

“Um carro a menos”: análise sobre a atuação do movimento cicloativista na disputa sobre a política de mobilidade urbana de Porto Alegre¹

Danielle Soares Pires de Oliveira²

Marcelo Kunrath Silva³

Resumo: Abordando a relação entre os movimentos sociais e as políticas públicas, o artigo analisa a atuação do movimento cicloativista na sua tentativa de incidir na política de mobilidade urbana de Porto Alegre. A questão de pesquisa que orienta a argumentação desenvolvida é: como as redes heterogêneas que conformam os movimentos sociais se estruturam e se transformam, ao longo do tempo, a partir de sua atuação (ou tentativa de atuação) nos diferentes fluxos que constituem o processo de construção das políticas públicas? A análise se baseia em entrevistas com cicloativistas e atores da burocracia estatal envolvidos com a política de mobilidade urbana, além de pesquisa documental.

Palavras-chave: cicloativismo; política de mobilidade urbana; movimentos sociais; políticas públicas.

“One less car”: analysis on the acting of the cycling movement in the dispute over the urban mobility policy of Porto Alegre

¹ Recebido em 02/02/18 e aprovado em 13/03/18.

² Bacharel em Ciências Sociais e mestre em Sociologia pela UFRGS. E-mail: daniellesp.oliveira@gmail.com

³ Professor do Departamento de Sociologia da Universidade Federal do Rio Grande do Sul (UFRGS), integrando o Programa de Pós-Graduação em Sociologia e o Programa de Pós-Graduação em Desenvolvimento Rural. Coordena o Grupo de Pesquisa Associativismo, Contestação e Engajamento (GPACE) - <www.ufrgs.br/gpace>. E-mail: mksilva@ufrgs.br

Abstract: Approaching the relationship between social movements and public policies, the article analyzes the acting of the cycling movement in its attempt to influence the urban mobility policy of Porto Alegre. The question of research that guides its argumentation is: how the heterogeneous networks that conform the social movements are structured and transformed, over time, from their action (or attempt to act) in the different flows that constitute the process of the construction of public policies? The analysis is based on interviews with cycling activists and actors of the state bureaucracy involved with urban mobility policy, as well as documentary research.

Keywords: cycling movement; urban mobility policy; social movements; public policies

“Un coche menos”: análisis sobre la actuación del movimiento cicloactivista en la disputa sobre la política de movilidad urbana de Porto Alegre

Resumen: Abordando la relación entre los movimientos sociales y las políticas públicas, el artículo analiza la actuación del movimiento cicloactivista en su intento de incidir en la política de movilidad urbana de Porto Alegre. La cuestión de investigación que orienta la argumentación desarrollada es: ¿cómo las redes heterogéneas que conforman los movimientos sociales se estructuran y se transforman, a lo largo del tiempo, a partir de su actuación (o intento de actuación) en los diferentes flujos que constituyen el proceso de construcción de las políticas públicas? El análisis se basa en entrevistas con cicloactivistas y actores de la burocracia estatal involucrados con la política de movilidad urbana, además de investigación documental.

Palabras clave: cicloactivismo; política de movilidad urbana; movimientos sociales; políticas públicas.

Introdução⁴

Este artigo⁵ tem como tema a relação entre os movimentos sociais e as políticas públicas. Este tema adquiriu centralidade

⁴ Este artigo sintetiza argumentos teóricos, resultados empíricos e análises desenvolvidos em Oliveira (2017).

⁵ Versões prévias deste artigo receberam comentários críticos de Maria do Carmo Albuquerque, Carla Rech, Írio Conti, e Matheus Mazzilli Pereira, a quem agradecemos as contribuições.

na agenda do campo de estudos de movimentos sociais no Brasil nas últimas décadas, à medida em que organizações e ativistas de movimentos sociais passaram a ter uma crescente atuação (ou, ao menos, tentativas de atuação) em processos de formulação, implementação e/ou controle de políticas públicas⁶.

Para abordar este tema, o artigo mobiliza centralmente duas perspectivas teóricas, uma do campo de estudos de movimentos sociais e outra do campo de estudos de políticas públicas. De um lado, baseado em autores como Alberto Melucci (2001) e Mario Diani (1992), os movimentos sociais são interpretados como redes heterogêneas e dinâmicas, constituídas por atores que se diferenciam em diversos aspectos: formas de organização e de atuação, estratégias e objetivos, capacidades e recursos. De outro lado, baseado em autores como John Kingdon (2014), a construção das políticas públicas é interpretada como um processo complexo, que envolve diversos fluxos (problemas, soluções, política), cada qual com suas arenas, atores e procedimentos⁷.

A articulação destas duas perspectivas possibilita confrontar fragilidades inerentes aos dois campos de estudo que o tema deste artigo coloca em diálogo. No que se refere ao campo de estudos de movimentos sociais, a perspectiva dos múltiplos fluxos possibilita complexificar a análise da atuação dos movimentos sociais não apenas em termos da ruptura com a tendência de privilegiar a atuação confrontacional extrainstitucional, mas também no sentido de destacar as diferenças de condições, oportunidades e obstáculos para a inserção e atuação dos atores dos movimentos sociais em cada fluxo da construção de determinada política pública. Já no

⁶ Esta centralidade pode ser observada na produção recente de grupos de pesquisa que têm nos movimentos sociais um de seus principais objetos de pesquisa, tais como o RESOCIE da UnB (<http://ipol.unb.br/pesquisa/resocie>), o NEPAC da Unicamp (<https://www.nepac.ifch.unicamp.br/>) e o GPAC da UFRGS (<https://www.ufrgs.br/gpace>).

⁷ A mobilização da teoria dos múltiplos fluxos de Kingdon para analisar a relação entre os movimentos sociais e as políticas públicas pode ser encontrada em Barbosa (2015).

caso do campo de estudos de políticas públicas, a perspectiva dos movimentos sociais enquanto redes heterogêneas contribui para o desenvolvimento de investigações que direcionem seu foco de análise para a diversidade de ações realizadas pelos distintos atores constitutivos das redes movimentalistas na tentativa de incidir nos diferentes fluxos do processo de construção de políticas públicas. Assim, considera-se que analisar se/como os movimentos sociais atuam (ou tentam atuar) nos diferentes fluxos pode ser uma contribuição importante tanto para um melhor entendimento dos próprios movimentos quanto para uma melhor compreensão do processo de construção de políticas públicas em sociedades nas quais os movimentos sociais são atores politicamente relevantes.

