

INSTITUTO FEDERAL DE EDUCAÇÃO, CIÊNCIA E TECNOLOGIA DE
ALAGOAS
UNIVERSIDADE ABERTA DO BRASIL
DIRETORIA DE EDUCAÇÃO A DISTÂNCIA
CURSO SUPERIOR EM ADMINISTRAÇÃO PÚBLICA

MARIA JOSÉ DO NASCIMENTO

MOBILIDADE URBANA: A IMPORTÂNCIA DE VIAS SEGURAS PARA O
CICLISTA UTILIZAR A BICICLETA EM VIAS PÚBLICAS

MACEIÓ-AL
2022

MARIA JOSÉ DO NASCIMENTO

**MOBILIDADE URBANA: A IMPORTÂNCIA DE VIAS SEGURAS PARA O
CICLISTA UTILIZAR A BICICLETA EM VIAS PÚBLICAS**

Trabalho de Conclusão de Curso submetido à Direção de Educação à Distância, da Universidade Aberta do Brasil, como requisito parcial para a conclusão do Curso de Graduação em Administração Pública, pelo Instituto Federal de Alagoas, Polo Maceió.

Orientador: Prof. Me. Dartagnan Ferreira de Macêdo

MACEIÓ-AL
2022

**INSTITUTO FEDERAL DE ALAGOAS –
IFALPRÓ-REITORIA DE ENSINO
DIRETORIA DE EDUCAÇÃO A DISTÂNCIA
SISTEMA UNIVERSIDADE ABERTA DO
BRASIL
CURSO DE ADMINISTRAÇÃO PÚBLICA À
DISTÂNCIA**

TERMO DE APROVAÇÃO


ALUNO(A)

Título do trabalho: MOBILIDADE URBANA: A IMPORTÂNCIA DE VIAS
SEGURAS PARA O CICLISTA UTILIZAR A BICICLETA EM VIAS PÚBLICAS

Aprovado em: 24/11/2022

Banca Examinadora:

Documento assinado digitalmente


 **DARTAGNAN FERREIRA DE MACEDO**
Data: 17/04/2023 18:12:23-0300
Verifique em <https://validar.iti.gov.br>

Dartagnan Ferreira de

Macedo Prof. Me. - IFAL

Presidente/a/Orientador/a

Documento assinado digitalmente


 **RICARDO LUIS ALVES DE OLIVEIRA RIBEIRO**
Data: 18/04/2023 14:30:59-0300
Verifique em <https://validar.iti.gov.br>

Ricardo Luís Alves de Oliveira Ribeiro

Prof. Esp.

(Membro 1)

Documento assinado digitalmente

 **DIEGO DA GUIA SANTOS**
Data: 18/04/2023 19:13:52-0300
Verifique em <https://validar.iti.gov.br>

Diego da Guia Santos

Prof. Me.

(Membro 2)



Dados Internacionais de Catalogação na Publicação
Instituto Federal de Alagoas
Campus Maceió
Biblioteca Benevides Monte

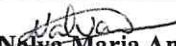
N244m Nascimento, Maria José do.
Mobilidade urbana : a importância de vias seguras para o ciclista utilizar a bicicleta em vias públicas / Maria José do Nascimento. - Maceió, 2022.
49 f.

Orientação: Prof. Me. Dartagnan Ferreira de Macêdo.
Trabalho de Conclusão de Curso (Administração Pública) - Instituto Federal de Alagoas, UAB- Polo Maceió. Maceió, 2022.

Arquivo no formato digital em PDF do trabalho acadêmico.

1. Ciclista. 2. Bicicleta – Vias Públicas. 3. Mobilidade urbana.
I. Título.

CDD:351.07


Náiva Maria Amaral
Bibliotecária – CRB-4/989

RESUMO

O presente trabalho visa fazer uma reflexão sobre a utilização da bicicleta em vias públicas, a partir do postulado de que é preciso considerar que a disposição do espaço físico representa, também, a posição da bicicleta no espaço social. Para se entender esta disposição, levar-se-á em conta tanto o histórico político-institucional, quanto a infraestrutura instalada, além dos aspectos morais e emocionais, que influem nos entendimentos que determinam a disposição material e comportamental do mundo social, o que foi feito através de incursão em grupos ligados ao cicloativismo, pesquisas bibliográficas, acesso a documentos, leitura de notícias jornalísticas ligadas ao tema. Revelou-se que o estabelecimento de novas ciclovias/faixas, o aumento dos ciclistas e campanhas de estímulo à utilização da bicicleta têm exigido uma mudança no padrão de comportamento durante os deslocamentos. Tal mudança não acontece de forma harmoniosa, pois tanto nas ruas quanto nas instituições públicas há um cenário litigioso. Neste aspecto, as ações dos coletivos da cidade são imprescindíveis, pois, além de constituir comunidades morais, produz constrangimentos públicos que possam contribuir para remodelar comportamentos.

Palavras-chave: Mobilidade. Ciclistas. Bicicletas. Vias.

ABSTRACT

The present work proposes to reflect on the use of bicycles on public roads. Starting from the postulate that it is necessary to consider that the layout of the physical space somehow represents the position of the bicycle in the social space. In order to understand this disposition, both the political-institutional history will be taken into account, also considering the installed infrastructure, as well as moral and emotional aspects, which influence the understandings that determine the material and behavioral disposition of the social world. The work demonstrates that the establishment of new bike lanes/lanes, the increase in cyclists and campaigns to encourage the use of bicycles have required a change in the pattern of behavior during displacements. Such change does not happen in a harmonious way, because both in the streets and in public institutions there is a conflicting scenario. In this aspect, the action of the city's collectives is fundamental, because in addition to constituting moral communities, it produces public constraints that contribute to remodeling behaviors.

Keywords: Mobility. Cyclists. Bicycles. ways.

SUMÁRIO

1 INTRODUÇÃO	5
1.1 Justificativa.....	6
1.2 Objetivos	7
1.2.1 Objetivo Geral	7
1.2.2. Objetivos Específicos	7
2 FUNDAMENTAÇÃO TEÓRICA.....	8
2.1 Mobilidade	8
2.2 A Bicicleta no Âmbito da Administração Pública	9
2.3 A Bicicleta nas Políticas Públicas.....	10
2.4 A A Bicicleta na Reestruturação da Política Nacional	11
3 METODOLOGIA.....	21
4 RESULTADOS E DISCUSSÃO.....	22
4.1 Grupos de pedal em Maceió atuam para mudar paradigmas no trânsito.....	24
4.2 A Educação no Trânsito como um Processo Civilizador	25
4.3 A educação no âmbito do Mobilidade em Maceió.....	28
4.4 Campanha de educação no trânsito: Prefeitura + ciclistas.....	30
4.5 Quando Morre um Ciclista.....	31
4.6 Programas que Contemplam a Bicicleta nas Políticas Públicas.....	37
4.7 Conflitos na Pista.....	40
5 CONSIDERAÇÕES FINAIS	41
REFERÊNCIAS	44

1 INTRODUÇÃO

A reivindicação dos grupos de ciclistas não é apenas por espaço e reconhecimento nas vias, mas também por um tipo de reconstrução dos hábitos dos motoristas, que é entendido pelos empreendedores morais dos movimentos como benéfico para a sociedade como um todo. Mas, ao se exigir mudanças restritivas, como a redução de velocidade nas vias, também tenciona ainda mais os conflitos entre modais. Assim, os comportamentos durante os deslocamentos vão sendo remodelados, não pela simples existência de um código de conduta, mas pela ação de constrangimentos durante conflitos, gerando julgamentos e sentimentos em torno das condutas.

Além disso, a análise de políticas voltadas para os deslocamentos nas cidades mostra que seu entendimento precisa ir além do que a legislação prevê e da impessoalidade da Administração Pública. Por trás destas abstrações, há uma infinidade de conflitos entre agentes que buscam fazer de seus entendimentos a expressão do Estado. Esta disputa, tanto nas ruas, quanto nas instituições públicas, envolve tanto aspectos discursivos quanto materiais, sendo que o vocabulário e as emoções acionadas não podem ser ignorados. A inclusão da bicicleta em políticas de deslocamento está inserida dentro de uma discussão maior, que é a apropriação do espaço urbano. O que está em jogo não é apenas a inclusão e o reconhecimento do ciclista enquanto parte do trânsito, mas também a reivindicação de uma nova concepção da cidade e seus usos, presente tanto em textos legais, quanto na ação de coletivos da cidade.

Esta discussão requer o condicionamento de práticas que não estão estritamente ligadas à presença do ciclista, mas também ao entendimento do papel do pedestre e ao comportamento dos motoristas. Desta forma, todos estes conflitos fazem parte de um processo civilizador que ocorre sobre os deslocamentos.

Por conseguinte, esses princípios de classificação não têm sua origem na 'natureza', mas em um trabalho social de produção das populações, elaborado segundo critérios juridicamente construídos, por diferentes instituições. Desta forma, ao se afastar de unidades preconcebidas que descrevem a realidade, pode-se entender melhor a forma como este olhar sobre o deslocamento por bicicleta se desenvolveu, até chegar em discussões que envolvem a mobilidade e o ciclista.

A maioria dos estudos sobre a temática estão situados na área de transporte, que é dominada por engenheiros e urbanistas, sendo que existe também algum destaque na área da saúde. A atenção acadêmica para a bicicleta veio da área da engenharia, do design e planejamento urbano. Estudos nestas áreas se concentram em encontrar fórmulas para o aumento do número de bicicletas como o principal meio de transporte urbano.

1.1 JUSTIFICATIVA

Diante da crescente necessidade e de tantas falas sobre a melhor alternativa para gerir o trânsito nas metrópoles, é importante que se tenha pesquisas que ajudem na elucidação dos melhores caminhos a serem seguidos, que verifiquem os fatores e agentes envolvidos, externalidades e benefícios de cada ação a ser adotada, de cada modal utilizado; o que dificilmente será conseguido em uma única pesquisa ou consulta.

Faz-se necessário esclarecer, para quem não utiliza a bicicleta como meio de transporte e que provavelmente não tem a devida consciência; da problemática envolvida, do que este ato representa, das reais necessidades dos ciclistas, bem como dos benefícios que o ato de optar por um veículo movido à propulsão humana proporciona para a saúde e o bem-estar dos que fizeram essa escolha, assim como para os que dividem as vias e demais participantes da cidade.

O conhecimento a respeito do tema ajudará a validar a opção dos ciclistas e a angariar novos adeptos no contexto da sociedade. Igualmente, poderá ajudar a despertar a empatia dos que ainda não aderiram a esse meio de locomoção. Poderá, ainda, fazer com que compreendam que não se trata de um modismo, mas de uma alternativa que está contemplada em lei e pode ser muito benéfica em termos pessoais e ambientais; por meio do incentivo em políticas públicas específicas.

Com o novo desenho e desempenho desejado para as cidades e a crescente onda de sustentabilidade, não é desejável que cidadãos e poder público repitam padrões do passado, sob risco de permanecerem estáticos e até mesmo como se estivessem remando contra a correnteza. Mas, para que as mudanças aconteçam, é preciso que novos atores venham se somar aos que já despertaram para o que vem ocorrendo no mundo com relação aos modais a serem utilizados na mobilidade, conscientizar, em grande escala, que não se trata de uma onda passageira, mas de

uma mudança que veio para permanecer, e que é tendência mundial, que ocorre em um gráfico linear ascendente.

Ao se tomar consciência da importância que os deslocamentos têm para a qualidade de vida e questões relacionadas à vida social das pessoas, bem como se dá o processo de mudança de determinados paradigmas, observando-se qual a função das políticas públicas e o que está preconizado em lei, ao verificar-se os benefícios oferecidos pela bicicleta no trânsito, um novo olhar é lançado sobre essa neonata realidade e pode-se constatar que veículos automotores individuais já não podem ser considerados como a única alternativa ideal e viável para que se faça os deslocamentos necessários nas vias e também percebemos como urge que o poder público ocupe seu espaço na implementação das condições necessárias e adequadas para que os adeptos de modalidades alternativas de transporte possam ocupar parte das vias com conforto, segurança e rapidez.

1.2 OBJETIVOS

1.2.1 OBJETIVO GERAL

Verificar as vantagens de se ter vias cicláveis nas cidades, compreendendo os processos envolvidos na elaboração e execução de projetos ligados ao tema e fatores que favorecem e colaboram com a aceitação dessa nova realidade.

1.2.2 OBJETIVOS ESPECÍFICOS

- Compreender se a Prefeitura de Maceió tem atendido a demanda por espaços para a circulação segura e confortável de bicicletas no trânsito da cidade.
- Entender como se dá o processo de mudança de pensamento e atitudes de outros participantes do trânsito frente à necessidade de dividir espaços de circulação com um modal diferente ao qual estão habituados.
- Descrever quais processos oportunizam que políticas públicas sejam elaboradas para promover o uso da bicicleta nas cidades.
- Apontar os ganhos advindos do fato de ser ter vias cicláveis, para quem a utiliza, para a cidade e demais cidadãos.

