse tempo, desse nosso presente, cheio de presenças, ausências e vicissitudes. Nesse bojo, o historiador está presente e referenciado juntamente ou contrariamente aos postulados de sua época.

Chaveau; Tétart (1999), em “Questões para a História do Presente”, afirmam que os *Annales* haviam mantido, nas palavras de René Rémond, sob controle o estudo sobre o presente e que, somente a partir do artigo de Pierre Nora “O retorno do fato” (1974), é que tal tema ressurgiu, isso tudo às vésperas da fundação do IHTP em 1978 e de sua inauguração em 1980.

Os autores enfatizam a história do tempo presente como tributária de uma demanda e dimensão social, uma vez que os estudos e reflexões sobre o período vivido começaram com jornalistas e pesquisadores desejosos de explicar ou tentar explicar os momentos fortemente marcados por radicalizações ideológicas e situados em um momento de desenvolvimento e crescimento da imprensa e de artigos e revistas científicas sobre a história do presente e do

imediatamente bem como dos leitores devido a uma maior abrangência da alfabetização ocorrida nos anos 50 e 60 do século passado.

A revista do Programa de Pós-Graduação em História da UDESC, por meio da historiadora Silvia Maria Fávero Arend e do historiador Fábio Macedo, publicou no volume I e número I (2009) uma entrevista sobre História do Tempo Presente com o historiador francês Henry Rousso que dirigiu o Instituto de História do Tempo Presente (IHTP) de 1994 a 2005 e participou de sua criação em 1980.

Rousso afirma a respeito do que a história do tempo presente é, sendo esta uma história que é investigada por um historiador sobre seu próprio tempo e que conta com testemunhas ainda vivas, bem como tem uma memória que também pode ser a do historiador – seria o conceito de “ego-história”, que não será explorado nesse trabalho. Trata-se da compreensão de uma época que não necessariamente precisa ser um passado distante, mas sim um entendimento acerca de um período no qual ele mesmo participa conjuntamente com todos os outros indivíduos.

Igualmente sobre esse tema escreve Marieta de Moraes Ferreira, que já organizara o livro “Usos e abusos da história oral” (1996), uma coletânea acerca da temática da história do tempo presente; agora nos brinda com o artigo “História do tempo presente: desafios” (2000), no qual explana sobre a legitimidade de se escrever a história de seu tempo, pois nas origens da escrita da história, tanto Heródoto quanto Tucídides viam a história como a exposição dos fatos recentes, como as guerras do tempo desses primeiros historiadores. Por sua vez, Rousso agrega que, ao fazer uma história do presente, os historiadores acabam por escrever sobre um período ainda não acabado. Portanto, assume que “o fato de que as análises que vamos produzir sobre o tempo contemporâneo, provavelmente, terão certa duração e que os acontecimentos vindouros podem mudá-las” (p. 205-206), sobretudo quando se tem em mente que a execução de políticas públicas, como no caso de nosso estudo, depende muito mais da vontade política do que da influência dos grupos de pressão. Pois, em última instância, trata-se de um processo que depende do ente público para sua efetivação.

Quando, segundo Ferreira (2000), a disciplina História assume forma e método acadêmico, perde essa veia pelo escrito de seu presente, pois se passa a pensá-la a partir de uma visão retrospectiva (sobretudo após os escritos do francês Charles Seignobos na década de 1880), tornando-a, assim, história científica e acadêmica. Busca-se a objetividade através de um distanciamento com relação ao tempo sobre o qual se escreve, pois assim estaria sendo respeitada a visão retrospectiva com um olhar para o passado já consolidado, sobretudo

buscado a partir de fontes em documentações arquivadas e filtradas em diferentes meios. O presente seria deixado para os amadores, pois não exigiria método, distanciamento, objetividade, muito menos erudição.

Segundo Marieta Ferreira, é Durkheim e em particular Simiand, ambos sociólogos, que colocam em xeque tal visão histórica repleta de objetividade, uma vez que o recuo e distanciamento em relação ao que se escreve não garantem tal objetividade, pois o historiador é sempre tributário de sua época e, como cremos, de sua posição social.

A história do tempo presente faz parte de um processo desencadeado no início do século XX, de abalo das estruturas antes tão sólidas e marcadas, apenas pelos sinais e vestígios do passado, para uma estrutura, agora, mais permeável, mais viva, mais subjetiva, ou seja, mais presente, mais interpretativa e interdisciplinar.

Apesar de tudo, a história do tempo presente parece padecer de algumas dificuldades que a própria temporalidade ou a falta de precisão nela implica. Pois qual seria o marco dessa história do tempo presente? A última grande ruptura? Qual dessas grandes rupturas? Primeira Guerra Mundial, Crise de 29, Segunda Guerra Mundial, queda da URSS? Ou apenas uma época na qual vivemos e temos lembranças?

Segundo Aróstegui, em seu artigo “A história do presente, uma questão de método?” (2004), traz a História do Tempo Presente (HTP) como uma história não acabada, mas sim em transcurso, pois a estudamos como experiência de pessoas e instituições que ainda estão se construindo. Desse modo, a HTP apresenta-se como mais uma forma de análise social, porém pergunta-se “como é possível tratar de um tornar-se histórico ainda não consumado?” (Ibidem, p. 44). Ou seja, trata-se de uma forma de história que, contrariamente ao pensar convencional, não é problematizada refletindo-se ao futuro de um passado, senão sim, o presente ainda sem culminação. Portanto, traz em seu bojo o problema de como analisar historicamente alguma situação que ainda não acabou?

Rémond (1999), no capítulo “O retorno do político”, do livro *Questões para a História do Presente*, afirma que é preciso desconstruir o mito que associa a história do presente à história política, pois muitas vezes os mesmos pesquisadores partilham as duas ênfases. A História Política não pertence exclusivamente ao tempo presente. Também argumenta que o acontecimento tampouco é somente político, pois, “o fato não é o acidente e não se limita à superfície das coisas; ele introduz na nossa visão a contingência (incerteza) na história” (RÉMOND, 1999, p. 55). Devido ao fazer-se histórico amparado na ideia de visão retrospectiva, o historiador do presente, ao introduzir o viés da contingência, muitas vezes é

tentado a executar *a posteriori* uma racionalidade. Porém, quando se trata do tempo presente, não há sequência definida e acabada. Logo, o autor enfatiza “a atenção ao fato mostra que sempre há bifurcações. O fato, que é uma janela e um revelador, modifica também em profundidade – e não somente na superfície – o destino dos povos e os destinos individuais [...]” (p. 56).

Levando isto em consideração abrimos aqui um parêntese, pois nos perguntamos sobre até que ponto a história do tempo presente não seria uma história datada? Mesmo que Ferreira (2000), Aróstegui (2004) e Rouso (2009) nos mostrem que com o advento da história do tempo presente houve um abalo nas estruturas e das certezas do historiador. Assim sendo, é possível pensar que a preocupação por uma explicação efetiva e duradoura da história deixou de ser vista também como um fim da análise do historiador, uma vez que este, amparado pela história do tempo presente, tem de escrever sobre um período inconcluso, e muitas vezes quase que ao calor dos embates e acontecimentos que se desenrolarão e afirmar-se-ão somente com o passar dos anos. Contudo, igualmente questionamos sobre qual história não seria datada, visto que todos escrevem a partir de um presente que é o seu e carregado de visões de mundo que, se não fossem desse momento, não existiriam.

Por sua vez, Jean Mac Cole Tavares Santos (2009) reflete sobre a “atualidade da história do tempo presente”, bem como sobre a relação entre história e sujeito histórico e a postura militante que esse campo histórico carrega. É por nós compartilhado o sentimento de militância desse campo de estudo histórico, uma vez que compartilhamos com o autor a percepção de envolvimento inevitável entre os acontecimentos e o historiador, pois, sendo ciclista praticante da alteridade, coloco-me no lugar dos que foram atropelados, bem como dos que lutam pela implementação da política pública que há tanto esperamos, com a qual tantas mortes poderiam ter sido evitadas, levando, assim, a uma convivência mais harmônica e igualitária entre os meios de transporte em nossa cidade. Santos tem especial atenção em reafirmar que a história do tempo presente, mesmo sendo sobre um passado muito próximo e com acontecimentos ainda indefinidos e inconclusos, assim mesmo é história (2009, p. 8). Dialoga com Hobsbawm para tratar da necessidade de escrever a história de seu próprio tempo, superando as dificuldades e, ainda, seus próprios preconceitos e os dos outros e, por fim, ressalta que sim, é possível escrevê-la. (2009, p. 10).

Cabe ao historiador, segundo Aróstegui (2004), fazer um esforço para além de uma “perspectiva histórica” e com isso disputar o campo de análise do presente com jornalistas, politólogos, antropólogos, sociólogos. No entanto, deve atentar para

analisar a natureza do vigente e inacabado, por definição, são importantes também o recurso metodológico para os conceitos de estrutura e acontecimento e sua relação recíproca e para o estudo da natureza da ação dos atores – intencionalidade, lógica da situação, etc. (p. 46).

Aróstegui nos brinda com mais algumas perguntas, ao abordar o tema epistemologicamente: “Mas que sentido tem escrever uma história sem futuro conhecido? Ou, dito de outra forma, é possível falar ‘historicamente’ de algo cujo futuro não se conhece?”. Por fim, sacramenta: “Em algum sentido profundo, esta História é um prognóstico do presente” (p. 47). De certa forma, pode-se depreender que a história do presente não tem uma perspectiva temporal, ou seja, não pode, como outras, explicar desde o futuro. Uma vez que, por tratar-se de uma história fugaz, ela é explicada através do presente mesmo.

Chaveau; Tétart (1999) também enfatizam que “a epistemologia da história do presente consiste, portanto, em interrogar a história a fim de propor novos dados que aumentarão sua capacidade de *explicitação* e de sugestão” (p. 36).

Hobsbawm apresentou uma conferência em São Paulo (1995) sobre as dificuldades em escrever “A era dos extremos”, livro escrito sobre um período que o próprio autor viveu. Essa palestra, que teve o título de “O presente como história: escrever a história de seu próprio tempo”, nos chama a atenção quando e como esse renomado e reconhecido historiador aborda a questão da história do tempo presente de modo que se assemelha ao que viria a escrever Aróstegui. Hobsbawm trata das dificuldades e também das possibilidades de, e ao, escrever a história de seu próprio tempo. Ressalta que muitas de suas afirmativas em poucos anos podem mudar devido a toda uma nova gama de interpretações e conclusões, mas, também, agregariamos, eventos e acontecimentos, visto que a história ainda seguirá seu rumo e suas transformações. Logo, é necessário refletir sobre as conclusões que chegaremos nessa pesquisa, uma vez que o que consideramos pouco nessa curta duração poderá, ao longo dos anos e com o passar desta história, a do tempo presente, para uma história sobre o passado revelar que tudo fazia parte de um demorado e longo processo de consolidação tanto do Plano Diretor Cicloviário Integrado quanto das políticas públicas para a bicicleta na cidade de Porto Alegre, pois, como afirma Hobsbawm, “qualquer que seja nossa reação, a descoberta de que estávamos enganados, de que talvez não tenhamos entendido algo direito, deve ser o ponto de partida para nossas reflexões sobre a história de nosso tempo” (1995, p. 112). Igualmente contribui Oliveira (2013, p 118) ao afirmar, em relação às políticas públicas, que

pode ainda estar longe do ideal de que todos os ciclistas e cicloativistas da cidade desejam, sim, mas as transformações que afetam a cultura nem sempre são rápidas

de serem absorvidas tanto na sociedade quanto no poder público, pois ainda estamos no início.

Apesar de Aróstegui (2004) ressaltar as dificuldades de historiar sobre o vivido, uma vez que se trata de uma História intrinsecamente cheia de coexistência e contemporaneidade entre historiador e fatos históricos, entretanto, obrigamo-nos a tangenciar uma discordância quando o autor diz que devemos cuidar com a relação entre sujeito e objeto. Sim, sabemos que devemos prezar pela não interferência de nossas vivências no escrever, analisar e problematizar a história, porém acreditamos que, talvez, somente, seja por meio da História do Tempo Presente que se pode enquanto historiador ter atitudes mais militantes que em qualquer outra forma de escrever história. Uma vez que o próprio Aróstegui reconhece que “não há investigação social de nenhum gênero que se possa situar o sujeito da investigação fora de seu objeto” (p. 50). O autor finaliza afirmando que “o problema da coexistência temporal de historiador com fatos frequentemente os liga a outros que supostamente os conduz a respeito da objetividade, imparcialidade, perspectiva [...]” (p. 50).

Ao discorrer sobre imparcialidade, impessoalidade e subjetividade, Santos (2009) afirma que:

é verdade que o historiador do presente leva consigo toda a carga que acumulou de sua época para a discussão com as fontes. É verdade também que a história construída não está imune de sua personalidade, ideologia ou interesses diversos. Mas de alguma forma, o historiador do passado distante também não está imune a tais desvios. O resultado da pesquisa só tem uma cara: a do historiador, seja ele do presente ou *clássico* (2009, p.11).

Acercando-se também do tema da subjetividade, Chaveau; Tétart (1999) afirmam que ao reconhecê-la fica mais fácil de controlá-la:

Antes de ser analista, o historiador é homem, cidadão, ator ou espectador, e há alguns anos, tanto em seus escritos como em seus cursos, ele reivindica ou reconhece cada vez mais seu próprio pertencimento à história, - e esse olhar não foi necessariamente o do historiador, mas talvez o do inocente ou da testemunha, engajado ou não. O estudo da história do presente, a interrogação epistemológica sobre seu valor, não dizem respeito ao questionamento de sua existência social ou científica, mas a seu próprio funcionamento [...] (p. 28).

Santos (2009, p. 11), bem como Hobsbawm (1995) já discutiu, nos traz a questão da inconclusividade da história do tempo presente, e cita Lacouture (2000, p. 63) que pondera quanto ao

historiador do presente e do imediato não dispõe dessa arma que possui o historiador clássico, conhecer a sequência numa duração bastante longa. Ele deve manifestar

prudência particular, não se arriscar na prospecção em função de um presente que não pode ser senão provisório.

Para Aróstegui (2004), a questão chave para a História do Tempo Presente “é a quase coetaneidade² entre fatos e testemunhos sobre os fatos, que são, a sua vez, coetâneos do historiador que os pesquisa e explica” (2004, p. 63).

Desse modo, a partir dos autores estudados, visualiza-se essa preocupação e permanente atenção que os historiadores do presente dão tanto ao seu objeto de estudo quanto às suas fontes, tendo muito evidente o cuidado em não buscar encontrar nestas o que o historiador carrega como ideologias e bandeiras de vida.

Retomando as ideias de Aróstegui (2004), este invoca Giner (1996) e seus escritos sobre as “intenções humanas” para abordar o tema da ‘lógica da situação’ que nos parece pertinente ao analisar a escolha ou não para a realização das Políticas Públicas para a bicicleta, uma vez que tal lógica seria baseada em uma explicação a respeito das atitudes humanas mediante a análise do processo que se produz as condições de vida e dos recursos disponíveis para os humanos, seus conhecimentos e crenças, bem como as intenções que inspiraram seus comportamentos. Ou seja, nos parece que o problema da implementação do PDCI é muito mais político e de prioridade do que de existir ou não uma política pública, assim como um estudo no qual ela está baseada, ou mesmo uma lei que a institui. Pois a história do tempo presente é um estudo, em última análise, sobre as estruturas culturais. Portanto, com um estudo, um plano, uma política pública e uma lei, não é possível mudar a cultura da sociedade que é baseada no individualismo, consumismo e no qual o carro particular é visto como prioritário nas ruas – mesmo que técnicos e políticos digam que não, nota-se a dificuldade de suprimir-lhes espaço, até de estacionamento, para implementar as políticas de incentivo ao uso de bicicleta, como as ciclovias, que muitas vezes são construídas sobre calçadas, canteiros ou taludes.