Uma questão que se coloca, a partir da articulação destas duas perspectivas em um modelo de análise das relações entre os movimentos sociais e as políticas públicas, é como as redes heterogêneas que conformam os movimentos sociais se estruturam e se transformam, ao longo do tempo, a partir de sua atuação (ou tentativa de atuação) nos diferentes fluxos que constituem o processo de construção das políticas públicas?

Para responder a esta questão, analisa-se a organização do movimento cicloativista da cidade de Porto Alegre e sua atuação na tentativa de incidir na formulação da política municipal de mobilidade urbana. O termo movimento cicloativista é usado para demarcar a rede de organizações e indivíduos que desenvolve diversas formas de ação em defesa de melhores condições para o uso da bicicleta na cidade, assumindo caráter reivindicatório ou contestatório junto à sociedade e ao Estado (XAVIER, 2011).

O argumento central do artigo é que a rede cicloativista de Porto Alegre vai se transformando no processo de atuação para tentar influir na política de mobilidade urbana em prol do uso da bicicleta. Esta transformação é, em parte, uma resposta às especificidades e demandas de cada fluxo do processo de construção da política. O resultado é uma complexificação da rede cicloativista ao longo do tempo, que se expressa em diferentes formas de organização (constituição de organizações formais, paralelamente à presença e atuação de coletivos/redes informais)

e de atuação (participação institucional, qualificação e proposição, paralelamente ao desenvolvimento de ações de confronto e de manifestação pública extrainstitucionais) dos atores da rede.

As informações para o desenvolvimento da análise foram produzidas principalmente através da realização de vinte entrevistas semiestruturadas com atores cicloativistas referenciais e atores estatais, entre os meses de maio e julho de 2016, conforme caracterização do Quadro 1, apresentado em Anexo. Para a identificação e escolha dos entrevistados foi utilizada a técnica Bola de Neve, tendo como ponto de partida cicloativistas reconhecidos na cidade. Foram elaborados quatro tipos de roteiros de entrevista, de acordo com o perfil dos entrevistados: cicloativistas, arquitetos que participaram do Plano Diretor Ciclovitário Integrado de Porto Alegre, coordenadores de Grupo de Trabalho no DETRAN-RS e membros da Câmara de Vereadores. A análise dos dados foi realizada com o auxílio do software NVivo10. As entrevistas foram transcritas, analisadas e categorizadas. As informações obtidas através das entrevistas foram trianguladas e complementadas com informações obtidas através de pesquisa documental, sendo os documentos também analisados e categorizados com o auxílio do software NVivo10.

O artigo está organizado nas seguintes seções, além desta introdução. Na próxima seção é apresentada, de forma sucinta, a perspectiva teórica que orienta a análise desenvolvida no artigo. As três seções seguintes abordam a atuação do cicloativismo de Porto Alegre em cada fluxo da política pública (problemas, soluções e política). Por fim, são apresentadas as conclusões derivadas da análise desenvolvida.

As redes movimentalistas nos fluxos da política pública

Nesta seção apresentamos, de forma bastante resumida, o Modelo dos Múltiplos fluxos (*Multiple Stream Model*), proposto por John Kingdon (2014)⁸ para a análise de processos de mudança

⁸ A primeira edição da obra de Kingdon é de 1984.

nas políticas públicas. Kingdon (2014) busca compreender por que alguns problemas tornam-se centrais na agenda política, em detrimento de outros. Em outras palavras, o autor tenta responder às seguintes questões: Por que determinadas questões são (des)consideradas pelas autoridades do governo? Por que algumas alternativas recebem mais atenção do que outras? Como a agenda se compõe em determinado período? Como e por que ela muda de uma hora para outra?

Para Kingdon (2014), a formulação de políticas públicas é um processo que envolve diversos fluxos, incluindo pelo menos: o estabelecimento de uma agenda de problemas considerados prioritários; a especificação das alternativas a partir das quais as escolhas de soluções são feitas; e uma escolha final entre essas alternativas por meio de votação no Legislativo ou decisão do Executivo. Contudo, conforme o autor aponta, o sucesso alcançado em um dos fluxos não implica sucesso em todos os outros: por exemplo, um problema pode ocupar um lugar de destaque na agenda sem que se identifique ou produza uma solução em termos de uma política pública, assim como soluções tecnicamente bem avaliadas podem não conseguir aprovação nas instâncias de decisão política.

Assim, segundo o autor (2014), o processo de construção de políticas envolve fluxos relativamente independentes de problemas (*problems*), soluções ou alternativas (*policies*) e política (*politics*). Em primeiro lugar, é preciso que determinados aspectos da realidade sejam percebidos como problemáticos pelas autoridades governamentais, necessitando algum tipo de intervenção através de políticas públicas. Em segundo lugar, é preciso que existam atores que produzam propostas de soluções e alternativas aos diversos problemas que são ou podem tornar-se objeto de política pública. Em terceiro lugar, há o fluxo da política, que é composto de aspectos como a atmosfera ou clima nacional, a opinião pública, a composição partidária ou ideológica do legislativo e do executivo, a presença e atuação de grupos de interesse ou *lobbys*. Neste fluxo se definem as condições políticas para que problemas e soluções sejam reconhecidos e aprovados (ou não) pelas esferas/atores institucionais que, em última instância, detém o poder decisório.

A mudança na agenda governamental seria, então, resultado da convergência desses três fluxos: problemas, soluções e política. Esta convergência é denominada como uma “janela de oportunidade”: “uma oportunidade para que os defensores de uma determinada causa ofereçam suas soluções, ou para chamar a atenção para problemas que considerem especiais” (KINGDON, 2014, p. 165). Assim, uma janela de oportunidades ocorre quando um problema é reconhecido, há uma solução disponível e existem condições favoráveis na política. Contudo, conforme o autor destaca, essas janelas ficam abertas por um curto período de tempo. Então, a mudança na agenda dependeria da capacidade dos empreendedores de políticas em identificar e aproveitar essas oportunidades. De acordo com Kingdon (2014, p. 73), os empreendedores de políticas são pessoas dotadas de recursos e condições e com disposição para investí-los para promover ou afetar as políticas públicas.

A decomposição do processo de construção das políticas públicas em três fluxos, segundo o modelo de Kingdon, fornece instrumentos teóricos férteis para uma análise mais complexa da relação dos movimentos sociais com as políticas públicas. Tal relação, no entanto, não chegou a ser elaborada pelo autor do modelo dos múltiplos fluxos, que praticamente não se refere aos movimentos sociais.