2. FUNDAMENTAÇÃO TEÓRICA:

2.1 Mobilidade

Objetivando que este trabalho seja capaz de oferecer o quadro proposto, alguns níveis acabam se relacionando. Luis A. Vivanco (2013), em seu livro “Reconsidering the bicycle: An Antropological perspectiv about a new (old) thing”, traduz um pouco dos questionamentos que se busca elucidar. Como aponta Vivanco (2013), mesmo que a decisão de se locomover de bicicleta pareça uma decisão puramente individual, as condições materiais, a forma como uma pessoa andando de bicicleta na rua é recebida, as representações sociais, ideológicas e históricas do ato de se locomover, assim como a sensação de segurança, o tipo de interação com outros meios de locomoção e o próprio status que isso gera podem ser determinantes.

Todas estas questões envolvem um emaranhado de interações atravessado pela ação pública, mas que não se limita nem à vontade política de um governo, nem a uma escolha individual. Isto depende fundamentalmente de uma concepção socialmente construída em torno do que é entendido por este ato e a forma como se dá importância ou não às medidas públicas voltadas para este fim. Todos os atos importantes que ocorrem no município, sejam por parte dos cidadãos ou do poder público, devem estar de acordo com o que estabelecem as normas municipais, sendo a prefeitura o órgão responsável pela deliberação, aplicação e fiscalização desses projetos e ações, o que se faz respeitando a Constituição Estadual e a Lei Orgânica Municipal, como expresso no trecho abaixo:

Sobre a função legislativa, KLERING; BERGUE; SCHRÖEDER; PORSSE; STRANZ; KRUEL ensinam que:

“Tal função diz respeito à análise e proposição, discussão e aprovação de Projetos de Lei, além de deliberar sobre outras espécies normativas internas, como Decretos Legislativos, Resoluções e outros atos. Essa atuação legislativa circunscreve-se à sua esfera de competência (Art. 30 da Constituição Federal), respeitando as reservas constitucionais de competência da União (Arts. 22 e 24) e dos Estados (Arts. 24 e 25), e está relacionada, essencialmente, às matérias de ordem administrativa, tributária e financeira de interesse local (Meirelles, 1995). O principal édito do poder legislativo é a Lei Orgânica Municipal – LOM, que representa uma espécie de “Constituição” do município, e consoante à qual toda a estrutura legal deve manter-se (Temer, 2001)”. [apud]

Na função executiva, a prefeitura, é auxiliada pelas secretarias municipais em sua busca pelo desenvolvimento econômico, político e social do município e objetiva

aumentar o bem-estar da população, bem como otimizar sua qualidade de vida. Percebe-se, aqui, a importância de tratar questões relacionadas à mobilidade urbana como fator que participa no processo de inclusão social, já que as pessoas precisam se deslocar para exercer suas diversas funções e papéis ao longo da vida.

Ao abordar as medidas e instituições da Prefeitura de Maceió, não se analisou apenas seu regimento e seus posicionamentos oficiais. Usou-se de uma forma mais ampla, considerando seu contexto geral. O estudo não foi direcionado apenas às estruturas políticas e à gestão do Estado, mas nos “modos de ação mais ou menos refletidos e calculados”, entendendo a instituição da prefeitura de forma multifacetada.

2.2 A Bicicleta no Âmbito da Administração Pública

Ao falar da questão da bicicleta em vias públicas, não se pode restringir à análise das medidas tomadas pela administração pública municipal, pois isso impede o entendimento do momento histórico e o emaranhado de relações em que o tema do deslocamento por bicicleta está inserido. O que acontece nas ruas e o entendimento destes acontecimentos pelos agentes é fundamental. Faz-se necessário, também, entender quem são os agentes que trabalham dentro da prefeitura e o que consideram sobre as políticas que implementam (FASSIN, 2013 p. 13-15). A transformação do deslocamento através da bicicleta é um problema público, traz consigo uma gama de significados, valores, afetos e ações que desafiam, dependem e se dão dentro de uma certa moral vigente, mas que só podem ser entendidos dentro de um quadro analítico cauteloso, que aborde estas questões num plano transversal que não é tão aparente. Para tanto, se fez necessário entender o momento histórico da cidade e quem são os agentes envolvidos.

Assim, a atuação da prefeitura foi entendida através de sua ação política, por meio dos métodos, técnicas e mecanismos que suas instituições dispõem para a aplicação prática das normalizações e procedimentos administrativos. Neste sentido, a ação dos agentes é essencial, pois é através deles que as ações da prefeitura se concretizam. Portanto, toma-se sempre o cuidado de “analisar racionalidades específicas, mais do que evocar constantemente o progresso da racionalização em geral” (FOUCAULT, 1995, p. 233).

Esse olhar se deu, então, de forma mais cautelosa, buscando entender como os regimentos e posicionamentos gerais da prefeitura são entendidos, interpretados e

aplicados pelos seus agentes quando leem a política de Estado, pois como descreve Fassin (2013), os agentes não só implementam a política de Estado “eles a fazem; eles são o Estado.”

Os agentes não estão isolados da sociedade onde vivem. Seus julgamentos e valores são atravessados por suas vivências fora de suas competências oficiais. As suas práticas, tanto pessoais quanto profissionais estão envoltas numa dinâmica de julgamentos e valores atrelados ao espaço social onde vivem, que, de forma geral, direciona seus atos.

2.3 A Bicicleta nas Políticas Públicas

Ao afirmar que a bicicleta é um elemento da cidade e para a necessidade de um novo projeto de cidade, aponta-se para a existência de um projeto que necessita incluir sua presença e que precisa ser revisto para que ela seja englobada no planejamento urbano, uma vez que pode contribuir diretamente para um ambiente de mobilidade mais democrático e sustentável (SANTOS; SANTOS, 2022).

Essa é uma dimensão importante para reflexão, como aponta Fassin (2013). Para entender a ação do Estado não basta se concentrar na produção de medidas e regimentos específicos, como se houvesse um único sentido hierarquizado de suas ações em sua relação com a sociedade. É preciso que se atente para suas instituições públicas no seu funcionamento regular, mas para além disso, é preciso ultrapassar o seu comportamento.

Para se identificar como ocorre a atuação do Estado, foi preciso entender como são pautadas suas decisões e ações; o que elas representam e almejam alcançar. Para tanto, foi preciso entender o que são políticas públicas, já que é através delas que a ação estatal se concretiza.

Nesse diapasão SOUZA (2006, p 24) ensina que:

Não existe uma única, nem melhor, definição sobre o que seja política pública. Mead (1995) a define como um campo dentro do estudo da política que analisa o governo à luz de grandes questões públicas e Lynn (1980), como um conjunto de ações do governo que irão produzir efeitos específicos. Peters (1986) segue o mesmo veio: política pública é a soma das atividades dos governos, que agem diretamente ou através de delegação, e que influenciam a vida dos cidadãos. Dye (1984) sintetiza a definição de política pública como “o que o governo escolhe fazer ou não fazer”.³ A definição mais conhecida continua sendo a de Laswell, ou seja, decisões e análises sobre política pública implicam responder às seguintes questões: quem ganha o quê, por quê e que diferença faz.

Pelo que se apreende dos diversos conceitos acima elencados sobre o que vêm a ser políticas públicas, pode-se perceber que, a partir de projetos, decisões e ações governamentais, elas visam garantir necessidades e direitos básicos dos cidadãos, o que evidenciou a importância de se ouvir os mesmos na hora de sua elaboração, para melhor eficácia destas respectivas políticas. Além do parecer técnico adequado, importante se faz que a comunidade civil possa contribuir com os projetos referentes à formulação e implementação das políticas.

2.4 A Bicicleta na Reestruturação da Política Nacional

Algumas das mudanças mais impactantes para a Administração Pública municipal vieram com a Constituição Federal de 1988, que inaugurou um novo pacto federativo no Brasil, reestabelecendo as competências dos entes federativos na República Federativa do Brasil. Com esta mudança, o status dos municípios mudou e eles passaram a ser tidos como membros efetivos da Federação. Na prática, isso significou uma reestruturação das políticas públicas, sendo que elas passam a ser construídas através de um modelo mais descentralizado, dando ao município mais autonomia para lidar com as questões locais.

Este processo desencadeou em uma série de revisões nas políticas públicas, sendo que com relação aos deslocamentos, mais especificamente, o maior impacto veio com a reformulação da Política Nacional de Trânsito e a Lei 9.503/1997, que originou o Código de Trânsito Brasileiro (CTB), vigente até hoje. O novo Código é a terceira configuração normativa nacional da política de trânsito. Antes dele, tivemos o Código Nacional de Trânsito de 1941 e o Código Nacional de Trânsito de 1966.

O CTB foi criado em 1997 e uma das principais mudanças que trouxe foi a ampliação das atribuições dadas aos municípios, os quais ganharam autonomia para definir o plano viário, fiscalizar, autuar e arrecadar com infrações de trânsito. Com isso, os municípios precisaram criar novas estruturas e definir os meios para exercer suas novas atribuições. Por isso, a municipalização do trânsito tem acontecido de forma gradual. Para que os municípios possam ser executores efetivos da nova política de trânsito, o CTB estipula que a formalização da integração seja efetuada previamente. Esta formalização, que é necessária para que a municipalização do trânsito aconteça, requer a criação de órgãos locais antes de serem homologados

junto aos órgãos estaduais e federais. Desta forma, o município precisa criar um órgão executivo de trânsito, uma junta recursal para as infrações aplicadas localmente, uma coordenação de educação para o trânsito e a comprovação de capacidade para as demais atribuições (SCHIMITD, 2013).

Especificamente para a circulação de bicicletas, o CTB, em 1997, reconheceu a bicicleta como um veículo de propulsão humana, com o direito de trafegar pelas vias das cidades e estradas do país, além de também reconhecer que os pedestres têm preferência sobre os ciclistas e estes têm preferência sobre os demais veículos.

Juntamente ao processo de municipalização do trânsito, a concepção de trânsito tem sido questionada e reformulada. Neste processo, o trânsito deixa de ser visto isoladamente, sendo englobado em políticas de mobilidade, que se relacionam com outras temáticas urbanas, como o próprio direito à cidade, a gestão do solo, a redução de impactos negativos e à sustentabilidade. Estas questões urbanas passaram a ganhar especial destaque a partir da promulgação da Lei Federal 10.257/2001, que estabelece o Estatuto da Cidade. O Estatuto regulamenta os dois artigos (182 e 183) da Constituição Federal de 1988 que se referem à política urbana. Essa lei é uma conquista, fruto de um histórico de reivindicações de mais de três décadas por diversos setores da sociedade, com destaque para os movimentos sociais pela reforma urbana, entendimento corroborado com os ensinamentos de Grazia (2003) e Souza (2003).

Em termos gerais, o Estatuto da Cidade trata dos instrumentos da política urbana e suas diretrizes. Seu objetivo é garantir o direito à cidade como um direito fundamental dos cidadãos, para que todos os habitantes possam desfrutar a cidade democraticamente. Ele surge como contraposição à concepção vigente de planejamento urbano praticada desde os anos 1970. Tal concepção consistia na idealização de um projeto de cidade.

O Plano Diretor de Desenvolvimento Integrado, atuaria até que a cidade se tornasse o modelo ideal desejado. Os movimentos da reforma urbana questionavam sobretudo a relação da legislação com a cidade real e sua responsabilidade com a cidade irregular, informal e clandestina (GRAZIA, 2003). Assim, o Estatuto da Cidade sugere um Plano Diretor que considere o que a cidade é de fato e que lide com a cidade como processo político (BRASIL, Estatuto da Cidade, 2001).

Segundo as diretrizes do Estatuto, é necessária a participação popular nos Planos Diretores, não apenas no processo de elaboração e votação, como também

na implementação e gestão das decisões. A intenção é que o Plano, então, passe a se constituir como um espaço de debate e negociação dos cidadãos, que deve ser revisto pelo menos a cada dez anos (BRASIL, Estatuto da Cidade, 2001. p.38-42).

O Estatuto da Cidade estabelecia que apenas as cidades com mais de 500 mil habitantes deveriam elaborar um Plano de Transporte Urbano Integrado, compatível com o Plano Diretor ou nele inserido. A questão da mobilidade passou a ganhar um destaque maior a partir da Lei n.12.587/2012 de Mobilidade Urbana, que ampliou não apenas o universo de cidades que devem elaborar o Plano Diretor e um planejamento de mobilidade urbana, mas o próprio enfoque do Plano em si. Esta lei foi resultante de um longo processo, que foi favorecido sobretudo com o início das atividades do Ministério das Cidades.

Com a mudança do governo federal, a criação do Ministério das Cidades, em 2003 foi também resultante das articulações dos movimentos pela reforma urbana. A última proposta de política urbana do governo federal havia sido implementada pelo regime militar (1964-1985) e desde 1986 esteve dispersa no âmbito do governo federal. Dentro do Ministério há um órgão que trata das questões de transporte e mobilidade: a Secretaria Nacional do Transporte e da Mobilidade Urbana – SEMOB. A SEMOB visa a implementação de uma Política Nacional de Mobilidade Urbana Sustentável. Cabe ressaltar que o Ministério das Cidades, define as diretrizes da Política Nacional de Desenvolvimento Urbano, mas é no município que ela é executada.

Desta forma, segundo o Planmob, 2015:

Cabe ao governo federal, por meio do Ministério das Cidades, definir as diretrizes gerais da Política Nacional de Desenvolvimento Urbano, entretanto cabem ao município (ou aos gestores metropolitanos, definidos por lei estadual) o planejamento e a gestão urbanos e metropolitanos. É nas cidades que os objetivos de participação cidadã e de garantia do direito à cidade para todos podem ser concretizados. O Ministério das Cidades atua no fortalecimento dessas competências, não apenas por meio de apoio financeiro, mas principalmente oferecendo a capacitação técnica de quadros da administração pública municipal e estadual, além de agentes sociais locais (BRASIL, Ministério das cidades, 2015, p. 18).

