

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

FELIPE PROLO

**PARA ALÉM DA BICICLETA: A ORGANIZAÇÃO E ATUAÇÃO DA MOBILIDADE
EM PORTO ALEGRE**

PORTO ALEGRE

2019

FELIPE PROLO

**PARA ALÉM DA BICICLETA: A ORGANIZAÇÃO E ATUAÇÃO DA MOBICIDADE
EM PORTO ALEGRE**

Tese apresentada à banca examinadora do Programa de Pós-Graduação em Antropologia Social da UFRGS como requisito para a obtenção do título de Doutor em Antropologia Social.

Orientador: Prof. Dr. Bernardo Lewgoy

PORTO ALEGRE

2019

CIP - Catalogação na Publicação

Prolo, Felipe

Para além da bicicleta: a organização e atuação da
Mobicidade em Porto Alegre / Felipe Prolo. -- 2019.

194 f.

Orientador: Bernardo Lewgoy.

Tese (Doutorado) -- Universidade Federal do Rio
Grande do Sul, Instituto de Filosofia e Ciências
Humanas, Programa de Pós-Graduação em Antropologia
Social, Porto Alegre, BR-RS, 2019.

1. Mobilidade urbana. 2. Movimentos Sociais
Urbanos. 3. Cicloativismo. 4. Bicicleta. 5.
Antropologia urbana. I. Lewgoy, Bernardo, orient. II.

Título.

Felipe Prolo

PARA ALÉM DA BICICLETA: A ORGANIZAÇÃO E ATUAÇÃO DA MOBICIDADE
EM PORTO ALEGRE

Tese apresentada à banca examinadora do Programa de Pós-Graduação em Antropologia Social da UFRGS como requisito para a obtenção do título de Doutor em Antropologia Social.

Porto Alegre, 27 de fevereiro de 2019

Resultado: Aprovado.

BANCA EXAMINADORA:

Arlei Sander Damo (PPGAS/UFRGS)

Maria Eunice de Souza Maciel (PPGAS/UFRGS)

Caetano Kayuna Sordi Barbará Dias (UCS)

Ivana Teixeira (PPGCOL/ UFRGS)

AGRADECIMENTOS

Esta tese não teria sido possível sem o acolhimento dado pelos membros da Mobicidade. Agradeço a receptividade e disponibilidade dessas pessoas que me propiciaram não apenas reflexões sobre a antropologia, mas também um outro olhar sobre a vida.

Aos colegas que tive no PPGAS durante a minha trajetória no curso de Doutorado, que me incentivaram e me apoiaram. Em especial, agradeço à Leandra, Alexandre e Dardo, com os quais tive mais proximidade durante os períodos de dificuldade na escrita desta tese. Também sou grato aos professores do curso que me auxiliaram nessa caminhada, com suas sugestões que me possibilitaram encontrar uma via para realização da pesquisa.

Aos meus pais, por seu apoio e paciência, que atenuaram as dificuldades relativas à elaboração de uma tese. Também sou grato ao meu irmão, igualmente por seu apoio, sugestões e disponibilidade para me auxiliar, caso necessário.

Às minhas amigas fora da academia, Fulvy, Andressa, Jéssica e Priscila que, em diferentes momentos, contribuíram com seu carinho e apoio. Também agradeço ao Diogo Jardim Quirim, que realizou de maneira exemplar a revisão deste texto, bem como contribuiu com os apontamentos que se espera de um leitor dedicado. Mais do que um bom leitor, um grande amigo.

Esta tese foi elaborada sob auxílio de bolsa de doutorado no país do Conselho Nacional de Desenvolvimento e Científico e Tecnológico (CNPq).

RESUMO

A presente tese trata do ativismo voltado para a promoção do uso da bicicleta como meio de transporte na cidade de Porto Alegre, a partir da aproximação com uma entidade da sociedade civil chamada Mobicidade desde o ano de 2015. Entidade esta que surgiu em 2012, após o incidente de atropelamento de vários participantes de uma edição da Massa Crítica ocorrida na cidade em 2011. Tal surgimento envolveu o entendimento da necessidade de haver um ator político que pudesse representar a causa no plano burocrático frente ao Estado. A Mobicidade, que possui membros que atuam voluntariamente, busca promover a mobilidade em bicicleta, fazendo parte do que se pode denominar como “rede cicloativista” atuante na cidade. Ao mesmo tempo, a entidade apresenta uma proposta de organização interna baseada nos pressupostos de “consenso” e de “horizontalidade”, o que lhe confere semelhanças em relação a parte de outras formas de engajamento voltadas para a bicicleta na cidade, e também em relação a outras formas de ativismo contemporâneos, nos quais analiticamente se tem identificado uma perspectiva política anarquista. Em uma abordagem que envolve uma reflexão sobre o ambiente urbano e movimentos sociais, foi realizada uma pesquisa etnográfica na qual acompanhou-se o cotidiano da associação, assim como as relações estabelecidas com outras iniciativas “pró-bicicleta” e com outros atores políticos, como as representações da prefeitura municipal. Como resultado, apresentou-se a atuação e a preocupação dos membros da entidade com relação a outras formas de “mobilidade ativa”, se destacando a pedestre, ampliando o horizonte para além da bicicleta, o que impõe considerações sobre a noção de “cicloativismo” para a compreensão de tais processos de engajamento político, trazendo também perspectivas sobre cidade e cidadania na concepção dos interlocutores. De forma aliada, a pesquisa também traz à tona uma discussão sobre a mobilidade na cidade, inclusive em bicicleta, em regiões periféricas e por camadas desfavorecidas da população local, contestando o caráter elitizado que tem sido atribuído a essa forma de ativismo e evidenciando uma negligência sobre a perspectiva de classe em relação à mobilidade em bicicleta por parte do Estado, da mídia e mesmo das Ciências Sociais. A partir da heterogeneidade identificada de sujeitos e ações na pesquisa realizada, este trabalho problematiza algumas interpretações sobre ativismos contemporâneos que envolvem a promoção da bicicleta.

Palavras-chave: cicloativismo, movimentos sociais urbanos, mobilidade urbana, cidade, bicicleta.

ABSTRACT

This doctoral dissertation aims to investigate activist actions that promote the bicycle as a means of transportation in the city of Porto Alegre. To that end, the actions of a civil society entity, Mobicidade, are analyzed from 2015 onwards. Mobicidade was founded in 2012, after the trampling of several individuals in a 2011 local edition of the Massa Crítica (Critical Mass). The creation of this entity addresses the necessity of a civil actor capable of representing the cycling cause before the state, in a bureaucratic arena. Mobicidade aims at promoting cycling mobility; its members, many of which work voluntarily, are part of what can be called a “cycling activism network” present in Porto Alegre. This entity is internally organized according to principles such as “consensus” and “horizontality”, making it similar to other forms of contemporary civil engagement, particularly those analytically identified with an anarchist political perspective. Starting from a reflection on the urban environment and social movements, I mobilize an ethnographical research on Mobicidade’s everyday activities and its relations to other “pro-bike” initiatives and political actors, such as those acting in scope of the city hall. As a result, this research presents the actions and concerns of members of Mobicidade in relation to other forms of “active mobility”, such as walking, enlarging its scope beyond that of cycling. This imposes considerations on the notion of “cycling activism” as a tool for understanding processes of political engagement, highlighting the conceptions of city and citizenship held by my interlocutors. In parallel, this research foregrounds a discussion on urban cycling mobility in peripheral regions and among underprivileged strata of the local population, contesting the bourgeois character normally associated with this kind of activism. Likewise, it evinces the lack of a class centered perspective on cycling mobility on the part of the State, the media and social sciences in general. Leaning on the heterogeneity of actors and actions identified by its research, this dissertation problematizes some interpretations on contemporary cycling activism.

Keywords: cycling activism, urban social movements, urban mobility, city, bicycle.

LISTA DE FIGURAS

Figura 1 - Ato relativo aos 5 anos do atropelamento	37
Figura 2 - Cartaz do evento Vidas em Trânsito	39
Figura 3 - Café Bonobo	60
Figura 4 - Café Vulp	61
Figura 5 - Dale Veg	63
Figura 6 - Oficina de conserto de bicicletas na Ocupação Pandorga	68
Figura 7 - Locais onde ocorreram reuniões da Mobicidade durante a pesquisa	73
Figura 8 - Reportagem sobre o evento “E se aqui fosse uma praça?”	82
Figura 9 - Rua José do Patrocínio x Rua Sarmiento Leite (atual)	84
Figura 10 - Rua José do Patrocínio x Rua Sarmiento Leite(proposta de modificação)	84
Figura 11 - Alça do Viaduto Açorianos (atual)	85
Figura 12 - Alça do Viaduto Açorianos (proposta de modificação)	85
Figura 13 - Mapa da Ciclovía na Av. Goethe	92
Figura 14 - Situação da rede cicloviária em Porto Alegre até o ano de 2015	107
Figura 15 - André posando com o respeitômetro	115
Figura 16 - Macrozonas de Porto Alegre	150
Figura 17 - Estações Bike Poa	150
Figura 18 - Relação produção/atração do modal bicicleta em Porto Alegre	151

LISTA DE SIGLAS

ABRASPE	Associação Brasileira de Pedestres
ACPA	Associação de Ciclistas de Porto Alegre
CAU/RS	Conselho de Arquitetura e Urbanismo do Rio Grande do Sul
CEDECONDH	Comissão de Defesa do Consumidor, Direitos Humanos e Segurança Urbana
CETTRAN	Conselho Estadual de Trânsito
Ciclocidade	Associação dos Ciclistas Urbanos de São Paulo
CONTRAN	Conselho Nacional de Trânsito
CREA/RS	Conselho Regional de Engenharia e Agronomia do Rio Grande do Sul
DETRAN/RS	Departamento Estadual de Trânsito do Rio Grande do Sul
EPTC	Empresa Pública de Transporte e Circulação
FACED/UFRGS	Faculdade de Educação da Universidade Federal do Rio Grande do Sul
FIERGS	Federação das Indústrias do Estado do Rio Grande do Sul
FMASC	Fundo Municipal de Apoio à Implantação do Sistema Cicloviário
GEPEM	Divisão de Projetos e Estudos de Mobilidade
GT	Grupo de Trabalho
IBGE	Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística
LABMOB	Laboratório de Mobilidade Sustentável
LAPPUS	Laboratório de Políticas Públicas e Sociais
MC	Massa Crítica
Mobicidade	Associação Pela Mobilidade Urbana em Porto Alegre
MP/RS	Ministério Público do Estado do Rio Grande do Sul
MUTUA/RS	Caixa de Assistência dos Profissionais do CREA
ONG	Organização Não Governamental
PDCI	Plano Diretor Cicloviário Integrado
PNMU	Plano Nacional de Mobilidade Urbana
PROURB	Programa de Pós-Graduação em Urbanismo
PSOL	Partido Socialismo e Liberdade
PT	Partido dos Trabalhadores

SERGS	Sindicato dos Enfermeiros do Rio Grande do Sul
SMIC	Secretaria Municipal de Indústria e Comércio de Porto Alegre
SMOV	Secretaria Municipal de Obras e Viação
SMURB	Secretaria Municipal de Urbanismo
SMT	Secretaria Municipal de Transportes
TA	Transporte Ativo
TAR	Teoria Ator-Rede
UCB	União dos Ciclistas do Brasil
UFRGS	Universidade Federal do Rio Grande do Sul
UFRJ	Universidade Federal do Rio de Janeiro
ZISPOA	Zona de Inovação Sustentável de Porto Alegre

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO	12
1 A ORIGEM DA MOBICIDADE	21
1.1 O Atropelamento do Massa Crítica e a Formação da Mobicidade	22
1.2 “Não Foi Acidente”: Responsabilização do Estado pela Violência no Trânsito....	33
2 A ORGANIZAÇÃO DA MOBICIDADE E SUA INTERAÇÃO COM LUGARES DA CIDADE	51
2.1. Aproximação com a Mobicidade e Pressupostos da Associação	51
2.2 Circuitos de Sociabilidades e de Engajamento Político	58
3 FORMAS DE ATUAÇÃO DO COLETIVO	75
3.1 Estratégias de Interação com o Poder Público.....	75
3.2 Representatividade da Associação e Outras Interações	115
4 REPRESENTATIVIDADE E LEGITIMIDADE: DESAFIOS PARA A MOBILIZAÇÃO	131
4.1 Questões Sobre Mobilização e Organização da Mobicidade	131
4.2 Questões Acerca da Atuação da Mobicidade em Relação à Cidade.....	143
5 LIMITES DA DEFINIÇÃO DE “CICLOATIVISMO”	158
6 CONSIDERAÇÕES FINAIS	178
REFERÊNCIAS	184

INTRODUÇÃO

Este trabalho trata de processos de engajamento político voltados para a promoção do uso da bicicleta como meio de transporte na cidade de Porto Alegre, capital do Rio Grande do Sul. A pesquisa sobre tais processos foi desenvolvida através de um estudo etnográfico a partir do contato com a Associação pela Mobilidade Urbana em Bicicleta (Mobicidade), atuante na cidade.

A Mobicidade é uma associação da sociedade civil criada em 2012, após o desenrolar de acontecimentos que envolveram o caso marcante na cidade do atropelamento de ciclistas em uma edição do evento Massa Crítica, em Porto Alegre, no ano de 2011.

Em uma perspectiva antropológica, realizei uma pesquisa etnográfica, iniciada no segundo semestre de 2015, até o ano de 2017, estabelecendo uma interlocução com membros da Mobicidade. A partir desse contato, passei a acompanhar a rotina da entidade. O objetivo foi tomar conhecimento das questões que emergem da atuação do coletivo e de sua organização. Tais questões envolveram concepções de cidade e de mobilidade urbana, formas desenvolvidas de relação e reivindicação frente ao Estado, assim como iniciativas de engajamento que estabelecem contato com a entidade. Aspectos estes que se relacionam com o propósito do coletivo de dar visibilidade à discussão sobre a mobilidade urbana, com foco na mobilidade em bicicleta (mas não exclusivamente), considerando a presença dos sujeitos que circulam em modais não motorizados como sujeitos de direitos no ambiente de trânsito.

A aproximação com a Mobicidade não permitiu apenas uma interação com a rotina dessa organização em específico, mas contribuiu para mostrar uma série de processos, interações e conflitos existentes em Porto Alegre em relação à mobilidade em bicicleta e para além dela. Estes processos apontam para uma diversidade de estratégias adotadas, através das quais a busca pela promoção do uso da bicicleta como crítica a um atual estado do “modo de vida urbano” faz com que as atuações ocorram em diferentes âmbitos. Considerando as formas como esses engajamentos

ocorrem, no decorrer deste trabalho se discutirá inclusive a complexidade em querer delimitar esses processos como um “tipo” de ativismo político, e também as dúvidas levantadas pelos próprios membros do coletivo sobre “o que é” a Mobicidade e a que se propõe.

A Mobicidade, segundo depoimentos de alguns de seus fundadores, surge da percepção de uma necessidade de confrontar a administração municipal na esfera jurídica, de forma a reivindicar políticas de mobilidade, principalmente em bicicleta, na cidade. Esse processo envolveu a associação entre pessoas que participavam de outras iniciativas, como a Cidade da Bicicleta e o Movimento Massa Crítica, que se organizavam por um viés distinto dos contornos que ganha uma associação formal que atua em um âmbito burocrático. Dessa forma, a Mobicidade agregou na sua organização os pressupostos de “horizontalidade” e “consenso”¹ em sua gestão, diferindo-se nesse aspecto de outra entidade com proposta de atuação semelhante, que surgiu na cidade ainda em 2011, a Associação dos Ciclistas de Porto Alegre (ACPA).

Se a entidade surgiu com um propósito específico de reivindicação, no seu curso de atuação passou também a formular propostas e buscar alianças com outras iniciativas de engajamento político presentes na cidade. Além disso, a Mobicidade apresenta a característica de ter membros cujo engajamento não se manifesta somente na entidade, mas também se expressa através de vínculos com outros coletivos da cidade, focados ou não no tema da mobilidade em bicicleta. Ao mesmo tempo, os membros da associação demonstram uma preocupação com a questão da mobilidade urbana de maneira geral, além de entenderem que transformar o ambiente de trânsito urbano tem potencial para promover mudanças mais amplas na constituição de cidades e de um modo de vida urbano.

Ao discutir mobilidade em bicicleta, os membros da Mobicidade promovem reflexões sobre meios urbanos e modos de atuar politicamente. Com isto, a questão que passou a guiar a pesquisa reflete sobre como esses sujeitos, através da

1 Tais pressupostos fazem oposição à perspectiva hierárquica de organização, que é baseada em uma distribuição de funções específicas e de autoridade para decisões de um coletivo.

associação, buscam articular concepções de como deveria ser um “modo de vida urbano” com possibilidades de atuar coletivamente, almejando transformá-lo.

As questões levantadas que me conduziram na formulação desta pesquisa partiram do estabelecimento de uma interlocução com membros da Mobicidade no segundo semestre de 2015. O primeiro contato que estabeleci com a organização foi efetuado através do endereço de e-mail disponibilizado no *website* da associação.² Na mensagem, relatei o meu interesse em pesquisar a atuação do coletivo em relação ao uso da bicicleta na cidade. Soube depois que a minha mensagem foi direcionada para a lista de e-mails dos membros da associação. Tive a resposta de Cadu, que agendou comigo a primeira conversa.

Nesse primeiro encontro, Cadu explicou os pressupostos da Mobicidade, perguntou sobre os objetivos da minha pesquisa e se dispôs a incluir o meu endereço de e-mail na lista de contatos da organização, para que eu tivesse conhecimento das discussões do coletivo. Ao mesmo tempo, ele fez o convite para que eu participasse das reuniões da associação.

A partir desse momento, passei a acompanhar as discussões na lista de e-mails, a comparecer às reuniões presenciais e aos eventos relacionados à associação ou a outras iniciativas voltadas para a mobilidade em bicicleta. Buscando, nesse processo, a delimitação do universo de pesquisa, notei que, a partir da Mobicidade, era remetido para várias outras iniciativas, com características distintas entre si. Entendi que seria complicado seguir todos os coletivos voltados para a mobilidade em bicicleta na cidade que conheci com o tempo. Além disso, não consegui estabelecer uma interlocução com a ACPA, outra entidade fundada com o propósito de reivindicar do poder público políticas de mobilidade, em especial a em bicicleta. Dessa forma, se inicialmente considerei a Mobicidade como ponto de partida para o trabalho de campo, após certo período, julguei relevante tomar tal associação como unidade de análise, por ser um resultado de processos e vínculos entre sujeitos que atuam de diferentes formas na cidade. Assim, pude acompanhar a associação sem estabelecer recortes

2 Disponível em: <<http://www.mobicidade.org>>. Último acesso: 09 fev. 2019.

quanto ao tipo ou ao objeto da ação política, nem delimitar uma escolha entre as ações publicizadas e as questões de organização interna.

Ao mesmo tempo, também considerei a atuação da Mobicidade pelos vínculos da organização com diferentes atores, o que remete à questão que motivou a presente pesquisa, sobre a articulação de uma concepção de “modo de vida urbano” com possibilidades de atuação política. A Mobicidade tem, a meu ver, destaque dentro da cena do se pode chamar de “cicloativismo” em Porto Alegre: combina aspectos organizativos de entidades com caráter autonomista, como os de horizontalidade e consenso; e dispõe-se a lidar com agentes da esfera estatal através de sua linguagem burocrática. Ademais, a sua atuação vai além da questão da mobilidade em bicicleta, e, mesmo que não seja equivocado considerar a Mobicidade como parte de uma rede cicloativista, entende-se que a associação não se limita a esse contorno.

Na inserção em campo, evitei definir a Mobicidade como um “grupo”, a partir da indicação dada por Bruno Latour (2012) de que devemos buscar por “porta-vozes” que “falem” pela “existência do grupo” (p. 55). Nesse processo, os sujeitos que dele fazem parte se esforçam para defini-lo, bem como para indicar os “antigrupos” (p. 56). Além disso, temos que considerar a formação de grupos como um processo resultante de associações entre atores. As definições de “grupo” podem alterar-se conforme ocorrem modificações em seus arranjos.

Evitei, também, enquadrar previamente os processos referentes à Mobicidade em termos de “contexto” ou “escala”. Conforme Latour, ao tratar dos pressupostos da Teoria do Ator-Rede (TAR), não devemos estabelecer no lugar dos próprios sujeitos as conexões com outros “contextos” e “locais”.³ A sugestão de Latour serviu para que eu não enquadrasse os dados de forma a inserir as atuações que acompanhei na Mobicidade dentro de uma escala de contextos, seja em termos geográficos — desde questões sobre o engajamento pela bicicleta em âmbito mundial, federal, estadual e

3 O que conta é a possibilidade, para o pesquisador, de registrar a forma “em rede” sempre que possível, em vez de dividir os dados em duas porções: uma local e outra global. Contar uma história de ator-rede é ser capaz de apreender essas muitas conexões, sem estragá-las desde o começo com a decisão a priori sobre qual é o “verdadeiro tamanho” de uma interação ou de um agregado social. Como já deve ter ficado claro, a ANT é, antes de tudo, um princípio de projeção abstrato para desenhar qualquer forma, não uma decisão arbitrária concreta sobre qual forma deva estar no mapa (LATOUR, 2012, p. 257).

municipal —, seja em termos temporais. Do contrário, eu poderia incorrer em um determinismo, ao definir que a atuação voltada para a promoção da bicicleta em Porto Alegre é mera consequência de um movimento mundial que se difunde e, nisso, não prestaria atenção nas peculiaridades que talvez possamos identificar na cidade mencionada, nem nas conexões que são feitas pelos sujeitos com os mais distintos cenários. De outra parte, pode ser igualmente errôneo estipular que o caso da Mobicidade é isolado, ou resumir a motivação para o surgimento do coletivo na cidade a um efeito imediato do atropelamento de participantes da Massa Crítica em 2011. “Nenhum lugar predomina o bastante para ser global, nem é suficientemente autônomo para ser local” (p. 294). O objetivo da presente pesquisa foi explorar os fluxos que envolvem a Mobicidade, referentes à mobilização de seus membros e ao contato com outros atores.⁴

Descrevi as conexões entre os atores levando em conta a forma como elas me foram reveladas através das observações e interlocuções com membros da Mobicidade. Conexões estas que vinculavam instituições públicas, leis, experiências de engajamento e apoios estabelecidos entre diferentes iniciativas voltadas para a promoção da bicicleta, seja na mesma cidade ou em outras.

Buscar compreender a Mobicidade como resultante de um processo contínuo de associação entre pessoas e do desenvolvimento de formas de ação política é importante não apenas para evitar uma delimitação estática de “grupo”. Quanto às formas de ação, essa questão também se apresenta, pois fez e faz parte desse processo de constituição do que “é” a Mobicidade. A associação se resume à confrontação e/ou diálogo com o poder público? Segue apenas a via jurídica, ou também contempla as perspectivas de ações autônomas frente ao Estado, a exemplo da Massa Crítica, entre outras iniciativas? De quem a associação pode aceitar financiamento para desenvolver projetos? Com quem se associa e de que maneira? Nesse curso, colocaram-se em discussão algumas categorias, como a de

⁴ “Como mostraram Boltanski e Thévenot, se há uma coisa que não se pode fazer no lugar dos atores é decidir onde eles se situarão numa escala que vai do pequeno ao grande, porque a cada uma de suas numerosas tentativas para justificar o seu comportamento eles podem mobilizar subitamente toda a humanidade, a França, o capitalismo e a razão quando, um minuto antes, poderiam ter estabelecido um compromisso local” (LATOURET, Op. cit., p. 267).

“cicloativista”, de “grupo” (como se forma o coletivo? Quais os seus limites?), e do “que é a Mobicidade”. Ainda, a pesquisa agrega uma discussão mais ampla surgida na pesquisa de campo, que é a problemática sobre a “cidade” e sobre o “ativismo”, assim como as reflexões que emergiram acerca da relação do coletivo com o Estado.

Motivado por tais pressupostos, busquei realizar neste trabalho uma descrição que permita captar esse movimento que os próprios sujeitos com os quais tive uma interlocução realizaram através da Mobicidade. Foi preciso prestar atenção para “onde” os sujeitos de pesquisa me apontavam, sejam atores, documentos, eventos, contextos, experiências, histórias, etc.

Quanto à maneira de coletar os dados para a pesquisa, utilizei o recurso de pesquisa de observação participante. Com isso, estabeleci um diálogo com membros da Mobicidade, participando de eventos, discussões (presenciais ou via internet), reuniões, etc. Além disso, fontes documentais, como textos legislativos, notícias em jornais, websites, vídeos e textos publicados na internet também serviram como fontes para assuntos que me eram apontados como relevantes pelos membros da organização.

Para o contato com as pessoas que vim a conhecer no processo de pesquisa a partir e através da Mobicidade, me inspirei nas sugestões de Janice Caiafa (2007). A autora recomendou, para o exercício do trabalho de campo em antropologia, que os pesquisadores busquem uma alternativa às noções de proximidade e distanciamento. Para ela, a proximidade revela questões a serem pensadas assim como o distanciamento que, em si, não garante a criatividade do trabalho de campo. Além disso, não devemos deixar que essa proximidade caia no terreno da identidade (p. 151). Em vez de pensar em termos de familiaridade e estranheza, Caiafa nos sugere, inspirada em Deleuze, que pensemos em termos de “agenciamentos”. Agenciamento, aqui, como “co-funcionamento” ou “simpatia”: a relação estabelecida que envolve algo a ser compartilhado em um processo. “Para de alguma forma encontrar os companheiros de campo, é preciso apenas ter algo a ver com eles, alguma coisa para agenciar com eles” (p. 154). É preciso vigiar-se em termos de identidade, mas sem se esquecer da partilha. Tal processo também se aplicaria ao exercício da entrevista como recurso de pesquisa, o que procurei contemplar nas que realizei.

Ao mesmo tempo em que poderíamos pensar no fato de eu não ser “ciclista” em termos de um distanciamento ou de um estranhamento, de outra parte, poderíamos supor que os meus dilemas como pedestre no meio urbano talvez sejam partilhados com quem pedala na cidade. E assim como há dilemas a respeito de quem pedala que eu desconhecia, nesse processo, percebi que pessoas que se locomovem predominantemente em bicicleta podem desconhecer ou esquecer de coisas que pedestres vivenciam.

Também realizei algumas entrevistas com os principais interlocutores da pesquisa. Tive como objetivo oportunizar um ambiente para conversas que não atrapalhasse em demasia outras atividades e não abusasse da boa vontade das pessoas em momentos para os quais muitos tinham dificuldade em encontrar tempo para estarem presentes, como no caso das reuniões ordinárias da Mobicidade. Momentos em que as pessoas se reuniam logo após um dia de trabalho, por vezes sem pausa anterior, discutindo propostas em alguma noite de dia útil, que por vezes se estendia até dez horas da noite ou mais. Portanto, marquei alguns encontros de acordo com a disponibilidade das pessoas para aprofundar alguns assuntos, o que já era feito durante as interações nos eventos que envolviam a associação.

No primeiro capítulo, trato das narrativas dos interlocutores sobre o surgimento da Mobicidade. O caso do atropelamento na Massa Crítica de fevereiro de 2011 aparece, em tais narrativas, como um evento promotor de transformações no cenário do cicloativismo da cidade, o que inclui o surgimento da associação. Considero, aqui, não somente o evento em si, mas também o desenrolar do processo, que culminou na condenação do atropelador em 2016. Ao mesmo tempo, destaco outros casos de violência no trânsito da cidade contra ciclistas. A dimensão da violência como motivadora da formação da Mobicidade também envolve a percepção dos sujeitos que fundaram a associação de que as mortes e atropelamentos de ciclistas em Porto Alegre são consequência dos problemas de gestão do trânsito. Dessa forma, o “poder público”, ente correntemente mencionado pelos associados (na maior parte das vezes sendo aludida especificamente a prefeitura municipal), é visto como responsável por uma violência estrutural no ambiente de circulação, ao não implementar políticas de mobilidade que visem maior segurança dos transeuntes e o desestímulo do uso excessivo de veículos motorizados. As narrativas sobre o surgimento da Mobicidade

também mencionam outros coletivos, através dos quais sujeitos que vieram a fundar a associação se vincularam, e cujos pressupostos de organização inspiraram os criadores do coletivo que surgia na cidade.

No capítulo dois, descrevo a minha inserção em campo, focando na rotina de organização do coletivo. Dessa forma, discorro sobre como os membros da Mobicidade buscaram contemplar os pressupostos de “horizontalidade” e de “consenso” em sua dinâmica interna. Em relação a tal dinâmica, também abordo os “lugares” com os quais a associação estabelece contato, participando de um “circuito” existente na cidade, que envolve sociabilidades entre distintos sujeitos voltados, de formas variadas, para a promoção do uso da bicicleta. A dimensão da sociabilidade com uma “rede cicloativista” mantém uma distinção diante da forma de interação com o poder público, na qual a formalização da associação é expressa.

As dimensões da violência e da sociabilidade contribuem para destacar as peculiaridades da constituição do ativismo em prol da bicicleta em Porto Alegre a partir da experiência de contato com a Mobicidade, e afastam perspectivas que delimitam a organização tanto como resultado do evento do atropelamento da Massa Crítica quanto como resultante de uma tendência em nível mundial da ocorrência dessa forma de ativismo.

No terceiro capítulo, descrevo ações da Mobicidade, que envolvem eventos, projetos e cenas de interação com outros atores. Primeiramente, enfatizo a atuação da entidade no diálogo com a administração municipal, principalmente com o órgão gestor do trânsito da cidade. Tais processos trazem à tona o esforço de apropriação, por parte de membros da Mobicidade, de uma linguagem burocrática para o exercício de tal diálogo e para a formulação de reivindicações e propostas de políticas de mobilidade. Ao mesmo tempo, apresentam a heterogeneidade desse “poder público”, bem como das formas de interação com a Mobicidade, que envolvem tanto reivindicações quanto proposições e mesmo parcerias. Posteriormente, abordo a interação do coletivo com outros atores, como outras associações voltadas para a mobilidade e a imprensa. Dessa forma, investigo como a atuação do coletivo tem buscado dar visibilidade ao tema da mobilidade, expressando também preocupação com a mobilidade pedestre, constituindo-se na cidade como uma entidade que tem representatividade para tratar do tema, sendo reconhecida por outros atores.

No quarto capítulo, trato de questões levantadas pelos membros do coletivo acerca da legitimidade de sua “representatividade”, tanto internamente — em relação aos membros da associação, na dinâmica de decisões e mobilização interna do coletivo — quanto externamente — na proposição de ações em relação às distintas regiões da cidade, que apontam à questão sobre “quem pode falar por quem”. A respeito da atuação externa, membros da Mobicidade evidenciam a desigualdade no tratamento das distintas áreas da cidade, assim como dos diferentes modais de circulação pela gestão municipal, contrapondo interpretações de que seu engajamento é restrito à mobilidade em bicicleta em uma região específica (e privilegiada) de Porto Alegre.

No último capítulo, parto de uma visão crítica de membros da Mobicidade em relação ao termo “cicloativismo”. Tal crítica se refere tanto ao aspecto “ciclo”, por entenderem que suas demandas não se restringem à bicicleta, quanto ao aspecto “ativismo”, pois associam, muitas vezes, as suas atuações a práticas de “cidadania”. O termo “cicloativismo” não se apresenta propriamente como um problema, embora o seu uso possa apresentar ambiguidades, dependendo do contexto de utilização: pode conferir uma “autoridade” a membros da Mobicidade para tratar de um assunto relativo à mobilidade, mas também pode servir para descreditar as suas demandas, taxando-as de particularistas. As divergências dos associados quanto ao uso do termo revelam as suas concepções sobre as suas próprias práticas através do coletivo, assim como o seu intuito de, a partir da bicicleta, discutir sobre cidade, cidadania e modo de vida urbano. A partir disso, trago para a discussão referências teóricas que associam o engajamento político contemporâneo quanto ao uso da bicicleta com novas manifestações de anarquismo, e abordo uma literatura mais antiga, relativa aos chamados “movimentos sociais urbanos”. Considerando o intuito da Mobicidade de ir para “além” da bicicleta, assim como a definição de “trânsito” de Vasconcellos (1999), questiono, por fim: a experiência da Mobicidade pode sugerir que, atualmente, o que se tem chamado de “cicloativismo” está se transformando em algo que poderia ser chamado de “movimentos sociais urbanos de trânsito”?

1 A ORIGEM DA MOBICIDADE

As narrativas sobre o surgimento da Mobicidade remetem a um processo que tem como marco um incidente ocorrido no ano de 2011: o atropelamento de ciclistas participantes de uma pedalada do Movimento Massa Crítica em Porto Alegre.⁵ O evento teve grande repercussão, motivando pessoas que já eram engajadas de alguma maneira, ou que vieram a se engajar pela promoção do uso da bicicleta, a desenvolverem outras formas de atuação política. Nesse processo, os interlocutores destacaram dois desdobramentos importantes para a formação de associações juridicamente reconhecidas: a organização do Fórum Mundial da Bicicleta e as audiências públicas na câmara de vereadores da cidade. A Mobicidade foi a segunda associação do tipo fundada na cidade, pois a primeira divergiu das concepções de organização coletiva de alguns sujeitos. Dessa forma, a Mobicidade surgiu com a intenção de aliar princípios de coletividade oriundos de associações “autônomas” em relação ao Estado com uma forma de ação burocraticamente legítima.

Neste capítulo, primeiramente abordo as narrativas sobre o surgimento da associação, que tratam do incidente de atropelamento e seus desdobramentos. Esse processo culminou na percepção de alguns sujeitos de que a formação de uma Organização Não Governamental (ONG) seria útil para confrontar juridicamente a prefeitura municipal, exigindo dela a implementação de políticas de mobilidade em bicicleta. Paralelamente, apresento a maior parte dos principais interlocutores do campo de pesquisa, que se envolveram com a causa durante esse processo.

Na segunda parte do capítulo, trato da atuação da Mobicidade ainda em relação ao caso do atropelamento de 2011, pois, mesmo após cinco anos, o processo de julgamento do atropelador não havia finalizado. Em seguida, considero as motivações de membros da associação, que não se encerram no incidente da Massa Crítica. A questão dos atropelamentos e mortes de ciclistas é central para a mobilização política

5 “Pedalada” é o termo usado para designar um passeio coletivo em bicicleta, podendo ou não ter o caráter de manifestação política, como no caso da Massa Crítica. Existem na cidade coletivos que são chamados de “grupos de pedal”, que se reúnem periodicamente para o exercício de pedaladas. Nesta tese, utilizo o termo “pedalar” para designar o ato de circular em bicicleta, em vez da expressão “andar de bicicleta”, corrente no senso comum (apesar de aparecer algumas vezes nos discursos de alguns interlocutores).

desses sujeitos. Além disso, na abordagem da relação da Mobicidade com tais eventos, se percebe que as estratégias de atuação do coletivo variam. Os membros da associação responsabilizam o Estado, que veem principalmente representado através da prefeitura municipal, pela violência recorrente no trânsito da cidade. O argumento desses sujeitos é o de que o poder público, ao ser omissivo em relação às demandas de mobilidade em bicicleta e ao não desestimular o uso excessivo do automóvel, contribui para uma violência estrutural no trânsito que provoca mortes. Portanto, as agressões no trânsito não podem ser classificadas como “acidentes”, pois não são acontecimentos extraordinários, mas fazem parte do atual contexto de mobilidade.

1.1 O Atropelamento do Massa Crítica e a Formação da Mobicidade

O movimento Massa Crítica⁶ tem origem nos Estados Unidos, onde a sua primeira edição ocorreu em São Francisco, Califórnia, no ano de 1992. Foi idealizado por ativistas voltados para a questão da mobilidade em bicicleta como Chris Carlsson, a partir de uma reunião da *San Francisco Bike Coalition* (SILVA, 2011, p. 10). O Massa Crítica envolve a reunião de ciclistas em dias e horários específicos com o intuito de fazer um percurso pela cidade, ocupando as vias por onde passam e interferindo, com isso, no cotidiano de circulação com automóvel nesses momentos. É uma representação de uma concepção alternativa sobre trânsito, “[...] um movimento que celebra a bicicleta como meio de transporte alternativo, assim como outros veículos de propulsão humana” (SILVA, p. 10). Trata-se de um movimento que se caracteriza pela ausência de hierarquias estabelecidas, não havendo indivíduos que figurem

6 O nome “Massa Crítica” é um termo retirado da Física, sendo “a quantidade mínima necessária para formar e manter uma reação em cadeia” (VEECK, 2013, p. 54). O uso do termo é inspirado no documentário *Return of the Scorcher*, de Ted White, que aborda um fenômeno nos cruzamentos das vias nas grandes cidades chinesas, no qual um número de ciclistas se acumula até o ponto em que conseguem parar o trânsito e fazerem a travessia (SILVA, Op. cit., p. 10).

como representantes. Ainda, ele se conforma como uma perspectiva que agrega uma questão ecológica (no sentido de preservação do ambiente) e uma organização política através da bicicleta (SILVA, 2011, p. 11). Veeck considera complexo desenvolver uma definição para o movimento, embora tenha buscado um ponto de equilíbrio, levando em conta a heterogeneidade dos participantes:

O ponto mais convergente entre essas diferentes visões é o de "fazer se sentir presente" [...] Muitas pessoas se sentem inibidas a pedalar na cidade, pois não se sentem respeitadas, e também é comum não saberem onde a bicicleta deve andar [...] Então a MC⁷ vem em busca do direito ao exercício da cidadania, tendo a bicicleta como veículo de retomada do uso das ruas (VEECK, 2013, p. 53).

As informações que obtive em campo não são precisas sobre o início da Massa Crítica em Porto Alegre. Tive referências aos anos de 2007 e de 2008. O que se mostrou consensual foi a percepção de que em meados de 2010 o movimento ganhou força, e ainda mais após o caso do atropelamento no ano seguinte.

Foi em 25 de fevereiro de 2011 que ocorreu o fato que teve enorme influência na discussão sobre a mobilidade em bicicleta em Porto Alegre desde então. No momento em que se passou o infeliz incidente, era uma noite de sexta-feira (por volta das 19 horas), durante uma edição da Massa Crítica na cidade, quando os participantes do evento cruzavam a esquina da Rua José do Patrocínio com a Rua Luiz Afonso, no Bairro Cidade Baixa. Ricardo Neis, guiando um automóvel e tentando ultrapassar o mutirão de ciclistas à sua frente, acelerou o seu veículo contra aquelas pessoas, atropelando várias delas. Em seguida, fugiu do local. Felizmente, não houve vítimas fatais nesse acontecimento, que ganhou repercussão na imprensa⁸, tanto local como nacional e internacional⁹. Após vários procedimentos jurídicos, em novembro de 2016 o réu foi a júri popular, recebendo a sentença de 12 anos e 9 meses de prisão pela acusação de 11 tentativas de homicídio e 5 lesões corporais. Decisão da qual o réu teve direito a recorrer em liberdade quanto à dimensão da pena, processo ainda

7 Massa Crítica.

8 CORREIO DO POVO, 25 fev. 2011; G1, 26 fev. 2011.

9 CORREIO DO POVO, 1º mar. 2011.

não finalizado. A promotoria, que pediu 25 anos de reclusão, também ficou em condição de recorrer da sentença para reivindicar o aumento da pena.

Um fato que reforçou a notoriedade do ocorrido foi a disponibilização na internet, no site *Youtube*, de um vídeo que mostra a ocorrência do fato.^{10 11} Para quem não presenciou o acontecimento, é possível também ver imagens dos momentos anteriores e posteriores ao incidente. Antes do crime, ciclistas pedalavam tranquila e vagarosamente, em bloco, ocupando toda a via pela qual passavam. Os sons que se pode ouvir são os de risadas, de conversas, das campainhas das bicicletas e de alguns gritos proferindo “um carro a menos!”. Em dado momento, alguns participantes notam algo de errado, mas não a tempo de avisar aos demais para que saíssem do caminho do Golf preto que acelerava, se chocando contra ciclistas que estavam à sua frente. As cenas dos momentos posteriores apresentam outro tom, com os gritos e o desespero dos ciclistas, que levavam as mãos à cabeça e buscavam acudir quem foi atropelado. O clima pacato, com bicicletas sendo pedaladas por pessoas sorridentes, deu lugar a um ambiente de indignação e medo, com bicicletas avariadas sendo colocadas juntas em alguns pontos, pessoas caídas no chão e a presença de ambulâncias.

No âmbito local, o caso promoveu um aumento substancial na quantidade de materiais divulgados na imprensa a respeito do tema da bicicleta. Em seu estudo sobre a repercussão do assunto no jornal Zero Hora (jornal local de grande circulação), Sander (2013) realizou uma comparação entre os momentos antes e após o atropelamento:

Antes do atropelamento, foram publicadas 14 notícias relacionadas à bicicleta, havendo um pico maior no mês de dezembro de 2010, pois ocorreu um conflito entre a Secretaria Municipal de Produção, Indústria e Comércio de Porto Alegre (SEMIC)¹² e ciclistas que prenderam suas bicicletas em local inapropriado no Mercado Público de Porto Alegre [...] Com a ocasião do atropelamento, houve um salto no número de matérias, totalizando 56 ocorrências de notícias referentes às palavras-chave.¹³ Deste total de 56 notícias (pós-atropelamento), 25 se referem diretamente ao atropelamento do

10 ATROPELAMENTO ciclistas Massa Crítica 25022011.mp4, 26 fev. 2011.

11 ESTADÃO, 1º mar. 2011.

12 Na verdade, a sigla correta é SMIC.

13 As palavras-chave utilizadas pelo autor foram: “bicicleta, ciclista, massa crítica, atropelamento, Ricardo Neis” (p. 45).

grupo Massa Crítica e seus desdobramentos, já as outras 31 matérias abordam outros assuntos sobre a bicicleta (p. 50).

Conforme Oliveira (2017), que analisou a repercussão a partir do mesmo jornal, entre os anos de 2009 e 2010 havia pouco tratamento do tema da bicicleta, o que ocorria, em maior parte, através de notas. Após o atropelamento, não só aumentou o número de matérias relacionadas ao assunto, como o número de notícias ultrapassou o de notas, passando de menos de dez em 2010 para mais de cinquenta em 2011 e em 2012.

Quando estabeleci uma interlocução com membros da Mobicidade, em 2015, escutei deles avaliações dos impactos do atropelamento. “Ricardo Neis foi uma das pessoas que mais fez pela bicicleta em Porto Alegre”. Essa afirmação foi de André, servidor público, com 38 anos de idade quando o conheci, e um dos sócios-fundadores¹⁴ da Mobicidade. Ele é natural de Porto Alegre, morador da Zona Norte da cidade e estudante da Arquivologia. Teve, em sua trajetória, experiências com o movimento secundarista e o Mãos à Obra, além de ter atuado no Curso de Liderança Juvenil da Igreja Católica (CLJ). Sua aproximação com o Massa Crítica ocorreu após o atropelamento e por ele foi motivada. Inclusive, em tom jocoso, André já proferiu a ideia de se realizar um “Prêmio Ricardo Neis de Cicloativismo”. Isso pelo entendimento de que a reação ao atropelamento não foi um esvaziamento do movimento Massa Crítica na cidade, mas o oposto.

A percepção de que o atropelamento impulsionou o ativismo pela mobilidade em bicicleta também foi mencionada por outras pessoas, como Cadu, outro dos sócios-fundadores da Mobicidade. Natural de São Bernardo do Campo (SP) e formado em Publicidade, na época em que o conheci ele trabalhava como autônomo e tinha 34 anos de idade. Cadu veio a participar da Massa Crítica a partir do contato com parceiros de movimentos pelos direitos dos animais da cidade.

14 O termo “sócio” é utilizado pelos próprios integrantes para designar seus vínculos como “associados” à Mobicidade.

No atropelamento da Massa, tinha cento e cinquenta pessoas. Era a maior Massa Crítica até então. Foi numa sexta-feira. Na terça-feira, a gente fez uma manifestação que tinha duas mil pessoas (Cadu).

O impacto do acontecimento também repercutiu entre ciclistas no restante do país e mesmo no exterior, conforme afirmou Livia. Ela é também sócia-fundadora da Mobicidade, natural de Santos e tinha 37 anos de idade quando a conheci. Livia é jornalista e, paralelamente, tem com sua companheira um empreendimento de confecção de capas de chuva para ciclistas, chamado Bike Drops. Sua aproximação com o Massa Crítica ocorreu em 2010:

[...] as pessoas que, na época do atropelamento, estavam em outros lugares do mundo, que não eram brasileiras, que eram de outras partes da América Latina ou da Europa, foram impactadas por esse ataque. Ele foi o ataque que teve a força de um ataque terrorista. Os ataques terroristas mais recentes têm exatamente o perfil do que aconteceu contra a Massa Crítica: que é um “louco”, com um automóvel, com um meio de transporte grande, atacando gente indefesa, gente desprevenida. Isso foi muito impactante para quem estava fora do Brasil também.

Nos contatos que tive durante a pesquisa, não houve discordância com a ideia de que o engajamento voltado para a mobilidade em bicicleta em Porto Alegre possa ser compreendido a partir de uma divisão entre o “antes” e o “depois” do atropelamento em 2011. Além do impacto na mídia, da empatia mobilizada pelo ocorrido e do aumento do número de participantes nas edições da Massa Crítica na cidade, outros processos se desenvolveram.

Livia contou que, na noite do atropelamento, estava prevista a festa de inauguração do espaço do Coletivo Cidade da Bicicleta. Trata-se de um coletivo que envolveu diversos projetos, entre eles, o de uma oficina comunitária de conserto de bicicletas.¹⁵ Neste local, se iniciou um processo que culminou no desenvolvimento de algumas ações: “Foi imediatamente o lugar onde todo mundo foi para se reunir para

15 Em 2013, o imóvel que a iniciativa ocupava fora cedido. Mesmo assim, o nome Cidade da Bicicleta é dado a um coletivo que, até a escrita desta tese, se mantém em contato, na iminência de reinaugurar o espaço da oficina em outro local, após a arrecadação de verba via *crowdfunding* em 2015. Processo que não pude, infelizmente, acompanhar, dados os entraves burocráticos de liberação do projeto pela prefeitura municipal que persistem.

conversar sobre o que iriam fazer em relação a isso”. Após um período, uma das propostas para dar visibilidade à questão foi a organização do primeiro Fórum Mundial da Bicicleta.

A ideia do fórum foi a de promover um espaço para discussão sobre a mobilidade em bicicleta, envolvendo palestras e oficinas. O evento teve “mundial” em seu nome devido à participação de estrangeiros, como Chris Carlsson, um dos idealizadores do Movimento Massa Crítica. As duas primeiras edições do fórum ocorreram em Porto Alegre, em 2012 e 2013.¹⁶ Quanto à primeira edição, alguns interlocutores mencionaram a surpresa que foi ver o resultado, considerando que foi organizada em cerca de três meses e com pouca verba, arrecadada via *crowdfunding* e com permutas com estabelecimentos comerciais locais:

Eu nunca vou esquecer, tinha umas quatro mil bicicletas no Fórum Mundial da Bicicleta. Isso foi lindo! Foi de arrepiar! [...] as pessoas não entendiam o que era. Do nada, passam quatro mil pessoas (André).

Nas edições do Fórum Mundial da Bicicleta também se aproximaram pessoas que passariam a fazer parte da Mobicidade. Foi o caso de Dani, que tinha 31 anos de idade quando o conheci. Ele é natural de Porto Alegre, e viveu grande parte de sua vida na Zona Norte da cidade. Formado em Arquivologia e atuando em coletivos voltados para a alimentação vegana, Dani também teve em sua trajetória aproximação com um partido político e posteriormente com coletivos anarquistas.

Fui no segundo fórum mundial da bicicleta e vi o que os caras fizeram [...] os caras fizeram acontecer. E aí lembrei de toda minha trajetória, na minha comunidade, onde de certa forma, a gente fazia acontecer do nosso jeito, sem precisar do braço do poder público. E aí eu comecei a me aprofundar mais nisso (Dani).

16 Em 2014, o Fórum Mundial da Bicicleta ocorreu em Curitiba. As edições subsequentes ocorreram em outros países da América Latina, na seguinte ordem: Medellín (Colômbia); Santiago (Chile); Cidade do México; e Lima (Peru).

Tássia diz ser “filha do primeiro Fórum” para marcar o momento de sua aproximação com as iniciativas promotoras do uso da bicicleta na cidade: “O pessoal fala: ‘sou filha do atropelamento’; ‘sou filha do primeiro Fórum’”. Ela tinha 31 anos de idade quando a conheci. É natural de Brasília, mas morou a maior parte de sua vida no Rio Grande do Sul, nas cidades de Canoas, Rio Grande e depois em Porto Alegre. Formada em Artes Visuais e atualmente cursando Arquitetura, Tássia já trabalhou como assistente de produção em uma produtora de filmes e há algum tempo é ciclomensageira.¹⁷ Ela foi uma das sócias do Café Vulp, vinculou-se ao coletivo Cidade da Bicicleta desde a época do primeiro Fórum Mundial da Bicicleta e, posteriormente, às iniciativas Bike Anjo¹⁸ e Pedal das Gurias¹⁹ (da qual é uma das fundadoras). Além disso, participa das edições do Massa Crítica.

Outro processo decorrente do atropelamento e que teve relevância para a formação da Mobicidade foi a reação da administração municipal em relação ao caso. A Empresa Pública de Transporte e Circulação (EPTC)²⁰ entrou com uma ação contra os integrantes da Massa Crítica sobre o ocorrido. A alegação do órgão de trânsito foi de ilegalidade dos atos do movimento, pois este não solicitava apoio para segurança viária durante as pedaladas. Inclusive, para realizar tal acompanhamento, a EPTC exigia uma definição prévia dos trajetos, o que contraria o princípio da Massa Crítica de somente defini-los a partir do diálogo entre as pessoas presentes em cada ato.

A EPTC perdeu a causa judicial, sendo a Massa Crítica considerada uma forma de manifestação legal. Após a tentativa de representantes da prefeitura de

17 Ciclomensageria é o trabalho de entrega de encomendas utilizando bicicleta. Segundo Tássia, a atividade também é chamada de “téllica”, numa referência à expressão “tele-entrega”.

18 Trata-se de uma iniciativa de voluntários que auxiliam pessoas que querem pedalar, ensinando quem ainda não o sabe e até acompanhando essas pessoas no trânsito, dando dicas sobre trajetos e sobre o que fazer e o que não fazer. A iniciativa Bike Anjo surgiu na cidade de São Paulo em 2010. Ampliou-se para outras cidades com o passar do tempo e tornou-se pessoa jurídica em 2013. Atualmente, também é serviço disponível em outros países, como Equador, Portugal, Austrália, França e Estados Unidos.

19 O Pedal das Gurias é um grupo voltado para pedaladas coletivas dirigido a mulheres, com o intuito de promover uma troca de experiências, conforto e autonomia para as participantes lidarem com as condições de mobilidade de mulheres na cidade. Algumas participantes também atuam na Mobicidade.

20 Em Porto Alegre, a Lei nº 8133 de 1998, publicada um ano após a lei que instituiu o Código de Trânsito Brasileiro, autorizou a criação da Empresa Pública de Transporte e Circulação (EPTC), uma empresa pública, como “órgão executivo e rodoviário do Município” (art. 8º). Suas atribuições designadas são de “operação, controle, fiscalização do transporte e do trânsito de pessoas, veículos automotores e de veículos de tração animal [...]” (art. 10º).

confrontarem o movimento no âmbito jurídico, ciclistas engajados viram uma possibilidade de atuação na mesma esfera. Conforme relatos, foi nesse processo que sujeitos mobilizados para fazer algo em relação ao atropelamento descobriram que havia, desde 2009, uma lei que não estava sendo cumprida. Trata-se do Plano Diretor Cicloviário Integrado (PDCI),²¹ que previa a implementação de quase 400 quilômetros de ciclovias na cidade, bem como a destinação de 20 por cento da verba arrecadada em multas de trânsito para políticas de educação para o trânsito e construção de ciclovias. Houve, por parte de algumas pessoas atuantes na causa dos ciclistas, a iniciativa de responsabilizar a administração pública municipal pelo não cumprimento de tal plano, assim como de buscar mobilizar mais pessoas e de dar maior visibilidade ao caso. Era um momento no qual o tema ganhava especial atenção da imprensa local, que também reivindicava respostas da prefeitura.