Os movimentos sociais são abordados neste artigo a partir da definição de Diani (1992, p. 13): “redes informais de atores (organizações, grupos e indivíduos) engajadas em conflitos pelo controle de recursos materiais ou simbólicos, baseadas em identidades compartilhadas”. Ou seja, seguindo os argumentos de Melucci, os movimentos sociais são tratados como redes de atores heterogêneos, “que devem destinar muitos dos seus recursos para gerir a complexidade e a diferenciação que os constitui”(2001, p. 29).

Um dos elementos importantes de diferenciação entre os atores que conformam um determinado movimento social refere-se às formas de atuação ou, para usar conceitos centrais da literatura contemporânea de movimentos sociais, aos repertórios e às táticas que utilizam. Segundo Pereira e Silva (2017, p. 4),

o conceito de “repertórios” apresenta uma abordagem macro-histórica e estruturante. Nos leva a questionar por que utilizamos recorrentemente formas de ação tão semelhantes para protestarmos e por que elas variam historicamente. O conceito de “tática” ou, de forma mais específica, de “escolha tática” foca-se nas escolhas organizacionais e biográficas por dadas formas de ação. Ajuda-nos a indagar por que e como ativistas escolhem táticas diferentes e constroem disputas ao redor desse tema se compartilham objetivos semelhantes.

Assim segundo Charles Tilly (1995), em cada época e local, haveria um conjunto relativamente limitado destas maneiras de agir (táticas que integram repertórios) que seria utilizado para expressar/ou defender interesses coletivos. Aceitando o argumento tillyano de que sempre há um leque limitado de maneiras de agir disponíveis a atores histórica e socialmente situados, pesquisas recentes têm crescentemente questionado, no entanto, a visão de que os movimentos sociais apresentam um repertório ou táticas homogêneos e, mais do que isto, que estes tenderiam a se limitar à ação confrontacional extrainstitucional (GOLDSTONE, 2003). Ao contrário, estudos empíricos têm demonstrado que a combinação de diferentes formas de ação “confrontacional e cooperativa, institucional e extrainstitucional, visível e subterrânea” tende a ser um elemento recorrente na conformação dos movimentos sociais (ABERS, SERAFIM e TATAGIBA, 2014; ABERS e VON BÜLLOW, 2011; CARLOS, DOWBOR e ALBQUERQUE; 2016; DOWBOR, 2012; LEITÃO, 2012; SILVA e OLIVEIRA, 2011).

Especificamente quando se aborda a relação dos movimentos sociais com as políticas públicas, a atenção para a diversidade de maneiras de atuação dos movimentos sociais é importante tanto para analisar como os movimentos incidem (ou buscam incidir) nas políticas, quanto para analisar como tal incidência (ou tentativas de) demanda ou produz transformações nos próprios atores do movimento e na rede que eles conformam. Um dos argumentos centrais deste artigo é que o ingresso e a atuação no

campo estatal para disputar o conteúdo de uma política pública é um processo que tem implicações importantes na forma como a rede de atores de um movimento social se organiza e atua. Argumenta-se que, na medida em que o processo de construção das políticas públicas envolve diferentes fluxos, cada qual com sua configuração específica de arenas, atores e procedimentos, os atores dos movimentos sociais tendem a diferenciar-se em termos de onde e como atuarão na promoção ou defesa de sua causa. Enquanto alguns atores das redes movimentalistas atuam na construção de problemas, outros se especializam na proposição de soluções, alguns tentam convencer a opinião pública ou pressionar os tomadores de decisão e outros ainda combinam a atuação em diferentes fluxos. Cada forma e espaço de atuação demanda recursos e capacidades distintas, exigindo por vezes mudanças mais ou menos significativas dos atores. Ao mesmo tempo, diferentes atores das redes movimentalistas apresentam características particulares (em termos ideológicos, organizativos, estratégicos, materiais etc.), que os fazem ter preferências específicas sobre como e onde atuar (que Jasper denomina de “inclinações táticas” – 2016, p. 157).

A partir deste argumento, espera-se que, ao longo do tempo, as redes movimentalistas tendam a se complexificar, com diferentes atores se constituindo ou se transformando para adaptar-se às oportunidades e condições demandadas para atuar nos distintos fluxos da política pública.

Atuação da rede cicloativista de Porto Alegre no fluxo dos problemas

Esta seção aborda a atuação de atores da rede cicloativista que buscaram, ao longo do tempo, construir a mobilidade urbana como um problema público da cidade de Porto Alegre. Neste sentido, estes atores utilizaram diferentes repertórios e táticas para tentar dar visibilidade a este tema na sociedade e chamar a atenção do Poder Público para a necessidade de enfrentar elementos do problema da mobilidade urbana (tais como a violência no trânsito, a falta de investimentos em alternativas ao transporte individual

motorizado e a ausência de programas educativos efetivos) através de políticas públicas.

Uma das ações utilizadas pelos atores cicloativistas para construir socialmente o problema da mobilidade urbana foi a “dramatização”: a realização de atividades que expressam de forma dramatizada situações problemáticas vivenciadas por aquelas que utilizam a bicicleta como meio de locomoção. Uma destas dramatizações são as *Ghost-Bikes*. Nestas manifestações, realizadas quando um ciclista é vítima fatal de um acidente de trânsito, os ciclistas fazem uma bicicletada até o local do acidente e fixam uma bicicleta branca. Outra dramatização utilizada pelos cicloativistas de Porto Alegre foi “Pedalada Pelada”. Este tipo de evento, que ocorre em diversos países, “visa chamar a atenção de autoridades e da sociedade acerca da fragilidade dos ciclistas nas ruas, dar visibilidade à presença deles nas ruas” (ZÜGE JUNIOR, 2016, p. 61). Tais dramatizações, mobilizando o sofrimento (no caso das *ghost-bikes*) ou o humor/surpresa (no caso das pedaladas peladas), buscam publicizar o problema da violência do trânsito, pedir respeito à vida, conscientizar os motoristas de suas responsabilidades e demandar do Poder Público mais investimentos em estruturas cicloviárias para que aconteçam menos mortes, acidentes e atropelamentos na cidade.

