



UNIVERSIDADE DE BRASÍLIA – UnB  
CURSO GESTÃO DE POLÍTICAS PÚBLICAS

JACQUELINE CASTRO DE ABREU

MOBILIDADE ATIVA:  
UMA ANÁLISE DA ATUAÇÃO DA RODAS DA PAZ NA POLÍTICA DE MOBILIDADE  
URBANA DO DISTRITO FEDERAL

BRASILIA

2019

UNIVERSIDADE DE BRASÍLIA – UnB

JACQUELINE CASTRO DE ABREU

MOBILIDADE ATIVA:

UMA ANÁLISE DA ATUAÇÃO DA RODAS DA PAZ NA POLÍTICA DE MOBILIDADE  
URBANA DO DISTRITO FEDERAL

Relatório de pesquisa como requisito para a menção final na disciplina Residência em Políticas Públicas, ministrada pela professora Dr<sup>a</sup> Ana Paula Antunes Martins. Orientadora: professora Dr<sup>a</sup> Rosana Boullosa.

BRASÍLIA

2019

## FICHA CATALOGRÁFICA

CJ19m

Castro de Abreu, Jacqueline

Mobilidade Ativa: Uma análise da atuação da Rodas da Paz na política de mobilidade urbana do Distrito Federal / Jacqueline Castro de Abreu; orientador Rosana de Freitas Boullosa. -- Brasília, 2019.

43 p.

Relatório Final (Graduação - Gestão de Políticas Públicas)-  
Universidade de Brasília, 2019.

1. Gestão de Políticas Públicas. 2. Mobilidade Ativa. 3. Gestão Social. I. de Freitas Boullosa, Rosana , orient.  
II.Título.

## DEDICATÓRIA

À minha mãe, *in memoriam*.

À minha filha, meu amor maior.

## RESUMO

Este relatório é o resultado de uma análise da atuação da Associação Civil Rodas da Paz nas questões da política de mobilidade urbana do Distrito Federal. Partindo dessa premissa, foram discutidos os conceitos de política pública, gestão social e problema público. Além disso, foram apresentadas suas ações em mobilidade ativa voltadas para o uso da bicicleta como alternativa de mobilidade sustentável. No decorrer da presente pesquisa, foi elaborado o desenho de sua rede de relacionamento com a diversidade de atores que são parte da qualidade da construção social do trânsito como problema público. A metodologia empregada para a consecução desse estudo ocorreu por meio de observação participante, análise documental e bibliográfica, questionário direcionado ao grupo de associados, e uma entrevista não estruturada realizada com uma associada que integrou a Coordenação Administrativa. Dessa forma, foi possível observar os eixos de atividades exercidas e a consequente aplicação do conceito de gestão social nas diretrizes de atuação da Rodas da Paz.

## **ABSTRACT**

This report is the result of an analysis of Associação Civil Rodas da Paz actions in urban mobility policy in Distrito Federal. In that sense, the discussion was about the concepts of policy, social management and public problem. Aside from that, this report shows some active mobility actions regarding bicycle use as a sustainable mobility alternative while also drawing the relationship network of actors that work in social construction of traffic as a public problem. The methodological procedures in this study were participant observation, documentary analysis, bibliographic analysis, a survey form to an associated group and unstructured interview to a former Administrative Coordination member. Thus, this study contributed to see axes of performed activities and also social management meaning implementation in all guidelines of Rodas da Paz actions.

## SUMÁRIO

1	INTRODUÇÃO.....	8
2	REFERENCIAL TEÓRICO .....	14
3	PROCEDIMENTOS METODOLÓGICOS.....	19
4	ANÁLISE DA POLÍTICA PÚBLICA.....	22
5	CONSIDERAÇÕES FINAIS.....	30
	REFERÊNCIAS.....	31
	APÊNDICES.....	33
	ANEXOS.....	36