As pessoas começam a buscar, fazer perguntas. E aí se descobre que tinha legislação que não estava sendo cumprida. A gente começa a pressionar, se organizar em grupos e eu, por estar ligado ao judiciário, à justiça do trabalho, "pô, posso contribuir dessa forma". Não era cansativo nem enfadonho pra mim. Era meu dia a dia. Então comecei a pressionar em relação a isso. Começamos a pressionar a questão na câmara municipal também [...] começar a organizar as pessoas, começar a fomentar o debate, fazer as pessoas começarem a se empoderar da informação. Quando as pessoas começaram a entender o que estava acontecendo, as pessoas ficaram mais tocadas e começaram a "abraçar" mais (André).

A partir da visibilidade dada ao tema da mobilidade em bicicleta pelo evento do atropelamento e por processos posteriores, incluindo a descoberta do PDCI, alguns dos sujeitos que buscavam pressionar a prefeitura entenderam que seria necessário formar uma associação que pudesse representar suas demandas no âmbito jurídico.

Eu sei que, enquanto movimento social, tu pressiona até uma parte. A partir daquela parte, ou um agente político... tu vai abrindo as portas, abrindo as

21 O PDCI foi aprovado pela Lei Complementar n° 626 de julho de 2009. Tem como objetivo a implementação de uma estrutura cicloviária na cidade, voltada para incentivar o uso de modais não motorizados. Sua formulação baseou-se em um relatório de setembro de 2008, que contém um diagnóstico da cidade em termos geográficos e populacionais, e um programa de implementação e gestão. Eu já havia escutado sobre o caráter "pioneiro" do projeto, algo também manifesto no próprio documento.

portas, só que tem um lugar que tu não vai entrar. Aquela porta é fechada. Se tu não é um deles tu não entra. Então comecei a perceber que a gente tinha que se organizar politicamente pra isso. [...] Nas reuniões na câmara, eu disse... olha, acho que fui um dos primeiros, se não fui o primeiro a perceber que a gente ia ter que se institucionalizar. Deu um pouco de receio, como o pessoal era mais ligado com a questão do anarquismo. "Mas gente, é só uma associação. Só um pedaço de papel. Só que a gente precisa pra se defender, no futuro pode ser importante". Eu vi que a prefeitura ia pra um caminho de criação de um fundo,²² de só nos dar legitimidade se tivéssemos algum nível de organização. Percebi que, nas conversas lá, foi unânime, quando a gente ia lá, 500, 600 ciclistas dentro da câmara, lotávamos a câmara, nas brigas que tínhamos lá. Ali a gente... comecei a fomentar a ideia de fazer isso. Eu não era o único. A partir dali a gente criou a Mobicidade (André).

Antes de surgir a Mobicidade, foi criada a Associação de Ciclistas de Porto Alegre (ACPA), no final do ano de 2011, com a proposta de ser uma organização que pudesse representar juridicamente a causa dos ciclistas. Conforme Livia, alguns dos fundadores da Mobicidade chegaram a fazer parte da ACPA, mas discordavam dos pressupostos de organização, como o estabelecimento de uma hierarquia e a divisão de funções, com centralidade na figura do "presidente". Portanto, decidiram formar a Mobicidade em junho de 2012, agregando concepções de "horizontalidade" e "consenso" na sua organização interna. Algo inspirado nas experiências de outras iniciativas, como a Massa Crítica e o coletivo Cidade da Bicicleta. Cadu caracterizou essa nova organização como tendo "um espírito de Massa Crítica, mas em um modelo legal".

Estudos já indicaram a relevância do evento do atropelamento de 2011 para a visibilidade e sensibilidade em relação ao tema da mobilidade em bicicleta em Porto Alegre. Tais análises apontam que acontecimento promoveu oportunidades para os coletivos da cidade que pautam a questão conseguirem espaço de diálogo com o poder público (SILVA, 2011; LIED, 2014; OLIVEIRA, 2017).

22 O "fundo" mencionado por André é o que veio a se tornar o Fundo Municipal de Apoio à Implantação do Sistema Cicloviário (FMASC). Conforme Cadu, a criação de tal medida foi sugestão do Ministério Público do Estado do Rio Grande do Sul (MP-RS), em resposta à alegação da prefeitura de Porto Alegre de que a destinação de um percentual da verba arrecadada em multas para políticas de mobilidade era complexa de ser posta em prática. O argumento se baseava na imprevisibilidade do valor arrecadado em multas por ano e nas exigências burocráticas para definições orçamentárias anuais.

O atropelamento de 2011 pode ser entendido como um “evento crítico” (DAS, 1995) que transformou as rotinas de sujeitos associados de alguma forma com o acontecimento, evidenciando a relação desses com o Estado. Além das pessoas que estavam presentes naquela edição da Massa Crítica, o evento também afetou vários atores: a) ciclistas que, sensibilizados, vieram a participar da Massa Crítica e de iniciativas relacionadas, bem como a criar outras; b) a imprensa local e seu público, dada a grande repercussão do caso e do tema da mobilidade em bicicleta na mídia na época; c) a prefeitura municipal, que reagiu tentando responsabilizar o Movimento Massa Crítica, mas passou a ser cobrada quanto à implementação de políticas de mobilidade em bicicleta. O efeito do ocorrido é tal que, inclusive, fez pessoas vinculadas a coletivos que possuem pressupostos de autonomia em relação ao Estado – e portanto, avessos a figuras de “liderança” e “representação” – considerarem a validade de ações no âmbito institucional, o que remete ao surgimento da Mobicidade.

Conforme as narrativas sobre o surgimento da Mobicidade, além do atropelamento e da existência do movimento Massa Crítica, o coletivo Cidade da Bicicleta teve sua relevância ressaltada. Tida como o “berço” da Mobicidade e de outras iniciativas, tal coletivo é descrito nos relatos, assim como a organização do Fórum Mundial da Bicicleta, como um ambiente de sociabilidade entre ciclistas da cidade, o que permitiu a aproximação dessas pessoas que vieram a desenvolver outras formas de atuação. Se, de um lado, o acontecimento mobilizou sujeitos que ainda não se engajavam, de outro, deu visibilidade política para quem já estava envolvido na causa.

Os interlocutores também destacaram a postura da EPTC de querer responsabilizar judicialmente o movimento Massa Crítica, sem sucesso, como outro fator relacionado à formação de coletivos institucionalmente reconhecidos. A tentativa da prefeitura de processar judicialmente supostos “representantes” da Massa Crítica, assim como de interferir na sua lógica de organizar seus atos, foram ações que James Scott (1998) denominou como práticas de “legibilidade” dos processos de Estado. Conforme o autor, a legibilidade é a medida fiscal e administrativa que visa medir, codificar e simplificar as relações em um determinado território, visando uma padronização a ser imposta a distintos grupos. Ao não conseguir identificar

“representantes” e confrontá-los através de sua lógica, a postura da prefeitura evidenciou a “ilegibilidade” do movimento Massa Crítica em relação ao Estado. Conforme Scott, esse seria o modo pelo qual coletivos podem se manter autônomos em relação ao Estado, livrando-se de suas imposições.

Ao mesmo tempo, a perspectiva de “jogar o jogo” do Estado, buscando uma representação institucional contra a prefeitura, pode ser entendida tanto como uma maneira de tornar um “movimento” de ciclistas “legível” ante o poder público quanto como um modo de tornar este movimento “legível” também perante a população. Pensar em processos de legibilidade dissociados de uma essencialização negativa, sendo também possibilidades de inscrição política, faz parte da proposta de Schuch (2015):

[...] as práticas de legibilidade fazem mais do que possibilitar o governo, elas são também vias relevantes de produção de sujeitos e, sobretudo, são oportunidades onde novas lutas e inscrições políticas são possíveis (p. 20).

Conforme membros da Mobicidade, essa ilegibilidade na relação entre um coletivo de ciclistas na cidade e a prefeitura impunha limites de atuação. Assim como a administração municipal não conseguia responsabilizar judicialmente o movimento Massa Crítica pelo atropelamento, o contrário também não era possível. Se Scott afirma que o potencial emancipador de uma “comunidade” é a sua ilegibilidade, Veena Das (2004) atribui à ilegibilidade do Estado o seu potencial de dominação. É o que a autora denomina como “desculpa”: quando o Estado se pauta na ilegibilidade de seus mecanismos racional-burocráticos para se defender das reações de uma população, classificando-as como provenientes da “irracionalidade” e do “pânico” (p. 245).

A Mobicidade ganhou novos membros com o passar dos anos, ao mesmo tempo em que alguns acabaram se afastando. Mas a associação conquistou visibilidade, tornando-se uma referência na cidade quanto ao tema da mobilidade em bicicleta. Foi dessa forma que Maurício, natural de Alvorada e com 26 anos de idade quando o conheci, chegou ao coletivo. Ele é analista de sistemas de informação, graduado na área, e, anteriormente, teve aproximações com comunidades de software livre. Maurício, que posteriormente tornou-se também voluntário do Bike Anjo

e do coletivo Cidade da Bicicleta, descobriu a Mobicidade quando passou a morar em Porto Alegre e pesquisou no site Google por grupos de ciclistas na cidade.

Com o tempo, houve membros da associação que questionaram o potencial da Mobicidade de influenciar as ações da prefeitura. Algumas pessoas se afastaram do coletivo por esse motivo, dedicando-se a outras atividades. Assim como vários membros da associação entendem que o coletivo conseguiu avanços para a mobilidade em bicicleta na cidade, outros entenderam que tal estratégia pode ter contribuído para um esvaziamento político da Massa Crítica. Teria ocorrido um direcionamento da atuação do poder público para as associações institucionalizadas, afastando o debate do ambiente público. Essa é a perspectiva relatada por Marcelo, quando o entrevistei pouco depois de seu afastamento das atividades da Mobicidade. Ele é natural de Bagé, atua na Massa Crítica na cidade desde seu surgimento, é vinculado ao coletivo Cidade da Bicicleta, e foi um dos sócios-fundadores da Mobicidade. Marcelo trabalha no restaurante Coletivo Bonobo e também se envolve com iniciativas voltadas para o veganismo. Mas seu afastamento não significou que Marcelo tenha passado a fazer “oposição” à existência da Mobicidade.

Esta tese não pretende avaliar essas divergências sobre a efetividade da Mobicidade. Mas, ao tratar da atuação de tal coletivo na cidade, discutirá a forma como a prefeitura tem lidado com a associação, e vice-versa. Além disso, pretende também mostrar como a organização interage com outros atores, como foi o caso das ações relacionadas ao julgamento de Ricardo Neis, que ocorreram durante minha aproximação com a associação.

1.2 “Não Foi Acidente”: Responsabilização do Estado pela Violência no Trânsito

A relação da Mobicidade com o atropelamento de 2011 não se encerra nas narrativas sobre a origem do coletivo. A reação dos membros ao sentimento de permissividade da violência no trânsito de Porto Alegre vincula a fragilidade dos

ciclistas no trânsito com a invisibilidade destes nas políticas de mobilidade, denunciando a responsabilidade do Estado nesse processo. Para tratar do assunto, a seguir relato três acontecimentos que envolveram a maneira como membros da Mobicidade atuaram a respeito do julgamento de Ricardo Neis. Após, abordo a preocupação e a motivação do coletivo, que não se limita ao caso do atropelamento de 2011, sendo os demais casos de atropelamentos de ciclistas também referências para o engajamento. Mais do que a reivindicação do direito de circular em bicicleta com fluidez, a fragilidade e a morte de ciclistas, decorrentes de um “abandono” por parte do Estado que invisibiliza esses sujeitos, podem ser entendidas como motor da ação política (ZÜGE JUNIOR, 2015).

Em uma das reuniões regulares da associação, ocorrida no Café Vulp no começo do ano de 2016, uma das pautas levantadas pelos presentes foi a respeito da importante data que se aproximava: o dia 25 de fevereiro, que marcaria exatos cinco anos desde o atropelamento do Massa Crítica, considerando, ainda, que Ricardo Neis permanecia em liberdade. Na discussão, julgaram relevante pensar em alguma ação que conferisse visibilidade ao fato, para evitar que um julgamento importante para a questão da mobilidade passasse despercebido para a maioria da população. Inclusive, entendiam que, sem uma repercussão do caso, poderiam aumentar as chances de o réu ser absolvido.

A ação proposta na reunião foi a de realizar um ato marcando os cinco anos do atropelamento no lugar onde ele ocorreu. Durante toda a última semana útil do mês de fevereiro de 2016, às 19 horas, seriam realizados bloqueios no trânsito no local durante cinco minutos em cada dia. Era importante mobilizar o maior número de participantes possível, para facilitar a interrupção do fluxo de veículos. Inclusive, a ideia era de que, nessas ocasiões, os manifestantes se deitassem na pista, ao lado de suas bicicletas, simbolizando as vítimas do atropelamento. Era preciso divulgar uma convocação para o ato no Facebook e na imprensa, confeccionar cartazes e talvez adquirir um conjunto de gizes de cera para que se desenhasse no chão o contorno dos manifestantes que se deitassem, para que as representações das vítimas ali permanecessem por mais um tempo. Um ponto destacado nessa reunião foi a importância de a Mobicidade não aparecer na divulgação como “organizadora” ou porta-voz do ato.

Tal iniciativa de dar visibilidade ao caso do atropelamento envolveu também, portanto, diversas pessoas não associadas à Mobicidade, embora muitas delas conhecidas de membros do coletivo (uma das sócias do Café Vulp confeccionou os cartazes, por exemplo). Diversas pessoas, com suas bicicletas, reuniram-se para os atos naquela semana. As calçadas, na esquina que serviu de ponto de encontro, ficaram completamente cheias, sem espaço o suficiente para que os manifestantes apoiassem suas bicicletas nas paredes ou grades dos estabelecimentos locais enquanto conversavam e aguardavam a intervenção. Havia bicicletas dos mais variados tipos e cores, e ciclistas que usavam desde roupas e acessórios próprios de ciclismo, até roupas casuais e leves (foram dias quentes de verão porto-alegrense).

A cada dia, às 19 horas, a pista era ocupada pelos manifestantes, que levavam para a pista de rolamento suas bicicletas e as colocavam no chão, em seguida sentando-se ou mesmo deitando-se ao lado delas. Muitos se deitaram como se simulassem os corpos atropelados no fatídico dia de 2011. Em pé, cinco pessoas seguravam um cartaz cada, exibidos na sequência com as frases: “vamos parar 5 minutos”; “durante 5 dias”; “lembrando dos 5 anos do atropelamento”; “Massa Crítica 25.02.2011” (com um desenho de uma bicicleta abaixo); “NÃO foi acidente”. Em dois momentos, fui uma das pessoas que seguravam os cartazes. Nos outros, me sentei junto com as outras pessoas e pude observar melhor as cenas.

O ato impedia o fluxo de veículos após o cruzamento da Rua José do Patrocínio com a Rua Luís Afonso. Ou seja, a manifestação bloqueava o prosseguimento pela via na qual se situava, mas não impedia os motoristas que viessem pela Rua Luiz Afonso ou que preferissem ingressar nela. Nos primeiros dias, mal se ouvia o barulho de buzinas dos veículos parados que aguardavam o ato terminar, e, inclusive, alguns motoristas passavam pela rua transversal fazendo sinal de “positivo” com a mão ou proferindo frases de estímulo. Com o passar dos dias, demonstrações de irritação, barulho de buzinas e xingamentos – tais como “vagabundos” e “petralhas”, que por vezes eram respondidos pelos manifestantes com “eu te amo!” – passaram a compor parte da sonoridade dos atos. Mas o que mais ressoava eram os gritos ao final do ato: “Bicicleta!”, “Um carro a menos!”, proferidos em coro pelos manifestantes, sendo que alguns ainda erguiam suas bicicletas e as bradavam no ar, diante dos motoristas parados logo em frente. Passados cinco minutos, a pessoa que se voluntariava a cada

dia para cronometrar o tempo de manifestação avisava a todos do término, e então os manifestantes voltavam com suas bicicletas para as calçadas no entorno e ficavam mais algum tempo conversando.

Com o passar dos dias de intervenção, compareceram também jornalistas, o que resultou na divulgação dos atos em alguns jornais locais de grande circulação.²³ Alguns repórteres, antes dos atos, procuravam depoimentos de pessoas que estiveram presentes na ocasião do atropelamento de 2011. Pelo que notei, eles tiveram alguma dificuldade de coletar esses depoimentos, pois escutei manifestações de pessoas que se enquadravam no perfil, mas que não tinham interesse em fazer o relato, indicando que já haviam falado várias vezes sobre o assunto e que agora outras pessoas deveriam fazê-lo.

Em 25 de fevereiro de 2016, dia que marcava a data do atropelamento, além da interrupção do trânsito por cinco minutos foi realizada, em seguida, uma celebração no terreno ao lado do viaduto da Av. Borges de Medeiros. Não por acaso, se trata do local cedido pela prefeitura para a reinauguração (ainda pendente) da oficina comunitária da Cidade da Bicicleta. Lá foram vendidas comidas e bebidas por algumas iniciativas locais, assim como foram apresentadas atrações musicais que compuseram o cenário do extenso gramado naquela noite quente, iluminado pelos postes de luz da avenida ao lado. Nas conversas entre os presentes, eram feitos comentários indignados com o andamento do processo contra Ricardo Neis, e algumas pessoas relataram que, naqueles últimos dias, assistiram novamente ao vídeo que registrou o atropelamento. Em dado momento, um membro da Mobicidade, há pouco tempo na associação, foi ao microfone após a apresentação de um dos grupos musicais para falar com o público e, ao afirmar que era um evento para lembrarmos do “acidente”, vários presentes, de imediato, gritam em coro: “Não foi acidente!”.

23 GAÚCHAZH, 2016b; SUL 21, 2016.

Figura 1 - Ato relativo aos 5 anos do atropelamento



Fonte: MOBICIDADE²⁴

Se, em fevereiro de 2016, os membros da Mobicidade organizaram uma manifestação sem figurarem como “representantes”, posteriormente utilizaram da representatividade da associação para, de outra maneira, darem visibilidade ao caso.

Em outubro do mesmo ano, e mais uma vez em uma reunião da Mobicidade no Café Vulp, alguns presentes levantaram a pauta sobre a necessidade de dar visibilidade mais uma vez ao julgamento de Ricardo Neis, que ocorreria no mês seguinte. Na discussão, consideraram importante chamar a atenção da imprensa e da população sobre a iminência do fato. Além de redigir e divulgar uma carta aberta, outra proposta foi a de a associação organizar um debate, convidando algum especialista na área jurídica e representantes de organizações voltadas para o tema da mobilidade, tanto “autônomas” (como a Fundação Thiago Gonzaga²⁵ e o ZISPOA²⁶)

24 Disponível em: <<https://www.mobicidade.org/cinco-anos-de-impunidade/>>. Último acesso: 9 fev. 2019.

25 Trata-se de uma ONG voltada para campanhas de conscientização de usuários do sistema de trânsito.

26 Sigla para Zona de Inovação Sustentável de Porto Alegre. É um coletivo voltado para a aplicação de um projeto de sustentabilidade em um perímetro que envolve alguns bairros da cidade.

quanto do poder público (como EPTC e DETRAN/RS). Além disso, cogitaram convidar pessoas que estiveram presentes na edição da Massa Crítica no dia do atropelamento para darem seus depoimentos.

O ponto que, no começo, não foi consensual nessa reunião dizia respeito ao tipo de local que a associação procuraria para realizar o evento. Foi sugerido um local público, como o Parque Farroupilha (conhecido como Redenção), com o argumento de que daria mais visibilidade ao evento, atrairia mais pessoas e não seria necessário pensar em como ciclistas prenderiam suas bicicletas. Além disso, um local aberto se alinharia mais aos pressupostos da associação. De outra parte, foi sugerido um local privado, como um auditório, com o argumento de que um local público como um parque poderia dificultar a aceitação do convite por parte dos representantes de órgãos públicos, e, ainda, haveria o risco de cancelamento do evento em caso de chuva. Por fim, a ideia que vingou foi a segunda proposta.

No mês seguinte, a quatro dias do julgamento em última instância de Ricardo Neis, a Mobicidade promoveu o evento chamado “Vidas em Trânsito” no Studio Clio.²⁷ Se, em fevereiro, a associação não se colocou como representante dos atos, agora a divulgação do evento destacava a parceria da entidade com o centro de eventos que disponibilizou seu espaço. Sendo divulgado no Facebook e com a utilização da imagem de Ricardo Neis, a proposta contou, por fim, com a presença de dois representantes de órgãos de trânsito: uma engenheira do setor de Gerência de Projetos e Estudos de Mobilidade (GPEM) da EPTC, e o diretor-geral do Departamento de Trânsito do Estado do Rio Grande do Sul (DETRAN/RS), Ildo Mário Szinvelski. Também esteve presente o convidado Eduardo Iglesias, um dos ciclistas lesados no atropelamento de 2011.

²⁷ Trata-se de um centro de eventos, situado no bairro Cidade Baixa.

Figura 2 - Cartaz do evento Vidas em Trânsito.



Fonte: MOBICIDADE²⁸

Não sei precisar o número de pessoas que compareceram ao evento, mas foram algumas dezenas. Cadu se encarregou da função de apresentador. Antes das falas dos convidados, foi exibido o vídeo “Lavando a Alma” (MASSA CRÍTICA, 2012), gravado por pessoas atuantes no movimento Massa Crítica, que trata do propósito do movimento, do atropelamento de 2011 e de seu impacto nas edições posteriores da pedalada. Em seguida, Eduardo Iglesias deu o seu depoimento, informando ao público que é “o cara que aparece no vídeo em cima do capô do Golf”. Iglesias levou meses para se recuperar das lesões decorrentes do atropelamento, o que também lhe afetou financeiramente, por ser trabalhador autônomo. Em sua fala, Eduardo se opôs à existência de ciclovias, pois o direito de partilha da via deveria ser garantido. Defendendo a mobilidade em bicicleta como forma de reduzir os problemas no trânsito, afirmou: “a bicicleta deveria ser idolatrada”. A exposição seguinte, da engenheira da EPTC, apresentou o processo de implementação do PDCI na cidade, relacionando os 41 km de ciclovias implementados até então com a redução do número de atropelamentos de ciclistas. Por último, o diretor-geral do DETRAN/RS discursou sobre os desafios de promover a mobilidade em bicicleta frente a limitações “culturais” relativas à centralidade da figura automóvel na sociedade, mas destacou a

28 Disponível em: <<https://www.mobicidade.org/evento-vidas-em-transito/>>. Último acesso: 9 fev. 2019.

redução da mortalidade no trânsito gaúcho nos últimos anos. Após as exposições dos convidados, foi aberta a sessão de perguntas, que foi de curta duração, dado o limite de tempo da disponibilidade do auditório. A ocorrência do evento foi também registrada em matéria do jornal GaúchaZH (2016c).

Em 24 de Novembro de 2016, no Foro Central de Porto Alegre, ocorreu a última instância do julgamento de Ricardo Neis, em júri popular. Compareci ao Foro com alguma esperança de acompanhar o julgamento que ocorria. Aguardei por horas, sem conseguir uma das senhas limitadas disponibilizadas para os cidadãos interessados em assistir à sessão. Restou-me, nesse tempo de espera, acompanhar pela internet, no celular, o Twitter da Mobicidade e do próprio Tribunal de Justiça para saber o que ocorria.

A última instância iniciou em sessão no dia anterior, totalizando cerca de vinte horas de julgamento. Alguns membros da Mobicidade conseguiram acesso à sala onde ele ocorreu. Certo momento, permitiram-me ir ao andar em que ocorria a sessão, mesmo que ainda não me fosse permitido ingressar na sala. Em um intervalo da sessão, encontrei Cadu, o qual me relatou parte do que foi tratado no julgamento, como as tentativas da defesa do réu de justificar o ato cometido, sob alegação de que Ricardo Neis teria acelerado o veículo por ter se sentido ameaçado por alguns ciclistas, e o fato de o réu ter gargalhado quando foi lembrado pela promotoria do processo que respondeu por agressão à ex-esposa. O clima era de que a condenação era inevitável, algo que se reforçou quando se aproximou de nós o promotor Amorim, que atuou na acusação, e cumprimentou Cadu, que, por sua vez, lhe agradeceu pelo esforço, e me apresentou. Nessa conversa, ambos reconheceram o esforço do advogado de defesa no cumprimento de sua obrigação, mesmo tratando-se de uma defesa do indefensável.

Após o intervalo da sessão, me dirigi à calçada em frente prédio do Foro. Soube através do grupo da Mobicidade no aplicativo Telegram que lá havia alguns membros da Mobicidade e do coletivo Pedal das Gurias, também aguardando a decisão. Diversas bicicletas estavam estacionadas junto à grade que cerca o Foro. Em algumas delas, estavam fixados cartazes de protesto contendo a figura de um automóvel em forma de revólver. Praticamente todas as pessoas presentes eram mulheres.

Cumprimentei quem eu conhecia e levei as informações que me foram repassadas anteriormente por Cadu. Seguimos acompanhando via internet as informações repassadas até o momento em que soubemos do veredicto: o júri considerou Ricardo Neis culpado das acusações e lhe foi estipulada uma pena de doze anos e nove meses de prisão. Nesse momento, houve gritos de comemoração, que se repetiram quando saíram do prédio Cadu, André e Maurício, os quais assistiram ao julgamento. Era visível o contraste entre a euforia na comemoração de quem estava do lado de fora e a seriedade dos que recém haviam saído do prédio. Espontaneamente, questionei Cadu: “Que cara é essa? Não ficaram felizes?”. Recebi uma resposta negativa, considerando que não era algo pelo qual deveríamos ficar “contentes”.

Além do incidente envolvendo a Massa Crítica de 2011, em Porto Alegre ocorreram outros atropelamentos que foram relatados como parte da motivação para o empenho de membros da Mobicidade. Como foi o caso descrito na carta aberta da associação, dirigida ao prefeito em exercício na ocasião, José Fortunatti, em 2014:

Porto Alegre, 21 de março de 2014.

Nesta quinta-feira, dia 20 de março, duas meninas foram mortas, em Porto Alegre, ao serem atropeladas por ônibus, com intervalo de menos de nove horas. Uma se chamava Patrícia Silva de Figueiredo, tinha 21 anos, e a outra era Daíse Duarte Lopes, de 19 anos, ambas eram estudantes da Universidade Federal do Rio Grande do Sul (UFRGS).²⁹

Tais casos não só sensibilizaram quem se envolvia com o tema da mobilidade em bicicleta como também chamou a atenção da imprensa, mesmo que a repercussão não tenha ganhado a magnitude do atropelamento do Massa Crítica:

Duas mulheres, jovens, estudando na universidade, duas horas de diferença, uma em cada extremo da cidade, mortas por ônibus. Foi uma série de tristes coincidências que para a imprensa era um prato cheio [...] Eu conheci a

29 Disponível em: <<https://www.mobicidade.org/carta-aberta-sobre-as-mortes-de-patricia-e-daise/>>. Último acesso: 12 jan. 2018.

Patrícia. Conhecia ela de vista. Mas independente de tu conhecer, tu te coloca no lugar, tu tem empatia. Tu sabe que poderia ter sido tu. Não foi tu. Mas todo dia em que tu sai, tu sabe que pode ser tu. (André).

No mesmo ano das mortes de Patrícia e Daíse, ocorreu uma discussão na Câmara de Vereadores de Porto Alegre, através de audiências públicas solicitadas pela Mobicidade e a ACPA, a respeito do PDCI. A finalidade era a de evitar alterações no plano, como a proposta da prefeitura de modificar o artigo 32, que trata do repasse de vinte por cento da arrecadação em multas para a construção de ciclovias e para a promoção de campanhas de educação no trânsito. Tais audiências ocorreram antes da minha aproximação com a Mobicidade, mas há registros em vídeo, disponíveis na internet, que mostram os discursos de integrantes da associação nessas ocasiões. Transcrevi dois trechos:

No ano passado morreram 126 pessoas no trânsito de Porto Alegre. Nos últimos 5 anos foram 690 mortes. Equivale a quase três vezes o número de mortes na Boate Kiss. Isso sem contar o número de feridos e mutilados, porque isso a EPTC não tem estatística, do número de mutilados e de pessoas que ficam com sequelas o resto da vida [...] A cada dois anos morre no trânsito mais gente do que morreu naquela noite em Santa Maria. Mas isso não parece ser motivo para ter uma ação tão enérgica quanto a que temos hoje em dia com as casas noturnas (Marcelo)³⁰ (AUDIÊNCIA PÚBLICA, 2014b).

Boa noite a todos. Como falaram, eu sou o Carlos Eduardo. O pessoal me conhece por Cadu. Me anunciaram como integrante da Mobicidade. Mas eu queria, nesse momento, desconstruir um pouco essa... esse conceito. Porque, pela lógica, acho que todo mundo já entendeu que esse projeto não faz sentido. E eu gostaria de desconstruir essa orientação, de como membro da Mobicidade, porque eu queria também que cada um de vocês, senhores vereadores, cada um de vocês, na plateia, cada um de vocês, na mesa, descessem um pouco do cargo que vocês representam. Eu queria que cada um de vocês fosse o filho da sua mãe, o irmão do seu irmão, o pai do seu filho, e... uma pessoa de carne e osso que tem necessidades, anseios, desejos, vontades e esperanças. E acredito que cada um de vocês, como eu, compartilham a vontade de continuar vivendo, e viver em paz. Eu podia falar sobre construção de ciclovias, sobre a importância da ciclofaixa, o quanto isso

30 O incidente da Boate Kiss ocorreu em 2013, na cidade de Santa Maria, Rio Grande do Sul. Tratou-se de um incêndio ocorrido durante uma festa na referida casa noturna, no qual morreram mais de duzentos jovens. Dentre os efeitos da repercussão da tragédia, esteve o fato de a Secretaria Municipal de Indústria e Comércio de Porto Alegre (SMIC) intensificar a fiscalização de casas noturnas na cidade, uma atuação que também teve repercussão na mídia (GAÚCHAZH, 2013).

pode implicar na qualidade de vida da população, mas... aquele vídeo que passou, com as plaquinhas dizendo "eu sou Daíse", "eu sou Patrícia" e "sua pressa tirou a minha vida"... eu sou pedestre, sou ciclista. Aquele vídeo, ele... tem praticamente tudo que eu queria dizer, assim. E naquele vídeo, ele pede para que cada um se coloque no lugar de uma pessoa que está prestes a perder a sua vida diariamente no trânsito. Eu poderia ser Daíse todos os dias. Cada uma das pessoas que estão nessa tribuna que andam de bicicleta poderia ser Daíse todos os dias. E eu queria lembrar que a maior causa de mortalidade de jovens da minha idade são acidentes de trânsito. E não são por bicicleta, são por carro. E queria que todo mundo aqui, independente da função, independente do partido, da legenda, do que faz da vida, pensasse como pensa, pensasse com o coração, e pensasse que nós temos vinte por cento de uma indústria que a gente sabe que é milionária. As pessoas têm muito essa coisa de "indústria da multa". Eu não vejo como indústria da multa, mas enfim... Nós temos um recurso que é muito grande, muito poderoso, que pode ser voltado para a educação e que pode poupar muitas vidas. Pode ser que nós tenhamos 395 quilômetros de ciclovias implantadas em Porto Alegre em um período, sei lá, "x", de tempo. Mas o que nós vamos fazer hoje para as pessoas não morrerem mais? E eu quero que sejam feitas ações de educação. E eu quero que continue a lei dos 20%, e eu peço, por favor, que cada um dos vereadores que estão aqui presentes passe para seus companheiros que não estão aqui presentes que, de coração... não vamos mais em enterro, não vou mais pendurar bicicleta branca em poste³¹... eu não aguento mais isso. Obrigado (Cadu) (AUDIÊNCIA PÚBLICA, 2014a).

A questão da morte é relacionada, nos relatos de membros da associação sobre acontecimentos que motivaram seu engajamento, à percepção de uma necessidade de exigir providências do poder público, ente visto como responsável por um "contexto" de trânsito no qual essas mortes tornaram-se possíveis.

As que eu percebi, normalmente... sempre acontecem onde não tem fiscalização de trânsito. Baltazar de Oliveira Garcia não tem fiscalização preventiva. Vila dos Papeleiros não preciso nem te dizer. A menina que morreu em frente ao Tesourinha foi exceção, pois ali sempre tem viatura da EPTC. Ela foi exceção, que foi na região central (André).

31 Essa referência é relativa à *Ghost Bike*. Trata-se de uma iniciativa que visa homenagear pessoas que faleceram em decorrência de atropelamentos, normalmente ciclistas (mas soube do caso de um rapaz vitimado quando se deslocava em um skate). É realizada uma pedalada, com um trajeto que tenha visibilidade e que termina no local onde ocorreu a tragédia, no qual é colocada uma bicicleta branca, presa a algum poste ou onde for mais conveniente. Conforme André, a *Ghost Bike* é semelhante à Massa Crítica: não tem representantes, podendo ser organizada por quem desejar. Há uma pessoa que normalmente adequa as bicicletas a serem penduradas, mas que pede para não ter a sua identidade revelada, e por vezes utiliza uma máscara nos atos para evitar ser fotografada.

Outro exemplo dessa relação consta na carta aberta da Mobicidade dirigida ao prefeito, em relação ao atropelamento de ciclistas na Av. Beira-Rio, em 2014³²:

Prezado sr. prefeito José Fortunati,

Tendo em vista o atropelamento de três ciclistas sobre a nova ciclovia da Avenida Edvaldo Pereira Paiva (Beira-Rio), na saída do Parque Gigante, a Mobicidade vem por meio desta chamar a sua atenção para esse e outros pontos problemáticos nas ciclovias já implantadas em Porto Alegre, que colocam em risco a segurança dos ciclistas. Garantir a segurança nas ciclovias, principalmente nos cruzamentos, é crucial para que não ocorram mais casos como este último, ou pior, casos de óbito, como houve infelizmente com o jovem Davi Santos de Moura, de 14 anos, que pedalava por uma ciclovia no bairro Restinga e foi atropelado por um caminhão.

Na carta, seguem recomendações da associação à prefeitura para a adequação de trechos em treze ciclovias da cidade, de forma a promover uma maior segurança para seus usuários. Ao final, o documento agrega à manifestação a disposição da Mobicidade para colaborar com projetos de mobilidade em Porto Alegre, indicando a sua atuação não apenas reivindicativa, mas também propositiva:

Salientamos que para esses casos existem soluções extremamente simples e baratas, que incluem pouco mais que sinalização horizontal e vertical, além de tachões. A Mobicidade continua disposta a trabalhar junto com a Prefeitura Municipal e demais órgãos responsáveis, como EPTC, para resolver estes problemas e evitar novos atropelamentos e fatalidades.

Mesmo sem a perda de entes queridos no atropelamento de 2011, o sentimento de “poderia ter sido eu” (ZÜGE JUNIOR, 2015) ou alguma pessoa próxima é manifesto por membros da Mobicidade. Conforme relatado anteriormente, as notícias de agressões a ciclistas remetem às experiências de quem já há alguns anos utiliza a bicicleta como seu principal modal de locomoção. Experiências que, embora sejam vistas e defendidas como positivas, envolvem diversos momentos de risco às suas integridades físicas. A ameaça às suas vidas é entendida como resultado do não reconhecimento do direito das pessoas de utilizarem a bicicleta como meio de

32 Disponível em: <<https://www.mobicidade.org/?s=beira+rio>>. Último acesso: 09 fev. 2019.

transporte. Isto nos é demonstrado pelo relato de André, que discorre sobre como ele foi afetado pela notícia do atropelamento do Massa Crítica, o qual o motivou a participar tanto de tal movimento quanto de outras iniciativas, como o Fórum Mundial da Bicicleta:

Acho que foi automático, porque quando aconteceu o atropelamento da Massa Crítica, acho que todo mundo que pedalava já sentiu que aquilo não era um fato isolado. Todo mundo vivia aquilo no seu dia a dia. Eu tomava fechada de carro. Aí quando aquela galera, que eu não conhecia... foi meio que empatia. O que eles sofreram, eu sofri. Na primeira, eu fui na internet procurar [...] perguntaram como fazia e disseram "só vem". Aí comecei a ir, conheci gente legal. Tinha uma galera que já tava organizando o Fórum Mundial da Bicicleta. Eu fui em reuniões preparatórias, mas só olhei... (André).

Quando conheci André, este contou sobre a morte de um ciclista que tinha ocorrido poucos dias antes no Beco do Paulino, na zona norte da capital, região onde já havia morado. Uma semana antes do ocorrido, e após uma reunião que envolveu técnicos da EPTC (na qual André estava presente como representante da Mobicidade), ele se dirigiu a um deles, informando a necessidade de sinalização, até então inexistente, no exato local em que posteriormente um caminhão veio a atropelar e matar o referido ciclista, em setembro de 2015 (G1, 2015). André afirmou ter recebido como resposta do técnico o questionamento: "mas já morreu alguém ali?".

Mais do que exigir a responsabilização de atropeladores, membros da Mobicidade manifestaram o entendimento de que há responsabilidade da administração municipal por tais ocorrências, pois a devida implementação do PDCI poderia ter evitado não apenas o incidente de 2011, mas também as mortes que aconteceram antes e depois do fato. Além disso, relacionam o fato de o PDCI não ser devidamente implementado a uma persistência da prefeitura de favorecer a mobilidade em automóvel na cidade em detrimento de outras formas de mobilidade.

A principal preocupação que eu acompanhei na Mobicidade quanto ao caso de Ricardo Neis se referia ao que uma absolvição do réu poderia acarretar no contexto de trânsito da cidade. O veredicto também serviria como medida para avaliar a efetividade das ações do coletivo de promover publicamente o debate sobre a

questão. Dani, inclusive, afirmou que, caso Neis fosse absolvido, sugeriria que os membros da associação a dissolvessem e passassem a “negar o Estado”.

O embate contra tentativas de deslegitimar o uso da bicicleta como meio transporte era acompanhado de um sentimento de permissividade de agressões cometidas por condutores de veículos motorizados contra ciclistas. O que não significa que, de forma geral, fosse uma reação à “impunidade”. “Como assim, impunidade?”, foi a questão levantada por Cadu, quando conversamos no Café Vulp na semana seguinte. “Eu não quero que o cara seja preso como forma de resolver”. Mas Cadu disse ter ficado contente com as manifestações publicizadas por pessoas envolvidas no ato dos 5 anos do atropelamento, incluindo as feitas à imprensa, por não conterem um teor “punitivista” – ou seja, de que a prisão desses agressores, em si, seria a solução –, mas sim o de chamar a atenção para o problema e para a necessidade de cuidado que motoristas devem ter em relação às pessoas que se deslocam com bicicleta.

A perspectiva de membros da Mobicidade de promover a mobilidade em bicicleta também não expressa uma aversão à existência do automóvel, mas ao seu uso excessivo em um sistema de trânsito e à priorização da fluidez desse modal em detrimento da segurança dos demais sujeitos que circulam pela cidade. Preocupações como as de Cadu (expressa no parágrafo anterior) se referem ao risco de casos como o de Ricardo Neis serem considerados exclusivamente “culpa” de motoristas “imprudentes”. No entanto, a visibilidade do ocorrido em 2011 na mídia, conforme relatos, ganhou certos contornos que colocaram a questão como uma disputa entre ciclistas e motoristas de automóvel, e não entre esses sujeitos e o Estado.

Quando o motorista foi apontado, eu lembro que eu dei uma entrevista para a Folha de São Paulo na época do atropelamento, eu entre outros, e que a entrevista foi completamente distorcida. O título da matéria era: “ciclistas declaram guerra aos monstrosistas”. Então quem era motorista se sentiu extremamente acusado e atacado (Lívia).

A perspectiva de não ser “contra motoristas” faz da Mobicidade uma organização que, mesmo focando na mobilidade em bicicleta, tenha uma perspectiva de partilha dos espaços de mobilidade entre os diferentes modais.

Eu nunca levantei nenhuma bandeira. Mas eu não levanto a bandeira porque eu não me sinto preparada para. Logo no início, eu não queria me misturar no movimento da bicicleta porque eu usava carro pra caramba. A Mobicidade, ela é “mobilidade urbana”, ela não nega nenhum dos sistemas, ela quer que todos eles funcionem (Tássia).

Ao responsabilizar a prefeitura, relacionando atropelamentos com a ausência de políticas de mobilidade, os membros da Mobicidade, assim como de outros coletivos similares na cidade, questionam a ideia de “acidente”, comumente utilizada para definir os acontecimentos de trânsito que envolvem colisões ou atropelamentos. Portanto, ao dizer que “não foi acidente”, não se referem somente à intenção de Ricardo Neis de acelerar o seu veículo contra aqueles participantes da Massa Crítica, mas também ao fato de que tais acontecimentos trágicos fazem parte do trânsito tal como tem se constituído através de uma “motorização excessiva”, não sendo uma “exceção à regra”. “Desastre de trânsito” é outra designação possível para esse tipo de acontecimento, que certa vez me foi sugerida por Cadu, dizendo ter sido a melhor expressão que tinha encontrado até o momento. Na categoria dos “desastres”, é possível encarar as colisões ou atropelamentos como racionalmente compreensíveis, decorrentes de “riscos” que podem ser prevenidos.

Fraiman e Rossal (2005; 2007) tratam de forma crítica o termo “acidente” para o acontecimento de trânsito que envolve violência. Conforme os autores, existe uma desconexão entre a dimensão simbólica expressa na norma e o acontecimento real:

Y allí reside su especificidad, lo simbólico exteriorizado por las normas de tránsito no consigue anudar lo Real. Las normas no logran simbolizarlo, lo eluden eufemizándolo, desplazando el acontecimiento – la muerte como real – para apenas abordar de forma residual la interacción del sujeto con el Estado. Es decir, lo simbólico realiza una operación ilusoria constituyendo una relación que vincula a los sujetos con el Estado. De esta manera, vela el intercambio de violencia que opera entre aquellos en el tránsito (2005, p. 39).

Para os autores, a forma como esse tipo de acontecimento é tratado, na aplicação de uma racionalidade instrumental, “dessacraliza” a morte decorrente desse tipo de acontecimento, o desumanizando (2007). A dimensão normativa não considera

o “real”: o sangue, o corpo, os destroços, o sofrimento das pessoas envolvidas. O “acidente” é visto como uma eventualidade, passageira, praticada por sujeitos anônimos, à parte de uma pretensa lógica igualitária do trânsito. É um acontecimento que é “apagado” após a sua ocorrência, tratado à parte do ambiente de trânsito, como um “desvio”. Fraiman e Rossal, antropologicamente, consideram que os eventos qualificados como “acidentes” são “microcenos”, através das quais é possível perceber os “macro dramas” de uma determinada sociedade (2005). Isso por tratarem o “trânsito” como um “fato social total”, por se relacionar com a totalidade do social moderno capitalista, ser multidimensional e envolver trocas entre sujeitos. Os autores afirmam que uma eufemização da violência no trânsito, através da ideia de “acidente”, é uma forma de o Estado manter a continuidade de um sistema de circulação que atende às demandas econômicas capitalistas, mesmo que isso envolva a recorrência de mortes. O reconhecimento de que os acontecimentos violentos no trânsito são a expressão da forma como ele se constitui implicaria em uma crise e em uma necessária mudança social profunda, ou mesmo “revolucionária” (2007).

Quando ciclistas se manifestam em relação a atropelamentos, dramatizando essas experiências vividas, buscando dar visibilidade à discussão e denunciando a responsabilidade do Estado, é possível considerar que almejam conectar essas dimensões reais e simbólicas, acusando os “sinistros” ou “desastres” de trânsito como partes que lhe são inerentes, e defendendo que a forma de evitá-los envolve uma mudança profunda na lógica de circulação urbana e de convívio no espaço público. Assim como consideram a necessidade de mudanças nas práticas cotidianas de quem circula no trânsito porto-alegrense, os membros da Mobicidade entendem que também é necessária uma mudança nas práticas de gestão desse ambiente.

Marcelo, na sua fala transcrita anteriormente, compara a postura de reação da prefeitura de Porto Alegre quanto à repercussão da tragédia na Boate Kiss com a sua postura em relação ao índice de mortalidade no trânsito da cidade. Conforme Marcelo, uma postura motivada pelo primeiro caso (a intensificação da fiscalização das casas noturnas da cidade) mais enérgica do que no segundo não se justificaria pelo número de mortes.

Arosi (2017) também classificou o incidente de incêndio na Boate Kiss como um “evento crítico” no sentido proposto por Veena Das (1995). Arosi tratou sobre como

a perda de parentes na tragédia de Santa Maria transformou a rotina de familiares das vítimas, que buscaram dar visibilidade ao caso e recorreram ao sistema judicial, na tentativa de exigir a responsabilização de entes públicos pelo acontecimento. Conforme a autora, a excepcionalidade do fato como “evento crítico” não é conferida tão somente por ter sido um incêndio, nem mesmo por sua qualificação como “desastre” através do decreto de situação de emergência por parte da prefeitura daquela cidade. A “tragédia” de Santa Maria se distingue de outros “desastres” pela forma como o evento foi percebido, pela morte de mais de 200 jovens, pelo impacto na vida dos familiares e na cidade como um todo, pela reação desses familiares, da população da cidade e do Estado, cujos agentes tiveram que tomar providências, assim como pela comoção gerada na repercussão midiática do fato em âmbito nacional e internacional.

A análise de Arosi permite pensar no quanto o caso do atropelamento do Massa Crítica teria mais proximidade com o incidente da Boate Kiss do que com os diversos casos de mortes por atropelamento em Porto Alegre. O crime de Ricardo Neis fugiu a uma “normalidade” dos eventos de atropelamento: foi registrado em vídeo; teve evidenciada a intencionalidade do ato; foi cometido contra várias pessoas – temos que considerar que Neis acelerou o veículo contra todos os ciclistas que estavam à sua frente, incluindo os que conseguiram se esquivar –; e ocorreu em um ato de manifestação política. Como afirmou Lúvia, um ato que “teve a força de um ataque terrorista”. Assim como o incêndio na Boate Kiss não foi um incêndio qualquer, o atropelamento do Massa Crítica não foi um “acidente de trânsito” qualquer. Foi algo que se distinguiu do que comumente se aponta como “acidente”, este ao mesmo tempo banalizado e tratado como externo à rotina do trânsito.

Paralelamente, o evento do atropelamento é relacionado à iniciativa de sujeitos que, de forma coletiva, buscaram evidenciar a responsabilidade da gestão municipal por esse e outros atropelamentos recorrentes na cidade, mesmo que os demais casos não tenham gerado a mesma repercussão e que o tema da mobilidade em bicicleta tenha perdido progressivamente espaço de divulgação na mídia nos anos posteriores ao de 2011 (OLIVEIRA, 2017). Se o atropelamento do Massa Crítica se distingue de outras agressões no trânsito, o empenho dos sujeitos engajados na Mobicidade, entre outros coletivos relacionados à mobilidade em bicicleta, é voltado para a denúncia de

que o crime de Ricardo Neis é expressão de uma violência estrutural do trânsito, decorrente do “carrocentrismo”³³ e da ausência de políticas de mobilidade promotoras de uma melhor condição de vida da população. É o esforço de desconstruir, ao mesmo tempo, tanto a “excepcionalidade” do atropelamento de 2011 (sem banalizar a sua relevância), o relacionando ao drama cotidiano da violência no trânsito, quanto a banalização das diversas mortes ocorridas no ambiente de circulação.

33 Termo utilizado para designar a centralidade do automóvel no planejamento urbano e em políticas de mobilidade.

2 A ORGANIZAÇÃO DA MOBICIDADE E SUA INTERAÇÃO COM LUGARES DA CIDADE

Conforme as narrativas dos interlocutores da pesquisa, a Mobicidade surgiu em meio a um processo de denúncia da violência do trânsito como algo decorrente da forma como este é gerido e vivenciado. Em tal processo, impulsionado pelo caso do atropelamento da Massa Crítica em 2011, alguns sujeitos consideraram que uma associação legalmente reconhecida possibilitaria formas adicionais de pressão política. Dessa maneira, buscaram conciliar pressupostos de organização semelhantes aos da Massa Crítica — de “horizontalidade” e “consenso”, com aversão a perspectivas hierárquicas e burocráticas —, com uma atuação em relação ao poder público através da linguagem reconhecida por este último.

Neste capítulo, parto do meu contato com a Mobicidade para tratar da sua rotina de organização e, posteriormente, do seu vínculo com alguns “lugares” da cidade de Porto Alegre, com a finalidade de demonstrar como o coletivo procura manter o “espírito da Massa Crítica”.

2.1 Aproximação com a Mobicidade e Pressupostos da Associação

Soube da existência da Mobicidade por uma circunstância não relacionada diretamente à mobilidade em bicicleta. Ao final do mês de Abril de 2014, um evento ganhou as manchetes nos jornais locais de Porto Alegre: a realização de um teste de alteração do tempo dos semáforos para pedestres em determinada região da cidade. Tal procedimento foi motivado por um projeto de lei³⁴ que determinava o tempo mínimo

34 O Projeto de Lei do Legislativo n.º 211/13, proposto pelo vereador Marcelo Sgarbossa do Partido dos Trabalhadores (PT), foi uma emenda ao Estatuto do Pedestre (Lei nº 10.199 de 2007).

de trinta segundos para a travessia de pedestres em todos os semáforos do tipo. A proposta foi motivada pelo argumento de que o sistema vigente era prejudicial para os pedestres: estes tinham que aguardar muito tempo para ter o direito à travessia e, quando o tinham, deveriam fazê-la em um intervalo muitas vezes insuficiente. A emenda foi aprovada pelo prefeito José Fortunatti e, após a sua aplicação, foi testada sob a coordenação da EPTC. Houve transtornos durante os testes, como congestionamentos acima do normal e bloqueios de cruzamentos por motoristas (agravando os engarrafamentos) (JORNAL DO COMÉRCIO, 2014; GAÚCHAZH, 2014a), o que motivou o prefeito a reconsiderar a sua decisão e vetar a proposta (GAÚCHAZH, 2014c). Em uma reportagem do Jornal METRO (2014) sobre o assunto, foram expostos os posicionamentos de Marcelo, da Mobicidade, a favor do projeto, e de um engenheiro de trânsito, contra. O fato de uma associação que pauta a mobilidade em bicicleta se posicionar publicamente em prol da demanda da circulação pedestre chamou a minha atenção:

Na época em que tomei conhecimento da notícia, ainda não cogitava abordar organizações voltadas politicamente para a mobilidade urbana. Pretendia pesquisar sobre o cotidiano de trânsito de outras formas, mas enfrentei dificuldades. Foi em 2015 que, recordando da existência da Mobicidade, resolvi buscar mais informações sobre o coletivo e contatá-lo.

Contatei a Mobicidade através do endereço de e-mail disponibilizado no *website* da associação.³⁵ Reparei que no site constava, também, um número de telefone celular, mas não informava o endereço de uma sede do coletivo. Na mensagem, relatei meu interesse em realizar uma pesquisa acerca do engajamento político em torno da questão do uso da bicicleta na cidade, ou “cicloativismo.”³⁶ Soube, depois, que a minha mensagem foi direcionada para a lista de e-mails dos membros da Mobicidade.

A primeira pessoa que se dispôs a agendar uma conversa foi Cadu. Ele sugeriu que nos encontrássemos em um café situado no bairro Santana. Lá, sou bem recebido

35 <<http://www.mobicidade.org>>. Último acesso: 09 fev. 2019.

36 Conforme Xavier (2011), “cicloativismo” é o engajamento que envolve repertórios de contestação e de reivindicação em relação ao Estado e à sociedade civil, com vistas a defender e a promover o uso da bicicleta como meio de transporte.

pelo rapaz de óculos, que nessa primeira conversa me deixou a par das principais diretrizes de funcionamento da Mobicidade, assim como das concepções sobre mobilidade urbana que perpassam a associação, o que pude acompanhar durante o processo de imersão.

A Mobicidade, desde a minha aproximação, conta com cerca de 100 membros filiados. Conforme Cadu, do total de associados, entre 20 e 25 pessoas costumam participar de ao menos uma ação do coletivo, e cerca de 5 se envolvem de alguma forma com todas as propostas. Este último padrão se manteve durante meu contato com o coletivo, mas a incidência de participação eventual parece ter diminuído com o tempo. Esse perfil da associação é relacionado por seus membros aos pressupostos de organização. A prerrogativa da Mobicidade é de que a participação dos membros em ações deve ser voluntária, caso tenham disponibilidade, se sintam confortáveis para tanto e possam contribuir de acordo com as suas capacidades e conhecimentos. De forma aliada, várias vezes foi mencionado o pouco tempo disponível de muitos membros para participarem, principalmente, das reuniões.

Mesmo com um baixo percentual de membros atuantes em relação ao total de filiados, é frisada a relevância do número de associados registrados. Afinal, são 100 cidadãos que estão formalmente de acordo com determinada proposta que alguns membros formularam, algo considerado útil no diálogo da associação com órgãos públicos. Diálogo este que, conforme as narrativas sobre o surgimento da associação, era justamente a motivação de seus fundadores para criá-la. Quando me aproximei da Mobicidade, um aspecto negociado com os membros com os quais interagi foi o de me filiar à associação como retribuição pelo acolhimento na rotina do coletivo, me tornando mais um apoiador e considerando possibilidades de contribuir para a associação.