Outro tipo de ação utilizado pelos cicloativistas de Porto Alegre para dar visibilidade à sua causa foi a ocupação periódica das ruas da cidade por ciclistas que se reúnem e pedalam coletivamente. Este tipo de ação teve um primeiro momento entre os anos de 2005 a 2007, quando ciclistas de Porto Alegre realizavam as chamadas Bicicletadas. Estas ocorriam aos sábados pela manhã e o ponto de encontro era o parque mais popular da cidade – o Parque da Redenção (E3, 10, 19). Depois da Bicicletada, surge em Porto Alegre, a partir de 2008, o evento Massa Crítica (*Critical Mass*). O Massa Crítica, evento criado em São Francisco/EUA em 1992 e que ocorre atualmente em centenas de cidades do mundo, já trazia uma postura mais reivindicatória, de defesa da bicicleta como uma alternativa ao problema da mobilidade urbana na cidade. Contando com uma participação significativa de indivíduos

orientados pelo autonomismo e o anarquismo, particularmente no seu início, a estrutura do Massa Crítica se caracterizou pela ausência de hierarquia e por sua forma horizontal, não existindo representantes, líderes ou porta-vozes (SILVA, 2011).

Em 25 de fevereiro de 2011, os participantes do Massa Crítica sofreram um atropelamento coletivo causado por um motorista que avançou com seu carro sobre os participantes do evento. O atropelamento teve repercussão mundial, gerando protestos em diversas cidades do mundo. Esse fato dramático acabou se constituindo em um marco para o movimento cicloativista de Porto Alegre, uma vez que ele abriu um debate público na sociedade, na mídia local e nos espaços institucionais para o tema das bicicletas. Interpreta-se o atropelamento coletivo como um evento que Kingdon (2014, p. 74) denomina de eventos-foco (*focusing events*) ou de crise: um evento que, momentaneamente, direciona o foco de interesse da sociedade e das autoridades governamentais para determinado problema. Neste sentido, Lied (2015) considera que esse evento-crise demonstrou à sociedade, de forma dramática, a existência de problemas que precisavam ser enfrentados através da atuação do Poder Público: a falta de políticas públicas para o transporte por bicicletas, o descumprimento da Lei do Plano Diretor Cicloviário - PDCI (aprovado em 2009) e o crescimento no número de ciclistas em Porto Alegre.

O atropelamento ocorreu numa sexta-feira, tradicional dia de realização da Massa Crítica. No domingo, 27 de fevereiro de 2011, os cicloativistas realizaram uma assembleia para discutir a ação a ser feita em resposta ao ocorrido. A decisão foi pela organização de uma manifestação para dois dias depois. O resultado foi uma pedalada/caminhada que contou com a participação de cerca de duas mil pessoas⁹, número muito superior à quantidade de pessoas que tradicionalmente participava do Massa Crítica (E5, E6). Essa capacidade de mobilização demonstrou a força dos cicloativistas e lhes deu visibilidade na cidade. Um sinal de reconhecimento

⁹ <https://www.sul21.com.br/jornal/protesto-contrato-atropelamento-em-massa-reune-2-mil-pessoas-em-porto-alegre/> Acesso em: 26 jan. 2018.

foi o recebimento de uma representação dos manifestantes pelo secretário municipal de Coordenação Política e Governança Local da Prefeitura de Porto Alegre, Cezar Busatto, quando a manifestação estava concentrada em frente ao prédio da Prefeitura.

Além de mudanças em termos de uma maior abertura para a discussão do “problema das bicicletas” na cidade, o atropelamento também gerou mudanças no próprio cicloativismo. Observa-se uma ampliação da rede de atores que se reconhecia como ativista na defesa e promoção do transporte por bicicleta. Segundo uma entrevistada, muitos ciclistas passaram a sentir necessidade de se engajar mais ao identificarem que estava em jogo uma luta pela própria sobrevivência.

As mudanças geradas pela maior visibilidade, a interlocução governamental e a ampliação dos atores da rede cicloativista produziram (ou intensificaram), no entanto, divergências e tensões na rede. Uma das diferenças existentes entre os cicloativistas, que se expressou com muita intensidade na assembleia realizada no dia 27 de fevereiro de 2011, era sobre a forma de se organizar e especialmente se relacionar com o Poder Público. Os segmentos anarquistas e autonomistas rejeitavam qualquer forma de representação e negociação com o Estado, defendendo a ação direta com a ocupação das ruas pelos ciclistas. Outros segmentos achavam importante aproveitar a oportunidade que o atropelamento proporcionava para buscar políticas e legislações que atendessem às demandas dos cicloativistas. Ou seja, enquanto uma parte dos atores da rede avaliava a necessidade de intensificar a atuação na construção do problema, ampliando as ações nas ruas, outra parte avaliava a necessidade de deslocar uma parte do esforço para construir e disputar as soluções ao problema que haviam conseguido tornar público (ao menos momentaneamente)¹⁰.

¹⁰ Este relato baseia-se em observação da Assembleia pelos autores.

Atuação da rede cicloativista de Porto Alegre no fluxo das soluções

Segundo Kingdon (2014), no fluxo das soluções ocorre o processo de especificação de alternativas, no qual são debatidas propostas de soluções para problemas reconhecidos ou potenciais. Nesta seção, busca-se analisar como os atores cicloativistas atuam nesse fluxo através da participação institucional em seminários, reuniões, grupos de trabalhos e audiências públicas ou através das associações representativas que elaboram estudos e projetos para apresentação ao Poder Público e/ou à sociedade.

A atuação no fluxo das soluções demandou que alguns atores cicloativistas mudassem a forma de se organizar e agir. De um lado, essa atuação demandou um investimento em qualificação técnica e na construção de um reconhecimento público para formular e disputar a proposição de soluções aos problemas de mobilidade urbana (e, mais especificamente, de uso da bicicleta no transporte urbano) à sociedade e ao Poder Público.

Neste sentido, destaca-se a realização do 1º Fórum Mundial da Bicicleta em Porto Alegre em fevereiro de 2012¹¹. O objetivo do fórum foi fazer uma discussão sobre o lugar da bicicleta em um projeto de cidade; ou seja, havia uma intencionalidade de qualificação do debate público através do conhecimento experiências, exemplos e soluções de outros locais do país ou do mundo em relação ao uso da bicicleta. A partir deste objetivo, foram convidados para palestras atores que são referências mundiais do cicloativismo, como Chris Carlsson, criador do *Critical Mass* de São Francisco.

Além da interlocução com atores de outros países, o fato da rede cicloativista ser composta por muitos atores com alto nível

¹¹ Cerca de 5 mil pessoas passaram pelo fórum em sua primeira edição. Depois do 2º, também realizado em Porto Alegre, ano a ano o fórum aconteceu em Curitiba, Medellín (Colômbia) Santiago (Chile), México. Disponível em: <<http://vadebike.org/2017/04/forum-mundial-da-bicicleta-2017-cidade-do-mexico/>>. Acesso em: 10 set. 2017.

de escolarização contribuiu significativamente para a reunião e mobilização de uma expertise técnica de engenheiros, arquitetos, advogados, entre outros profissionais, para a produção de estudos, avaliações e propostas que fundamentassem as soluções apresentadas pelos cicloativistas.