Aróstegui (2004) apregoa a volta da importância dos acontecimentos devido à revolução das mídias e das comunicações e o conhecimento maior delas e enfatiza que o historiador pode muitas vezes se perder na infinidade de comunicações e informações, sendo que, inclusive, tais informações encontram-se fortemente ‘preparadas’ e, até mesmo, deliberadamente manipuladas (p. 67). Portanto, reforça a problematização da fonte jornalística escrita: sua credibilidade, em que, desse modo, segundo o autor, a fonte jornalística seria uma ‘fonte de reserva’ no caso de não haver outras. É necessário criticar tal fonte, pensá-la como

² Em tradução livre do original “[...] *es la casi coetaneidad entre hechos y testimonios sobre los hechos, que son, a su vez, coetaneos del historiador que los investiga y explica [...]*” (2004, p. 63).

endereçada a um público alvo, avaliá-la sobre que tipo de informação emite e como esta chega aos receptores, pois “a comunicação jornalística representa sempre ‘propostas de leitura da realidade social’” (p. 69). Logo, a imprensa é vista, além de meio de comunicação, como um veículo que emite e transmite ideologia e também um meio de pressão social – como é um dos objetos de nossa pesquisa: sobre a possibilidade de verificar a partir dos jornais se os ciclistas e a Massa Crítica logram atuar como grupos de pressão no tocante a construção de ciclovias. Conseqüentemente, Aróstegui (2004) afirma que

os meios [de comunicação] produzem uma ‘deformação’ da informação que é essencial ter em conta na hora de estabelecer a credibilidade de uma fonte jornalística. Quanto maior o grau de conflito [de trânsito, por espaço para ciclovias, prioridades, tempo desperdiçado] existente em uma sociedade maior é o grau de deformação da informação que se introduz nos canais jornalísticos (p. 70). [grifos nossos]

Por essa justificada desconfiança referente à fonte jornalística e aos acontecimentos expostos por ela, o autor enfatiza a necessidade de sempre fazer uma constatação com a realidade histórica comprovada: nenhuma notícia da imprensa deve e nem pode ser aceita pelo historiador sem uma constatação e problematização rigorosa.

Fiorucci (2011), por sua vez, em “Considerações acerca da História do Tempo Presente”, a vê como um período móvel, visto que põe o presente sempre como alcançável pelo passado e, desse modo, superado. Ou seja, a história do tempo presente dos dias atuais será a história do tempo passado no futuro. É interessante sua abordagem sobre a história do tempo presente quando cita que com ela é aliviado aos poucos o autismo da atualidade (p. 115).

Precioso, a nosso ver, o enfoque dado a respeito do engajamento do historiador do tempo presente, pois

o historiador está imerso no mundo em que vive, nas questões ideológicas, políticas, culturais e sociais, o que influencia o desenvolvimento de seu trabalho, pois é impossível desligar-se do presente e do seu meio. E não só isso, as suas escolhas de pesquisa também são orientadas por seu posicionamento intelectual e ideológico, como não poderia deixar de ser. [...] por abordar temas recentes, em andamento, lidando com agentes vivos, a história do tempo presente coloca-se, mesmo que não intencionalmente, nas discussões correntes da atualidade e influi de modo mais incisivo no processo histórico. É aí que o historiador se torna um dos motores da história, não como cidadão no meio social, mas como profissional da história, isto é, seria a historiografia agindo no mundo de forma mais contundente, ajudando a construir a história humana de maneira mais direta, e não apenas a história acadêmica (p. 117).

Fiorucci (2011) assim como Aróstegui afirma que é dever do historiador se envolver com a história do tempo presente, pois atualmente as estruturas são menos duradouras e o

tempo parece correr mais rápido, por isso passamos a adentrar no período vigente como sociólogos, jornalistas e politólogos o fazem a um bom tempo, inserindo portanto a forma e o método historiográfico de análise.

Marieta Ferreira (2000) afirma que, entre outros, o que vem preocupando os historiadores europeus a respeito do tempo presente é a história dos eventos-chave. Ponto que se aproxima de nosso estudo acerca do atropelamento da Massa Crítica como evento-crise gerando uma janela de oportunidade para a implementação da política pública para a bicicleta em Porto Alegre.

Para demonstrar que não é mais preciso afastar-se do objeto para realizar pesquisa histórica, Ferreira cita Roger Chartier (1993) no qual este ampara sua argumentação sobre a história do tempo presente escrevendo que

o pesquisador é contemporâneo de seu objeto e divide com os que fazem história, seus atores, as mesmas categorias e referências. Assim, a falta de distância, ao invés de um inconveniente, pode ser um instrumento de auxílio importante para um maior entendimento da realidade estudada, de maneira a superar a descontinuidade fundamental, que ordinariamente separa o instrumental intelectual, afetivo e psíquico do historiador e aqueles que fazem história CHARTIER *apud* FERREIRA, 2000, p. 10).

Marieta de Moraes Ferreira (2012) realizou uma entrevista com François Dosse sobre sua vida como historiador e a respeito do Instituto de História do Tempo Presente (IHTP) que culminou na realização de um artigo.

Ao perguntar para Dosse sobre a aproximação com IHTP e a sua pesquisa a respeito do tempo presente solicita que o historiador formule uma reflexão acerca da história e epistemologia. Dosse começa respondendo sobre a sempre presente preocupação em relação às fontes e chega à problemática da interdisciplinaridade da história do tempo presente com a sociologia, antropologia e filosofia. Segue afirmando a necessidade do historiador do tempo presente estar sempre atento aos riscos de manipulações, pois, como membro participante dessa história, deve questionar-se também. Pois “durante muito tempo acreditou-se que o historiador era a realidade que falava; agora temos o contrário: o historiador é quem fala da realidade.” (2012, p. 344). Já que, como chega a declarar, a história do tempo presente faz parte de uma contemporaneidade do mundo contemporâneo. Uma vez que a ideia de tempo presente é transversal e transperiódica, por isso muito mais rica que a de uma história apenas contemporânea.

Na sequência, Dosse, ao abordar a questão dos anseios por justiça social na temática das Comissões da Verdade, traz Pierre Nora para ponderar sobre a relação entre historiador e

mídia no traquejo com o evento, em que este afirma que nenhuma geração jamais viveu o presente como se este já possuísse um sentido histórico (1974, p. 180). Nora segue, por sua vez, em “O retorno do fato”, elaborando a ideia sobre o acontecimento e sua relação com o presente. Para esse autor, o acontecimento retornou ao campo do historiador do presente através dos meios de comunicação nos quais estes atuam como condicionantes para sua existência. Pois, independentemente de existir um acontecimento, é somente a partir do momento que se torna conhecido que ele realmente passa a existir. Os meios de comunicação de massa criaram uma espécie de fome pelo acontecimento, em que há uma sede pelo novo, pela instantaneidade. O intenso movimento pelo novo não é acompanhado pela explicação do que se tornou o velho de ontem, do mês ou ano passado. Existe uma enxurrada de novidades, novos acontecimentos o tempo todo, nos quais os meios de comunicação “impõem imediatamente o vivido como história, e que o presente nos impõe em maior grau o vivido” (NORA, 1974, p. 183-184).

O próprio acontecimento moderno encontra-se no seu desenvolvimento numa cena imediatamente pública, em não estar jamais sem repórter-espectador nem espectador-repórter, em ser visto se fazendo, e esse *voyerismo* dá à atualidade tanto de sua especificidade com relação à História quanto seu perfume já histórico. Daí essa impressão do jogo mais verdadeiro que a realidade, de divertimento dramático, de festa que a sociedade dá a si própria através do grande acontecimento. Todo mundo e ninguém toma parte, pois todos formam a massa da qual ninguém pertence. Esse acontecimento sem historiador é feito da participação afetiva das massas, o só e único meio que elas têm de participar na vida pública: participação exigente e alienada, voraz e frustrada, múltipla e distante, impotente e, portanto soberana, autônoma e teleguiada como essa impalpável realidade da vida contemporânea que se chama opinião (Ibidem, p. 185-186).

Nora, ao abordar as metamorfoses do acontecimento, nos traz a questão da divulgação somente de acontecimentos horríveis. Pois esse acontecimento seria revolucionário, seria o que modificaria a mesmice da sociedade, seria “o grão de areia na máquina, o acontecimento que transforma e que prende inesperadamente. Não há acontecimentos felizes, são sempre catástrofes” (NORA, 1974, p. 187).

Quanto ao tópico sobre o paradoxo do acontecimento, Nora assegura que

encontra-se aqui a chance do historiador do presente: o deslocamento da mensagem narrativa nas suas virtualidades imaginárias, espetaculares, parasitárias, tem como efeito assinalar, no acontecimento, a parte não factual. Ou melhor, de fazer do acontecimento o lugar temporal e neutro da emergência brutal, isolável, de um conjunto de fenômenos sociais surgidos das profundezas e que, sem ele, continuariam enterrados nas rugas do mental coletivo. O acontecimento testemunha menos pelo que traduz do que pelo que revela menos pelo que é do que pelo que provoca. Sua significação é absorvida na sua ressonância; ele não é senão um eco um espelho da sociedade, uma abertura (NORA, 1974, p. 188).

Tais afirmações nos levam a acreditar que sem o papel do historiador, e não do jornalista, mas daquele fazendo uso do que este escreve, é que será possível fazer uma análise a respeito de um acontecimento noticiado. É o trabalho do historiador que dá sentido coerente ao que foi trazido como acontecimento, como em nosso caso, é a partir do acontecimento (evento-crise em termos de políticas públicas) que a sociedade parece tomar consciência de algum problema que até o momento existia, mas que parecia que ninguém sequer o notava: 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.

Portanto, trata-se do que Nora (1974) relata como absorção da ressonância e não levando em conta o acontecimento catastrófico como fim em si mesmo. Já, quando Nora agrega sobre abertura, podemos interpretar como sinônimo do que Kingdon (1984) chama de janela de oportunidade gerada a partir de um evento-crise. Logo, podemos perceber aproximações nas duas teorias, ambas levando em conta o evento-crise ou o acontecimento catastrófico como gerador de uma janela de oportunidade ou uma abertura para fazer a sociedade pensar não sobre o que está explícito, mas sim a respeito do que está implícito no desenrolar dos acontecimentos a respeito do atropelamento da Massa Crítica e tendo como ponto de chegada a Política Pública para a bicicleta: o PDCI.

Nora pergunta sobre

o que é acontecimento e por quê? Pois, se ele não é acontecimento sem consciência crítica, não há então acontecimento que, oferecido a cada um, não seja o mesmo para todos. Limites de simplificações, limites de meios interessados, limites também do tempo: quando para e o que se torna? (1974, p. 189).

Neste excerto é possível fazer uma crítica aos meios de comunicação de massa, sobretudo ao jornal Zero Hora, pois este, ao tomar o atropelamento da Massa Crítica como um acontecimento catastrófico, parece tê-lo tomado somente como o que o traduziu, ou seja, um “acidente” em que mais de 15 ciclistas foram arremessados ao alto por um carro vindo de suas costas, limitando, assim, sua possibilidade de defesa. A abertura revelada por esse acontecimento foi o desvelamento de um grupo de ciclistas que há anos lutava silenciosamente, todas últimas sextas-feiras de mês pela inserção da bicicleta como meio de transporte em uma capital com trânsito aproximando-se do caótico como todas as outras.

Com a sequência de coberturas que chega a modificar o padrão da busca enlouquecedora pelo novo o referido jornal passa a acompanhar o caso, e, de quando em quando, matérias sobre o ocorrido cobrem suas páginas, como protestos por mais respeito aos ciclistas, por mais ciclovias, pelo julgamento e prisão do atropelador, até o ponto de que, nos

meses seguintes, mais e mais ciclistas se juntam em grandes Massas Críticas nas últimas sextas-feiras dos meses subsequentes de 2011. Por fazerem o que corriqueiramente fazem, bloquear ruas para garantir sua passagem segura, são acusados pelo órgão “competente” de trânsito da cidade, a Empresa Pública de Transporte e Circulação (EPTC) de ameaçar os motoristas ao levantar suas bicicletas ao alto enquanto aguardam pela autorização da sinalização para seguir e celebram-na como meio de transporte que por eles foi escolhido apesar de todos os pesares.

Tal menção pode ser conferida, no jornal Zero Hora do dia 23 de dezembro de 2011, quando da tentativa de criminalizar o grupo de ciclistas que compunham a chamada Massa Crítica, na qual a EPTC protocola junto ao Ministério Público (MP) um pedido de providências sobre as práticas, os participantes e os métodos de realização das Massas Críticas, e em especial da que culminou com o atropelamento coletivo, bem como, de informar previamente o trajeto em que a mesma pedalará. Nesta ocasião foi entregue um DVD com imagens das ocorrências consideradas “radicais” pelos agentes e câmeras das EPTC. O diretor-presidente da EPTC, Vanderlei Cappellari, afirma que “alguns levantam a bicicleta fazendo menção de atirar nos carros, outros davam tapas nos veículos para fazer com que parassem”. Interessantemente, o próprio jornal Zero Hora afirma ter “assistido a vídeos fornecidos pela EPTC e constatou as interrupções de trânsito, mas não agressões”. Ou seja, tratava-se de uma tentativa clara de culpabilizar as vítimas. Imaginamos uma manifestação pela celebração da bicicleta como meio de transporte em que o que é usado como mote e símbolo da Massa Crítica é arremessada contra carros? Isto é, nitidamente mostra o desconhecimento do representante maior do órgão responsável pela mobilidade urbana na cidade de Porto Alegre. Bem como a tentativa de jogar a opinião pública contra aqueles que desejam a inserção da bicicleta nas políticas públicas de mobilidade. Por sua vez, Marcelo Sgarbossa, integrante da Massa Crítica, salienta que “se for definido um trajeto com antecedência, então passa a ter um grupo que dirige, o que contraria o espírito da Massa Crítica”.

Resumidamente o que vemos aqui é uma ânsia por controlar um movimento que, nas palavras de Oliveira (2013, p. 81),

demanda melhores estruturas de mobilidade urbana e mais segurança dos ciclistas no trânsito de Porto Alegre. O formato de reivindicação do movimento, em que uma massa de ciclistas ocupa o espaço público em um momento de muito trânsito de carros, e como se toda a última sexta-feira de cada mês fosse o “dia da *bike*” na Capital. Como cada passeio, movimento ou grupo possui um discurso e ações próprias, mas com causas e objetivos, no geral, em comum, com a Massa Crítica

vemos um caráter mais ativo e político, que envolvem também a participação em reuniões para melhorias relacionadas ao uso da bicicleta no que depende do Poder Público ou da sociedade no geral.

Para arrematar, Nora escreve que não seria o acontecimento que deveria interessar ao historiador, mas sim o “duplo sistema que se entrecruza nele, sistema formal e sistema de significação; e ele se encontra mais bem colocado do que ninguém para se apropriar do sistema” (1974, p. 190). Uma vez que cabe ao historiador identificar e analisar seus encadeamentos e suas sequelas na sociedade. “A análise formal conduz espontaneamente à análise de significação, não seria, para começar, senão a significação do aparecimento do sistema formal, que é ele próprio acontecimento” (Ibidem, p. 190). Desse modo, cabe a nós, historiadores, verificar os usos que os distintos atores dão aos distintos ocorridos, aos distintos modos de significá-los e de politizá-los.