Para se associar à Mobicidade, na época da minha aproximação com o coletivo, solicitava-se o preenchimento de uma ficha de filiação no seu *website*. Além dos dados pessoais da pessoa interessada (como RG e CPF), o formulário demandava informações sobre a área de formação no ensino superior em alguma das seguintes opções (caso o tivesse): Arquitetura e Urbanismo; Advocacia e Legislação; Comunicação e Design; Contabilidade; Engenharia; e Estatística. Outro campo para preenchimento questionava em qual área de atuação do coletivo o membro

considerava que poderia contribuir: assessoria de imprensa; atividades e eventos; educação para o trânsito; pesquisa, dados e estatísticas; infraestrutura e espaços urbanos; relações políticas; e, por fim, relações públicas. Mesmo indicando tais áreas de atuação, os membros não possuíam cargos fixos relativos a essas atividades, nem lhes era exigida uma formação específica para delas participar.

Os dados sobre a área de formação e preferência de atuação já indicavam interesses de ação da Mobicidade e demandas de categorias de conhecimento técnico para articulá-los, tais como: legislação, tanto referente a trânsito quanto a normativas da gestão municipal; produção de dados estatísticos a respeito de mobilidade urbana; formulação de projetos viários; burocracia necessária para a manutenção da associação como pessoa jurídica; e, ainda, formas de divulgação das ações e propostas do coletivo.

Na ficha de filiação, também constava a questão: “Você gostaria de participar como sócio-ativista ou sócio-simples?”. Membros da categoria “ativista” seriam convidados para reuniões ordinárias, ações e organização de atividades da Mobicidade. Já os da categoria “simples” seriam convocados apenas para assembleias e poderiam acompanhar o grupo de e-mails da associação. Na época, me registrei como sócio-ativista, dado o interesse em participar das atividades da associação, tanto para a realização da pesquisa, quanto para possibilitar o processo de retribuição ao coletivo.

Entre os anos de 2016 e 2017, o processo de filiação deixou de fazer distinção entre modalidades de ativista e de consultar os novos filiados acerca de áreas de formação e possíveis áreas de atuação na Mobicidade. Tal mudança fez parte de um processo no coletivo de reformulação de alguns aspectos organizativos, com a finalidade de agregar mais membros, não apenas como apoiadores filiados, mas também como participantes das reuniões e dos projetos do coletivo. Essa reformulação, que envolve reflexões e dilemas de membros do coletivo quanto aos propósitos da Mobicidade, será retomada em outro momento.

Na Mobicidade, a definição de cargos em uma hierarquia é apenas uma formalidade exigida para seu registro como pessoa jurídica. Na prática, tal definição não confere responsabilidade adicional ou autoridade a quem é registrado em algum cargo. Tais postos sempre foram sorteados, conforme relatos e a última assembleia

geral que acompanhei, em 2017. Situação na qual, inclusive, solicitei que meu nome não fosse incluso nos papéis que seriam utilizados no sorteio, para não correr o risco de ser eleito coordenador administrativo, a mais alta posição formalmente estabelecida do coletivo, uma vez que também estava presente como pesquisador que defenderia uma tese que trata da associação. Pedido que foi prontamente acatado pelos presentes. O conjunto dos cargos compõe a “diretoria” da associação, dividida em: conselho fiscal (com três integrantes), coordenação de finanças, coordenação organizacional³⁷ e coordenação administrativa. Este último posto é o único que de alguma forma mobiliza quem a ocupa, mas apenas para a assinatura de documentos quando alguma burocracia é exigida.

O vínculo dos membros com a Mobicidade, assim como a sua participação nas decisões e proposições do coletivo, envolvem concepções sobre “horizontalidade” e “consenso”. O caráter “horizontal” tem relação com o descrito nos parágrafos anteriores: não há uma hierarquia que defina obrigações e autoridade entre os membros. Todos podem contribuir para decisões e propor ações para o coletivo, como escrever uma carta aberta ao prefeito em função de um atropelamento de ciclista, organizar um debate sobre mobilidade urbana, participar de um evento sobre mobilidade promovido pela EPTC ou pelo DETRAN, entre outras coisas. As manifestações dos membros podem ocorrer tanto nas reuniões quanto através do envio de mensagens no grupo de e-mails do coletivo.

Qualquer membro da associação pode expor aos demais algum projeto de ação a ser realizada em nome da Mobicidade. Ao mesmo tempo, deve indicar se precisa de apoio de mais pessoas ou se pode realizá-lo por conta própria. Além disso, a exposição da proposta é também uma consulta aos demais membros, para saber se há alguma oposição. Caso alguém se sinta incomodado com o fato de uma determinada ação ser realizada em nome do coletivo, manifestar tal posição implica no impedimento da execução da proposta. Dentro da concepção do coletivo de organização “horizontal”, é dessa forma que são estabelecidas as decisões por “consenso”, em relação às quais não é preciso que todos os membros se manifestem.

37 Na situação da assembleia que presenciei, Paulo foi sorteado para este cargo, um rapaz que havia recém se aproximado na Mobicidade, sendo aquela a primeira reunião presencial da qual participava.

Caso não haja oposição declarada, os propositores da ação têm liberdade para colocá-la em prática, se tiverem as condições para tanto.

No período em que acompanhei a Mobicidade, houve apenas uma ocasião na qual não ocorreu o consenso, mas de forma distinta da definida pelo coletivo. Após um membro consultar os demais, via grupo de e-mails, sobre a possibilidade de divulgar no *website* da Mobicidade uma iniciativa de outro coletivo relacionado à mobilidade em bicicleta, este membro recebeu uma mensagem privada de outro, que manifestou discordância. O propositor da ideia expôs o fato no grupo de e-mails, comunicando que sua sugestão, portanto, não seria colocada em prática, e lamentando que a oposição não tenha sido manifesta de forma aberta aos demais. Em outro momento, soube de apenas uma ocasião na qual houve um “impasse” quanto a uma decisão, o que ocorreu antes de eu conhecer a Mobicidade. Conforme Dani, o membro que discordou em meio ao debate acabou se afastando da associação.

As reuniões da Mobicidade, durante a pesquisa, nem sempre foram regulares. Por vezes, essas eram propostas por membros devido a alguma necessidade específica, ou por um acúmulo de pautas a serem debatidas. Entre os anos de 2016 e 2017, a associação chegou a estabelecer uma rotina de encontros, cuja regularidade variou conforme a avaliação de sua necessidade. Mesmo dispondo do ambiente virtual do grupo de e-mails, era frisada a necessidade do contato presencial para deliberação de pautas sobre ações do coletivo, bem como acerca de sua organização interna. O grupo de e-mails serve como ferramenta para filiados fazerem comunicados e consultas, e possui um caráter informativo, deliberando apenas em relação a questões urgentes. Questões, estas, tais como o aviso de alguma audiência ou ação da prefeitura acerca da mobilidade a ser realizada muito em breve, o convite de algum jornalista interessado em entrevistar um membro, ou a eminência do encerramento de um prazo relativo a algum projeto ou procedimento burocrático. Poucas vezes houve debate sobre pautas na troca de e-mails.

As reuniões ocorrem em um tom informal, como conversas. Como será tratado mais adiante, elas ocorreram em diferentes lugares, como estabelecimentos comerciais, uma praça, uma ocupação, etc. Os dias e horários variavam, mas em

geral ocorreram em dias úteis, após às 19 horas, permitindo a quem trabalha durante o dia poder comparecer.

Durante as reuniões, fui conhecendo membros da associação, sendo os até então mencionados neste trabalho aqueles com os quais mais tive contato no período da pesquisa. Sempre que me apresentava, indicava meu interesse na pesquisa, o que, curiosamente, não motivava perguntas a respeito. Desde o primeiro momento, não tive aquela sensação de ser um “intruso” observando o coletivo — algo que, considerando a tradição da Antropologia, era justamente o que me inquietava. Com o tempo, fui percebendo que isso poderia se dever à postura de membros do coletivo. O cadastro de novos sócios não passava por uma avaliação, sendo prontamente registrado, e estes, então, eram inclusos no grupo de e-mails. Além disso, os associados mais antigos estavam acostumados a ceder entrevistas para jornais e mesmo para pesquisadores. As reuniões eram abertas ao público, contando inclusive com divulgação no *website* da associação, informando dia, local e hora. Por vezes, reuniões contaram com a presença de pessoas não associadas, que tinham curiosidade sobre a atuação do coletivo. Dessa maneira, a ideia da Mobicidade era de que as reuniões também servissem como forma de divulgação das propostas da associação.

Ao final do ano de 2015, quando começaram a ocorrer as primeiras reuniões desde que eu havia feito contato, passei a comparecer nelas, levando um bloco de anotações. Nele, escrevia acerca do que via e o de que era discutido, incluindo a lista de pautas levantadas pelos membros presentes no começo de cada encontro. Na segunda reunião, enquanto anotava a lista de pautas, Tássia questiona: “tu vai fazer a ata?”. Respondi afirmativamente, considerando que isso também serviria como contribuição. Após o encontro, redigi uma ata, tomando como modelo a que foi elaborada anteriormente por Maurício.

A partir da reunião seguinte, fui apelidado de o “homem da ata”. Foram-me dirigidos alguns comentários positivos sobre o registro que encaminhei, além de algumas brincadeiras a esse respeito, que ressaltavam um nível de detalhamento que não era usual nas atas do coletivo. Dessa forma, quando presente, passei a redigir as atas em quase todas as reuniões posteriores, a menos que outra pessoa já tivesse se disponibilizado para tanto.

As atas eram enviadas por e-mail para a lista de contatos da associação. Isso permitia aos demais filiados tomarem conhecimento do que foi tratado nos encontros, bem como opinarem ou mesmo se disporem a colaborar com os projetos propostos nas reuniões.

As pautas tratadas na reunião normalmente abordavam um conjunto de temas a serem debatidos: alguma notícia de ação da prefeitura referente à mobilidade urbana; o convite de algum órgão, associação ou empresa buscando a colaboração da Mobicidade para um projeto; alguma proposta de evento a ser realizado ou em processo de execução pela associação; eventos locais e nacionais que tinham conexão com o tema da mobilidade. Os encontros serviam, portanto, não apenas para discutir ações a serem realizadas pelo coletivo, mas também como momentos de troca de informações a respeito de novidades acerca do tema da mobilidade, principalmente em bicicleta.

2.2 Circuitos de Sociabilidades e de Engajamento Político

A Mobicidade não dispõe de uma sede, o que leva os membros a também deliberarem sobre os locais onde realizam reuniões e assembleias. Existe, na associação, o interesse em fazer seus encontros “circularem” pela cidade. Inclusive, as sugestões de reuniões em locais abertos, como praças, eram vistas com bons olhos, como mais uma maneira não só de “ocupar” espaços da cidade, de forma análoga ao deslocamento em bicicleta no trânsito, mas também de facilitar a presença de uma maior variedade de pessoas, algo relacionado ao interesse do coletivo em promover a visibilidade da associação e de sua proposta. Porém, em certo momento, os membros consideraram as dificuldades em estabelecer esse caráter itinerante das reuniões, e dali por diante quase todas ocorreram em locais fechados. Fato que teve relação com a sua realização no turno da noite e com as constantes possibilidades de chuva em certos períodos do ano. Além disso, para ocorrerem reuniões em tais

estabelecimentos, era necessária a permissão de seus responsáveis e a garantia da possibilidade de os membros presentes deixarem as suas bicicletas em segurança nos locais.

Nesse processo, a maior parte das reuniões ocorreu em estabelecimentos comerciais que tinham aproximação com o tema da mobilidade em bicicleta e/ou nos quais trabalhavam membros da Mobicidade. A seguir, descrevo esses lugares, o que contribui para tratar da relação que a associação procurou estabelecer com a cidade.

A primeira reunião da associação que presenciei ocorreu em novembro de 2015, no Coletivo Bonobo, situado no bairro Bom Fim. A iniciativa é definida como “coletivo e restaurante antiespecista e libertário”.³⁸ Além de oferecer alimentação vegana, o grupo abre o espaço para eventos culturais, como debates sobre questões políticas, cursos de culinária e oficinas de conserto de bicicleta. O local é de propriedade de Marcelo, membro da Mobicidade. Outros associados também já trabalharam no restaurante que, assim como outros estabelecimentos similares da cidade, abre as suas portas para a iniciativa do “almoço sem preço”.³⁹ Conheci o espaço do Bonobo após meu contato com a Mobicidade, quando compareci a um evento relacionado à campanha de arrecadação de fundos para a construção da nova sede Cidade da Bicicleta.

38 Antes, sabia da existência do lugar como “Café Bonobo”.

39 O “almoço sem preço” é a ideia de servir refeições com “preço livre”. O consumidor paga aquilo que considera “justo” ou o que tem disponível no momento.

Figura 3 - Café Bonobo



Fonte: COLETIVO BONOBO, 2016.

No mesmo ano, ocorreu a única reunião em espaço aberto da qual participei. Foi na pequena Praça Berta Starosta, ao lado do viaduto da Rua Ramiro Barcelos, no trecho que passa sobre a Rua Vasco da Gama, também no bairro Bom Fim.

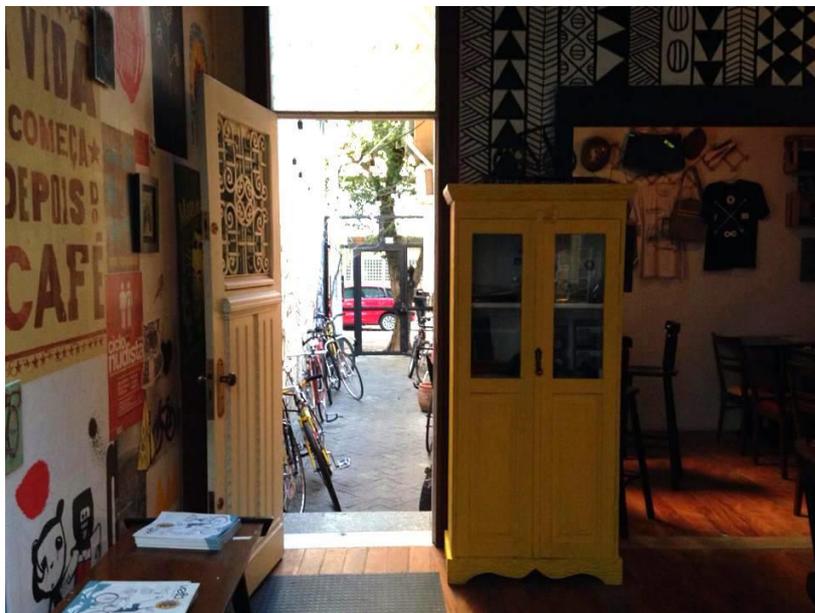
Ao final do ano de 2015, membros da Mobicidade consideraram pertinente estabelecer um local fixo e uma regularidade das reuniões. Isso porque, até então, era recorrente a incerteza manifesta por integrantes na lista de e-mails sobre o local, horário e dia dos encontros. Dentre algumas opções sugeridas, Tássia, sócia do Café Vulp, colocou o estabelecimento à disposição da Mobicidade para reuniões após o término de seu horário de funcionamento. As reuniões passaram a ocorrer quinzenalmente.

O Café Vulp, na época, era situado na Rua Bento Figueiredo, no mesmo bairro dos outros locais de reunião anteriormente mencionados. “A Vulp”⁴⁰, como era

40 Antes da minha aproximação com a Mobicidade, o estabelecimento se situava em outro endereço, no mesmo bairro. Conforme relatos, quando era localizado no endereço anterior, o espaço teve grande relevância como ambiente de interação entre pessoas engajadas de alguma forma pela

conhecida, tratou-se de uma iniciativa desenvolvida por Tássia com duas sócias. A ideia do empreendimento foi motivada pela notícia de que o imóvel onde antes funcionava a oficina da Cidade da Bicicleta teria que ser cedido. Dessa forma, além de ser um café, agregou-se a ideia de ser um espaço para ciclistas, contando, inclusive, no pátio nos fundos da casa, com ferramentas para conserto de bicicleta. O que podia ser percebido por quem frequentasse o estabelecimento, dado o volume de bicicletas que se via no local, seja no corredor de entrada (como mostra a foto abaixo), nos fundos, onde há um bicicletário, ou presas onde fosse possível na calçada em frente ao estabelecimento. Foi um espaço que acolheu eventos voltados para várias iniciativas, principalmente as relativas ao uso da bicicleta. À época, Tássia definiu: “O que nos une hoje nessa casa, com certeza, é a bicicleta”. Assim como no caso do Coletivo Bonobo, conheci o Café Vulp ao comparecer a outro evento relativo à campanha de arrecadação para a inauguração da nova Cidade da Bicicleta.

Figura 4 - Café Vulp



Fonte: VULP, 2015.

mobilidade em bicicleta: “Na outra Vulp tinham as festas. A galera ia, escutava um som, conversava, tomava cerveja e aí começou a ter essa interação entre todo mundo. Todas as vertentes da bici começaram a se encontrar ali” (Dani). Segundo Livia, o público frequentador da “antiga Vulp” era maior do que o do endereço posterior, atribuindo essa mudança ao fato de que, no primeiro caso, as pessoas socializavam no espaço da rua, em frente ao estabelecimento, diferente do caso posterior.

Graças à presença de Tássia nas reuniões, foi possível utilizar o espaço após o horário no qual era aberto ao público. Logo, os encontros ocorriam a partir das 20 horas e em dias úteis. Acabou sendo o local no qual tive contato com a maior parte dos integrantes da Mobicidade que conheci pessoalmente, dado que foi onde ocorreu a maioria das reuniões das quais participei. Ao mesmo tempo, naquele lugar ganhei outro apelido: o “pedestre da Mobicidade”, por ser o único que comparecia frequentemente às reuniões sem bicicleta.

No primeiro semestre de 2017, o Café Vulp encerrou suas atividades. Conforme Tássia, ela e suas sócias resolveram se dedicar a outros projetos. Nesse período, as reuniões passaram a ocorrer mensalmente.

No mesmo ano, surgiu um novo empreendimento que posteriormente também acolheu algumas reuniões da Mobicidade: o Dale Veg. Para termos ideia da proposta do estabelecimento, é interessante notar a sua descrição na própria página da rede Facebook:

O Dale surge para ser um centro de diversão, alimentação e valorização da cultura da bicicleta. Com um cardápio vegano JUNK FOOD. Dale ainda tem bike rolo gerando energia sustentável, uma vasta variedade de cachaças artesanais e uma oficina de mecânica de bicicleta.⁴¹

41 Fonte: <<https://www.facebook.com/daleveg/>>. Último acesso: 15 ago. 2018.

Figura 5 - Dale Veg

Fonte: DALE VEG, 2018.

Localizado na Avenida Venâncio Aires, bairro Cidade Baixa, o Dale Veg é situado nos fundos de um grande terreno, que divide espaço com outra casa. A iniciativa dispunha de comércio de bebidas e de alimentos veganos, bem como de uma oficina de conserto de bicicletas. Além de reuniões da Mobicidade, também presenciei no local outros eventos relacionados à bicicleta, como rodas de conversa e um lançamento de livro.

O Dale Veg⁴² não envolvia membros da Mobicidade em sua administração, como nos casos do Bonobo e Vulp, mas os principais interlocutores de pesquisa tinham relações de amizade com as sócias do estabelecimento, que em algumas ocasiões forneceram uma garrafa térmica com café e canecas para os membros reunidos. Além disso, de maneira distinta das experiências com os outros empreendimentos, as reuniões da Mobicidade no Dale Veg ocorreram em finais de semana e antes do horário de expediente do estabelecimento, que iniciava às 18 horas.⁴³ Nesse contexto, as reuniões eram mais descontraídas, por não envolverem

42 As atividades do empreendimento foram encerradas no ano de 2018.

43 Esse era o horário de funcionamento do bar do estabelecimento. Durante o dia, o Dale Veg operava com a oficina.

o cansaço dos participantes após um longo dia de trabalho, e permitiam inclusive uma sociabilidade entre os membros, após as reuniões, com consumo de cerveja.

No início de minha aproximação com a Mobicidade, que envolveu interações nos espaços do Coletivo Bonobo e do Café Vulp, surgiu a hipótese de uma vinculação entre o ativismo vegano e o cicloativismo. Hipótese também formulada por Vieira e Chiesa (2016), em uma pesquisa exploratória sobre circuitos de comércio cicloativista e vegano em Porto Alegre. Os autores consideraram que tais espaços são permeados por “circuitos”, que se constituíram em “função de determinadas práticas, moralidades, formas de troca e entendimentos comum que permeiam diversas instâncias [...]” (p. 6).⁴⁴ Para os autores, a constituição desse circuito envolve “a vivência de uma nova forma de gerir negócios e de se relacionar com os consumidores e com a cidade a partir dos repertórios de ativismo que se territorializam na parte central da cidade” (p. 11).⁴⁵

Baseado na experiência de pesquisa, mesmo que eu não possa negar uma relação do cicloativismo com o veganismo, como, por exemplo, através de ambientes de consumo em comum, deve-se ter cuidado sobre como fazer essa associação. Vários membros da Mobicidade não são adeptos do veganismo, inclusive Tássia, uma das sócias do Café Vulp. Entretanto, nas sociabilidades que ocorrem em estabelecimentos como Vulp, Bonobo e Dale Veg, essas distinções não eram levadas em conta. Pelo contrário, é oferecida uma forma de “democratização” desses encontros: se são espaços confortáveis para veganos, o são para todos. O fato de eu não ser adepto do veganismo em nenhum momento da pesquisa foi uma característica levada em conta nas interações que tive.

44 Na análise, agregam outros espaços além da Vulp e Bonobo, como o Vertente, um mercado onde pessoas desse circuito se encontram para comprarem e beberem cerveja em pé ou sentados na calçada em frente, e o MMs, um trailer no qual se vendem lanches veganos em uma pequena praça, ambos os locais situados no bairro Cidade Baixa.

45 Porém, os autores não estabelecem semelhanças consistentes entre estabelecimentos como a Vulp e o Bonobo e o Vertente e o MMs, além do fato de serem frequentados por um público “vegano-cicloativista”. O mercado Vertente, na verdade, não se enquadra em uma proposta de comércio vegano e, assim como o MMs, não adota iniciativas como as que podem ser caracterizadas de “economia colaborativa”, tais como no Café Vulp e no Coletivo Bonobo. Portanto, a partir da minha convivência com membros da Mobicidade, entendo que a conexão desses dois últimos empreendimentos mencionados com um circuito “cicloativista” ocorre através de seus vínculos na interação do público consumidor no espaço da rua, elemento levado em conta por meus interlocutores para descreverem a importância de certos espaços de sociabilidade para a formação de iniciativas cicloativistas.

Percebi, com o tempo, um maior vínculo entre as pessoas que frequentavam tais espaços pela adesão ao uso da bicicleta do que por uma perspectiva de alimentação. Foram locais que tiveram a sua relevância destacada por interlocutores da pesquisa como “lugares” — territórios que ganham sentido através de práticas em comum que lhes conferem um sentido (LEITE, 2008) — que permitiram a convivência entre sujeitos com características variadas, que tinham em comum a “paixão” pela bicicleta.⁴⁶

Acho que agora a gente tá com estruturas mais receptivas. Ou aparentemente mais receptivas. Não que antes não era receptivo. Mas antes ficava aquela coisa meio fechada, e não por culpa do pessoal. Eram coisas que se criam na cabeça, estereótipos [...] a galera se permitiu se reunir mais, os grupos se inter-relacionarem mais. Teve essa “febre” da fixa⁴⁷ que ajudou. A Vulp teve um papel importante (Dani).

Esse foi o primeiro aspecto que colaborou para eu perceber a diversidade de pessoas que circulavam por esses espaços e que se engajavam de alguma forma pela mobilidade em bicicleta. Algo que contribui para que seja questionado um estereótipo disseminado no senso comum que busca traçar um “perfil” do “cicloativista”, concepção da qual confesso que partilhava, ao menos parcialmente,

46 Os relatos também contam como houve essa “transição” de espaços de convivência entre o encerramento das atividades na antiga Cidade da Bicicleta e surgimento da Vulp, no tocante a essa “diversidade” das pessoas que começaram a frequentar e a se relacionar nesse novo espaço, inclusive em termos de engajamento político.

47 A bicicleta fixa, mencionada por Dani, tem como característica a integração entre os pedais e a roda traseira, através da correia, de forma que tais partes giram simultaneamente. O que permite, também, que os pedais sejam utilizados para frenagem. Por isso, é um tipo de bicicleta que pode dispensar o uso de sistema de freios e de marchas. A identificação entre usuários de bicicletas fixas, nos espaços da Cidade da Bicicleta e da Vulp, me foi relatada como aspecto formador de uma espécie de “grupo”. Por alguns interlocutores, um “modismo”, que poderia talvez ser comparado, por exemplo, com o apreço de certas pessoas por carros antigos. Mas os “fixeiros”, como são chamados, não seriam um “grupo” homogêneo. A identificação entre pessoas através da bicicleta fixa não foi algo vinculado a uma corrente política específica, mas por vezes a um processo de difusão do uso da bicicleta na cidade e de um “esvaziamento político”, em certa medida, ocorrido após o encerramento da oficina da Cidade da Bicicleta. Até ter ciência dessa interpretação, eu considerava que a busca pelas bicicletas fixas era motivada por maior praticidade em termos de manutenção, relação que vi ser feita por alguns usuários de fixa, atrelada a uma maior promoção da “autonomia” através da mobilidade em bicicleta. “Muitas por esse motivo, com certeza” (Dani).

antes da imersão em campo: jovem, branco, estudante universitário, de “classe média” e vegano. Características que não são deméritos, mas também invisibilizam outros sujeitos atuantes nesses circuitos de sociabilidade.

No caso da Mobicidade, foi possível perceber a relação do coletivo com os estabelecimentos nos quais ela promoveu reuniões através de alguns elementos: a) as relações interpessoais dos membros mais atuantes da associação com sócios de tais empreendimentos; b) o fato de alguns membros da Mobicidade serem também sócios de tais iniciativas; c) a disponibilização de tais espaços para atividades de coletivos engajados; d) e a busca pela combinação entre comércio e ativismo político, conforme também indicado por Vieira e Chiesa. Este último aspecto foi apontado por Lívia, ao relacionar tais estabelecimentos com outras iniciativas empreendedoras voltadas para a mobilidade em bicicleta, semelhantes na busca pela conformação da atividade profissional também como atividade politicamente engajada:

Uma parte dessas pessoas que estavam na cidade da bicicleta foi pra Vulp [...] Consolidou um pouco a cultura da bicicleta fixa. E também serviu de inspirador e congregador de outras iniciativas empreendedoras que surgiram em Porto Alegre, que surgiram nessa mesma época, um pouco depois da Vulp. Que foi a Bike Drops [...] a La Buena, Cuore... gente que fazia ativismo e empreendedorismo ao mesmo tempo. Gente que começou a ter tanta paixão pela bicicleta que... o ativismo não é uma forma de ganhar dinheiro ou de ganhar o pão de cada dia, então "vamos fazer coisas que os ciclistas precisam".

A presença da Mobicidade no Vulp, Bonobo e Dale Veg, através da reunião de seus membros, contribui para a proposta de tais estabelecimentos de ser mais do que um comércio, constituindo-se, também, como engajamento político. Dessa forma, a associação colabora e ao mesmo tempo participa da elaboração do que podemos considerar como um “circuito” que envolve o engajamento pela mobilidade em bicicleta, nos termos de Magnani (2005):

[...] trata-se de uma categoria que descreve o exercício de uma prática ou a oferta de determinado serviço por meio de estabelecimentos, equipamentos e espaços que não mantêm entre si uma relação de contiguidade espacial; ele é reconhecido em seu conjunto pelos usuários habituais. A noção de circuito também designa um uso do espaço e dos equipamentos urbanos — possibilitando, por conseguinte, o exercício da sociabilidade por meio de

encontros, comunicação, manejo de códigos -, porém, de forma mais independente com relação ao espaço, sem se ater à contiguidade, como ocorre na mancha ou no pedaço. Mas ele tem, igualmente, existência objetiva e observável: pode ser identificado, descrito, localizado (MAGNANI, 2005, p. 177).

Durante o ano de 2017, algumas reuniões da Mobicidade ocorreram na Ocupação Pandorga. Trata-se de uma ocupação iniciada em 2015, situada em dois prédios de propriedade da prefeitura municipal. Conforme o grupo de moradores, composto por famílias e membros de coletivos promotores de atividades culturais, ambos os prédios estavam sem qualquer utilização e manutenção há seis anos, até então. O objetivo dos ocupantes era de utilizar o espaço para promoverem atividades culturais e sociais voltadas para a comunidade residente no entorno desses imóveis. A iniciativa não teve como finalidade reclamar a posse do terreno, pois seus idealizadores afirmam ter concepções contrárias a uma lógica de “privatização da cidade” (SUL 21, 2015). Em sua página na rede *Facebook*, o coletivo define a ocupação: “A Pandorga é uma ocupação urbana, localizada na Vila Cabo Rocha, gerida por um coletivo autônomo comprometido na promoção de arte, cultura e educação” (OCUPAÇÃO PANDORGA, 2018).

Figura 6 - Oficina de conserto de bicicletas na Ocupação Pandorga



Fonte: OCUPAÇÃO PANDORGA, 2018.

A relação da Mobicidade com a Pandorga⁴⁸ começou em 2016 a partir do convite desta última, através de um de seus membros, para o estabelecimento de uma parceria entre ambos os coletivos. O convite foi acolhido pela associação, e então foram desenvolvidas algumas atividades antes mesmo de o espaço também receber reuniões ordinárias da Mobicidade.

As outras organizações começaram a nos convidar para participar de outras lutas também. E a gente não se privou disso porque é aquela questão do modelo de cidade que a gente acredita, porque acho que uma coisa não tá

48 O espaço da Pandorga também acolheu parte do material da antiga Cidade da Bicicleta (como peças de bicicletas e ferramentas), pois a pessoa que o guardava não teve mais condições de fazê-lo. Nesse processo, foi criada, na ocupação, uma oficina de conserto de bicicletas, que envolveu o voluntariado de membros de alguns coletivos da cidade, entre eles, alguns da Mobicidade (como Tássia). Em tal oficina, foi realizado também o projeto Bicicletinha, que envolveu a arrecadação e reforma de bicicletas, posteriormente doadas para crianças residentes no entorno da Pandorga.

dissociada da outra. E como a gente tem ativistas dentro da Mobicidade que também são ativistas nessas outras questões, acaba fechando todas (Dani).

A primeira atividade que envolveu a parceria entre Mobicidade e Pandorga foi a exibição de filmes que abordam a temática da bicicleta. O projeto, intitulado “Bicinema”, aproveitou o projetor disponibilizado em uma das salas ao fundo do galpão da ocupação para a mostra dos filmes, sobre os quais se debatia em seguida. Ocorreram três edições do projeto. Os filmes exibidos foram: a) “O Sonho de Wadjda”, primeiro longa-metragem dirigido por uma mulher na Arábia Saudita, que conta a história de uma menina que, por ser mulher, não tem em seu país o direito de realizar o seu sonho de ter uma bicicleta; b) “Nós Somos o Trânsito”, realizado por Ted White, acerca do Movimento Massa Crítica em São Francisco; e c) “Bikes vs Cars”, um documentário que trata da relação entre ciclistas e motoristas em distintas cidades do mundo. As edições do evento, com entrada gratuita, envolveram convites difundidos na internet, como na rede *Facebook*, e feitos à comunidade do entorno da ocupação, público-alvo das atividades em geral do Pandorga. Dado o que foi discutido anteriormente em relação aos outros espaços utilizados pela Mobicidade, ressalta-se aqui um detalhe: na divulgação do evento, constou um estímulo para que os participantes, caso pudessem, levassem algo de comer, a ser partilhado, promovendo uma espécie de “piquenique”, e acrescentaram ao pedido que tais alimentos não fossem de origem animal, “para que todos possam comer”.

Como mencionado anteriormente, algumas reuniões da Mobicidade ocorreram na Pandorga, incluindo uma assembleia geral. Apesar de estar situada próxima à região central da cidade — a algumas quadras do cruzamento das avenidas Azenha e Ipiranga —, trata-se de uma zona de vulnerabilidade social. Nesse sentido, houve poucas manifestações de alguns membros da associação questionando a segurança de nos reunirmos lá à noite. Confesso que eu também tive receio, mesmo porque eu precisava, ao voltar de lá para casa, caminhar por várias quadras até chegar ao ponto de ônibus que me servia. Conforme alguns outros membros da Mobicidade, a relação da Pandorga com a comunidade do entorno trazia segurança para os residentes e visitantes da ocupação.

Não tive problema algum em termos de segurança nas ocasiões em que fui à ocupação. A primeira vez ocorreu em uma tarde de final de semana. Tive alguma dificuldade para saber qual dos galpões daquela rua estreita seria a Pandorga, em um ponto já bem mais silencioso e bem menos movimentado do que a Av. Azenha, a duas ou três quadras dali. Porém, fui informado por algumas crianças que brincavam naquela rua, que me indicaram o portão correto. “Grita: Pandorga!”, me recomendou uma das crianças, para que eu avisasse os moradores da minha presença.

As reuniões que ocorreram na Pandorga em finais de semana, principalmente aos domingos, tiveram maior presença de membros da Mobicidade em relação às realizadas em dias úteis — houve, inclusive, uma ocasião na qual comparecemos apenas eu e Cadu, o que, em tal circunstância, não resultou em nenhuma deliberação de pautas em nome da associação. Nas ocasiões de reuniões diurnas, também apareciam por lá algumas crianças moradoras do bairro, curiosas para saber se haveria alguma atividade das quais elas poderiam participar, e se poderiam experimentar pedalar um pouco nas bicicletas dos membros da Mobicidade. Considerando o baixo número de participantes em várias reuniões da associação, mesmo em outros espaços, seria precipitado afirmar que a fraca presença de membros nos encontros noturnos na ocupação deveu-se à sua localização. Contudo, reparei que o acesso ao local em bicicleta se mostrava mais seguro.

A Ocupação Pandorga se mostrou um lugar que expressa ideias em comum com os outros estabelecimentos nos quais a Mobicidade também esteve presente. Isso não se devia, no entanto, ao enfoque na mobilidade em bicicleta ou ao veganismo, mas ao pressuposto da “autonomia”. Pressuposto este referente à concepção de coletivos de se “autogerirem”, tornando-se, como afirmou Dani uma vez, “agentes de suas próprias vidas”. Uma gestão da vida coletiva sem hierarquias, envolvendo ao mesmo tempo liberdade e responsabilidade. Dessa forma, a Pandorga fez parte de um “circuito” no qual participou também a Mobicidade, e que não corresponde, necessariamente, a um “circuito cicloativista” da cidade.

O pressuposto da autonomia também é expresso pelos membros da Mobicidade em relação ao uso da bicicleta. O desestímulo ao uso do automóvel é proposto visando uma gestão coletiva do ambiente de trânsito, promovendo a

democratização de seu uso pelos mais diferentes sujeitos, de acordo com as suas necessidades.

A difusão das concepções da associação não tem somente a finalidade de buscar legitimar seus atos em relação ao poder público, mas também de disseminar seus ideais entre os demais cidadãos de Porto Alegre, mostrando outras possibilidades de viver a cidade e de se organizar coletivamente. É uma prática que pode ser definida como “política prefigurativa” (GRAEBER, 2013), na qual o coletivo busca se organizar de modo a vivenciar, ao menos no limite de suas possibilidades, a transformação social almejada.

Mas as reuniões da Mobicidade não ocorreram somente em lugares nos quais se expressavam pressupostos em comum com a associação. Houve uma assembleia geral do coletivo que ocorreu na Câmara Municipal de Vereadores de Porto Alegre. O agendamento de uma sala na Câmara foi feito por Cadu. Situação na qual houve dificuldades de se conseguir algum outro local fechado disponível para a data pretendida. A reunião ocorreu em uma tarde de sábado, portanto, situação diversa da rotina de trabalho da Câmara, que na ocasião estava praticamente vazia. Mesmo que o baixo número de presentes não tenha destoado das últimas reuniões que antecederam a assembleia⁴⁹ — tendo comparecido eu, Tássia, Lívia, Cadu, Dani e Maurício —, foi consenso entre os presentes que a execução de uma das pautas previstas para a ocasião, a eleição por sorteio da nova diretoria da associação, não fosse realizada.

Posteriormente, escutei algumas manifestações de desagrado quanto à realização de uma reunião na Câmara de Vereadores. Discordâncias que não foram manifestas ao grupo e que não tenho como afirmar se feriram ou não o princípio do “consenso” da Mobicidade. Todavia, este foi outro momento em que se valorizou a ideia de que encontros do tipo ocorressem em locais abertos, como o Parque da Redenção, por exemplo.

49 Há de se considerar que, na mesma data dessa reunião, ocorreu a final do Mundial de Clubes, torneio de futebol, entre Grêmio, um dos dois principais times locais, e Real Madrid (Espanha). Algo que provavelmente afetou o número de presentes na reunião.

Em caráter “experimental”, e na incerteza quanto à possibilidade de realizar uma reunião na Pandorga, também ocorreu um encontro no prédio da Faculdade de Educação da Universidade Federal do Rio Grande do Sul (FACED/UFRGS). Considerou-se necessário um lugar coberto, por estarmos no período de inverno, e que dispusesse de um local para que os presentes pudessem deixar as suas bicicletas presas. Neste caso, fui eu quem sugeri o local, considerando que ele dispõe, em vários de seus andares, de mesas amplas e cadeiras em corredores, onde não é incomum ver alunos da instituição estudando e mesmo se reunindo. A localização era propícia, dispunha das necessidades antes elencadas e não havia restrição de acesso por pessoas externas à universidade. Em um momento anterior, eu havia sugerido o mesmo local, mas, no consenso, houve preferência por outro dos já frequentados.

Os lugares pelos quais circularam as reuniões da Mobicidade mostram uma diversidade de relações com espaços de sociabilidade e também com as possibilidades de se conseguir um espaço para uma associação sem sede fixa e podendo contar com a presença de algum número de pessoas. As mudanças ou permanências de locais também foram discutidas, de forma a procurar trazer o maior número possível de pessoas para as reuniões, incluindo potenciais interessados em conhecer o trabalho da associação e a aproximação com outras iniciativas de engajamento que se consideravam importantes. Mesmo que, por vezes, os locais de atuação da associação e locais de sociabilidades entre grupos de pessoas que pedalam na cidade coincidam, não é regra que a Mobicidade venha a atuar, seja via reuniões ou ações, em todos esses locais. Tais aproximações também fazem parte de trocas de apoio entre diferentes iniciativas, que não necessariamente têm em comum entre si membros da Mobicidade. Inclusive, conforme o que foi descrito neste capítulo, nem sempre os contatos que permitiram o acolhimento de reuniões foi estabelecido com iniciativas especificamente voltadas para a mobilidade em bicicleta.

esse conceito de rede nos permite caracterizar a rede cicloativista, a qual é composta por diversos atores, grupos, organizações e entidades que operam de formas distintas em diferentes níveis, lutando pelo mesmo objetivo. Diani e Bison (2010) destacam que a compreensão de um movimento como uma rede informal ajuda a analisar casos empíricos de ação coletiva que apresentam maior nível de complexidade, como consideramos ser o caso do cicloativismo (p. 14).

A complexificação dessa rede pode ser entendida por uma convergência de atores coletivos distintos, cujas estratégias de atuação têm se transformado com o tempo com vistas a influir na agenda de políticas de mobilidade urbana em Porto Alegre. Essa heterogeneidade envolveria uma espécie de “divisão de tarefas”, ao mesmo tempo em que daria margem para tensões dentro da rede quanto às formas de organização (OLIVEIRA; SILVA, 2018). No caso da Mobicidade, pude perceber uma tensão em relação à ideia de o coletivo ter apenas uma “tarefa”, a de interagir com o poder público, em meio à atuação dos diversos coletivos da cidade. Como posteriormente afirmou André, membros da associação, inicialmente, também a pensavam como um “guarda-chuva de ações”, podendo abarcar os mais distintos projetos, que poderiam, havendo consenso, se utilizar tanto da contribuição de outros membros da Mobicidade quanto do nome da associação, considerando a representatividade deste na cena de Porto Alegre. Paralelamente, ficou evidente a relação de sujeitos com diversas iniciativas, sendo tais vínculos levados em consideração em diferentes momentos. Além disso, conforme será tratado a seguir, a Mobicidade não se resumiu à discussão acerca da mobilidade em bicicleta.

3 FORMAS DE ATUAÇÃO DO COLETIVO

Anteriormente, tratei da rotina de organização da Mobicidade e de seus vínculos estabelecidos com “lugares” e outros atores na cidade de Porto Alegre. Tais vínculos tornam a associação parte de um “circuito” existente na cidade que envolve formas de engajamento pela promoção do uso da bicicleta, assim como outras iniciativas que têm pressupostos de organização semelhantes. Essa maneira de se organizar se baseia nas concepções de “horizontalidade” e de “consenso”, derivadas de coletivos preexistentes na cidade, “autônomos”, como o Massa Crítica e o Cidade da Bicicleta.

Neste capítulo, trato de exemplos de ações da Mobicidade como organização formalmente estabelecida na cidade, sendo uma estratégia de atuação adicional e paralela àquela desenvolvida por coletivos autônomos. Divido a exposição entre as suas práticas que envolvem a relação com o Poder Público e as que interagem com outros atores sociais. Tais interações se associam à representatividade conquistada pela associação em Porto Alegre, bem como ao seu intento de busca, através do coletivo, por dar “visibilidade” para as suas demandas, que não se resumem à mobilidade em bicicleta. Nesse processo, revelam-se interações estabelecidas pelo coletivo com outros atores, concepções dos interlocutores sobre as suas práticas e demandas, assim como questões relevantes sobre o tema da mobilidade em Porto Alegre.

3.1 Estratégias de Interação com o Poder Público

Um dos primeiros eventos que acompanhei ao me aproximar da Mobicidade foi uma reunião promovida pela Comissão de Defesa do Consumidor, Direitos Humanos

e Segurança Urbana (CEDECONDH), que ocorreu na Câmara de Vereadores de Porto Alegre. O encontro tratou do processo licitatório para a prestação do serviço de aluguel de bicicletas, Bike Poa. O coletivo Cidade Mais Humana, ao qual é vinculado o vereador Marcelo Sgarbossa, que propôs a reunião, divulgou a ocorrência desta através do Facebook.

O motivo da reunião foi a não publicação, até então, do novo edital para licitação da prestação do serviço Bike Poa, sendo que o contrato vigente terminaria na semana seguinte. Nesse cenário, tanto os propositores da reunião quanto alguns coletivos relacionados à mobilidade em bicicleta tinham dúvidas sobre o edital, o que incluía o receio sobre o risco de interrupção do serviço, caso uma empresa distinta da prestadora vigente ganhasse a licitação, ou mesmo durante o período em que o processo licitatório estivesse em andamento.

Na sala onde ocorreu o encontro, inicialmente, à frente, sentaram-se à mesa alguns parlamentares, incluindo o vereador Sgarbossa e Fernanda Melchionna, presidente da comissão. Atrás da câmera disposta no local em um tripé, pertencente a uma equipe de jornalismo, havia cadeiras enfileiradas, disponíveis para o público interessado em assistir à reunião. Chego pouco antes do início do evento, e encontro Dani, que me cumprimenta, e senta-se em uma das cadeiras. Ao lado dele, acomodou-se uma jornalista, que lhe disse: “de repente, vamos começando”. Então, inicia uma entrevista.

Na plateia, atrás de mim, sentaram-se dois homens, que depois descobri serem membros da ACPA. Um deles conversou um pouco comigo. Quando soubemos que o atraso no início da reunião ocorria em função da não chegada dos representantes da EPTC e da Sertel (empresa prestadora vigente do serviço do Bike Poa), o que conversava comigo disse: “é bem coisa da EPTC não aparecer”, indicando que essa seria uma tática do órgão para boicotar as reivindicações de coletivos engajados pela mobilidade em bicicleta. Ficamos sabendo, em seguida, que tanto o órgão de trânsito quanto a referida empresa enviaram ofícios à CEDECONDH formalizando suas ausências.

Após o início da reunião, em dado momento, foram convidados os representantes de associações para comporem a mesa, tendo direito à manifestação sobre a pauta. Quem não estivesse nessa condição deveria permanecer na plateia. A

indicação de qual entidade cada um representava era mencionada por quem foi à mesa somente no momento de suas falas. André, que até então eu não conhecia, sentou-se à mesa como representante da Mobicidade. Posteriormente, Dani também o fez, mas dizendo representar o Laboratório de Políticas Públicas e Sociais (LAPPUS), junto com outra pessoa. Algo que me pegou de surpresa. Pensei ter me precipitado em considerar a presença do Dani junto a outros membros da Mobicidade, em outra ocasião, como indicador de sua filiação à Mobicidade.

Quando teve oportunidade, Dani manifestou que o Bike Poa era a “menina dos olhos” da prefeitura, em termos de marketing. Apontou como problema o fato de o serviço ter a sua prestação reduzida à área central da cidade, “onde a opinião pública é feita”, acusando com isso um interesse publicitário na prestação do serviço, precário ou mesmo inexistente em outras zonas da cidade.

Em uma conversa posterior à reunião, Dani explicou o motivo de ter se apresentado como representante do LAPPUS. Quando ele viu André ir à mesa, sabia que este representaria a Mobicidade. Sem saber que seria possível a presença de mais de um representante por entidade, e que já estava presente um membro do LAPPUS (o qual não conhecia), Dani resolveu garantir mais uma oportunidade de fala, para que se tivesse o máximo de pessoas possível falando sobre a “causa”.

Com o tempo, soube que mais pessoas ligadas à Mobicidade também têm vinculações formais, como filiados, com outras organizações mencionadas até agora, como o LAPPUS, a ACPA e o coletivo Cidade Mais Humana, mesmo que não atuem efetivamente em projetos de tais coletivos. Esse vínculo com outras organizações serve não apenas para contribuir na legitimação de suas representatividades em função do número de associados, mas também para aumentar as possibilidades de manifestação pública frente a órgãos estatais em debates públicos. Da mesma forma, há membros atuantes nesses outros coletivos que também são filiados à Mobicidade, mesmo não participando, ou colaborando eventualmente, com ações do coletivo.

A ocupação de espaços de representação incide em formas de denúncia e reivindicação públicas a respeito dos atos da administração municipal. Apontamentos de negligência por parte do poder público, bem como a relação entre membros das associações pelo uso da bicicleta, também ocorreram em outra situação que serve de exemplo: o seminário Cidades em Trânsito, ocorrido em 2016. O evento foi promovido

pela organização Sinaleiro — Projetos de Sinalização Viária Ltda⁵⁰, e envolveu dois dias de palestras sobre o tema da mobilidade urbana, contando com a presença tanto de representantes de órgãos públicos relacionados ao trânsito como de outras entidades que tratam do mesmo tema.

Marcelo, que representaria a Mobicidade em um dos painéis do evento, conseguiu alguns ingressos gratuitos para distribuir para membros da associação (do contrário, as inscrições custariam cerca de R\$ 300,00). Dada a baixa procura de outros membros do coletivo em relação ao número de ingressos disponíveis, solicitei um deles. André e Dani também estiveram presentes no evento.

A participação de Marcelo no evento, representando a Mobicidade, ocorreu em um debate junto com o vereador Sgarbossa e um arquiteto representante da EPTC. Na situação, este último comentou, a respeito do Fundo Cicloviário, que cerca de 40% deste estava sendo utilizado para pagamento de um quadro de funcionários. Imediatamente, André, que estava sentado ao meu lado, sussurrou, em voz baixa, sobre a necessidade de contestarmos tal fato. Afinal, se o fundo é específico para a questão cicloviária, não pode servir para remuneração de técnicos que não atuam exclusivamente em projetos de mobilidade em bicicleta. E, caso sirva, então essa exclusividade deveria ser garantida. André escreveu a informação em um pedaço de papel, levantou-se, foi até a beira do palco e o entregou a Marcelo. Este, em um momento de sua fala, manifestou a contestação informada por André. O representante da EPTC limitou-se a dizer que estava em andamento um processo judicial sobre o caso.

Durante a sessão aberta para perguntas ao final do debate, André pediu o microfone. Ele retomou a fala de um dos apresentadores do turno da manhã, sobre a necessidade de os técnicos serem “firmes” em relação aos gestores públicos, insistindo na relevância dos conhecimentos dos especialistas para decisões acerca de políticas de mobilidade. Virando-se para o restante da plateia — em parte composta por profissionais técnicos na área de trânsito e membros do legislativo e executivo de

50 O evento contou com o apoio do Conselho Regional de Engenharia e Agronomia do Rio Grande do Sul (CREA/RS), Conselho de Arquitetura e Urbanismo do Rio Grande do Sul (CAU/RS), Sindicato dos Enfermeiros do Rio Grande do Sul (SERGS) e Caixa de Assistência dos Profissionais do CREA (MUTUA/RS)

outros municípios do Rio Grande do Sul —, André reiterou a afirmação, fazendo a todos um convite, para que todos os técnicos ali presentes colocassem em prática tal enfrentamento.

- Representante da EPTC: “Contrapor os gestores?”

- André: “sim”.

- Representante da EPTC: “Pô...”.

A situação provocou risadas na plateia.

Em outra ocasião do seminário, ocorreu a palestra de outro representante da EPTC. Ele expôs fatores que seriam entraves para a aplicação das diretrizes do Plano Nacional de Mobilidade Urbana (PNMU) em Porto Alegre e para a adequação do sistema de transporte público metropolitano: a falta de integração entre secretarias nas esferas de governo, as “dificuldades de adequação à lei”, referentes à falta de recursos técnicos e financeiros, e as penalizações impostas pelo não cumprimento de diretrizes (“Se faz a lei, até diz como fazer, mas não se diz como pagar”). O palestrante criticou o pouco repasse de verbas arrecadadas provenientes de impostos no âmbito federal aos municípios, e acusou haver uma “irracionalidade do sistema”, por entender que “a lei não visa o ente estado”.

Ao final de sua exposição, o palestrante relatou uma experiência que envolveu parceria da EPTC com a prefeitura de Uruguaiana, para a realização de uma pesquisa de origem e destino de passageiros de ônibus na referida cidade. Conforme relatado por seu representante, a EPTC forneceu a “expertise” para a realização desse tipo de pesquisa. André sussurrou novamente, demonstrando indignação: “e aqui não fizeram!”. Quando foi aberta a sessão de perguntas após a palestra, André pediu novamente o microfone, questionando o palestrante sobre a ocorrência de uma pesquisa semelhante à realizada em Uruguaiana em Porto Alegre, pois não havia encontrado dados a respeito. O representante da EPTC respondeu: “É... hummm... bem... ainda não foi feito”. Conforme o palestrante, os dados utilizados acerca de origem e destino de passageiros de ônibus em Porto Alegre são de 2003, “atualizados” para 2010. André, então, questionou o fato de a EPTC ter o conhecimento sobre como fazer uma pesquisa do tipo, de prestar consultoria a respeito em outro município e, mesmo assim, não realizá-la na própria cidade onde está situada. O expositor

respondeu que estavam “contratando para a pesquisa” e que havia “problema de tempo”. André, ainda com o microfone em mãos, indagou: “Três anos?” (tempo da gestão da prefeitura de Porto Alegre naquela época). O representante da EPTC deu de ombros e o apresentador do evento já anunciava o encerramento da palestra, que igualmente teve aplausos, como todas as anteriores.

Em mais de uma ocasião, após ou nos intervalos do evento, André comentou sobre a necessidade de exigir publicamente respostas dos entes da administração pública, em especial à EPTC, quanto às políticas de mobilidade: “eu falo pra eles: ‘cara, eu digo isso publicamente pra eles verem que tu tá sendo pressionado’”. “Eles”, no caso, eram os responsáveis na prefeitura municipal pelas decisões, aos quais a EPTC responde.

Assim como ocorrem tais práticas de oposição e denúncias dirigidas a representantes da EPTC, os membros da Mobicidade não enquadram esses profissionais como “inimigos”. Colaborações entre membros de ambas as organizações também ocorreram. Ou ao menos tentativas de colaboração, com a Mobicidade se dispondo a fornecer alternativas para o atendimento das demandas de segmentos da população local.