## 1 INTRODUÇÃO

A primeira iniciativa para a regulamentação da mobilidade urbana partiu do Projeto de Lei (PL) n° 64, em 1995, com o objetivo de instituir as diretrizes nacionais do transporte coletivo urbano. Mais tarde, somente em 2007, após um estudo realizado pela Secretaria Nacional de Transportes e da Mobilidade Urbana (Semob) – Ministério das Cidades, foi encaminhado o Projeto de Lei n° 1687 ao Congresso Nacional, pela Presidência da República com proposta de instituir diretrizes de mobilidade urbana cujo texto tomou como base o estudo realizado pelo Ministério. O processo de elaboração do PL 1687/2007 teve apoio de vários atores tanto da sociedade civil organizada como do governo. O debate a respeito do Projeto aconteceu na Câmara dos Deputados, na Comissão de Viação e Transportes (CVT), na Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania, na Comissão do Trabalho Administração e Serviço Público (CTASP). Ao chegar no Senado Federal foi aprovado sem alterações quanto ao mérito e passou a ser a Lei 12587, sancionada em 3 de janeiro de 2012.

Este relatório tem como objeto de pesquisa o problema público que envolve a mobilidade ativa, em Brasília, a partir da observação das ações da Rodas da Paz – Associação Civil de direito privado, em consonância com a Política Nacional de Mobilidade Urbana.

A Política Nacional de Mobilidade Urbana, Lei 12587/2012, está concordante com a Constituição Federal de 1988 (CF/88) em seus artigos 5º, inciso XV – O direito de ir e vir, com o artigo 21, inciso XX, e com o Estatuto da Cidade, Lei 10257/2001, que regulamenta os artigos 182 e 183 da referida Carta no que concerne às normas gerais de política urbana. Além disso, a Política estabelece princípios, diretrizes e objetivos que devem ser seguidos por municípios, estados e pelo Distrito Federal, em projetos de mobilidade urbana, observadas as adequações à realidade local. Dentre os princípios estabelecidos, são preconizados: A acessibilidade universal; Desenvolvimento sustentável das cidades, nas dimensões socioeconômicas e ambientais; Eficiência, eficácia e efetividade na prestação dos serviços de transporte urbano; Segurança no deslocamento das pessoas; Equidade no acesso dos cidadãos ao transporte público coletivo. As diretrizes enfatizam a prioridade do transporte público coletivo e do modo não motorizado de deslocamento, assim como a necessidade de integração com outras políticas urbanas. Constam nas diretrizes, entre outros: Prioridade dos modos de transporte não motorizados sobre os motorizados e dos serviços de transporte público coletivo sobre o transporte individual motorizado; Integração entre os modos e serviços de transporte

urbano; E, por fim, os objetivos em que se destaca: Reduzir as desigualdades e promover a inclusão social; Promover o acesso aos serviços básicos e equipamentos sociais; Proporcionar melhoria nas condições urbanas da população no que se refere à acessibilidade e à mobilidade; Promover o desenvolvimento sustentável com a mitigação dos custos ambientais e socioeconômicos dos deslocamentos de pessoas e cargas nas cidades; Consolidar a gestão democrática como instrumento e garantia da construção contínua do aprimoramento da mobilidade urbana.

A aplicabilidade da Lei 12587/2012 se dá por meio do Plano de Mobilidade Urbana, uma vez que esse instrumento leva à prática dos princípios, diretrizes e objetivos da Política. A elaboração do Plano, para municípios com mais de 20 mil habitantes, deve estar atrelada ao momento da elaboração do Plano Diretor municipal ou incorporado aos Planos Diretores já existentes. Essa é a forma de unir os princípios de sustentabilidade aos instrumentos de acessibilidade do espaço urbano. O Plano estabelece que os municípios, onde não há transporte público coletivo ou individual, devem adotar planejamento de infraestrutura urbana voltada para o modo de transporte não motorizado ou seja, deslocamento a pé ou de bicicleta. A Mobilidade Urbana contará com recursos oriundos dos projetos de planos plurianuais e leis de diretrizes orçamentárias da União, Estados, Distrito Federal e Municípios no sentido de aprimoramento da política pública e dos serviços oferecidos, de acordo com critérios estabelecidos em lei.