De outro lado, a disputa das soluções demandou um direcionamento da atuação para as arenas institucionais, nas quais se debatiam e/ou decidiam as ações e projetos relacionados à mobilidade urbana. É neste sentido que se observa uma amplificação dos espaços institucionais de intervenção dos atores da rede cicloativista: Conselhos e Conferências de políticas públicas; grupos de trabalho; audiências públicas; Câmara de Vereadores.

Um dos exemplos desta atuação institucional é a participação em um grupo de trabalho criado no âmbito estadual: o Grupo de Trabalho de Segurança para Ciclistas no Detran-RS, constituído em 2015. Esse grupo reúne vários setores das áreas técnicas do órgão estatal e também representantes das organizações de representação dos ciclistas, como a Mobicidade, o LAPPUS, a ACPA e a Gramado de Bicicleta¹². O objetivo do grupo é estudar a acidentalidade e propor ações de melhoria para que o ciclista consiga se deslocar com segurança na via pública e para que mais pessoas que queiram usar esse modal se sintam seguros e acolhidos pelas cidades.

Por fim, o reconhecimento institucional também demandou um processo de formalização das organizações. Alguns atores da rede cicloativista avaliavam que a constituição de organizações formais poderia facilitar o reconhecimento junto a atores e arenas institucionais dos interesses, demandas e propostas do movimento cicloativista. Tal avaliação partia de um entendimento que o formato organizativo do Massa Crítica, um evento produzido por uma rede informal que rejeitava qualquer forma de representação e hierarquia, limitava aquele reconhecimento, excluindo a voz dos cicloativistas dos processos de discussão e/ou deliberação das políticas públicas. Assim, como informam Machado, Prolo e Santos (2016, p. 124):

¹² Informações disponíveis em: <<http://gramadodebicicleta.blogspot.com.br/>> Acesso em: 20 mar. 2017.

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

Tais mudanças produziram uma complexificação da rede cicloativista de Porto Alegre, que crescentemente passou a combinar as ações extrainstitucionais de reivindicação e denúncia visando construir o problema da bicicleta na cidade, com as ações de proposição e negociação de soluções àquele problema junto a diferentes arenas e atores governamentais.

Atuação da rede cicloativista de Porto Alegre no fluxo da política

O fluxo da política (*policy stream*) está relacionado à atmosfera política nacional, à opinião pública, às configurações partidárias ou ideológicas no Legislativo e/ou no Executivo e aos grupos de interesse de vários tipos que pressionam (ou tentam pressionar) o governo com suas demandas, e as mudanças destes elementos ao longo do tempo. É nesse fluxo que ocorrem as disputas, coalizões e negociações entre os vários atores, societários e governamentais, que buscam defender e promover suas formulações de problemas e/ou soluções e inseri-los na agenda governamental como prioritários.

A dinâmica do fluxo da política, no que se refere à questão da bicicleta na política de mobilidade urbana de Porto Alegre, ilustra de maneira exemplar a relativa autonomia de cada fluxo segundo o modelo de Kingdon. Neste sentido, de um lado, observa-se uma grande “conquista” – a elaboração e aprovação do Plano Diretor Cicloviário (PDCI) em 2009 – em um momento no qual o movimento cicloativista ainda estava se estruturando e o tema da bicicleta ainda não havia ganhado maior visibilidade na cidade

(como ocorre após o atropelamento coletivo, em 2011). De outro lado, observa-se um fechamento crescente do governo municipal ao tema e, mesmo, um retrocesso em algumas políticas municipais exatamente no momento em que o movimento ampliava sua capacidade de dar visibilidade ao problema do transporte por bicicleta e se estruturava para apresentar soluções tecnicamente qualificadas ao mesmo.

O processo de elaboração e aprovação do PDCI pode ser interpretado como uma janela de oportunidade que se abre pela convergência da atuação de três conjuntos de atores: o movimento cicloativista; setores da burocracia estatal; e setores do centro político do governo municipal. Esta convergência produziu a janela de oportunidade para o alinhamento entre o reconhecimento de um problema, a identificação de soluções e a construção de condições políticas para a aprovação da proposta de política formulada. Aquela convergência e a janela de oportunidade que ela produziu é caracterizada por um entrevistado que atuou na elaboração do PDCI, enquanto membro da Secretaria Municipal de Mobilidade Urbana (SMMU), da seguinte forma:

[...] Como eu te digo, foi muito mais em função de que já existia um grupo forte de ciclistas, Massa Crítica, todo grupo que já pressionava, já tinha pressão sobre a mobilidade. E isso por característica de profissionais nesse momento que estavam comandando a Secretaria, haviam estudado fora, sabe, todo mundo estudou fora muitos anos doutorado lá, então sabíamos desse tipo de coisa e da globalização. E nesse momento, se começou a falar muito forte, no mundo, sobre as ciclovias, mobilidade sustentável, então foi algo no processo como algo que já estava quase por acontecer, né. Então foi feito antes, pegou justamente um cara que estava a fim, o secretário, o prefeito Fogaça. O prefeito Fogaça era a fim de bicicleta, mas faltava alguém que viesse com a ideia e ele aceitou e aí foi fácil, né [...] Mas deve ficar claro que esses movimentos não nasceram agora, são muito antigos e que todos esses grupos sempre reivindicaram um projeto, mas que o Poder Público,

até esse momento, não dava bola, sabia que existia, mas 'ah, tudo bem'. E se conjugou toda essa pressão dos movimentos, o conceito de mobilidade sustentável e a parte política que nesse momento era secretário-técnico e que sabia desse tipo de coisa para juntar. Se juntou a ambição política dentro da administração pública, com um secretário-técnico, mais a pressão que existia, mais o conceito de mobilidade sustentável que se juntou, toda essa tendência no mundo ajudou e deslanchar rapidamente, né, esse é o grande problemas das cidades, né, que às vezes não se junta essa coisa assim e não se dá, então quando se juntaram, se alinharam os astros, os três, saiu esse negócio, pá, à nível de plano, né, porque, muitas vezes, não se alinha esses astros, mas começam a implantar, logo não tem consequências diretas nos resultados. (E9)

O relato acima reconhece que já havia uma pressão social em defesa da causa da bicicleta, mas que a mesma só foi eficaz, naquele momento, por encontrar suporte entre setores técnicos da burocracia e setores políticos do governo, que também reconheciam o problema e estavam dispostos a construir soluções para o mesmo.