Cadu definiu como “esquizofrênica” a relação entre a Mobicidade e a EPTC. Tal denominação foi dada quando lhe indaguei a respeito de uma intervenção pública feita pela associação, sua primeira iniciativa que acompanhei após meu contato inicial, na qual estavam dispostos cavaletes com a sigla do órgão de trânsito. O “E se aqui fosse uma praça?” foi um evento organizado com o intuito de chamar a atenção publicamente para a proposta da associação de reestruturar uma bifurcação existente na esquina da Rua Irmão José Otão com a Rua Barros Cassal, no bairro Bom Fim. No trecho, há bifurcação na pista de rolamento, mas não para a ciclovia ali existente. Esta última apenas seguia à esquerda, na conversão para a Rua Barros Cassal, dificultando o prosseguimento dos ciclistas pela Rua Irmão José Otão que, para tanto, deveriam deixar a ciclovia e ingressar na pista em meio a veículos motorizados em uma via de tráfego intenso. Além disso, a bifurcação permitia justamente aos motoristas deixarem a Rua Irmão José Otão sem redução da velocidade.

A modificação no trecho, proposta pela Mobicidade através de um projeto desenvolvido em colaboração com arquitetos parceiros da associação, implicaria na

ampliação do canteiro situado entre a bifurcação, o transformando em uma pequena praça, na qual estaria disposta a ciclovia. No projeto, a conversão de veículos motorizados para ingresso na Rua Barros Cassal ocorreria um pouco mais à frente, tornando necessária a redução da velocidade para a execução da manobra. Ao mesmo tempo, isso permitiria a continuidade da ciclovia também pela Rua Irmão José Otão.

A manifestação pública no local realizada pela Mobicidade, com vistas a dar visibilidade à proposta, buscou simular um ambiente de sociabilidade no trecho, prefigurando a situação caso o projeto já tivesse sido implementado. Os organizadores levaram bancos, convidaram músicos e empreendedores interessados em vender comida e bebida, e projetaram em uma tela imagens que mostravam o projeto. Isso aconteceu durante uma tarde ensolarada de sábado. Alguns moradores dos prédios em frente ao local acenaram para as pessoas que se juntaram na praça “simulada”, que conversavam, em pé, sentados nos bancos ou mesmo no meio fio, na pista que se pretendia transformar. Como não era dia útil, o tráfego de veículos na Rua Irmão José Otão era baixo.

A proposta do evento foi noticiada pelo jornal METRO, sendo a imagem da reportagem, que segue abaixo, posteriormente divulgada no site da Mobicidade. A notícia é de 26 de maio de 2015, e o evento ocorreu no dia 30. O desconhecimento da EPTC sobre a ação, descrita na notícia, foi “resolvido” nesse meio tempo: o executivo de trânsito disponibilizou cavaletes para o fechamento do trecho da bifurcação na qual o evento ocorreu. Apesar do esforço, a proposta não foi acatada pela EPTC.

Figura 8 - Reportagem sobre o evento “E se aqui fosse uma praça?”



Trecho é utilizado para conversão da rua irmão José Otão para a Barros Cassal, no Bom Fim | IGARELLA E BELLUQUIMETRO

Proposta. Coletivo quer transformar pequena via, juntamente com ciclovia, canteiro e calçadas, em nova área de lazer

Você conhece algum local de Porto Alegre que poderia se transformar em uma praça? O que à primeira vista pode parecer um devaneio, tornou-se uma proposta do coletivo Mobicidade (Associação Pela Mobilidade Urbana em Bicicleta), que pretende dar um novo uso ao espaço localizado na esquina das ruas Irmão José Otão e Barros Cassal, no bairro Bom Fim. Um piquenique colaborativo com apresentações artísticas está agendado para ocorrer no cruzamento, neste sábado.

Atualmente, no local há uma pista ramificada da Irmão José Otão destinada aos veículos que pretendem ingressar na Barros Cassal, em direção à avenida Osvaldo Aranha. Para Marcelo Guidoux Kalil, coordenador de comunicação e relações institucionais do Mobicidade, o espaço poderia ser utilizado de outra forma, uma vez que poucos veículos utilizam o trecho e eles poderiam acessar a Barros Cassal diretamente pela Irmão José Otão, sem a necessidade da via ramificada.

“Nossa proposta é questionar o uso desses espaços ociosos da cidade. As pessoas usam muito essas praças menores, quando bem cuidadas e iluminadas, para passar com o cachorro ou sentar e tomar um chimarrão”, explica Kalil.

A ideia foi apresentada para a prefeitura em março, mas até o momento não houve retorno. Segundo Kalil, o Executivo da capital não precisa nem se incomodar em executar a obra. “A ideia é solicitar à prefeitura e se eles não tiverem como fazer, nós mesmos juntamos o pessoal e fazemos a praça. É só liberar que a gente faz”, descontra o coordenador.

Evento no sábado

Para chamar a atenção e já testar como seria a utilização do local como uma área de convivência, no sábado ocorrerá o evento “E se aqui fosse uma praça?”. Próximo das 16h, uma parte da rua deverá ser fechada temporariamente e um piquenique, juntamente com atrações artísticas, tomará conta do espaço destinado ao trânsito de veículos. Ontem, no Facebook, o evento já contava com quase 500 confirmados.

Embora, no momento, o foco seja a transformação da praça localizada no Bom Fim, o Mobicidade pretende ampliar a iniciativa para outros pontos da cidade.

“Não temos uma campanha, mas estamos sempre abertos a receber sugestões. A gente quer que as pessoas participem. Precisamos do apoio da população para mapear outros pontos ociosos da cidade”, amplia Kalil.

© METRO POA



Coletivo apresentou uma Méia para a reformulação do local | MOBICIDADE/EXPRESSION

EPTC desconhece solicitação

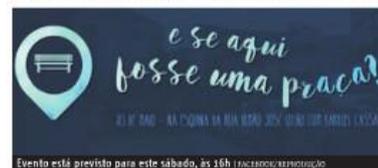
O aval para o fechamento da pequena via, no bairro Bom Fim, que dará lugar à desejada praça, dependerá principalmente da EPTC (Empresa Pública de Transporte e Circulação) – dentre as diversas secretarias da Prefeitura de Porto Alegre. O órgão responsável pelo trânsito, no entanto, informou ontem que ainda não tem conhecimento sobre a solicitação feita pelo Mobicidade e nem sobre o evento, previsto para o sábado no local.

A EPTC preferiu não se

manifestar quanto à possibilidade de fechamento da via e salientou a importância dela para o acesso local, mas se colocou à disposição para discutir e avaliar a proposta, se esse for o desejo da

comunidade.

A possibilidade levantada pelo órgão é de que a solicitação dela para o acesso local, não chegou à EPTC, pois pode estar tramitando em outras secretarias. © METRO POA



Evento está previsto para este sábado, às 16h | MOBICIDADE/EXPRESSION

Fonte: MOBICIDADE⁵¹.

51 Disponível em: <http://www.mobicidade.org/e-se-aqui-fose-uma-praca-e-destaque-no-jornal-metro>. Último acesso: 9 fev. 2019.

Antes de ocorrer o evento “E se aqui fosse uma praça?”, tal projeto de modificação do trecho fez parte de um conjunto, elaborado por membros da Mobicidade e apresentado à EPTC, em 2015, após um incidente de atropelamento de ciclistas na Av. Beira Rio. O material encontra-se disponibilizado no *website* da organização.⁵² A proposta incluía sugestões de reconfiguração de alguns trechos que a associação considerava problemáticos para ciclistas e/ou pedestres em Porto Alegre. Acrescento imagens do material para mostrar dois exemplos de propostas de reconfiguração viária.

52 <https://www.mobicidade.org/propostas-para-ciclovias-mais-seguras/>.

Figura 9 - Rua José do Patrocínio x Rua Sarmento Leite (atual)



Figura 10 - Rua José do Patrocínio x Rua Sarmento Leite (proposta de modificação)



Figura 11 – Alça do Viaduto Açorianos (atual)

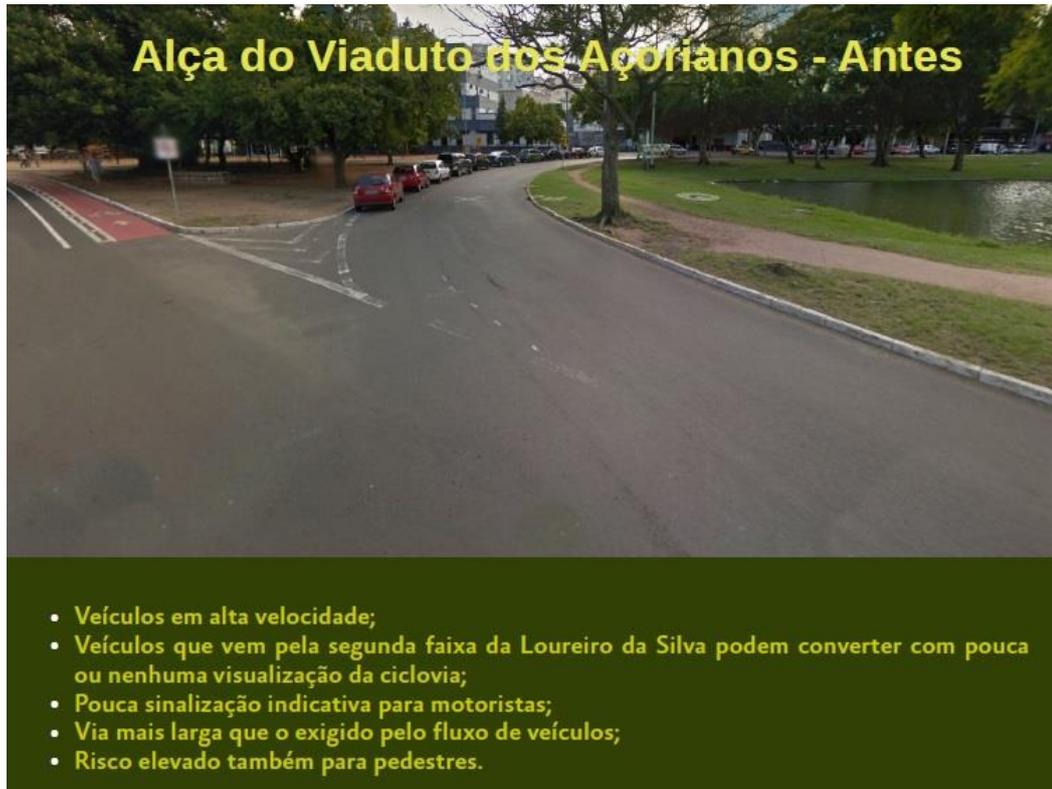


Fig 12 - Alça do Viaduto Açorianos (proposta de modificação)



Tais propostas envolvem uma combinação de melhorias para ciclistas e para pedestres. Para alcançar esse objetivo, as sugestões de modificações tratam do acréscimo de sinalizações, de uma estrutura viária que force a redução de velocidade dos veículos motorizados nas conversões e maior garantia de fluidez para modais não motorizados. As concepções da Mobicidade sobre o aumento de segurança e fluidez dos diversos modais são relacionadas à redução da velocidade de veículos motorizados e do espaço destinado a estes.

O pressuposto da velocidade de veículos motorizados como promotora de risco para ciclistas aparece também na carta aberta da Mobicidade dirigida à prefeitura. A manifestação foi motivada pelo caso de atropelamento de ciclistas na Av. Beira-Rio, em 2014, cujo texto agrega uma análise sobre problemas em diversas ciclovias na cidade. Seguem abaixo os apontamentos⁵³:

Os pontos mais problemáticos do sistema cicloviário de Porto Alegre, levantados pela Mobicidade, são os seguintes:

1. Ciclovía da Rua Vasco da Gama acesso ao viaduto da Ramiro Barcelos — cruzamento de via perigoso, sem nenhuma indicação aos motoristas de travessia de ciclovía, nem dispositivos que induzam o condutor a reduzir a velocidade, como estreitamento da via ou um ângulo de curva mais fechado;
2. Ciclovía da Rua Vasco da Gama travessia perigosa e desnecessária — a ciclovía da Vasco da Gama troca de lado da via entre as ruas Miguel Tostes e Ramiro Barcelos desnecessariamente. Essa troca cria um ponto de conflito a mais entre ciclovía e o trânsito de veículos motorizados, expondo o ciclista a risco desnecessário, uma vez que os automóveis não diminuem suas velocidades neste trecho;
3. Ciclovía da Rua João Telles entre as ruas Henrique Dias e Vasco da Gama — a Rua João Telles, neste trecho, não possui largura suficiente para conter ciclovía, estacionamento de veículos e fluxo de automóveis em duas mãos, fato este que leva os carros a invadirem a ciclovía com frequência, colocando em risco a segurança dos ciclistas e prejudicando o fluxo dos mesmos;
4. Ciclovía da Rua Irmão José Otão — a ciclovía termina sem qualquer medida de integração do ciclista à via, deixando-o desprotegido e forçando-o a ingressar no meio de veículos que passam em alta velocidade;

53 Disponível em: <<https://www.mobicidade.org/?s=beira+rio>>. Último acesso: 9 fev. 2019.

5. Ciclovía da Av. Loureiro da Silva — cruzamentos de via de alto risco nos acessos aos viadutos das avenidas Borges de Medeiros e João Pessoa, e nas saídas das ruas Avaí e João Alfredo. Não há dispositivos suficientes para induzir a redução de velocidade dos veículos automotores, que saem e ingressam da avenida em alta velocidade. Também não há sinalização ostensiva indicando a travessia de ciclistas;

6. Ciclovía da Av. Loureiro da Silva — sob o Viaduto dos Açorianos no sentido Orla — Parque da Redenção, a ciclovía fica extremamente estreita, colocando o ciclista em risco visto à proximidade de veículos que passam em alta velocidade, principalmente ônibus;

7. Ciclovía da Rua José do Patrocínio — devido à falhas no planejamento dos cruzamentos não semaforizados, os motoristas que entram pelas ruas transversais à José do Patrocínio avançam sobre a ciclovía sem priorizar o fluxo da mesma. Isso coloca os ciclistas em risco de atropelamento e interrompe o fluxo da ciclovía constantemente;

8. Ciclovía da Avenida Icaraí — a ciclovía termina próxima a uma curva onde os carros passam em alta velocidade deixando o ciclista completamente exposto e surpreendendo os motoristas que não esperam pelo ingresso de ciclistas naquele ponto. Faltam dispositivos que protejam quem usa a bicicleta e induzam os condutores de automóvel a reduzir a velocidade, bem como sinalização ostensiva do ingresso de ciclistas na via.

9. Ciclovía da Rua Adda Mascarenhas — ciclovía extremamente perigosa por ser junto ao canteiro central em uma via com vários cruzamentos bidirecionais sem sinalização adequada.

10. Ciclovía da Av. Economista Nilo Wulff — ciclovía semelhante à da av. Adda Mascarenhas e com os mesmos problemas.

11. Ciclovía da Estrada João Antônio da Silveira — cruzamentos mal sinalizados expõe os ciclistas a riscos, já tendo havido inclusive óbito de usuário da ciclovía.

12. Ciclovía Edvaldo Pereira Paiva — nos acessos para veículos automotores toda a via é rebaixada ao nível da avenida, dando a impressão que as bicicletas estão invadindo o espaço do carro e não o contrário, uma vez que esse obstáculo físico é muito mais forte do que a padronização visual. Neste trecho também temos relatos de vários conflitos, incluindo atropelamentos.

13. Ciclovía da Av. Ipiranga esquina com Av. João Pessoa – curva de 90° impraticável para se realizar em bicicleta, junto a desnível e a poucos centímetros da via. O risco de em caso de queda o ciclista cair no meio da via e ser vítima de atropelamento é elevado;

Outro exemplo de ações da Mobicidade que visam influir nas políticas de Mobilidade da cidade, a partir dos conhecimentos de seus membros, foi o desenvolvimento do aplicativo para celular “Dá pra atravessar?”. O projeto foi desenvolvido por Augusto, membro da Mobicidade e estudante de Ciências da Computação, que algum tempo depois se afastou das atividades da associação. O aplicativo exibia um mapa da cidade, possibilitando aos usuários a indicação de pontos nos quais encontravam dificuldades para realizar travessias, seja em função de longos tempos de espera pela sinalização semafórica, seja pela segurança para travessia no local. Os usuários podiam interagir com adesivos com *QR code*⁵⁴ colados em diversos pontos da cidade, utilizando seus *smartphones*. Recordo de ter visto um desses adesivos próximo à minha residência no semáforo situado no canteiro central da Av. Cristóvão Colombo, esquina com a Av. Benjamin Constant (ponto de travessia um tanto complicada, inclusive).

Os dados enviados pelos usuários, através do aplicativo, eram remetidos pela Mobicidade à EPTC, para que esta analisasse as informações e considerasse a possibilidade de alteração no equipamento viário nos trechos indicados. Ao acessar o aplicativo, pude constatar que, no mapa, havia pontos nos quais constavam símbolos de diferentes cores: em amarelo, representando os pontos que estavam aguardando análise da EPTC; em vermelho, informando a recusa do órgão de trânsito em realizar alterações nesses locais; e em verde, sinalizando alterações realizadas a partir da reclamação dos usuários.

O desenvolvimento do aplicativo foi uma reação do coletivo ao veto da proposta do vereador Sgarbossa de alteração do tempo mínimo em semáforos para pedestres. Infelizmente, a iniciativa não perdurou, apesar de eu ter percebido que era uma das ações da Mobicidade que mais empolgava os membros mais atuantes: “Foi uma das coisas mais tri que fizemos” (Dani).

54 Trata-se de uma espécie de código de barras, que pode ser escaneado com o uso da câmera de um *smartphone*, sendo “traduzido” por um aplicativo em específico, que o transforma em uma informação com a qual se pode interagir no dispositivo.

A formulação de projetos pode envolver tanto a expertise de membros da Mobicidade quanto de colaboradores não filiados. Um exemplo foi a parceria da Mobicidade com o escritório de arquitetura OE1, a partir da qual propôs-se à prefeitura municipal um projeto de reestruturação de três ruas situadas no Centro Histórico de Porto Alegre: Rua Doutor Flores; Rua Vigário José Ignácio; e Rua Marechal Floriano. O projeto, intitulado “Rua para as pessoas”, previu um processo de ampliação do espaço para circulação de pedestres nessas ruas, em duas fases. A primeira fase era a de “educação”, envolvendo a instalação de fradinhos para delimitar o espaço permitido para circulação com veículo motorizado, reduzido a uma faixa, sem haver, portanto, espaço para estacionamento nos bordos das pistas. O segundo momento seria o de “consolidação”, no qual a calçada e o espaço delimitado pelos fradinhos seriam nivelados (o projeto também abre possibilidade de deixar-se a pista no mesmo nível da calçada).

A proposição de tal intervenção, que envolveu o diálogo com a prefeitura, já estava em andamento quando me aproximei da Mobicidade. O prefeito José Fortunati havia criado o Grupo de Trabalho Rua Para as Pessoas, composto por representações da Mobicidade, OE1, da Secretaria Municipal de Obras e Viação (SMOV), da Secretaria Municipal da Produção, Indústria e Comércio (SMIC), da Secretaria Municipal de Urbanismo (SMURB) e da EPTC.

A execução do projeto não passou da primeira fase, e apresentou problemas que foram acusados pela Mobicidade. A EPTC, alegando que a instalação de fradinhos prejudicaria a acessibilidade de pessoas com necessidades especiais, fez a delimitação do espaço com tachões. Consequentemente, os motoristas não encontravam, de fato, limitações físicas para estacionar os seus veículos nos bordos da pista, dentro área demarcada para circulação de pedestres. Somou-se à acusação feita pela Mobicidade a constatação da falta de fiscalização nos locais, comprometendo o sentido educativo da etapa do projeto.

Sobre a postura da Mobicidade de também se dispor a colaborar com órgãos da administração municipal, Cadu afirmou: “A gente não só pede pra fazer. A gente também procura mostrar como é possível fazer”. Tal relação entre a Mobicidade e a EPTC, que Cadu classificou como “esquizofrênica”, envolve essa crítica ao órgão da

prefeitura responsável pela fiscalização e organização do trânsito da cidade, e, ao mesmo tempo, as parcerias quando se considera necessário:

Acho que muita gente na Mobicidade... não vou falar que todo mundo, mas a maioria das pessoas com quem eu converso, com quem eu convivo mais, procuram, de certa forma, pensar em maneiras de melhorar as coisas. E muitas vezes depende do poder público. Acho que nunca faríamos algo que nos castrasse a possibilidade de criticarmos algo quando fosse necessário. Mas, se eles pedirem ajuda, por que não ajudar? (Cadu).

De fato, houve momentos nos quais técnicos da EPTC entraram em contato com a Mobicidade. Em alguns casos, o executivo de trânsito consultou a associação acerca de sugestões para implantar certos equipamentos viários, e mesmo efetuou convites a reuniões para apresentações de projetos, como o das ciclorrotas, que ocorreu no começo do ano de 2017.

A reunião sobre as ciclorrotas foi aberta ao público e contou com a presença de membros da Mobicidade e de outros coletivos. Vinculados à Mobicidade, eu, Tássia, Cadu e Lívia estivemos presentes. Um representante da ACPA e o vereador Sgarbossa também compareceram. Uma engenheira da divisão de projetos e estudos de mobilidade da EPTC apresentou a proposta. Ciclorrotas consistem em rotas demarcadas com sinalização por placas e no asfalto, em vias com velocidade máxima permitida inferior a 40 km/h. O projeto indicava a implementação de tais rotas em vias nas quais não era prevista a construção de ciclovias, conforme o PDCI.

A expositora também apresentou uma proposta acerca da “rota de ciclistas”. Diferentemente das ciclorrotas, as rotas de ciclistas envolvem apenas a sinalização vertical (com placas), nas quais estariam inclusas o alerta aos motoristas sobre a distância lateral de 1,5 m a ser tomada em relação aos ciclistas em ultrapassagens.⁵⁵ O projeto indicava a demarcação de tais rotas em vias previstas no PDCI para receberem infraestrutura cicloviária, mas que ainda não a tinham.

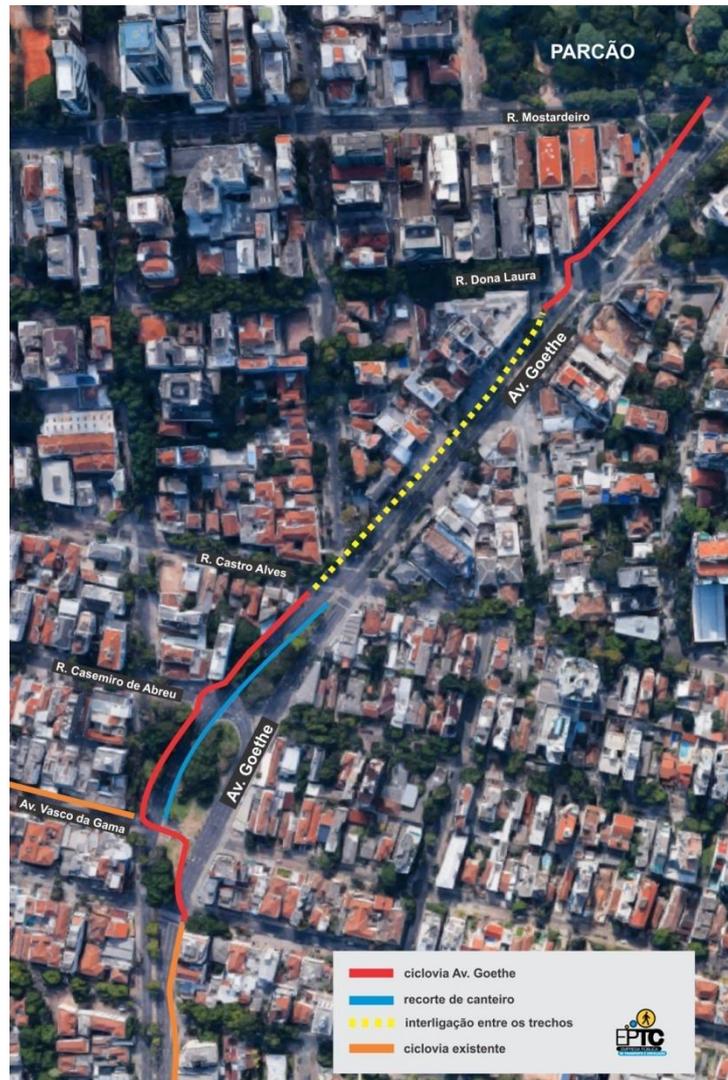
55 Distância cujo desrespeito implica punição, conforme previsto no art. 201 do Código de Trânsito Brasileiro.

A proposta das rotas de ciclistas provocou inquietações e dúvidas no público que assistiu a apresentação. O principal temor manifesto por representantes da Mobicidade, da ACPA, e do vereador Sgarbossa era de que a ideia poderia servir de subterfúgio para a prefeitura não cumprir com o previsto no PDCI, alegando que as rotas de ciclistas já proveriam um aparelhamento viário compatível e de menor custo. O problema é que a sinalização, em si, não segregaria o espaço a ser utilizado por ciclistas, que é a perspectiva dos projetos cicloviários.

Após tal reunião, no relato escrito por Livia aos demais membros da Mobicidade, via email, frisou-se a necessidade de uma aproximação com o “corpo técnico” da EPTC, tanto para colaborar em projetos quanto para fiscalizar as suas execuções. Naquele período, iniciava-se a gestão do prefeito Nelson Marchezan Jr., e havia no coletivo uma preocupação sobre qual seria a disposição do novo gestor para dialogar com as entidades de ciclistas.

A Mobicidade, mesmo se dispondo a participar de ações colaborativas com órgãos públicos, não se absteve de tecer críticas quando considerou necessário, seja através de cartas abertas dirigidas à prefeitura, seja em reuniões públicas. Mas houve momentos nos quais se considerou necessário repensar a maneira de realizar certas críticas. Em junho de 2017, a EPTC anunciou em seu *website* o início de obras de implementação de uma ciclovia na Av. Goethe, em dois trechos: entre as ruas Vasco da Gama e Castro Alves; e entre as ruas Dona Laura e Mostardeiro, totalizando 650 metros de ciclovia.

Figura 13 - Mapa da Ciclovía na Av. Goethe⁵⁶



Fonte: Prefeitura de Porto Alegre (2017).

Menos de uma semana depois, a Mobicidade enviou um ofício à EPTC e emitiu uma nota tecendo críticas ao projeto:

A respeito da notícia publicada no site da EPTC no dia 07/06/2017 sobre a nova ciclovia na avenida Goethe, a Mobicidade — Associação pela Mobilidade Urbana vem reafirmar a importância de observar a aplicação do

⁵⁶ Os trechos destacados em vermelho e em amarelo situam-se nas calçadas. No caso do traçado em amarelo, na maior parte não há indicação viária que delimite o espaço destinado à circulação em bicicleta, algo que pode ser constatado ainda em 2018.

planejamento proposto pelo Plano Diretor Cicloviário Integrado (PDCI) de Porto Alegre/2009 na construção de novas ciclovias.

Observando a imagem do trajeto proposto na matéria, vemos com preocupação que o projeto não irá atender à grande demanda de ciclistas que se deslocam pela avenida, pois direciona o uso de um trajeto demorado e que troca de direção, forçando o ciclista a atravessar pistas de grande velocidade de carros, com tempos de sinaleiras que não beneficiam o modal da bicicleta, pelo contrário, dificultando. Desta forma, a serventia do trajeto desta ciclovia será de baixo uso, pois não atenderá as necessidades que o modal da bicicleta necessita. Os recursos aplicados nesta obra não serão de fato utilizados, apenas servirão para constar nos índices de ciclovias pouco utilizadas na cidade, o que de fato já ocorre em outras ruas e avenidas.

Outro motivo que queremos debater é sobre o deslocamento proposto da ciclovia dentro e sobre as calçadas, pois desta forma impõem uma série de restrições aos pedestres, que acabam podendo vir a sofrer batidas e choques com o deslocamento dos ciclistas, ocasionando assim conflitos desnecessários entre pedestres e ciclistas, pois como podem ocupar o mesmo espaço se utilizam de recursos de velocidade diferentes?

Na calçada a ciclovia diminui a segurança tanto do pedestre quanto do ciclista, pois não funciona e não atende a nenhuma das partes. Mais uma vez vamos encontrar os pedestres no caminho e pedir que saiam correndo porque vamos passar? Como a EPTC vai atender os casos de acidentes?

Podemos antever e avisar que o resultado obtido com esta ciclovia será o de que continuará tudo como antes: com os ciclistas afastados circulando com a bicicleta a pé pela calçada, ou optando por circular junto ao meio fio ou no centro da via na avenida. O conflito de uso da pista com os automóveis, caminhões e ônibus não será resolvido, continuando a existir se este trajeto de ciclovia for implantado, não resolvendo a questão. Se o Plano Cicloviário não for atendido, vamos continuar a aplicar recursos financeiros em ciclovias que não atendem à demanda do ciclista e nem promovem a melhoria da mobilidade urbana da cidade.

Para Porto Alegre seguir em busca da sustentabilidade ambiental será mais benéfico a todos que se apliquem as regras estabelecidas pelo Plano Cicloviário, o qual conduz um planejamento das vias com mais segurança para deslocamento dos ciclistas, pedestres e motorizados. Sem o uso desta ferramenta estamos a desperdiçar recursos humanos, técnicos e financeiros em soluções para ninguém ou muito pouca gente utilizar.⁵⁷

O problema, neste caso, foi o fato de que a ciclovia na Av. Goethe era prevista no PDCI considerando o trecho sobre a calçada, alerta dado por técnicos da EPTC atuantes nos projetos de mobilidade à Mobicidade. O fato motivou uma postura de cautela por parte da associação, a partir do entendimento de que, se a associação criticar publicamente aspectos do PDCI, isso poderia servir de argumento para

57 Ofício 001/2017. Disponível em: <<https://www.mobicidade.org/wp-content/uploads/2017/06/Oficio-Sobre-a-Ciclovia-da-Goethe.pdf>>. Publicado em 13 de junho de 2017. Último acesso: 6 mar. 2017.

agentes do poder público da cidade que almejavam, conforme membros do coletivo, alterar o plano ciclovitário.

O temor de alterações no PDCI e as críticas ao não cumprimento deste se somam às denúncias, feitas tanto pela Mobicidade quanto por outros coletivos voltados para o tema da mobilidade em bicicleta na cidade, a respeito da implementação de ciclovias em desacordo com o PDCI. O caso da ciclovia da Goethe foi uma exceção.

As críticas feitas por membros da Mobicidade sobre equívocos na implementação de ciclovias objetivam denunciar uma persistência da administração municipal em priorizar o tráfego em automóvel em relação a outros modais de circulação. Devemos considerar que, em Porto Alegre, há pessoas que pedalam desde quando não havia infraestrutura ciclovitária alguma. Além disso, os trajetos tendem a ser usados na medida em que são eficientes para os usuários. Portanto, uma ciclovia mal posicionada pode vir a ser menos utilizada, ou a ser menos eficiente para o ciclista do que realizar um outro trajeto que não dispõe de ciclovia. É a perspectiva de Cadu acerca do projeto da ciclovia da Rua José do Patrocínio e a sua percepção sobre o uso da bicicleta naquela região:

Uma das vias que tem mais circulação de ciclistas em Porto Alegre é a Venâncio Aires. Tem muito ciclista ali. É muita gente que passa. Só que ela não tá no Plano Diretor Ciclovitário. O cruzamento da João Pessoa, no Plano Diretor Ciclovitário, é pra acontecer pela Lopo [Rua Lopo Gonçalves] [...] que consta pra fazer uma ciclovia que iria até o Parcão, desculpa, até a Redenção, até o parque. Aí o pessoal tava perguntando: "você acham que as pessoas vão usar essa ciclovia?". E nós falamos: "olha, uma coisa que a gente pode fazer, que é bem prática, com o contador de ciclistas, é a seguinte: a gente conta quantos ciclistas passam pela Lima e Silva, no sentido da via e depois nós contamos quantos ciclistas passam na José do Patrocínio, nesse mesmo sentido". Eu tenho quase certeza que o número de ciclistas na Lima e Silva, mesmo sem ciclovia, é muito maior do que na José do Patrocínio nessa mesma direção. Então eu subentendo que as pessoas não vão mudar uma quadra do percurso delas, se não for o percurso mais prático, só porque tem ciclovia. E aí essa foi a proposta que nós tivemos: de fazer a contagem de ciclistas na Venâncio [...] na José do Patrocínio e na Lima e Silva.

O relato de Cadu menciona um processo de contagem de ciclistas, que também envolveu uma aproximação da Mobicidade com a EPTC. Quando me aproximei da Mobicidade, um tópico discutido na lista de e-mails tratava de um equipamento para

contagem de ciclistas que a EPTC possuía. Na discussão, foi informada a possibilidade de a Mobicidade poder utilizar o equipamento para realizar contagens em vias consideradas pertinentes para tanto. Conforme os membros da associação, essa atividade seria relevante para questionar algumas indicações de vias constantes no PDCI e demonstrar a demanda pela circulação em bicicleta em outros locais que não estavam sendo considerados. Essa “parceria” acabou não sendo levada adiante, apesar de Lívia e Tássia terem recebido treinamento para utilizar o equipamento. Durante o ano de 2016, ouvi relatos de que a própria EPTC estava realizando essa contagem. Houve indicações no intuito de haver alguém da associação acompanhando essas contagens, como forma de ter alguma ideia sobre os dados produzidos e, pelo que me pareceu, também de “fiscalizar” o processo.

Na relação com a EPTC, membros da Mobicidade acusaram também o que seria uma “confusão” entre as dimensões “técnica” e “política” da gestão do trânsito na cidade: a prefeitura designa “técnicos”, arquitetos e engenheiros da EPTC, para tratar de assuntos “políticos” com os coletivos, principalmente no tocante às ciclovias. O PDCI não é implementado da forma devida, mas isso não se deve a empecilhos de caráter “técnico”, como uma impossibilidade de execução dos projetos e de adequação das vias ou uma carência de conhecimentos técnicos por parte dos agentes encarregados do processo. Deve-se, por outro lado, segundo alguns membros, à falta de “vontade política” por parte das administrações municipais (considerando as mudanças de gestão da prefeitura da cidade durante a existência da Mobicidade) quanto à liberação de verbas que não só poderiam, mas que deveriam ser destinadas para esse fim. Dessa forma, os “técnicos” da EPTC vão a público, no diálogo com associações como a Mobicidade, para tratar e negociar aspectos que não são de sua competência. Considerando que as decisões últimas sobre a destinação de verbas para projetos viários não são de competência dos técnicos da EPTC, e entendendo que estes não podem manifestar publicamente a responsabilidade do fato para a instância burocrática à qual respondem, tais técnicos acabam encurralados entre as demandas de coletivos da cidade e as determinações de seus superiores. Por razões como essa que membros da Mobicidade, em alguns momentos, discutiram sobre qual seria a melhor maneira de dialogar com a EPTC.

De fato, não havia divergência entre técnicos da EPTC, responsáveis pelos projetos de mobilidade, e coletivos voltados para a mobilidade urbana, como a Mobicidade, sobre a necessidade de uma infraestrutura cicloviária. As divergências quanto à implementação de ciclovias foram avaliadas pelos membros da associação como decorrentes mais de barreiras impostas aos especialistas do órgão de trânsito por seus superiores (o que não podiam declarar publicamente) do que de discordâncias quanto às melhores “soluções técnicas” de mobilidade. O que não significa que a associação não tenha se deparado com posturas da EPTC que contrariam noções contemporâneas na área de urbanismo acerca do trânsito, tais como a redução do espaço de veículos motorizados para incentivo dos não motorizados e a redução das velocidades máximas permitidas nas vias da cidade.

Uma dessas divergências enfrentadas pela Mobicidade ocorreu em uma reunião solicitada pelo coletivo à EPTC. O pedido foi motivado por uma notícia, divulgada por Cadu na lista de e-mails da associação, de que a prefeitura iniciou um procedimento de recapeamento⁵⁸ das pistas de rolamento na Av. Osvado Aranha e na Av. Protásio Alves. Cadu informou que no ano anterior, em 2016, a EPTC anunciou um projeto de redução da velocidade máxima naquela via para 50 km/h. A partir da comunicação de Cadu, membros da associação decidiram solicitar uma reunião para o coletivo ter ciência dos projetos do órgão de trânsito que estavam em andamento, e “relembrar” a este da importância do transporte cicloviário no trecho. Solicitação que foi atendida pela EPTC.

Acompanhei André e Cadu em tal reunião. Na ocasião, o diretor da EPTC em exercício na época, Marcelo Soletti, não esteve presente, sendo representado por outra pessoa. Também estiveram no encontro membros de outras divisões da empresa, como da Divisão de Projetos e Estudos de Mobilidade (GPEM). Fomos recebidos em uma sala de reuniões onde pudemos apresentar as pautas, a principal delas sobre como gerar mais segurança para ciclistas no trecho em que era realizada a obra mencionada.

Na ocasião, foi possível perceber que não havia consenso na instituição acerca das políticas de mobilidade. Foi-nos mencionado um projeto de redução da velocidade

58 Procedimento de renovação do asfalto da via.

máxima no trecho para 50 km/h. André e Cadu reforçaram a pertinência de redução da velocidade máxima, talvez, inclusive, para menos que 50 km/h. Além da questão da segurança, os membros da Mobicidade argumentaram que, em “horário de pico”, sequer adiantaria para os motoristas poderem se deslocar em maior velocidade, mesmo os de transporte coletivo — que, no trecho, trafegam em corredor exclusivo. Cadu afirmou que, em várias ocasiões, ao transitar pela Av. Osvaldo Aranha em bicicleta, reparou que em percursos de várias quadras via os mesmos ônibus parando nos mesmos semáforos que ele. Não fazia sentido ter maior velocidade em um trecho com várias interrupções em função de semáforos, cruzamentos e tráfego excessivo. Mas os representantes da EPTC não se propuseram a analisar tal proposta.

Outro impasse ocorreu a respeito da exigência da Mobicidade de alterações no referido trecho que possibilitassem o tráfego mais seguro para ciclistas, principalmente na Av. Protásio Alves. De parte de uma das representantes da EPTC, o trecho concentra um fluxo intenso de veículos, principalmente no horário de pico, fazendo conexão entre a região central e outras regiões da cidade. Ela indicou que, por esse motivo, não haveria como restringir mais o espaço para a circulação de veículos motorizados, cujos motoristas não teriam alternativa de percurso através de vias secundárias. Quanto aos ciclistas, a representante sugeriu que estes deveriam procurar vias alternativas. Tal postura da representante se manteve, mesmo com a contraposição dos membros da Mobicidade de que, para ciclistas, também não havia trecho alternativo (frisa-se, aqui, que a Av. Protásio Alves é uma avenida com trecho considerável de elevação). Soou absurda para os representantes do coletivo, na ocasião, a ideia de que as pessoas que se locomovem com a força do próprio corpo deveriam estender os seus trajetos buscando vias alternativas em vez daquelas que o fazem com o auxílio de motor, inclusive em uma região com diversos aclives e declives.

O raciocínio que privilegia a mobilidade motorizada também foi expresso em manifestações sobre a segurança de pedestres na região discutida, tópico também levantado na discussão. Alguns representantes da EPTC afirmaram que somente “limitações físicas” evitariam “excessos” por parte de motoristas, e que tais limitações não seriam viáveis no trecho da Av. Osvaldo Aranha. Ao mesmo tempo, indicaram uma necessidade de cercar os canteiros ao lado do corredor de ônibus com grades,

para evitar a travessia de pedestres fora da faixa exclusiva e, dessa forma, lidar com a incidência de atropelamentos na região. Entretanto, essa não foi uma posição consensual entre os membros da EPTC presentes, havendo quem corroborasse a posição da Mobicidade. Além disso, na ocasião nos foi informado que já havia sido elaborado um projeto de sinalização para motoristas manterem uma distância segura em relação aos ciclistas no trecho abordado, faltando somente a liberação da verba. Algo que contrariou o discurso de outros representantes do órgão de trânsito na reunião, de que ciclistas deveriam trafegar pelo Parque da Redenção, situado na Av. Osvaldo Aranha, e não na pista de rolamento.

A atuação de coletivos como a Mobicidade, que visam influenciar as políticas de mobilidade na cidade (OLIVEIRA, 2017), procura lidar com a perspectiva de administração do trânsito baseada no gerenciamento de interesses (VASCONCELLOS, 1999). Conforme Vasconcellos, a engenharia de trânsito não pode ser considerada uma “atividade ‘ eminentemente técnica” (p. 43), “apolítica”. Tratou-se de um questionamento sobre as distinções entre as dimensões “técnica” e “política” da intervenção no trânsito. A “técnica” seria relacionada à atuação de engenheiros de trânsito e demais funcionários de órgãos responsáveis pela organização da circulação nas cidades, sendo comumente associada a uma aplicação de conhecimentos científicos de áreas como a engenharia e o urbanismo. A “política”, por outro lado, referir-se ia a uma prática de negociação das divergências de interesses.

Um dos meus objetivos principais, neste trabalho, é o de criticar a perspectiva tradicional, mostrando o caráter político não apenas do trânsito, como atividade humana, mas também da engenharia de tráfego, como ação estatal regulamentadora da circulação urbana (p. 45).

As necessidades decorrentes do aumento do volume de circulação em automóveis são evidência fornecida por Vasconcellos do pressuposto da circulação urbana como “meio coletivo de consumo” (p. 61). O autor se baseou na perspectiva de Sociologia Urbana posterior à Escola de Chicago sobre uma “psicologia das necessidades humanas”, inspirada “na ideia de cidade como produto/resultado do processo de produção capitalista” (p. 57). Meios coletivos de consumo são, conforme

Vasconcellos, meios de reprodução das condições de existência no que se tornou a cidade contemporânea, capitalista. Condições que envolvem a concentração dos meios de produção e das forças produtivas e as formas de socialização decorrentes da divisão social do trabalho, bem como da concorrência entre os agentes para suprirem suas necessidades dividindo também o espaço: “[...] as unidades de produção precisam de infraestrutura (energia, transportes, comunicação) e a força de trabalho precisa de condições para a sua reprodução, como alimentação, saúde, habitação” (p. 58).

Isto permite entender a afirmação de Lojkine, de que o que caracteriza a cidade capitalista não é a aglomeração em si, já existente nas cidades medievais, mas a concentração crescente dos meios coletivos de consumo, criando um novo modo de vida, com novas necessidades, identificando o que se pode chamar de “civilização urbana” (p. 59).

O ambiente de circulação é meio de consumo, em relação ao qual existem necessidades dos diversos atores que nele circulam e que, nisso, se apropriam da infraestrutura do espaço público. É interessante que o autor faça uma distinção comumente não vista na bibliografia sobre o assunto, incluindo a apresentada no presente trabalho, entre “transporte” e “trânsito”, respectivamente:

Enquanto este representa a necessidade de deslocamento de pessoas e mercadorias no espaço, entre uma origem e um destino, implicando na relação fundamental entre demanda e oferta e nas tecnologias disponíveis para o atendimento das necessidades, aquele reflete o ato de circular no espaço escasso, que deve ser dividido entre todos e tudo o que circula (p. 89).

O trânsito, portanto, é colocado como uma dimensão na qual são negociados os distintos interesses de circulação. A circulação é uma forma de consumo “essencialmente pública”, que admite diferentes formas de tráfego e envolve distintas formas de acesso, como em termos socioeconômicos (p. 63). A multiplicidade de interesses aponta o caráter conflitivo do trânsito, que lhe seria inerente: “A separação definitiva dos conflitos no trânsito é, assim, rigorosamente utópica, pois isto significa pretender negar o caráter político das atividades e da circulação humana no ambiente

urbano” (p. 54). As diferentes maneiras de circular, seja em automóvel, a pé, em bicicleta, etc., apresentam distintas necessidades para circular. Necessidades estas a serem contempladas através do conjunto de objetivos da engenharia de trânsito: “fluidez”, “acessibilidade”, “segurança”, “conveniência” e “conforto” (p. 46-48). “Fluidez” é a facilidade de circulação, em termos de deslocamento na maior velocidade possível e com o menor número de interrupções. “Segurança” se refere à minimização do risco de “acidentes”. “Acessibilidade” é relativa à possibilidade de acesso aos locais de destino, que pode ser dividida em “macroacessibilidade” (acessibilidade potencial aos espaços disponíveis) e “microacessibilidade” (acessibilidade real das pessoas aos destinos desejados). A “conveniência” e “conforto” remetem à questão da “qualidade de vida”, em termos do controle de poluição visual, sonora e atmosférica, assim como a aspectos como o uso de solo e também à segurança.⁵⁹

Manifestando a impossibilidade de a engenharia de tráfego otimizar, ao mesmo tempo, o conjunto de objetivos para as diversas necessidades de circulação em uma mesma cidade, dado o caráter compartilhado do espaço de trânsito e o conflito de interesses, Vasconcellos aponta uma direção:

[...] frente aos conflitos e impossibilidade de acomodar todos os interesses, quais são os limites para o exercício desta política e qual é o papel dos órgãos de trânsito?

A resposta a estas questões só pode estar na adoção da perspectiva proposta neste capítulo, a respeito da abordagem sociopolítica do trânsito: os limites da intervenção na circulação são dados pelos limites dos conflitos entre os atores no trânsito e do seu poder real de pressionar o Estado na defesa dos seus interesses. Isto significa assumir a realidade destas pressões, mesmo que indiretas ou feitas num nível ideologicamente sutil, e negar conseqüentemente a suposta neutralidade da ação estatal de regulamentação da circulação. Mesmo que a atividade de controle da circulação exija instrumentos técnicos de análise e projeto — já bastante desenvolvidos pela engenharia de tráfego —, ela é essencialmente política, pois precisa dividir um espaço escasso entre atores com interesses e necessidades diferentes, conflitantes e mutáveis no tempo e no espaço, e com recursos diferentes de acesso à visibilidade pública e ao poder real (p. 54).

59 Vasconcellos reconheceu que existe uma dificuldade em distinguir a noção de conveniência e conforto, dado seu caráter subjetivo (p. 48).

Ao considerar que os processos resultantes da atuação de uma engenharia de tráfego em uma cidade como São Paulo envolvem um caráter político de gerenciamento de interesses, Vasconcellos sustenta a centralidade do automóvel na conformação do trânsito em tais ambientes. Contrariando a atuação da engenharia de trânsito como atividade eminentemente técnica, o autor sugere que um encontro entre a necessidade da indústria e a de uma classe média brasileira que se constitui através da aquisição do automóvel (dentre outros fatores) interferiu fortemente na formação do trânsito tal como o vivenciamos. O aumento da circulação em automóvel decorre do aumento do poder aquisitivo das classes médias, o que favoreceu uma aposta no desenvolvimento industrial brasileiro a partir da produção de veículos automotores. O problema do congestionamento no trânsito que esse processo provocou colocou uma pressão sobre o Estado quanto ao gerenciamento da circulação urbana. Com isso, houve tanto pressão da imprensa, criticando e mesmo desmoralizando os órgãos de trânsito, como de uma classe intelectual, vinculada principalmente à área de Engenharia, para mudar a gestão da circulação urbana de uma perspectiva “policial” para uma “técnica” e “municipalizada”. Vasconcellos também inclui na análise desse cenário os interesses do setor empreiteiro na construção de vias e de novos edifícios e centros comerciais. Algo que também convergiria para os interesses dessa classe média que, além de estar com maior poder aquisitivo concentrado, podendo adquirir automóveis, tinha a necessidade de circular de forma mais eficiente.

Conforme os membros da Mobicidade, o privilégio dado à circulação em automóvel se expressa na divergência entre a mobilidade ativa e a motorizada quanto aos objetivos da engenharia de trânsito. Poucas ciclovias na cidade, descontinuidade das já existentes — que “levam do nada a lugar algum”, conforme os membros da associação —, carência de políticas de educação para trânsito e de acessibilidade (pela baixa presença de bicicletários), compõem o cenário do privilégio dos usuários de automóvel. Com isto, mesmo com a motivação do surgimento da associação relacionada à perspectiva da segurança, a viabilidade de uma circulação eficiente também faz parte das demandas da associação por políticas de mobilidade. Portanto, a denúncia do não cumprimento do PDCI como decorrente de decisões “políticas” se torna pertinente para revelar esse processo de “gestão de interesses” por parte dos agentes públicos. Paralelamente, o coletivo busca, ao difundir que a devida implantação de políticas cicloviárias é “tecnicamente” possível, tornar “legíveis”

práticas de agentes do Estado e, com isso, impedir o uso por parte destes da “desculpa” de uma incompreensão da população sobre o tema (DAS, 2004).

Contudo, esse “Estado”, ou “poder público”, como normalmente é denominado por membros da Mobicidade, não é homogêneo. As dificuldades que têm se apresentado a este e a outros coletivos relacionados se referem aos discursos que já não são da área de engenharia de trânsito, sendo a falta de verba o principal deles. Outro entrave se refere às decisões da prefeitura e da câmara de vereadores, motivadas por questões de outra ordem. Sgarbossa certa vez afirmou, em uma conversa a respeito da influência da apresentação de estudos especializados sobre determinados temas nas decisões de parlamentares na Câmara de Vereadores: “nunca vi ninguém ali mudar de ideia por causa de dados”.

Sgarbossa foi um vereador cuja trajetória política na cidade repercutiu em função de sua proximidade com as demandas de ciclistas. Natural de Lagoa Vermelha e já tendo participado de competições oficiais de ciclismo, ele foi um dos sócios-fundadores da Mobicidade, e também teve aproximações com o Coletivo Cidade da Bicicleta e com a organização das duas primeiras edições do Fórum Mundial da Bicicleta. Sgarbossa concorreu para o cargo de vereador em 2008, sem sucesso, mas tendo êxito em 2012 e em 2016. Conforme o vereador, no momento em que entrou “na institucionalidade”, não deixou de dialogar com membros de coletivos como a Mobicidade, mas passou a manter um distanciamento, de forma a não intervir no “protagonismo” desses coletivos. Além disso, demonstrou a preocupação em evitar a acusação de opositores de aparelhamento de organizações, como a Mobicidade, por parte do parlamentar. Acusação que não deixou de ser feita, conforme os seus relatos e os dos próprios membros da Mobicidade.

Além de contrapor e de reivindicar demandas frente ao poder público, a Mobicidade também teve aproximações com instituições estatais, que indicam que a associação também buscou atuar “por dentro” do Estado. É o caso da participação do coletivo como representante da sociedade civil no conselho do Fundo Municipal de Apoio à Implantação do Sistema Cicloviário (FMASC).

André representa o coletivo no FMASC, informando aos demais sobre o que é decidido neste através do grupo de e-mails ou nas reuniões da associação. Recordo de seus relatos a respeito em reuniões da Mobicidade, nas quais André informou com

entusiasmo algumas decisões do conselho, como o repasse da parcela da verba do fundo para campanhas de educação no trânsito. Outro relato referiu-se à decisão do conselho de não permitir que a implementação de ciclovia no bairro Cidade Baixa fosse interrompida para iniciar um trecho na Av. Sertório. Mesmo sendo uma região com grande demanda, André acusou que a medida tem o caráter fragmentário de construção de ciclovias na cidade, e percebeu a influência de um candidato a vereador na formulação da proposta. Identificou, também, que ela previa 80% do trecho da referida ciclovia sobre a calçada: “Conseguimos barrar eles!”.

O FMASC foi instituído a partir da Lei Complementar n.º 744 de outubro de 2014. Lei esta que determinou tanto a criação do fundo quanto que o seu gerenciamento ocorra através de um conselho gestor.

Um dos pontos centrais da lei que criou o fundo é a alteração do segundo parágrafo do artigo 32 da lei que instituiu o PDCI. Tal ponto esteve em evidência nas discussões que motivaram as audiências públicas após o atropelamento coletivo da Massa Crítica em 2011, que trata da destinação de 20% da verba arrecadada em multas pela EPTC para a construção de ciclovias e a promoção de programas de educação para o trânsito. A lei que instituiu o FMASC define que o conselho decide sobre a utilização da verba destinada, considerando, além do percentual do montante arrecadado em multas, as contrapartidas de construções de novos empreendimentos na cidade, dentre outras fontes possíveis, como doações, aplicações financeiras e convênios firmados com entidades. Dessa maneira, a determinação que cria o conselho retira a obrigatoriedade da utilização dos 20% da verba arrecadada em multas, tornando essa fonte complementar, caso o índice não seja atingido com as verbas de outras procedências.