O Ministério descreve sua missão como assegurar o acesso das pessoas às cidades, levando em conta os princípios de desenvolvimento sustentável; tanto socioeconômico quanto ambiental, dispostos na Lei n. 12.587 (BRASIL, PlanMob, 2015). A Lei 12.587, que instaurou a Política Nacional de Mobilidade Urbana tal qual é entendida hoje, ficou dezessete anos tramitando no congresso, contando com

significativas mudanças na construção da lei, sendo que houve uma alteração fundamental do termo inicial de diretrizes nacionais passando de “transporte coletivo urbano” para diretrizes que englobam a mobilidade de forma generalizada, referindo-se à “Política Nacional de Mobilidade Urbana”.

A lei teve como base principalmente os artigos 21 e 182 da Constituição Federal. O inciso XX do artigo 21 estipula que a instituição de diretrizes para o desenvolvimento urbano é uma competência privativa da União. Já o artigo 182 estabelece que a responsabilidade da política urbana recai sobre o município, que deve assegurar “o pleno desenvolvimento das funções sociais da cidade e garantir o bem-estar de seus habitantes”.

A lei 12.587 não apenas reconhece, mas dá prioridade a meios de transporte não motorizados e ao transporte público coletivo, além de zelar pela integração entre os modais e serviços de transporte público urbano. Outro aspecto importante é que, antes, o Estatuto da Cidade dispunha apenas sobre a obrigatoriedade de plano de transporte urbano integrado para os municípios com uma população maior que 500 mil habitantes. Com a Lei 12.587/2012, a obrigatoriedade passa a ser para todas as cidades com mais de 20 mil habitantes.

A nova lei trouxe consigo a grande maioria de princípios e diretrizes da Política Nacional da Mobilidade Urbana Sustentável, elaborados no âmbito do Ministério das Cidades em 2004, mas que só tinham a capacidade de influenciar a política municipal de transporte urbano através de condições para financiamento e apoio do governo federal para políticas locais de transportes urbanos. A partir da promulgação da Lei nº 12.587 em 2012, passam a ter força de lei federal, sendo válida para todos os municípios brasileiros. Assim, entre os elementos que a lei prioriza, pode-se destacar, para este trabalho, fatores como a acessibilidade universal, o desenvolvimento sustentável, acesso igualitário ao transporte público, transparência e participação social no planejamento, controle e avaliação da política, segurança nos deslocamentos, equidade no uso do espaço público de circulação, vias e logradouros, prioridade dos modos de transportes não motorizados sobre os motorizados e dos serviços de transporte público coletivo sobre o transporte individual motorizado, integração da política de mobilidade com a de controle e uso do solo, a complementaridade e diversidade entre meios e serviços (intermodalidade).

O Artigo 5º da Lei 12.597/2012 define a “equidade no uso do espaço público de circulação, vias e logradouros” e a “justa distribuição dos benefícios e ônus decorrentes do uso dos diferentes modos e serviços” como princípio da política. Desta forma, a Lei rescreve que a Política de Mobilidade Urbana dos municípios deve reconhecer a existência das desigualdades no uso das vias e logradouros, assim como os custos do uso dos diferentes modos de transportes. A noção de equidade exposta na lei se configura como uma busca pela correção das externalidades negativas geradas pelos meios de transporte urbano, pelo uso intensivo dos meios de transporte individuais motorizados, que, segundo as pesquisas do IPEA (2003, 2011), são seus principais causadores.

A promulgação da lei traz uma certa segurança jurídica para que os municípios possam adotar políticas de priorização aos meios não-motorizados e coletivos em detrimento ao individual motorizado. Tal princípio no corpo da lei dá sustentação jurídica para que os municípios apliquem taxas ou subsídios visando priorizar modos de transporte de menor impacto, como, por exemplo, “pedágios urbanos”, cobrança de estacionamento na via pública, subsídio às tarifas etc.

Tais mecanismos de desestímulo do uso de veículos motorizados são versados no artigo 23 da lei 12.587 de 03 de janeiro de 2012:

Art. 23. Os entes federativos poderão utilizar, dentre outros instrumentos de gestão do sistema de transporte e da mobilidade urbana, os seguintes:

- I - Restrição e controle de acesso e circulação, permanente ou temporário, de veículos motorizados em locais e horários predeterminados;
- II - Estipulação de padrões de emissão de poluentes para locais e horários determinados, podendo condicionar o acesso e a circulação aos espaços urbanos sob controle;
- III - Aplicação de tributos sobre modos e serviços de transporte urbano pela utilização da infraestrutura urbana, visando a desestimular o uso de determinados modos e serviços de mobilidade, vinculando-se a receita à aplicação exclusiva em infraestrutura urbana destinada ao transporte público coletivo e ao transporte não motorizado e no financiamento do subsídio público da tarifa de transporte público, na forma da lei;
- IV - Dedicção de espaço exclusivo nas vias públicas para os serviços de transporte público coletivo e modos de transporte não motorizados;
- V - Estabelecimento da política de estacionamentos de uso público e privado, com e sem pagamento pela sua utilização, como parte integrante da Política Nacional de Mobilidade Urbana;
- VI - Controle do uso e operação da infraestrutura viária destinada à circulação e operação do transporte de carga, concedendo prioridades ou restrições;
- VII - Monitoramento e controle das emissões dos gases de efeito local e de efeito estufa dos modos de transporte motorizado, facultando a restrição de acesso a determinadas vias em razão da criticidade dos índices de emissões de poluição.

Oliveira Jr. (2012) nos alerta que quando a Lei 12.587 reforça a norma já estabelecida no CTB, dando a primazia dos transportes não motorizados sobre os

motorizados e do transporte público coletivo sobre o individual por automóvel, isso não se trata somente do cumprimento de regras de circulação do trânsito. Com a prioridade estipulada e reforçada na Lei da Mobilidade, os recursos orçamentários e de financiamento devem passar a ser destinados a políticas voltadas ao transporte público coletivo e ao não motorizado.

Um ponto importante desta nova dimensão é que amplia a abordagem de questões relativas à acessibilidade e mobilidade, que até então eram consideradas apenas dentro de políticas de transportes urbanos. Com a nova lei, tais categorias são pensadas além do transporte público de passageiros, buscando abranger todas as modalidades de transporte, sejam elas motorizadas ou não. Além disso, prima pela integração de políticas que estavam sendo pensadas isoladamente, integrando a mobilidade urbana com as outras políticas relativas ao desenvolvimento urbano – habitação, saneamento, planejamento e gestão do uso do solo que, como já foi ressaltado, recaem sobretudo na esfera municipal.

A partir deste entendimento, o município deve integrar a política de mobilidade no planejamento urbano, conjugando o transporte e o trânsito numa política que engloba também princípios de inclusão social e sustentabilidade ambiental. Portanto, dentro deste quadro legislativo, o município é parte fundamental nas atribuições referentes à mobilidade.

Ainda dando embasamento para a política nacional, foram publicados através do IPEA uma série de artigos a respeito dos impactos dos motorizados. Em uma publicação de 2012, por exemplo, é feita uma explicação do porquê deveria existir uma tributação aos veículos particulares motorizados:

Merece destaque particular o inciso III desse artigo, enquanto instrumento para a racionalização do uso dos veículos particulares motorizados. Sob critérios técnicos, a aplicação desse instrumento tem um alto potencial de reduzir o congestionamento de trânsito e impactar na qualidade do ar nas grandes cidades. Isso porque ao se impor uma taxa sobre o uso do veículo em uma via congestionada estar-se-ia, em princípio, internalizando a externalidade gerada à sociedade. Isso faria com que o indivíduo tomasse suas decisões de uso dos meios de transportes considerando os custos sociais que gera, e não apenas nos seus custos privados. Por sua vez, as receitas geradas por tal taxa estariam, necessariamente, vinculadas à aplicação exclusiva ao transporte público coletivo, tanto na infraestrutura quanto no subsídio à tarifa de transporte público. Trata-se efetivamente de um instrumento de tributação redistributiva, em que se poderia taxar o transporte individual motorizado para subsidiar o transporte coletivo e não motorizado (IPEA, 2012 p. 8).

Para facilitar o planejamento de mobilidade por parte dos Municípios, o Ministério das Cidades publicou dois Cadernos de referência para elaboração de

Plano de Mobilidade Urbana (PlanMob) – um em 2007 e outro em 2015 – através da Semob. Não se pode esquecer que o primeiro PlanMob foi publicado em 2007, quando a lei da mobilidade ainda não havia sido aprovada. O Guia PlanMob surgiu, então, como uma contribuição do Ministério das Cidades para estimular e orientar os municípios no processo de elaboração dos Planos Diretores de Transporte e da Mobilidade, que na época deveriam ser criados com base no Estatuto da Cidade. Mesmo sendo publicado antes da Lei 12.587/2012, o PlanMob já sugeria a importância estratégica do Plano de Mobilidade Urbana, incentivando sua elaboração em cidades com mais de 100 mil habitantes, de regiões metropolitanas e em regiões de desenvolvimento integrado.

Em tais cidades ainda seria possível reorientar modelos de urbanização e de circulação de maneira preventiva. Além disso, já dispunha de uma abordagem mais ampla do conceito de mobilidade:

O Estatuto da Cidade determina que todas as cidades brasileiras com mais de 500 mil habitantes elaborem um plano de transportes e trânsito, rebatizado pela SeMob de Plano Diretor de Mobilidade, ou na expressão simplificada aqui usada, PlanMob. Não é só uma mudança de nome, mas uma reformulação de conteúdo: a mobilidade urbana é um atributo das cidades, relativo ao deslocamento de pessoas e bens no espaço urbano, utilizando para isto veículos, vias e toda a infraestrutura urbana. Este é um conceito bem mais abrangente do que a forma antiga de tratar os elementos que atuam na circulação de forma fragmentada ou estanque e de administrar a circulação de veículos e não de pessoas (BRASIL, MINISTÉRIO DAS CIDADES, 2007 p. 15).

Após sancionada a Lei 12.587/2012, todos os municípios com mais de 20 mil habitantes deveriam elaborar, em até três anos após a vigência da lei (o prazo era abril de 2017), um Plano de Mobilidade Urbana responsável por colocar em prática as diretrizes da Lei, sob pena de não receberem recursos orçamentários federais destinados à mobilidade urbana.

Quando se fala da elaboração de um Plano de Mobilidade Urbana percebe-se que este necessita de uma análise aprofundada dos principais tipos de deslocamentos que ocorrem em um município, a fim de que as intervenções possam contemplar todos os modais envolvidos e, além disso, é necessário levar em consideração que a nova infraestrutura de transporte da cidade que está elaborando seu plano tem o intuito de padronizar os projetos de melhoria do Sistema de Mobilidade Urbana local.

No Brasil, em 1968, o à época, Ministério da Viação, criou um grupo de estudos para a integração da política de transportes – GEIPOT, mas políticas voltadas para o deslocamento por meio da bicicleta foram definitivamente postas em práticas na

década de 70. Com a crise mundial do petróleo, em 1973 correu por todo mundo, as fotos dos monarcas da Holanda e Dinamarca pedalando, publicadas em jornais de grande circulação por todo o globo terrestre com a seguinte frase: “Nós temos uma boa alternativa de transporte”.

Foi nesse ambiente que o Governo Brasileiro, ainda sob a égide de um regime ditatorial, passou a pensar na bicicleta como meio de transporte. Em março de 1976 a Empresa Brasileira de Planejamento de Transportes publicou o manual de “Planejamento Cicloviário – Uma Política para Bicicletas”. O respectivo manual versava sobre a utilização da bicicleta no Brasil e reconhecia o déficit nacional de políticas cicloviárias. Tal documento trouxe à tona exemplos de outras nações de políticas de incentivo ao uso da bicicleta como um meio alternativo de transporte, além de recomendações aos municípios.

Esta publicação abriu caminho para que projetos de infraestrutura cicloviária fossem implantados em todo país. Sobre isso, a SeMob diz que:

Nos anos 80, muitas cidades realizaram planos diretores de transportes urbanos, que incluíam estudos e projetos voltados à melhoria das condições de circulação e segurança de ciclistas e de suas bicicletas. À frente de muitos desses projetos estava o GEIPOT, que incorporou estas preocupações nos Estudos de Transportes Urbanos em Cidades de Porte Médio (ETURB_CPM). Em 1999, os dados levantados pelo GEIPOT, consubstanciados nos documentos Planejamento Cicloviário – Diagnóstico Nacional e Manual de Planejamento Cicloviário, constituíram as informações mais completas do setor (BRASIL, MINISTÉRIO DAS CIDADES, 2007a, p. 25).

O Diagnóstico Nacional elaborado pela GEIPOT trazia informações sobre o uso e a infraestrutura, os procedimentos e os resultados favoráveis aos ciclistas e à bicicleta em sessenta municípios, montando uma classificação dos municípios com melhores condições para as bicicletas. O Manual de Planejamento trazia normas, regras e exemplos de técnicas para a construção de infraestrutura em áreas urbanas, abordando recomendações sobre geometria, sinalização, dimensões de ciclovias, ciclofaixas, bicicletários e paraciclos. Além disso, tratava de aspectos sobre drenagem, pavimentação e iluminação de vias exclusivas ao tráfego de bicicletas (BRASIL, MINISTÉRIO DAS CIDADES, 2007^a, p. 25).