Uma das ações significativas feitas pelos cicloativistas naquele momento foi pressionar os vereadores da cidade para a aprovação do PDCI. Neste sentido, reivindicaram a realização de audiências públicas para poderem argumentar junto aos vereadores em um espaço institucional. Uma entrevistada, por exemplo, destaca que, através da pressão dos cicloativistas, foram realizadas uma audiência pública e um seminário para a discussão do projeto do PDCI, possibilitando que atores do movimento pudessem contribuir para qualificar a proposta e construir o apoio político para a aprovação da mesma (E19).

Conforme salientado anteriormente, após o atropelamento coletivo o movimento cicloativista se amplia e ganha visibilidade na cidade. Ao mesmo tempo, o movimento se complexifica, com o surgimento de novas organizações e novos repertórios de atuação. Uma destas novidades, em termos de atuação no fluxo da política,

foi o investimento de setores do movimento na atuação “por dentro do Estado” através da construção de uma candidatura à Câmara dos Vereadores. Assim, em 2012 é eleito o vereador Marcelo Sgarbossa (PT), que havia sido ciclista profissional, tinha uma participação ativa no Massa Crítica e era um membro reconhecido da rede cicloativista. O coletivo reunido em torno do vereador atua intensamente, na Câmara Municipal e na cidade, na defesa das pautas cicloativistas, além de outras mais gerais relacionadas à mobilidade urbana e aos direitos humanos. Em 2016, Marcelo Sgarbossa é reeleito vereador e outro reconhecido cicloativista, apesar de não ser eleito, consegue mobilizar segmentos importantes da rede cicloativista da cidade em apoio à sua candidatura a vereador pelo PSOL (Partido Socialismo e Liberdade).

No entanto, a capacidade de eleger um vereador não significou uma capacidade de ampliar o apoio político às demandas e propostas do movimento cicloativista no âmbito do governo municipal, da Câmara de Vereadores e da opinião pública. Ao contrário, em um contexto mais geral de polarização e radicalização política vivido pelo país, especialmente a partir de 2013, a causa cicloativista passou a ser identificada com o “petismo/esquerdismo” e, assim, passou a ser rejeitada por parcelas significativas das forças políticas e da opinião pública local. Neste sentido, apesar do sucesso eleitoral, a maioria das propostas do vereador Marcelo Sgarbossa foram rejeitadas por uma Câmara Municipal majoritariamente conservadora.

Esta fragilização da causa cicloativista no fluxo da política é exemplificada claramente pela disputa em torno da efetiva aplicação do PDCI, particularmente no que se refere à utilização de recursos em ações e programas de promoção do uso da bicicleta. A lei aprovada estabelecia que 20% do valor arrecadado pelo município com multas de trânsito deveria ser aplicado na construção de ciclovias. Em janeiro de 2012, o LAPPUS ingressou com uma representação no Ministério Público para cobrar o cumprimento da lei do PDCI, pois norma sobre a aplicação dos recursos vinha sendo descumprida. O Ministério Público solicitou, no mês de abril de 2013, em caráter liminar, que a Justiça obrigasse

a prefeitura a cumprir o dispositivo legal sobre a aplicação dos recursos, mas obteve derrota em primeira instância e recorreu, após, ao Tribunal de Justiça do Rio Grande do Sul (TJ-RS). Em agosto de 2013, o Tribunal de Justiça julgou que a lei era constitucional, obrigando os próximos orçamentos municipais preverem o percentual correto e que os valores não aplicados desde a vigência da lei deveriam ser investidos em até dois anos. Em resposta, o prefeito José Fortunati (PDT) propôs o Projeto de Lei Complementar do Executivo (PLCE) 010/13 visando à retirada do percentual previsto para a implantação do PDCI e a instituição de um Fundo Municipal de Apoio à Implantação do Sistema Cicloviário (FMASC) e seu Conselho Gestor.

A rede cicloativista se mobilizou contrariamente ao Projeto da Prefeitura. Buscando pressionar o executivo para a retirada do Projeto e o legislativo para sua não aprovação, foram utilizadas diversas táticas: Bicicletadas, manifestações com cartazes e faixas na Câmara de Vereadores, produção e distribuição de panfletos, envio de e-mails aos vereadores e publicações nas redes sociais. Alguns entrevistados apontam que, no início, os vereadores preocupavam-se mais com a pressão realizada pela rede cicloativista. Porém, depois começaram a perceber que esses atores não eram e nem viriam a ser seus eleitores, avaliando que seus votos não teriam impacto em suas próximas candidaturas (E7).

Devido à pressão dos cicloativistas, ocorreram inúmeros adiamentos de votações na Câmara Municipal de Porto Alegre. Mas, ao final, o projeto acabou sendo aprovado em uma sessão de maio de 2014. Sancionado como Lei Complementar nº 744, em outubro de 2014, foi instituído o FMASC e seu Conselho Gestor. Segundo os entrevistados, o contexto de acirramento das disputas político-partidárias no país e na cidade foi um dos fatores centrais que bloqueou o acesso dos cicloativistas, identificados com o PT/esquerda, à maioria dos vereadores, impossibilitando qualquer avanço nas negociações.

Apesar dos atores cicloativistas considerarem terem sido prejudicados pelo Projeto de Lei aprovado, um novo espaço de tomada de decisão foi criado prevendo a participação de

representantes de entidades cicloativistas e reconhecendo assim a legitimidade destas. No entanto, a maioria dos entrevistados questiona a composição do Conselho do FMASC¹³, avaliando que há um claro desequilíbrio entre as representações do movimento (duas) e as representações governamentais (sete) (E4, 9, 19). Além disto, a dinâmica de funcionamento do Conselho se mostrou bastante restritiva para uma efetiva participação dos representantes do movimento na construção da política: esperava-se que esse fosse um espaço no qual seriam construídos e debatidos os projetos coletivamente, mas a prática foi de apresentação de projetos já elaborados pelo executivo que deveriam ser apenas referendados pelo Conselho.