De forma aliada, outra alteração que a instituição do FMASC provocou no PDCI foi o acréscimo da obrigatoriedade de contrapartidas para empreendimentos de terceiro nível, além dos de primeiro e segundo nível, além de estabelecer alguns parâmetros, através do acréscimo de dois parágrafos no artigo 24. Tais parâmetros estipulam que a contrapartida será calculada em função do número de vagas de estacionamento do empreendimento, sendo que, em casos específicos, poderá ser convertida em dinheiro, a ser depositado no fundo cicloviário. Além disso, determinam que, em casos de custo demasiado alto para implementação da ciclovia em

determinado local, por suas características, pode-se motivar a dispensa de certos elementos a serem custeados ou permitir a implementação de um trecho de menor extensão.

A lei que institui o FMASC, portanto, envolve uma diversidade de fontes de verbas a serem gerenciadas por um grupo de representantes nomeados. Há dez cadeiras disponíveis para tal composição, cuja distribuição está discriminada no artigo 7º:

- I – 2 (dois) integrantes da EPTC ou da SMT;⁶⁰
- II – 1 (um) integrante da Secretaria Municipal da Fazenda (SMF);
- III – 1 (um) integrante do cargo de Procurador da Procuradoria Geral do Município (PGM);
- IV – 1 (um) integrante da Secretaria Municipal de Obras e Viação (SMOV);
- V – 1 (um) integrante da Secretaria Municipal de Urbanismo (SMURB);
- VI – 1 (um) integrante da Secretaria Municipal do Meio Ambiente (SMAM);
- VII – 3 (três) integrantes de entidade da sociedade civil com atuação reconhecida na promoção do uso de bicicleta;
- VIII – 2 (dois) integrantes indicados pelo Orçamento Participativo;
- IX – 1 (um) integrante de entidade da sociedade civil representativa do comércio; e
- X – 1 (um) integrante de entidade representativa dos moradores do Município de Porto Alegre.

As três entidades voltadas para a promoção do uso da bicicleta, contemplando o inciso VII, são a Mobicidade, ACPA e Lappus. Tive a oportunidade de acompanhar duas reuniões em 2017. Inesperadamente, saí da primeira delas como novo suplente da Mobicidade no conselho. André havia feito um convite para os membros da Mobicidade para que comparecessem, caso pudessem, a uma reunião do conselho. Inclusive, o indaguei sobre as normas do conselho quanto ao acesso ao público. André respondeu que sempre quis incentivar a participação do público nas reuniões, embora a ideia fosse a contragosto de alguns de seus membros. Posicionamento que remete a ata de uma das reuniões, encaminhada por André para a lista de e-mails da

60 Secretaria Municipal de Transportes.

Mobicidade, na qual consta o seu pedido para que as reuniões fossem abertas ao público, pois, mesmo o conselho sendo um âmbito de discussão de questões “técnicas”, envolve decisões sobre recursos públicos. Seu pedido foi à votação na respectiva reunião e rejeitado, perdendo por seis votos a dois. As manifestações favoráveis foram de André e do representante da ACPA.

A partir do convite de André, na respectiva reunião fui o único membro adicional da Mobicidade presente. Ele me apresentou aos demais membros do conselho, inclusive, mencionando minha pesquisa sobre formas de engajamento pela promoção do uso da bicicleta na cidade. Não recebi nenhum questionamento, nem senti qualquer estranhamento, em relação a essa informação.

Fui pego de surpresa quando André propôs, durante a reunião, que eu passasse a ocupar o cargo de suplente da Mobicidade, dado que a suplência em vigor era de Marcelo, que há algum tempo havia se afastado das atividades da associação. Na dúvida se deveria ou não aceitar, optei por concordar, por ser algo necessário ao coletivo, uma vez que a EPTC exigiu que a indicação fosse feita o quanto antes para definir a burocracia pendente. “Acho que pode ajudar na tua pesquisa”, afirmou André, após a reunião. Agradei a ele, apesar da sensação de insegurança de que a minha posição como suplente se fizesse necessária e futuramente eu devesse substituí-lo em algumas ocasiões.

As reuniões do conselho do FMASC são gravadas e registradas em atas. Perguntei a André se tais atas são publicadas, pois não encontrei informação a respeito na internet, sabendo apenas do que ele as enviara para a lista de e-mails. André mencionou que existe, de fato, essa dificuldade de acesso à informação quanto às deliberações do conselho.

Somente participei de duas reuniões em 2017, já que as demais foram canceladas durante o ano, com avisos sempre feitos de última hora. A EPTC justificou o fato alegando que o processo de reformulação das divisões da empresa pública (após a mudança de prefeito), a atualização dos dados e a necessidade de nomeação de um novo presidente do conselho demandaram os cancelamentos. O que causou inquietação em André, que repassou a preocupação à Mobicidade, pois, se o conselho não delibera sobre os recursos, tais decisões não são inclusas nas previsões orçamentárias do ano seguinte.

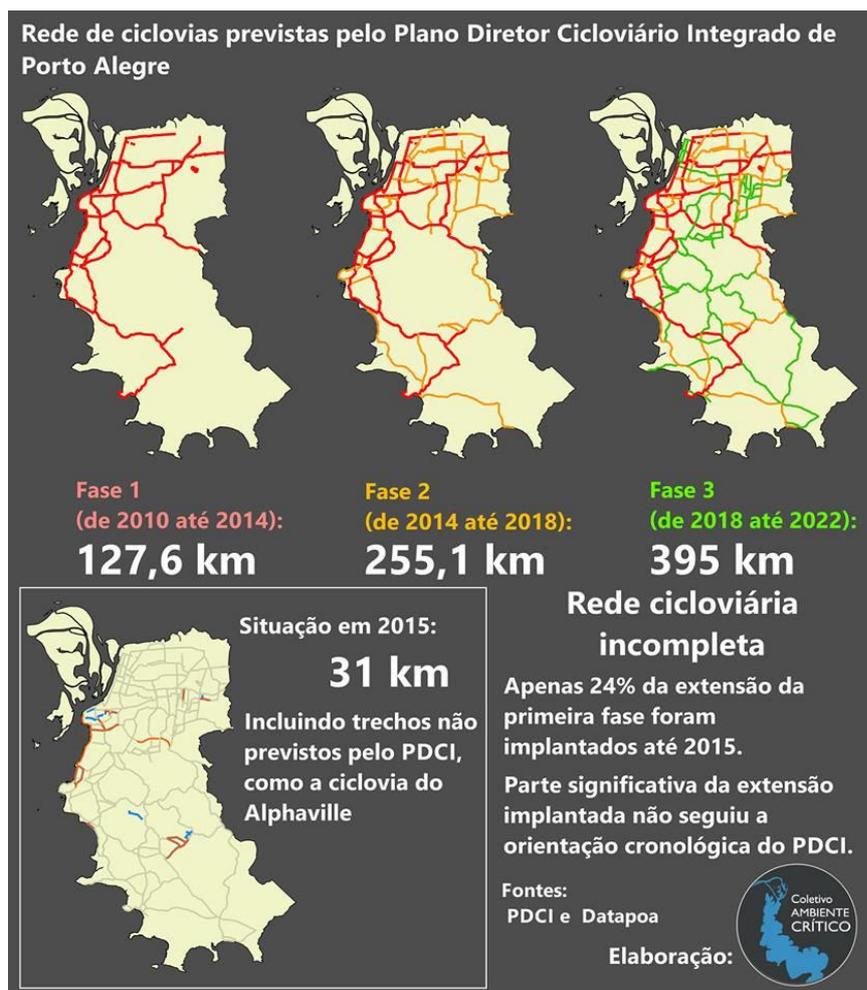
Na segunda reunião em que compareci, houve uma discussão acerca do uso do fundo especificamente para a implementação de algumas ciclovias. O debate versou sobre o caso da ciclovia da Av. Ipiranga, da qual faltavam 1,7 km para ser concluída, demandando um gasto de R\$ 3,9 milhões. O custo da construção da referida ciclovia é maior, pois o local em questão requer a adequação do solo, já que fica sobre o canteiro da via que cerca o Arroio Dilúvio, e necessita da instalação de grades nas laterais para separá-la da pista de rolamento. Referente ao trecho, também havia uma contrapartida de uma empresa a ser antecipada — de 700 metros de ciclovia, sendo que 433 metros já estavam previstos em projeto —, e outra ainda não acertada. Os representantes da EPTC no conselho mencionaram um projeto de implementação do 1 km restante, mas sem previsão. André contestou a forma como estava sendo tratada a conclusão da ciclovia da Ipiranga, visto que havia sido aprovado, em outra reunião, um orçamento do fundo de cerca de R\$ 5 milhões. No entanto, o representante do SMF explicou que a verba liberada é de uso opcional, mas não obrigatório. Representantes da EPTC, alegando a má situação financeira da prefeitura, argumentaram que não podiam descartar as contrapartidas das empresas.

A questão das contrapartidas no processo de implementação de ciclovias apresenta, portanto, seu lado negativo. Membros da Mobicidade explicaram que elas são feitas de acordo com o empreendimento construído, por isso, a definição sobre a metragem da construção de um determinado trecho não é ditado pela necessidade, mas pela metragem definida no acordo. Além disso, há casos nos quais os responsáveis por tais empreendimentos querem a colocação das ciclovias resultantes de suas contrapartidas em frente a tais construções, o que concorre com o critério da prioridade, previsto no PDCI. A ciclovia prevista na Av. Sertório, comumente referida como prioridade desde que me aproximei da Mobicidade, em função da demanda local, foi um projeto constantemente postergado.

Se, nos primeiros anos após o atropelamento da Massa Crítica, os coletivos representantes dos ciclistas reivindicavam o início da implementação do PDCI, a continuidade do projeto, executado em desacordo com a previsão, passou a ser pauta principal na relação das associações com a prefeitura. Mostrando a dimensão do

problema, o Coletivo Ambiente Crítico,⁶¹ de caráter ambientalista, elaborou um quadro demonstrativo do processo, comparando o previsto no PDCI e o que foi cumprido pela prefeitura até o ano de 2015:

Figura 14 - Situação da rede cicloviária em Porto Alegre até o ano de 2015



Fonte: COLETIVO AMBIENTE CRÍTICO, 2016.

Em 2015, Porto Alegre encontrava-se com 31 km de ciclovias. Em 2016, o número passou para 41 km⁶² e, em 2017, para 46 km.⁶³

61 Mesmo tendo acessado o material desse coletivo através de membros da Mobicidade, não soube da existência de parcerias ou de membros em comum entre ambas as associações.

62 Fonte: <<http://www.mobilize.org.br/mapas/17/mapa-do-plano-cicloviario-de-porto-alegre-rs.html>>.

63 CORREIO DO POVO, 2017.

A reflexão sobre as possibilidades de diálogo com o poder público não se referem somente ao órgão executivo da administração municipal. A experiência de atuação da Mobicidade também envolveu um “desencantamento” em relação a aspectos de funcionamento da instância legislativa de Porto Alegre, que inclusive interfere nas possibilidades de se exercer o engajamento em tal dimensão, como no caso do desabafo de Maurício:

Uma vez estava eu e o Dani, em uma sessão da câmara que eu nem lembro mais qual era o projeto que ia ser votado. A gente estava esperando, era pra ser um dos últimos da pauta do dia. Eles estavam votando um projeto anterior, acho que era um negócio das doulas... eles iam lá, discutiam... Daqui a pouco um deles pediu recontagem de quórum. Aí todos vereadores que estão presentes têm que marcar que estão presentes. Os caras, simplesmente... alguns saíram da sala, alguns ficaram conversando e não votaram. E eu “mas ué, o cara tá aqui, porque não tá marcando...”. Aí daqui a pouco: “não temos quórum suficiente para continuar. A sessão está cancelada.”. E eu fiquei... “a sessão tá sendo cancelada pelos caras que eu tô vendo aqui. Ele tá a três metros de mim, o presidente da sessão tá vendo, ele simplesmente não marcou...”, e assim. Aí eu falei com o Dani: “como é que pode um troço desses?”. E ele: “cara, é assim...”. Foi uma coisa muito forte pra mim, de tu ter uma certa esperança: “não, se a gente for lá e brigar...”. E tu vê que não. Ele falou que foi que nem o caso dos vinte por cento. Foi assim. Lotaram a casa de ciclistas. Daí postergaram. Aí o pessoal foi de novo, postergaram de novo. Chegou um ponto que não adianta. Tu não vai pedir duas vezes por semana liberação do teu trabalho pra tá num evento de bicicleta. Daqui a pouco chega um ponto que... um ponto que tu mesmo... “tá, isso não faz sentido. Eu tô fazendo hora extra pra pagar hora pra ficar lá esquentando a bunda...”. Aí chegou um dia que não tinha praticamente ninguém na plateia, eles foram lá e aprovaram... derrubaram os vinte por cento. É um negócio muito chocante. Tu se aproxima mais e começa a ver esse bastidor...

Além das situações de descaso de agentes públicos, é um elemento complicador o fato de as interações com estes ocorrerem em horário comercial, como no caso das audiências públicas na câmara de vereadores, das reuniões com agentes do governo municipal e da participação em conselhos e grupos de trabalho. Algo que impossibilita a participação de vários membros da Mobicidade. Pude perceber que os membros mais atuantes da associação, personagens cujos nomes são os mais mencionados neste trabalho, além da perseverança, também demonstraram ter disponibilidade para atuarem dessa forma, mesmo que esta não fosse constante.

A demanda pelo cumprimento do PDCI tem centralidade nas interações entre a Mobicidade e os órgãos administrativos municipais. Conforme Cadu, em nossa

primeira conversa, a discussão sobre a relevância das ciclovias envolve uma pergunta do tipo: “o que veio primeiro? O ovo ou a galinha?”. Primeiro deve haver infraestrutura cicloviária para estimular o uso da bicicleta ou é a partir do aumento do tráfego no modal que se deve justificar um aparelhamento viário apropriado? Cadu afirmou que, após muito tempo, se convenceu de que a primeira alternativa seria a mais aproximada. Mas isso a partir de um determinado contexto: sua opinião é a de que em Porto Alegre o uso “espontâneo” da bicicleta, a despeito da falta de infraestrutura adequada, já teria chegado ao limite. Para que mais pessoas deixem de usar automóveis e passem a usar bicicletas, é preciso que haja, antes, uma estrutura cicloviária que atenda às necessidades desses sujeitos.

“Se ainda botassem alguma coisa na TV em algum intervalo em horário nobre, mostrando como fazer pra respeitar ciclistas, eu ia tá me lixando pra ciclovia. Mas nem isso os caras fazem...” (Dani). Conforme os membros da Mobicidade, a demanda por ciclovias também remete a uma lacuna deixada pelo poder público em termos de “educar” a população sobre a questão. Na associação, pude perceber que há consenso quanto à necessidade de o coletivo reivindicar uma maior e melhor infraestrutura cicloviária na cidade, embora não a encarem como a “solução ideal”. O ideal seria o compartilhamento do espaço, sem segregação. Contudo, uma das barreiras ao estímulo para o “surgimento” de novos ciclistas é o medo da violência no trânsito em relação a quem pedala, o que torna pertinente uma segregação do espaço. Ao mesmo tempo, a demanda por ciclovias também se relaciona ao intento de reduzir o espaço viário para o uso de automóveis, como forma adicional de desestímulo ao seu uso.

Dessa forma, os membros da Mobicidade reconhecem os limites da ideia do *vehicular cycling*, termo designado para a prática de trafegar em bicicleta juntamente aos automóveis, sem a existência de uma segregação na via. Tal perspectiva recebeu críticas de Antônio Vivanco (2013), em seu estudo sobre a relevância da bicicleta na contemporaneidade. Para o autor, essa concepção fomenta uma desresponsabilização dos agentes públicos de promoverem uma infraestrutura adequada. Ao mesmo tempo, essa proposta não considera pessoas mais vulneráveis no ato de pedalar em meio a outros veículos, como idosos e crianças, exigindo uma responsabilização e disciplina que, além de comporem um cenário de “elitização”,

reduziria o escopo de ciclistas, que seria majoritariamente composto por jovens do sexo masculino. A crítica ao *vehicular cycling* aponta para a questão da promoção da bicicleta como política de inclusão social (p. 107). Em diferentes contextos, o alinhamento de coletivos de ciclistas com outros movimentos sociais contribuiu para o questionamento dos privilégios envolvidos na ideia de *vehicular cycling* e para a consideração de outras questões relativas à execução de políticas em prol do uso da bicicleta (p. 110).

Mas não basta somente uma determinação institucional, através de formas de planejamento que, por si, busquem promover soluções, em um modelo do tipo “construa-que-eles-virão” (p. 69). A relação entre formas de ativismo e agentes do estado é relevante para a inscrição da bicicleta entre as práticas cotidianas da cidade, promovendo também a aceitação por parte da população da infraestrutura cicloviária.⁶⁴ A dimensão do planejamento deslocada da prática cotidiana acaba culminando, conforme Jacobs (1963), no “fracasso” de planejadores urbanos de resolverem os problemas da cidade. Aspecto reconhecido por Estefânia, membro da Mobicidade desde 2015 e participante do Pedal das Gurias. Assim como Maurício, ela é natural de Alvorada. Estefânia é estudante de Arquitetura, inclusive tendo participado pouco das ações do coletivo em função do processo de conclusão do curso de graduação.

[...] porque, de repente, alguns colegas fossem se formar sem ter uma... sem nunca ter andando de bicicleta, sem ter uma visão da Mobicidade ou de algum coletivo assim. Talvez não fossem ter uma noção de crítica, de daqui a pouco colocar o negócio em cima de uma calçada mesmo. Por exemplo, uma coisa bem básica na Arquitetura: na paginação do piso, da calçada e do que vai ter depois: eu tenho certeza de que muitos colegas iriam achar legal fazer uma paginação da calçada e depois botar um calçamento acompanhando a ciclovia, fazendo a ciclovia de calçamento, por exemplo. O que é um absurdo, porque se tu vai andar de bicicleta em um calçamento, é horrível. Tem que botar uma coisa mais lisa. Então, acho que só uma pessoa andando

64 Conforme Vivanco (2013), a presença do ativismo é um fator que distingue os contextos de políticas de mobilidade urbana de Amsterdã e de Bogotá. O primeiro caso envolveu a atuação de movimentos sociais e, no segundo, houve a implantação de políticas de mobilidade em bicicleta a partir de duas gestões consecutivas da prefeitura municipal de Bogotá, que teve entraves em sua continuidade (p. 83). Em Amsterdã, se identifica o desenvolvimento de uma “cultura da bicicleta” — ao ponto de haver uma rotina dos usos da bicicleta que faz com que as pessoas sequer cheguem a se perceber politicamente como “ciclistas” (p. 70). Já em Bogotá, não se conseguiu sustentar o que a reestruturação viária da cidade buscou promover, dada uma baixa aceitação da população, de forma geral, em aderir ao uso da bicicleta como meio de transporte (p. 83).

perceberia. Eu acho que falta conhecimento, mesmo na academia. Acho que tu tem que viver aquilo pra aprender (Estefânia).

Ao mesmo tempo, a infraestrutura cicloviária é vista como algo que dá visibilidade aos ciclistas. Isso não somente por demarcar o espaço do uso da bicicleta nas vias públicas, mas também por promover uma convergência desse uso em tal espaço:

Eu fui num evento esses dias, em Pelotas, que era sobre cidade, morfologia da cidade. E eu entrei numa discussão com um cara que falou que não... que as pessoas pedalavam por causa da ciclovia. Eu falei que não, eu falei “tu tem a impressão de que as pessoas pedalam mais na ciclovia porque tu vê todo mundo indo pra ciclovia”. Porque na Zona Norte, por exemplo, onde não tem ciclovia e as pessoas andam, como elas não têm por ir, elas andam “espalhadas”. E ele falou que não, ele insistiu que na Zona Norte não tem ciclista (Estefânia).

Com isso, as demandas de visibilidade, que fazem parte da reivindicação por infraestrutura cicloviária, buscam tanto fomentar o uso da bicicleta (ao mesmo tempo desestimulando o uso do automóvel) quanto reivindicar os direitos dos ciclistas como sujeitos que também “fazem parte” do trânsito. Trata-se de uma busca não só por uma inscrição, mas pela legitimação do uso da bicicleta como meio de transporte no ambiente de mobilidade. Processo que Vivanco (2013) classificou como de “reconsideração” da bicicleta como instrumento que promove a percepção de dilemas urbanos contemporâneos, contestando, ao mesmo tempo, o uso excessivo do automóvel e o entendimento da bicicleta como artigo relacionado a práticas de lazer.

Além das demandas por infraestrutura, também foi característica da Mobicidade e de outros coletivos reivindicar o cumprimento das leis existentes que conferem direitos aos ciclistas.⁶⁵ É o caso do diálogo da associação com o

65 O dilema dos “ciclistas”, na visão de Züge Junior (2015), se relaciona a uma prática de “abandono” por parte do Estado, motivando sujeitos não a exigir novas leis que os protejam dos perigos do trânsito, mas a reivindicar a garantia de direitos já existentes.

DETRAN/RS,⁶⁶ através de um Grupo de Trabalho (GT) de Ciclistas⁶⁷ formado no órgão executivo de trânsito estadual. O coletivo é representado neste grupo por José, um senhor uruguaio com mais de 60, há cerca de 40 no Brasil. Ele foi um dos sócios-fundadores da Mobicidade, sendo o principal contato da associação com o DETRAN e que, por vezes, também fala em nome da associação em entrevistas cedidas a jornais locais.

O GT de Ciclistas conta com a representação tanto da Mobicidade quanto da ACPA e da LAPPUS, bem como de técnicos do executivo de trânsito, da Divisão de Educação do DETRAN e do diretor geral do órgão na época, Ildo Mário Szinvelski. O objetivo do grupo é discutir políticas de mobilidade em bicicleta, abordando tanto o âmbito das vias intermunicipais quanto no interior de municípios, como o caso de Porto Alegre. O foco do GT é a promoção de campanhas de educação para o trânsito, a partir da análise do contexto de “acidentalidade” envolvendo veículos de propulsão humana.

As reuniões do grupo ocorrem em um dos prédios do DETRAN. Quando eu compareci a uma das reuniões do GT, pude perceber o clima de “consenso” transmitido nos relatos que José enviava para a lista de e-mails da Mobicidade.⁶⁸ Não houve menções a respeito de tensões ou discordâncias profundas entre os representantes das associações e os membros do DETRAN.

O principal assunto tratado no GT de Ciclistas durante o período da pesquisa foi a aplicação do previsto no art. 201 do Código de Trânsito Brasileiro, que define como infração para o condutor de veículo motorizado não “guardar a distância lateral

66 Trata-se de uma autarquia, autônoma administrativa e financeiramente, criada a partir da Lei nº 10.847, de 1996, que é o órgão executivo de trânsito do estado, incumbido do disposto no artigo 22 do Código de Trânsito Brasileiro.

67 O grupo foi constituído através da Portaria nº 254 de 2015 do DETRAN/RS.

68 Considero interessante um dos relatos feitos por José, por e-mail, sobre uma reunião na qual participou um representante da Brigada Militar, incluindo membros de uma divisão de patrulhamento em bicicleta. “Faltou unicamente a EPTC que apesar de ter sido convidada e ter confirmado presença não foi na reunião” (José). O representante de tal divisão partilhava do entendimento de que havia os problemas da descontinuidade das ciclovias da cidade, que “vão de lugar nenhum a nenhum lugar”, da baixa qualidade delas (com risco de queda em dias de chuva), e o da agressividade de motoristas — um sargento relatou que sofria desrespeito ao pedalar mesmo fardado, por vezes tendo que sacar sua arma para reagir e prender motoristas que o intimidaram com seus veículos. Conforme José, dos 24 ciclistas dessa divisão, sobraram apenas 6, pois o restante desistiu de realizar patrulhas em bicicleta.

de um metro e cinquenta centímetros ao passar ou ultrapassar bicicleta”. A discussão deste tópico, além de tratar da experiência corriqueira vivida por ciclistas na cidade de sofrerem as ditas “finas” de condutores, tornando relevantes campanhas educativas, envolveu a relutância da EPTC em aplicar multa nesses casos. O órgão de trânsito municipal alegava que não era possível penalizar condutores baseando-se no art. 201, pois não havia como os agentes mensurarem a distância lateral entre veículos motorizados e ciclistas em situações de ultrapassagem. Para o GT, havia a necessidade de se estabelecer um modo de realizar a fiscalização e de informar e conscientizar condutores sobre a importância de respeitarem a distância regulamentada.

No encontro do GT no qual conheci pessoalmente José, o diretor do DETRAN informou que, na semana seguinte, haveria uma reunião com o dirigente do Conselho Estadual de Trânsito (CETRAN), dentre outras autoridades que estariam presentes. Conforme Szinvelski, tal dirigente era uma pessoa aberta ao diálogo, e, baseado nisso, sugeriu aos representantes dos coletivos que contatassem essas autoridades, principalmente esta vinculada ao CETRAN, explicando a demanda das associações e pedindo um espaço de fala em tal reunião. O objetivo seria o de sensibilizar as autoridades para que considerassem a importância do caráter obrigatório, e não facultativo, da aplicação de multa em caso da infração prevista no art. 201 do Código de Trânsito Brasileiro.

Quando o relato de José sobre essa reunião foi enviado para a lista de e-mails, os demais membros que se manifestaram concordaram que era pertinente seguir a sugestão do diretor do DETRAN/RS. Alguns dias depois, José informou ao restante do coletivo que Cristiano — advogado e membro da Mobicidade, sendo também vinculado ao LAPPUS e ao coletivo Cidade Mais Humana (no qual tem maior atuação) — agendou uma audiência com o dirigente do CETRAN. Com essa informação, o diálogo no grupo de emails questionou quem poderia representar a Mobicidade nessa audiência. José informou que não poderia cumprir essa função e que precisávamos de um representante: “Vamos lá, amigos, esse 1,5m vale as nossas vidas”. Em algumas ocasiões, ele buscou incentivar que mais membros da associação participassem das reuniões do GT de Ciclistas. Porém, a incompatibilidade de horário era um fato que realmente impedia muitos associados – as reuniões ocorriam em dias

úteis, às 10h. Mesmo sendo filiado, tanto a minha condição de pesquisador quanto a minha insegurança em “falar pela associação” me impediu de me candidatar como representante. Como em outras ocasiões semelhantes, buscava saber se haveria algum membro da Mobicidade presente.

André acabou por representar o grupo. Por motivos de saúde, no dia em questão infelizmente não pude comparecer. Mas soube pelos relatos enviados por e-mail que o pedido foi acatado pelas autoridades: passava a ser obrigatória a aplicação de multa em função do art. 201 do Código de Trânsito Brasileiro, e a EPTC teve que acatar tal decisão. Caso este demonstrativo do fato de a EPTC e a prefeitura municipal serem instituições heterogêneas, e de que a própria noção de “poder público”, ou Estado, pode ser vista como algo diverso, indicando a importância de lidar com esse ente nas suas diferentes formas de manifestação.

O GT de Ciclistas também foi responsável por uma campanha educativa acerca da distância a ser guardada em relação a ciclistas no trânsito. No verão de 2017, a campanha do “respeitômetro” envolveu DETRAN/RS, CETRAN, Mobicidade, ACPA e LAPPUS. O “respeitômetro” é uma placa com o comprimento de um metro e meio, disponibilizada pelo DETRAN para o evento, a ser anexada em bicicletas, de forma a indicar visualmente aos motoristas a distância segura para ultrapassagem. José alertou no grupo de e-mails sobre o evento, indicando que seriam necessários oito voluntários para circular com a placa em suas bicicletas nas imediações do cruzamento da Av. Wenceslau Escobar com a Av. Otto Niemeyer, na zona sul de Porto Alegre.

As pessoas envolvidas na ação se encontraram em um canteiro central situado no local do cruzamento indicado para o evento. Lá, havia uma tenda disponibilizada pelo DETRAN, responsável pela estrutura, incluindo os respeitômetros e água para os participantes. Compareci, sem bicicleta, para assistir à organização. Estavam também presentes membros da Mobicidade e o vereador Sgarbossa. Mesmo não sendo parte da organização do evento, agentes de trânsito da EPTC compareceram para acompanhar os voluntários na pedalada. Alguns jornalistas também estavam presentes.

Acompanhei André, um dos voluntários, até o ponto de partida da pedalada. Então, vendo-o posicionado na pista, pude perceber: um metro e meio corresponde

exatamente à metade da largura da faixa da via. Tal percepção remete à recomendação que me foi dada por Tássia, de pedalar “ocupando” a faixa, ficando em seu centro. Dessa forma, para ultrapassar o ciclista com segurança, o motorista deve mudar de faixa: “Se tu ficar rente ao meio-fio e o motorista achar que dá pra passar entre tu e outro carro, ele vai se enfiar ali e vai te tirar a fina” (Tássia).

Após duas voltas da pedalada organizada, que não se estenderam para longe do ponto de partida, representantes das entidades ali presentes discursaram. José representou a Mobicidade.

Ao final do evento, André comentou, de forma jocosa, que gostaria de levar o respeitômetro com ele, para pedalar pela cidade. Mas o problema era o peso da placa, que fica concentrado em apenas um lado da bicicleta, interferindo no equilíbrio. Após, ele me pediu para tirar uma foto sua.

Figura 15 - André posando com o respeitômetro



Fonte: autor.

3.2 Representatividade da Associação e Outras Interações

Uma das maneiras através das quais participei de ações da Mobicidade foi colaborando para a execução de uma pesquisa idealizada pela ONG Transporte Ativo (TA).⁶⁹ A proposta visou traçar um perfil de ciclistas, em âmbito nacional.⁷⁰ Para realizá-la, a Transporte Ativo buscou parcerias com associações que pautam à questão da bicicleta em algumas cidades brasileiras para a aplicação dos questionários. Foram duas edições da pesquisa, nos anos de 2015⁷¹ e 2017. Em Porto Alegre, a Mobicidade se dispôs a colaborar em ambas as edições. Fiz parte da equipe que aplicou os questionários nas ruas da cidade, coordenada por Lívia e Tássia.

Através da lista de e-mails da Mobicidade, Lívia consultou quem se voluntariaria para a aplicação da pesquisa. Para cumprir com os parâmetros repassados pela TA, precisávamos de 220 entrevistas, aplicadas de forma equivalente e considerando uma divisão da cidade em três “zonas”: central, intermediária e periférica. O critério para essa divisão ficou para ser definido pela entidade local. O coletivo resolveu utilizar como referência um mapa que atribui uma divisão administrativa da cidade. Nesse caso, a região “central” de Porto Alegre fica a leste, contornada pela região “intermediária”, e o restante do território designado como “periférica”.

Posteriormente, combinei com a Tássia, que até então só conhecia pelos e-mails, de nos encontrarmos para saber mais sobre a pesquisa. “Passa uma hora lá na toca pra gente trocar uma ideia!”. A “toca”, no caso, era o Café Vulp. Tássia posteriormente me forneceu um volume de formulários impressos, um crachá — com o nome da Mobicidade, da Transporte Ativo e da pesquisa —, e me enviou por email arquivos com instruções sobre como aplicar os questionários.

A maior dificuldade na aplicação dos questionários foi o fato de que precisávamos abordar as pessoas em situações em que elas estivessem com a bicicleta, mesmo que fosse estacionando-a. Ou seja, não era válido procurar pessoas conhecidas que pedalam, mesmo porque o preenchimento do questionário incluía a

69 ONG do Rio de Janeiro. “Transporte ativo” é uma expressão que designa a mobilidade através da propulsão humana.

70 A pesquisa contou também com a parceria com o Laboratório de Mobilidade Sustentável (LABMOB), o Programa de Pós-Graduação em Urbanismo (PROURB), e o Observatório das Metrôpoles do Rio de Janeiro, grupos vinculados à Universidade Federal do Rio de Janeiro (UFRJ). O patrocínio foi do Banco Itaú.

71 Na primeira edição da pesquisa, as cidades envolvidas foram: Aracaju, Belo Horizonte, Brasília, Manaus, Niterói, Porto Alegre, Recife, Rio de Janeiro, Salvador e São Paulo.

identificação da rua, numeração (mesmo que fosse aproximada), dia e horário da aplicação. Concluí que, para entrevistar pessoas que estão pedalando, era mais prático fazê-lo em bicicleta, pois facilitaria o deslocamento até encontrar um ponto em que seja oportuno abordar ciclistas. Nesse processo, também fui conhecendo alguns dos pontos da cidade em que há maior fluxo de ciclistas, aspecto no qual eu não reparava anteriormente.

Tal experiência proporcionou o contato com dados interessantes sobre o uso da bicicleta em Porto Alegre naquele ano (2015), publicados pela Transporte Ativo. Seguem alguns exemplos: 62,9% dos usuários utilizavam a bicicleta ao menos cinco dias da semana; 66,9% a utilizavam como meio de transporte; e 28,6% tinham renda entre um e dois salários mínimos. Sobre os destinos no uso cotidiano da bicicleta, “trabalho” foi mencionado por 85,8% das pessoas entrevistadas. Esses dados demonstravam a existência de usos rotineiros da bicicleta, não focados em “lazer” (embora as respostas quanto a essa finalidade também tenham tido índices altos), e questionavam uma concepção corrente de que o uso da bicicleta se restringia aos segmentos sociais favorecidos da população local.

Outros dados relevantes foram os relativos aos problemas enfrentados por ciclistas e as mudanças que motivariam os entrevistados a utilizarem mais a bicicleta. As respostas sobre os problemas tiveram maior incidência em educação no trânsito (33,5%), segurança no trânsito (28,1%), e falta de estrutura cicloviária (27,2%). Quanto ao que motivaria um maior uso da bicicleta, 46,9% das respostas selecionaram a opção de mais estrutura cicloviária na cidade.

Tal experiência também me proporcionou um maior contato com pessoas que circulam em bicicleta cotidianamente. O critério da praticidade na mobilidade foi o mais apontado como estímulo, pouco à frente do critério economia. Foi curioso como as pessoas que, em um primeiro momento, se preocuparam com o tempo da entrevista, em seguida começavam a contar histórias sobre as suas vivências em bicicleta, sobre os locais que achavam ser mais problemáticos de se pedalar, e a respeito do problema das ciclovias da cidade que “ligam nada a lugar nenhum”.

A participação na pesquisa motivou um convite da TA⁷² para escrever um artigo sobre os dados da pesquisa referentes a Porto Alegre. O convite foi enviado pela

72 Também tive a oportunidade de, representando os autores do artigo, ir a um *workshop* organizado pela Transporte Ativo no Rio de Janeiro, com o objetivo de discutir questões sobre o trabalho com

Transporte Ativo para Tássia, que o encaminhou para lista de e-mails da associação. Na ocasião, eu, Cristiano (que também é da LAPPUS, formado em Direito) e Laura (arquiteta, filiada à Mobicidade, mas que não participava das reuniões ordinárias) escrevemos em conjunto o artigo, versando uma breve reflexão sobre o contexto das políticas cicloviárias na cidade e sobre os dados da pesquisa (MACHADO; PROLO; SANTOS, 2016).

Em 2017, a TA volta a lançar edital para as associações que desejassem participar da segunda edição da Pesquisa Perfil de Ciclista. Mais uma vez a Mobicidade, sob coordenação de Livia e Tássia, se prontificou a aplicar os questionários em Porto Alegre.

A segunda pesquisa teve alterações de parâmetros estipulados pela organização. Enquanto que, em 2015, o número de questionários exigidos foi de 220, em 2017 o número passou para 1400, o que inclusive gerou um anseio sobre se conseguiríamos voluntários o suficiente para, em seus períodos livres, aplicar os questionários em cerca de um mês, conforme o prazo estipulado. Além do aumento da amostra por cidade, também se ampliou o número de cidades envolvidas. Se a primeira edição envolveu dez cidades, na segunda a pesquisa foi aplicada em vinte e cinco, além de sete cidades de outros países latino-americanos: três da Argentina e quatro da Colômbia.

Na segunda edição, nossa experiência contou com algumas diferenças em relação à pesquisa anterior. Acabamos contando com mais voluntários (mais ou menos o dobro em relação a 2015). Também se contou com um grupo no aplicativo de mensagens via celular, *Whatsapp*, para “comunicação rápida”. Uma funcionária do DETRAN/RS, ligada ao GT de Ciclistas da referida instituição, também se voluntariou — nessa oportunidade, aceitou-se o voluntariado de pessoas não filiadas à associação organizadora da pesquisa. Através dela, a instituição chegou a oferecer camisetas para melhorar a nossa identificação quando estivéssemos em campo aplicando os questionários. O que acabou por não se concretizar, dado que havia disponíveis menos camisetas do que o número de voluntários.

os dados da pesquisa e as possibilidades para pesquisas futuras. Além disso, pude conhecer pessoalmente membros da Transporte Ativo e de coletivos de outras cidades. Na volta, repassei por e-mail para a Mobicidade um resumo do que foi discutido, incluindo a informação de que a TA desenvolveu a ideia de realizar a pesquisa de perfil de ciclistas a cada dois anos.

A divulgação do processo também foi destaque em relação à experiência anterior. Através da Lívia, antes de ser iniciada, a pesquisa foi divulgada no Jornal do Comércio. A notícia também foi enviada pela associação para outros jornais da cidade e divulgada no *website* do coletivo.

Dessa vez, os membros da Mobicidade voluntários no projeto decidiram alterar o critério anterior utilizado para determinar as zonas central, intermediária e periférica. Na avaliação dos membros da Mobicidade após a pesquisa anterior, foi discutida a divergência entre os critérios geográfico, administrativo e socioeconômico da cidade, na qual há regiões “elitizadas” distantes do centro e outras nas quais residem pessoas com menor poder aquisitivo. Dessa forma, Lívia elaborou um novo mapa, cruzando dados socioeconômicos de Porto Alegre com a classificação de classes do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE).

Com o critério novo, acabei por aplicar os questionários em locais distintos dos de 2015. Nessa oportunidade, busquei mais entrevistas na Zona Norte da cidade, entre os bairros Navegantes e Humaitá, próximos à estação do Trensurb da região, que, conforme critérios socioeconômicos, figuram como regiões “periféricas”. Em mais de uma oportunidade, acompanhei André naquelas imediações, das quais ele mora próximo. Ele já havia mencionado o grande fluxo de ciclistas na região, incluindo trabalhadores de fábricas situadas nas proximidades.⁷³ Nessa região foi onde mais escutei como resposta, quanto às motivações para pedalar, o critério econômico, por vezes seguido de comentários como “a passagem [de ônibus] tá quatro pila”.

O comparativo entre os dados de ambas as pesquisas é frutífero para se pensar sobre mudanças quanto ao uso da bicicleta em Porto Alegre. Tomando-as por base, o percentual de pessoas que usam a bicicleta como meio de transporte há menos de cinco anos aumentou de 66,9% para 70,5%. A utilização da bicicleta em cinco dias ou mais na semana variou de 62,9% para 71,3%. Também cresceu a proporção de ciclistas com renda entre um e dois salários-mínimos: de 28,6% para 36,5%. Já o uso da bicicleta tendo como destino o local de trabalho baixou de 85,8% para 81,4%.

Houve significativa alteração quanto ao que as pessoas entrevistadas indicaram como maiores problemas para se pedalar na cidade de Porto Alegre.

73 Inclusive, André mencionou que naquela região há trabalhadores que passaram a utilizar a bicicleta pois só saíam do trabalho após as 23h30, quando não havia mais ônibus que servissem às suas necessidades.

Enquanto a falta de estrutura cicloviária foi apontada por 27,2% dos entrevistados em 2015, em 2017 tal indicação aumentou para 42,2%. A menção à falta de segurança no trânsito cresceu de 28,1% para 42%.⁷⁴ A infraestrutura adequada como motivação para um maior uso da bicicleta teve incidência próxima à pesquisa anterior: 47,6%, 0,7% a mais do que em 2015.

A experiência de participar da pesquisa da Transporte Ativo foi interessante não só por aprender sobre possibilidades de se fazer um estudo do tipo, mas por render a oportunidade de conversar com distintas pessoas que usam a bicicleta como meio transporte no cotidiano. Pessoas que recém haviam começado a fazê-lo, seja em função do preço da passagem de ônibus, seja pela realização de uma ciclovia no trajeto utilizado, ou mesmo por terem se cansado dos engarrafamentos.

O interesse pelos dados por parte da Mobicidade se deve à necessidade de confrontar certos discursos que vem tanto de agentes do poder público quanto de parcela da população da cidade, que visam deslegitimar a relevância das demandas dos ciclistas. Discursos que avaliam que não há demanda para um projeto cicloviário para a cidade toda e, aliado a isso, uma percepção (ou ao menos a difusão de uma percepção) de que o público ciclista da cidade se concentra na área central e é composto majoritariamente por pessoas de classes médias e altas da população de Porto Alegre.

Participando das duas edições da pesquisa promovida pela Transporte Ativo, a Mobicidade passou a ter acesso aos dados brutos sobre Porto Alegre, com liberdade para utilizá-los.

O estabelecimento de parcerias entre a Mobicidade e outras organizações para o desenvolvimento de projetos em um nível local também ocorreu em 2016, a partir de um projeto voltado para as eleições municipais daquele ano. O Bicicleta nas Eleições foi um projeto promovido pela União dos Ciclistas do Brasil (UCB),⁷⁵ em conjunto com a rede Bike Anjo e a Transporte Ativo, e financiado pelo Banco Itaú. Tássia, que costumava ter contato com coletivos de ciclistas de outras cidades do país, propôs aos demais membros da Mobicidade que a associação participasse do

74 Acredita-se que é possível considerar essa mudança também em função de que uma das respostas possíveis na pesquisa de 2015, sobre falta de respeito dos condutores, que, na ocasião, despontou com 33,5%, não esteve presente na última pesquisa.

75 Entidade sem fins lucrativos que atua no território nacional, estabelecendo parcerias com associações locais para o desenvolvimento de projetos.

projeto, o que foi amplamente apoiado. Para tanto, o coletivo concorreu a um edital e foi selecionado para colocar em prática a iniciativa em Porto Alegre, recebendo financiamento para tanto.

A execução do projeto ocorreu com a formação do GT⁷⁶ de Eleições entre membros da Mobicidade. O processo envolveu a montagem e entrega de um “kit” para os candidatos à prefeitura. Tal conjunto incluiu materiais impressos contendo: guia sobre riscos de dinâmica de atropelamentos; guia sobre como incluir a mobilidade em bicicleta nos planos de governo; e um manual sobre a importância e sobre como estimular a relação entre a mobilidade em bicicleta e o comércio local. O material selecionado indica uma diversidade de contatos entre associações voltadas para a mobilidade na produção de conteúdo a respeito do tema, em âmbito nacional. O guia sobre risco de atropelamento foi elaborado em 2004 pela Associação Brasileira de Pedestres (ABRASPE).⁷⁷ Este material ressalta a importância da acessibilidade por parte da população, incluindo as crianças, e do direito de ir e vir. Também aponta dados estatísticos de atropelamentos nos anos 2000 em cidades brasileiras, bem como dados sobre a relação entre a velocidade dos veículos motorizados e a possibilidade de sobrevivência em atropelamentos.

A Associação dos Ciclistas Urbanos de São Paulo (Ciclocidade) elaborou outro material que constou no kit, o Manual Bicicleta e Comércio.⁷⁸ Seu conteúdo traz informações e relatos de comerciantes de cidades dos Estados Unidos, Europa e de São Paulo sobre como o comércio foi promovido criando um público consumidor ciclista. Com isso, fornece dicas para induzir a parada de ciclistas, como instalar paraciclos em frente aos estabelecimentos, por exemplo.

O guia Incluindo a Bicicleta nos Planos⁷⁹ foi organizado pelas associações promotoras do projeto (UCB, Bike Anjo e Transporte Ativo). Ele trata da contextualização da política nacional de mobilidade urbana, evocando princípios de sustentabilidade, equidade no uso dos espaços de circulação e eficiência da mobilidade. O material também indica ao futuro gestor que se informe sobre os planos

76 Grupo de Trabalho.

77 Disponível em: <<http://www.pedestre.org.br/downloads>>. Último acesso: 9 fev. 2019.

78 Disponível em: <<https://www.ciclocidade.org.br/noticias/779-manual-bicicleta-e-comercio>>. Último acesso: 9 fev. 2019.

79 Disponível em: <<http://bicicletanosplanos.org/faca-sua-cidade/guia/>>. Último acesso: 9 fev. 2019.

de mobilidade em sua cidade e que se articule com associações locais que pautem a questão, para saber mais sobre as necessidades de quem circula pela cidade. O guia aponta o sistema ciclovitário como o elemento que mais atrai adesões à mobilidade em bicicleta.

Além do material, a Mobicidade também procurou entregar aos candidatos uma “carta compromisso”, com a opção de ser assinada “integralmente” ou “com ressalvas”, cujo texto reproduzo abaixo⁸⁰:

A Mobicidade — Associação Pela Mobilidade Urbana em Bicicleta — é uma associação de pessoas que lutam e defendem o desenvolvimento de uma cidade mais humana, focada em políticas públicas que beneficiem não apenas o trânsito de bicicletas, mas todos os modais não motorizados. Foi criada no ano de 2012 em Porto Alegre/RS para facilitar a interação dos interesses coletivos de ativistas com outras instituições — principalmente governo e instituições públicas. Temos colaborado em projetos juntamente com a Prefeitura de Porto Alegre e o Detran/RS, ganhando destaque na mídia. Com quatro anos de existência, a Mobicidade já virou referência em mobilidade na capital, sendo frequentemente consultada pelos principais veículos de comunicação.

Tendo em vista o presente período eleitoral, dirigimo-nos à sua candidatura a fim de propor um termo de compromisso com a mobilidade não-motorizada para o seu governo. Os pontos do compromisso têm consonância com a Política Nacional de Mobilidade Urbana, lei que prevê a prioridade dos não-motorizados sobre os motorizados nas políticas públicas, e também com a Declaração Universal dos Direitos Humanos, que garante como direito fundamental à pessoa humana o direito à locomoção, indiferente do veículo que tenha a sua disposição.

Acreditamos que os espaços que possibilitam a participação da sociedade civil junto aos órgãos municipais para a realização de estudos e planejamentos são imprescindíveis para a construção de políticas públicas e ações que contemplem as demandas e anseios das pessoas em relação à cidade que se almeja.

Contamos com sua sensibilidade e visão para levar em conta os aspectos elencados e colocamo-nos à disposição para o aprofundamento do debate.

Após esse texto, seguiram onze propostas com as quais o candidato(a) se comprometeria caso eleito(a):

80 Disponível em: <<https://www.mobicidade.org/wp-content/uploads/2016/09/Modelo-Carta-Prefeito.pdf>>. Último acesso: 09 fev. 2019.

- 1) Trabalhar ativamente para o cumprimento e avanço do Plano Diretor Cicloviário Integrado (PDCI) de Porto Alegre, buscando a manutenção e integração da atual infraestrutura cicloviária da cidade e investindo em infraestrutura cicloviária nas periferias e zonas fora da região central;
- 2) Buscar outras fontes orçamentárias para o Fundo Cicloviário Municipal e trabalhar pela melhoria do sistema de contrapartidas imobiliárias, cujo atual formato tem impactado no avanço das obras cicloviárias na cidade;
- 3) Ampliar os canais de diálogo com a sociedade civil, buscando o trabalho conjunto da população com os corpos técnicos da Prefeitura;
- 4) Trabalhar pela integração dos modais ativos com o transporte coletivo, materializando ações como a instalação de bicicletários e/ou paraciclos seguros nos terminais e paradas de ônibus;
- 5) Trabalhar por mais segurança e democratização do trânsito, buscando políticas de restrição de velocidade como o conceito de Zona 30⁸¹ e similares em áreas residenciais ou de grande circulação de pessoas, escolas, hospitais e pontos turísticos, assim como a implantação de áreas reservadas para a bicicleta nos semáforos (bikebox) em vias sem infraestrutura segregada (como ciclovias e ciclofaixas);
- 6) Investir na travessia segura de pedestres e outros modais ativos em detrimento dos veículos motorizados, como o aumento dos tempos de travessia nos semáforos, aumento do número de faixas e semáforos para pedestres, estreitamento de pista em esquinas e cruzamentos, implantação de faixas de pedestres em X nos cruzamentos, utilização de lombofaixas (faixas de pedestre no nível da calçada) para diminuição da velocidade dos veículos e planejamento de travessias a partir do ponto de vista do pedestre e não dos veículos;
- 7) Cumprir o Plano Nacional de Mobilidade Urbana, que tem como diretriz a pirâmide invertida do trânsito e a priorização do pedestre e modais ativos em relação aos motorizados, desenvolvendo campanhas e projetos de educação no trânsito, buscando agendas como o VisionZero⁸² que visem a drástica diminuição dos acidentes de trânsito;

81 Conceito que se refere ao estabelecimento de zonas na cidade com limite de velocidade estipulado em 30 km/h.

82 Estratégia voltada para políticas de mobilidade, sendo aplicado primeiramente na Suécia, em 1990, partindo do pressuposto de que todo “acidente” pode ser prevenido e que, portanto, se deve ter como meta a redução de fatalidades a zero. A partir da ideia, formou-se, nos Estados Unidos, uma rede chamada *Vision Zero Network*. Disponível em: <https://visionzeronetwork.org/about/what-is-vision-zero>. Último acesso: 9 fev. 2019.

8) Trabalhar como solução para os problemas de congestionamento o investimento e incentivo ao uso de modais ativos e de transporte coletivo em detrimento do uso de veículos motorizados individuais;

9) Trabalhar pelo avanço e melhoria do serviço municipal de compartilhamento de bicicletas, o BikePoA, integrando seu pagamento com o sistema TRI⁸³ e ampliando seu alcance geográfico para mais regiões da cidade, possibilitando seu uso para os pequenos deslocamentos locais;

10) Trabalhar por melhorias no Plano Diretor Municipal de forma a ser possível controlar e planejar melhor o deslocamento urbano na cidade;

11) Estimular o uso da bicicleta pelos funcionários dos órgãos públicos e incentivar a criação de políticas pró-uso da bicicleta nas empresas.

Além da entrega do material e da carta, a Mobicidade também propôs aos candidatos uma pedalada, que foi aceita por poucos. As assessorias de comunicação dos demais alegaram dificuldades de agendamento de horário para tanto. Além disso, assessores de alguns candidatos requisitaram que a entrega do material fosse feita nas sedes dos partidos e não diretamente para os candidatos. Como o procedimento previsto pela Mobicidade envolvia a entrega da carta e do material, a pedalada e um registro fotográfico desses processos a ser publicado no *website* do coletivo, os membros do GT Eleições insistiram para tratar diretamente com os candidatos, o que em parte foi atendido.

Nas reuniões nas quais o projeto foi discutido, membros sugeriram contatar a imprensa para divulgar a iniciativa. Lívia sempre foi um contato estabelecido, pois trabalha como jornalista em uma das empresas do ramo na cidade. Com o tempo, notei também que membros da associação já dispunham, há mais tempo, de outros contatos com jornalistas.

Acompanhei a entrega do kit e da carta para a candidata do Partido Socialismo e Liberdade (PSOL), Luciana Genro. Não houve pedalada, e a reunião ocorreu na sede do partido, situada na Av. João Pessoa. No encontro, foram discutidos alguns pontos da proposta de política de mobilidade da candidata. Tássia e Maurício foram

83 Sistema de transporte integrado da cidade de Porto Alegre, voltado para a bilhetagem eletrônica utilizada no transporte público da capital gaúcha.

os que mais questionaram, tensionando em alguns pontos sobre os quais a candidata disse não poder dar garantias. A conversa foi filmada, e, ao final, a candidata assinou a carta, sem ressalvas. O vídeo do momento da assinatura, assim como registros dos encontros com outros candidatos, encontra-se disponível no site da Mobicidade.

No primeiro turno das eleições de 2016, dos nove candidatos à prefeitura, cinco assinaram a carta, integralmente. Sebastião Melo, que na época era vice do prefeito José Fortunatti, não assinou a carta no primeiro turno, mas o fez no segundo. Nelson Marchezan Jr., que foi para o segundo turno e acabou eleito, recusou assinar a carta nos dois momentos da eleição, o que reforçou o sentimento de que o acesso ao diálogo com o poder público passaria a ser mais restrito no ano seguinte.

A Mobicidade conseguiu se firmar como uma entidade representativa dos ciclistas na cidade. Dessa forma, tornou-se contato de entidades promotoras de projetos relacionados ou não à bicicleta que atuam em âmbito nacional, regional ou local. Um exemplo é o convite feito à associação por uma produtora de eventos, mediado pela UCB, para colaborar em um evento público que estava sendo organizado na cidade, patrocinado por uma grande empresa. O evento consistiria na exibição de filmes e em debates sobre mobilidade urbana. A empresa informou dispor de bicicletas adaptadas para bombeamento de ar para inflar a tela de exibição e para a geração da energia para a projeção dos filmes. Neste caso, a busca pela associação envolveu o interesse da produtora de eventos em conseguir voluntários para pedalarem em tais bicicletas. Em contrapartida, a associação ganharia espaço de divulgação no evento, tanto participando dos debates quanto na divulgação de seu nome como apoiadora.