No próximo capítulo trataremos a contribuição interdisciplinar de colegas acadêmicos que levam em conta, assim como nós, a bicicleta como meio de transporte e o que vem sendo construído tanto no campo acadêmico como no campo das políticas públicas de incentivo que possibilitarão a expansão desse modal nas cidades brasileiras e, sobretudo, em Porto Alegre.

CAPÍTULO II – DISCUSSÃO BIBLIOGRÁFICA: POLÍTICAS PÚBLICAS E BICICLETA

Ao longo deste capítulo, discutiremos as contribuições de outros acadêmicos sobre a temática que o presente trabalho propõe-se a estudar, bem como a motivação de trazê-lo e pensá-lo como uma ferramenta a fim de preencher uma lacuna na academia, verificada a partir da leitura da bibliografia existente, (tanto na historiografia quanto no viés interdisciplinar ao relacionar a primeira com estudos referentes a políticas públicas, tendo a bicicleta como meio de transporte e ao trazer a proposta interdisciplinar abordando-os conjuntamente dentro da História do Tempo Presente). E é neste momento que entra a nossa proposta de abordar a História das Políticas Públicas para a bicicleta em Porto Alegre, tendo como foco o PDCI.

Desse modo, tomamos como norteadores os escritos de Giselle Nocetti Ammon Xavier em sua tese de doutorado, no Programa de Pós-Graduação Interdisciplinar em Ciências Humanas da UFSC, intitulada “O desenvolvimento e a inserção da bicicleta na política de mobilidade urbana brasileira”, no qual aborda aspectos para a concretização das políticas públicas voltadas para a bicicleta ao longo dos últimos anos no Brasil, culminando com o Plano Nacional de Mobilidade Urbana que prioriza os meios de transporte não motorizados (a pé e bicicleta) sobre os motorizados (mais com prevalência do transporte público coletivo sobre o individual motorizado).

Traremos também contribuições de Rafael Milani Medeiros (2012) em sua dissertação de mestrado em Gestão Urbana na PUCPR, na qual aborda o tema intitulado “Formação de Política Pública para o aumento da participação modal da bicicleta em Curitiba”. Tal dissertação tem como objetivo de análise a “construção social da participação modal bicicleta em Curitiba, identificando grupos sociais relevantes operadores deste processo e observando aspectos contingenciais, como economia, eventos históricos” (Medeiros, 2012, p. 30).

Por sua vez, temos o Trabalho de Conclusão de Curso de Danielle Soares Pires de Oliveira (2013) intitulado “De *Bike* eu Vou: Um estudo antropológico sobre o uso da bicicleta em Porto Alegre”, o que tem por objetivo acercar-se do momento atual em que há um maior número de pessoas andando de bicicleta e uma maior demanda de políticas públicas para o setor, bem como a criação de algumas políticas voltadas a atender tal demanda, como a construção de algumas ciclovias e a criação do sistema de aluguel de bicicletas. Por tratar-se de um estudo antropológico e com foco na observação participante, Oliveira (2013) busca compreender como os ciclistas passaram a usar a bicicleta como meio de transporte e como

estes veem as mudanças que estão sendo desenvolvidas em nossa cidade. Muitos são ativistas, cicloativistas³ e buscam por meio de suas atitudes mudar o paradigma, segundo eles “carrocêntrico” enquanto outros, apenas fazem uso da bicicleta por esta ser vantajosa pessoalmente.

Xavier atua na orientação de políticas públicas de transporte sustentável em integração com governos municipal, estadual e federal e participou da criação do programa Bicicleta Brasil, do Ministério das Cidades. E nos traz a seguinte pergunta norteadora de sua tese:

considerando as características do contexto e as iniciativas e estratégias dos setores e atores envolvidos, evidenciando os diversos aspectos positivos da inserção da mobilidade por bicicleta nas políticas de mobilidade urbana, existem fatores ligados ao processo de desenvolvimento que inibem iniciativas nesse sentido, explicando as dificuldades na sua implementação efetiva? (Xavier, 2011, p. 18).

Xavier pondera sobre a dificuldade de inserir a bicicleta na agenda das cidades uma vez que, quando se pensa em melhorar a mobilidade urbana, pensa-se em construir mais ruas. Logo, existe a necessidade de romper com a ideia de que desenvolvimento é igual a mais mobilidade motorizada. Por isso pergunta-se em uma conversa com Gil Peñalosa: “Qual o modelo de cidade que se quer? Excludente e feita para os automóveis ou uma cidade para todos e acessível a todos?” (Xavier, 2011, p. 51). Oliveira (2013), por sua vez, discorre acerca da utilização da bicicleta como meio a fim de proporcionar mais mobilidade para todos os meios de transporte, pois, segundo a autora, quanto mais mobilidade por carros for criada mais carros haverá para engarrafar as cidades, ou seja, como bem aponta, “a redução da utilização do automóvel tornou-se uma condição necessária para a manutenção da mobilidade em automóvel” (Comissão Europeia, 2000, *apud* Oliveira, 2013, p. 25). E, desse modo, diferente do carro, a bicicleta apareceria como uma alternativa de transporte.

Ao abordar o paradigma capital-expansionista de Boaventura de Souza Santos (2010, p. 336) a autora reflete que

A política de mobilidade urbana é um retrato da sociedade e a falta de alocação de espaço urbano para o uso da bicicleta reflete [...] uma correlação de forças de mercado. Reflete a pressão sobre os administradores públicos para que realizem os desejos de poucos e não o da maioria, ou aquilo que é o melhor para todos. (Xavier, 2011, p. 53).

³ Segundo a autora cicloativismo seria uma “atividade de militância política que se manifesta através de diversos movimentos sociais em defesa de melhores condições para o uso da bicicleta na cidade, assumindo caráter reivindicatório ou contestatório junto à sociedade e ao Estado. É conhecido na língua inglesa como *bicycle advocacy*” (Oliveira 2013, p. 12).

Fato este que fica claro com a proposta de alteração da Lei do PDCI proposta pelo vereador João Carlos Nedel. Trata-se do “Projeto De Lei Complementar Do Legislativo - PLCL 021/14” que quer incluir os seguintes parágrafos no artigo 19 da lei:

§ 4º A implementação de ciclovias ou ciclofaixas projetadas sobre a via de tráfego de veículos não poderá resultar na redução do dimensionamento ou na eliminação da faixa destinada ao fluxo de veículos e da área de estacionamento existentes no local.

§ 5º A implementação de ciclovias e ciclofaixas deverá ser precedida da adequação do dimensionamento dos passeios públicos existentes e da respectiva via, a fim de garantir a acessibilidade de pedestres, a manutenção da fluidez de tráfego e estacionamentos e o acesso aos estabelecimentos comerciais.

Logo, nota-se a característica conservadora de um dos mais antigos vereadores de Porto Alegre e, também, fica evidenciada a dificuldade que ainda impera quando o assunto é a construção de ciclovias e a transformação da cidade em um local menos abrasivo a convivência entre todos os meios de transporte e cidadãos.

Com o intuito de começar a mudar essa lógica, o Ministério do Meio Ambiente lançou em 2008 o Programa Bicicleta Brasil que visa, enquanto política pública,

promover o uso da bicicleta na matriz de deslocamentos urbanos, além de possibilitar sua integração com os sistemas de transporte público. Inclui a adequação da infraestrutura urbana (construção de ciclovias, ciclofaixas, bicicletários) e a edição de normas e diretrizes, visando à segurança dos ciclistas, bem como à disseminação de informações e à capacitação de gestores públicos estaduais e municipais. (BRASIL. Ministério do Meio Ambiente, 2008, p. 83 *apud* Xavier, 2011, p. 101).

Ao abordar a questão dos avanços e percalços da construção de uma política pública, a autora chama para a discussão Vasconcellos (2001), em que este enfatiza que “as políticas ocorrem em contextos objetivos e são o reflexo parcial das limitações impostas por eles. Não existe uma política ‘absoluta’, livre de pressões reais de várias origens” (Xavier, 2011, p. 118). Xavier complementa afirmando que

o processo analítico deve separar claramente duas características distintas da política, sua *substância* (conteúdo) e seu *processo* (dinâmica). A análise do processo deve levar em consideração os eventos econômicos e políticos relevantes que influenciam a sociedade de um modo geral, bem como a própria política. (2011, p. 119).

Especial atenção deve ser dada a formulação da política (materialização, recomendações e justificativas), sua regulamentação (juntando os grupos e agentes aos quais seria alvo da política), sua implementação (como executá-la) e sua apropriação (que uso foi feito dessa política e quem foi influenciado, de fato, por ela). Esse tema será tratado no próximo capítulo quando do estudo sobre o PDCI em Porto Alegre.

Xavier (2011) nos traz um panorama histórico da caminhada (ou “pedalada”) das políticas públicas que discutiam a inserção do modal bicicleta nos planejamentos em órgãos governamentais: em 1976, é publicado o “Manual de Planejamento Cicloviário: uma política para as bicicletas”.

Adormecido desde então, o tema foi retomado somente nos anos 2000, sobretudo com a criação do Ministério das Cidades e a realização de sua primeira conferência, em outubro de 2003, na qual a grande maioria dos municípios reivindicou a inclusão de ciclovias e ciclofaixas no planejamento urbano. Em novembro, por sua vez, foi realizada a primeira reunião do Programa Bicicleta Brasil (Portaria nº 399, de 22 de setembro de 2004). Tal programa surgiu a fim de mobilizar o país para incluí-lo na “Jornada Mundial na cidade sem meu carro” em 22 de setembro de 2004.

De acordo com o Caderno de Referência para a elaboração de Plano de Mobilidade por Bicicleta nas Cidades, idealizado pelo Ministério das Cidades em 2007, ocorreu a inserção da política para a bicicleta ao enfatizar a busca por um conceito de mobilidade urbana sustentável e a democratização do espaço urbano (Xavier 2011, p. 159). A autora, no entanto, questiona-se que, se com a aprovação do escopo de lei que ainda tramitava e que levaria a Lei da Mobilidade (LEI Nº 12.587, DE 3 DE JANEIRO DE 2012), a Política Nacional de Mobilidade Urbana seria encarada como uma política pública de Estado e de Governo? E, também, se com essa lei, o Ministério das Cidades e a Secretaria de Mobilidade Urbana atuariam para além do “apagar incêndios” e passariam a propor melhorias urbanas e em relação ao transporte coletivo? (Xavier, 2011, p. 160).

Para tentar responder as suas inquietações, Xavier nos elenca os objetivos do Programa Bicicleta Brasil (PBB):

- a) Inserir e ampliar o transporte por bicicleta na matriz de deslocamentos urbanos; b) promover sua integração aos sistemas de transporte coletivos, visando reduzir o custo de deslocamento, principalmente da população de menor renda; c) estimular governos municipais a implantar sistemas cicloviários e conjunto de ações que garantam a segurança do ciclista nos deslocamentos urbanos; d) difundir o conceito de mobilidade urbana sustentável, estimulando os meios não motorizados de transporte, inserindo-os no desenho urbano (Xavier, 2011, p. 163).

Quanto às ações previstas pelo PBB, estão entre outras a sensibilização da sociedade para a efetivação do Programa e o fomento à implementação de infraestrutura para o uso da bicicleta. 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)⁴.

Após uma série de entrevistas com cicloativistas e técnicos em mobilidade a respeito de como alavancar as políticas públicas para a bicicleta, Xavier (2011, p. 178) conclui que: “a soma de maior investimento do poder público, maior reivindicação da sociedade civil e melhor capacitação dos técnicos profissionais de várias áreas é que estão modificando o cenário da mobilidade por bicicleta no País”.

Quando Xavier escreveu sua tese de doutorado em 2011 ela tinha uma preocupação, uma vez que:

compreende-se que para que o uso da bicicleta seja respeitado como modal de transporte e receba atenção e investimentos é preciso que a opinião pública esteja com uma atitude favorável a essa política. Será que já existe essa maturidade da sociedade em geral? (Xavier, 2011, p. 182).

Xavier, assim como Alcorta (2011), argumentam a respeito referindo que sem pressão nada ocorre em nossa sociedade. 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 Plano Diretor Cicloviário Integrado, 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. Uma mudança consubstancial ocorreu quando do início da implementação desta, visto que conflitos apareceram, sobretudo, conflitos de interesse e de prioridade para a gestão municipal. 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, como será melhor detalhado no capítulo 3.

Xavier (2011, p. 183) conclui que para que a política pública avance é necessário “um processo participativo – governo, setor privado, técnicos, comunidade, usuários, cicloativistas – é, portanto, fundamental para o sucesso da implementação de políticas cicloviárias”.

⁴ Meta de 10 km de ciclovias em 2010, 20 km em 2011, 30 km em 2012 e 40 km em 2014. Disponível em <http://lproweb.procempa.com.br/pmpa/prefpoa/gpo/usu_doc/ppa_2010_versao_final.pdf> Constantes à página 72 do Plano Plurianual de Porto Alegre (2010-2013). Acesso em: 19 jun. 2015.

No tocante a questão da mobilidade urbana, Xavier salienta que a constituição de um sistema cicloviário tem

espaços formando redes (ciclovias, ciclofaixas, faixas compartilhadas, etc.) onde existe maior segurança para a circulação em bicicleta (incluindo, também, os estacionamentos para as mesmas, a integração com os transportes coletivos, o tratamento das interseções, a redução da velocidade do tráfego de motorizados – zonas de 30 km/h, etc.) (MCIDADES, 2007b *Apud* Xavier, 2011, p. 185, nota de rodapé 68).

Xavier ressalta a contribuição aportada por Pucher, Dill e Handy (2010) em uma revisão sobre o tema da mobilidade urbana e deslocamentos, na qual é enfatizada a necessidade de integração da bicicleta com o transporte público e um contínuo processo educativo e de *marketing* a respeito das vantagens do transporte em bicicleta e da maior convivência entre as pessoas e os espaços urbanos, de o poder público proporcionar programas de aluguel de bicicleta (como atualmente ocorre em Porto Alegre) e principalmente enfatiza a necessidade e importância das questões legais (como a Lei da Política Nacional de Mobilidade Urbana e da Lei do Plano Diretor Cicloviário Integrado) que dão prioridade, ao menos teoricamente, aos pedestres e ciclistas. Ou seja, trata-se de um trabalho que enfatiza a necessidade de se elaborar políticas públicas pró-bicicleta.

É preciso frisar que as políticas públicas e a infraestrutura podem não ser suficientes, mas são necessárias para permitir que a maioria da população possa pedalar. Para a autora, de acordo com um manual holandês para a construção infraestrutura para bicicletas (CROW, 1996), há cinco pré-requisitos básicos para a construção de uma rede cicloviária: conectar origens e destinos, ser direta, ser atrativa, ser segura e ser confortável. Logo, perguntamo-nos se as ciclovias de Porto Alegre apresentam tais características? Temos um padrão de construções? Os ciclistas são consultados e tem seu conhecimento extraído para a elaboração de projetos? Há debate? Mudanças ou melhorias? Os ponto abaixo, elencados por Crow, são levados em consideração?