Apesar de terem sido os documentos mais densos que já haviam sido publicados pelo governo, com a extinção da GEIPOT no mesmo ano de sua publicação, estes documentos só foram distribuídos para os municípios em 2004. Neste ano o Brasil passa a ter, pela primeira vez, um programa voltado

exclusivamente para a bicicleta – o Programa Bicicleta Brasil, no âmbito da SeMob (Portaria nº 399/2004). O programa visava estimular os governos municipais a implantar sistemas Ciclovário e um conjunto de ações que garantissem a segurança de ciclistas, inserir e ampliar o transporte por bicicletas na matriz de deslocamentos urbanos, integrar o sistema de transporte por bicicletas aos transportes coletivos, reduzir o custo com transporte, principalmente da população de menor renda, estimular o uso de meios não-motorizados. Além disso, previa a capacitação pessoal para elaboração de projetos e implementação de sistemas Ciclovário BRASIL, (2012c).

Após a instauração do Programa Bicicleta Brasil em 2004, foram distribuídos através da SeMob os dois cadernos sobre mobilidade em bicicleta, elaborados no âmbito da GEIPOT. O objetivo do Programa é integrar a bicicleta nos sistemas de transportes, com equidade no uso dos espaços, promovendo a segurança para os ciclistas e demais agentes da circulação urbana. Para tanto, as suas metas são inserir e ampliar o transporte por bicicleta na matriz de deslocamentos urbanos, promovendo sua integração aos sistemas de transporte público. Além disso busca estimular os municípios a implantar sistemas Ciclovário e difundir o uso de meios não motorizados, inserindo-os no desenho urbano.

Em setembro de 2009, no Dia Mundial sem Carro a Semob lançou o “Projeto Bicicleta Brasil”, como parte integrante do Programa Bicicleta Brasil, com o objetivo de fomentar atividades para a elaboração participativa de um Plano de Ação. O projeto nunca foi concluído. Ele previa quatro etapas, mas apenas duas foram realizadas. Assim, tinha a etapa de Conferência Virtual, que foi realizada e contou com 159 propostas de 67 municípios direcionadas ao desenvolvimento do programa. Passando pela etapa de Oficinas, com a realização de duas oficinas de trabalho. A primeira interna, contando apenas com os servidores da SeMob, resultou em vinte e duas propostas a serem inseridas no plano de ação. A segunda oficina foi realizada com a presença de 56 pessoas, tanto de representantes estatais como da sociedade civil. A oficina sistematizou as propostas da conferência virtual e oficina anterior, resultando em 57 propostas finais para o plano de ação. As outras duas etapas, referentes à Consolidação do Plano de Ação, lançamento e divulgação do plano foram canceladas (XAVIER, 2011).

No documento constam as medidas programáticas, divididas em três diretrizes:
(1) consolidar a interação com os setores público, privado e sociedade civil – com o

objetivo estratégico de articulação e integração dos setores; (2) aumentar a infraestrutura cicloviária implantada – com o objetivo estratégico de fomentar o financiamento; e (3) instituir a cultura da bicicleta no Brasil, com o objetivo estratégico de instituir a educação e segurança no trânsito, BRASIL, SEMOB (2011).

O programa Bicicleta Brasil não prevê uma ação de execução – ele dá as bases para que os gestores dos municípios possam formular, através de publicação de material informativo e de capacitação, seminários, palestras, etc. A esfera de ação do programa, então se dá através da capacitação de gestores públicos para a elaboração e implantação de sistemas de transportes cicloviários, estímulo à integração das ações das três esferas de Governo; estímulo ao desenvolvimento tecnológico; fomento à implementação de infraestrutura para o uso da bicicleta e articulação com os programas federais de financiamento de infraestrutura de transporte e da mobilidade urbana. Essa articulação oferece aos municípios os meios para se alcançar o financiamento e informações sobre a instauração de tais políticas. Sendo assim, cabe ao município articular as bases ofertadas para a execução da política de mobilidade voltada à bicicleta.

3. METODOLOGIA

Nesse estudo, foi feita uma pesquisa explicativa, com abordagem qualitativa, sobre fatores que influenciam e atores envolvidos no ato de pedalar, começando com uma visão mais geral, para que se possa compreender a dinâmica envolvida na criação de novos espaços de circulação de bicicletas, bem como sinalizar a mudança cultural necessária para que o poder público compreenda a importância do tema e para que a inserção desse modal no trânsito se dê de forma harmônica para todos os envolvidos.

Para tanto, buscou-se, durante os anos de 2021 e 2022, pesquisas em materiais bibliográficos relacionados ao tema, vídeos de coletivos que discutem a temática, conversas com ciclistas locais, consultas a legislações, bem como foram feitas visitas virtuais em sites e jornais que contêm dados que ilustram as ideias defendidas neste trabalho.

Assim, buscou-se situar a cidade de Maceió nesse contexto, através de coleta de dados disponibilizados em sítios alimentados por coletivos que têm um comportamento mais ligada ao ativismo.

1) Com esse objetivo, a pesquisa seguiu aspectos da dimensão discursiva e levantamentos bibliográficos e documentais, tais como consulta ao CTB, Planmob, Estatuto da Cidade; além de observação da ação de coletivos ligados ao cicloativismo, que auxiliaram a pensar como o deslocamento de bicicleta se torna um problema público, de como os agentes se mobilizam em torno desta causa. Mas estes fatores entram na análise de forma auxiliar.

2) A curiosidade do estudo vai para além da decisão ou não de participar de um movimento ou de utilizar a bicicleta enquanto meio de deslocamento, não se limitando à rua onde as interações acontecem. Busca-se entender como os processos políticos, sociais e culturais que têm acontecido na cidade produzem entendimentos específicos sobre o espaço e o papel da bicicleta nos deslocamentos cotidianos da cidade, a ponto de tal ato passar a ser debatido e considerado na esfera pública.

Esta é uma abordagem diferente dos poucos estudos sobre bicicleta que foram feitos até então. No Brasil, boa parte da produção acadêmica sobre o assunto está ligada a área de arquitetura, urbanismo, saúde, educação física e engenharia, mas já se tem algum material na área de humanas. Os estudos desta área, de forma geral, se fixam em questões de análise de infraestrutura, ambientais, legislativas, além daqueles que relacionam o seu uso com questões de gênero, aspectos geracionais e ativismo.

É interessante perceber como as categorias “ciclista” e “mobilidade” aparecem relacionadas com certa naturalidade nos trabalhos. Propõe-se, aqui, que esta naturalidade seja desfeita. Embora estas categorias estejam hoje intrinsecamente ligadas ao ato de andar de bicicleta, o estabelecimento destes termos (assim como de outros que se relacionam a eles) merece atenção. Os princípios de classificação do mundo social, até mesmo os mais naturais, referem-se sempre a fundamentos sociais.

A análise dos dados, utilizou-se da leitura e interpretação de todo o material levantado, além dos manuais de boas maneiras, para entender como os padrões de hábitos e comportamentos foram condicionados em cada época, coagindo os indivíduos para agirem de acordo com as regras e tabus do comportamento vigente. Pode-se dizer que o que se vive hoje em Maceió, lócus deste estudo, é uma espécie de processo civilizador nos hábitos e regras de conduta nos deslocamentos cotidianos. Se nos voltarmos para as ações de educação, tanto da prefeitura quanto dos coletivos, podemos perceber que o que buscam é exatamente desnaturalizar

certos padrões de comportamento vigentes no trânsito da cidade, fazendo uso do código de trânsito – que, para além de regular e legislar, nada mais é que um manual de comportamento que condiciona as situações sociais de convívio durante os deslocamentos.

Durante o desenvolvimento do presente trabalho, sentiu-se a necessidade de uma maior quantidade de material bibliográfico a respeito da cidade de Maceió, bem como seria bastante interessante a promoção de uma pesquisa de campo, a exemplo da aplicação de questionários direcionados aos ciclistas e demais componentes do trânsito, assim como visitas às secretarias responsáveis pela organização da mobilidade na cidade.

4. RESULTADOS E DISCUSSÃO

A inclusão da bicicleta nos deslocamentos está inserida dentro de uma discussão maior, que é a apropriação do espaço urbano. Portanto, o que se discutiu não foi apenas a inclusão e o reconhecimento do ciclista enquanto categoria de deslocamento, mas também a reivindicação de uma nova concepção da cidade e seus usos, daquilo que os textos legais e os coletivos organizados chamam de democratização das vias. Isso requer o acondicionamento de práticas que não estão estritamente ligadas ao ciclista, como a redução da velocidade nas vias.

Este é um ponto que está presente em diversas campanhas dos coletivos ligados ao cicloativismo em Maceió. A reivindicação não é apenas do espaço na via, mas também por um tipo de condicionamento dos hábitos dos motoristas, que é entendido pelos empreendedores morais do movimento, conforme Becker (2008), como benéfico para a sociedade como um todo. Por outro lado, é um aspecto das campanhas que aumenta a tensão, tanto entre instituições do governo, quanto entre motoristas e ciclistas.

Estes conflitos fazem parte das mudanças estruturais. O aumento da infraestrutura cicloviária e do número de pessoas que usam a bicicleta é visível na cidade. Porém, ainda não existe um padrão de comportamento já estabelecido – não havendo consenso sobre como o ciclista deve se portar ou dos espaços que pode ocupar, nem mesmo entre aqueles que advogam pelo seu uso ou entre os órgãos governamentais.

O que fica evidente, então, é que a criação de categorias de espaço, programas e eventos não garante o governo sobre esta população. Isto só acontece quando há o reconhecimento social da questão nas práticas cotidianas do mundo social. Este curso implica num processo que age remodelando comportamentos através da generalização de concepções e julgamentos através de elementos civilizadores, como o constrangimento, indignação, vergonha, percepção de injustiças, etc.

A atuação destas relações na cidade de Maceió já chegou a constituir certo consenso – não sobre o que o ciclista significa, mas sobre a existência deste agente social no contexto urbano. O reconhecimento desta categoria, não só por parte daqueles que utilizam este meio de locomoção, mas pela sociedade em geral, revela-se um ponto fundamental. Com isso, não só o agente é identificado, mas também os espaços de circulação passam a ser problematizados e discutidos em diversas esferas da vida social. Aí está o papel do conflito enunciado por Elias (1994), como a evidência básica de um padrão de comportamento nascente.

4.1. Grupos de pedal em Maceió atuam para mudar paradigmas no trânsito

O papel do movimento da “massa crítica” na educação para o trânsito consiste em chamar a atenção dos motoristas para a presença do ciclista nas vias e pressionar para que os motoristas respeitem o seu espaço, bem como esclarecer a respeito dos benefícios do uso da bicicleta. Também são feitas bicicletadas da “massa crítica”, nas quais se reivindica que os motoristas tenham um novo modo de se relacionar com as estruturas criadas para a circulação da bicicleta e com o ciclista.

Muito mais do que vinculada à operação de uma legislação de trânsito a ser respeitada, é influenciada por uma nova economia moral (FASSIN, 2013) que se estabelece ao seu redor, que julga e coage o motorista à refletir sobre espaços certos e errados para sua circulação ou estacionamento – reflexão esta que antes estava ausente. Ela cria sentimento de indignação e julgamentos acerca do que é certo ou errado na postura durante os deslocamentos. Ao reprimir e vigiar o comportamento dos motoristas num grupo grande de ciclistas, o coletivo acaba passando duas mensagens principais: a primeira é a chamada de atenção para a presença do ciclista no trânsito e a segunda é o constrangimento público daqueles que não respeitam o espaço destinado aos ciclistas nas vias.

Por vezes, simples participantes de pedal em grupo também se engajam na circulação de campanhas online, abrindo uma grande discussão sobre o tipo de campanha a se fazer, que atitude tomar. Algumas dessas discussões, por vezes, promovem uma repercussão bastante polêmica entre os próprios ciclistas.

A partir de determinado momento, além das pedaladas grupais, parte dos ciclistas começou a se engajar, a se dedicar ativamente à política envolvendo a bicicleta na cidade. Assim, as plenárias passaram a ser periódicas e o contato com representantes políticos se intensificou. As cobranças do movimento passaram a ser divulgadas através de campanhas virtuais e panfletagem para a população, sendo promovidos também encontros com gestores públicos de Maceió.

Algumas mensagens e imagens ajudavam na construção de casos que ligavam incidentes envolvendo bicicletas com a política pública; atitude esta bastante relevante, pois o grupo passa a agrupar situações que estavam envoltas em certo tipo de invisibilidade, dentro de casos de responsabilidade pública.

A análise destas imagens ajuda na compreensão das campanhas do grupo e o seu entendimento e narrativa sobre as ações e políticas públicas. Pode-se dividir estas imagens em três categorias: denúncias, demandas e normativas.

As denúncias correspondem a uma dimensão fundamental da ação do coletivo, pois é a partir delas que as percepções do grupo a respeito das ações públicas e dos demais agentes relacionados ao deslocamento através da bicicleta são circuladas para uma audiência maior, para além do grupo.