Em um primeiro momento, no diálogo através do grupo de e-mails da Mobicidade, os membros questionaram a razão de a UCB mediar a organização de um evento privado e fornecer como contrapartida apenas divulgação nele (por mais que isso seja de interesse da associação). A UCB respondeu que apenas fez a mediação, e que na sua deliberação interna seus membros consideraram válida a proposta. Ao mesmo tempo, não garantiram à produtora a participação de associações locais.

Membros da Mobicidade consideraram que a contrapartida válida seria o fornecimento do projeto ou mesmo de um protótipo da bicicleta utilizada para geração

de energia. Tal pedido não foi acatado pela organização do evento. No fim, por falta de consenso, a Mobicidade não participou, mesmo que alguns membros tenham considerado interessante se voluntariar, individualmente, para a pedalada.⁸⁴

Outro contato da associação com o meio empresarial ocorreu através de sua participação no “Fórum da Inovação” na Federação das Indústrias do Estado do Rio Grande do Sul (FIERGS).

Os organizadores do evento contataram a Mobicidade através de Cadu, que foi a uma reunião da FIERGS para obter mais informações a respeito. Tais informações foram posteriormente enviadas por Cadu para a lista de e-mails para deliberação sobre a participação do coletivo.

A proposta do evento foi a realização de uma oficina, com uma apresentação entre dez e quinze minutos feita pelos representantes das entidades. Além da Mobicidade, também foram convidados os coletivos Minha Porto Alegre⁸⁵ e o ZIZPOA. A partir da apresentação, os demais participantes teriam que desenvolver estratégias de solução para os problemas da cidade apontados pelas entidades.

Nos e-mails, foi manifesto certo desconforto em uma parceria com uma entidade “que representa interesses tão distintos dos nossos”. Mas, ao mesmo tempo, se considerou pertinente a abertura para a difusão das ideias da associação, mesmo que fosse em um evento relacionado a interesses econômicos.

Voluntariei-me para acompanhar Cadu, e marcamos um encontro alguns dias antes do evento para elaborarmos a apresentação. Ele já possuía um material, que foi utilizado pela Mobicidade em outras situações e serviria para os propósitos dessa apresentação, conforme indicado por Cadu e Tássia na última reunião do coletivo até então. Ele me explica, então, a proposta que tem em mente, sendo as minhas sugestões, por sua vez, mais dirigidas ao ordenamento das informações que levaríamos.

84 Conforme as discussões que se seguiram no grupo de e-mails, quem se voluntariou acabou não recebendo mais contato da produtora, e não foi visto na divulgação o nome da ACPA, outra associação que também teria sido procurada pela organização do evento.

85 Entidade que visa promover projetos para melhorias na cidade a respeito de diferentes temas: <<https://www.minhaportoalegre.org.br/>>. Último acesso: 09 fev. 2019.

A construção do “problema” que apresentamos seguiu uma lógica de contextualização referente à “demanda reprimida” e à “carrocracia”.⁸⁶ O material continha dados estatísticos organizados nos slides. Posteriormente, o texto mencionava o fato de que veículos motorizados passam a maior parte do tempo parados, questionando a prática de ampliação das vias de circulação como solução para o problema: “Será possível aumentar vias para suprir essas demandas?”; “O que aconteceria se todos decidissem ir ao mesmo lugar?”.

A lógica seguida na apresentação pontuou também a questão da “demanda reprimida”. Cadu afirmou que o trânsito não se “comporta como a água” — que, ao encontrar uma barreira, fica onde está, pressiona a barreira ou força um curso alternativo disponível —, mas sim “como o ar”, que se “dissipa”. Ele mostrou um exemplo do que isso significa: um texto publicado no Facebook que trata do caso da trincheira da Rua Anita Garibaldi. A obra da “trincheira” visou eliminar o cruzamento da referida rua com a Terceira Perimetral, fazendo a pista da primeira passar por baixo da outra via. Conforme manifestações de moradores da região através do Facebook, quando o trecho foi bloqueado para a obra, os engarrafamentos frequentes na região em diversos horários se concentraram nos horários de pico. Após a obra e a liberação total da via, os residentes constataram que os congestionamentos apenas foram transferidos para cruzamentos próximos. Ou seja, a lógica abordada por Cadu delineou que quando se restringe o fluxo de automóveis, tal fluxo se “dissipa”, com outras rotas sendo encontradas pelos motoristas que antes trafegavam por aquela via. Com a restrição do espaço para automóveis, também é possível desestimular o uso deste modal, incentivando alternativas de mobilidade. Quanto mais espaço se dá para o automóvel, mais carros aparecem.

Ao final da apresentação, Cadu deixou como sugestão para a plateia um livro da autora Elly Blue, intitulado “Bikenomics: como a bicicleta pode salvar a economia”.

A Mobicidade também considera relevante a visibilidade na imprensa como forma de difusão suas demandas. No *website* da associação, é possível encontrar a

86 Termo utilizado para designar a imposição nas cidades de uma lógica que favoreça o uso do automóvel e a indústria automobilística em detrimento de outras necessidades dos habitantes.

sessão *clipping*,⁸⁷ onde se verifica que, entre 2013 e 2015 (não há registros posteriores no site), houve cerca de 60 menções à associação em notícias de jornais locais, *websites* e blogs: “A Mobicidade conseguiu criar um canal com a imprensa” (Dani).

De alguma forma a gente conseguiu modificar a opinião pública, e a gente modificou a opinião pública da cidade. No início, a imprensa vinha pra cima. E a imprensa é amiga hoje. Amiga... amiga entre aspas. Ela nos enxerga com um ator dentro do trânsito (André).

Por vezes, na lista de e-mails do coletivo, membros encaminham pedidos de jornalistas interessados em conversar com algum associado sobre algum tópico referente à mobilidade em Porto Alegre, principalmente relativo à bicicleta. Em geral, o conteúdo das entrevistas é difundido de forma impressa ou através da publicação de textos na internet. Mas houve casos de aparições em programas de TV: como o de André, convidado para participar de um programa no extinto canal Octo, dando dicas sobre como pedalar na cidade; o de José, entrevistado em um programa da TV Câmara, em razão do Dia Mundial do Ciclista (19 de Agosto),⁸⁸ e o meu, convidado para falar sobre os dilemas dos pedestres, também na TV Câmara.

Certo dia, recebi o convite de um dos assessores do vereador Sgarbossa para representar a Mobicidade em um programa transmitido no canal do legislativo municipal, que trataria da questão dos pedestres. “O Cadu sugeriu teu nome como uma fonte pra falar sobre o tema”.⁸⁹ Pedi algumas informações sobre como seria essa participação. A pauta foi proposta pelo coletivo do mandato do vereador, mas o programa é organizado pela TV Câmara. Minha participação seria como representante da Mobicidade. Seguindo o protocolo da associação, enviei um e-mail para a lista,

87 Termo utilizado para designar o processo de arquivamento de menções na mídia a respeito de algo.

88 Data decretada pelo Governo Federal.

89 A indicação foi motivada por alguns comentários que fiz em um evento promovido pelo Coletivo Cidade Mais Humana, intitulado “Como Lidar com Conflitos de Trânsito?”. Como o nome do evento sugere, o objetivo foi o de discutir como ciclistas podem agir no momento em que se encontram em alguma situação de conflito durante a circulação no trânsito. No decorrer do debate, pontuei algumas percepções de quem caminha pela cidade em relação a ciclistas, contando algumas experiências que considere problemáticas nesse tipo de interação, algo que chamou a atenção de algumas pessoas presentes, incluindo Cadu e Sgarbossa.

informando sobre o convite e questionando se havia objeção. Recebi, como resposta, incentivos para que eu participasse. Havia um processo, que eu já vinha percebendo, de encorajamento para que mais membros participassem de ações da Mobicidade, “falando pela associação”, para que não fossem sempre “os mesmos”, os sócios-ativistas, que atuam há mais tempo.

Aceitei o convite e participei da gravação do programa. Outros convidados foram Júlio Vargas, professor da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da UFRGS e o vereador Marcelo Sgarbossa. Participei de algumas tomadas, realizadas na esquina da Rua da República com a Av. João Pessoa, em frente ao Parque Farroupilha, ou, como é mais conhecido, Parque da Redenção. Em uma das tomadas, recebi da repórter uma série de perguntas sobre problemas enfrentados por pedestres e sobre a Mobicidade, em termos de atuação, processo de filiação e se a associação entendia que havia apoio da Câmara de Vereadores quanto às demandas do coletivo.

Alguns dias após a gravação, recebo do assessor de Sgarbossa o endereço do link com o vídeo da matéria. Pude ver que a parte da minha fala apresentada contemplou apenas um trecho da entrevista, com um discurso mais genérico, não mostrando a minha menção aos projetos da Mobicidade e ao entendimento do coletivo de que não havia, de maneira geral, apoio da Câmara. Comuniquei os membros da Mobicidade sobre a minha participação. Quando recebi o endereço do vídeo, enviei-o para o grupo, fazendo uma avaliação. Não recebi, nem por e-mail nem pessoalmente, qualquer contestação no grupo sobre o que falei à repórter.

O intuito da Mobicidade de difundir as suas ideias de todas as maneiras possíveis também foi mencionado na primeira conversa que tive com Cadu. Ele revelou que há interesse do coletivo em trabalhos acadêmicos, justamente como outra maneira de dar visibilidade às demandas da associação. Para tanto, a “representatividade” da associação é utilizada de forma estratégica, possibilitando práticas que seus membros entendem que, por vezes, não são possíveis no anonimato.

No momento em que a entidade pode “emprestar” seu nome a projetos de seus membros, a Mobicidade deixa de se resumir a um coletivo que pressiona a prefeitura por políticas de mobilidade e passa a abarcar outras iniciativas, tornando-se, como afirmou André, um “guarda-chuva” de ações.

Os exemplos descritos neste capítulo não resumem as ações da Mobicidade, mas ilustram as suas estratégias para lidar com a administração e a opinião pública, bem como revelam as principais reivindicações da associação. Acessos e entraves também foram encontrados, revelando possibilidades e dificuldades para se pautar, institucionalmente, não só a mobilidade em bicicleta, mas também a mobilidade ativa de forma geral.

Além das dificuldades enfrentadas na relação com o poder público, algumas questões foram levantadas pelos membros da associação quanto à sua organização interna e a sua relação com a cidade, em termos de “representatividade” e “legitimidade”. Questão estas que serão tratadas no próximo capítulo.

4 REPRESENTATIVIDADE E LEGITIMIDADE: DESAFIOS PARA A MOBILIZAÇÃO

Anteriormente, abordei a formação da Mobicidade, a sua organização e as formas de atuação desenvolvidas, assim como as interações envolvidas em tais processos. Neste capítulo, trato de mais algumas questões que emergiram do campo de pesquisa, tanto relativas à dimensão “interna” de organização e mobilização do coletivo, quanto referentes à representatividade da Mobicidade, na qualidade de associação engajada por políticas de mobilidade em Porto Alegre.

Nos âmbitos “interno” e “externo” à Mobicidade, vieram à tona questões acerca de “representatividade” e “legitimidade”, que se expressam em indagações de membros do coletivo sobre “quem pode falar e em nome de quem”. Internamente, tais questões se referem aos dilemas sobre decisões da associação e mobilização de seus filiados. Externamente, dizem respeito à relação entre a região “central” da cidade e a “periférica”. A região “central” tem recebido atenção do poder público, apesar da implantação insatisfatória de políticas de mobilidade até então, e é onde mais se concentram as iniciativas engajadas pela mobilidade em bicicleta. A região “periférica”, por sua vez, tem as suas demandas menos ou em nada atendidas pela administração municipal, o que é tomado como referência, muitas vezes, para designar o engajamento pela bicicleta como uma demanda “elitizada” e conflitante com outras formas de circulação. As reflexões sobre tais dimensões, “interna” e “externa”, envolvem o entendimento dos membros da associação sobre o “papel” do coletivo e suas possibilidades de atuação.

4.1 Questões Sobre Mobilização e Organização da Mobicidade

Na Ocupação Pandorga, em 2017, ocorreu uma reunião entre membros de distintos coletivos da cidade voltados para a mobilidade em bicicleta. Mesmo que a organização do encontro tenha partido de uma discussão específica no grupo de e-mails da Mobicidade, não é possível afirmar que a ideia surgiu “na” associação. Conforme a referida discussão, trata-se de uma ideia antiga, partilhada por membros da Mobicidade que também se relacionam através de outras iniciativas, como o Bike Anjo, desde que o Fórum Mundial da Bicicleta passou a não ocorrer mais na cidade. Segundo Cadu, têm surgido em Porto Alegre, nos últimos anos, diversos coletivos que tratam da mobilidade em bicicleta, mas que nem sempre conseguem estabelecer uma comunicação e uma cooperação entre si, e que, por vezes, inclusive se “sobrepõem” através de membros em comum. A Pandorga foi escolhida como local para tal reunião, pois, além de ter sido disponibilizada por seus moradores, atende a um requisito considerado relevante, como indicado por Marcelo, de que “se é pra repensar a cultura da bicicleta na cidade, sem gentrificação, teria que ser na Pandorga e de alguma forma na Vila Flores”.⁹⁰

Na reunião, compareceram membros dos seguintes coletivos: Mobicidade; Bike Anjo; Pedal Express; Delico;⁹¹ Pedal das Gurias; Bike de Boa⁹²; Cicloatividade;⁹³ La Buena;⁹⁴ Cuore;⁹⁵ Via Pública,⁹⁶ Coisa Preta;⁹⁷ e Germina.⁹⁸ Representantes deste último providenciaram o almoço para os presentes no encontro que durou praticamente todo o dia de domingo. O evento envolveu a apresentação de cada uma das iniciativas ali representadas. Posteriormente, houve um debate sobre a necessidade de promover encontros regulares entre membros dos distintos grupos,

90 Trata-se de uma associação atuante em um projeto que envolve um conjunto arquitetônico, situado no bairro Floresta, classificado como patrimônio cultural. O complexo abriga diversos projetos culturais disponibilizando o espaço tanto para eventos quanto como local de trabalho de algumas iniciativas artísticas de empreendedoras. Disponível em: <<https://vilaflores.wordpress.com/>>.

91 Pedal Express e Delico são coletivos que trabalham com serviço de entrega de encomendas em bicicleta.

92 Iniciativa que desenvolve um “mapa colaborativo”, disponível na internet, de locais onde é possível para ciclistas prenderem as suas bicicletas.

93 Projeto do Sindiatacadistas, coletivo que envolve alguns sindicatos do ramo comercial atacadista em Porto Alegre.

94 Empreendimento que produz bonés para ciclistas.

95 Iniciativa de confecção de roupas para ciclistas.

96 Projeto de produções fotográficas e audiovisuais relacionadas à mobilidade em bicicleta.

97 Coletivo anarquista.

98 Semelhante ao Bonobo e Café Vulp, o Germina se propõe como um restaurante antiespecista, oferecendo refeições no modelo “almoço sem preço”.

não como reuniões formais, mas sim como encontros lúdicos, em lugares nos quais fosse possível beber e comer juntos, conversar, enfim, “socializar”.

A proposta de continuidade de encontros, nos termos propostos na referida reunião na Pandorga, acabou não se concretizando. Mas o aspecto da “sobreposição” entre as iniciativas, mencionado por Cadu, naquela ocasião se fez presente, graças aos vínculos de parte dos participantes com mais de um coletivo.

A sobreposição de coletivos também foi discutida internamente na Mobicidade. O fato de os membros mais atuantes da associação também fazerem parte de outros coletivos, por vezes, motivou uma “confusão” entre as pautas da Mobicidade e as de outras iniciativas. Não foram poucas as vezes que os encontros foram compostos, com a exceção de mim, por membros também vinculados ao Bike Anjo e ao Coletivo Cidade da Bicicleta, nos quais foram tratados assuntos relacionados a tais iniciativas, como, por exemplo, o processo de entrega dos prêmios para os doadores na campanha de arrecadação de fundos para a nova sede da Cidade da Bicicleta.⁹⁹

Outro caso referiu-se à ideia de se criar, na Mobicidade, grupos de trabalho para tratarem de diferentes assuntos, como, por exemplo, questões administrativas da associação, comunicação com a imprensa e discussão de gênero. Nesse debate, propôs-se a agregação de membros de outros coletivos, como o Pedal das Gurias, no GT de Gênero. Decidiu-se, por fim, que uma aproximação de tal forma com outro coletivo provocaria uma “confusão”, e poderia contribuir para um processo no qual as reuniões e demais discussões na Mobicidade acabassem versando mais sobre questões acerca de outros coletivos do que da própria associação.

A “sobreposição” de iniciativas também foi um dos pontos que serviu como gatilho para os associados debaterem os limites do “grupo”. E tais limites foram discutidos, principalmente, a partir de reflexões sobre qual deveria ser o real propósito da Mobicidade: focar-se na representação frente ao poder público? Abarcar distintas iniciativas, oferecendo a contribuição e a representatividade da associação como

99 O coletivo Cidade da Bicicleta utilizou, para a arrecadação de fundos, a plataforma digital Catarse, voltada para processos de financiamento coletivo. Nessa plataforma, os arrecadadores oferecem prêmios para os doadores, de acordo com o valor dispendido.

suporte? Desenvolver projetos permanentes voltados para o incentivo à mobilidade ativa?

Essas e outras questões foram debatidas em mais uma assembleia da Mobicidade, que também ocorreu na Ocupação Pandorga, em 2016. No mesmo espaço utilizado para o projeto Bicinema, os presentes organizaram as cadeiras, formando um círculo, para proceder com as discussões. Treze pessoas compareceram, um número acima da média.

A primeira pauta sugerida tratou de um “resgate” das motivações iniciais da Mobicidade e as motivações atuais dos participantes. Cadu fez uma leitura da definição do coletivo que consta no *website* da associação:

A Mobicidade — Associação pela Mobilidade Urbana em Bicicleta — é uma associação de pessoas que lutam e defendem o desenvolvimento de uma cidade mais humana, focada em políticas públicas que beneficiem não apenas o trânsito de bicicletas, mas todos os modais não motorizados.

Organizada de forma horizontal, a Mobicidade permite que seus associados e suas associadas trabalhem usando as abordagens e estratégias que acreditarem ser mais eficientes e adequadas, da ação direta ao diálogo com o poder público, da remodelação dos espaços públicos à conscientização e educação para o convívio harmônico.

A Mobicidade é composta de pessoas das mais diferentes profissões e perfis, preocupadas em melhorar a cidade que dedicam-se à causa de forma totalmente voluntária.

A Mobicidade foi criada no ano de 2012 em Porto Alegre — RS para facilitar a interação dos interesses coletivos de ativistas com outras instituições — principalmente governo e instituições públicas.

A partir dessa leitura, foi lançada a questão: a Mobicidade tem cumprido com esses propósitos? Tem feito “pouco” ou “muito”? As opiniões divergiram: alguns consideraram que foi feito muito pouco em relação ao que foi almejado; outros, que foi feito muito em relação às possibilidades de ação do coletivo.

A discussão sobre os propósitos do coletivo também envolveu reflexões sobre a forma de participação dos membros. Assim como a pouca presença de membros nas reuniões motivou questionamentos sobre como incentivar um maior engajamento dos filiados, os associados mais atuantes também se perguntaram se tinham, de fato, “legitimidade” para decidirem pela Mobicidade em tais encontros. É válido o

“consenso” quando ele ocorre entre menos de dez membros de um coletivo com mais de cem integrantes? Em relação a esse aspecto, houve opiniões distintas. Alguns manifestaram um desconforto com essa situação, mas a maioria não considerou como problema valer a decisão de quem estivesse presente nas reuniões. Inclusive, alguns membros, os que não podiam participar de todas as reuniões, manifestaram confiança nas decisões de quem estivesse presente.

De forma aliada à questão da “legitimidade” das decisões em reuniões, se apresentava o dilema quanto à participação de membros de forma geral, incluindo o diálogo através da lista de emails. De um lado, alguns membros questionaram a baixa interação nos contatos virtuais, suscitando a dúvida sobre quem, de fato, lê as mensagens encaminhadas. De outra parte, houve reclamações quanto ao volume de emails enviados, algo que caracterizou as comunicações da associação no ano de 2016. Certos membros manifestaram dificuldade em acompanhar todos os informativos remetidos, de forma que, por vezes, não conseguiam tomar parte de alguma iniciativa para a qual poderiam ter colaborado. Além disso, eles encontravam dificuldade em identificar quando as mensagens eram meramente informativas ou quando envolviam uma nova proposta de ação.

Ao mesmo tempo em que há o problema da disponibilidade de muitos membros para encontros presenciais, há percepções de como, no histórico da associação, o uso da internet afetou um “potencial” de mobilização. Para alguns associados, como Dani, antes do uso da lista de e-mails, havia a necessidade de os membros se reunirem para tomarem parte das discussões, o que, em sua visão, promovia maior participação nas ações do coletivo. Com o uso da internet, é possível “alcançar” um maior número de pessoas, mas, na falta de interação, torna-se questionável a validade dessa abrangência. Em contraposição aos “lugares” de sociabilidade na cidade com os quais membros da associação têm convivido em encontros “face a face” (SCHUTZ, 1979), a “sociabilidade virtual” possível através da internet (DORNELLES, 2004), como seu correlato, é marcada pela ausência de simultaneidade das interações assíncronicas via e-mail.

É em relação a essas questões que os membros mais antigos do coletivo ressaltam a validade de “ocupar” os espaços da cidade, de a Mobicidade realizar reuniões em distintos lugares que tenham afinidade com os pressupostos da

associação, como forma de dar maior visibilidade ao coletivo e às suas demandas e propostas. E também se refere a esse aspecto o lamento de alguns membros sobre a maior dificuldade para a realização de intervenções urbanas, como protestos e as “vagas vivas”.¹⁰⁰ Na visão dos filiados mais atuantes, as interações virtuais proporcionam maior velocidade e alcance na difusão da informação, mas nem sempre uma resposta rápida a ela ou mesmo um comprometimento com as discussões e propostas realizadas através do coletivo.

Essa substituição do espaço real pelo espaço virtual surge como um constrangimento que parece libertar-nos e manifesta-se nas transformações que estão a emergir na organização do espaço, das quais não nos damos conta facilmente, porque parecem a resposta mais simples à resolução de nossos problemas do dia a dia. Pensamos com facilidade no que se ganha, mas não no que se perde (SÁ, 2014, p. 212).

Ao mesmo tempo, os membros da Mobicidade não cogitaram abrir mão das interações via internet. Como forma de tentar contornar os problemas de comunicação do coletivo, estipulou-se a organização do que foi denominado de “fluxo de decisões”. Nesse processo, tanto as propostas feitas em reuniões, compartilhadas com o restante da associação via e-mail, quanto às comunicadas diretamente pela lista de e-mails, passaram a ter de aguardar o prazo de 48 horas para manifestações de apoio ou oposição. Após este prazo, se quem fez a proposta tivesse condições de colocá-la em prática, era dado o aval para tanto. Além disso, criaram-se normas para o envio de mensagens, que deveriam conter, nos títulos, o tipo de informação que continham, tais como: “informativo”; “ação”; “entrevista”; “administrativo”. Além disso, para questões consideradas “urgentes”, criou-se um grupo de mensagens no aplicativo Telegram.¹⁰¹

100 Eventos nos quais se ocupa espaços comumente utilizados para estacionamento de veículos em vias públicas, para promover atividades diversas, como oficinas de conserto de bicicleta, troca de livros, rodas de conversa, artesanato, corte de cabelo, etc. Também sendo intitulada “Abril para as pessoas”, houve duas edições, em 2014 e 2015.

101 Serviço de troca de mensagens instantâneas, semelhante ao Whatsapp, com a diferença de que se trata de um software com código aberto. Por essa distinção, alguns membros da Mobicidade não eram simpáticos à ideia de trocas de mensagem do coletivo via Whatsapp, embora o façam através do serviço de grupo de emails da Google.

Estas sugestões de organização dos contatos não sofreram objeção no coletivo. Mesmo com as mudanças, notou-se que a quantidade de pessoas se envolvendo não chegou propriamente a aumentar, embora nos meus contatos posteriores com a Mobicidade eu tenha passado a ver alguns rostos novos. Assim como houve o intuito da associação de mobilizar pessoas para se filiarem ao coletivo, os membros mais atuantes, com a organização de “fluxos de decisão”, procuraram desenvolver maneiras de mobilizar membros já filiados, otimizando o processo de divulgação das informações.

Ao mesmo tempo, foi perceptível uma relação entre o volume de mensagens enviadas para a lista de e-mails e a ocorrência de reuniões da Mobicidade. De fato, quem mais interagiu via internet era quem comparecia mais frequentemente aos encontros da associação. Quando as reuniões começaram a ocorrer com menos frequência, decaiu a quantidade de e-mails enviados.

Além da comunicação via internet, outra barreira identificada por alguns membros da associação para promover a mobilização de outros associados foi a do constrangimento e a insegurança de algumas pessoas em “falar pela Mobicidade”. Os filiados mais antigos detêm mais conhecimento acerca de assuntos relativos à Mobicidade, a respeito do PDCI, das atuações dos órgãos públicos relativos às questões de trânsito, de como organizar um evento, a maneira de compor um ofício, o histórico das transformações na gestão da mobilidade em Porto Alegre, dentre outros, além de terem contato estabelecido com agentes do poder público.

Mas os membros mais antigos demonstraram o intento de incentivar que mais pessoas “falem pela Mobicidade”, como forma de não centrar a imagem da associação sempre nos mesmos membros, que comumente cedem entrevistas ou participam de eventos em nome da associação, tais como José, André, Cadu, Tássia, Lívia, Dani e Marcelo. Alguns membros acabaram figurando como “representantes oficiais” da associação era visto como algo em desacordo com o objetivo de uma organização “horizontal”. Ao mesmo tempo, o interesse era de também dividir essas responsabilidades, pois os associados mais antigos nem sempre tinham a disponibilidade para exercer essa representatividade, inclusive pelo fato de alguns estarem envolvidos em outras iniciativas de engajamento.

Tais membros procuraram se livrar de uma pretensa “autoridade” de fala em relação aos demais, não só para representar a associação, mas também para participar de decisões nas reuniões do coletivo:

Isso é um problema da Mobicidade. No momento em que tu participa da Mobicidade, tu tem tanto poder como eu pra ter uma posição. Não é o fato de eu estar há mais tempo na Mobicidade que eu tenho mais poder do que tu (Tássia).

Nesse processo, não há uma preocupação prévia em saber se o membro que está há pouco tempo na associação “sabe” o que falar. No momento em que se é um associado, já se estaria “apto” a “falar pela Mobicidade”. Tal postura me causou estranhamento e apreensão, principalmente quando me tornei suplente de André no conselho do FMASC. Como eu procederia em uma reunião do conselho na qual André não comparecesse? Situação pela qual, por fim, não passei.

Na Mobicidade, outro um ponto importante na busca por alternativas para a promoção da mobilidade em bicicleta, além da disponibilidade dos membros atuantes, diz respeito aos recursos financeiros. A associação não tem uma fonte fixa de recursos, pois os membros não fazem contribuições contínuas, e nem busca angariar doações. Sobre esse aspecto, houve um debate na Mobicidade sobre como obter verba para executar projetos e, em relação a isso, de “quem” se poderia aceitar doações ou financiamentos. Tal discussão considerava, de um lado, a necessidade de uma associação que não tem fonte de verba própria e depende de financiamento (ou de projetos de baixo custo que podem ser custeados pelos membros), e, de outro, um cenário em que grandes corporações têm demonstrado interesse em patrocinar ações relacionadas à bicicleta. Como é o caso, por exemplo, do Banco Itaú, patrocinador do sistema de compartilhamento de bicicletas públicas em Porto Alegre, o Bike Poa, e de alguns projetos, como a Pesquisa Perfil do Ciclista, promovida pela Transporte Ativo.

O tema do financiamento por empresas acaba tocando na questão da “autonomia” do coletivo. São necessárias condições para executar projetos, mas, ao mesmo tempo, não se pode condicionar a associação a interesses corporativos desses agentes privados. Há perspectivas como a de Tássia, de que, na necessidade

de projetos para mobilidade em bicicleta em Porto Alegre, é preferível usar uma verba de um ente como o Itaú que, de outra forma, não se sabe como seria utilizada.

Nesse momento em que eu estiver aceitando esse dinheiro, eu vou ser um agente transformador, porque eu posso dizer "não" pra esse dinheiro e ele vai ser aplicado em outra coisa que talvez vá me prejudicar. Ou eu posso pegar esse dinheiro e fazer um projeto que vai mudar a vida de uma galera. "Eu vou agir como um agente transformador de uma coisa que vocês acham que é ruim". Como ele vem, de uma forma limpa (risos), não seria o problema. Acho que a grande questão é o que se vai fazer com ele (Tássia).

Mas também há uma preocupação em evitar ligar o nome da Mobicidade a uma empresa, em uma conseqüente forma de publicidade. Os membros partilham a concepção de que os problemas de mobilidade da cidade, dentre outros, são também provocados pela influência de grandes empresas, cujos interesses contribuem para a privatização dos espaços públicos e interferem nas possibilidades de autonomia e na sociabilidade dos cidadãos. Interesses estes que teriam também a cumplicidade de representantes do poder público.

Esta perspectiva se aproxima à elaborada por Caiafa (2007). Para a autora, os meios urbanos, ao promoverem processos de desterritorialização e, nisto, deslocamentos, constituíram-se como espaços marcados pela circulação de pessoas, propiciando uma horizontalidade em contraste com uma verticalidade que tende a ser imposta pela figura do Estado (2002). As cidades se constituíram atraindo os "estrangeiros". É nessa circularidade em um domínio público (não controlável tal como o domínio privado) que são possíveis as criações de "brechas" no controle do Estado, possibilitando a criação de novos arranjos sociais. Essa circulação de diferenças promove a produção de alteridades. A autora traz de Deleuze a noção de "simpatia", não no sentido de apreço, mas de afecção, quando se é colocado em contato com os outros. Portanto, para Caiafa, a cidade, mais especificamente como domínio público, tem justamente um potencial de sociabilidade que não é ameaçado pelo "desconhecido", mas pela privatização de espaços em tal domínio que acaba minando o potencial de alteridade no cotidiano. Como podemos perceber, por exemplo, na pesquisa da autora, a qual demonstra que as limitações do potencial de sociabilidade entre passageiros de transporte público aconteceriam por questões relativas à gestão pública e à apropriação de serviços por agentes privados, interferindo nas condições

de uso desse meio de transporte (2007). Ou seja, a “cidade em si” não seria a fonte dos males ditos “urbanos”.

O aspecto financeiro do coletivo gera enrijecimentos das possibilidades de ação. Tássia, em alguns momentos, pontuou essa questão. Representando a Mobicidade ou outras iniciativas, ela participou de diversos congressos relacionados à bicicleta no país, tendo contato com outras associações e suas concepções organizativas. Segundo Tássia, a Mobicidade tem esse entrave de, por questões financeiras, não poder desenvolver “projetos permanentes”.

Apesar da falta de consenso quanto à aceitação de financiamento de empresas, as que são mais diretamente relacionadas aos problemas de mobilidade têm uma recusa aparentemente unânime. Um exemplo dado por Dani foi a proposta de apoio oferecido pela Shell¹⁰² para a reinauguração da Cidade da Bicicleta.¹⁰³

Em meio a esses dilemas, no período em que eu me aproximei da Mobicidade, surgiu uma iniciativa paralela, o projeto Libélula Ações Transformadoras, idealizado por Tássia, Cadu e Dani. A intenção foi promover projetos permanentes a partir da captação de financiamento. Cadu manifestou como motivação ter decidido que, daquele momento em diante, desejava trabalhar desenvolvendo projetos sociais, fazendo disso também a sua fonte de renda, em vez de ainda ter que manter algum emprego formal paralelo. Dessa maneira, o projeto agrega um sentido “profissional” do engajamento político. Conforme Tássia, uma das intenções dos membros do Libélula era “assumir” projetos que não fossem possíveis de executar através da Mobicidade.

O Libélula Ações Transformadoras é um laboratório que nasceu para criar e gerir projetos colaborativos indutores de transformação, autonomia e que buscam equilibrar a balança do privilégio em nossa sociedade. Atua no incentivo ao empreendedorismo e consumo consciente, mobilidade urbana, planejamento do espaço público e outros projetos de reparação social.¹⁰⁴

Além do envolvimento dos membros mais ativos com outros projetos, houve também afastamentos em relação à Mobicidade, como os de Dani e Marcelo, que em

102 Empresa do ramo de combustíveis.

103 Disponível em: <<https://cidadedabicicleta.wordpress.com/2015/08/28/nao-precisamos-da-shell-precisamos-de-voce/>>. Último acesso: 21 jun. 2016.

104 <<https://www.libelulaat.com.br/>>.

dado momento manifestaram suas convicções e decidiram não seguir mais o engajamento pela via institucional através da associação.

Assim como inicialmente alguns membros do coletivo relataram que a Mobicidade seria um ente jurídico para reivindicar demandas ao poder público, também foram manifestas as concepções de que a associação tem o intuito de servir como um “guarda-chuva de ações”. De fato, a ideia de que membros possam propor projetos aos demais não se resumia a ações de reivindicação de providências por parte da prefeitura. O “Dá Pra Atravessar?”, por exemplo, mesmo que tenha sido realizado visando fornecer dados à EPTC, considerou uma interação com o público pedestre da cidade, e foi desenvolvido por conta da associação. E assim como há um “norte” de promover a “autonomia”¹⁰⁵ das pessoas em sua rotina de circulação na cidade, visava-se que a Mobicidade também pudesse conquistar autonomia para desenvolver projetos promotores da mobilidade não motorizada.

Entendo que as características apresentadas na organização da Mobicidade discutem com a definição de que a “rede cicloativista” de Porto Alegre atua em várias frentes através de uma “divisão de tarefas” entre os diferentes coletivos (OLIVEIRA, 2017; OLIVEIRA; SILVA, 2018). Existem dois aspectos em relação a isso que podem ser elencados a partir do contato com a Mobicidade. O primeiro é o da circulação de sujeitos entre distintos coletivos da cidade voltados para o tema da mobilidade. Logo, se há uma dimensão de divisão de tarefas entre atores coletivos, o mesmo não se pode dizer dos atores individuais. O segundo aspecto é o da distinção entre a atuação da Mobicidade em relação aos anseios de seus membros. Conforme abordado anteriormente, a “representação” da associação frente ao poder público não resume os objetivos de seus membros, sendo que as limitações para o exercício de outras formas de ação se apresentam por outras questões que não uma delimitação dos objetivos do coletivo.

105 A própria defesa da bicicleta tem uma perspectiva de autonomia em relação à mobilidade, na qual não se depende de motor, de gasolina, de gasto de dinheiro corrente, de local para estacionar, de vias livres de congestionamento. No circuito “cicloativista” de Porto Alegre, a própria ideia de oficinas de conserto, como a Cidade da Bicicleta e oficinas oferecidas em eventos específicos, assim como no caso de outros coletivos, considera a perspectiva da autonomia na mobilidade em bicicleta: saber trocar uma câmara de pneu furado, regular um cabo de freio e o sistema de marchas, etc.

Dessa forma, é possível identificar que as propostas que não alcançam consenso, ou que tem limitações de outra ordem dentro do coletivo, não são necessariamente abandonadas, havendo possibilidades de sujeitos as colocarem em prática de outras formas. Mesmo que eu tenha identificado uma redução da atuação no coletivo com o passar do tempo, isso não significa que seus membros, ao menos os mais atuantes, tenham passado por processo semelhante. Tal aspecto converge com o argumento de Oliveira (2017) e de Silva e Oliveira (2018) de que a “rede cicloativista”, aos poucos, se complexifica e se transforma com o intuito de influir nas políticas de mobilidade na cidade, envolvendo uma diversidade de formas de atuação política:

[...] estudos empíricos têm demonstrado que a combinação de diferentes formas de ação “confrontacional e cooperativa, institucional e extrainstitucional, visível e subterrânea” tende a ser um elemento recorrente na conformação dos movimentos sociais.¹⁰⁶ [...] (SILVA, OLIVEIRA, 2018, p. 8).

Porém, há interpretações de que o “movimento”, como um todo, perdeu força com o tempo. Como afirmou Sgarbossa, em uma conversa que tivemos, ele não vê mais “toda aquela pujança”. Alguns fatores podem ser relacionados hipoteticamente a esse fato. Um deles é a crise econômica e política pela qual o país tem passado nos últimos anos, o que pode ter atraído o foco de vários sujeitos que antes se concentravam no tema da mobilidade.

Outro fator é a relativa melhoria que houve na cidade para a mobilidade em bicicleta. Membros da Mobicidade reconhecem que houve avanços na postura de muitos motoristas em relação a ciclistas na cidade. Isto também é relacionado por membros do coletivo ao aumento da circulação em bicicleta na cidade nos últimos anos.

Há uns anos atrás, se eu visse uma bicicleta na frente de algum lugar, tinha grandes chances de eu conhecer a pessoa. Se visse várias bicicletas, eu sabia que eu poderia entrar no lugar porque com certeza eram amigos. Hoje não é mais assim. (Cadu).

106 Cabe salientar que, conforme Oliveira (2017), a “rede cicloativista” em Porto Alegre é considerada como “movimento social”, enquanto coletivos, como a Mobicidade, são definidos como “organizações de movimentos sociais”.

A Mobicidade, portanto, apresenta-se como um resultado de associações entre sujeitos que se utilizam desse vínculo (membros do coletivo) para colocarem em prática determinadas ações. Os limites de ação impostos pelo agregado que compõe a Mobicidade não correspondem, necessariamente, aos limites de ação dos sujeitos que dela fazem parte.

Eu poderia afirmar que o “papel” da Mobicidade, em relação a uma “rede cicloativista” presente na cidade, corresponde às possibilidades fornecidas pela sua representatividade como associação da “sociedade civil” e aos limites de seus pressupostos internos de organização. Porém, há de se considerar que a Mobicidade, conforme será tratado no próximo capítulo, não se resume à demanda da mobilidade em bicicleta. Além disso, as ações desenvolvidas pelo coletivo correspondem a objetivos de seus membros, que podem ser diversos, dentro da lógica de organização estabelecida em comum pelos filiados, através do “consenso”. A perspectiva de “rede cicloativista” é frutífera para se pensar na heterogeneidade de formas de ação política desenvolvidas no engajamento pela promoção do uso da bicicleta. Porém, ao sugerir a existência de uma “divisão de tarefas”, homogeneiza as demandas de ciclistas da cidade — como se todos os sujeitos engajados reivindicassem as mesmas coisas, embora o façam de maneiras distintas — e delimita a relação desses coletivos ao tema da mobilidade em bicicleta.

Além dos desafios “internos” da associação, outra questão que se coloca para os membros da Mobicidade se refere à relação “centro-periferia”, também envolvendo questões de “representatividade” e “legitimidade” da associação, que será tratada a seguir.

4.2 Questões Acerca da Atuação da Mobicidade em Relação à Cidade

Quando foram realizados os testes de alteração do tempo de semáforo para pedestres, em 2014, houve um jogo discursivo referente às “causas” dos problemas resultantes e a quem poderia ser beneficiado ou prejudicado caso tal alteração

entrasse em vigor. Tal medida, apoiada pela Mobicidade, com vistas a atender demandas de pedestres, foi apontada por agentes do poder público como sendo conflitante com as necessidades não só de motoristas, mas também de passageiros de transporte coletivo. Este foi o caso das notícias divulgadas pela imprensa local sobre o processo, que apresentaram as declarações do presidente da EPTC, Vanderlei Capellari, sobre os impactos negativos dos testes nos tempos de viagens de ônibus (BANDEIRANTES, 2014; GAÚCHAZH, 2014c; G1, 2014). A posição da Mobicidade sobre o assunto girou em torno da concepção de que os problemas relacionados ao tempo nas viagens de ônibus não decorrem da duração da fase em que o semáforo permanece fechado autorizando a travessia de pedestres, mesmo que essa duração aumente, mas sim da gestão do trânsito que prioriza o automóvel, o que envolve também a falta de mais faixas para tráfego exclusivo de ônibus em avenidas da cidade.

As demandas apoiadas pela Mobicidade quanto à estrutura voltada para a mobilidade em bicicleta também encararam divergências. Não só motoristas, mas também comerciantes da cidade, ao longo do tempo, demonstraram preocupação e oposição à implantação da malha cicloviária em certos pontos. (GAÚCHAZH, 2013a).

A posição de parte dos comerciantes da cidade se alterou com o tempo, tendo partido desta categoria, inclusive, a demanda por aparelhamento específico voltado para a mobilidade em bicicleta, como no caso do projeto de lei referente à instalação de bicicletários e paraciclos¹⁰⁷ na cidade. O vereador Sgarbossa elaborou o Projeto de Lei n.º 136/14, que visou alterar a Lei n.º 11.417/13. A alteração proposta referiu-se a uma ampliação das possibilidades de instalação de bicicletários e paraciclos em estabelecimentos comerciais, permitindo tal implantação também em parcela da calçada e da via pública. Dessa forma, tais estruturas poderiam também ser instaladas “ocupando” o que comumente seria uma vaga utilizada para estacionamento de veículos motorizados. A proposta do vereador foi aprovada ao final de 2016, mas

107 Bicicletários e paraciclos são estruturas para estacionamento de bicicletas, permitindo que estas sejam presas de forma mais prática e segura. As diferenças que podem ser apontadas entre ambas as estruturas seriam em termos de tempo de estacionamento, controle de acesso, quantidade de vagas e estrutura adicional ao material disponibilizado para que a bicicleta seja presa. Não encontrei uma unanimidade nas definições de ambos os termos, que por vezes podem se confundir, ou estipular que “bicicletário” seja um conjunto de “paraciclos”, ou apenas uma estrutura mais complexa. A UCB elaborou um guia para instalação de estacionamentos para bicicletas, reconhecendo que o uso de tais termos não é consensual. Disponível em: <http://www.uniaodeciclistas.org.br/wp-content/uploads/2017/01/Guia_UCB_tela.pdf>.

vetada pelo prefeito Nelson Marchezan em janeiro 2017, sob a alegação de que a medida poderia acarretar “transtornos” para a circulação urbana. Em março do mesmo ano, o veto foi derrubado em votação na Câmara dos Vereadores (JORNAL DO COMÉRCIO, 2017b), após campanha que envolveu inclusive comerciantes da cidade (JORNAL DO COMÉRCIO, 2017a). A campanha, promovida pela associação Minha Porto Alegre,¹⁰⁸ recebeu apoio da Mobicidade, inclusive na divulgação da proposta.¹⁰⁹

As reivindicações da Mobicidade, em maioria voltadas para o incentivo do uso da bicicleta, visam promover melhorias para a cidade como um todo, tornando-a um espaço “para as pessoas” e não “para os carros”. Porém, tais demandas confrontam alegações, tanto de agentes do poder público como dos demais cidadãos (mesmo os que não circulam em automóvel), de que a implantação de uma estrutura cicloviária na cidade prejudica a circulação das pessoas que utilizam outros modais, acusando interesses particularistas dos ciclistas. Não somente através de relatos de membros da Mobicidade, mas também em minha vivência na cidade durante o período de pesquisa — no transporte coletivo e em outros ambientes —, tive contato com discursos contrários à infraestrutura cicloviária, sob alegações de que “quase ninguém usa”, de que há ciclistas que trafegam fora das ciclovias, e através de percepções de que a implantação de ciclovias prejudica o trânsito ao estreitar as vias de circulação. Não foram poucas as vezes em que, no transporte coletivo, escutei diálogos entre motoristas e cobradores, insatisfeitos com os engarrafamentos nos quais nos encontrávamos, que observavam as ciclovias ao lado e as culpavam pelo transtorno.

Assim como a Mobicidade buscou influir na gestão do trânsito, pressionando agentes do poder público, também visou, com a publicidade dos atos do coletivo, difundir a pertinência de suas propostas para os demais cidadãos. Ao mesmo tempo em que os membros do coletivo identificavam uma “demanda reprimida” — pessoas que desejam circular em bicicleta no cotidiano, mas não o fazem por falta de condições, como infraestrutura adequada e segurança —, também defrontavam a

108 Tal organização se define como “[...] uma rede de pessoas conectadas na construção de um processo mais participativo nas tomadas de decisão para a cidade. Fazemos isso por meio de mobilizações e fomento a comunidades de ação, utilizando tecnologias sociais e digitais de maneira estratégica, criativa e humana”. Quanto à campanha voltada para o projeto de bicicletários e paraciclos, o Minha Porto Alegre divulgou em sua plataforma um link que permitia aos apoiadores da proposta o envio de suas manifestações diretamente para os vereadores da cidade. Disponível em: <<https://www.bicicletarios.minhaportoalegre.org.br/>>.

109 Disponível em: <https://www.mobicidade.org/campanha-dos-bicicletarios/>.

conformação do trânsito na cidade sem o reconhecimento, por parte de seus usuários, do “ciclista” como parte dele. Em meio a esse processo, há as reivindicações da Mobicidade por uma infraestrutura cicloviária que, quando implementada pela prefeitura, nem sempre é eficiente para a mobilidade em bicicleta, o que é prejudicial para a promoção do seu uso.

“Demanda reprimida” é aquela pessoa que quer, que tem potencial para se deslocar de bicicleta, ou pra qualquer demanda que seja, não só com bicicleta, mas no nosso caso sim, e que não anda porque não tem infraestrutura, porque acha perigoso. Tem vontade, mas não tem coragem. Todo mundo, cicloativista ou não, que se torna um multiplicador da ideia da bicicleta, vai encontrar essas pessoas. E vai encontrar uma pessoa que compra uma bicicleta de supermercado e que começam a usar a e gostar, e começa a querer uma bicicleta melhor, ou então uma infraestrutura melhor. Então, tem muita gente que não está usando porque não lhe foram dadas as condições necessárias. E as outras pessoas que começaram a andar, independente das condições, estão ajudando a atrair essas outras pessoas. A demanda reprimida é essa: “construa e eles virão”. É uma coisa provada nas cidades que, quando essa infraestrutura aparece de uma maneira que ela possa ser eficientemente usada, ela atrai, aumenta (Lívia).

Conforme mencionado no segundo capítulo desta tese, membros da Mobicidade tiveram que lidar com estereótipos a respeito de um “perfil” do “cicloativista”. Em relação à acusação de um particularismo das demandas do coletivo, sobressai-se uma visão do sujeito engajado pela promoção da bicicleta como “branco” e de “classe média”. Percepção que pode ser identificada em diversos contextos nos quais se desenvolveram organizações pela defesa da bicicleta (VIVANCO, 2013). Dessa forma, as reivindicações por infraestrutura cicloviária na cidade também receberam acusações de serem demandas “elitizadas”. Tais discursos acabam contrapondo ciclistas e a população desprivilegiada da cidade, em grande parte moradora de bairros periféricos e com maior dependência do sistema de transporte público.

Este aspecto se apresentou para a minha reflexão sobre o trabalho de campo na questão da “familiaridade” e “estranhamento” em relação aos interlocutores. De maneira geral, eles são, de fato, pessoas brancas, com formação no ensino superior, moradoras de bairros centrais da cidade. São características das quais partilho. Fez parte dessa reflexão o “circuito” dos membros da associação em estabelecimentos comerciais no bairro Bom Fim, localizado muito próximo ao centro da cidade e que

também se caracteriza pela circulação de universitários e pela residência de camadas mais favorecidas da população da cidade.

Por outro lado, antes de iniciar a pesquisa, eu era pouco familiarizado com pessoas que utilizavam de forma consistente a bicicleta como meio de transporte. Durante a investigação, também foi perceptível o aumento dessa prática em Porto Alegre, inclusive em meu círculo de relações pessoais, anteriormente constituído. Pensando nas questões acerca da “proximidade” e do “distanciamento”, considero que, apesar das semelhanças que identifiquei entre eu e meus interlocutores, a diferença na forma de “viver a cidade” através da mobilidade em bicicleta foi um fator que contribuiu para um “distanciamento”. Não à toa a minha condição de “pedestre da associação” foi considerada nas interações com membros do coletivo.

Gilberto Velho (1978) trata da necessidade de relativizar a noção de “distância” em estudos antropológicos em meios urbanos. O autor propõe que consideremos uma diferença entre “distância social” e “distância psicológica”: “o fato de dois indivíduos pertencerem à mesma sociedade não significa que estejam mais próximos do que se fossem de sociedades diferentes” (p. 2). A proposta de Velho visa complexificar o pressuposto de “transformar o exótico em familiar e o familiar em exótico” de Roberto Da Matta (1978), atentando para o fato de que a proximidade não significa, em si, uma “vantagem” para a execução de uma pesquisa de campo:

O que sempre vemos e encontramos pode ser familiar, mas não é necessariamente conhecido, e o que não vemos e encontramos pode ser exótico, mas, até certo ponto, conhecido. No entanto, estamos sempre pressupondo familiaridades e exotismos como formas de conhecimento ou desconhecimento, respectivamente (VELHO, 1978, p. 3).

Gilberto Velho chama a atenção sobre o trato do familiar, relativizando a noção de “distância” em relação ao cuidado que devemos ter sobre cenários, grupos, etc., que podemos estar acostumados a observar no cotidiano, porém, cujas lógicas de relação desconhecemos. Mais uma vez, Velho se refere a Da Matta, mencionando a noção de hierarquização das relações sociais para discutir como nos utilizamos de categorias através das quais observamos as diversidades do nosso cotidiano. “Assim, em princípio, dispomos de um mapa que nos familiariza com os cenários e situações de nosso cotidiano, dando nome, lugar e posição aos indivíduos” (p. 4). Portanto, estar acostumado a ver pessoas pedalando pelas ruas de Porto Alegre, seja individual ou

coletivamente, pode nos dizer algo sobre tal prática, mas também podemos nos familiarizar nos utilizando de categorias preestabelecidas sobre “ciclistas”: “baderneiros”, “atrapalham o trânsito”, “querem a rua toda para si”, “acham que a solução para os problemas da cidade é todo mundo pedalar”, “só querem direitos e não deveres”. Estas são algumas interpretações possíveis, com as quais não é difícil de nos depararmos.¹¹⁰

Quando relatou a sua inserção na Mobicidade, Dani revelou seu estranhamento no contato inicial com membros da associação que possuem outra “origem social” e pautavam sobre “ativismo”. Algo que ele via com desconfiança no começo. Dani manifestou que depois a associação ficou mais “aberta”. Não que antes fosse restrita por culpa dos participantes, mas com o tempo deixou de centrar-se em determinados “estereótipos”, como, por exemplo, a vinculação entre ativismo pela bicicleta e veganismo. Hoje, Dani mantém fortes vínculos de amizade com essas pessoas, e partilha com elas perspectivas de atuação política.

Há divergências quanto à caracterização de membros da Mobicidade quanto à classe social. André alega que não é o caso do coletivo ser um “ativismo de classe média”. Ele mencionou os casos de membros como o dele e Dani, que cresceram na Zona Norte de Porto Alegre, de Maurício e Estefânia, que cresceram na cidade de Alvorada, na região metropolitana, de Cadu, natural de São Bernardo do Campo, e de Tássia, que nasceu em Brasília e ainda criança morou na cidade de Canoas, também na região metropolitana de Porto Alegre.

À parte de questões sobre “classe”, temos também o caso de Lívia, nascida em Santos, Marcelo, em Bagé, e Sgarbossa, em Lagoa Vermelha, três dos membros fundadores da associação, apesar de que apenas Lívia, desses três, persista como membro. Ou seja, pessoas que não cresceram na região central da cidade de Porto Alegre, âmbito no qual o processo de inscrição da bicicleta nos últimos anos tem levantado pautas sobre a questão da mobilidade urbana e o “lugar” de quem pedala. Lívia acrescentou que existe na Mobicidade, entre seus membros, também uma parcela que já viajou para outras cidades, inclusive na Europa, possuindo vivência e contato com outras experiências de mobilidade em bicicleta.

110 Inclusive, são interpretações que motivam, no senso comum, a defesa da aplicação de multas para ciclistas, assim como para pedestres. Aplicação prevista na Resolução nº 706/07 do Conselho Nacional de Trânsito (CONTRAN), que deve começar a valer no ano de 2019.

Dessa forma, vivências, nível de formação escolar e “lugares” de origem foram aspectos elencados por membros da Mobicidade quando estes refletiram sobre o estereótipo “classe média”, que veem ser atribuído por vezes à associação e ao “cicloativismo” na cidade, de forma geral.