Em virtude do Distrito Federal ser uma entidade *sui generis*, isto é, apresentar competências inerentes aos municípios e aos estados, serão aqui discriminadas as atribuições destes entes federativos quanto à mobilidade urbana. Os municípios além de planejar, executar e conduzir a referida política, também devem regulamentar os serviços de transporte urbano, em ação conjunta com a União por meio de estudos e planos integrados. Uma das formas de os municípios cumprirem o estabelecido em lei é por intermédio do controle da demanda do uso do automóvel, com incentivo a modos não motorizados e uso do transporte coletivo. Somados a esses instrumentos de controle é importante que haja infraestrutura com qualidade e segurança como, por exemplo, rede cicloviária bem sinalizada, calçadas acessíveis, transporte público confortável, acessível e de baixo custo para os usuários. Os estados, além de gerir e integrar as regiões metropolitanas, devem prestar serviços de transporte coletivo intermunicipal urbano. Devem, também, adotar incentivos tanto financeiros quanto fiscais com o objetivo de reduzir custos para o sistema de transporte e

assim promover o aumento da qualidade na prestação do serviço. Um exemplo de incentivo fiscal é a isenção do Imposto sobre Circulação de Serviços e Mercadorias (ICMS). A delegação de serviços relacionados ao transporte público intermunicipal, pelo estado aos municípios, também é possível mediante consórcio público ou convênio administrativo. Dessa forma, a gestão é descentralizada e favorece um maior envolvimento das localidades no que concerne à execução das políticas públicas de mobilidade urbana.

Quando a Política Nacional de Mobilidade Urbana foi promulgada, em janeiro de 2012, o prazo para os municípios elaborarem seus Planos de Mobilidade Urbana era de seis anos, portanto esgotaria em 2018. No entanto, esse tempo foi prorrogado pela lei 13683/2018 em que define o limite para os municípios até abril de 2019 e, se não cumprirem a meta, os recursos orçamentários para o setor, provenientes da União, ficam cancelados, até que seja regularizada a situação. O inciso III do artigo 24, lei 12587/2012, e o § 4º foram alterados em suas redações, pela lei 13683/2018.

Art. 24 O Plano de Mobilidade Urbana é o instrumento de efetivação da Política Nacional de Mobilidade Urbana e deverá contemplar os princípios, os objetivos e as diretrizes desta lei, bem como:

.....

III – as infraestruturas do sistema de mobilidade urbana, incluindo as ciclovias e as ciclofaixas;

.....

§ 4º Os municípios que não tenham elaborado o Plano de Mobilidade Urbana até a data de promulgação desta lei terão o prazo máximo de 7 (sete) anos de sua entrada em vigor para elaborá-lo, findo o qual ficarão impedidos de receber recursos orçamentários federais destinados à mobilidade urbana até que atendam à exigência desta lei.

No âmbito do Distrito Federal, a lei 5623 de 9 de março de 2016 dispõe sobre a implantação de ciclovias nas rodovias, conforme descrito a seguir:

Art. 1º Devem ser previstas ciclovias, ciclofaixas e infraestrutura cicloviária em todos os projetos de obras de construção, ampliação ou adequação de vias públicas, trechos urbanos das rodovias e estradas em fase de construção executadas pelo Governo do Distrito Federal ou mediante convênio com transferência voluntária de recursos do orçamento do Distrito Federal.

§ 1º Prioritariamente devem ser implantadas ciclovias, podendo ser substituídas por ciclofaixas quando, mediante estudo técnico, se comprovar a inviabilidade da primeira opção.

§ 2º A obrigação estabelecida no *caput* fica dispensada quando, mediante estudo técnico, verifique-se que as condições de relevo não favorecem a utilização da bicicleta como meio de locomoção ou quando as características da via pública a ser implantada, ampliada ou readequada, não propiciem o tráfego de bicicletas.

Art. 2º As ciclovias devem ser constituídas por pista de rolamento destinada exclusivamente ao uso de bicicletas, separada fisicamente do leito carroçável da estrada, projetada e executada de acordo com as normas técnicas pertinentes e amplamente sinalizada.

Art. 3º No caso de construção de nova rodovia, estrada vicinal ou via urbana, bem como nas hipóteses de ampliação, duplicação ou alteração do traçado de rodovias, estradas vicinais e vias urbanas já existentes, a ciclovia ou a ciclofaixa deve estar prevista nos respectivos projetos de execução.