Por fim, outras duas táticas passaram a ser utilizados pelos atores da rede cicloativista na tentativa de incidir no fluxo da política: as chamadas “carta-compromisso” e as “cartas abertas”. As primeiras são cartas elaboradas pelas associações cicloativistas com compromissos em termos da política de mobilidade urbana, as quais são enviadas a candidatos em períodos eleitorais. Na eleição para o Governo estadual em 2014, por exemplo, a associação Mobicidade elaborou uma carta-compromisso através do GT Eleições (grupo de trabalho da entidade) e buscou a assinatura dos candidatos a governador que concorriam no segundo turno. Na última eleição municipal de 2016, também enviaram uma carta-compromisso aos candidatos a prefeito para tentar construir um comprometimento com as propostas para a política de mobilidade urbana formuladas pela entidade.

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

Já as cartas abertas são enviadas às autoridades governamentais (com destaque para o prefeito de Porto Alegre), com cópia para os meios de comunicação, relatando situações e problemas que precisam ser resolvidos, visando uma repercussão na mídia e contribuir para o destaque e a visibilidade de suas demandas.

A análise desenvolvida nesta seção mostra que o fluxo da política, à exceção da convergência que criou as condições para formulação e aprovação do PDCI em 2009, tendeu a não ser favorável à incorporação às políticas de mobilidade urbana da problematização e das propostas de solução construídas pela rede cicloativista. Apesar dos variados repertórios de pressão e negociação utilizados pelos cicloativistas, buscando influenciar os tomadores de decisão no fluxo da política, não houve o retorno desejado por parte desses atores. Apesar da eleição de um representante do cicloativismo à Câmara Municipal no período, a posição minoritária deste frente ao predomínio de forças políticas conservadoras na arena legislativa e no executivo municipal limitou significativamente a capacidade de influência do vereador eleito.

Conclusões

A questão que orientou a argumentação desenvolvida neste artigo foi: como as redes heterogêneas que conformam os movimentos sociais se estruturam e se transformam, ao longo do tempo, a partir de sua atuação (ou tentativa de atuação) nos diferentes fluxos que constituem o processo de construção das políticas públicas?

A análise da rede cicloativista de Porto Alegre mostrou que a tentativa de incidir na política pública, que envolve atuar (em maior ou menor grau) nos três fluxos identificados por Kingdon, exige dos atores da rede uma ação diversificada. Cada fluxo apresenta suas arenas, atores e procedimentos específicos, demandando condições, recursos e formas de ação particulares dos atores das redes movimentalistas. No caso analisado, observou-se que os

atores do movimento cicloativista responderam às especificidades e demandas de cada fluxo com uma “divisão de tarefas”, tanto no que se refere ao fluxo no qual atuam, quanto aos repertórios que utilizam em cada fluxo. Tal “divisão de tarefas” é, em grande medida, definida pelas diferenças de recursos e de estratégias dos atores.

Assim, alguns atores, como os ativistas e coletivos anarquistas e autonomistas e o Massa Crítica, tenderam a concentrar sua atuação na promoção de ações diretas de ocupação das ruas por ciclistas, dando visibilidade pública às suas demandas através do enfrentamento direto de um modelo de cidade e de mobilidade urbana baseado no automóvel particular. Já outros atores, como as entidades cicloativistas, sem deixar de participar das ações públicas, tenderam a investir na formulação, proposição e negociação de soluções para o problema da mobilidade urbana e do uso da bicicleta na cidade. Tal investimento implicou na participação em espaços institucionais nos quais aquele problema era debatido. Houve, ainda, um investimento em ocupar espaços institucionais através da eleição de representantes, de forma a disputar a formulação de políticas nas arenas existentes do executivo e do legislativo.

O resultado deste processo foi uma complexificação da rede cicloativista da cidade de Porto Alegre ao longo do período estudado. A “divisão de tarefas” entre os seus atores, de um lado, possibilitou uma atuação simultânea em diversas frentes. Tal atuação, mesmo reconhecendo os limites em termos de conquista de suas demandas, conseguiu colocar o tema da bicicleta como um tema relevante da política de mobilidade urbana da cidade e legitimar os atores do movimento como atores reconhecidos da rede da política municipal de mobilidade urbana. De outro lado, a “divisão de tarefas” também tensionou o movimento cicloativista na medida em que expressava divergências sobre concepções e estratégias de atuação. Como destacava a citação de Melucci apresentada anteriormente, uma parte importante da energia e do tempo dos atores do movimento cicloativista precisa ser utilizada para lidar com as diferenciações que o constitui.

A análise desenvolvida mostra a fertilidade analítica da perspectiva teórica escolhida. Assumir a heterogeneidade constitutiva dos movimentos sociais possibilita abordá-los como redes complexas, conformadas por atores atuando simultaneamente de várias maneiras, em diversas arenas e com distintas intencionalidades e estratégias. Assumir a diversidade dos fluxos das políticas públicas possibilita abordar sua produção como processos complexos, heterogêneos em termos de suas arenas e atores, no qual contingências (como o atropelamento coletivo, no caso analisado) podem assumir centralidade em determinadas situações. Articular a heterogeneidade dos movimentos com a diversidade dos fluxos, por fim, possibilita ampliar nossa capacidade de análise, rompendo com simplificações que ainda limitam a investigação das relações entre os movimentos sociais e as políticas públicas.

Referências

ABERS, R.; SERAFIM, L.; TATAGIBA, L., “Repertórios de Interação Estado-Sociedade em um Estado Heterogêneo: a experiência na Era Lula”. *Dados*, v. 57, n. 2, p. 325-257, 2014.

ABERS, R.; von BÜLLOW, M. Movimentos sociais na teoria e na prática: como estudar o ativismo através da fronteira entre Estado e sociedade? *Sociologias*, n. 28, p. 52-84, 2011.

BARBOSA, I. S. **Das Ruas às Mentes: variações nas formas de influência do movimento de moradia na mudança da política para as favelas do poder público paulistano (1979-1989)**. Trabalho apresentado no II Encontro Internacional Participação, Democracia e Políticas Públicas, Campinas, UNICAMP, 2015.

CARLOS, E.; DOWBOR, M.; ALBUQUERQUE, M. C. A. **Movimentos sociais e seus efeitos nas políticas públicas: proposições analíticas e desafios metodológicos**. ST13 entre as ruas e os gabinetes: institucionalização e contestação nos movimentos sociais. Caxambu, Encontro Anual da ANPOCS, 2016.

DIANI, M. The Concept of Social Movement. **The Sociological Review** 40, p. 1-25, 1992.

DOWBOR, M. W. **A arte da institucionalização: estratégias de mobilização dos sanitaristas (1974-2006)**. Tese (doutorado), Universidade de São Paulo, Departamento de Ciência Política, São Paulo, 2012.