Mesmo a Tássia e o Cadu, pelo que eu sei, eram mais de periferia na cidade em que eles moravam, como eu. Como o Dani. A gente é de classe popular. Talvez isso explique porque a gente é tão incomodado e porque a gente tenta mudar as coisas. Eu não consigo ver a bicicleta só como um produto. Eu tenho consciência de que ela é um produto [...] Eu sei que ela virou uma coisa explorada como um filão de mercado, capitalismo é foda. Bom, prefiro que faça isso com a bicicleta do que com um carro. Ele é menos destrutivo se fizer isso. Acho que o perfil das pessoas que conseguem manter... pra tu ver, o Maurício e a Estefânia. Descobrimos que estudamos no mesmo colégio, na zona norte (André).

A acusação acerca de um particularismo envolvendo o engajamento pela mobilidade em bicicleta acaba por se referir a uma determinada região da cidade na qual coletivos atuantes se constituem e se expressam, bem como onde existe algum atendimento, mesmo que precário, às necessidades de quem pedala. Os membros do coletivo apontam o que consideram uma “inversão”: a demanda pelo uso da bicicleta não é “elitizada”, mas sim o seu atendimento por parte do poder público, que o faz onde as políticas de mobilidade ganham os “holofotes” da mídia.

Pra mim é um falso discurso de quem quer deslegitimar quem quer se propor a fazer. A gente sempre brigou com a prefeitura porque a prefeitura queria fazer ciclovia na região central. A gente sempre brigou porque a gente queria que fizesse na Lomba do Pinheiro, na Restinga, no Rubem Berta... vou botar os três bairros assim só pra exemplificar. Eu fui estudar um pouco de Arquitetura, entender a formação das ruas. Acho que quase todos fizemos isso ali dentro. Tu vai buscar sozinho. Vai buscar artigo, textos, e comecei a entender que a lógica de transporte era uma lógica de inclusão social também. Quando eu não dou acesso pro cara do Rubem Berta, se eu não dou uma ciclovia pra ele vir pra região central, eu tô negando acesso a ele à cultura, por exemplo. Porque não tem teatro no extremo da cidade. Não tem cinema no extremo da cidade. Não tem show no extremo da cidade (André).

A “região central”, que costuma ser referida nos discursos de membros da Mobicidade, corresponde à parte da “macrozona”¹¹¹ de Porto Alegre chamada “Cidade

111 As macrozonas da cidade são definidas pela Lei Complementar n.º 434/99, que trata do Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano e Ambiental (PDDUA) de Porto Alegre. Elas são consideradas “conjuntos de Unidades de Estruturação Urbana com características peculiares quanto a aspectos socioeconômicos, paisagísticos e ambientais” (art. 28, inciso II).

Radiocêntrica”.¹¹² Contribui para identificar essa percepção o mapa das estações do Bike Poa, situadas de forma concentrada e no entorno do Centro Histórico da cidade, o que motiva críticas dos membros da associação ao serviço oferecido.

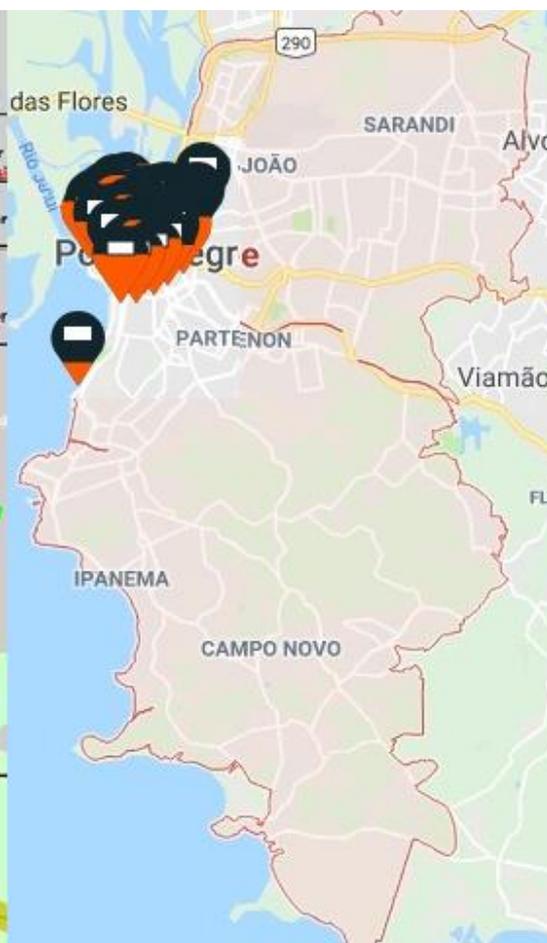
E acho importante que a Mobicidade não se prive de frisar ao poder público, quando se comunica com ele, que o que tá acontecendo tá sendo feito só por aqui e tão esquecendo... foi a questão do Bike Poa (Dani).

Figura 16 - Macrozonas de Porto Alegre



Fonte: URBANIDADES, 2009

Figura 17 - Estações Bike Poa



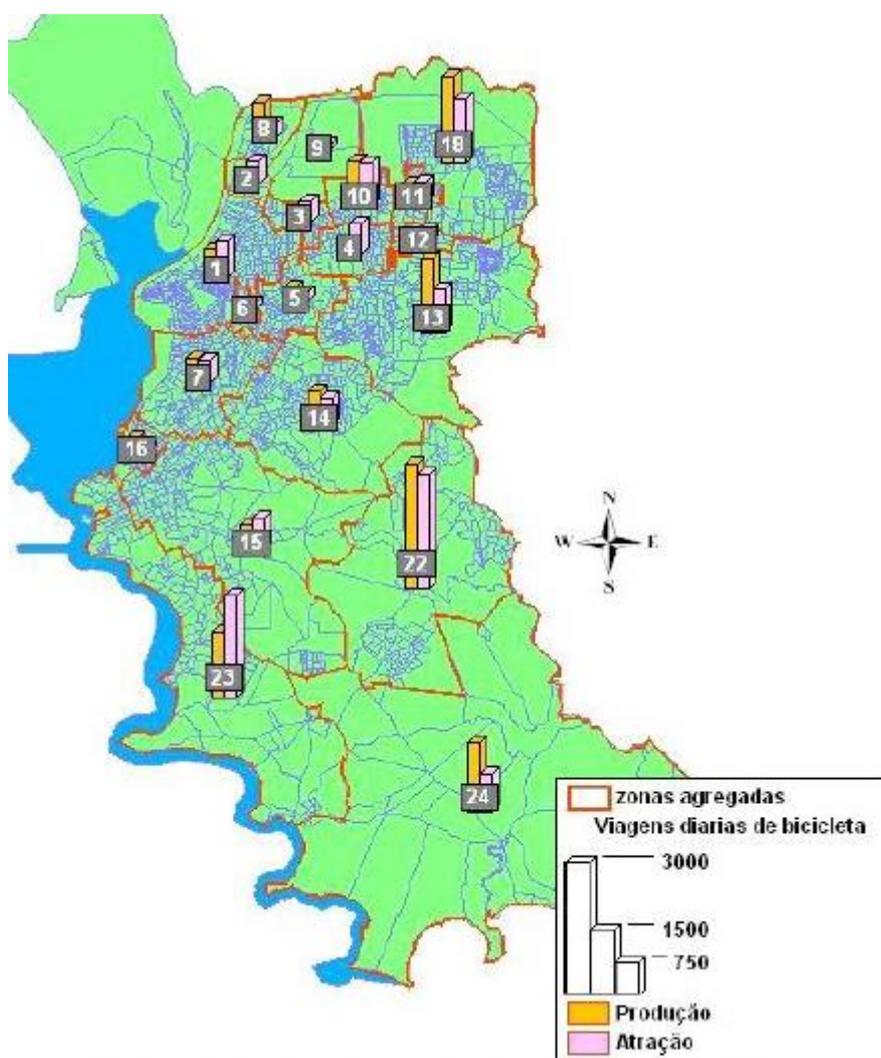
Fonte: elaborado pelo autor¹¹³

112 A Cidade Radiocêntrica é considerada a região que “engloba o território compreendido pelo Centro Histórico e sua extensão até a III Perimetral, constituindo a área mais estruturada do Município, com incentivo à miscigenação e proteção ao patrimônio cultural” (Lei Complementar n.º 434/99, art. 29, inciso I).

113 Material resultante da sobreposição entre os mapas do território de Porto Alegre (disponível no Google Maps) e o das estações do Bike Poa, conforme disponível na plataforma do serviço: <<https://bikeitau.com.br/bikepoa/mapa-das-estacoes/>>. Último acesso: 2 out. 2018.

O argumento dos membros da Mobicidade é de que, desde antes de uma inscrição do uso da bicicleta na região central da cidade, através do surgimento de coletivo engajados, há o uso da bicicleta como meio de transporte nos bairros periféricos. Na ocasião em que conheci André, ele me apresentou a um membro do LAPPUS, que me indicou o estudo que serviu de base para o PDCI, no qual consta um mapa que mostra a demanda de uso da bicicleta em distintas regiões da cidade:

Figura 18 - Relação produção/atração do modal bicicleta em Porto Alegre



Fonte: Prefeitura de Porto Alegre, 2008, p. 52.

Para o coletivo, persiste um processo de segregação social quando a gestão pública do trânsito na cidade implementa políticas cicloviárias justamente em uma região na qual, pelo menos até a elaboração do PDCI, a demanda pelo uso de bicicleta

como meio de transporte era menor. Mesmo que a luta da Mobicidade seja para promover a visibilidade do sujeito ciclista como parte do trânsito da cidade como um todo, os membros reconhecem que há distinções feitas em relação a “quem” pedala, tanto por parte de agentes do poder público, quanto da mídia e dos motoristas da cidade. Dessa forma, mesmo que entre os discursos dos membros do coletivo haja uma ambiguidade quanto à correspondência deles ao estereótipo “classe média”, é reconhecida uma distinção em relação a outros sujeitos que pedalam na cidade, ao mesmo tempo em que a experiência em bicicleta permite a percepção de tal distinção.

Eu tava lá com capacete, luva, luz, bicicleta boa... e o cara tira, dá o pisca, desvia de mim, vai, e ainda chega mais na frente, tem um tiozinho com uma bicicleta toda velhinha, com a marmita na garupa. Dava pra ver que era trabalhador... roupa velha. E o cara pega e fecha ele e toca ele pro canto. Aí eu fiquei pensando: "porque ele desviou de mim? Porque ele achou que eu era "ciclista" e o outro é "alguém que anda de bicicleta"? Então, quer dizer, eu, a imprensa ia vir em cima se ele me atropelasse, aquele outro coitado que tava lá na minha frente... não tá nem aí se atropelem. Aí começa a ver a exclusão social. Então a bicicleta ficou muito maior quando eu comecei a perceber. E nesse ponto vou te dizer: a bicicleta foi libertador. Ela me fez conhecer melhor a cidade. Me fez conhecer melhor os problemas da cidade. Devia ter uma lei proibindo político de andar de carro. Deveriam ser obrigados a andar a pé, de ônibus e de bicicleta. Se fizessem isso, resolveriam os problemas. Eles iriam sentir na pele (André).

A repercussão do atropelamento da Massa Crítica em 2011 chamou a atenção pública para o uso da bicicleta e para a violência em relação a ciclistas na área central da cidade. Nesse processo, os coletivos engajados pela promoção da bicicleta passaram a ter mais visibilidade e, com isso, determinados “acessos”, inclusive em relação ao Estado (conforme tratado no terceiro capítulo). Por um lado, percebe-se que tal visibilidade teve utilidade para “representar” as demandas de ciclistas, inclusive os residentes nos bairros periféricos da cidade:

O carinho que mora na Zona Norte, pra ir até a fábrica que ele trabalha na barra forte.¹¹⁴ Esses caras pedalam há muito tempo. E a coisa nunca mudou pra eles. Hoje em dia, a gente tem uma ciclovía na Restinga, em alguns lugares assim. Era uma coisa impensável. Mas é uma coisa cruel: se não for a gente, os brancos, de classe média, que moram bem, aqui no centro, que

114 Modelo de bicicleta da empresa Caloi, popular nos anos 80. Na época, foi cópia da barra circular, modelo da empresa Monark, que ganhou esse nome pelo reforço de aço em forma de círculo no interior do quadro da bicicleta. Quando apliquei questionários para a pesquisa Perfil de Ciclistas nos bairros Navegantes e Humaitá, na Zona Norte da cidade, pude ver pessoas utilizando esse modelo em vários momentos.

tem uma condição... Porque o governo tá cagando pra aquele tio da barra forte. Mas no momento em que os “bonitinhos”, “importantes”, tão pedalando aqui no centro... eu tenho que dar voz pra esses caras, porque esses caras... eles estão relacionados com o poder vigente, com status. Uma coisa é se um Ricardo Neis tivesse atropelado uns ciclistas no Rubem Berta. Claro, foi um negócio absurdo. Mas faz muita diferença ele ter feito isso na Cidade Baixa. Porque... quem é que tava lá? (Anônimo).¹¹⁵

Züge Júnior (2015), ao abordar o cicloativismo, tratou o uso da bicicleta como meio de transporte como uma “escolha”. Porém, a referência dos membros da Mobicidade a essa utilização na periferia da cidade questiona esse caráter arbitrário, e aponta uma distinção entre aqueles cujo uso da bicicleta se refere à adoção de um determinado “modo de vida urbano” e os que o fazem por necessidade:

A maior parte dessas pessoas... ele não tá pedalando porque ele acha que a bicicleta é um negócio legal, ou que a bicicleta é o futuro. Ele tá pedalando porque ele não tem grana. Era que nem eu. Eu pedalava porque não podia ter um carro (Maurício).

Uma “invisibilização” das periferias também pode ser percebida no referencial das ciências sociais acerca da mobilidade em bicicleta. Existe uma lacuna nas diferentes abordagens sobre a história da bicicleta (BIJKER, 1995; HORTON, 2006; HORTON, ROSEN E COX, 2007): não encontrei referências de estudos sobre o tema no período entre o advento do automóvel — e a relegação da bicicleta como “brinquedo” ou artigo de consumo das classes de baixa renda — e o seu “retorno”, através de movimentos sociais, a partir da década de 90 (VIVANCO, 2013; HORTON, 2006). Além disso, a maioria das abordagens sobre o assunto é recente nas ciências sociais (VIVANCO, 2013), e muito atreladas ao denominado “cicloativismo”, tanto no Brasil (CORRÊA, 2017; LIED, 2015; OLIVEIRA, 2017; SILVA, 2011, XAVIER, 2011, ZÜGE JUNIOR, 2015) quanto em outros países (LEÓN, 2016; DIZ, 2016; FERNÁNDEZ; ACERO, 2016; KOPF, 2015, VIVANCO, 2013, HORTON, ROSEN E COX, 2007).

Acerca do trânsito, de forma geral, Vasconcellos (1999) prefere falar em “papéis” ao tratar dos conflitos entre atores no ambiente de mobilidade. Para o autor, não se “é” pedestre, se “está” pedestre, e o mesmo ocorre com as demais formas de

¹¹⁵Optei por omitir a identidade do interlocutor em função de um comentário realizado por ele anteriormente em nossa conversa.

circulação. Tais categorias podem variar, inclusive, em um mesmo trajeto. O sujeito que dirige um carro pode estacioná-lo em determinado ponto e fazer o restante do percurso a pé. Uma pessoa pode percorrer algumas quadras para chegar ao ponto de ônibus, e após figurar como passageiro de transporte coletivo. A noção de papéis, ao referir-se a categorias de mobilidade, portanto, afasta da centralidade da discussão do autor outras categorias mais abrangentes, como a de classes sociais, mesmo que ele considere sua influência de forma indireta: “Isto significa que, nas situações concretas do dia-a-dia do trânsito, não se pode falar em luta de classes direta, inclusive porque as leis da física ainda continuam as mesmas para todas elas [...]” (VASCONCELLOS, 1999, p. 56).

Mas a utilização da categoria “papéis” não descarta a análise de desigualdades no ambiente de trânsito. Walter (2011), em um estudo com pedestres, indicou uma construção heterogênea de representações sociais sobre o trânsito, em termos de pertencimento, a partir da relação entre a organização do espaço de trânsito em distintos locais de Porto Alegre e a posição de mobilidade ocupada por tais usuários do sistema. Essa heterogeneidade revela, conforme a autora, um contexto de “segregação urbana móvel” no espaço público de trânsito, acusando uma hierarquização dos usuários quanto ao tipo de mobilidade, na qual o automóvel aparece como priorizado. Ainda, ela nos apresenta um não reconhecimento de pessoas na condição de pedestres como “parte” do trânsito. Mesmo tratando também de “papeis”, a abordagem da autora considera a mobilidade a pé e através de transporte público como predominantemente desenvolvida por membros das classes de baixa renda. Conforme Walter, a segregação urbana móvel ocorre em três dimensões, que são: a subjetiva, quanto ao reconhecimento de pedestres como “parte” do trânsito; a objetiva, relativa à estruturação do ambiente de mobilidade; e a socioeconômica, referente ao acesso à informação e às condições de mobilidade. A autora aponta as divergências entre os espaços de mobilidade da cidade como parte do problema:

A ideia de que existe um tipo de segregação móvel no trânsito está relacionada a esse acesso diferenciado a recursos sociais e econômicos e à forma como está organizado o espaço público de circulação nos diferentes lugares da cidade. Assim, no bairro Moinhos de Vento, os pedestres têm condições de uma mobilidade mais segura do que os moradores da Vila Planetário e de tantos outros locais da cidade. Percebe-se como

determinados processos sociais e a ação do Estado contribuíram e continuam contribuindo para que também no trânsito exista uma dimensão de exclusão social. Essas pessoas excluídas de uma mobilidade segura, que são predominantemente apenas pedestres, não somente são excluídas, como também a partir de suas representações sociais sobre o que é o trânsito e sobre si na condição de pedestres, se auto-excluem (WALTER, 2011, p. 138).

Segundo Walter, as representações do trânsito, através de seus símbolos, processos de fiscalização e de educação, são centradas na figura do “motorista”. Com isso, faz-se necessária a reivindicação de outros sujeitos, que se movem de outras formas, como pedestres e ciclistas, pelos seus direitos de circulação.

Entendo que a discussão sobre “centro” e “periferia” motivada por membros da Mobicidade propõe uma complexificação da análise sobre a mobilidade urbana em termos de “papeis” dos atores no trânsito. O caráter sociopolítico da gestão da mobilidade urbana (VASCONCELLOS, 1999) não expressa um gerenciamento de interesses apenas em relação a modais de circulação, mas também ao aspecto territorial da cidade e, de forma aliada, de classe. O caráter multifacetado da presença da bicicleta (VIVANCO, 2013; HORTON, ROSEN E COX, 2007) em distintas sociedades envolve uma diversidade e complexidade que questionam inclusive identidades comumente homogeneizadas quando é cunhado o termo “ciclista” (SKINNER; ROSEN, 2007; FINCHAM, 2007). Mesmo que um “cicloativismo” apresente um recorte “municipalizado”, há de se ter em conta as variações territoriais expressas na relação entre sujeitos engajados, agentes do poder público e demais cidadãos.

Na Mobicidade, existe uma dupla preocupação que aponta para a discussão sobre a relação entre “centro” e “periferia” da cidade. Uma delas é a de questionar que a reivindicação pela inscrição da bicicleta como modal legítimo no trânsito se reduz a uma demanda de segmentos favorecidos da população de Porto Alegre. A outra preocupação diz respeito à “legitimidade” da associação em protagonizar lutas em nome de comunidades residentes em bairros afastados da cidade:

No começo não entendia porque os caras não iam pra periferia. E aí tem o negócio que se chama "legitimidade". Depois que eu descobri que o motivo dos caras, um deles era esse [...] não posso chegar num lugar e dizer "o melhor pra vocês é isso", e sai. Porque a vaga viva nunca é na periferia? Precisa ter alguém do bairro que se interesse pelo negócio (Dani).

Dessa forma, além das limitações de mobilização para que a Mobicidade “circule” pela cidade, com uma atuação que abranja uma área maior do que a “central” de Porto Alegre, também existe uma preocupação sobre como atuar em relação às demandas da população moradora da periferia.

Tais preocupações também se refletem na postura da associação de apoiar outras questões urbanas não relativas à bicicleta e à mobilidade propriamente. Estes foram os casos de apoio da associação à contestação das intervenções da prefeitura com o intuito de “revitalizar” o Cais Mauá¹¹⁶ e a uma comunidade situada na Lomba do Pinheiro, que buscava defender a sua horta comunitária de uma intervenção da prefeitura, que implicava em construir uma via que passaria justamente pelo terreno da horta. No *website* da Mobicidade, foram divulgadas as audiências públicas que envolveram ambos os processos. No caso da horta, os membros do coletivo também elaboraram uma carta aberta dirigida ao prefeito, motivando um diálogo no qual este se dispôs a vetar o projeto.¹¹⁷

As outras organizações começaram a nos convidar para participar de outras lutas também. E a gente não se privou disso porque é aquela questão do modelo de cidade que a gente acredita, porque acho que uma coisa não tá dissociada da outra. E como a gente tem ativistas dentro da Mobicidade que também são ativistas nessas outras questões, acaba fechando todas (Dani).

O esforço de associações como a Mobicidade, portanto, enfrenta também o desafio de promover a aceitação dos cidadãos das transformações decorrentes da implantação de uma estrutura cicloviária, não bastando a implantação de tal infraestrutura por parte do poder público (VIVANCO, 2013). Conforme membros do coletivo, associações como a Mobicidade contribuem para preencher uma lacuna deixada pelo Estado, referente às possibilidades de vivência urbana concedidas aos cidadãos:

Agora, qual é a maior pergunta? "Por que tu não anda de bicicleta?". "Ah, porque eu não me sinto seguro". Isso aí é batata. "Eu tenho medo de andar no trânsito". Se tivesse uma malha cicloviária, se estaria dando opção para a

116<<https://www.mobicidade.org/audiencia-publica-do-cais-maua/>>. Último acesso: 09 fev. 2019.

117<<https://www.mobicidade.org/fortunati-garante-que-nao-aprovara-abertura-de-rua-que-compromete-horta-comunitaria/>>. Último acesso: 09 fev. 2019.

pessoa se encorajar de fazer a parada. É isso que o poder público tem que fazer. Dar condições para as pessoas se organizarem no micro para criarem uma rede. A cidade que eu gostaria de ver é uma cidade que "conversasse" ela toda, entre si, e que fosse uma cidade em que as pessoas respeitam o que é feito mais próximo, onde elas se sintam à vontade para caminhar, onde elas tenham opção, uma calçada decente, acessibilidade, arborizada. Que o poder público criasse condições no espaço público para que seja utilizado, se valesse desse espaço público para criar autonomia para as pessoas, bem estar. Uma cidade com transporte público de massa decente, com um malha cicloviária decente. Que pedagiasse os carros que entrassem no centro, ou que proibisse os carros no centro. Que respeitasse a opinião popular. Essa é a cidade que eu gostaria que existisse. Se o poder público te dá condições de tu te sentir um agente transformador, as coisas caminham um pouco melhor. Se o poder público não te dá, tu ainda consegue, mas é mais difícil, ainda entra nessa linha que nós estamos fazendo aqui, que é se organizar em associações, e aí depende de convencimento. Como é com a comida: tu entra no supermercado, ou no McDonald's, o que tu vai encontrar? Vai encontrar industrializados, processados, gordura, açúcar... bom, tu vai comer aquilo ali. É o teu ambiente. Agora se tu vai em uma feira, o ambiente é outro. O ambiente em que a gente vive e propicia que a gente faça "isso" ou "aquilo" e que seja mais fácil negar uma coisa ou outra (Dani).

Em suas perspectivas de mobilização e de atuação, os membros da Mobicidade consideraram a questão da "legitimidade" em termos de "quem" poderiam representar e "como". Ao mesmo tempo em que eles consideraram, com tal postura, o protagonismo de outros atores presentes na cidade, visaram difundir, além da promoção da bicicleta, concepções sobre cidade e sobre formas de organização coletiva que podem se constituir como outro "modo de vida urbano". Os pressupostos de organização da Mobicidade são vistos por seus membros como possibilidades de associação entre sujeitos na qualidade de "cidadãos". Tal perspectiva, que vai além da "questão da bicicleta", será tratada no próximo capítulo.

5 LIMITES DA DEFINIÇÃO DE “CICLOATIVISMO”

Antes do início de uma reunião com alguns associados da Mobicidade acerca do projeto Bicicleta nas Eleições, em 2016, um deles teceu comentários a respeito da candidatura de um membro de outro coletivo, também relativo à mobilidade em bicicleta, ao cargo de vereador. Um dos comentários se referiu ao fato de tal candidato ter se posicionado como “cicloativista” em sua propaganda eleitoral. Outra das pessoas presentes no encontro afirmou: “eu não me considero cicloativista”. Tal posicionamento teve concordância dos demais presentes.

Até eu presenciar esta manifestação, não havia refletido sobre o uso do termo “cicloativismo” para denominar o engajamento político dos sujeitos que atuam através da Mobicidade. Mesmo que a associação tenha demonstrado interesse em outros temas que não somente o da bicicleta, esta se apresenta como a principal pauta do coletivo.

Com o tempo, através de conversas com membros da associação, levantei a questão sobre a denominação de seus engajamentos através da Mobicidade. Não houve consenso, e percebi algumas ambiguidades quanto ao uso das expressões com tal finalidade. Mesmo algumas pessoas que, em dado momento, disseram não se considerar “cicloativistas”, em outras ocasiões, proferiram este termo ou mesmo a expressão “ativista” ou “ativismo”.¹¹⁸ Todavia, as reflexões desses sujeitos sobre essa questão se referiram, de forma crítica, ao termo “cicloativismo” tanto em função do prefixo “ciclo” quanto do “ativismo”, e, com isso, manifestaram suas interpretações sobre a sua participação no coletivo.

Alguns aspectos já abordados no decorrer desta tese se referem à especificidade do tema da bicicleta no termo “cicloativismo”. A bicicleta, embora vista como um “símbolo” por alguns membros da Mobicidade, não resume os seus anseios de transformação urbana para Porto Alegre. De forma geral, a “mobilidade ativa” é presente nas ações do coletivo, o que pode ser percebido nos engajamentos relativos

118 Em alguns relatos expostos ao longo deste trabalho, é possível perceber o uso de tais termos.

à circulação pedestre, destacando a Mobicidade em Porto Alegre na referência a este modal.

Eu só vejo como um símbolo. Eu costumo falar que é um símbolo e um instrumento. Um instrumento concreto, de aproximação, de humanização. Mas um símbolo. O cara que olha a bicicleta já vê ali: meio ambiente, saúde, e respeito ao mais fraco na relação no trânsito. Então acho que ela é bem mais, extrapola a pauta exclusiva cicloativista (Sgarbossa).

Conforme os membros da associação, a solução para os problemas de mobilidade em Porto Alegre não se resume a “todo mundo ter que pedalar” (Cadu), e o problema não é o automóvel em si, mas a sua utilização excessiva.

A bicicleta não é a solução para tudo. É um sistema de humanização do trânsito. O que todo mundo tem em mente é que, realmente, o automóvel particular não é a solução, é o problema. Carros demais nas ruas é que está causando tudo isso, de poluição, a falta de espaço, tudo... Então isso meio que é ponto pacífico (Lívia).

A noção de “cidade para as pessoas” é utilizada em contraposição à “motorização excessiva” (ou “rodoviarização” da cidade), expressa pela saturação do número de automóveis e pela priorização de tal modal nas políticas de mobilidade em Porto Alegre. A oposição entre “pessoas” e “automóveis” também se relaciona a expressões como “rua para as pessoas” e “cidade mais humana”, e a uma perspectiva que relaciona a mobilidade com “direitos humanos” e “direito à cidade” (LEFEBVRE, 2001).

A ideia de “humanização” do trânsito se refere tanto à segurança para o tráfego dos cidadãos quanto à sociabilidade no espaço da rua. A segurança para o tráfego dos cidadãos, por um lado, foi ameaçada pela velocidade excessiva dos veículos motorizados, que põe em risco a integridade física dos pedestres. Estes pedestres, por outro lado, tiveram a fluidez de sua circulação comprometida pela segregação do espaço que privilegia o uso do automóvel. Já a sociabilidade no espaço da rua foi minada pela impessoalidade proporcionada pelo deslocamento individual em automóvel, que torna a rua apenas um espaço de passagem e não de convívio. Estes

problemas foram elementos da mobilidade elencados na antropologia urbana como constituintes da “cidade moderna” (WIRTH, 1967).

Para Park (1967) e Wirth (1967), os “transportes”, assim como a “comunicação”, foram dimensões cujas transformações contribuíram para a constituição do tipo de cidade que surgia na virada do século XIX para o século XX, alterando as formas de associação entre cidadãos. As novas tecnologias de transporte propiciaram mais eficiência, velocidade e alcance na mobilidade cotidiana das pessoas, estimulando o desenvolvimento das cidades, mas, ao mesmo tempo, promoveram a impessoalidade e o individualismo.

Os métodos modernos de transporte e comunicação urbanos — o trem elétrico, o automóvel, o telefone e o rádio — têm mudado rápida e silenciosamente nos últimos anos a organização social e industrial da cidade moderna. Multiplicando os subúrbios residenciais e tornando possíveis os grandes magazines, eles têm sido os meios de concentração do comércio em determinadas zonas, tendo mudado todo o caráter do comércio varejista. Essas mudanças na organização industrial e na distribuição da população têm sido acompanhadas pelas mudanças correspondentes nos hábitos alimentares e caráter da população urbana. A natureza geral dessas mudanças é indicada pelo fato de que o crescimento das cidades foi acompanhado pela substituição de relações diretas, face a face, “primárias”, por relações indiretas, “secundárias”, nas associações de indivíduos na comunidade (PARK, 1967, p. 45).

Transportes e comunicação teriam influenciado, portanto, tanto as formas de ocupação das cidades quanto a maneira como as pessoas se relacionam. O resultado é o “homem individual” (PARK, 1967), com diversas oportunidades de relação, contudo, de tipos mais casuais e instáveis:

Uma parcela bem grande das populações das cidades grandes, inclusive as que constituem seu lar em casas de cômodo ou apartamentos, vivem em boa parte como pessoas em algum grande hotel, encontrando-se, mas sem se conhecer umas às outras (PARK, 1967, p. 61).

As formas de mobilidade que se desenvolveram teriam contribuído, junto com as formas de segregação, para a constituição da “cidade mosaico” (WIRTH, 1967), com formas variadas de ocupação, de práticas desenvolvidas, enfim, de modos de

vida, resultantes das relações humanas no interior de um território específico. Relações transitórias nos espaços de circulação manteriam as distâncias sociais presentes na ocupação urbana. O trânsito mais veloz e com menos sociabilidade provocaria problemas na vida urbana. E a impessoalidade também teria ligação com a insegurança.

A vida em contato estreito e o trabalho em comum, de indivíduos sem laços sentimentais ou emocionais, desenvolvem um espírito de concorrência, engrandecimento e exploração mútua. Para neutralizar a responsabilidade e a desordem em potencial, surge a tendência de se utilizarem controles formais. Sem a aderência rígida a rotinas previsíveis, uma grande sociedade compacta dificilmente seria capaz de sustentar a si mesma. O relógio e o sinal de trânsito simbolizam a base da nossa ordem social no mundo urbano. Contato físico estreito frequente, aliado a grande distância social, acentua a reserva de indivíduos não-ligados entre si e, a não ser que seja compensada por outras oportunidades de reação, dá origem à solidão. O necessário movimento frequente de um grande número de indivíduos num habitat congestionado ocasiona atrito e irritação. As tensões nervosas que derivam dessas frustrações são acentuadas pelo ritmo acelerado e pela complicada tecnologia sob os quais a vida em áreas densas tem de ser vivida. [...] A crescida mobilidade do indivíduo [...] tende para a aceitação da instabilidade e insegurança no mundo como norma geral [...] Nenhum grupo isolado é possuidor da fidelidade exclusiva do indivíduo (WIRTH, 1967, p. 103).

Jane Jacobs (1963) teceu uma crítica à ideia que vincula automóveis aos principais problemas das cidades, e mesmo ao trânsito em si. Ao considerar que os problemas na mobilidade urbana são mais um “sintoma” do que uma causa dos problemas das cidades, incluindo os de segregação no espaço urbano (como em relação aos pedestres), Jacobs indica que as falhas nas estratégias para solucionar os problemas de trânsito estão intimamente ligadas aos problemas de planejamento das cidades como um todo. “They do not know what to do with automobiles in cities because they do not know how to plan for workable and vital cities anyhow — with or without automobiles” (JACOBS, 1963, p. 7). Logo, não haveria como resolver os problemas da cidade lidando especificamente com a questão do trânsito, e nem como solucionar os problemas do trânsito em si, sem antes entender como de fato as cidades “funcionam” (p. 7).

Jacobs tratou como um dilema responsabilizar o trânsito pelos problemas das cidades, já que, ao mesmo tempo, o seu funcionamento se constitui como uma necessidade (p. 339). Com isso, coloca a questão sobre como acomodar um sistema

de transporte eficiente sem comprometer um uso correlato e denso do espaço, e vice-versa (p. 340). O problema do excesso de automóveis deve ser discutido em outros termos que não o da consideração do automóvel como “vilão”, já que um número excessivo de cavalos ou mesmo de bicicletas promoveria resultados similares (p. 346). O desenvolvimento do problema das cidades estaria na visão de cidade expressa nos projetos urbanísticos, e não no advento do automóvel:

The present relationship between cities and automobiles represent, in short, one of those jokes that history sometimes plays on progress. The interval of the automobile's development as everyday transportation has corresponded precisely with the interval during which the ideal of the suburbanized anti-city was developed architecturally, sociologically, legislatively and financially (p. 343).

Porém, Jacobs, ao comparar o trânsito em automóvel com outros modais, parece não considerar o elemento da engenharia de tráfego que serviu de motivação principal para a fundação da Mobicidade: o da segurança. Para os membros do coletivo, mais do que a forma de ocupação do espaço pelo automóvel em si, existe o problema da velocidade excessiva em um contexto de compartilhamento do ambiente de circulação, que é considerado o promotor da ameaça às vidas das pessoas de trafegam pela cidade. Quanto a este critério, não seria comparável o risco promovido por um automóvel, um veículo pesado, trafegando a velocidades que podem chegar a 60 km/h (quando respeitados os limites definidos por lei), com o promovido por um ciclista, que dificilmente alcança metade dessa velocidade¹¹⁹ e sobre um veículo muito mais leve. Portanto, para os membros da associação, limitações do uso do automóvel, em termos de ocupação do espaço e velocidade, são necessárias para uma democratização do uso e promoção da segurança no trânsito.

119 Segundo alguns membros da Mobicidade, as ciclovias são compatíveis com velocidades até 20 km/h, sendo esta inclusive a velocidade máxima definida pela Resolução n.º 375/11 do CONTRAN. Aspecto que torna as ciclovias impróprias para o treino de competidores de ciclismo esportivo. Outra categoria de ciclistas que demonstra potencial de superar esse limite de velocidade é a dos ciclomensageiros. Tal circunstância motivou a apresentação do Projeto de Lei n.º 025/16, por parte do vereador Sgarbossa, visando alterar o art. 31 da lei que instituiu o PDCl, na qual é prevista a proibição de tráfego em bicicleta nos trechos que dispõe de ciclovias ou ciclofaixas.

Assim como é problemático tratar o automóvel como uma tecnologia em si mesma, e não pelo seu uso, do mesmo modo o é tratar a bicicleta desta forma (BIJKER, 1993). O caráter heterogêneo do uso da bicicleta na história, em diferentes contextos (HORTON, ROSEN e COX; 2007; VIVANCO; 2013), também se apresenta em sua relação com formas de engajamento político.

Dave Horton (2006), ao analisar o contexto inglês, identificou, em dois momentos históricos, quatro movimentos sociais aos quais a bicicleta foi de alguma forma associada. O primeiro momento envolveu o período entre o final do século XIX e começo do séc. XX, quando mulheres ligadas ao movimento sufragista começaram a ver o uso da bicicleta como uma forma de obter mais autonomia frente a uma condição de reclusão no ambiente doméstico, enquanto o ambiente da rua era visto como fundamentalmente masculino e havia a imposição de certo tipo de vestimenta. No mesmo período, membros de uma classe média, adeptos do socialismo, viam o uso da bicicleta como uma forma de se aproximarem ao operariado da época, que vivia confinado no ambiente de fábrica e em seu entorno. O operariado, na verdade, só aderiu ao uso da bicicleta décadas depois, com a redução de seu valor de compra resultante da massificação da produção e do surgimento do automóvel.

Conforme Horton, se o primeiro momento envolveu a bicicleta como promotora de autonomia frente a um contexto de “imobilidade”, o segundo momento destacado pelo autor trata de um contexto de “mobilidade excessiva”. A partir dos anos 90, a bicicleta ganhou adeptos entre parte das organizações ambientalistas e anarquistas, que questionavam, respectivamente, a degradação ambiental e as políticas urbanas segregadoras. Em ambos os casos, a figura do automóvel passou a constar como um mal. Horton distinguiu, analiticamente, a relevância da bicicleta entre ambos os movimentos, mesmo reconhecendo a dificuldade desse procedimento: enquanto que, para os anarquistas, a bicicleta serviria como um instrumento de protesto (sendo usada em atos contra a administração pública municipal), para os ambientalistas o seu uso conformaria um “estilo de vida”.

Segundo Horton, os dois períodos históricos analisados, que envolvem quatro tipos de movimentos sociais, teriam apresentado três características similares nas suas relações entre engajamento político e uso da bicicleta: a) foram movimentos compostos basicamente por sujeitos pertencentes a camadas sociais médias; b) a

bicicleta sempre esteve implicada em políticas do uso do espaço (em termos de “imobilidade” ou “mobilidade excessiva”); c) e nenhum desses casos envolveu políticas direcionadas à produção e ao design da bicicleta.

Seja encarada como “símbolo” ou como “instrumento”, a bicicleta foi associada historicamente a tipos de movimentos sociais já anteriormente constituídos, que não a tiveram como ponto de partida e nem mesmo encerraram nela as suas propostas de transformação social. Ou seja, este quadro não se refere apenas ao caso contemporâneo de Porto Alegre: nunca foi “apenas” sobre mobilidade em bicicleta.

Se, para Horton, a bicicleta teve relevância política em seu uso frente a determinadas adversidades, Vivanco (2013) a destaca na contemporaneidade como um meio de percepção de tais problemas. A bicicleta ter permitido a André enxergar os problemas da cidade, por exemplo, é outro aspecto que diverge da comparação de Jacobs quanto ao uso excessivo dos diferentes modais no trânsito. Para os membros da Mobicidade, a bicicleta possibilita maior convivência entre as pessoas no espaço público, que deixa de ser apenas espaço de “passagem”. Tal convivência permite perceber a “desordem” e as mudanças no ambiente urbano (LUGO, 2010). No caso de Porto Alegre, as dificuldades da inscrição da bicicleta como meio de transporte são reveladoras de problemas urbanos, que envolvem a motorização excessiva e os aspectos relativos à gestão do trânsito por parte do poder público, que contribuem para processos de privatização dos espaços públicos e, conseqüentemente, limitam o potencial de sociabilidade que a constituição das cidades propicia (CAIAFA, 2007). Mesmo sendo um meio de transporte individual, a bicicleta, segregada do espaço da rua, propicia uma experiência distinta da possibilitada pelo automóvel (LUGO, 2010). Conforme DaMatta (2010), motoristas não assumem uma postura de participação no domínio público, por considerarem o carro como “extensão da casa”, o que promove uma confusão entre o “público” e o “privado”.

Para os membros da Mobicidade, é possível transformar uma cidade promovendo mudanças nas maneiras de circular. E a bicicleta aparece como um meio de revelar tal possibilidade, dado que o planejamento das cidades “modernas”, com o advento do automóvel, não a tem considerado como parte do trânsito até recentemente — não sendo prevista nem nas vias públicas, nem nas calçadas, contribuindo para tensões tanto com motoristas quanto com pedestres. Nessa leitura,

o ambiente de trânsito não é uma dimensão residual da sociedade, um mero reflexo de dilemas sociais mais abrangentes, como sugeriu DaMatta (2010). As maneiras de circular pela cidade fazem parte de sua constituição, portanto, transformá-las propicia mudanças sociais mais amplas.

[...] se considerarmos o ato de se deslocar por automóvel o comportamento padrão e o andar de bicicleta como o desviante, o grupo é o que mais se enquadra naquilo que Becker (2008) chama de empreendedor moral. O grupo¹²⁰ age como empreendedor moral a partir da produção de dados e da divulgação de pesquisas sobre o benefício do uso da bicicleta em vários setores da sociedade, como comércio, segurança, etc., pois em sua atuação empreende um tipo de cruzada moral contra as situações que prejudicam o bem-estar da cidade [...] (CORRÊA, 2016, p. 91).

Além de um meio de percepção de dilemas urbanos, ao uso bicicleta também é atribuído o potencial de desenvolvimento de formas de engajamento político (OLIVEIRA, 2017). No caso de Porto Alegre, tal desenvolvimento ocorreu a partir das experiências de alguns coletivos que surgiram na cidade e do incidente de atropelamento de ciclistas na Massa Crítica de 2011. Se a bicicleta teve influência nesse processo, este dependeu também desses outros fatores.

Ao ser criada a partir da percepção de que a violência no trânsito é resultante de problemas na gestão de tal ambiente, a Mobicidade buscou agregar concepções de organização política presentes no Movimento Massa Crítica com o intuito de exigir do poder público a garantia de “direitos”. Direitos estes não apenas referentes à mobilidade em bicicleta, e menos ainda restritos a habitantes de regiões específicas da cidade, mas extensíveis a todos os cidadãos de Porto Alegre. Dessa forma, o engajamento da Mobicidade não tem o intuito de direcionar as suas demandas como reivindicações referentes somente a um “grupo” específico, constituído em torno de uma identidade, e sim como demandas relativas à ideia mais geral de “cidadania”.

120 O “grupo” mencionado pela autora se refere aos coletivos de ciclistas que advogam pela mobilidade em bicicleta, tratados em sua pesquisa em Niterói/RJ.

O termo “cicloativista” não é visto como um problema para os interlocutores, apesar de eles manifestarem que o seu uso pode variar de significado dependendo das circunstâncias.

Eu não me importo com o termo. Posso usar ou não, depende de com quem eu estou falando. Dependendo de com quem eu falo, digo que sou “cidadão”, porque tem gente que usa o termo “cicloativismo” para ridicularizar o movimento. [...] Eu posso dizer que sou “ativista” também (André).

Conforme membros da Mobicidade, ser apresentados como “cicloativistas” pode ser algo positivo, ao conferir “legitimidade” aos seus discursos. Porém, ao mesmo tempo, pode ser encarado de forma negativa, conforme aponta o relato anterior de André, remetendo a atuação do coletivo à ideia de um particularismo de suas reivindicações.

O anseio dos interlocutores da associação para que mais pessoas “falem pela Mobicidade” também é expresso na reflexão dos membros quanto à limitação do termo “cicloativismo”.

O termo cicloativista dá um status... Uma espécie de destaque, como se a pessoa fosse algum ente iluminado, especial. Ou que fosse uma pessoa que está destacada do “comum”, do dia a dia. Então a pessoa é “ativista”: ela é só isso. E o que... Eu lembro que as pessoas, lá de São Paulo, que eram do movimento, não gostavam desse termo, “cicloativista”. Eu entendo que alguém precisa classificar de alguma maneira para poder entender que essas pessoas estão lutando ou se articulando. Mas eu, na prática, eu nunca fui “cicloativista”. Quer dizer, ativista profissional. Do tipo: eu nunca fui e eu não estou sendo e nunca me aproximei disso. Eu sempre fui jornalista, eu sempre fui eu mesma, exerci minha profissão e esse ativismo ia acontecendo só no meu tempo livre, sem uma espécie de recurso financeiro ou sem alguma espécie de instituição que me englobasse, ou à qual eu me dedicasse 100% do meu tempo ou a minha vida profissional. Ou que fosse a minha vida profissional. A Mobicidade acontece, só que mesmo dentro dela, e dentro da prática dela, do dia a dia, a estrutura foi horizontal. Então, não tinha essa coisa de “ah, eu sou presidente da Mobicidade”, “sou conselheira fiscal”. Eu sempre fui uma integrante desse coletivo e... Só que não toma 100% da minha vida (Lívia).

Neste caso, os relatos não manifestam uma crítica apenas à limitação da parte “ciclo”, mas também da parte “ativismo” do termo: “se tu fala em ativismo, parece que as outras pessoas não podem participar também” (Marcelo). Mesmo que tal expressão

possa ser usada pelos membros da Mobicidade em certos momentos, sua crítica a ela se refere ao entendimento de que designa uma atividade específica, mesmo profissional, uma “identidade”. Algo que destoa da proposta da associação, em função de seus aspectos organizacionais relativos à “horizontalidade” é à possibilidade de atuação eventual.

Eu não me importo que me chamem de cicloativista. Mas tem uns momentos em que eu não sou cicloativista. Esse é um deles. Não estou ali toda hora. E é pontual. É quase como na época em que eu frequentava a Massa Crítica, que... Eu não estou representando a Massa Crítica, eu sou uma pessoa comum. E pessoas comuns fizeram um evento como o Fórum Mundial da Bicicleta, e que sequer uma entidade existia. Só foi a reunião, a organização, e o foco que fez com que esse evento acontecesse, por pessoas não profissionais, comuns e que tinham a única coisa em comum é que andavam de bicicleta. E às vezes andavam de bicicleta juntas.

Ao mesmo tempo, quem trabalha numa entidade, a WRI, no ITDP, no Transportation Alternatives, lá dos Estados Unidos, ou na Ciclocidade, que tem um caráter mais profissionalizado agora — tinha um diretor que era remunerado porque de fato tinha que se dedicar 100% — eu não sou menos ativista do que essas pessoas. Mas ao mesmo tempo, o rótulo não representa tudo que eu sou. Entende? [...] A gente faz ativismo, mas a gente não é só isso. É, acima de tudo, cidadão comum, porque o ativismo, a política, se dá no espaço da cidade, da cidadania, por assim dizer. É complicado... (risos) (Lívia).

Mesmo que eu tenha percebido ambiguidade em alguns usos dos termos “cicloativismo”, “ativismo” e “cidadania”, por vezes distinguindo tais conceitos, por outras, os associando, sobressaiu-se o entendimento de engajamento político como atividade possível (e devida) a todo cidadão. Ao mesmo tempo em que, estrategicamente, a Mobicidade atuou em uma espécie de mediação entre Estado e cidadão, através da burocracia (PEIRANO, 1986), o coletivo também visou fomentar a ideia de “cidadania” como “participação política”, através da exposição de sua proposta de organização, da qual qualquer pessoa pode participar. A criação da Mobicidade se fez necessária face às limitações impostas ao “cidadão comum” em reivindicar direitos, como no caso das demandas por políticas de mobilidade.

A base de tudo é a gente convencer as pessoas de que elas são os verdadeiros atores das vidas delas e que o que acontece na rua, na comunidade delas, na cidade delas, tem a ver com a atitude delas em relação a isso. O que talvez seja o primeiro passo, principal e mais difícil. Porque ser cidadão, tu é cidadão a vida toda. Tu não é cidadão na hora que tu vota, tu

não é cidadão na reunião do condomínio, só. Agora, o poder público tem o papel importante de potencializar essas coisas. Se eu tenho o poder público voltado para negócios, voltado para os interesses do poder econômico, eu não vou criar estruturas que incitem a participação das pessoas, para que elas se enxerguem podendo participar daquilo. Vou criar outras coisas, vou criar esvaziamento, que é o que os caras estão fazendo hoje (Dani).

Tal perspectiva de exercício da cidadania através da Mobicidade, conforme visto ao longo desta tese, perpassou, conseqüentemente, as práticas de organização baseadas nos pressupostos de “horizontalidade” e “consenso”, relativos ao “espírito da Massa Crítica” que o coletivo buscou agregar. Aspectos organizativos estes que levaram alguns autores a associar o Movimento Massa Crítica ao anarquismo contemporâneo (SILVA; 2011, HORTON; 2006; BRANCALEONE; DE BEM, 2013). Assim como, inicialmente, considerei a possibilidade de associação entre o engajamento pela mobilidade em bicicleta com o veganismo, a mesma hipótese foi levantada em relação ao anarquismo, não somente a partir dos pressupostos anteriormente mencionados, mas pela presença de membros do coletivo adeptos de tal vertente política.

Ao tratar sobre o anarquismo no século XXI, David Graeber (2013) discute as características desta vertente política, que o autor identifica em movimentos sociais contemporâneos:

Muitas vezes seus expoentes não se denominam “anarquistas”. Existe uma série de outros nomes: autonomismo, antiautoritarismo, horizontalidade, zapatismo, democracia direta... Mesmo assim, estão sempre presentes os mesmos princípios fundamentais: descentralização, associação voluntária, ajuda mútua, redes sociais [...] (GRAEBER, p. 7).

Diferentemente de De Bem e Brancaleone, Graeber não identifica a manifestação do anarquismo contemporâneo como um “resgate” de pressupostos filosóficos formulados em outras épocas, por entender que o anarquismo, de modo distinto ao marxismo, não dispõe de uma “vanguarda” intelectual.

Os "fundadores" do anarquismo não viam a si mesmos como inventores de algo particularmente novo. Consideravam seus princípios básicos — ajuda

mútua, associação voluntária, tomada de decisão igualitária — tão antigos quanto a própria humanidade. O mesmo vale para a rejeição ao Estado e a toda forma de violência estrutural, desigualdade ou dominação (anarquismo significa literalmente "sem governantes") — mesmo a suposição de que todas essas formas estão de certo modo relacionadas e reforçam umas às outras (p. 8).

O autor nos sugere que, ao olharmos para ações coletivas que apresentem, de alguma forma, concepções anarquistas, nos indaguemos mais sobre as práticas de ação e organização adotadas do que sobre se esses movimentos se autodeclaram, de fato, anarquistas.

Os anarquistas distinguem-se pelo que fazem e pela forma como se organizam para conseguir fazê-lo. De fato, sempre foi sobre isso que passaram a maior parte do tempo pensando e discutindo. Nunca se interessaram muito nos tipos de questão estratégica ou filosófica ampla que ocupam a mente dos marxistas, como se os camponeses são uma classe potencialmente revolucionária (consideram que são os camponeses quem deve decidir) ou qual é a natureza da forma-mercadoria. Em vez disso, tendem a discutir sobre qual a maneira verdadeiramente democrática de encarar uma reunião, em que ponto a organização deixa de fortalecer as pessoas e começa a esmagar a liberdade individual. "Liderança" é algo necessariamente ruim? Ou, em alternância, interrogam-se sobre a ética da oposição ao poder: o que é ação direta? Deve-se condenar o assassino de um chefe de estado? Quando é certo atirar uma pedra? (p. 10).

A abordagem de Graeber — ao salientar que os princípios anarquistas não dependeram de “fundadores”, em específico, e que tais princípios podem ser identificados mesmo em movimentos que não se posicionam como anarquistas — pode acarretar uma ampliação de escopo de análise que talvez seja problemático. No artigo “Você é Anarquista? A resposta pode lhe surpreender”, o autor tratou de situações simples do cotidiano, nas quais certos posicionamentos podem ser considerados anarquistas, mesmo independentemente de estarem atrelados a formas de militância política:

Toda vez que trata outro ser humano com consideração e respeito, você está sendo anarquista. Toda vez que resolve suas diferenças com outros fazendo uma concessão razoável, ouvindo o que todos têm a dizer em lugar de deixar uma pessoa decidir pelo resto, você está sendo anarquista. Toda vez que tem

a oportunidade de forçar alguém a fazer algo, mas em lugar disso decide apelar para seu senso de razão ou justiça, você está sendo anarquista. O mesmo vale para toda vez que compartilha algo com um amigo, ou decide quem vai lavar a louça, ou faz qualquer coisa atento à equidade (p. 34).