O fluxo intenso de veículos e os consequentes congestionamentos prejudicam o deslocamento em tempo hábil de quem deseja chegar logo no seu destino. É uma luta diária, travada nos rolamentos, entre automóveis e bicicletas, em que prevalece a lei do mais forte e, muitas vezes, com desfecho trágico no trânsito. Segundo o Observatório das Metrópoles (2013), o número de veículos para cada 100 habitantes cresceu de 17, em 2000, para 25,9 em 2013. Esse aumento na frota de automóveis decorre das políticas de incentivo à indústria automobilística com a facilidade de crédito. Assim, o deslocamento por bicicleta é uma alternativa sustentável e econômica além de ser uma saudável atividade física.

Ainda em 2018, foi sancionada a lei 13724 de 24 de outubro de 2018 que instituiu o Programa Bicicleta Brasil (PBB) incentivando o uso da bicicleta como meio de transporte, com vistas à melhoria das condições de mobilidade urbana. O PBB estabelece diretrizes e objetivos, assim como a relevância dos agentes públicos e privados para a efetiva consecução do programa, quais ações devem ser realizadas e quais recursos serão alocados nas cidades com mais de 20 mil habitantes. O Programa deve ter sua coordenação exercida pelo órgão federal responsável pela política pública, uma vez que integra a Política Nacional de Mobilidade Urbana. Ademais, implantar políticas de educação para o trânsito que promovam o uso da bicicleta e sua convivência com os veículos motorizados, e também estimular a

implantação de rotas intermunicipais seguras para o deslocamento cicloviário são alguns dos seus objetivos. Os recursos para o PBB são originários da Contribuição de Intervenção do Domínio Econômico (CIDE) – combustíveis, tributo previsto no Art. 149 da Constituição Federal de natureza extrafiscal e de arrecadação vinculada; De dotações orçamentárias específicas dos entes federativos e de contribuições de pessoas físicas, ou jurídicas, além de organismos de cooperação nacionais ou internacionais.

Dentre as diretrizes pode-se destacar: a criação de uma cultura favorável aos deslocamentos cicloviários como modalidade de deslocamento eficiente e saudável; a redução dos índices de emissão de poluentes; a inclusão dos sistemas cicloviários nas ações de planejamento espacial e territorial; a conscientização da sociedade quanto aos efeitos indesejáveis da utilização do automóvel nas locomoções urbanas, em detrimento do transporte público e de alternativas não motorizadas.

Para entender como a mobilidade urbana acontece, é preciso um olhar mais localizado uma vez que o Distrito Federal possui a terceira maior malha cicloviária do país. Em 2014 já havia 260 km de ciclovias prontas dos 440 km pretendidos (Agência Brasília, 2014). Há alguns ajustes a serem feitos quanto à sinalização, quanto à qualidade das vias implantadas e até alguns trechos incompletos por causa do conflito com o fluxo de veículos. Brasília está no terceiro lugar, em estrutura cicloviária, tendo à sua frente Rio de Janeiro e São Paulo, mas ainda tem muito para implementar, mantidas as devidas proporções, se comparada à cidade dinamarquesa de Copenhague que possui uma área de 180 km<sup>2</sup> e 429 km de extensão de estrutura cicloviária. A área do Plano Piloto é 472 km<sup>2</sup> e não há ainda exclusividade para as bicicletas em trechos contínuos, pois há interrupções bruscas e, a partir disso, esse modal tem como opção única integrar o trânsito ao lado de veículos motorizados. Uma estrutura cicloviária completa compreende ciclovia, ciclofaixa e ciclorrota. Ciclovia<sup>1</sup> é isolada do fluxo de carros por muretas ou algum tipo de isolamento fixo. A ciclofaixa<sup>2</sup> é a sinalização pintada no chão e, ao contrário da ciclovia, não tem separadores físicos. A ciclorrota<sup>3</sup> é um caminho, um trajeto, sinalizado ou não, que representa a rota por onde passam os ciclistas. (ANEXO A) A implementação de uma boa mobilidade urbana passa pela construção de multimodais e a bicicleta é um deles, mas também percorre a construção social do trânsito como problema público. Esse problema público acontece em diversas arenas com os mais variados atores, que são o termômetro dessa construção social tais como governo, associações de arquitetos, fóruns urbanos e grupos de atores mais contemporâneos – os coletivos urbanos.