- sistema integrado de ciclovias, ciclofaixas e ciclorrotas;
- semáforos com prioridade aos ciclistas;
- criação de zonas 30 km/h em áreas residenciais;
- disponibilidade de paraciclos e bicicletários;
- integração com o transporte público;
- educação formal das crianças;
- leis que protejam sempre o ciclista em qualquer sinistro de trânsito, responsabilizando assim, primeiramente, os motoristas;

- amplo acesso a bicicletas públicas;
- campanhas permanentes de conscientização;
- participação popular em pesquisas de satisfação e representatividade;
- restringir áreas de estacionamento de carros e checagem de limites de velocidade frequentes.

É por essas e por outras que faz-se necessário que o poder público dê o impulso inicial no tocante a propiciar condições seguras para a promoção da bicicleta como meio de transporte pois, se assim não o fizer, a bicicleta acaba marginalizada por outros interesses mais poderosos, em se tratando de setores de transporte. Visto que não vemos um forte *lobby* de indústrias de bicicletas lograr o êxito como vemos com as montadoras automotivas. Pois, segundo I-CE e GTZ-Stup (2009)

as políticas favoráveis à bicicleta só se efetivam quando as necessidades dos usuários são levadas em consideração e incorporadas ao processo local de planejamento da mobilidade. Não somente a infraestrutura, mas diversos produtos e serviços fazem parte de um sistema cicloviário, entre eles os bicicletários, a legislação favorável às bicicletas e restritiva aos automotores, um mercado que ofereça bicicletas e acessórios de qualidade e a preços acessíveis, serviços de reparo, educação e treinamento. (Xavier, 2011, p. 198).

É possível verificar isto em Porto Alegre? Mesmo havendo legislação favorável, na prática ela é respeitada e seguida, bem como implementada? As necessidades dos ciclistas são consideradas quando da construção de uma ciclovia? Temos ruas que inibem o ciclista? E quanto aos viadutos? E as novas ou futuras trincheiras?

Um ponto que devemos problematizar na tese de Xavier é o que diz respeito a utilização da bicicleta por pessoas de renda baixa, como meio de transporte e de renda alta como equipamento esportivo. Cremos que em Porto Alegre a bicicleta vem, cada vez mais, sendo utilizada por jovens de classe média, além de trabalhadores para locomoção. Visto o grupo heterogêneo que compõe a Massa Crítica, como já explicado na introdução por meio do trabalho de conclusão de Silva (2011). É somente a partir da incorporação pelas classes médias e altas da bicicleta como meio de transporte que a mídia passou a visualizá-la enquanto tal, como bem sinaliza Paiva (2010) em entrevista a Xavier. Portanto, a autora conclui que se faz necessário o trabalho da bicicleta como meio de transporte nas cidades e que o poder público deve adotar medidas a fim de favorecer quem opte por ela, proporcionando uma escolha confortável, tranquila e eficiente para os cidadãos ciclistas.

Cremos que muito tem a ver com a Massa Crítica a abordagem que diz respeito a “mobilizações na esfera pública (manifestações diversas com a finalidade de produzir

visibilidade na mídia⁵ e efeitos simbólicos para seus próprios manifestantes – são fruto da articulação dos atores)” (Xavier, 2011, p. 209). Uma vez que, como a própria autora afirma, “o cicloativismo é a atividade de militância política nos diversos movimentos sociais defendendo melhores condições para o uso da bicicleta, assumindo carácter reivindicatório ou contestatório junto à sociedade e ao Estado” (Xavier, 2007a). Também, faz-se necessária a pressão conjuntamente desde fora do âmbito do Estado, autonomamente, bem como a partir de dentro deste, como, por exemplo, no relacionamento com grupos que podem propor políticas públicas, sendo eles legisladores (vereadores) ou executivos (secretários municipais).

Quanto aos ciclistas ou cicloativistas comporem um grupo de pressão, Oliveira (2013, p. 67) nos traz a contribuição de Vivanco (2013, p. 110), em que este escreve que:

[...] durante os últimos anos, alguns defensores do uso da bicicleta começaram a se referir a seus esforços para promover a bicicleta, com um claro senso de autoconsciência e ao mesmo tempo, com maior confiança, como um “movimento social”. Esta identificação, como um movimento social em si deve ser entendida como uma manifestação de flexibilidade da bicicleta como símbolo político. Este discurso conota uma luta popular para fazer mudanças sociais de baixo para cima, enfatizando a autonomia e coerência da causa da bicicleta sobre a própria bicicleta, servindo então a causas de outros movimentos sociais, como o de ambientalistas ou de culturas urbanas de resistência ao automóvel.

Oliveira (2013) dialoga com Silva (2011) e com Dalpian (2013) ao abordar a Massa Crítica e o grupo de ciclistas que participam desta e que defendem que se repense a cultura carrocêntrica e a dependência do automóvel como meio de locomover-se. Para Silva (2011, p. 6), a Massa Crítica, por meio dos ciclistas que a compõe, ao buscar que se repense o espaço urbano, afirma que

o automóvel é o santuário do eu, daí porque, para a Massa Crítica, a cultura contemporânea é carrocêntrica. Todavia, a Massa Crítica não se destaca apenas pela denúncia e muito menos por críticas discursivas: ela propõe que, em lugar dos carros, sejam usadas as bicicletas. Trata-se de um movimento propositivo, portanto. Reside aí uma das formas inusitadas pelas quais se caracteriza: o que ela busca é a sensibilização das consciências.

André Soares (2010, s/p), ao ser entrevistado por Xavier (2011), traz a tona a questão acerca do

relativo sucesso de grupos organizados em acessar a opinião pública também influenciam a elaboração de políticas públicas cicloinclusivas, mas o desconhecimento técnico, o descrédito da viabilidade da modalidade, o atrelamento da gestão aos setores econômicos, o interesse eleitoral e a resistência dos gestores em mudar os próprios hábitos transformam a mobilidade ciclística em apenas uma ‘alternativa’ de transporte, e não em um meio de transporte autêntico. Como resultado, as políticas públicas são tímidas, descontinuadas e mal elaboradas,

⁵ Para mais informações sobre a visibilidade na mídia e como se dá sua cobertura sobre a Massa Crítica, consulte o trabalho de conclusão de curso de Suzana Gomes Pohia (2011) intitulado “Análise da cobertura do jornal Zero Hora sobre o atropelamento do grupo Massa Crítica”.

consistindo, no mais das vezes, na construção de poucas vias ciclísticas desconectadas e de sofrível qualidade técnica (Xavier, 2011, p. 226).

Esse excerto torna perceptível e passível de vivência toda a gama de problemas não enfrentados pelas seguidas gestões porto-alegrenses desde a criação da Lei do PDCI (mesmo que todas estejam ancoradas na mesma base de partidos e coligação), uma vez que o modal bicicleta de transporte não havia sequer sido incluído efetivamente na proposta vial municipal. 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. Nossas ciclovias e ciclofaixas são frequentemente apelidadas de “ciclocoisas”⁶ e “calçadovias”⁷ visto que não mantêm sequer um padrão de construção: ora no bordo direito da via, ora no esquerdo, ora uni-direcional ora bi-direcional⁸, ora sobre a calçada, ora estreita, ora resbaladiça⁹, ora com obstáculos e quase sempre sem interconexão e condicionadas a não atrapalhar o fluxo contínuo dos carros. Este último ponto vai totalmente de encontro com o que prevê a Lei do PDCI, a prioridade ao ciclista, à direcionalidade dos caminhos.

O que se percebe claramente é que o poder público, por meio de sua gestão executiva, tem esmerado-se em não sacrificar as vias de circulação motorizadas nem a cessão de parte da via pública para estacionamentos de veículos privados. A quase totalidade das ciclovias e ciclofaixas existentes só vigoram, pois minimamente buscam romper com o *status quo* da relação de preferência dos veículos motorizados sobre os não motorizados – bicicleta – e pedestres.

Medeiros (2012), por sua vez, nos traz pontos coletados e estudados por Rietvel e Daniel (2004) a respeito de fatores que ajudariam a incentivar o uso deste modal como principal no meio de transporte do dia a dia das pessoas:

se a duração de uma viagem em bicicleta é 10% mais rápido de quem em carro, o uso da bicicleta cresce em 3,4%. Se existirem 0,3% menos paradas (semáforos preferenciais) por quilômetro em uma viagem, a participação modal da bicicleta nesta cidade será 4,9% maior. Quando o custo por hora do estacionamento para

⁶ Disponível em <<https://vadebici.wordpress.com/2011/09/16/ciclovias-sobre-a-calçada/>> Acesso em: 24 jun. 2015.

⁷ Disponível em <<https://vadebici.wordpress.com/2014/05/06/prefeitura-projeta-nova-calçadovia-para-a-zona-norte/>> Acesso em: 24 jun. 2015.

Disponível em <<http://www.sul21.com.br/jornal/ciclovias-da-restinga-esta-mais-para-calçadovia-critica-vereador/>> Acesso em: 24 jun. 2015.

⁸ Disponível em <<https://vadebici.wordpress.com/2013/04/23/a-importancia-da-padronizacao-das-ciclovias/>> Acesso em: 24 jun. 2015.

⁹ Disponível em <<https://vadebici.wordpress.com/2013/05/01/isto-nao-e-uma-ciclovias/>> Acesso em: 24 jun. 2015.

carros é aumentado em R\$ 0,35, o uso da bicicleta sobre em 5,2%. Menor número de obstáculos ao ciclista, como postes e placas em 0,25 unidades por quilômetro viajado, a participação da bicicleta sobre em 1,3% (Medeiros, 2012, p. 56).

No entanto, não é isto o que se verifica em Porto Alegre, ao menos não no que tange ao capricho e qualidade das políticas públicas voltadas ao modal bicicleta, visto que muitas ciclovias (Av. Ipiranga e Rua Vasco da Gama, por exemplo) têm mudanças de lado no talude do arroio e no leito da rua, respectivamente. Os semáforos não são sincronizados, tendo o ciclista que parar nas esquinas e apertar a botoeira para que ela possibilite o fechamento do semáforo das vias de trânsito motorizado. Do contrário, essas sinaleiras nunca fecharão. Acrescenta-se a irregularidade do piso e a utilização de tinta escorregadia no mesmo.

Xavier acrescenta, ainda, que, segundo estudos da prefeitura de Amsterdam, o crescimento exponencial do uso da bicicleta como meio de transporte ocorreu, justamente, quando foram tomadas medidas de cerceamento de estacionamentos em vias públicas, conjuntamente a ampliação e facilitação do uso da bicicleta. Ressalta-se também a importância da adoção da redução de velocidade por parte dos veículos motorizados, o que proporciona maior conforto aos ciclistas, visto que a diferença de velocidade em ultrapassagens é minorada, trazendo assim uma maior sensação de segurança e estabilidade para os pedalantes.

Nesse quesito, também é apontado por Medeiros (2012), em seu trabalho, que, segundo estudos praticados conjuntamente na Holanda, as políticas públicas de estímulo ao uso da bicicleta devem ser acompanhadas de medidas semelhantes ao transporte público, bem como de desestímulo ao uso do carro particular (rodízio, pedágio urbano, proibição de estacionamento em vias públicas). Medeiros (2012, p. 69) cita Pucher (1999, p. 10) no tocante a questão de incentivo ao uso de bicicleta como meio de transporte, em que este vê como relevante as iniciativas do governo federal, no entanto, estas devem ser, sempre, reavaliadas e moduladas segundo as características das cidades, cabendo ao governo federal, somente, o encorajamento e estímulo à criação de políticas públicas de mobilidade por bicicleta e, assim sendo, aos municípios será confiada a aplicação efetiva de tais políticas.

Medeiros (2012, p. 141), ao abordar a questão da janela de oportunidade para a construção de ciclovias em Curitiba, relata que

nesta última década analisada o cicloativismo na cidade, desconjuntando a política dos demais fluxos necessários para que se mantivesse aquilo que chegava a agenda de decisão em Curitiba para a bicicleta. Para o usuário da bicicleta como meio de transporte, o problema 'construir ciclovias' continua válido, entretanto a solução (*policy*) passa a ser questionada quanto à extensão e qualidade das intervenções. [...] Com a entrada do denominado cicloativismo nas discussões a respeito da política

pública municipal de transporte, a política se desconjunta dos fluxos necessários para configurar janela de oportunidade, na medida em que essa solução não é mais aceitável por quem usa (ou tenta) utilizar a bicicleta como meio de transporte. [...] O aumento da participação modal da bicicleta em Curitiba, embora ainda não seja o problema da agenda sistêmica, governamental ou de decisão da política pública de transporte ou mobilidade, é o que deveria orientar a elaboração de soluções (*policy*).

Acerca de suas conclusões, Medeiros salienta que, ao retirar-se uma faixa de estacionamento em uma grande via ou Avenida antes “pertencente” aos automóveis e dedicá-la as bicicletas, indica que a bicicleta passou a ser promovida na cidade. Fato este que raramente temos visto na cidade de Porto Alegre. Uma vez que, também segundo o autor, é necessário como uma das ferramentas de promoção da bicicleta a priorização deste meio de transporte sobre o automotores individuais, pois assim, realmente ter-se-á uma elevação da segurança e diminuição do tempo de deslocamento. Para tanto é *mister* que a execução da política pública leve em conta a bicicleta como (realmente) prioritária e não somente como apenas o é no papel.

Portanto, faz-se necessário tanto uma política de estímulo ao modal bicicleta, com ciclovias, ciclofaixas, preferências semaforicas e segurança quanto de desestímulo ao uso dos motorizados privados, com a taxaçãõ viária, restrição de estacionamento e, eventualmente, rodízio. Pois, como bem frisa Medeiros (2012, p. 153),

A respeito de uma política de mobilidade integrada, de estímulo e desestímulo, conclui-se que deve ser priorizado o estímulo a bicicleta anteriormente ao desestímulo ao automóvel, facilitando o fluxo da política na formação de política pública. Algumas ações podem incluir remoção de espaço do automóvel para segregar estrutura para a bicicleta, o que tem como consequência o desestímulo do motorizado.

Portanto, para Medeiros, faz-se vital que

aproveitando a janela de oportunidade política, a necessidade de intervenções de curto prazo e sistêmicas, decorrente de resignificar a bicicleta para a população de toda a cidade ao demonstrar no espaço urbano que ela foi resignificada pelos elaboradores da política pública municipal de transportes (2012, p. 157).

Em suas considerações finais, Xavier salienta que, após anos de inércia do poder público, a bicicleta enfim começa, mesmo que a passos lentos, ganhar espaço na agenda e nas políticas públicas, pois, enfim, a Secretaria Nacional de Transporte e da Mobilidade Urbana (SeMob), vinculada ao Ministério das Cidades volta a atenção aos transeuntes e aos ciclistas uma vez que

em termos de programas, e de leis, pode ser considerado que o Brasil está avançada. ‘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 leis e os programas, acontece que eles não são cumpridos. Dessa forma, ao existirem, inibem uma maior manifestação da sociedade civil exigindo 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).

Xavier ainda enfatiza que, embora exista um incremento no número de ciclistas e associações em defesa da bicicleta como meio de transporte, é vital a necessidade de pressão por parte dos interessados para que efetivamente uma política pública seja implementada. Uma vez que a visibilidade desses grupos ainda não toca suficientemente o poder público. Realça também, mesmo com todos os percalços, são os movimentos sociais os grandes impulsionadores de mudanças em nossa sociedade apesar de todos os pesares, pois é através deles que ocorre um fomento a consciência crítica da sociedade.