Este foco na presença da bicicleta nos deslocamentos cotidianos da cidade em detrimento da normatização do comportamento do ciclista tem sido mantido, sendo que os momentos de maior mobilização se dão quando acontece algum acidente ou restrição à circulação de bicicletas. De forma geral, estes períodos de maior e menor mobilização indicam que a ação política destes grupos está atrelada à simpatia e identificação emocional daqueles que acompanham suas campanhas. Por isso, a categoria vítima possui uma alta expressividade cumprindo um papel fundamental neste tipo de atuação. Assim, o papel de educação destes grupos se dá através da construção de comunidades emocionais (JIMENO, 2010), que atuam politicamente em prol de objetivos comuns.

4.2. A Educação no Trânsito como um Processo Civilizador

Em “O Processo Civilizador”, Elias (1994) aborda como as interações produzem certos padrões de comportamentos que passam a compor as estruturas sociais. Para ele, essas estruturas se materializam através da conduta, dos hábitos, valores e representações sociais. Em sua concepção, a civilização ocidental passou por mudanças do comportamento que se deram vagarosamente, através de processos psíquicos gradualmente moldado durante séculos. Elias concebe que todo ser humano é influenciado pelo comportamento dos outros, por isso buscou nos manuais de etiqueta, livros de comportamento e documentos históricos como foi sendo moldado o comportamento humano.

Os manuais ensinavam como se comportar na mesa (lavar as mãos antes da refeição, não limpar o nariz com as mãos, não cuspir por cima da mesa, não limpar os dentes com a faca, etc.). O conceito de cortesia ia além da normatização da vida aristocrática, também influenciando na mentalidade e nos sentimentos do homem medieval. Esse condicionamento teve continuidade na renascença, quando a vergonha e a repugnância começaram a fazer parte das relações sociais e o conceito de *civilité* (civildade) substituiu o conceito de (cortesia).

Neste período Elias (1994) chama atenção para o tratado de Erasmo, que fez um retrato de como as formas de comportamento e as situações sociais e de convívio estavam adquirindo sentido e significado no mundo moderno. Elias alerta para a naturalidade dos comportamentos dos medievais, que eram naturais e socialmente aceitáveis e de como o sentimento de nojo, repugnância ou vergonha foram construídos socialmente, são típicos do homem moderno civilizado. Ao analisar manuais produzidos até o século XVIII, percebe-se que embora as formas de comportamento ensinadas nesses manuais tivessem surgido na classe aristocrática, elas foram se difundindo por toda sociedade. Além disso, a mudança de hábitos não se deu por questões de higiene, mas pelos impulsos e emoções como a repugnância, o medo ou a vergonha que foram alimentados e reproduzidos tornando-se ritualizados.

Nesta Sintonia, Elias (1994, p. 134), explica que:

O novo padrão não surge da noite para o dia. Algumas formas de comportamento são proibidas não porque sejam anti-higiênicas, mas porque são feias à vista e geram associações desagradáveis. A vergonha de dar esse espetáculo, antes ausente, e o medo de provocar tais associações, difunde-se gradualmente dos círculos que estabelecem o padrão para outros mais amplos, através de numerosas autoridades e instituições.

Com o estabelecimento de novas ciclovias/faixas e o estímulo para a utilização da bicicleta enquanto solução de sustentabilidade e mobilidade, a cidade tem passado por mudanças na disposição física da infraestrutura viária e também feito campanhas pró-bicicleta. Estas mudanças têm exigido uma mudança no padrão de comportamento, através de processos psíquicos que estão sendo gradualmente remodelados, não somente através da iniciativa de órgãos públicos, mas também através da popularização e assimilação destes costumes.

Durante a volta de um evento organizado pela AAC (Associação Alagoana de Ciclismo), estavam na orla de Maceió, um grupo de aproximadamente 8 pessoas. Na ciclofaixa, havia dois carros estacionados, em frente a uma barraca de lanche. Todos pararam em frente aos carros, sem falar uma palavra. Alguns apertaram as campainhas das bicicletas e nada mais. Houve constrangimento geral e um silêncio, tanto entre os ciclistas como entre aqueles que estavam lanchando. Algumas pessoas começaram a filmar com o celular. Após cerca de dois minutos com todas as bicicletas paradas, os motoristas vieram e retiraram seus carros da pista e os ciclistas continuaram seu caminho, ainda em silêncio. Esta batalha silenciosa pelo espaço da ciclovia é um bom exemplo do papel fundamental dos constrangimentos nos processos civilizatórios. As pedaladas e ações da Massa Crítica e de vários outros grupos de pedal constroem os motoristas a tirarem seus carros estacionados nas ciclofaixas. Atualmente, muitos ciclistas, pedalando solitariamente, utilizam seu celular para registrar contravenções, tipo uso do espaço da ciclovia como estacionamento, para colocação de coletores de lixo de apartamentos, utilização da ciclovia por veículos motorizados. Estas imagens e vídeos são levadas para os grupos de pedal e divulgadas nas mídias. Também são levadas a órgãos competentes, pedindo que providências sejam tomadas.

Também cumprem este papel. Assim, como descreve Elias (2006) os comportamentos vão sendo remodelados por serem considerados feios, ou constrangedores à vista e geram associações desagradáveis. O termo “*mautorista*” por exemplo, é um pejorativo utilizado pelos ciclistas para descrever aqueles motoristas que “não respeitam o ciclista”. A vergonha de dar esse espetáculo, antes ausente, e o medo de provocar tais associações, vai aos poucos se difundindo dos círculos que estabelecem este padrão (os ciclistas) para outros mais amplos, através da ação do constrangimento e embaraço, mas também da ação de numerosas autoridades e instituições.

As frases das faixas escolhidas para educar os motoristas também são um bom material para se pensar este processo. Então, enunciados como “Respeite a preferência do ciclista quando o sinal estiver aberto. Sinal fechado? A preferência é do pedestre!”, “Ciclista na pista tem preferência. Respeite o 1.5m”; “Lugar de bicicleta é na rua, no sentido do trânsito e nas faixas laterais da via”; “Precisa parar? Faça isso ao longo da ciclovia e não sobre ela. Infração grave” expõem situações que os ciclistas mobilizados já cobram nas ruas, mas que não são costumes dos motoristas. Isso evidencia o caráter gradual de um processo civilizador. Se a mudança nas normas de etiqueta começava pelos nobres e só depois foi sendo disseminada por outras camadas da sociedade ocidental, a mudança de comportamento no trânsito em Maceió tem sido reivindicada por ciclistas, que conseguiram um respaldo público para suas campanhas de ‘conscientização’ e que gradualmente passam a ser incorporadas pelos outros agentes envolvidos nos deslocamentos diários, embora com conflitos.

O que causa indignação e os ciclistas consideram como “falta de respeito”, muitas vezes nem se passa pela consciência do motorista. Hoje é um consenso que dirigir na contramão é um absurdo, pois pode colocar vidas em risco. Porém, ao passar muito próximo a um ciclista, o motorista também coloca uma vida em risco, mas não é consenso que isso seja um absurdo, porque ainda não há consenso.

E não são raros os depoimentos de ciclistas sobre motoristas buzinando e gritando “vai pra calçada!”, tanto nos encontros da “massa crítica”, quanto nas suas mídias sociais. Portanto, não é o ato de colocar uma vida em risco em si que causa indignação e o consenso sobre o absurdo, mas a própria ideia consensual sobre o que é absurdo que causa indignação. Este não é um processo natural, ele é socialmente construído. Desta forma, podemos dizer que a mobilização da indignação no trânsito age, para fazer analogia à teoria de Elias (1994), como o advento do nojo ou da repulsa na popularização das normas de etiqueta no que diz respeito aos hábitos à mesa.

4.3. A educação no âmbito do Mobilidade em Maceió

A CicloMobi, em Maceió, tem agido de forma bastante peculiar, se comparado aos outros grupos da cidade, por assumir um posicionamento mais ativista. Além da produção de dados sobre a cidade, como a contagem mensal, pesquisa de origem e destino e perfil dos ciclistas, organizar palestras e oficinas de conserto de bicicletas,

o coletivo também tem patrocinado o Desafio Intermodal, que avalia a eficiência de cada meio de transporte utilizado nas vias da cidade.

Em algumas dessas pesquisas, pode-se constatar que o uso de bicicleta não é restrito a alguns perfis/tipo de pessoas e que muitas outras utilizariam a bicicleta se algumas prerrogativas fossem atendidas, a exemplo de mais ciclovias (pista exclusiva e segregada para circulação de bicicletas), placas e demarcações de sinalização, mais bicicletários seguros e mais respeito aos ciclistas. É de suma importância constatar e tornar público essa demanda que é contida pela falta de estrutura cicloviária, afim de pressionar para políticas e investimentos públicos na área.

Sobre o tema, Cortez e Vaz (2013c, p. 2)

No caso da utilização de bicicletas em Maceió pode-se identificar primeiramente as potencialidades: o fato de a cidade de Maceió ser agraciada pela brisa marinha, a pouca incidência de chuva, o sol raiando durante quase todo o ano e a topografia predominantemente plana (60% do seu território), constituem fatores que favorecem boas condições à prática do ciclismo; a revisão do Projeto de Lei do sistema cicloviário; a inserção de infraestrutura cicloviária de tráfego para os novos projetos de vias estruturantes; e da contínua promoção de passeio ciclístico, inclusive em datas comemorativas, reforçando a imagem positiva da bicicleta no contexto urbano.

Pelo que os estudiosos do uso de bicicleta falam a respeito de Maceió, ela pode ser considerada uma cidade ciclável, já que propicia o uso desse modal de transporte, ao não terem grandes elevações no percurso entre os bairros e as distâncias a serem percorridas serem pequenas, facilitam o deslocamento. Ainda existe a questão cultural, que tem sido sendo bem trabalhada em favor desse modal, aumentando o número de adeptos e simpatizante. Tais aspectos podem levar o poder público a direcionar um novo olhar nesse sentido.

O estímulo ao uso da bicicleta trará benefícios não só para aqueles que vierem a adotar esta como meio de transporte, mas também para todos os demais modais, pois ocorre uma melhoria do trânsito ao redor das áreas beneficiadas com as ciclovias; e também trás benefícios ao comércio; ao meio ambiente; à segurança entre outros que podem ser constatados através de diversas pesquisas.

Em 2011, alguns ciclistas, juntamente com o Fórum Alagoano de Passeios e Calçadas, elaboraram um relatório que foi finalizado com uma série de recomendações de ações a serem tomadas pela prefeitura e Ministério Público de Maceió, o qual foi protocolado junto às autoridades e secretarias responsáveis pelo tema. Entre as ações sugeridas, constava a implantação de ciclovias interligadas que se conectem ao centro da cidade; implantação de bicicletários, campanhas educativas

e informativas, que cheguem além da legislação aplicada, afetando as formas de conduta de pedestres, ciclistas e motoristas e promovendo o bom convívio e compartilhamento das vias.

Atualmente, grupos ciclísticos apoiam o Dia Mundial De Bike Ao Trabalho, lutam pela conclusão da ciclovia que está sendo construída no canteiro da Fernandes Lima, apontando para a demanda por este espaço. Alguns ciclistas se mostram desejosos de uma ciclofaixa provisória na Fernandes Lima até a ciclovia oficial ficar pronta.

O dia De Bike ao Trabalho é inspirado no *Bike To Work Day* - evento anual realizado em vários países para promover a bicicleta como meio de transporte para o trabalho. O evento acontece nacionalmente na segunda sexta-feira do mês de maio. Mais informações em: <http://debikeaotrabalho.org>

Já nos relatórios disponibilizados pela CicloMobi, encontra-se sugestões para os gestores públicos, baseadas nas observações feitas durante as contagens de ciclistas. Assim, o grupo recomenda a implantação de ciclofaixas onde não seja possível colocar ciclovias, reparo, sinalização e nivelamento de buracos que se encontram nas ciclofaixas existentes, bem como dar continuidade ao trabalho de conclusão da ciclovia em construção da Av. Fernandes Lima.

Neste sentido, pode-se perceber que a atuação do CicloMobi com relação à educação se dá através da produção de dados, que colocam a circulação de bicicletas numa variável da população, tornando casos isolados em estatísticas de deslocamento. Estes dados desbloqueiam a demanda por estruturas específicas. Além disso, como se pode observar nas sugestões dos relatórios, seus textos buscam constante diálogo com as instituições públicas, a fim de sugerir ampliação ou melhora na infraestrutura, campanhas de educação ou até mesmo na avaliação de campanhas.

Neste sentido, considerando-se 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 grupo 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, de acordo com sua própria concepção, que valoriza o deslocamento por bicicleta em detrimento de outros tipos

de deslocamento. O apoio à bicicleta, como foi provado, já existe e a pré-disposição em adota-la como meio de transporte também.

4.4. Campanha de educação no trânsito: Prefeitura + ciclistas

A campanha pensada pelos ciclistas, desta forma, buscava educar o motorista para o direito do ciclista de usar a via e a distância que o carro precisa estar ao ultrapassá-lo. Das dez sugestões de faixa, apenas uma se direcionava ao ciclista, orientando a sinalização de suas intenções.