GOLDSTONE, J. A. **States, parties, and social movements**. Cambridge: Cambridge University Press, 2003.

JASPER, J. **Protesto: uma introdução aos movimentos sociais**. Rio de Janeiro: Zahar, 2016.

LEITÃO, L. R. S. **Oportunidades políticas e repertórios de ação: o movimento negro e a luta de combate à discriminação racial no Brasil**. Tese (doutorado), Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Instituto de Filosofia e Ciências Humanas, Porto Alegre, 2012.

LIED, L. F. C. **História da política pública para a bicicleta: pedalando o Plano Diretor Cicloviário Integrado de Porto Alegre (2008-2014)**. Trabalho de Conclusão do Curso (Graduação), Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Instituto de Filosofia e Ciências Humanas, Porto Alegre, 2015.

KINGDON, J. **Agendas, Alternatives and Public Policies**. Boston: Pearson Education, 2014.

MACHADO, L. PROLO, F.; SANTOS, C. ANDRADE, V.; RODRIGUES, J.; MARINO, F.; LOBO, Z. (organizadores). **Mobilidade por bicicleta no Brasil**. Rio de Janeiro: PROURB/UFRJ, 2016.

MELUCCI, A. **A invenção do presente: movimentos sociais nas sociedades complexas**. Petrópolis: Vozes, 2001.

OLIVEIRA, D. S. P. **“Mais amor, menos motor”: análise sobre a atuação da rede cicloativista na construção da agenda da política de mobilidade urbana de Porto Alegre**. Dissertação (mestrado), Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Programa de Pós-Graduação em Sociologia, Porto Alegre, 2017.

PEREIRA, M. M.; SILVA, C. F. **Ação Contenciosa: repertórios, táticas e performances**. In: 18º Congresso Brasileiro de Sociologia. Brasília, DF, 2017.

SILVA, R. S. **Formas contemporâneas de ativismo político: etnografia do movimento Massa Crítica**. Trabalho de Conclusão do Curso (Graduação), Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Faculdade de Ciências Sociais, Porto Alegre, 2011.

SILVA, M. K.; OLIVEIRA, G. L. A face oculta(da) dos movimentos sociais: transito institucional e intersecção Estado-Movimento – uma análise do movimento de Economia Solidária no Rio Grande do Sul. *Sociologias*, n. 28, p. 86-124, 2011.

TILLY, C. **Contentious repertoires in Great Britain, 1758-1834**. In: TRAUGOTT, Mark (ed.). *Repertoires and cycles of collective action*. Durham: Duke University Press, 1995.

XAVIER, G. N. A. **O desenvolvimento e a inserção da bicicleta na política de mobilidade urbana brasileira**. Tese (doutorado), Universidade Federal de Santa Catarina, Centro de Filosofia e Ciências Humanas, Santa Catarina, 2011.

ZUGE JUNIOR, O. **Cicloativismo paulistano: uma investigação jurídico-fenomenológica**. Tese (doutorado), Universidade de São Paulo, Faculdade de Direito, São Paulo, 2016.

Anexo

Quadro 1 – Caracterização dos(as) entrevistados(as).

E1	Membro da Associação pela Mobilidade Urbana em Bicicleta - Mobicidade ¹⁴ Conselheiro do FMASC (Fundo Municipal de Apoio ao Sistema Cicloviário)
E2	Arquiteto concursado da EPTC e membro da equipe do cicloviário do PDCI
E3	Membro da Associação pela Mobilidade Urbana em Bicicleta - Mobicidade
E4	Assessor parlamentar do Gabinete do vereador Marcelo Sgarbossa ¹⁵ Membro do Laboratório de Políticas Públicas e Sociais - LAPPUS ¹⁶ e da Associação pela Mobilidade Urbana em Bicicleta - Mobicidade Participa das reuniões do GT de Segurança para Ciclistas do Detran-RS
E5	Membro da Associação pela Mobilidade Urbana em Bicicleta - Mobicidade

E6	Supervisor parlamentar do Gabinete do vereador Marcelo Sgarbossa Membro do Laboratório de Políticas Públicas e Sociais - LAPPUS e da Associação pela Mobilidade Urbana em Bicicleta - Mobicidade
E7	Membro da Associação pela Mobilidade Urbana em Bicicleta - Mobicidade
E8	Membro da Associação pela Mobilidade Urbana em Bicicleta - Mobicidade
E9	Arquiteto, consultor, atuou como gerente de projetos do PDCI na EPTC entre 2008 e 2010
E10	Membro da Associação pela Mobilidade Urbana em Bicicleta - Mobicidade
E11	Membro da Associação pela Mobilidade Urbana em Bicicleta - Mobicidade Participa das reuniões do GT de Segurança para Ciclistas do Detran-RS
E12	Analista – pedagoga, atua como uma das coordenadoras do GT de Segurança para Ciclistas
E13	Membro da Associação dos Ciclistas de Porto Alegre - ACPA ¹⁷
E14	Vereador eleito em 2012 na Câmara Municipal de Porto Alegre Membro do Laboratório de Políticas Públicas e Sociais - LAPPUS e da Associação pela Mobilidade Urbana em Bicicleta - Mobicidade
E15	Membro da Associação pela Mobilidade Urbana em Bicicleta - Mobicidade
E16	Presidente da Associação de Ciclistas da Zona Sul - ACZS ¹⁸
E17	Arquiteto concursado da EPTC
E18	Analista – psicóloga, atua como uma das coordenadoras do GT de Segurança para Ciclistas
E19	Atual presidente da Associação dos Ciclistas de Porto Alegre - ACPA
E20	Membro da Associação pela Mobilidade Urbana em Bicicleta - Mobicidade Participa da Massa Crítica

Fonte: autoria própria.

¹⁴ Informações disponíveis em: <http://www.mobicidade.org/?page_id=2>
Acesso em: 10 out. 2016.

¹⁵ Vereador eleito em 2012 e reeleito 2016 pelo Partido dos Trabalhadores (PT) que defende, dentre outras, pautas cicloativistas na Câmara de Vereadores.

¹⁶ Informações disponíveis em: <http://www.lappus.org/site/?page_id=2>
Acesso em: 20 set. 2016.

¹⁷ Informações disponíveis em: <<http://www.acpa.org.br/>> Acesso em: 15 out. 2016.

¹⁸ Informações disponíveis em: <https://aczs.wordpress.com/sobre-a-aczs/>
Acesso em: 20 dez. 2016.