O problema que identifico na ampliação do escopo sobre o que “é” anarquismo, efetuada pelo autor, são as perguntas que essa formulação suscita: afinal, qual engajamento político não seria, portanto, anarquista? Por que tal análise não se aplicaria a movimentos sociais em outros períodos históricos? Creio que as considerações de Graeber correm o risco de definir quase todo sujeito politicamente engajado como um “anarquista-que-não-sabe-que-o-é”. Na verdade, parece ser essa a intenção do autor no artigo anteriormente citado: você pode ser anarquista sem nunca ter ouvido falar de Bakunin, Kropotkin, Proudhon, ou mesmo atuando em alguma organização de movimento social que diverge do que considera movimentos anarquistas. É possível alguém ter seu lado anarquista mesmo que diga ser contra o anarquismo. “Assim como um sufi poderia dizer que o sufismo é o cerne da verdade por trás de todas as religiões, um anarquista poderia argumentar que o anarquismo é a sede de liberdade por trás de todas as ideologias políticas” (p. 9). Contudo, apesar dessa abordagem, e da consideração sobre distinções entre “gerações de anarquistas” — as das décadas de 60 e 70 e as que atualmente têm formação de posicionamento político através de correntes como o indigenismo, feminismo, ecologismo, etc. —, Graeber identifica o que seriam três elementos essenciais de um ativismo que segue uma ideologia anarquista: anticapitalismo, antiestatismo e política prefigurativa, sendo este último, nos termos de Graeber, “modos de organização que de maneira consciente remetem ao mundo que se deseja criar. Ou, como um historiador anarquista da revolução na Espanha formulou, “um esforço para pensar não apenas nas ideias, mas nos fatos do futuro em si”” (p. 11).

Utilizando outras terminologias, outros autores identificam traços de anarquismo em movimentos sociais contemporâneos, através da noção de “sociabilidades emergentes” (CHAGUACEDA; BRANCALEONE, 2012; DE BEM, BRANCALEONE, 2013). Conforme De Bem e Brancaleone, tais sociabilidades se referem a uma retomada de concepções anarquistas desde a década de 90, após o “fracasso” das experiências de regimes socialistas. O uso de tal conceito sugere a

emergência de novas formas de engajamento político, apesar da imprecisão quanto ao caráter de “novidade” de tal processo:

Comprendemos por sociabilidades emergentes un mosaico de relaciones sociales motivadas y basadas en la horizontalidad, en la tolerancia, en la participación, en la apropiación del valor de uso, en la libertad, en la solidaridad; en suma, que de algún modo promuevan y caracterizen tanto en el mundo popular organizado como en lo no organizado dinámicas auto organizativas y protagónicas. Seguramente se debe cuestionar el estatuto de "emergencia", en particular cuando se piensa en la profusión de tantas otras "emergencias" de lo que hace mucho ha estado presente, solo que invisible en las miradas colonizadoras, epistemicidas y etnocéntricas que hasta pouco han sido matriz incuestionable de las ciencias sociales en nuestra región. Pero ahora, más que señalar la novedad, que es inexacta, creemos que con esa noción buscamos enfatizar una más reciente ola de manifestación y reaglutinación de dichas sociabilidades (CHAGUACEDA; BRANCALEONE, p. 7, 2012).

Mesmo distinguindo determinados movimentos sociais contemporâneos dos anteriores à década 90, de inspiração marxista, a noção de “sociabilidades emergentes” aborda transformações dos arranjos coletivos quanto aos aspectos organizativos, mas mantém o foco em lutas sociais pelo seu caráter anticapitalista, que acompanha a luta antiestatista (CHAGUACEDA; BRANCALEONE, 2012).

A identificação de uma influência anarquista também aparece em análises sobre o conjunto de coletivos voltados para o tema da mobilidade em bicicleta (OLIVEIRA, 2017) e de outras formas de ativismo que têm surgido em Porto Alegre nos últimos anos (BRANCALEONE; DE BEM, 2013; SEGARRA, 2015). Além da percepção de tal influência, nessas referências há o apontamento de divergências motivadas pela convergência de sujeitos identificados e não identificados com o anarquismo. No caso da Mobicidade, e no período em que acompanhei a associação, tais divergências resultaram tão somente no afastamento voluntário de dois membros, descrentes com a perspectiva de atuação pelas “vias institucionais”, sem que isso tenha comprometido os vínculos de amizade com os filiados que prosseguiram na associação.

A presença do anarquismo em movimentos sociais contemporâneos se relaciona a uma heterogeneidade de ações que, apesar dos preceitos comumente associados a tal vertente de pensamento político, não impede uma inserção de tais

movimentos no âmbito burocrático. São “novas” formas de atuação política que envolvem também as contradições e dificuldades de aplicação dos pressupostos anarquistas (GRAEBER, 2013; SEGARRA, 2015).

[...] acredito que em qualquer movimento político que pretenda ser horizontal, há uma tensão (que aparece em disputas dentro do movimento) entre a vontade expressada nos discursos e as possibilidades reais de que nas práticas e nos recursos utilizados o movimento possa ser totalmente horizontal, apartidário, adotar o princípio da rotatividade para evitar a cristalização de estruturas de poder e praticar a autogestão de seus trabalhos internos (SEGARRA, 2015, p. 36).

Na Mobicidade, o tema “anarquismo” não foi explicitamente tratado pelos membros do coletivo, apesar de ser de conhecimento de todos a presença de membros adeptos de tal perspectiva política e dos pressupostos de “horizontalidade” e “consenso” na conformação do grupo. Da mesma forma, integraram a associação sujeitos que não se identificavam dessa forma. Ainda, embora tecendo críticas ao favorecimento de processos de “privatização” do espaço público por parte da prefeitura, através do estímulo ao uso do automóvel e de grandes empresas, o posicionamento dos filiados não negou as dimensões do mercado e do Estado. De uma parte, por exemplo, o coletivo buscou incluir em sua argumentação por políticas de mobilidade os benefícios que uma infraestrutura cicloviária pode promover para o comércio na cidade. De outra parte, buscou atuar em relação ao Estado, não o negando. Inclusive, o coletivo se propôs a colaborar com os agentes do poder público, em uma busca tanto de reivindicar dele que cumpra o seu papel na sociedade quanto de preencher as lacunas deixadas por ele. Sendo assim, não creio ser possível associar a Mobicidade — um arranjo formado pela associação entre sujeitos distintos — a uma perspectiva antiestatista ou anticapitalista, mesmo agregando pressupostos da Massa Crítica.

Dentre as características mencionadas por Graeber (2013), a política prefigurativa seria o aspecto identificável na organização da Mobicidade. Ou seja, a perspectiva de sujeitos de viverem a mudança almejada, ou seja, exercendo a cidadania através da atuação coletiva com a finalidade de promover melhores condições de vida para os habitantes da cidade.

Se o anarquismo, mesmo com presença identificável, não foi uma “questão” para os membros da Mobicidade, o “urbano” certamente o foi, dadas as reivindicações do coletivo. Quanto a tal aspecto, a experiência da associação pode ser remetida a outro referencial sobre movimentos sociais, no caso, os “movimentos sociais urbanos”, também denominados “novos movimentos sociais” que, ao contrário das perspectivas sobre anarquismo contemporâneo, tratam de formas de organização coletiva que emergiram nas décadas de 70 e 80. Referencial este que, sem apontar a presença do anarquismo, analisa tais movimentos urbanos de forma a evidenciar características similares:

Os chamados Novos Movimentos Sociais são caracterizados como pequenos espaços de participação social ao nível da vivência cotidiana de resistência particularmente das classes populares, nos quais são construídas novas identidades coletivas no âmbito de uma cultura crítica, cujos princípios se centram em autonomia, livre organização, autogestão, democracia de base, autogoverno, solidariedade, desalienação, direito à diversidade e respeito à individualidade (MAMMARELLA, 1993, p. 199).

Castells (1983) define movimentos sociais urbanos como engajamentos frente aos conflitos que ocorrem na constituição do ambiente urbano, diferindo-se de outros movimentos sociais nessa especificidade da luta. Dessa forma, tais movimentos se constituem em “atores urbanos” que objetivam transformar as condições de habitar a cidade.

Conformou-se um referencial de análise, inclusive no Brasil, em torno de estudos sobre os “Novos Movimentos Sociais”, tratando dos conflitos referentes à constituição de modos de vida no ambiente urbano face aos efeitos do modo de produção capitalista e da intervenção estatal (NUNES, 1978; CARDOSO, 2008), que constituem o que se pode chamar de “questão urbana” (NUNES, p. 301).

Contudo todos esses estudos dão sustentação teórica ao que se precisou denominar Novos Movimentos Sociais com ênfase na problemática urbana, que são interpretados como um potencial de transformação social a partir do cotidiano, com práticas inovadoras, reveladoras de novas formas de participação em que são descobertas novas dimensões de socialização e articulação dos trabalhadores nos espaços coletivos da vida cotidiana e longe dos marcos institucionais, com atuação autônoma, que assume significado de ruptura frente à tradição política [...] ou enquanto passagem de lutas corporativas às lutas políticas [...] (MAMMARELLA, 1993, p. 191).

Tendo a sua especificidade nas questões urbanas, os movimentos sociais urbanos não se constituem, propriamente, como movimentos identitários, ou referentes a uma classe social específica (CASTELLS, 1983; SADER, 1988; FAINSTEIN, 2011), apesar de, historicamente, serem associados a segmentos marginalizados de populações urbanas, dos quais emergiram movimentos de luta por moradia e serviços — como abastecimento de água, luz, saneamento e saúde (SADER, 1988; SILVA, 1994; VASCONCELLOS, 1999; HOLSTON, 2008).

Ao mesmo tempo, tais movimentos são caracterizados por uma limitação de seu potencial transformador, estando ausentes pretensões “revolucionárias” (CARDOSO, 2008). Dado o caráter “local” das demandas reivindicadas, bem como as dificuldades na constituição de lutas sociais mais amplas, ao questionarem o significado de “cidade”, esses movimentos não têm sido capazes de fazer o mesmo em relação ao modo de produção e a processos globais de poder (CASTELLS, 1983):

The historical actors (social movements, political parties, institutions) that were supposed to provide the answers to the new challenges at the global level, were unable to stand up to them (CASTELLS, 1983, p. 329).

O engajamento político expresso pela Mobicidade, que envolve uma demanda indiscutivelmente “urbana” através da reivindicação de direitos e de participação política como expressão de cidadania, remete à análise de Holston (2008) sobre a constituição de movimentos urbanos no Brasil. Conforme o autor, a constituição de tais movimentos no país envolveu o que ele denominou de “cidadanias insurgentes”.

Holston analisou as transformações nas formas de ação coletiva presentes nas periferias urbanas brasileiras. Segundo o autor, o período de repressão ocorrido no regime militar isolou as populações periféricas, alheias a formas de participação política tradicionais, como sindicatos, partidos políticos e outras organizações que permitissem a reivindicação de suas necessidades. Tal processo permitiu a emergência de outras formas de associação no interior dessas populações, que passaram a se organizar através de maneiras alternativas e independentes em relação ao Estado.

Em vez de a “invisibilidade” diante Estado manter uma existência “autônoma” e isolada em relação a ele — a alternativa sugerida por Scott (1998) —, Holston afirma que houve uma transformação nas formas de reivindicação de direitos por parte de tais populações, que passou de reações “violentas” para uma pró-atividade baseada no discurso legal. Tal mudança envolveu a percepção desses sujeitos de que as suas necessidades como residentes nos meios urbanos, de fato, se configuravam em “direitos”. Dessa forma, os modos alternativos de organização de comunidades periféricas envolvem a apropriação do conhecimento acerca das leis.

The keystone of this new foundation of rights is access to knowledge. If, in the past, it was almost impossible for a poor person to know her rights without the intercession of a superior, today's access to this information is practically self-evident (p. 265).

O conhecimento sobre os direitos desses sujeitos possibilitou o enfrentamento da invisibilidade e da ilegalidade de suas formas de ocupar o espaço da cidade. Tratou-se de uma demonstração de “competência”, através do uso de argumentos sobre direitos, buscando o seu reconhecimento como sujeitos com “direitos a ter direitos” (p. 241), que também colaboram com a constituição das cidades.

They concern the "rights to the city" that were fundamental in mobilizing the new practices of citizenship in the peripheries — rights to public services, infrastructure, and residence that pertain to urban life as a condition of dwelling. I call them contributor rights because residents advance them as legitimate claims on the basis of their contributions to the city itself — to its construction through their buildings of homes and neighborhoods, to city government through their payment of taxes, and to the city's economy through their consumption. They are stakeholder rights because residents ground their legitimacy in the appropriation of the city through these means (p. 260).

Em tal cenário, emergiu, segundo Holston, uma “nova cidadania urbana” no Brasil (p. 235). O argumento do autor é de que tal emergência, a partir de diversos âmbitos “locais”, promoveu uma transformação na cidadania em âmbito nacional. Dessa forma, tais movimentos urbanos brasileiros possibilitaram mudanças na relação entre Estado e sociedade — na qual poucos sujeitos eram considerados, de fato, “cidadãos”—, criando novos canais de participação política.

Com isso, embora alguns autores identifiquem a perspectiva de movimentos sociais anarquistas em ativismos pela mobilidade em bicicleta em diversos contextos, a partir da experiência com a Mobicidade considero mais precisa a aproximação da atuação do coletivo com a problemática dos movimentos sociais urbanos. No momento em que a associação busca ir “além da bicicleta”, trazendo a problemática urbana de forma mais abrangente, suscita reflexões que possibilitam questionar quais elementos das formas de engajamento que envolvem mobilidade em bicicleta lhes são peculiares e se constituem como “novidades”. Assim como não se trata “apenas da bicicleta”, os membros da Mobicidade remetem as suas ações à questão da mobilidade como forma de ocupação e convivência no meio urbano, através da proposição de políticas de uso do espaço. Em tal processo, eles partiram de um cenário de “invisibilidade”, do não reconhecimento do sujeito “ciclista” como dotado de direitos de circulação como os demais, e consideraram a inserção nas “vias institucionais” como possibilidade de, através da apropriação da linguagem das leis, demandar direitos que, em suma, são extensíveis a toda a população: a democratização do uso dos espaços de circulação, com a distribuição das necessidades de mobilidade quanto à fluidez, segurança, acessibilidade e qualidade de vida. Usos do espaço de circulação que não se referem apenas a deslocamentos entre pontos A e B, mas que implicam na possibilidade de transformação do ambiente da rua como espaço de sociabilidade.

Nesse caso, entendo que a bicicleta talvez possa ser considerada a “novidade” em relação aos movimentos sociais urbanos, sendo atraída para a discussão sobre mobilidade como uma necessidade dos cidadãos. No entanto, a bicicleta como “novidade” nesta discussão se apresenta, aqui, em termos de “trânsito”, e não apenas de “transporte”, ao levarmos em conta a formulação de Vasconcellos (1999) do ambiente de circulação como um meio de consumo. A partir de tal distinção, o autor, que analisou o histórico do trânsito da cidade de São Paulo entre as décadas de 60 e 80 (período que compreende o surgimento dos chamados movimentos sociais urbanos), afirmou que até então não havia surgido algo que pudesse ser considerado como “movimentos sociais urbanos de trânsito”.¹²¹ Creio ser pertinente considerarmos

121 Seguindo o argumento do autor, não se considerariam, portanto, movimentos sociais que reivindicam políticas em relação ao sistema de transporte público, como o caso do Bloco de Lutas Pelo Transporte Público em Porto Alegre (MUHALE, 2014; SEGARRA, 2015).

a possibilidade de que formas de associação como a Mobicidade estejam, a partir da bicicleta — mas ainda mais quando agregam a questão da mobilidade pedestre —, propiciando o surgimento de movimentos sociais de trânsito, com pautas mais abrangentes do que a categoria “cicloativismo” sugere.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

A pesquisa que resultou neste trabalho iniciou buscando investigar formas de engajamento pelo uso da bicicleta através do contato com a Mobicidade. Mas acabou sendo mais do que isso. Serviu não apenas para contribuir para contrapor estereótipos formados a respeito de arranjos coletivos que têm emergido na cidade de Porto Alegre nos últimos anos, ajudando a trazer à tona a heterogeneidade desses arranjos, como também ampliou horizontes para se pensar sobre cidade e sobre Porto Alegre. De fato, a aproximação com pessoas envolvidas com a promoção da bicicleta me mostrou uma Porto Alegre que até então eu desconhecia.

Entendo que este trabalho serve como um documento, um registro de ações e histórias que puderam ser acompanhadas a partir do contato com a Mobicidade. Ao mesmo tempo, espero que ele possa contribuir para uma reflexão mais consistente sobre a emergência de formas de engajamento político que, apesar de terem a bicicleta como um “símbolo”, “um instrumento”, ou qualquer outra denominação mais adequada para essa tecnologia e a sua curiosa relação com o ativismo, visam um horizonte mais amplo. Não é “apenas” sobre bicicleta.

Apesar de essas formas de engajamento político poderem ser, de alguma forma, enquadradas em um movimento mais amplo (pois, em Porto Alegre, há outros coletivos e outras iniciativas engajadas pela bicicleta, no que Oliveira (2017) denominou de “rede cicloativista”), procurei destacar as singularidades e os apontamentos que os próprios sujeitos com quem estabeleci uma interlocução fizeram. Nesse processo, foi possível trazer algo mais do que bicicleta ao tratar de mobilidade, como a questão pedestre. Além disso, destacou-se que existe uma preocupação com quem está segregado não somente de políticas para a circulação em bicicleta, mas de políticas de mobilidade de uma maneira mais geral, apesar de uma atuação que acaba centrando-se em uma determinada região da cidade, mais privilegiada em termos de mobilidade, mas onde ainda persistem dificuldades para quem pedala.

Seguindo a recomendação de Latour (2012), busquei, neste trabalho, fugir das “armadilhas” do “contexto”, não restringindo a Mobicidade a parte de uma “rede cicloativista”, nem a um movimento mais amplo que ocorre em diversas cidades do mundo, naquilo que Vivanco (2013) denominou como um processo de “retorno da bicicleta”. Com isto, creio que o trabalho deixou algumas “pontas soltas”, relativas a certas conexões feitas por sujeitos atuantes na Mobicidade e em outros coletivos.

No primeiro capítulo, tratei das narrativas de origem da Mobicidade. Histórias que apontam para uma centralidade do atropelamento da Massa Crítica em 2011, acontecimento que gerou enorme repercussão e que estimulou mudanças no engajamento de alguns coletivos que já existiam na cidade, como o Cidade da Bicicleta e o próprio Movimento Massa Crítica. Tais coletivos, de caráter autonomista, tinham pressupostos de organização como “horizontalidade” e “consenso”, ou seja, eram avessos a hierarquias estabelecidas para a tomada de decisões. Após a descoberta da existência de um Plano Diretor Ciclovitário (PDCI) que não estava sendo devidamente implementado na cidade, alguns sujeitos, vinculados a tais coletivos, consideraram relevante criar uma associação que pudesse contrapor, na esfera burocrática, o modo de gestão do trânsito realizado pela prefeitura. Nesse processo, buscaram se apropriar da linguagem burocrática legitimada pelo poder público, que até então não sabia como “lidar” com um movimento sem representação formal como o Massa Crítica. Podemos considerar que os fundadores da Mobicidade promoveram práticas de “legibilidade”, no sentido de tornarem-se “legíveis” perante o Estado, mas, ao mesmo tempo, também convertendo as práticas deste Estado em algo identificável. Dessa forma, abordei como, além do evento do atropelamento, a existência do coletivo Cidade da Bicicleta e a descoberta do PDCI contribuíram para a formação da Mobicidade, como forma alternativa de reivindicar políticas de mobilidade em Porto Alegre. Além disso, destaquei que a motivação do coletivo para o engajamento no âmbito institucional se fundou no entendimento de que a violência no trânsito da cidade, expressa nos casos de atropelamentos e mortes de ciclistas, era resultante do descaso da prefeitura na gestão do ambiente de circulação e de sua persistência na concessão de privilégios para o uso do automóvel. Entendendo a violência no trânsito como efeito da maneira como este é gerido, os membros da Mobicidade são críticos à ideia de “acidente” para designar os acontecimentos que resultam em agressão e morte nas interações no ambiente de circulação. Também foi meu objetivo

demonstrar que, mesmo considerando a relevância da repercussão e da sensibilidade gerada pelo crime de Ricardo Neis, não podemos resumir a Mobicidade a um efeito imediato do atropelamento. Mais do que a demanda de um direito de circular e de um direito à cidade, a motivação desses engajamentos envolve também a questão do direito à vida.

A inserção em campo é tratada no segundo capítulo. A partir do relato de tal experiência, tratei da rotina da Mobicidade, envolvendo seus pressupostos de organização, métodos de comunicação e tomadas de decisão. Além disso, expus como a associação buscou manter, tanto internamente quanto na relação com outros coletivos da cidade, o que um dos interlocutores denominou como “espírito da Massa Crítica”. Este “espírito” não era apenas associado à mobilidade em bicicleta, mas também a perspectivas de convivência e de relação com certos lugares da cidade, que fizeram parte de um “circuito” de sociabilidades nos quais convergiram distintos sujeitos e coletivos de Porto Alegre. Se a formalidade da Mobicidade foi estratégica para atuar diante ao poder público, tal lógica não se aplicou na relação do coletivo com outros atores.

O terceiro capítulo envolveu as práticas da Mobicidade como organização formalmente estabelecida na cidade. Práticas estas que buscaram dar visibilidade, principalmente, às suas demandas relativas ao uso da bicicleta como meio de transporte. O coletivo atuou em relação ao poder público de formas distintas, reivindicando, propondo e mesmo se dispondo a colaborar para a formulação e a implementação de políticas de mobilidade em Porto Alegre. Tais práticas demonstram a preocupação do coletivo com a gestão dos equipamentos viários como forma de promover a segurança no trânsito da cidade, bem como uma democratização do uso de tal ambiente através dos distintos modais de circulação. Nesse sentido, a demanda por uma infraestrutura cicloviária na cidade ganha destaque como pauta central para a promoção do uso da bicicleta e o desestímulo ao uso do automóvel. De forma aliada, o esforço da Mobicidade em pautar a mobilidade pedestre ressalta o objetivo da associação de não se restringir à mobilidade em bicicleta. Além de distintas formas de atuação, o engajamento dos membros da Mobicidade também releva o caráter heterogêneo da figura do Estado, comumente representado na designação dos membros do grupo como “poder público”. Com o tempo, a Mobicidade, como

associação burocraticamente reconhecida, conquistou um espaço de “representatividade” no debate público sobre mobilidade em Porto Alegre, tornando-se referência tanto para agentes de órgãos públicos quanto para a imprensa e outras organizações relativas à mobilidade, oriundas de outras cidades do país.

No quarto capítulo, abordei questões levantadas pelos membros da Mobicidade, tanto relativas à dinâmica de sua organização interna quanto à sua atuação perante outros atores. Interna e externamente, a questão da “representatividade” dos membros e do coletivo em si foi objeto de reflexão por parte dos associados, tendo a pergunta “quem pode falar por quem?” se tornado relevante.

Em termos organizacionais, dificuldades de mobilização dos membros levaram os filiados mais ativos a questionar a validade de suas decisões, considerando os pressupostos de tomada de decisão coletiva. Ao possuir maior acúmulo de conhecimento, os membros mais antigos do coletivo, sendo também os mais engajados, acabaram concentrando muito não só os seus esforços na colaboração com práticas da Mobicidade, mas também a visibilidade da associação em suas figuras. Aspectos que esses mesmos sujeitos têm buscado transformar, estimulando a participação de mais pessoas que “falem pela Mobicidade”.

Na segunda parte do capítulo, apresentei aspectos da relação entre as práticas do coletivo e as distintas regiões da cidade. A questão que surge é a visibilidade tanto da associação quanto do debate sobre políticas de mobilidade em Porto Alegre, concentradas na “região central” da cidade. Sobre esse assunto, os membros do coletivo buscaram contrapor algumas interpretações com as quais afirmaram se deparar, presentes em um “senso comum”, de que as suas demandas são elitizadas e particularistas. Interpretações que se baseiam no aumento do uso da bicicleta, bem como no surgimento de coletivos relacionados a esse modal na região central da cidade. Além disso, os membros do coletivo tiveram que lidar com discursos, oriundos de agentes do poder público, de que as demandas por políticas de mobilidade pedestre e em bicicleta confrontariam as necessidades de usuários de transporte coletivo. A Mobicidade, como resposta, procurou acusar que a visibilidade do uso da bicicleta na região central da cidade se deve ao fato de esta ser o território que tem ganhado a atenção tanto da prefeitura, através da implementação de pouca estrutura cicloviária, como da imprensa. Antes da mobilidade em bicicleta tornar-se uma

“questão” na cidade, principalmente após o atropelamento da Massa Crítica em 2011, o uso da bicicleta como meio de transporte nas periferias de Porto Alegre já ocorria, mas ainda persiste invisibilizado. A associação também tem defendido as necessidades de mobilidade das regiões periféricas, mas ressalta a questão da “legitimidade”, no sentido de que não deve protagonizar as reivindicações dessas comunidades.

Por fim, o quinto capítulo discute o termo “cicloativismo” para designar a atuação da Mobicidade. Mesmo não se tratando propriamente de um problema para os membros do coletivo, estes se mostraram críticos em relação ao termo, embora reconheçam que o utilizem em certos momentos, o que pode ser estratégico. Dependendo do contexto, o termo pode conferir uma autoridade de fala aos membros do coletivo. Em outras ocasiões, pode ser utilizado por outros atores para deslegitimar as suas demandas, tidas como particularistas e conflitantes com as necessidades de outros segmentos da população. A crítica dos membros à alcunha “cicloativismo” se deve tanto pelo aspecto “ciclo” quanto ao “ativismo”. Por um lado, apontam que suas demandas não se tratam apenas da bicicleta. Esta acaba sendo tratada como um “símbolo”, ao qual é vinculada uma proposta de “humanização” da cidade. Uma cidade que atenda as necessidades de ciclistas acabaria sendo uma cidade boa para toda a população. Os membros do coletivo também apontam, em seus discursos e práticas, a preocupação com a mobilidade pedestre, o que também se contrapõe à perspectiva de que os seus engajamentos se restringem à mobilidade em bicicleta. Quanto ao “ativismo”, mesmo que por vezes os associados usem o termo, o contestam por considerar que é uma ideia que restringe quem pode participar. Ao associar a ideia de “ativismo” com uma atuação mesmo “profissional”, os membros do coletivo identificam as suas práticas como exercício de “cidadania”, entendendo que esta deve ser exercida de forma coletiva, buscando melhorar a forma de habitar a cidade. Entendendo que o poder público falha em dar condições para que a população ganhe autonomia para desenvolver seus modos de viver a cidade, os filiados da Mobicidade supõem que a associação colabora para buscar preencher essa lacuna.

Considerando a questão da cidadania, levantada por membros do coletivo, trouxe para o texto alguns referenciais que incluem o engajamento político pela mobilidade em bicicleta em um conjunto de movimentos sociais contemporâneos,

associando-os ao anarquismo. De fato, alguns membros da Mobicidade são adeptos de tal vertente política, e os pressupostos de horizontalidade e consenso convergem com tal perspectiva. Porém, não há uma homogeneidade na associação, que envolve sujeitos de distintos posicionamentos em acordo de se associarem de tal maneira. Além disso, tais pressupostos também podem ser vistos nas análises dos chamados “novos movimentos sociais” ou “movimentos sociais urbanos”, que tratam de ações coletivas que surgiram em meados dos anos 70. No caso brasileiro, estes movimentos envolveram o desenvolvimento de “cidadanias insurgentes”, em relação às quais a apropriação da linguagem sobre “direitos” tornou-se relevante. Considerando as similaridades entre a atuação da Mobicidade e aspectos de movimentos sociais urbanos, coloco em questão o caráter de “novidade” dessa forma de atuação que o referencial sobre anarquismo contemporâneo sugere. Ao mesmo tempo, questiono se atualmente estamos vendo a formação de um novo tipo de movimento social especificamente sobre o trânsito, e não somente sobre a bicicleta.

Creio que a ampliação de horizonte que o contato com a Mobicidade me proporcionou estimula pesquisas futuras. Será que, mais do que um “cicloativismo”, estamos experimentando uma conformação de “movimentos sociais de trânsito”? Além disso, coloca-se a pertinência de estudos de engajamento em mobilidade de forma mais ampla, dando seguimento a esforços como o de Walter (2011) acerca das experiências de pedestres e da aproximação entre esses diferentes arranjos, com diferentes demandas. Ao me aproximar e abordar mais intimamente o cotidiano da Mobicidade, buscando o que a singulariza, deparei-me com essa consideração sobre a circulação a pé que, pesquisando sobre cicloativismo de outro modo, poderia passar despercebida, ou ao menos deslocada da centralidade da discussão.

Para as Ciências Sociais, considero também necessário mais estudos sobre a mobilidade urbana. Além disso, a experiência com a Mobicidade também indica que é pertinente a área dar mais atenção justamente para os sujeitos com maior vulnerabilidade e invisibilidade no trânsito, oriundos de regiões periféricas de centros urbanos. Para estes, não ocorreu um “retorno” da bicicleta.

REFERÊNCIAS

AROSI, Ana Paula. "**Lutar não é loucura**": gestão de desastres, de crises psicológicas e movimentos de familiares de vítimas após o incêndio na Boate Kiss. Orientadora: Patrice Schuch. 2017, 203 f. Tese (Doutorado em Antropologia Social) - Instituto de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Porto Alegre, 2017.

BJIKER, Wiebe E. **Of bicycles, bakelites and bulbs**: toward a theory of sociotechnical change. Cambridge, MA: Londres, MIT Press: 1995.

BRANCALEONE, Cassio; DE BEM, Daniel Francisco. **As rebeliões da tarifa**: reflexões sobre economia moral e o anarquismo. In: Encontro anual da ANPOCS, 37., 2013. Águas de Lindóia/SP. ISSN 2177-3092.

CAIAFA, Janice. **Aventuras na cidade**: ensaios e fotografias. Editora FGV. Rio de Janeiro, 2007.

CARDOSO, Ruth. **Movimentos sociais urbanos**: balanço crítico. In: SORJ, B., and ALMEIDA, MHT., orgs. Sociedade política no Brasil pós-61 [online]. Rio de Janeiro: Centro Edelstein de Pesquisas Sociais, 2008. p. 313-350. ISBN: 978-85-99662-63-2. Available from SciELO Books <<http://books.scielo.org>>.

CHAGUACEDA, Armando; BRANCALEONE, Cássio (Coord.). **Sociabilidades emergentes y movilizaciones sociales en America Latina**. CLACSO, Buenos Aires, 2012. ISBN 978-987-1891-08-5.

CASTELLS, Manuel. **The city and the grassroots**. Edward Arnold Ltda. Londres, 1983.

CORRÊA, Aline Stefanie. **Do andar de bicicleta ao ciclista**: a construção de um problema público em Niterói. 2016. Dissertação de mestrado em Sociologia. Niterói, UFF.

DAMATTA, Roberto. **O ofício do etnólogo ou como ter anthropological blues**. Boletim do Museu Nacional, n. 27. Rio de Janeiro, 1978.

_____. **Fé em Deus e pé na tábua:** ou como e por que o trânsito enlouquece no Brasil. Rocco, Rio de Janeiro, 2010.

DAS, Veena. **The Signature of the State:** The Paradox of Illegibility. In: DAS, Veena & POOLE, Deborah (eds). Anthropology in the margins of the state. Santa Fe: School of American Research Advanced Seminar, 2004.

_____. **Critical Events:** an anthropological perspective on contemporary India. Oxford: Oxford University Press, 1995.

DIZ, Carlos. **Objetos tirados, objetos sagrados:** reapropiación tecnológica de la bicicleta. Revista de Antropología Experimental, n. 16, 2016. p. 147-165. Universidad de Jaen, Espanha. Disponível em: <<https://revistaselectronicas.ujaen.es/index.php/rae/article/view/3022/2430>>. Último acesso: 25 jul. 2018.

DORNELLES, Jonatas. **Antropologia e internet:** quando o "campo" é a cidade e o computador é a "rede". Horizontes Antropológicos, Porto Alegre, ano 10, n. 21, p. 241-271, ja./jun. 2004.

FAINSTEIN, Susan S. **Urban social movements, citizen participation, and trust networks.** In: HANAGAN, Michael; TILLY, Cris (Eds.). Contention and trust in city and states. Springer, New York, 2011.

FERNANDÉZ, Elisabeth Lorenzi; ACERO, Carmen. **Observación de la calidad de las políticas de movilidad ciclistas desde la participación.** Revista de Antropología Experimental, n. 16, 2016. p. 11-22. Universidad de Jaen, Espanha. Disponível em: <<https://revistaselectronicas.ujaen.es/index.php/rae/article/view/3022/2430>>. Último acesso: 25 jul. 2018.

FINCHAM, Ben. **Bicycle messengers:** image, identity and community. In: HORTON, Dave; ROSEN, Paul. e COX, Peter. (Org.). Cycling and society. Ashgate: Aldershot, UK, 2007.

FRAIMAN, R.; ROSSAL, M. **De las micro-escenas a los macro-dramas:** observación participante y 'realidad' social. Trabajo de investigación del proyecto Cultura y violencia en el tránsito em Montevideo. In: VI reunión de Antropología del MERCOSUR, Montevideo, 2005.

_____. **Relaciones de intercambio en el tránsito urbano**. In: Anuario de Antropología Social y Cultural en el Uruguay, Nordan, Montevideo, 2007.

GRAEBER, David. **O anarquismo no século XXI e outros ensaios**. Tradução: Heitor Corrêa. Rizoma Editorial, Rio de Janeiro, Brazil, 2013. ISBN 9788562628696.

HORTON, Dave. 2006. **Social movements and the bicycle**. In: Environmentalism and the bicycle: environmental politics 15(1):41–58. —n.d. Disponível em: <http://thinkingaboutcycling.wordpress.com/social-movements-and-the-bicycle/>. Último acesso: 9 fev. 2019.

HORTON, Dave; ROSEN, Paul. e COX, Peter. (Org.). **Cycling and society**. Ashgate: Aldershot, UK, 2007.

HOLSTON, James. **Insurgent citizenship: disjunctions of democracy and modernity in Brazil**. Princeton University Press, New Jersey, 2008.

JACOBS, Jane. **Death and life in great american cities**. New York: Vintage Books, 1963.

KOPF, Sabrina. **Urban grassroots, anti-politics and modernity: bike activism in Belgrade**. In: KERSTING, Jacobson (ed.). Urban grassroots movements in Central and Eastern Europe. Ashgate: Farham, UK, 2015.

LATOURE, Bruno. **Reagregando o social: uma introdução à teoria do ator-rede**. EDUFBA: Salvador, 2012; EDUSC: Bauru, 2012.

LEFEBVRE, Henri. **O direito à cidade**. São Paulo: Centauro, 2001.

LEITE, Rogério Proença. **Localizando o espaço público: gentrification e cultura urbana**. Revista Crítica de Ciências Sociais, v. 83, p. 35-54, dez. 2008.

LIED, Luiz Felipe Cassol. **História da política pública para a bicicleta: pedalando o Plano Direto Cicloviário de Porto Alegre (2008-2014)**. 2014. Trabalho de conclusão de curso em História. Porto Alegre, UFRGS.

LEÓN, Liliana López. **Pedalear em la red**: bicicleta, ciudad y movimiento social. Revista de Antropología Experimental, n. 16, 2016. p. 53-69. Universidad de Jaen, Espanha. Disponível em: <<https://revistaselectronicas.ujaen.es/index.php/rae/article/view/3017>>. Último acesso: 25 jul. 2018.

LUGO, Adonia E. **From observer to ethnographer**: Flânerie on a bicycle. Trabalho apresentado no workshop intitulado: "Urbanity on the Move: Planning, Mobility, and Displacement". Universidade da Califórnia, Irvine, 21 mai. 2010.

MACHADO, Laura; PROLO, Felipe; SANTOS, Cristiano Lange. **Políticas Cicloviárias, ativismo e perfil do ciclista em Porto Alegre**. In: ANDRADE, V.; RODRIGUES, J.; MARINO, F.; LOBO, Z. (organizadores). Mobilidade por bicicleta no Brasil. Rio de Janeiro: PROURB/UFRJ, 2016.

MAGNANI, José Guilherme Cantor. **Os circuitos dos jovens urbanos**. Tempo Social, São Paulo, v. 17, n. 2, p. 173-205, nov. 2005. Disponível em: http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0103-20702005000200008&lng=en&nrm=iso. Último acesso: 9 fev. 2019.

MAMMARELA, Rosetta. **Movimentos sociais urbanos**: pensando uma realidade em construção. Ensaios FEE, Porto Alegre. 1993.

MUHALE, Miguel Joaquim Justino (2014). **Lutar, criar poder popular**: uma perspectiva etnográfica do bloco de lutas pelo transporte público em Porto Alegre/RS. Dissertação de Mestrado em Antropologia. Porto Alegre, UFRGS.

NUNES, Márcia Bandeira de Mello Leite. **Movimentos sociais urbanos como objeto de estudo**. Anuário Antropológico, Brasília, UnB, 1978, v. 2, n. 1: 301-313.

OLIVEIRA, Danielle Soares Pires de(2017). **“Mais amor, menos motor”**: análise sobre a atuação da rede cicloativista na construção da agenda da política de mobilidade urbana de porto alegre [recurso eletrônico]. 2017. 175 f. : il.

OLIVEIRA, Danielle Soares Pires de; SILVA, Marcelo Kunrath. **“Um carro a menos”**: análise sobre a atuação do movimento cicloativista na disputa sobre política de mobilidade urbana em Porto Alegre. Idéias, Campinas, SP, v.9, n.1, AOP, jan/jun. 2018.

PARK, Robert Ezra. **A cidade**: sugestões para a investigação do comportamento humano no meio urbano. In: VELHO, Otávio Guilherme. O fenômeno urbano. Rio de Janeiro: Zahar Editores, 1967.

PEIRANO, M. **Sem lenço, sem documento**: reflexões sobre cidadania no Brasil. Sociedade e Espaço, vol. 1, jun. 1986.

PMPA. **Plano diretor Ciclovitário integrado de Porto Alegre**. Relatório Final. Consórcio Oficina, Logit, Matricial. Porto Alegre, 2008.

SADER, Eder. **Quando novos personagens entram em cena**: experiências, falas e lutas dos trabalhadores da Grande São Paulo, 1970-80. Paz e Terra, Rio de Janeiro, 1988.

SANDER, Renan Müller. **Representações sobre o uso da bicicleta**: uma análise do jornal Zero Hora, a partir do atropelamento do grupo Massa Crítica. 2013. Trabalho de Conclusão de Curso (Comunicação Social - Relações Públicas). Universidade Federal do Rio Grande do Sul, 2013.

SCHUCH, Patrice. **A legibilidade como gestão e inscrição política de populações**: notas etnográficas sobre a política para pessoas em situação de rua no Brasil. In: FONSECA, Claudia e MACHADO, Helena (Orgs). Ciência, Identificação e Tecnologias de Governo. POA, Editora da UFRGS/CEGOV, 2015, p. 121-145.

SCHUTZ, Alfred. **O mundo das relações sociais**. In: WAGNER, Helmut R. (Org.). Fenomenologia e relações sociais: textos escolhidos de Alfred Schutz. Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 1979. p. 123-193.

SCOTT, James. **Seeing like a state**: how certain schemes to improve the human condition have failed. New Haven and London, Yale University Press, 1998.

SEGARRA, Josep Juan (2015). **“Paz entre nós, guerra aos senhores!”**: uma etnografia sobre o Bloco de Lutar pelo Transporte Público e a ocupação da câmara dos vereadores de Porto Alegre. Dissertação de mestrado em Antropologia. Porto Alegre, UFRGS.

SILVA, Renata Signoretti da. **Formas contemporâneas de ativismo político**: etnografia do movimento Massa Crítica. 2011. 64 p. : il. Trabalho de Conclusão

(Graduação em Ciências Sociais) – Instituto de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Porto Alegre.

SKINNER, David; ROSEN, Paul. **Hell is other cyclists**: rethinking transport and identity. In: HORTON, Dave; ROSEN, Paul. e COX, Peter. (Org.). *Cycling and society*. Ashgate: Aldershot, UK, 2007.

TA (2015) Transporte Ativo. **Pesquisa nacional pela mobilidade por bicicleta**. Pesquisa perfil do ciclista.

TA (2017) Transporte Ativo. **Pesquisa nacional pela mobilidade por bicicleta**. Pesquisa perfil do ciclista.

VASCONCELLOS, Eduardo Alcântara de. **Circular é preciso, viver não é preciso**: a história do trânsito na cidade de São Paulo. Annablume/FAPESP: São Paulo, 1999.

VEECK, Sara Soares. **O uso da bicicleta**: mobilidade urbana e disputa de território em Porto Alegre. 2014. 95 f. : il. Trabalho de Conclusão (Graduação em Geografia) – Instituto de Geociências, Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Porto Alegre.

VELHO, Gilberto. **Observando o familiar**. In: NUNES, Edson de Oliveira (Org.). *A aventura sociológica*. Rio de Janeiro, Zahar, 1978, p. 36-46.

VIEIRA, C. R. ; DALLA CHIESA, C. **Entre ciclistas e veganos**: a construção de um circuito ativista em Porto Alegre no Vulp Bici-Café. 2016. (Apresentação de Trabalho/Congresso).

VIVANCO, Luis Antonio. **Reconsidering the bicycle**: an anthropological perspective on a new (old) thing. New York: Routledge, 2013.

WALTER, Clara Natalia Steigleder. **Trânsito de pedestres**: representações sociais, segregação urbana e conflitos no uso do espaço público. 2011. 147f. Dissertação (Mestrado em Sociologia)- Instituto de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Porto Alegre.

WIRTH, Louis. **O urbanismo como modo de vida**. In: VELHO, Otávio Guilherme. *O fenômeno*

urbano. Rio de Janeiro: Zahar Editores, 1967.

XAVIER, Giselle Noceti Ammon. **O desenvolvimento e a inserção da bicicleta na política de mobilidade urbana brasileira**. Tese de doutorado em Ciências Humanas. 2011. Florianópolis, UFSC.

ZÜGE JÚNIOR, Odir. **Cicloativismo paulistano: uma investigação jurídico-fenomenológica**. Tese de doutorado em Direito. 2015. São Paulo, USP.

Referências de Jornais

BANDEIRANTES. **Sinaleiras: 30 segundos e muita polêmica**. 29 Abr. 2014.

Disponível em:

<https://noticias.band.uol.com.br/cidades/rs/noticias/100000679400/Sinaleiras-30-segundos-e-muita-polemica.html>. Último acesso: 9 fev. 2019.

CORREIO DO POVO. **Ciclistas são atropelados por carro no bairro Cidade Baixa**. 25 de Fev. de 2011a. Disponível em:

<http://www.correiodopovo.com.br/Noticias/?Noticia=261933>. Último acesso: 9 fev. 2019..

_____. **Atropelamento de ciclistas na capital percorre o mundo**. 1º mar. 2011b. Disponível em:

<http://www.correiodopovo.com.br/Noticias/?Noticia=262919>. Último acesso: 9 fev. 2019.

_____. **Ciclovias ainda são insuficientes em Porto Alegre**. 15. abri. 2017. Disponível em:

<https://www.correiodopovo.com.br/not%C3%ADcias/geral/ciclovias-ainda-s%C3%A3o-insuficientes-em-porto-alegre-1.228702>. Último acesso: 9 fev. 2019.

ESTADÃO. **Vídeo de ciclistas atropelados em Porto Alegre é destaque em jornais do mundo**. São Paulo, 1º mar. 2011. Disponível em:

<https://brasil.estadao.com.br/noticias/geral,video-de-ciclistas-atropelados-em-porto-alegre-e-destaque-em-jornais-do-mundo,685993>. Último acesso: 9 fev. 2019.

G1. Grupo de ciclistas é atropelado em Porto Alegre. 26 de Fev. de 2011. Disponível em: <<http://g1.globo.com/brasil/noticia/2011/02/grupo-de-ciclistas-e-atropelado-em-porto-alegre.html>>. Último acesso: 9 fev. 2019.

_____. **Usuários de ônibus criticam teste que ampliou tempo de semáforos no RS.** 29 Abr. 2014. Disponível em: <http://g1.globo.com/rs/rio-grande-do-sul/transito/noticia/2014/04/usuarios-de-onibus-criticam-teste-que-ampliou-tempo-de-semaforos-no-rs.html>. Último acesso: 9 fev. 2019.

_____. **Ciclista morre em acidente com caminhão em Porto Alegre.** 14 set. 2015. Disponível em: <http://g1.globo.com/rs/rio-grande-do-sul/transito/noticia/2015/09/ciclista-morre-em-acidente-com-caminhao-em-porto-alegre.html>. Último acesso. 9 fev. 2019.

GAÚCHAZH. **Ciclovía da José do Patrocínio preocupa comércio da Cidade Baixa, em Porto Alegre.** 29 mai. 2013a. Disponível em: <https://gauchazh.clicrbs.com.br/geral/noticia/2013/05/ciclovía-da-josé-do-patrocínio-preocupa-comércio-da-cidade-baixa-em-porto-alegre-4153242.html>. Último acesso: 9 fev. 2019.

_____. **Smic e Bombeiros dizem que dependem de denúncias para fiscalizar casas noturnas.** 30 set. 2013b. Disponível em: <https://gauchazh.clicrbs.com.br/porto-alegre/noticia/2013/09/smic-e-bombeiros-dizem-que-dependem-de-denúncias-para-fiscalizar-casas-noturnas-cj5vd4t2y06bexbj0rme934fd.html>. Último acesso: 9 fev. 2019.

_____. **Teste em sinaleiras de pedestres causa impacto no trânsito da Capital.** Porto Alegre, 29 de abr. 2014a. Disponível em: <https://gauchazh.clicrbs.com.br/porto-alegre/noticia/2014/04/Teste-em-sinaleiras-de-pedestres-causa-impacto-no-transito-da-Capital-4487273.html>. Último acesso: 9 fev. 2019.

_____. **"É um impacto grande no trânsito de Porto Alegre", diz Cappellari sobre testes nas sinaleiras.** 29 de Abr. de 2014b. Disponível em: <https://gauchazh.clicrbs.com.br/porto-alegre/noticia/2014/04/E-um-impacto-grande-no-transito-de-Porto-Alegre-diz-Cappellari-sobre-testes-nas-sinaleiras-4487368.html>. Último acesso: 9 fev. 2019.

_____. **Fortunati veta ampliação do tempo para pedestres em sinaleiras e teste é encerrado.** 29 de abr. 2014c. Disponível em: <https://gauchazh.clicrbs.com.br/porto-alegre/noticia/2014/04/Fortunati-veta>

ampliacao-do-tempo-para-pedestres-em-sinaleiras-e-teste-e-encerrado-4487426.html. Último acesso em 24 ago. 2014.

_____. **Quatro anos após atropelamento de ciclistas em Porto Alegre, avanços ainda são tímidos.** 25 de Fev. de 2015. Disponível em: <https://gauchazh.clicrbs.com.br/porto-alegre/noticia/2015/02/quatro-anos-apos-atropelamento-de-ciclistas-em-porto-alegre-avancos-ainda-sao-timidos-4706871.html>. Último acesso: 9 fev. 2019.

_____. **Cinco anos depois, motorista que atropelou ciclistas em Porto Alegre ainda não tem julgamento marcado.** 25 de Fev. de 2016a. Disponível em: <https://gauchazh.clicrbs.com.br/porto-alegre/noticia/2016/02/cinco-anos-depois-motorista-que-atropelou-ciclistas-em-porto-alegre-ainda-nao-tem-julgamento-marcado-4983681.html>>.

_____. **Ato relembra cinco anos do atropelamento de ciclistas em Porto Alegre.** 25 de Fev. 2016b. Disponível em: <https://gauchazh.clicrbs.com.br/porto-alegre/noticia/2016/02/ato-relembra-cinco-anos-do-atropelamento-de-ciclistas-em-porto-alegre-4983925.html>. Último acesso: 9 fev. 2019.

_____. **Às vésperas do julgamento de Ricardo Neis, ciclistas debatem rotina de riscos em Porto Alegre.** 20 nov. 2016c. Disponível em: <https://gauchazh.clicrbs.com.br/geral/noticia/2016/11/as-vesperas-do-julgamento-de-ricardo-neis-ciclistas-debatem-rotina-de-riscos-em-porto-alegre-8411671.html>. Último acesso: 9 fev. 2019.

JORNAL DO COMÉRCIO. **Manhã de caos no trânsito de Porto Alegre.** Porto Alegre, 29 abr. 2014. Disponível em: <http://jcrs.uol.com.br/site/noticia.php?codn=160419>. Último acesso em 24 ago. 2014.

_____. **Comerciantes buscam derrubar veto a bicicletário.** 1º mar. 2017. Disponível em: https://www.jornaldocomercio.com/_conteudo/2017/02/politica/549206-comerciantes-buscam-derrubar-veto-a-bicicletario.html. Último acesso: 9 fev. 2019.

_____. **Veradores derrubam veto da prefeitura de Porto Alegre em projeto sobre bicicletários em calçadas.** 20 mar. 2017b. Disponível em: https://www.jornaldocomercio.com/_conteudo/2017/03/politica/552871-veradores-derrubam-veto-da-prefeitura-de-porto-alegre-em-projeto-sobre-bicicletarios-em-calçadas.html. Último acesso: 9 fev. 2019.

METRO. **30 segundos e muita polêmica**. Porto Alegre, 29 abri. 2014. Impresso.

SUL 21. Ocupação Pandorga reivindica uso social de área da prefeitura abandonada há seis anos. Porto Alegre, 21 jul. 2015. Disponível em: <https://www.sul21.com.br/cidades/2015/07/ocupacao-pandorga-reivindica-uso-social-de-area-da-prefeitura-abandonada-ha-seis-anos/>. Último acesso: 9 fev. 2019.

_____. **Ato critica demora para julgar motorista que atropelou ciclistas há cinco anos em Porto Alegre**. 26 de Fev. de 2016. Disponível em: <http://www.sul21.com.br/jornal/asdsdato-criticademora-para-julgar-motorista-que-atropelou-ciclistas-ha-cinco-anos-em-porto-alegre/>.

Outras Referências da Internet

ATROPELAMENTO de ciclistas Massa Crítica 25022011.mp4. [S. /.: s. n.], 26 fev. 2011. 1 vídeo (9 min). Publicado pelo canal MrJsulzbach. Disponível em: <https://www.youtube.com/watch?v=6XL3g4vPK30>. Último acesso: 9 fev. 2019.

AUDIÊNCIA PÚBLICA - Cadu Carvalho fala contra a mutilação do Plano Diretor Cicloviário. [S. /.: s. n.], 1º abri. 2014a. 1 vídeo (3 min). Publicado pelo canal ciclodocs. Último acesso: 9 fev. 2019.

AUDIÊNCIA PÚBLICA - Marcelo da Mobicidade fala contra a mutilação do Plano Diretor Cicloviário. [S. /.: s. n.], 4 abri. 2014b. 1 vídeo (9 min). Publicado pelo canal ciclodocs. Último acesso: 9 fev. 2019.

COLETIVO AMBIENTE CRÍTICO. Porto Alegre, 5 jun. 2016. Facebook: ColetivoAmbienteCritico. Disponível em: <https://www.facebook.com/ColetivoAmbienteCritico/photos/a.1546000475694201/1561486340812281/?type=3&theater>. Último acesso: 9 fev. 2019.

COLETIVO BONOBO. Porto Alegre, 26 ago. 2016. Facebook: ColetivoBonobo. Disponível em: <https://www.facebook.com/ColetivoBonobo/photos/a.341196059292233/1106559862755845/?type=3&theater>. Último acesso: 9 fev. 2019.

DALE VEG. Porto Alegre, 5 mai. 2018. Instagram: daleveg. Disponível em:
<https://www.instagram.com/p/BiZ33xRDeMB/>. Último acesso: 9 fev. 2019.

MASSA CRÍTICA - Lavando a alma. [S. /.: s. n.], 23 fev. 2012. 1 vídeo (12 min).
Publicado pelo canal MassaCrítica Lavando a alma. Disponível em:
https://www.youtube.com/watch?v=qSQsEPNh_5E. Último acesso: 9 fev. 2019.

OCUPAÇÃO PANDORGA. Porto Alegre, 3 mai. 2018. Facebook: ocupapandorga.
Disponível em:
<https://www.facebook.com/ocupapandorga/photos/a.1640550572854631/2118055695104114/?type=3&theater>. Último acesso: 9 fev. 2019.

PREFEITURA DE PORTO ALEGRE. Porto Alegre, 7 jun. 2017. Disponível em:
http://www2.portoalegre.rs.gov.br/eptc/default.php?p_noticia=999190646&CICLOVIA+AVANCA+EM+DIRECAO+AO+PARCAO. Último acesso: 9 fev. 2019.

URBANIDADES. [Macrozoneamento]. 24 fev. 2009. Disponível em:
<http://urbanidades.arq.br/2009/02/macrozoneamento/>. Último acesso: 9 fev. 2019.

VULP. Porto Alegre, 20 mai. 2015. Facebook: vulpbicicafe. Disponível em:
<https://www.facebook.com/vulpbicicafe/photos/a.334911396632314/692017850921665/?type=3&theater>. Último acesso: 9 fev. 2019.