Como conclusão, Oliveira (2013, p. 132-133) afirma que diferentemente de suas hipóteses iniciais vê que a utilização da bicicleta não está unicamente associada ao estímulo por meio de políticas públicas, uma vez que as ciclovias e ciclofaixas não estão pulverizadas na cidade, concentrando-se nas Avenidas Ipiranga e Edvaldo Pereira Paiva. Desse modo, ainda não constituem uma alternativa de mobilidade e sim mais uma opção de lazer. Também afirma que o crescimento do número de usuários da bicicleta reflete o momento de Porto Alegre, em que se tem o esgotamento de outras formas de mobilidade. Portanto, percebe que as pessoas, ao utilizar mais a bicicleta, acabam por influenciar e demandar o Poder Público mais ações e atenções à questão da mobilidade por bicicleta. E que seu estudo mostra que a bicicleta está relacionada à

reivindicação de melhoria da qualidade de vida na cidade e a produção de políticas públicas para tal fim, e este processo constrói novas percepções a respeito da paisagem urbana, bem como novas formas de organização social. Todos os grupos relacionados ao uso da bicicleta e os movimentos cicloativistas funcionam como uma rede [...] são estas muitas participações em diferentes redes que vão compoendo aquilo que chamamos de cicloativismo ou de um ativismo político para que a cidade passe a ter uma estrutura melhor de mobilidade urbana para os usuários de bicicletas.

No capítulo que segue, procuraremos mostrar, mais afundo como está sendo o “pedalar” do PDCI nas ruas, avenidas, audiências, seminários, debates, e também, como vem sendo exposto no Jornal Zero Hora o tema das ciclovias em Porto Alegre, bem como manter um diálogo entre nosso estudo e o de Kingdon (1984) quanto a política pública e evidenciar como se dá a participação dos ciclistas neste longo trajeto.

CAPÍTULO III – TEORIA DA POLÍTICA PÚBLICA DE KINGDON (1984): “CICLO DA POLÍTICA PÚBLICA” E O PDCI

Valho-me dos escritos de Oliveira (2013, p. 106), em capítulo sobre a infraestrutura de Porto Alegre para a bicicleta, quando são abordados alguns aspectos referentes ao PDCI, para aproximar-me do tema que está sendo analisado em meu trabalho. Desse modo, Oliveira também dialoga com Xavier (2011, p. 107) onde esta versa sobre a participação da bicicleta nos espaços públicos e da necessidade de regulamentação e implementação de política pública de mobilidade urbana para atendê-la.

Antes de entrar, propriamente no rol, descrição e análise do PDCI uso do jornal Zero Hora para acercar-me do contexto da época. O então Prefeito de Porto Alegre, José Fogaça, em 29 de maio de 2008, promete, pouco antes de encaminhar a Câmara de Vereadores o Projeto de Lei Complementar do Executivo - PLCE 010/08, começar três obras de ciclovias, já previamente projetadas pela consultoria que elaborou o Projeto que tornou-se base para a Lei do PDCI. Tais ciclovias seriam a da Av. Ipiranga (6,6 km), Av. Sertório (8 km) e Restinga (3,2 km), perfazendo assim, um total de quase 18 km. Na mesma página, consta a entrevista com o ciclista Lagartixa, presidente da Associação Ciclística da Zona Sul – ACZS, onde o mesmo atenta para a necessidade de conjuntamente com ciclovias ter “educação para o uso da bicicleta”.

No dia 25 de junho de 2008 é ressaltado no jornal a ocorrência de uma Audiência Pública para discutir o Plano Cicloviário e no dia 27 do mesmo mês é relatada a “invasão” de ciclistas na Câmara de Vereadores para pedir pressa na análise do PDCI.

Em matéria no dia 10 de julho de 2008, o então Secretário da SMAM relata a publicação de Instrução Normativa a qual já contabilizava, na presente data, 15 licenças aprovadas mediante implantação de ciclovias como condição para concessão de licença ambiental para qualquer empreendimento que necessite abertura ou reforma de rua. Portanto, pergunto-me, de que adiantou este referido “estoque” de contrapartidas necessárias se ainda não temos nem 5% do PDCI executado? Nem mesmo muitas das ciclovias que quando da aprovação do Plano já constavam com projetos finalizados e que supostamente seriam finalizadas em, no máximo, um ano após a aprovação da Lei do PDCI estão prontas.

Consistindo o Plano Diretor Cicloviário Integrado como uma Política Pública para a Bicicleta, que teve início após abaixo-assinado feito por ciclistas quando da construção da Avenida III Perimetral no final da década de 1990. Posteriormente encomendado pela

Prefeitura a uma consultoria para formulação de projeto – formada pelo Consórcio Oficina-Logit-Matricial – iniciada em julho de 2006. Entregue quando da finalização de seu relatório em 9 de abril de 2008 e estabelecido a partir da aprovação pela Câmara de Vereadores como Projeto de Lei Complementar do Executivo (PLCE 010/08) com a complementação por 5 emendas, as quais sobressai a emenda 01 que ao ser aprovada previu o acréscimo do § 2 ao artigo 32 prevendo que “serão aplicados anualmente o mínimo de 20% do montante financeiro arrecadado com multas de trânsito nos programas educativos descritos no parágrafo anterior e na construção de ciclovias” vamos analisá-la, enquanto política pública, a partir dos escritos de John W. Kingdon (1984). Seus estudos e sua teoria, a do “ciclo de política pública”, baseiam-se nos momentos de pré-decisão e decisão referentes ao conjunto de ações tomadas antes de ser efetivamente criada uma política pública. No nosso estudo, buscaremos mostrar que sua teoria somente aplicar-se-á quando da ocorrência de um evento-crise – o atropelamento coletivo de integrantes da Massa Crítica em 25 de fevereiro de 2011.

Uma vez que, é possível perceber, como bem exposto por Silva, que

o atropelamento funcionou como um estágio de transição. Após o seu ocorrido – a repercussão que teve e o conhecimento do evento por mais pessoas –, mais participantes se tornaram adeptos das pedaladas. O movimento obteve um novo *status* dentro da vida social da cidade, atingindo outro nível na estrutura da organização institucional de posições dos atores que o representam. Se antes era apenas um grupo de manifestantes reivindicando seu espaço nas ruas, mais propriamente nas vias de trânsito, agora é uma multidão exigindo direitos e paz no trânsito apoiado por muitos cidadãos que não participam do movimento. Quando esses novos atores apoiam ou criticam o movimento, após o Atropelamento, é porque a questão do comportamento no trânsito está sendo discutida e repensada, possibilitando uma transformação social (Silva, 2011, p. 33).

Portanto, a partir desse evento-crise, a Massa Crítica tem novo *status* garantido e assim dispõe de maior visibilidade, podendo inclusive ser um interlocutor legítimo dentro de reuniões com autoridades competentes em mobilidade urbana em Porto Alegre. Além disso, é salientado por Silva que desse ponto em diante, começa a ser discutida, diretamente com os ciclistas a implementação do Plano Cicloviário. (2011, p. 34). Pois, como noticiado no espaço “*Bike*” do Jornal Zero Hora em 23 de junho de 2011, já havia ocorrido um encontro entre a Massa Crítica e a EPTC para definir ciclovias/ciclofaixas prioritárias, sendo a da Avenida Icaraí a acordada.

Retomando a ideia de Kingdon, vemos que sua teoria aborda a questão da política pública como um ciclo. Entretanto, tal ciclo não necessariamente precisa ser tomado como um círculo e com ações que sim ou sim precisam estar encadeadas, ou seja, uma após a outra para que se logre a concretização de uma política pública. No nosso caso, veremos que a

participação dos ciclistas na construção e implementação da referida política se deu inicialmente por meio do supracitado abaixo-assinado em 1996 com 3500 assinaturas¹⁰, depois por meio da participação de ciclistas e cicloativistas em audiências públicas antes da votação do PDCI, em reuniões periódicas para acompanhamento da implementação¹¹ e, posteriormente, somente após o já mencionado evento-crise. Pois, como também nos traz Silva, o grupo Massa Crítica já havia tentado entrar em contato com a Prefeitura e o órgão competente de trânsito, a EPTC antes do atropelamento, enviando desde cartas a abaixo-assinados nos quais era enfatizada a insatisfação com a infraestrutura viária da cidade. Nestes, incluía-se, ainda, a sugestão de criação de programas educacionais. Entretanto “os pedidos só foram ouvidos após o incidente trágico que trouxe luz a esse setor da sociedade” (2011, p. 32).

Pois todo o escopo do que veio a tornar-se a Lei do PDCI fora elaborado a reveria dos maiores interessados: os ciclistas, e sim contando com a contratação de uma empresa de consultoria “estrangeira”¹² que realizou o esboço de planejamento de vias cicláveis na cidade em conjunto com a

participação dos técnicos do Consórcio e o Grupo Técnico de Acompanhamento – GTA formado por integrantes da EPTC, da Secretaria Municipal de Obras e Viação – SMOV e da Secretaria do Meio Ambiente – SMAM. Além da participação intensa dos órgãos públicos através do GTA, os trabalhos foram, também, apresentados em seminários públicos onde foram discutidos com a comunidade os principais resultados do diagnóstico, as diretrizes adotadas e as propostas do Plano.¹³

É importante salientar que, em Audiência Pública para debater a implantação do Plano Diretor Ciclovitário, o coordenador de Projetos de Mobilidade da EPTC, Régulo Ferrari, afirmou que “O Plano Diretor Ciclovitário [...] surgiu a partir da reivindicação do Movimento dos Ciclistas. Em 1981, chegou a ser elaborado um plano ciclovitário pelos técnicos da Prefeitura que nunca foi implantado”¹⁴ (p. 3).

Ferrari, na mesma audiência pública, também elenca uma série de medidas realizadas em Porto Alegre ao longo dos anos: “em 1993, foi inaugurada a ciclovia de Ipanema; em

¹⁰ Disponível em <http://proweb.procempa.com.br/pmpa/prefpoa/eptc/usu_doc/congresso_anpet_institucionalizacao_do_pdc_i.pdf> Acesso em: 10 abr. 2015.

¹¹ Disponível em <<https://aczs.wordpress.com/2010/08/25/aqui-quem-nao-e-visto-e-lebrado/>> Acesso em: 25 maio 2015.

¹² Disponível à pg. 2 em <<http://200.169.19.94/documentos/notas/docs/51/original/047sorr.htm>> Acesso em 25 jun. 2015.

¹³ Disponível em <http://proweb.procempa.com.br/pmpa/prefpoa/eptc/usu_doc/pdc_i_resumo_executivo.pdf> Acesso em: 20 maio 2015.

¹⁴ Disponível em <<http://www.camarapoa.rs.gov.br/anais/2008/06/25/005a%20ap%20-%2025jun2008.htm>> Acesso em: 10 maio 2015.

1996, a SMAM editou um primeiro Manual do Ciclista, [...] em 1997, nós tivemos a Lei Municipal que instituiu a semana da bicicleta; em 2001, foi inaugurado o Caminho dos Parques” (p. 4). Já, quanto ao Plano Cicloviário, afirma que quando da pressão exercida por ciclistas no momento da construção da Avenida III Perimetral,

de maneira resumida, houve uma mobilização, entrega de abaixo-assinado, e houve uma negativa da Secretaria de Obras e da Secretaria dos Transportes em função de que se previa que haveria um grande fluxo na 3ª Perimetral, e não teria espaço mais uma vez para fazer ciclovia. Aí, em negociação com os representantes do Banco Interamericano de Desenvolvimento, que estavam financiando a ciclovia, foi proposto que, dentro do Plano de Segurança Viária, que estava sendo feito para a Cidade, que fazia parte desse pacote de financiamento da 3ª Perimetral, fosse incluído, então, um Plano Diretor Cicloviário, para que se tivesse diretrizes, uma rede, e tal, que ficasse estabelecida, e a partir daí começasse a ser incluída nos projetos. Isso foi em 1996 ainda, e nós só conseguimos, finalmente, fazer a licitação no ano de 2005 (p. 5-6).

Depois dessa longa jornada pelos corredores da burocracia da Prefeitura de Porto Alegre, ela finalmente chega a Câmara de Vereadores para análise e a qual posteriormente foi emendada por vereadores a partir de algumas sugestões de ciclistas quando de audiências públicas, como referido pelo então vereador Beto Moesch na justificativa para a Emenda 01:

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.¹⁵

O PDCI foi criado oficialmente através de Lei Complementar 626/2009, com trinta e dois votos favoráveis e dois contrários e, alterado pela Lei Complementar nº 710, de 18 de fevereiro de 2013 e conta com os seguintes objetivos, constantes ao artigo 3º de seu escopo¹⁶:

- I – estimular a utilização da bicicleta em substituição ao transporte motorizado individual e às viagens a pé ou como complemento ao transporte público de passageiros;
- II – constituir um espaço viário adequado e seguro para a circulação de bicicletas;
- III – promover infraestrutura adequada e segura para o estacionamento e a guarda de bicicletas nos polos geradores de viagens e nos equipamentos urbanos dos sistemas de transporte coletivos;
- IV – priorizar os meios de transporte coletivo e não motorizados na gestão dos conflitos da circulação urbana, com ênfase na segurança e na defesa da vida;

¹⁵ Disponível em

<http://200.169.19.94/documentos/draco/processos/96727/042252008PLCE_Emenda_54909370_526042252008PLCE_Emenda_54909370_526.PDF> Acesso em: 26 maio 2015.

¹⁶ Disponível em <<http://www.camarapoa.rs.gov.br/biblioteca/integrais/LC%20626.pdf>> Acesso em: 12 maio 2015.

- V – organizar a circulação cicloviária de maneira eficiente, com ênfase na segurança e na defesa na vida;
- VI – reduzir a poluição atmosférica e sonora e o congestionamento das vias públicas causado pelos veículos automotores; e
- VII – promover a melhoria da qualidade de vida.

Entre os anos de 2012 e 2014, ocorreu uma disputa primeiro judicial e depois legislativa a respeito do Art. 32, § 2º o qual prevê que “Anualmente, no mínimo 20% (vinte por cento) do montante financeiro arrecadado com multas de trânsito serão aplicados na construção de ciclovias e nos Programas Educativos”, incluído por meio da emenda 01 de Beto Moesch como já mencionado.

Entretanto, antes mesmo do desencadear dessa judicialização o diretor-presidente da EPTC, Cappellari já alardeava ao jornal Zero Hora de 22 de junho de 2011 que “a demora no início das obras foi atribuída pela EPTC a uma alteração na fonte dos recursos, que agora sairão da iniciativa privada em vez dos cofres da prefeitura”. O que nos estudos de nossas fontes provou ser uma grande falácia, uma vez que, veremos mais além que a Lei a respeito de onde sairia a verba para a construção das ciclovias e educação no somente fora modificada em 2014.