Neste embate e na forma como a campanha foi apresentada é possível perceber as diferentes concepções do que ela deveria ser. Para os ciclistas que estavam envolvidos com a campanha desde janeiro, quando ela ainda estava no âmbito da “massa crítica”, o mais importante era ela cumprir o papel de alertar os motoristas para a presença do ciclista no trânsito, a fim de garantir sua segurança através da sinalização de sua presença, sobretudo nos pontos mais críticos da cidade, que foram levantados pelo grupo. Para a agência de publicidade o essencial era passar uma mensagem pacifista, humanizando as relações ao dizer que o “trânsito é feito de pessoas como você”, tendo como imagem um mesmo personagem nas condições de pedestre, ciclista e motorista. As críticas à campanha foram aumentando conforme aconteciam novos registros de acidentes: A grande questão no efeito de dinamização de Bourdieu (2014), é que sua eficácia necessita da aptidão de fazer acreditar que ele mesmo é não é apenas um ponto de vista. Para isso, é necessário que ele faça crer que é um ponto de vista sem ponto vista.

A análise das ruas após a instalação das faixas nos faz perceber que na dinâmica de sinalização já existe uma certa hierarquia entre os recursos utilizados para orientação do trânsito. A sinalização de trânsito da cidade está feita a partir de placas permanentes, como proibido estacionar, conversão proibida, preferencial, etc. Apenas as sinalizações referentes à presença do ciclista na rua foram feitas através destas faixas, que não duraram muito – cerca de dois meses após a instalação das faixas, quase nenhuma perdurou e, muitas delas estavam deterioradas ou fixadas de forma que impossibilitavam sua leitura.

Neste sentido, o que os ciclistas estavam esperando como o efeito de divinização do Estado, não foi eficaz. Isso porque ele dependeria da capacidade de fazer crer que aquele não é um ponto de vista, mas o “certo”. Porém, num ambiente

em que o certo e o errado são pautados majoritariamente pela sinalização vertical através de placas permanentes, as faixas não foram suficientes para generalizar esta concepção de “certo”. Essa execução deixou os ciclistas envolvidos na produção da campanha desconfiados.

A baixa durabilidade e visibilidade das faixas, a execução desta campanha deixou claro que aquilo que os envolvidos queriam tornar universal era um ponto de vista em embate que, além disso, estava perdendo na disputa de concepção interna das instituições da prefeitura sobre o que é trânsito entre o Programa, e o órgão responsável pela instalação das campanhas na rua. Este conjunto de acontecimentos fez com que as políticas para bicicleta fossem pensadas até mesmo por aqueles que não faziam seu uso.

4.5. Quando morre um ciclista

A morte de um ciclista acende a luz amarela para um problema que já se tornou familiar em vias que precisam de sinalização adequada e sofrem com a ausência de agentes de trânsito. Um dos acidentes aconteceu na Avenida Pierre Chaila, no bairro de Jacarecica, e deixou a população impressionada devido à sua violência. Segundo testemunhas, um automóvel teria passado por cima da vítima, sem prestar socorro. Morte de ciclista chama a atenção para o perigo. Podemos ver que a bicicleta já está sendo tratada como um elemento do trânsito e problematizada na cidade. O atropelamento causou a indignação pública e foi ainda mais alarmado pela ação de coletivos organizados na cidade, que logo após o ocorrido puxaram um protesto em memória ao falecido, que também foi veiculado na mídia local.

Por conta desse acidente uma série de protestos ocorreram. Enquanto alguns ciclistas faziam suas falas, outros estendiam faixas de protesto. Uma dizia “Omissão e descaso. Um ciclista a menos. Prefeitura de Maceió, até quando?”, apontando para o entendimento de que o ocorrido não foi um fato isolado, mas fruto da negligência da Prefeitura com relação a circulação de bicicletas no trânsito. Outra faixa, que os manifestantes estendiam em frente aos carros quando o sinal fechava, solicitava “Compartilhe a via, respeite 1,5 metro”, num tom educativo direcionado aos motoristas.

Após a concentração, o ato seguiu em cortejo de bicicletas até o local do acidente. No início do cortejo, os manifestantes gritavam “atropelar ciclista não é

acidente!”. Os gritos chamavam a atenção dos moradores da vizinhança que espiavam de suas janelas e sacadas, de quem estava nos bares e lanchonetes do local, que por vezes aplaudiam ou manifestavam apoio. Os participantes do ato foram aos poucos parando os gritos, chegando em total silêncio ao local do atropelamento, onde foram feitas duas barreiras para impedir a circulação de veículos.

As primeiras *Ghost bikes* foram criadas em St. Louis, cidade do estado americano Missouri, em 2003. Atualmente o ato se estende por todo o mundo, contando com mais de 650 homenagens espalhadas por um total de 28 países, segundo o site oficial da Ghost Bike. As Ghost bikes são homenagens à memória de ciclistas mortos ou atingidos na rua, que consistem na fixação de uma bicicleta pintada de branco no local do acidente.

Enquanto a bicicleta branca era fixada no local do acidente, num muro à sua frente era pichada a frase “Atropelar ciclista não é acidente” e simultaneamente se desenhava no chão o entorno de um corpo em branco, fazendo referência a marcas de investigação criminal.

Um carro da Guarda Municipal apareceu e deu cobertura aos manifestantes, fiscalizando e apoiando o desvio dos carros. Depois da instalação da bicicleta, as barreiras foram desfeitas e os manifestantes seguiram, fazendo uma última parada em um posto de gasolina, próximo ao local. Neste momento, o microfone foi novamente aberto.

Retomo aqui algumas das falas, que foram selecionadas em um vídeo feito por um dos participantes do evento, falas a seguir expostas:

FALA 1:

“Eu moro aqui e ninguém respeita. Parece que a bicicleta é algo anormal, os caras não querem respeitar nada. Como se a rua fosse exclusiva dos carros. Eles não querem saber se há sinalização. Até sinal fechado eles querem passar por cima, não há respeito. Tanto de motorista de ônibus, de carro não tem respeito.”

FALA 2:

“Enquanto está morrendo um cidadão, um pai de família, atropelado pela irresponsabilidade do poder público, nós vamos continuar a fazer este movimento aqui. Mas, a família vai ficar desassistida, o filho não vai mais ter o pai para ver em

casa. É disso que a gente está falando. Não é de um ciclista maluco na rua, não.

FALA 3:

“É a segunda Ghost bike num período em menos de cinco meses, em quatro meses e meio. Eu fico muito triste de a gente ter que fazer este ato hoje.”

No entendimento do primeiro agente citado, a questão do respeito fica em evidência, mas esse respeito sofre nuanças entre a falta de respeito dos motoristas com os ciclistas e com relação à legislação e sinalização de trânsito. Entretanto, o mais fundamental é a forma como ele chama a atenção para a vivência da disputa do espaço da via entre os agentes que a ocupam, evidenciando que não percebe nesta interação o reconhecimento da bicicleta enquanto ocupante legítima da via por parte dos motoristas. Além disso, retrata o ciclista enquanto vítima da falta de respeito à sinalização e legislação de trânsito.

A segunda fala aponta para a responsabilidade de agentes que não estão diretamente, ou ativamente, participando das interações ocorridas nos deslocamentos cotidianos, apontando para o papel que “o poder público” e o “empresário de ônibus” tem nas ocorrências ligadas com os deslocamentos por bicicleta. Isso nos mostra que, segundo sua percepção, a interação na circulação não é um fato isolado, desconectado de outras relações.

O manifestante não se dirige somente para aqueles que participam ativamente das interações ocorridas nos deslocamentos cotidianos (carros, motos, ônibus, pedestres, bicicletas), mas também entende a responsabilidade das ocorrências dos deslocamentos por aqueles que estão (ou deveriam estar) por trás delas. Essa percepção de responsabilidade do “poder público” e empresários nas interações de deslocamentos por bicicleta já aponta para o entendimento do conflito como um problema público, que precisa ser tomado enquanto tal.

Além disso, pode-se perceber o investimento do manifestante em qualificar positivamente o ciclista, defendendo sua imagem como “pai de família”, não sendo um “ciclista maluco”. Por que é necessária esta qualificação? O que isso pretende revelar? Este cuidado de construir uma imagem positiva, as palavras escolhidas para falar sobre quem se refere e como se refere, revelam também uma certa percepção de como quem se locomove de bicicleta é encarado no cotidiano da cidade e qual a

imagem que se tenta passar pelo movimento. A morte ocorrida estampa os jornais e mobiliza os manifestantes.

Há uma mobilização do aparato municipal em torno da locomoção através da bicicleta. A responsabilização sobre o acontecimento foi também reconhecida pela prefeitura, ao anunciar, através da nota, sua mobilização para reforçar a sinalização de presença das bicicletas no trânsito. O pronunciamento da prefeitura também mostra que a percepção do acidente enquanto um problema público não se restringiu aos manifestantes.

Este reconhecimento não parou no Executivo. Durante a plenária da Câmara Municipal de Maceió, formalizado para também apreender os valores e emoções que atravessam as políticas e práticas dos agentes. Este incidente, a mobilização de um grupo em torno dele, a repercussão midiática e o entendimento dele enquanto um problema público desempenhou uma agência importante na cidade, ao ponto de constranger o programa responsável pelas políticas para bicicleta a se pronunciar publicamente sobre o assunto e parar a câmara municipal num minuto de silêncio. Assim, argumenta Fassin (2013), deve-se ir além de uma dimensão abstrata e neutra que o Estado busca passar, para uma realidade que se dá de forma concreta e situada, que se materializa nos indivíduos e se inscreve em uma dada temporalidade. Portanto, ao examinar as relações que se estabelecem entre a população e os agentes, em vez de “pessoa coletiva” desmaterializada, “poder público” ou a “administração”, vamos nos concentrar nos indivíduos que as constituem, seu contexto e suas razões históricas.

Ao andar pelas ruas e também ao acompanhar grupos virtuais voltados aos usuários de bicicleta, não raras vezes pode-se observar denúncias de carros oficiais invadindo as ciclovias da cidade. Este é um ponto a se considerar: se o carro de um agente da prefeitura invade uma ciclovia, que é um espaço destinado exclusivamente ao tráfego de bicicleta, o ato em determinado momento passa por um julgamento moral, sendo que no momento vivido o agente não julgou ser um problema suficientemente grande para impedi-lo de o fazer. O Estado também está presente na ação deste agente, que não somente aplica a política de Estado, mas, ao mesmo tempo, produz a ação pública. E vemos aí uma dinâmica transversal – a moral criada na sociedade em que o agente vive dá a ele as regras de suas ações. Assim, afirma Fassin (2013, p. 18): “não é apenas o estado que dita a política aos agentes, mas também são os agentes que fazem a política do Estado”.

Para entender o contexto das relações expostas, não é possível ater-se aos simples pronunciamentos do programa como a posição geral da prefeitura. Esta se configura como um campo (Bourdieu, 2003) onde existem oposições entre seus agentes, departamentos e instituições – que desempenham os mais variados papéis no planejamento e execução de seu funcionamento. Não se pode ignorar também a agência de outros órgãos, instituições da sociedade civil e eventos que se relacionam diretamente com as ações e posicionamentos das instituições prefeituras, como pudemos ver com a *Ghost Bike*.

Há, na instauração de regras, na criação de programas e nas ações das instituições públicas a influência direta de questões morais, que estão sempre associadas ao racional e ao emocional, sendo que não podem ser entendidas sem considerarmos os agentes envolvidos. Fassin (2013) aponta para a importância das economias morais e subjetividades morais e seu papel nas instituições públicas. As economias morais representam a produção, circulação e apropriação de valores e emoções, caracterizadas por um momento histórico e um mundo social específico. Elas se dão na forma que uma sociedade é constituída através de julgamentos e sentimentos, criando uma espécie de senso comum e apreensão coletiva de determinado problema. Isto fica bem ilustrado com o advento da morte do ciclista e a forma como ela foi abordada.

A morte do homem que se locomovia de bicicleta, mobilizou emocionalmente o grupo de ciclistas num ato. Este pesar não somente se restringiu aos manifestantes, sendo inclusive partilhado na nota veiculada pelo programa, que se “solidariza neste momento de grande dor”, além do minuto de silêncio na Câmara. O entendimento do incidente como um problema público, que compete ao “poder público” também é partilhado para além dos manifestantes, sendo que as medidas anunciadas pela prefeitura futuramente seriam para evitar situações semelhantes. Não se pode desconsiderar esta carga emocional do evento, pois isso impediria o entendimento da ação da prefeitura.

Vê-se, então, que as questões morais não se limitam e nem se produzem somente no interior do Estado, elas perpassam toda a sociedade. Para entender os trabalhos morais das instituições é preciso analisar a tensão no espaço público. Por isso, não se pode ignorar a produção de significados, valores e afetos que ocorrem fora de seu funcionamento.

Todos estes fragmentos e situações descritas até agora, levam à compreensão de que o deslocamento através da bicicleta tem sido refletido e tem envolvido diversas pessoas que nas mais variadas situações da vida urbana pensam, agem, sentem e julgam a seu respeito. Este tipo de deslocamento é parte do cotidiano da cidade, estando imerso nas mais variadas relações sociais, refletindo até mesmo naqueles que não fazem o seu uso. É impossível apreender o espaço social ligado aos deslocamentos através de bicicletas considerando isoladamente o deslocamento em si. Assim, buscar-se-á entender, mas ao mesmo tempo se afastar das unidades pré-construídas dentro de programas e instituições, para ampliar a visão sobre o campo de relações que na prática ocorrem, para construir os espaços sociais que se dão através das relações objetivas que, como ensina Bourdieu (2003), se dão de forma muito abstratas, sem que se possa “tocá-las nem apontá-las a dedo”, mas é o que constitui toda a realidade do mundo social” (BOURDIEU, 2003, p. 30).