No caso do Distrito Federal, um desses atores é a Associação Civil Rodas da Paz que traz em sua pauta a importância do uso da bicicleta como alternativa de mobilidade sustentável. Assim, o objetivo desse trabalho foi o de analisar a atuação dessa Associação Civil na mobilidade urbana do Distrito Federal.

Para a consecução desta pesquisa, foi realizada a Residência em Políticas Públicas no oitavo semestre do curso de Gestão de Políticas Públicas da Universidade de Brasília (UnB) por meio de observação participante que é o olhar livre, atento ao que não é dito, mas importante para se analisar partes de um construto. Ademais, a unidade de análise escolhida foi a Associação Civil Rodas da Paz. Além disso, do ponto de vista do método, constante no terceiro capítulo, foram utilizados o diário de campo, análise bibliográfica e documental, entrevista e questionário.

Os objetivos específicos dessa atividade foram: 1) identificar as ações da Associação Rodas da Paz na mobilidade urbana do Distrito Federal; 2) identificar os atores da rede na qual a Associação Civil está inserida e 3) averiguar como está consolidada a rede de atores.

Dessa forma, se espera que essa pesquisa possa contribuir na compreensão da relevância social da mobilidade ativa no compartilhamento do espaço urbano sob o questionamento: *Como se constitui a atuação da Rodas da Paz na solução de problemas públicos em mobilidade ativa?*

Esse trabalho se estrutura em cinco capítulos, além dessa parte introdutória que apresenta o tema, o objetivo geral, a pergunta de pesquisa, a unidade de análise e os objetivos específicos. O segundo capítulo traz o referencial teórico que serviu de embasamento para a pesquisa e, além do referencial, o capítulo mostra um breve histórico da política urbana. O terceiro capítulo expõe os procedimentos metodológicos necessários para a realização do estudo. O quarto capítulo, que discorre sobre a análise da política pública, está dividido em duas partes, na primeira parte é apresentado o desenho da Associação, na segunda estão as categorias de análise. No quinto e último capítulo estão as considerações finais a respeito dessa pesquisa.

## 2 REFERENCIAL TEÓRICO

Para se fazer o desenho das ações da Rodas da Paz, frente aos problemas públicos em mobilidade ativa, se faz necessário problematizar: Política Pública, Gestão Social e Problema Público.

### 2.1 Política Pública

Para Boullosa (2014) há várias opções de interpretação do significado de *políticas públicas*, pois para cada viés interpretativo há diferentes abordagens que dependem da natureza do objeto em estudo e das fronteiras teóricas que o delimitam de acordo com a escola adotada. Um primeiro passo é saber distinguir conceitos como política (*politic*) e política pública (*policy*), ou seja, ter ciência de que fazem parte de processos decisórios, mas a partir de perspectivas diferentes, pois enquanto a política está engendrada na esfera legislativa, a política pública está nas esferas de ação de governo após deliberação parlamentar.

Embora existam estudos voltados para uma análise racional, como cita Boullosa (2014), muito foi desenvolvido no campo de análise de políticas públicas principalmente no que concerne a um olhar para além da visão estadocêntrica e o melhor exemplo é a escola da indagação pública (*policy inquiry*). De caráter pragmaticista, a *policy inquiry* parte do princípio que a política pública é qualidade do problema que a gerou e não do ator político que a desenhou, uma vez que não é um programa, um objeto, empreendido por um ente governamental, mas um construto analítico a partir do olhar do observador, é um novo olhar sobre um fato social. O pensamento de Fischer (2016) é consonante com tais definições, pois defende que não se pode limitar o conhecimento pelo empirismo, mas enriquecer a investigação social e política com novos métodos e práticas, por meio do pospositivismo que tem seu futuro atrelado à democratização da tomada de decisão política.