Após breve explicação a respeito da falácia da EPTC vemos que, primeiramente, em 2012, o Laboratório de Políticas Públicas e Sociais (LAPPUS) entra na justiça visando o cumprimento do que está na lei visto que como consta no jornal Zero Hora, no dia 30 de agosto de 2013, nos anos de 2009, 2010 e 2011 haviam sido aplicados o equivalente a apenas 5,7%, 8,71% e 8,98% respectivamente. Em 13 de abril de 2013, é feita uma proposta de acordo envolvendo a questão, como pode ser visto¹⁷ no qual é evidenciada a disponibilidade de ruas e avenidas para receber ciclovias, ciclofaixas e, sobretudo, ciclorrotas. Em 26 de agosto de 2013 o Tribunal de Justiça julga constitucional tal dispositivo constante na Lei, propondo, inclusive, a multa diária de R\$ 2000,00 pelo descumprimento. Já prevendo o desfecho e alegando inconstitucionalidade do referido artigo, a Prefeitura Municipal encaminha a Câmara de Vereadores o Projeto de Lei Complementar do Executivo 010/13, em 19 de agosto de 2013, visando revogar o artigo que vinculava a previsão de uso de 20% do valor arrecadado com multas para a construção de ciclovias e educação para o trânsito. Vários foram os motivos elencados pela Prefeitura para o não investimento deste valor de 20% do arrecadado com as multas: desde demora em o valor chegar aos cofres da Prefeitura, passando pela a não existência de prazos para que a Prefeitura implemente o PDCI, bem como as ações

¹⁷ Disponível em <<https://vadebici.wordpress.com/2013/04/12/9224/>> e em anexo, <<https://docs.google.com/file/d/0B2VQlyh06ogPMUg4cDA4cW9TR28/edit?usp=sharing>> Acesso em 25 jun. 2015.

de contrapartida de empreendimentos de impacto urbano constantes no anexo V do PDCI, que faz relação entre a quantidade de vagas de estacionamento com a necessidade de construir ciclovias – é importante destacar a contradição desta lei, uma vez que mais vagas para automóveis traz mais automóveis e isso é tudo o que restou aos ciclistas, torcer para mais empreendimentos, mais automóveis para a mitigação e construção de ciclovias.

Para visar solucionar o problema do financiamento a partir da contrapartida de empreendimentos e não mais de multas, o Executivo Municipal propõe a criação do Fundo Municipal de Apoio à Implementação do Sistema Cicloviário (FMASC) e seu conselho gestor, onde altera a forma também de como as contrapartidas são executadas, sendo possível, agora, o depósito de valor correspondente, alterando pois, o Artigo 24 da Lei do PDCI, alegando que algumas contrapartidas seriam pequenas e por isso de dificuldade de instauração de trechos igualmente pequenos de ciclovias.

Como uma das justificativas, a Prefeitura alega que

se houver uma intervenção urbanística com implantação de projeto viário em uma via que se encontra na tabela descritiva constante da legislação, deverá necessariamente estar prevista a implantação de ciclovia neste projeto, bem como define os padrões para as contrapartidas de empreendimentos de impacto urbano quando das suas aprovações e arbitra os padrões mínimos de dimensionamento dos estacionamentos de bicicletas para aprovação dos projetos pela PMPA.¹⁸

Entretanto não é o que foi observado quando da construção do Binário das Avenidas Borges de Medeiros/Praia de Belas, iniciada em fins de 2014, pois, inclusive a Mobicidade entrou no Ministério Público, visto que uma parte do binário estaria sobreposta a uma previsão constante ao PDCI de Rede Cicloviária Estrutural¹⁹.

Após discorrer sobre as tramitações do PDCI, passamos ao tema abordado por Kingdon (1984) e também citaremos casos que se aproximam do nosso, ou seja, estudos sobre política pública e bicicleta, sua construção, seus atores e componentes que a levam adiante no intuito de vir a efetivá-la enquanto política pública.

Sobre Política Pública, Medeiros (2012, p. 31) nos dá a seguinte definição, segundo Kingdon (1984) e que também é por nós compartilhada quando de nossa análise neste trabalho de conclusão de curso:

conjunto articulado de decisões orientadas para a resolução de um problema ou para a realização de um objetivo considerado de interesse público. As decisões constituem um padrão de atividade governamental a respeito do assunto e

¹⁸ Disponível em <<http://projetos.camarapoa.rs.gov.br/processos/119813>> Acesso em: 20 mai. 2015.

¹⁹ Disponível em <<http://www.mobicidade.org/mp-arquiva-investigacao-sobre-binario/>> Acesso em: 19 mai. 2015.

representam aquilo que é de fato realizado, e não apenas conjunto de intenções. Sua implementação não envolve somente a decisão de elaboração legal (redação e promulgação de leis), mas os atos subsequentes relacionados à implementação, interpretação e cumprimento da lei.

A partir disso, é necessário demonstrar que tal implementação congrega também a avaliação, o cumprimento ou descumprimento do que consta em lei, bem como a receptividade, críticas e sugestões por parte dos ciclistas, como já foi evidenciado anteriormente.

Ainda segundo Kingdon (1984) existem três tipos de agenda referentes à organização de políticas públicas: a não governamental (tratam-se de assuntos que são reconhecidos pelo público em geral, sem que mereçam, ainda, a atenção do poder público, ou seja, por exemplo, a demanda de política pública pelos ciclistas antes de que qualquer política pública fosse realizada); a governamental (problemas que já estão merecendo avaliação do governo) e a de decisão (contém os problemas e temas que efetivamente serão definidos). Cremos que a política pública sobre bicicletas em Porto Alegre já superou a primeira fase (a da ignorância do poder público) uma vez que já foi executado estudo e também a segunda fase (vide a aprovação da Lei do PDCI), a terceira é a fase na qual estamos “pedalando”, visto que mesmo com a definição da política pública a mesma vem sendo efetuada a conta-gotas, pois trata-se de uma vontade política, conforme Luiz Augusto Senna, diretor-presidente da EPTC, entre 2005-2010, e que quando do atropelamento coletivo da Massa Crítica, em entrevista ao Jornal Zero Hora em 2 de março de 2011 disse quando perguntado a respeito da dificuldade de implantar ciclovias que “a implantação depende muito da disponibilidade de recursos e da vontade de vários governos de fazer [...] a velocidade de implantação depende da vontade de cada governo”.

A constatação de que a implementação somente vigoraria mediante vontade política, também havia sido apontada pela Vereadora Maria Celeste à época da sessão para discutir o PDCI²⁰. Por sua vez, quanto a falta de recursos salienta a indisponibilidade dos mesmos e a priorização de realizar a construção de ciclovias por meio de contrapartida de investimentos privados, como previsto no PDCI. Recursos haviam. Como já evidenciado. O que não ocorria era a aplicação dos mesmos, como previsto em lei. Senna finaliza a entrevista constatando que “governar é estabelecer prioridades”. Desse modo, é possível ver que mesmo ciclistas, bem como pedestres, apesar de serem vistos como prioridade e prioritários no que tange a Lei de

²⁰ Disponível em <<http://200.169.19.94/documentos/notas/docs/51/original/047sorr.htm>> Acesso em: 25 jun. 2015, à página 13.

trânsito da cidade e nacional, quando o assunto é a efetivação desta prioridade a coisa não é bem assim. Pois mesmo a Lei do PDCI prevendo a disponibilidade de 20% do montante arrecadado com multas de trânsito as mesmas eram timidamente aplicadas, nunca atingindo sequer 10% nos anos de 2009 a 2011. Mostrando claramente a falta de vontade política da gestão municipal. Apesar de que esta tenha ampla maioria parlamentar e que seja composta por basicamente o mesmo bloco político desde 2005, visto que quando do lançamento da Lei do PDCI, em 2008, o prefeito era José Fogaça e atualmente (2014) o prefeito é José Fortunati, que era vice de Fogaça.

Outra dúvida pertinente foi levantada na sessão para discussão do PDCI, pela Vereadora Fernanda Melchionna, pois esta perguntava-se sobre como dar-se-ia a fiscalização pelos Vereadores da implementação das ciclovias se não existia sequer um organograma de implantação, nem mesmo pesquisa de origem e destino dos ciclistas havia sido realizada, e muito menos um prazo para a execução destas ações²¹.

Portanto, retornando ao modelo de Kingdon (1984), chamado ‘ciclo de política pública’ e que é utilizado para compreender o que entra e o que sai da agenda governamental, vemos que se trata da análise dos momentos de ‘pré-decisão’ e ‘decisão’, isto é, aborda a seleção do problema – constante quando do abaixo assinado – e a escolha das alternativas de políticas públicas para resolvê-lo. Ou seja, a vontade política de solucioná-lo. Que é o que acabamos de expôr.

Quanto ao ciclo de política pública temos as seguintes fases de seu processo: 1) construção da agenda (definição do problema); 2) formulação e legitimação do problema (formalização em lei); 3) implementação (planejamento e execução) e 4) avaliação. Faz-se necessário evidenciar que nem sempre a ordem destas é respeitada.

Nesta perspectiva tem-se o estudo a respeito de buscar compreender de onde surgiu a demanda para tal política – demanda dos ciclistas no ano de 1996, como contrapartida para a construção da III perimetral, visto que a construção de ciclovia em toda sua extensão fora negada –, além de quem participa deste processo de definição da agenda – mesmo que seja quase 10 anos depois, ocorre a contratação de uma empresa de consultoria para verificar as ruas cicláveis da cidade. De acordo com o modelo de Kingdon (1984) e Pinto (2008, p. 31) são duas as influências a serem levadas em consideração quando da escolha da política: a ativa (entes governamentais e não governamentais) e os meios pelos quais tanto a agenda quanto as

²¹ Disponível em <<http://200.169.19.94/documentos/notas/docs/51/original/047sorr.htm>> Acesso em: 25 jun. 2015, à página 15.

alternativas obtêm proeminência (os especialistas, os grupos de interesse, a mídia e a opinião pública).

Segundo Isabela Cardoso de Matos Pinto em seu artigo intitulado “Mudanças nas políticas públicas: a perspectiva do ciclo de política” no qual realiza um apanhado das teorias a respeito do processo decisório das políticas públicas (2008, p. 30), e que, ao abordar a questão referente às definições e alternativas propostas pelos múltiplos participantes da elaboração da política confere que:

Tecnicamente, a organização opera por tentativa e erro, através de experiência e enfrentamento das crises. Os participantes entram e saem, ou seja, atores oscilam no decorrer do processo decisório. A participação é fluida, mudando de acordo com a decisão tomada. Tanto o Legislativo como o Executivo são pouco transparentes, na realização de suas ações e vários atores não-governamentais interferem na tomada de decisão.

Para verificar e entender o caminho percorrido para a consolidação do que se tornou o PDCI, constatamos, após a verificação das fontes, tanto da Câmara de Vereadores, como se *sites* cicloativistas, bem como do Jornal Zero Hora e da Prefeitura de Porto Alegre, que o mesmo foi precedido ou que a ocorrência foi simultânea no decorrer da implementação e avaliação do referido Plano Ciclovitário de:

- Processos de discussão do assunto: trata-se de sessões ordinárias ou extraordinárias da Câmara de Vereadores onde o assunto do PDCI aparece, bem como de temas correlacionados e de GTs da EPTC;

- Audiências e seminários²²: envolve a comunidade afetada pela construção de ciclovias, comerciantes, funcionários da EPTC que expõem o tema, ciclistas e comunidade em geral;

- Proposições de projetos de leis: por meio de pesquisa junto ao setor de diretoria legislativa da câmara de vereadores chegou-se ao número de 8 Projetos de Lei Complementar do Legislativo, 1 Projeto de Lei Complementar do Executivo, 4 Projetos de Lei do Legislativo, 4 Pedidos de Providência e 6 Pedidos de Informação, todos eles solicitados posteriormente a aprovação do PDCI;

- Eleição: verificou-se que por o Poder Executivo deter a maioria na Câmara de Vereadores, muitos projetos são aprovados exclusivamente por esse mérito, ou rejeitados por que haviam sido propostos por vereadores da oposição²³;

²² Disponível em <http://www2.camarapoa.rs.gov.br/default.php?reg=8906&p_secao=56&di=2009-05-08> Acesso em: 26 maio 2015. Trata-se do seminário proposto pelos vereadores Mauro Zacher e Beto Moesch e que já havia sido mencionado,

- Pressão do grupo de interesse: trata-se dos ciclistas, primeiro mencionados como integrantes da Massa Crítica, e posteriormente reunidos em associações a fim de propor e debater a temática da bicicleta na cidade, sendo elas a Associação de Ciclistas de Porto Alegre – ACPA e a Associação pela Mobilidade Urbana em Bicicleta – Mobicidade;

- Oscilação da opinião pública: por meio de análise das fontes e de participações em seminários constatou-se que a opinião pública é, a partir do atropelamento coletivo da Massa Crítica favorável a política pública para as bicicletas, no entanto, quando de esta começar, timidamente, a ser implementada surgem mudanças de opinião, sobretudo de comerciantes que alegam que ao eventualmente perder vagas de estacionamentos públicos em frente a seus estabelecimentos perderiam clientes, bem como de alegações do porquê a ciclovia estaria sendo construída nesta e não em outra rua. Uma explicação é percebida pela compreensão quanto da necessidade de construir ciclovias, mas desde que não se mude o *status quo*, como por exemplo: ser favorável desde que não seja construída em quaisquer dos meus caminhos e rotas de movimentação²⁴;

- Mídia: Silva (2011) destaca que desde o atropelamento coletivo da Massa Crítica a discussão sobre a bicicleta está presente nas pautas dos meios de comunicação de massa, impressos, televisivos ou na *internet*, fazendo com que tal debate atinja o cotidiano dos cidadãos porto-alegrenses.

Quanto a atuação da mídia Pinto (2008, p. 32) faz considerações a cerca da análise de Kingdon (1984) das quais também concordamos uma vez que

A mídia aparece como ator coadjuvante, atuando como intérprete das ações desencadeadas pelo governo, ao invés de ter um efeito independente sobre as agendas do governo. A mídia, segundo Kingdon (1984), age como um comunicador dentro da comunidade da política pública, porque a agenda já foi determinada muito antes e por processos não influenciados por ela. No entanto, a mídia pode ser um canal para ampliar conflitos e ajudar a mudar o curso de uma questão, caso “vaze” para a imprensa informações que traduzam o bloqueio a um determinado projeto. Portanto, a cobertura jornalística dada pela mídia pode afetar positiva ou negativamente a opinião pública, com relação aos itens da agenda e ao debate em torno das alternativas propostas.

Entretanto, devemos ponderar que certos posicionamentos da mídia ao deslocarem-se rumo à aceitação e assim, também, podem influenciar a opinião de seus leitores, pois muitas vezes são considerados como temas invencíveis, como chama Adolar Koch. Esse

²³ Vide projeto que propõe a criação do Comitê Gestor, no qual o projeto do vereador da oposição, Marcelo Sgarbossa foi rejeitado e em seu lugar foi aprovado o projeto do Executivo, que será abordado na sequência.

²⁴ Disponível em <<http://www.acpa.org.br/?p=1157>> Acesso em: 8 jun. 2015. Relato sobre a previsão de construção de ciclovia na rua Santa Cecília, conectando a ciclovia da Av. Ipiranga com a do entorno da Praça da Encol.

posicionamento é evidenciado no Editorial do jornal Zero Hora em 2 de março de 2011 ao afirmar que “o condutor de um veículo motorizado tem uma arma em suas mãos” bem como para abordar temas mais gerais da sociedade, como a falta de respeito com os outros, a não reciprocidade nas relações, bem como o acentuado individualismo e egoísmo verificado dia após dia no trânsito de Porto Alegre. Em editorial do dia 11 de novembro de 2011 afirma que

Porto Alegre adiou por décadas a adesão a um sistema complementar de transporte que as cidades europeias consagraram. Ciclovias contribuem para retirar carros das ruas, reduzem a poluição, civilizam as grandes cidades e inspiram mudanças de hábitos na partilha dos espaços urbanos, especialmente entre os jovens.