Desta forma, o campo não se define pelas posições oficiais, regras e leis ditadas por uma instituição, mas a partir das interações que geram e se consumam através de suas próprias regras, princípios e hierarquias dadas, sobretudo, na prática das relações. Por mais que o código brasileiro de trânsito diga que a prioridade é de veículos não motorizados sobre os motorizados (Código de Trânsito Brasileiro, 2007) e que o Programa se comprometa com a sinalização adequada em sua nota, o que foi relatado por um dos manifestantes é que os motoristas dirigem “como se a rua fosse exclusiva dos carros”. A hierarquia se dá na prática e não no código. A realidade social é assim, construída por espaços em que ocorrem relações, conflitos e tensões entre os agentes sociais, sendo que estes são determinantes e determinados, influenciados e modificados através das próprias ações dos envolvidos (direta ou indiretamente).

Não podemos esquecer do contexto da situação exposta. Esta Ghost bike é a segunda homenagem prestada a um ciclista morto, sendo que um dos manifestantes do ato chama a atenção para o pequeno intervalo entre duas mortes envolvendo a bicicleta. Se formos analisar a ocorrência de morte de ciclistas, usando como base um levantamento elaborado a partir dos dados do Sistema de Informações sobre Mortalidade (SIM) do Ministério da Saúde, em reportagem extraída do Autoesporte, encontra-se a informação que aproximadamente 13 (treze) mil ciclistas morreram no Brasil vítimas de acidente. Tal informativo também relata que 60 (sessenta) por cento

desses óbitos foram ocasionados por atropelamento, ou seja, aproximadamente 7.800 (sete mil e oitocentas mortes).

Além das mortes, também existem os feridos. Segundo o mesmo jornal, o Sistema Único de Saúde – SUS gasta em média 15 milhões de reais por ano com vítimas de acidentes automobilísticos que envolvem ciclistas, fazendo um cálculo matemático bem simples, o SUS nesses últimos 10 anos gastou mais de 150 milhões com procedimentos médico-hospitalares, dinheiro esse, que poderia muito bem ser investido em infraestrutura de transporte cicloviário. Disponível em <<https://autoesporte.globo.com/carros/noticia/2020/09/mais-de-13-mil-ciclistas-morreram-no-brasil-nos-ultimos-10-anos-falta-de-estrutura-explica-o-indice-de-acidentes-s.shtml>> Acesso em 10 de novembro de 2022.

Alguns gestores, ao tratar da questão da mobilidade, olham pelo lado dos recursos espaciais disponíveis na cidade. Outros, compreendem que é preciso um esforço do governo para o incentivo do uso da bicicleta, afirmando que primeiramente é preciso desenvolver uma “cultura” para transformar a bicicleta em meio de transporte. Essa afirmação demonstra que, em seu entendimento, a bicicleta precisa passar por uma ressignificação cultural de seu uso, para que ela seja reconhecida como um instrumento de locomoção – o que aponta para uma dimensão educativa que aborde a bicicleta no contexto do trânsito. Já na apresentação do coordenador do Programa Bicicleta Brasil do Ministério das Cidades, Claudio de Oliveira da Silva aponta para a necessidade da infraestrutura. Segundo ele, o gestor das cidades tem percebido esta necessidade, sendo que o PAC-2 Mobilidade Grandes Cidades.

4.6. Programas que contemplam a Bicicleta nas Políticas Públicas

Para implementar esses programas, a elaboração de material didático/técnico é feita em parceria com as ações elaboradas pela Transporte Ativo e o ITDP.

Existe o Programa Diretor de Transporte Não Motorizado (PDTNM), que tem o objetivo de elaborar políticas públicas visando o aumento da utilização da bicicleta. Com o Banco Mundial está sendo elaborado um Programa de Gestão para Bicicletas que integram complementarmente o Sistema Ferroviário, que visa disponibilizar bicicletas afim de fomentar a integração modal.

No editorial AquiAcontece, pode-se ler que, em 2012, o então prefeito Cícero Almeida, encaminhou projeto de lei à Câmara de Vereadores com o intuito de implementar o Sistema Cicloviário em Maceió, o qual incentiva o uso de bicicletas

como meio de transporte, o que contribui para o desenvolvimento da mobilidade sustentável, com diminuição da poluição atmosférica e sonora, bem como dos congestionamentos nas vias públicas e melhoria da qualidade de vida.

No mesmo editorial, encontra-se a informação que o sistema cicloviário conta com ciclovias, ciclofaixas e espaços compartilhados e visa promover espaços seguros para a circulação e infraestrutura adequada de estacionamento e guarda de bicicletas na cidade.

Disponível em <https://www.aquiacontece.com.br/index.php/noticia/maceio/18/08/2012/projeto-dispoe-sobre-o-sistema-cicloviario-e-o-uso-de-bicicleta-em-maceio/47350> Acesso em 15 de outubro de 2022

As atribuições da União se restringem à capacitação, coordenação e apoio à políticas de mobilidade a serem desenvolvidas pelos estados e municípios. Os estados, por sua vez, são responsáveis, majoritariamente, pelo transporte intermunicipal, pela tributação e incentivos para a concretização da Política Nacional de Mobilidade.

A instalação da estrutura cicloviária na cidade é um dos principais pontos de conflito a respeito das políticas voltadas para a bicicleta em Maceió é simples: embora haja a criação de categorias de espaço como ciclovias e dispositivos legais que estimulam a sua criação, não há a adequação de novos espaços. Isto significa que, com a instalação de ciclovias na cidade, houve o remanejamento e a redistribuição dos espaços destinados à circulação. Como as ruas da cidade já estão bastante saturadas, apresentando problemas de congestionamento constantes e falta de estacionamento, este remanejamento estabeleceu novas condições de conflitos nos deslocamentos cotidianos.

Exemplos claros disso foram as instalações das primeiras ciclovias da cidade. Com a instalação da ciclovia do Barro Duro, os comerciantes reclamavam por perder as vagas de estacionamento em frente às suas lojas. Estas alterações no ordenamento do espaço, tornam visíveis os usos sociais e as apropriações do espaço público. Mas não é apenas na rua que o conflito ocorre. Também expôs que foi uma grande luta dentro da prefeitura para concretizar o projeto desde a primeira ciclovia.

No início, os grupos que atuavam na causa da bicicleta em Maceió ainda estavam muito pouco mobilizados para ocuparem as ciclovias. Os grupos ainda estavam se formando. Isso fazia com que não houvessem ainda espaços

consolidados de discussão que fortalecesse, enquanto grupo, aqueles que utilizavam a bicicleta em suas atividades cotidianas.

Os grupos iniciais apenas pensavam em se deslocar e só tempos depois passaram a participar do ativismo em favor de espaços seguros e confortáveis para circulação das bicicletas. As primeiras ciclovias atendiam os parâmetros legais para serem consideradas enquanto tal, mas ela só passou a ser um espaço social a ser celebrado com o reconhecimento da população envolvida e sua mobilização afetiva em torno dela.

A conscientização foi surgindo a partir das plenárias da “massa crítica” e do aumento no número de participantes de outros grupos de pedal que passaram a se envolver mais com as questões políticas e institucionais que envolviam o ato de pedalar. Estes integrantes foram responsáveis não só pela mobilização em torno de seus próprios eventos, como também pela difusão de conceitos, pertencimentos e afetos relacionados ao deslocamento através da bicicleta na cidade.

Ao andar pelas ruas da cidade é possível perceber que já existem certas estruturas, ainda que muitas vezes meio apagadas e precarizadas. O número de ciclistas na cidade também vem aumentando, conforme demonstram as contagens do CicloMobi, que apontam para até 125 ciclos por hora na ciclovia.

O andar de bicicleta, para muitas destas pessoas, não mobiliza fatores identitários, de pertencimento a determinada categoria, nem está carregado deste sentido pautado por um código específico de mobilidade. Este andar de bicicleta, que sempre aconteceu de forma livre de legislação, que não precisava se referenciar pelas mesmas tecnologias e regras de trânsito que os automóveis e pedestres utilizam na cidade, tem sido alvo de múltiplas campanhas. Tanto gestores públicos quanto grupos de ciclistas organizados têm debatido, feito campanhas e circulado materiais e ideias a respeito da locomoção via bicicleta pela cidade nos mais diversos ambientes da cidade. Mas, é importante compreender que a educação para o trânsito é entendida de diferentes maneiras, em diferentes espaços.

4.7. Conflitos na Pista

Em circunscrição oficial dos direitos de utilização da pista, das políticas de inclusão deste modal e dos recursos destinados à sua circulação ainda é vaga e gera uma infinidade de conflitos devido a essa nova situação de convivência, na qual

participam todos aqueles que se deslocam cotidianamente pelo espaço urbano e dá margem a várias interpretações contraditórias. Ainda não é possível recorrer a um padrão de comportamento já estabelecido.

Tem muitas pessoas que utilizam a bicicleta, mas não se reconhecem como ciclistas nem como parte do trânsito e trafegam pelas calçadas, na contramão, não respeitam a sinalização, etc. Também não há sinalização de regras que determinem claramente uma norma de conduta. Não podemos esquecer, também, que não há consenso sobre como a bicicleta deve se portar no trânsito até mesmo entre aqueles que advogam pelo seu uso. Em algumas plenárias houveram discussões sobre isso.

Em uma plenária da “massa crítica”, em que se falava sobre o Código de Trânsito Brasileiro, se debatia que a cidade não estava preparada para o ciclista e que era preciso agir em desacordo com a lei algumas vezes. Estes desacordos ocorrem, até mesmo, entre aqueles que advogam pela bicicleta. Isso mostra que sua inclusão no sistema de deslocamentos da cidade ainda é um processo que está sendo negociado nos mais variados espaços sociais. Estes conflitos revelam mudanças macroestruturais, mesmo sendo evidências de microestruturas. Em sua análise, Elias (2006) fala sobre o surgimento de uma nova profissão, mas podemos substituir aqui pela reconfiguração do entendimento do que é o espaço urbano. As disputas cotidianas e a própria repercussão midiática que elas têm mobilizado, estão criando entendimentos que vão muito além dos casos isolados. Há aí o surgimento de uma nova concepção do uso e dos agentes que se deslocam no espaço urbano. Quem vive esta mudança, vive estes conflitos.

Em entrevista para o jornal Tribuna Independente, Antônio Fachinetti, presidente da Associação Alagoana de Ciclismo (AAC), declara: “a cidade precisa de mais de 800km de infraestrutura cicloviária. “Como não temos nada, falta tudo. Só temos 43km de ciclovias e ciclofaixas, ou seja, 5% do que seria necessário. Não temos ciclorotas e nem calçadas compartilhadas, não temos bicicletários e os paraciclos são muito pequenos no tamanho e poucos na quantidade” Ele ainda adverte que a ciclovia que está sendo construída na Avenida Fernandes Lima não atende aos parâmetros técnicos exigidos.

Já “para a integrante da Ciclomobilidade de Maceió, Juliana Agra, o maior desafio é o ciclista ser entendido e reconhecido não somente pelos governantes, mas por toda sociedade, como usuário de meio de transporte legítimo. “A bicicleta é, comprovadamente, uma opção como meio de transporte por ser mais rápida e prática.

A maioria das pessoas entendem a bicicleta com outros benefícios, além do financeiro. Mas acaba sendo uma opção difícil, por causa da falta de segurança”, afirmou.” Disponível em: <<https://tribunahoje.com/noticias/cidades/2022/08/19/107-805maceio-precisa-de-mais-ciclovias>> Acesso em 12 de setembro de 2022.

5. CONSIDERAÇÕES FINAIS

Este trabalho demonstra que, por trás da simples reivindicação do reconhecimento do ciclista enquanto parte do trânsito em Maceió, há uma série de conflitos nos mais variados espaços sociais. Estes espaços, por sua vez, são atravessados por um processo complexo, que engloba não apenas o que é oficial e institucional (programas, leis, investimentos em infraestrutura), mas também a apropriação social de termos legais (“motorizados”, “não motorizados”, “veículos de propulsão humana”, “mobilidade urbana sustentável”, etc.), o uso e o reconhecimento da reordenação do espaço público (ciclovias e ciclofaixas) e a interpretação de agentes da administração pública, de grupos interessados e daqueles que se locomovem cotidianamente pela cidade.

Com o reconhecimento do “ciclista” enquanto parte do trânsito no Código de Trânsito Brasileiro e a própria ampliação do debate do trânsito para a categoria de “mobilidade”, a bicicleta passa a ser vista como “veículo de propulsão humana”. As distinções feitas entre o “veículo motorizado” e o “não motorizado” e o apelo à “sustentabilidade” não apenas legislam sobre as relações, mas também criam oposições. Eles trazem consigo a proposta de uma inversão da hierarquia não só nas vias, mas também nos investimentos públicos, ampliando o repasse nacional de verba destinada para as “ciclovias” ou “ciclofaixas”. Estes termos não aparecem neutros no contexto político, eles impactam não somente nas instituições do município, mas também (e sobretudo) na organização física do espaço e na própria subjetividade dos indivíduos, introduzindo em suas vidas novos pertencimentos, oposições, demandas e configurações.