### 2.2 Gestão Social

Em virtude da existência de muitas organizações que atuam no terceiro setor, é fácil se confundir com as denominações de Organização Não Governamental (ONG), Organização Social (OS), Organização da Sociedade Civil (OSC) e Organização da Sociedade Civil de Interesse Público (OSCIP) quando se deseja falar a respeito de uma entidade sem fins lucrativos. Na verdade, o termo ONG não está presente no ordenamento jurídico brasileiro uma vez que a terminologia se refere a entidades do terceiro setor, ou seja, aquelas que

exercem ações de interesse público não comerciais tais como fundações, associações e cooperativas. A acepção mais próxima de ONG é OSCIP, regulamentada pela lei 9790 de 23 de março de 1999, definição jurídica para organizações privadas que atuam em áreas do setor público com interesse social, mas que recebem uma contrapartida do Estado e respondem legalmente, por meio da prestação de contas, por todo dinheiro recebido (SEBRAE, 2019). Toda OSCIP é uma ONG, mas a recíproca não é verdadeira. A Organização Social é uma entidade sem fins lucrativos com autorização da administração pública para receber isenções fiscais, dotações orçamentárias, para a consecução de suas ações. É a partir do título de OS que uma organização pode fazer contrato de gestão com o poder público, com vistas a atender ao princípio da eficiência. A Organização da Sociedade Civil é uma instituição que não visa lucro, criada por participação social e que se enquadra nos seguintes critérios:

- Privada: não tem vínculo com o Estado;
- Sem fins lucrativos: não distribuem eventuais ganhos entre sócios, diretores, fundadores;
- Institucionalizada: possuem personalidade jurídica própria;
- Auto administrada ou gerencia suas atividades;
- Voluntária ou não compulsória: qualquer pessoa pode fazer parte da organização, sem impedimentos legais.

De acordo com o Art.44 do Código Civil Brasileiro, apenas três pessoas jurídicas de direito privado se enquadram nos critérios acima, que são: associações, fundações e organizações religiosas. O que antes se denominava ONG, hoje é Organização da Sociedade Civil composta por atores voltados para a gestão social nas democracias contemporâneas. Para as OSCs, que realizam parcerias ou termo de cooperação com a administração pública, com transferência ou não de recursos, existe o Marco Regulatório das Organizações da Sociedade Civil (MROSC), lei 13019 de 31 de julho de 2014.

Para Teodósio (2014), a Organização da Sociedade Civil é um objeto de estudo da gestão social em virtude de suas lutas por direitos e valores sociais, constantes em sua agenda de ação, que almejam o aprimoramento da democracia, da sustentabilidade e da justiça. O autor reforça que há designações variadas na literatura para a OSC como, por exemplo, terceiro setor, setor sem fins lucrativos, setor social e esfera pública. Afirma ainda que a OSC é considerada um ator da esfera pública, espaço político de articulação coletiva em bases democráticas que luta por várias causas e difere das instâncias governamentais tanto pela

origem quanto por sua natureza, pois adota formas institucionais distintas das demais ao articular fluxos de ação coletiva.

Contudo, afirma Teodósio (2014), outras delimitações podem ser feitas acerca da OSC, por meio de critérios e marcos de análise distintos, e isso pode contribuir para ser considerada um repositório de objetos de estudo em gestão social. No entanto, ele infere o quanto pode ser problemático recorrer a abordagens clássicas de outros campos de conhecimento quando da teorização em gestão social, de maneira superficial, uma vez que isso pode restringir o foco de análise a um modelo de Organização com estrutura formal e legal de operação, em detrimento de movimentos e coletivos que apresentam menos formalidade e estrutura diferenciada e, mesmo assim, são dotados de importância política, social e cultural em contextos específicos.