A partir do momento que os problemas são reconhecidos também apresentam-se as dificuldades que estes problemas deverão enfrentar. Tais indicadores, como conceitua Kingdon (1984), servem para indicar a necessidade de alterações. Quanto a isso, Pinto salienta que é necessário atentar para “uma questão teórica importante [que] é entender que existe diferença entre dificuldade e problema. Dificuldades são definidas como problema, quando as pessoas acreditam que alguma coisa deve ser feita para mudá-la” (2008, p. 33).

Kingdon (1984) identifica três processos que fazem parte da composição da escolha da política e que se articulados mutuamente têm grandes chances de impulsionar a aplicação da política pública: o fluxo de problema, as alternativas ou propostas de políticas e o processo ou fluxo político.

Como fluxo de problema entende-se de que modo são apreendidas as demandas que posteriormente estarão na composição do que virá a ser a agenda do governo. Entre eles destacam-se: os indicadores (que no nosso caso, podem ser tanto acidentes, atropelamentos e/ou mortes, como pesquisa de origem e destino dos ciclistas e contagem dos mesmos em vias que se pretende instalar uma ciclovia/ciclofaixa, como constantes no relatório entregue pela consultoria). O acontecimento de eventos-crise (atropelamento da Massa Crítica) e a receptividade e *feedback* de programas já existentes: (uso, aceitação ou desvalho de ciclovias/ciclofaixas já existentes na cidade, bem como, o recebimento de opiniões e sugestões dos usuários destes espaços).

Como propostas ou alternativas de política percebe-se a afluência de ideias que levam a corroborar a necessidade e viabilidade de tal política pública, entre elas, a credibilidade e competência técnica, a aceitação pela sociedade e a aptidão do governo municipal em antever imprevistos futuros, como a falta de recursos e a inviabilidade técnica ou de relevo, ou seja, nas palavras de Pinto (2008) esta é a hora da “criação de ideias”.

Quanto ao fluxo político, por sua vez, é necessário atentar para dois elementos: o clima nacional (leia-se municipal, no nosso caso) que propicie um ambiente favorável para a inserção deste problema na agenda política. Aqui também inclui-se as forças políticas organizadas, bancadas voltadas a mobilidade urbana ou frentes parlamentares.

No bojo dessas três “correntes” apresentadas: fluxo (ou reconhecimento) do problema, propostas ou alternativas de políticas e configuração do processo de negociação política ou fluxo político e quando, a partir disso, há uma convergência entre ambas acontece o que Kingdon (1984) chama de uma oportunidade para a inclusão da temática na agenda nacional (municipal, no nosso caso). Portanto, coincide a construção da agenda, valendo-se da articulação das três correntes supracitadas. Desse modo, a conjunção das três correntes ocorre mais facilmente quando existe uma “janela de oportunidade da política”, ou seja, o momento exato onde todos os ventos parecem soprar a favor, visto que, devido a um evento- crise o problema é evidenciado e a opinião pública pode se tornar mais apta à recepção e ao debate sobre o tema. Fato este, que busco utilizar como divisor de águas, o atropelamento coletivo da Massa Crítica. Pois, foi a partir dele, como já ressaltado por Silva (2011), que o Poder Público, enfim, recebe os ciclistas e finalmente passa a discutir a implantação do PDCI.

Verifica-se que quando da construção desta política pública não existia a necessidade da janela da oportunidade estar aberta. Demonstrando, portanto, que Porto Alegre havia tomado uma atitude pioneira ao normatizar em Lei o PDCI. No entanto, a mesma fez-se necessária quando do atropelamento o qual atuou como catalizador e obrigou o poder executivo a dar respostas ao problema do conflito no trânsito, da fragilidade dos ciclistas, de suas demandas crescentes, da falta de ciclovias e de educação.

Na Zero Hora do dia 2 de março de 2011 foi apresentado dado de que o PDCI encaminhado em maio de 2008 previa o compromisso de em até um ano executar 18 km, no entanto até o momento Porto Alegre tinha menos de metade do prometido (8 km, sendo 4,8 km na Restinga, 2 km na Avenida Diário de Notícias e 1,2 km em Ipanema). Em resposta a isso, o Diretor-Presidente da EPTC, Vanderlei Cappellari afirma que o entrave é a falta de dinheiro (“esquecendo-se” dos 20% do arrecadado com multas, como previsto na Lei do PDCI) e que a Prefeitura ser sua grande aposta a disposição legal que estabelece contrapartida para grandes empreendimentos.

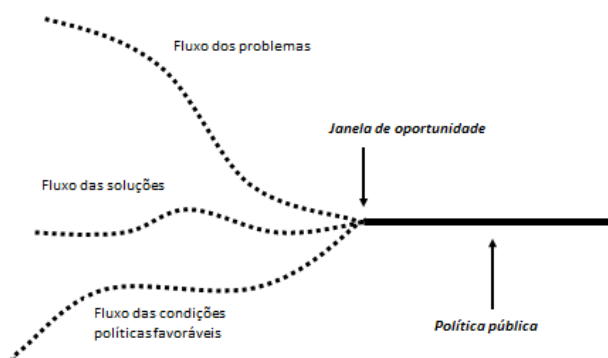
Para tratar de um problema que demanda uma política pública de resolução Xavier (2011, p. 120) traz o modelo de fluxos múltiplos elaborado por Kingdon (1984) onde este diz que tal política pública não surge a partir de um processo sequencial e ordenado onde as

soluções vem depois dos problemas. Somente a identificação do problema e o apontamento de uma política pública por si só não torna viável a sua implementação. Também é necessário um contexto favorável. A conexão entre problema, solução e decisão para que se encaminhe a apresentação (implementação no nosso caso) da política pública seguem, portanto, uma coerência sistêmica e incerta.

25

Tomada de Decisão

► Modelo dos fluxos múltiplos (Kingdon, 1984)



Portanto, além de buscar compreender o clima de “pré-decisão” e de “decisão” acerca da política pública incluída no que tornou-se a Lei do Plano Diretor Ciclovitário Integrado tomamos o evento-crise do atropelamento da Massa Crítica como componente desde momento de “decisão” mesmo que posteriormente a “decisão” formal, por assim dizer, que culminou com a criação da Lei. Pois independente de haver lei, esta somente passou a ser instigada a cumprir e incipientemente implementada após o evento-crise supracitado e por extensão da pressão realizada pelo grupo interessado – ciclistas – no tocante a maior segurança e respeito aos que escolheram utilizar a bicicleta como meio de transporte.

²⁵ Organograma elaborado pelo Prof. Dr. Leonardo Secchi e disponível em: <http://slideplayer.com.br/slide/1872664/> ao slide 12.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Após percorrermos o “pedalar” da História da política pública para a bicicleta em Porto Alegre buscando verificar como se deu e se dá a participação dos ciclistas, quer seja na elaboração da mesma, bem como na implementação do PDCI e de relacionar tal pesquisa com as fontes que nos propusemos a estudar chegamos as seguintes conclusões a respeito do tema da presente pesquisa.

Antes, no entanto, é indispensável deixar claro que por tratar-se de uma pesquisa acerca da História do Tempo Presente, devemos sempre ter em mente que, como bem já expôs René Rémond, por serem reflexões e ponderações sobre um momento ainda inconcluso, muitas destas poderão ser em breve modificadas e reanalisadas a luz de novos anos que virão, bem como de ritmos que fogem a capacidade dos historiadores de entendê-los de imediato. Uma vez que esse período de nossa história apresenta-se como extremamente fugaz, enquanto que a implementação de uma política pública, seus debates e seus resultados podem, eventualmente, revelar-se extremamente vagarosos, vide o tema de análise proposto.

Por meio de nossa pesquisa constatou-se que a demanda para a construção de uma política pública voltada aos ciclistas tem início a partir de um abaixo assinado, no ano de 1996. Posteriormente ela é “pedalada” por quase uma década, entre mesas e mãos burocráticas do Poder Executivo Municipal. Em 2005 era contratada uma empresa para apresentar um projeto executivo que acabou por delimitar ruas e avenidas cicláveis em Porto Alegre. A fim de dar maior legalidade ao projeto, o Prefeito o encaminha a Câmara de Vereadores como projeto de lei, prevendo inclusive, 18 km de ciclovias para o primeiro ano, entre 2008 e 2009, assim que aprovada a lei. Tal lei institui o Plano Diretor Cicloviário Integrado prevendo a possibilidade de implementação de 495 km de ciclovias em Porto Alegre.

Atendo-se a participação dos ciclistas na concepção do pensar em ciclovias na cidade de Porto Alegre, temos a demanda por elas. No entanto, desse momento até a apresentação do projeto do Executivo ao Legislativo Municipal em nenhum momento os ciclistas voltaram a participar ou contribuir no tocante aos seus anseios e conhecimentos quanto a construção de ciclovias.

Tivemos, apenas, uma pequena inserção quanto de um seminário realizado pelos vereadores Mauro Zacher e Beto Moesch²⁶ no qual se levou em consideração, como já mencionado, a ideia dos ciclistas de dar previsibilidade orçamentária que viabilizasse a construção de ciclovias associando-as a 20% do arrecadado com multas de trânsito.

De 2009 até o evento-crise do atropelamento coletivo da Massa Crítica só o que se lia nos jornais era que estava cada vez mais perto o início da implementação do PDCI, no entanto até 25 de fevereiro de 2011 nada dele havia sido executado. É aí que o grupo Massa Crítica, como bem enfatiza Silva (2011) passa por um momento limiar, no qual após tal acontecimento naturalmente seus integrantes são passados do nível de anônimos pedalantes das últimas sextas-feiras de cada mês para nível de demandantes legítimos pela política pública, sendo inclusive relatado por Silva (2011, p. 30) que após manifestação contra a violência no trânsito, realizada em 1º de março de 2011, alguns possíveis representantes da Massa Crítica, da Associação Ciclística da Zona Sul, da Sociedade Audax e da União de Ciclistas Brasileiros foram recebidos na Prefeitura de Porto Alegre pelo Secretário de Coordenação Política e Governança Local, César Busatto. As exigências dos manifestantes eram por uma cidade que “priorizasse a vida, construindo uma cidade mais humana, voltada para as pessoas e não para os carros”, bem como o investimento em programa de educação para os motoristas, voltado ao respeito aos ciclistas e pedestres, além do cumprimento das fiscalizações de trânsito que protegem tanto o ciclista como o pedestre.

Também é exposto por Silva que o grupo Massa Crítica já havia tentado entrar em contato com a Prefeitura e o órgão competente de trânsito, a EPTC, enviando desde cartas a abaixo-assinados nos quais era enfatizada a insatisfação com a infraestrutura viária da cidade. Nestes, incluía-se ainda a sugestão de criação de programas educacionais. Entretanto “os pedidos só foram ouvidos após o incidente trágico que trouxe luz a esse setor da sociedade” (2011, p. 32).

Quer seja por meio da legitimação e da pressão exercida pelos ciclistas já era possível perceber quando da sessão da câmara de vereadores para discutir o PDCI que os maiores interessados, ou seja, os ciclistas deveriam ser ouvidos quando da construção das ciclovias e ciclofaixas em nossa cidade, como evidenciaram os vereadores Adeli Sell, Bernardino

²⁶ Matéria sobre a realização deste seminário disponível em <http://wp.clicrbs.com.br/rosanedeoliveira/2009/05/08/ciclovias-para-porto-alegre/?topo=52.2.18.,263> Acesso em: 22 jun. 2015.

Vendruscolo e Ervino Besson, bem como, da necessidade de consultar a população em geral²⁷.

O grande ponto nevrálgico envolvendo os ciclistas porto-alegrenses foi quando dos embates na Câmara de Vereadores a respeito da modificação do § 2 do artigo 32, sobre o financiamento das ciclovias por meio de 20% do montante arrecadado pelas multas na cidade. Audiências públicas foram realizadas, contando com inúmeros ciclistas, e inclusive sem a presença de representantes da prefeitura, como pode ser conferido²⁸ no próprio *site* da Câmara. Na qual a representante da Mobicidade, Livia Araújo afirma que “é mais uma promessa não cumprida pela prefeitura, que depois ainda entrou na Justiça dizendo que a medida era inconstitucional, mas perdeu”. Por sua vez Marcelo Kalil, do blog Vá de Bici, reforçou o coro contra o Executivo. “Em uma das poucas ferramentas que temos para debater e vemos que são poucos os vereadores presentes e que não há nenhum representante da prefeitura. Estamos cansados de retrocesso”.

Depois de muita pressão o retrocesso apontado por Kalil venceu na Câmara de Vereadores, pois o PLCL N° 035/13²⁹ do Vereador Marcelo Sgarbossa que previa a criação do Fundo Municipal de Gestão do Plano Diretor Cicloviário Integrado (FMGPDCI), dispendo sobre suas receitas e sobre a aplicação e a gestão de seus recursos foi derrubado, mesmo havendo sido aprovado simbolicamente³⁰. E em seu lugar foi aprovado o chamado pelos ciclistas de “Fundo sem fundo” proposto pelo Poder Executivo por meio do PLCE 010/13,

Pelo novo texto da lei, temos uma significativa redução dos recursos disponíveis, pois antes tínhamos os investimentos diversos da prefeitura, a garantia da verba dos 20% das multas e as contrapartidas que dependem da realização de grandes empreendimentos. Agora, além das contrapartidas que não são garantidas, temos somente os investimentos da prefeitura, sem a indicação de uma fonte específica, brigando com áreas como a saúde, educação e etc³¹.

²⁷ Disponível em <<http://200.169.19.94/documentos/notas/docs/51/original/047sorr.htm>> Acesso em: 25 jun. 2015. Páginas 8, 21 e 29 respectivamente.

²⁸ Disponível em <http://www2.camarapoa.rs.gov.br/impressao.php?reg=20817&p_secao=56&di=2013-11-18> Acesso em: 25 jun. 2015.

²⁹ Disponível em <http://200.169.19.94/documentos/draco/processos/117307/001082013PLCL_PROJETO_54784584_472.pdf> Acesso em: 25 jun. 2015. Tal Projeto previa em seu Art. 3º Constituem receitas do FMGPDCI, dentre outras que lhe forem destinadas: I – o valor auferido com base no disposto no § 2º do art. 32 da Lei Complementar nº 626, de 15 de julho 2009, alterada pela Lei Complementar nº 710, de 18 de fevereiro de 2013, correspondente a, no mínimo, 20% (vinte por cento) do montante financeiro total arrecadado com multas de trânsito; II – doações provenientes da iniciativa privada ou de entidades governamentais; III – rendimentos e juros provenientes de aplicações financeiras de seus recursos; IV – recursos provenientes de decisões judiciais; e V – contrapartidas previstas no art. 24 da Lei Complementar nº 626, de 2009, alterada pela Lei nº 710, de 2013.

³⁰ Disponível em <<https://vadebici.wordpress.com/2014/05/12/vereadores-governistas-derrubam-fundo-do-plano-cicloviario/>> Acesso em: 25 jun. 2015.

³¹ Disponível em <<http://www.acpa.org.br/?p=1117>> Acesso em: 25 jun. 2015. “E agora como fica o Plano Diretor Cicloviário?”

Agora, exclusivamente o financiamento das novas ciclovias e ciclofaixas serão provenientes de contrapartidas de empreendimentos com grandes estacionamentos. Demonstrando, a nosso ver, como já exposto, uma contradição às lutas dos ciclistas, pois para se construir ciclovias ter-se-á que torcer pela construção de grandes empreendimentos que, por terem grandes estacionamentos acabam por incentivar os deslocamentos em veículos e não e outros meios.