É importante lembrar que estas oposições são fortalecidas na medida em que a criação de categorias de espaço destinados para a circulação do ciclista não implica na criação de espaços físicos na cidade. Isso pressupõe que o reordenamento das vias reduz o espaço destinado anteriormente aos automóveis, sejam faixas de circulação ou vagas de estacionamento. E, como pudemos ver com a dança dos

cones, também têm conflitado com o espaço do pedestre. Este reordenamento têm sido alvo de conflitos não apenas nos espaços de circulação e entre os modais, mas também dentro da administração pública, além de entre seus órgãos e coletivos da cidade, que reivindicam seu espaço acionando seus direitos.

Ao acionar e reivindicar estas disposições legais, aqueles que se mobilizam pela causa da bicicleta na cidade buscam alterar a concepção e as divisões do mundo social no qual se inserem. Em suas campanhas pela reordenação das vias e investimentos em infraestrutura para deslocamento “não motorizado”, há também a reflexão sobre os espaços públicos. Toda essa pauta se baseia numa linguagem que reivindica direitos. Isso contribui para a formação de certa “consistência social” na categoria dos ciclistas, pois “a defesa dos direitos pode se tornar um fator de mobilização quando estes estão ameaçados” (LENOIR, 1998, p. 73).

Como podemos perceber, estas campanhas não se limitam à dimensão física. A apropriação material do espaço (a via) envolve também uma disputa de julgamentos sobre o certo e o errado, o que é e quem faz parte do trânsito. Disputas, inclusive, que perpassam a sociedade como um todo, incluindo as próprias instituições do Estado através de seus agentes.

Os diferentes entendimentos que determinam a disposição material e comportamental do mundo social, também são perpassados por uma dimensão emocional e moral que não pode ser subjugada. Através do trabalho moral das campanhas da prefeitura e sobretudo dos coletivos da cidade, está acontecendo uma produção de concepções, julgamentos, pertencimentos e sentimentos relacionados ao andar de bicicleta pela cidade.

As ações dos grupos organizados na cidade têm formado comunidades emocionais (JIMENO, 2010), que através da partilha de experiências, têm questionado conjuntamente eventos que antes eram vistos isoladamente. Esse agrupamento de denúncias coloca um problema que antes era percebido como particular num panorama maior, chamando a atenção para seu caráter estrutural e servindo de evidência para a cobrança sobre a falta de ação pública. Assim, quando denunciam a ausência na sua função de fiscalização das estruturas cicloviárias, evidenciam o caráter público do problema.

O estabelecimento de novas ciclovias/faixas, o aumento dos ciclistas e campanhas de estímulo à utilização da bicicleta têm gerado conflitos e exigido uma mudança no padrão de comportamento. Esta mudança se dá de forma gradual, não

somente através do próprio reordenamento e da iniciativa de órgãos públicos, mas também através da popularização e assimilação destes costumes. Essa assimilação não acontece de forma harmoniosa e é aí agem os constrangimentos públicos feitos pelos coletivos. A cobrança de um grande grupo de ciclistas que motoristas retirem seus carros estacionados das ciclofaixas, por exemplo, geram um sentimento de vergonha e cumprem um papel civilizador. Assim, os comportamentos vão sendo remodelados não pela existência de um código de conduta, mas por serem considerados negativos ou constrangedores, gerando associações desagradáveis (ELIAS, 1994).

É preciso, portanto, que se analise os deslocamentos da cidade para além do que a legislação prevê, ou da impessoalidade das instituições públicas. Por trás delas existem pessoas lutando para que seus entendimentos sobre o universo de relações sejam a expressão do Estado, tentando ajustar as falhas da estrutura institucional que herdaram, ao que elas entendem como ideal. Nesta disputa, que envolve tanto aspectos discursivos quanto materiais, a atuação dos grupos, o vocabulário e emoções acionadas não podem ser ignorados.

REFERÊNCIAS

BECKER, H. S. 2008. Outsiders: Estudo de Sociologia do Desvio. Rio de Janeiro: Jorge Zahar Editor.

BOURDIEU, Pierre. O poder simbólico. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2003.

BOURDIEU, Pierre. Sobre o Estado. São Paulo: Companhia das Letras, 2014.

BRASIL, Decreto-Lei Nº 2.994/1941 (CNT/41).

_____, Decreto-Lei Nº 3.651/1941 (CNT/41/Republicação).

_____, Lei Nº 5.108/1966 (CNT/66).

_____, Decreto-Lei Nº 237/1967 (Regulamento RCNT/66).

_____, Decreto Nº 62.127/1968 (RCNT/68).

_____, Lei Nº 9.503/1997. Institui o Código de Trânsito Brasileiro (CTB/97).

_____, Decreto Nº 4.711/ 2003. Cria o Ministério das Cidades.

_____, Lei Nº 9.503/1997. Institui o Código de Trânsito Brasileiro (CTB/97).

_____, Constituição de 1988. Constituição da República Federativa do Brasil. Brasília, DF.

_____, Lei nº 10.257, 2001. Institui o Estatuto da Cidade.

_____, Política Nacional de Desenvolvimento Urbano. Cadernos MCidades – Desenvolvimento Urbano. Brasília, DF: 2004a. Disponível em: <<http://www.cidades.gov.br/images/stories/ArquivosCidades/PoliticaNacionalDesenvolvimentoUrbano.zip>>. Acesso em: 25 Março. 2022.

_____, Política Nacional de Mobilidade Urbana Sustentável. Cadernos MCidades - Mobilidade Urbana. Brasília, novembro de 2004b. Disponível em: 158 http://www.cidades.gov.br/index.php?option=com_content&view=article&id=242:cadernos-do-ministerio-das-cidades&catid=73&Itemid=107. Acesso em: Março, 2022.

_____, Secretaria Nacional de Transporte e da Mobilidade Urbana. Caderno de Referência para a elaboração de Plano de Mobilidade por Bicicleta nas Cidades. Coleção Bicicleta Brasil, Programa Brasileiro de Mobilidade por Bicicleta. Caderno 1, Brasília, 2007a. Disponível em: <<http://www.cidades.gov.br/images/stories/ArquivosSEMOB/Biblioteca/LivroBiciclet-aBrasil.pdf>>. Acesso em: Março, 2022

_____, Secretaria Nacional de Transporte e da Mobilidade Urbana. Página de apresentação do Programa Bicicleta Brasil, [s.d]. Disponível em: <http://www.cidades.gov.br/index.php?option=com_content&view=article&id=232:apresentacaobicbrasil&catid=68&Itemid=103>. Acesso em: Abril 2022.

_____, Secretaria Nacional de Transporte e da Mobilidade Urbana. Página inicial da Secretaria, [s.d]. Disponível em: <http://www.cidades.gov.br/index.php?option=com_content&view=section&layout=blog&id=8&Itemid=66>. Acesso em: Março 2022

_____, Secretaria Nacional de Transporte e da Mobilidade Urbana. PLANMOB Construindo a Cidade Sustentável - Caderno para Elaboração de Plano de Mobilidade Urbana. Brasil, 2007b. Disponível em: <<http://www.cidades.gov.br/images/stories/ArquivosSEMOB/Biblioteca/LivroPlanoMobilidade.pdf>>. Acesso em: Março 2022.

_____, Secretaria Nacional de Transporte e da Mobilidade Urbana. PLANMOB - Caderno para Elaboração de Plano de Mobilidade Urbana. Brasil, 2015. Disponível em: <<http://www.cidades.gov.br/images/stories/ArquivosSE/plan-mob.pdf>>. Acesso em: Abril, 2022.

_____, Secretaria Nacional de Transporte e da Mobilidade Urbana. Projeto Bicicleta Brasil Avanços e Desafios - Texto Base, 2009. Disponível em:

<http://www.cidades.gov.br/images/stories/ArquivosSEMOB/texto_base.pdf>. Acesso em: Março, 2022.

_____. Ministério dos Transportes. Empresa Brasileira de Planejamento de Transportes. Manual de planejamento cicloviário, 2001b.

_____. Planejamento cicloviário: diagnóstico nacional, 2001a, 187p.

_____. Manual de planejamento cicloviário: uma política para as bicicletas, 1976.

COMUNICADOS DO IPEA, n. 128. Disponível em: http://www.ipea.gov.br/portal/images/stories/PDFs/comunicado/120106_comunicadoipea128.pdf . Acesso em: Março, 2022.

CORTEZ, Fernanda; VAZ, Nelson Popini.. Pesquisa de marketing com ciclistas: conhecendo o usuário em Maceió/Al. Disponível em: [http://files-server.antp.org.br/_5dotSystem/download/dcmDocument/2013/10/07CBE CB75D-2C62-4607-85B2-BA95D105BBBA.pdf](http://files-server.antp.org.br/_5dotSystem/download/dcmDocument/2013/10/07CBE_CB75D-2C62-4607-85B2-BA95D105BBBA.pdf). Acesso em: Março, 2022.

ELIAS, Norbert. O processo civilizador: uma história dos costumes. Vol 1. Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 1994.

ELIAS, Norbert. Estudos sobre a gênese da profissão naval: Cavalheiros e Tarpaulins. In: Federico NEIBURG e Leopoldo WAIZBORT (orgs.).Escritos & ensaios. Vol. 1: Estado, processo, opinião pública. Rio de Janeiro, Jorge Zahar, 2006. p. 69-116.

FASSIN, D et alii. Juger, Rèprimimer, Accompagner. Essai sur la Morale de L'État. Paris : Seuil, 2013.

FOUCAULT, M.. O sujeito e o poder. In: DREYFUS, H. & RABINOW, P. Michel Foucault. Uma trajetória filosófica: para além do estruturalismo e da hermenêutica. Rio de Janeiro: Forense Universitária, 1995. p. 231-249

GRAZIA, Grazia de. Reforma urbana e Estatuto da Cidade. In: RIBEIRO, Luiz Cesar de Queiroz; CARDOSO, Adauto Lúcio (org.) Reforma urbana e gestão democrática: promessas e desafios do Estatuto da Cidade. Rio de Janeiro: Revan: FASE, 2003.

JIMENO, Myriam. Emoções e política: a *vítima* e a construção de comunidades emocionais. Mana, Rio de Janeiro, v.16, n.1, p. 99-121, Abril, 2010. Disponível em: <http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0104-93132010000100005&lng=en&nrm=iso>. Acesso em: Março, 2022.

KLERING, L.R; BERGUE, S.T; SCHROEDER, C.S; PORSSE, M.C.S; STRANZ, E; KRUEL, A.J. Competências, papéis e funções dos poderes municipais no contexto da administração pública contemporânea, Porto Alegre, v. 22, n. 1, p. 31-43, jan./jun. 2011.

LENOIR, Remi. Objeto sociológico e problema social. In: Patrick Champagne, Remi Lenoir & Dominique Merllié (Orgs.). Iniciação à prática sociológica, Petrópolis: Vozes, 2008.

LIBERATO, Léo V. M. Bicicleta e Tempo de Contestação. Revista Xaman, Finlândia, n. 1/2004, 2004

OLIVEIRA JÚNIOR, João Alencar. Princípio, Diretrizes e Objetivos da Lei 12.587/2012: por um pacto social em prol da mobilidade urbana. Goiânia, 2013. Disponível em: <<https://revistas.ufg.br/revistaufg/search/authors/view?givenName=Jo%C3%A3o%20Alencar&familyName=Oliveira%20J%C3%BAnior&affiliation=&country=&authorName=Oliveira%20J%C3%BAnior%20Jo%C3%A3oAlencar>>. Acesso em: Agosto, 2012

ROSEN, Paul; HORTON, Dave, COX, Peter. *Cycling and Society*. Aldershot, Hants, London: Routledge, 2007

SANTOS, Janio Laurentino de Jesus; SANTOS, Luiz Eduardo Pereira Ferreira dos. Planejamento e Mobilidade Urbana No Brasil: O Uso Da Bicicleta Como Uma Nova Maneira De Pensar E Construir A Cidade. Revista de Direito da Cidade, v. 14, p. 113-137, 2022.

SCHETINO, A. Pedalando na modernidade: a bicicleta e o ciclismo na transição do século XIX para o XX. Rio de Janeiro: Apicuri, 2008.

SCHIMITD, Vera Viviane. Descentralização Federativa e Coordenação Intergovernamental: um estudo sobre a integração dos municípios brasileiros ao Sistema Nacional de Trânsito. 2013 1. v. Tese de Doutorado 157 (Ciência Política). Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo.

SOUZA, Celina. Políticas Públicas: uma revisão da literatura. Sociologias, Porto Alegre, ano 8, nº 16, jul/dez 2006, p. 20-45

SOUZA, Marcelo Lopes. Mudar a cidade: uma introdução crítica ao planejamento e à gestão urbanas. 2 ed. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2003.

STRAUSS, Anselm. Espelhos e Máscaras: A busca da identidade. São Paulo: Ed. da Universidade de São Paulo, 1999.

VIVANCO, Luis Antonio. *Reconsidering the bicycle : an anthropological perspective on a new (old) thing*. Nova York: Routledge, 2012.

XAVIER, Giselle Noceti Ammon. O desenvolvimento e a inserção da bicicleta na política de mobilidade urbana brasileira. 2011. Tese (Programa de Pós-Graduação Interdisciplinar em Ciências Humanas). Centro de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Federal de Santa Catarina, Santa Catarina.