Chegamos ao final do ano de 2014, a Copa do Mundo passou, mas muitas de suas obras e promessas de mobilidade e de ciclovias permaneceram. Mesmo percebendo, por meio de nossa investigação que sim, a partir do atropelamento temos um grupo legitimado e ativo requisitante da implementação do PDCI o mesmo ainda pelada quanto a sua implantação. Muitas ciclovias propostas e projetadas em 2008 ainda não saíram do papel, como a da Avenida Sertório. A da Avenida Ipiranga aproxima-se de 1/3 de conclusão. Algumas outras foram realizadas, mesmo que muitas vezes, como evidenciado, o foram com o intuito de não retirar espaço dos veículos motorizados, infringindo assim tanto a Política Nacional de Mobilidade Urbana como a própria lei do Plano Diretor Cicloviário Integrado. Uma vez que ambas preveem a prioridade dos meios de locomoção não-motorizados, como é o caso da bicicleta. Adverte-se, nas palavras do vereador Mauro Zacher, que “é importante ressaltar - e o Secretário Senna nos explicou - que, hoje, esse estudo de 495 quilômetros detectou que em 130 seria possível de se realizar agora³²”.

Entretanto tal “pedalar” da política pública mostrou-se mais próximo de uma escalada de bicicleta em uma grande subida, extremamente vagaroso. Pois ao final do ano de 2014, Porto Alegre conta com 23,6 km. Sendo que, por esse motivo, para nós o que consta em lei acabou sendo muito mais, como salienta a Vereadora Sofia Cavedon, “um conjunto de intenções, principalmente no que diz respeito à lista de avenidas nas quais deve ser realizada a ciclovia³³”.

O que pudemos, por fim, constatar é que após esses cinco anos de Plano Diretor Cicloviário Integrado aprovado em lei. O mesmo levou mais de dois anos para sair das “gavetas” da Prefeitura e realmente ser posto em prática, como mostrado no Jornal Zero Hora de 22 de junho de 2011 no qual era prometido o início das obras da ciclovia da Avenida Ipiranga para em três meses. Portanto, datando de um pouco mais de meio ano depois do evento-crise do atropelamento coletivo de integrantes da Massa Crítica. Ou seja, segundo

³² Ibidem, página 25. Datando do dia 15 maio 2009.

³³ Ibidem, página 19.

nossas conclusões, este atropelamento acabou por gerar um contexto favorável à demanda dos ciclistas, mesmo que por meio de um acontecimento catastrófico, e assim, suavemente tangenciado aos propostos pela teoria de Kingdon, acabou por abrir a janela de oportunidade, que por sua vez proporcionou a realização, ainda tímida é claro, da política pública para a bicicleta em Porto Alegre.

LISTA DE FONTES PESQUISADAS:

Fonte Câmara de Vereadores de Porto Alegre:

PLCE 010/08 PDCI original

PLCE 010/13 FMASC PDCI

PLCL 004/11 Bicicletários em eventos PDCI

PLCL 006/10 Inclusão da Avenida Ecoville no PDCI

PLCL 017/14 Inclui construção de pista de downhill e reforma de outras construções destinadas ao ciclismo PDCI

PLCL 021/14 NEDEL Bicicleta só na calçada e onde não tira o lugar do carro PDCI

PLCL 023/08 Bicicletários alteração art. 21 PDCI

PLCL 025/14 Inclui o inciso IV no artigo 7º áreas de proteção ao ciclismo de competição PDCI

PLCL 030/13 Estabelece prazo para implantação de 395 km de ciclovias PDCI

PLCL 035/13 Fundo Gestor do PDCI REJEITADO

PLL 013/09 Bicicletários

PLL 213/11 Dia do Ciclista

PLL 225/11 Bike Racks

PLL 181/12 Instalação de estações de reparos de bicicletas

004ª SESSÃO ORDINÁRIA – 25.6.2008. Disponível em

<<http://www.camarapoa.rs.gov.br/anais/2008/06/25/005a%20ap%20-%2025jun2008.htm>>

Acesso em: 25 jun. 2015.

047ª SESSÃO ORDINÁRIA - 27.05.2009. Disponível em

<<http://200.169.19.94/documentos/notas/docs/51/original/047sorr.htm>> Acesso em: 25. Jun.

2015.

028ª SESSÃO ORDINÁRIA – 11.04.2012. Disponível em

<<http://200.169.19.94/documentos/notas/docs/422/original/028so.htm>> Acesso em: 25 jun.

2015.

Fontes Prefeitura Municipal de Porto Alegre:

Plano Plurianual 2006 – 2009. Disponível em

<http://lproweb.procempa.com.br/pmpa/prefpoa/smpeo/usu_doc/ppa_2006_2009_gpo.pdf>

Acesso em: 22 jun. 2015. Página 124. **Metas de construção de ciclovias: 2006, 10 km;**

2007, 10 km; 2008, 40 km; 2009, 40 km.

Plano Plurianual 2010 – 2013. Disponível em

<http://lproweb.procempa.com.br/pmpa/prefpoa/smpeo/usu_doc/ppa_2010_versao_final.pdf>

Acesso em: 22 jun. 2015. Página 72. **Metas de construção de ciclovias: 2010, 10 km; 2011, 20 km; 2012, 30 km; 2013, 40 km.**

Plano Plurianual 2014 – 2017. Disponível em

<http://lproweb.procempa.com.br/pmpa/prefpoa/smpeo/usu_doc/a05_-_ppa_2014-2017_com_capas_1.pdf> Acesso em: 22 jun. 2015. Página 34. **Metas de construção de**

ciclovias: 2014, 16 km; 2015, 22 km; 2016, 28 km; 2017, 34 km.

DECRETO Nº 18.848, DE 14 DE NOVEMBRO DE 2014. Regulamenta a Lei Complementar nº 744, de 28 de Outubro de 2014, que cria o Fundo Municipal de Apoio à Implantação do Sistema Cicloviário (FMASC), regulamenta o artigo 24 da Lei Complementar nº 626, de 15 de julho de 2009, que trata do dever de contrapartida de construção de ciclovias pelos empreendedores, em face dos Projetos Especiais de Impacto Urbano de Primeiro, Segundo e Terceiro Grau e revoga o Decreto nº 16.818, de 13 de outubro de 2010.

Disponível em <http://www2.portoalegre.rs.gov.br/cgi-bin/nph-brs?s1=000034391.DOCN.&l=20&u=%2Fnetahtml%2Fsirel%2Fsimples.html&p=1&r=1&f=G&d=atos&SECT1=TEXT> Acesso em: 23 jun. 2015.

DECRETO Nº 19044, DE 1º DE JUNHO DE 2015. Nomeia os Membros do Conselho Gestor conforme previsto no art. 6º da Lei Complementar nº 744 , de 28 de outubro de 2014 - que Cria o Fundo Municipal de Apoio à Implantação do Sistema Cicloviário (FMASC); determina que o FMASC seja gerenciado por um conselho gestor. E que conta com os seguintes membros e representações:

I – Emerson Correa da Silva, matrícula nº 19470, Antonio Carlos Selbach Vigna, matrícula nº 10600, pela Empresa Pública de Transporte e Circulação (EPTC);

II – Fernando Zamboni, matrícula nº 442188, pela Secretaria Municipal da Fazenda (SMF);

III – Nelson Nemo Marisco, matrícula nº 536249, pela Procuradoria-Geral do Município (PGM);

IV – Luciana Sawaris, matrícula nº 1073354, pela Secretaria Municipal de Obras e Viação (SMOV);

V – Synthia Ervis Krás Borges; matrícula: nº 469030, pela Secretaria Municipal de Urbanismo (Smurb);

VI – Oscar F. R. Carlson, matrícula nº 36373, pela Secretaria Municipal do Meio Ambiente (Smam);

VII – André Gomide Nunes, pela Associação pela Mobilidade Urbana em Bicicleta (Mobicidade);

VIII – Pablo Weiss Gonçalves, pela Associação dos Ciclistas de Porto Alegre (ACPA);

IX – Aires Frederico Echenique Becker, pelo Laboratório de Políticas Públicas e Sociais (LAPPUS);

X – Rosi Dias da Fonseca, José Ademir Ávila Carvalho, pelo Orçamento Participativo (OP);

XI – Sílvia Rachewsky Lemos, pelo Sindicato dos Lojistas do Comércio de Porto Alegre (Sindilojas); e

XII – Bruna Liége da Silva Rodrigues, pela União das Associações de Moradores de Porto Alegre (UAMPA).

Disponível em <http://www2.portoalegre.rs.gov.br/cgi-bin/nph-brs?s1=000034745.DOCN.&l=20&u=%2Fmetahtml%2Fsirel%2Fsimples.html&p=1&r=1&f=G&d=atos&SECT1=TEXT> Acesso em: 23 jun. 2015.

Sites consultados sobre ciclismo e cicloativismo em Porto Alegre:

<http://www.acpa.org.br/> Acesso em: 23 jun. 2015.

<https://aczs.wordpress.com/> Acesso em: 23 jun. 2015.

<https://massacriticapoa.wordpress.com/> Acesso em: 23 jun. 2015.

<http://www.mobicidade.org/> Acesso em: 23 jun. 2015.

<https://vadebici.wordpress.com/> Acesso em: 23 jun. 2015.

Fonte Secundária:

Jornal Zero Hora 2008, 2009, 2011 e 2014.

BIBLIOGRAFIA:

- AREND, Silvia Maria Fávero; MACEDO, Fabio. **Sobre a História do Tempo Presente:** entrevista com o historiador Henry Rousso. Fontes do Tempo Presente. Florianópolis, v. 1, n. 1, p. 201 – 216 jan. / jun. 2009. Tempo e Argumento, revista do Programa de Pós-Graduação em História. Disponível em <http://www.revistas.udesc.br/index.php/tempo/article/view/705/608> Acesso em: 10 jun. 2015.
- AROSTEGUI, Julio. **La historia del presente, una cuestión de método?** In: Carlos Carlos Navajas Zubeldia (ed.), *Actas de IV Simposio de Historia Actual*. Logroño. 17-19 de octubre de 2002, Logroño. Gobierno de La Rioja. Instituto de Estudios Riojanos, 2004, pp. 41-75. ISBN 84-95747-77-4 Disponível em http://www.researchgate.net/profile/Julio_Arostegui/publication/28242564_La_historia_del_presente_una_cuestin_de_mtodo/links/5467c60f0cf20dedafcf51c9.pdf Acesso em: 3 jun. 2015.
- CALONGA, Maurilio Dantielly. **O jornal e suas representações:** objeto ou fonte da história? IN: Comunicação & Mercado/UNIGRAN – Dourados – MS, vol. 01, n. 02 – edição especial, p. 79-87, nov 2012. Disponível em <http://www.unigran.br/mercado/paginas/arquivos/edicoes/1N2/7.pdf> Acesso em: 3 jun. 2015.
- CHAVEAU, A.; TÉTARD, P. “**Questões para a história do presente**”. In. CHAVEAU, A.; TÉTARD, P. (orgs.). *Questões para a história do presente*. Bauru: EDUSC, 1999.
- FERRARI, R. **Plano Diretor Cicloviário Integrado de Porto Alegre – a questão da institucionalização** in XXIII Congresso da ANPET. Fortaleza: 2008. Disponível em http://proweb.procempa.com.br/pmpa/prefpoa/eptc/usu_doc/congresso_anpet_institucionalizacao_do_pdc.pdf Acesso em: 7 jun. 2015.
- FERREIRA, Marieta de Moraes. **História do tempo presente:** desafios. Cultura Vozes, Petrópolis, v.94, nº 3, p.111-124, maio/jun., 2000. Disponível em: http://cpdoc.fgv.br/producao_intelectual/arq/517.pdf Acesso em: 10 jun. 2015.
- FERREIRA, Marieta de M. & AMADO, Janaína (orgs.). **Usos e abusos da história oral**. Rio de Janeiro. Ed. Fundação Getulio Vargas, 1996.
- FERREIRA, Marieta de Moraes “**Dosse**” Revista Brasileira de História *Online version* ISSN 1806-9347 Rev. Bras. Hist. Vol.32 no.64 São Paulo Dec. 2012 Disponível em http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0102-01882012000200018 Acesso em: 3 jun. 2015.
- FIORUCCI, Rodolfo. **Considerações acerca da História do Tempo Presente** IN: Revista Espaço Acadêmico Nº 125 Outubro 2011. Mensal – Ano XI – ISSN: 1519-6186 Disponível

em <http://www.periodicos.uem.br/ojs/index.php/EspacoAcademico/article/view/12565/7985>
Acesso em: 3 jun. 2015.

HOBBSAWM, Eric J. **O presente como história**: escrever a história de seu próprio tempo.

Revista Novos Estudos. São Paulo. CEBRAP n° 43, novembro 1995. Págs. 103-112.

Disponível em

http://novosestudios.org.br/v1/files/uploads/contents/77/20080626_o_presente_como_historia.pdf
Acesso em: 10 jun. 2015.

KINGDON, John W. **Agendas, Alternatives, and Public Policies**. Boston, MA: Little, Brown. Export Options (1984).

Medeiros, R.M. **Formação de política pública para o aumento da participação modal da bicicleta em Curitiba**. 2012. Disponível em:

http://www.biblioteca.pucpr.br/tede/tde_busca/arquivo.php?codArquivo=2317 Acesso em: 14 out. 2014.

NORA, Pierre. “**O retorno do fato**” (1974) Disponível em

<http://pt.scribd.com/doc/105744527/Cap-norA-O-Retorno-Do-Fato#scribd> Acesso em: 3 jun. 2015.

PINTO, I. C. M. **Mudanças nas Políticas Públicas**: a perspectiva do ciclo de política IN *Rev. Pol. Públ. São Luis*, v. 12, n. 1, p. 27-36, jan./jun. 2008. Disponível em

http://www.revistapoliticaspUBLICAS.ufma.br/site/download.php?id_publicacao=153 Acesso em: 10 jun. 2015.

POHIA, Suzana Gomez. **Análise da Cobertura do jornal Zero Hora sobre o atropelamento do grupo Massa Crítica**. 2011. Disponível em:

<http://www.lume.ufrgs.br/handle/10183/37581> Acesso em: 4 jun. 2013.

REMOND, René “**Por uma história política**” Rio de Janeiro: UFRJ/Fundação Getúlio

Vargas, 1988. Disponível em <https://pt.scribd.com/doc/106486485/Livro-REMOND-Por-Uma-Historia-Politica#scribd> Acesso em: 3 jun. 2015.

SANTOS, Jean Mac Cole Tavares. **Atualidade da história do tempo presente**. Revista

Historiar, ano I, n° I (2009), págs. 7-13 ISSN: 2176-3267. Universidade Estadual Vale do

Acará – UVA Sobral – CE. Disponível em

<http://www.uvanet.br/historiar/index.php/1/article/download/1/pdf> Acesso em: 10 jun. 2015.

SILVA, Renata Signoretti da. **Formas contemporâneas de ativismo político**: etnografia do movimento Massa Crítica. 2011. Disponível em:

<http://www.lume.ufrgs.br/handle/10183/56443> Acesso em: 10 abr. 2013

XAVIER, G. N. A. **O desenvolvimento e a inserção da bicicleta na política de mobilidade urbana brasileira**. 2011. Disponível em

<https://repositorio.ufsc.br/bitstream/handle/123456789/95554/297106.pdf?sequence=1> Acesso em: 14 out. 2014.