Segundo Araújo (2014), o conceito de gestão social vai além do concernente à gestão do Terceiro Setor, uma vez que o campo gestão social abrange novas práticas de intervenção social e organizações diferenciadas, pois extrapola o formato gerencial com vistas a um novo modo e sentidos ideológicos para a gestão, por intermédio de outras racionalidades e instrumentalidades. Como, por exemplo, defende Tavares (2014) que a participação é um conceito importante pois está na essência da gestão social enquanto práxis e isso requer do gestor social saber lidar com as adversidades conceituais do binômio *teoria x prática*. Afinal, os desafios da participação são bem maiores quando a gestão social entra como instrumento decisório, pois há um envolvimento mais acentuado dos interessados nos processos relacionados às políticas públicas e sociais de tal forma que os espaços já consagrados sejam ampliados, que novas dinâmicas sejam criadas, por meio de arranjos que podem abranger a sociedade civil, o setor privado e o poder público. Ainda segundo Tavares (2014), os processos participativos asseguram a legitimidade das demandas sociais, além de dar transparência nos processos de tomada de decisão, ampliar a cidadania sem perder de vista o interesse coletivo e de contribuir para o processo de democratização da sociedade.

Cançado (2014) assevera que a discussão sobre gestão social começou nos anos 1990 a partir do Programa de Estudos em Gestão Social da Escola Brasileira de Administração Pública e de Empresas da Fundação Getúlio Vargas e isso impulsionou, algumas universidades brasileiras, na inclusão do tema em suas agendas de pesquisa para centros de estudos a respeito do terceiro setor. Entre as pioneiras estão a Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Universidade de São Paulo, Pontifícia Universidade Católica de São Paulo e

Universidade Federal da Bahia. Apenas esta última não se deteve ao estudo do tema no terceiro setor.

De acordo com Cançado (2014), a gestão social é um construto autóctone e, a partir de uma aproximação teórica, ela parte do interesse bem compreendido (IBC) e acontece na esfera pública para chegar à emancipação por meio de uma lógica dialética negativa. O autor afirma que o IBC tocquevilliano tem como premissa básica que o bem-estar individual só se concretiza a partir do bem-estar da coletividade, o que pressupõe uma relação de interdependência. Esfera pública é definida como o espaço onde os indivíduos privados se encontram para discutir os assuntos públicos, ou seja, um *locus* público onde as demandas sejam discutidas e deliberadas para que a gestão social ocorra de maneira efetiva. A condição para que isso aconteça é que a esfera pública esteja em consonância com as características da gestão social como a tomada de decisão coletiva, sem coerção, apoiada na inteligibilidade e na transparência com vistas ao entendimento, pois dessa forma se chega à emancipação do indivíduo para sua autonomia. Essas categorias compreendem um círculo virtuoso em que o IBC é reforçado à medida que se incrementa a emancipação e, para tanto, basta que a gestão social aconteça na esfera pública com as características antes apresentadas para que se concretizem os tipos ideais weberianos. Se, por acaso, alguma das configurações acima descritas sofrer alteração, então o círculo virtuoso é quebrado, mas isso só comprova que a gestão social pode ser vista como em constante reconstrução, capaz de sair do lugar comum, e assim favorecer o surgimento de novas abordagens.

### **2.3 Problema Público**

Um problema só adquire a qualidade de público a partir da reação social, ou seja, quando a sociedade o reconhece como problema. Esse construto social não é de responsabilidade apenas do poder público, embora este seja um ator indispensável nas arenas públicas, mas dos coletivos urbanos e movimentos sociais com interesse em solucionar o problema em contextos democráticos. De acordo com Gusfield (2014), para que um problema se torne público é necessário que a) seja tematizado como problemático para a sociedade; b) se torne um assunto conflituoso, controverso; c) seja objeto de interesse de uma instância reconhecida publicamente capaz de resolvê-lo. Dessa forma, a situação deve ser, ao mesmo tempo, problemática e passível de solução por meio de discussões nas arenas públicas, uma vez que o problema se torna objeto de uma ação pública cujo intuito é solucioná-lo para atender as demandas sociais.

A partir dessas incursões teóricas, apresenta-se a seguinte matriz de análise para a realização desse trabalho:

<b>Categoria</b>	<b>Descritivo</b>	<b>Pergunta norteadora</b>	<b>Como analisar</b>
<b>Política pública</b>	Construto analítico que vai além da visão estadocêntrica. Um novo olhar sobre um fato social.	Em que medida a mobilidade urbana do DF é parte de uma constelação de atores?	-Quais os espaços conquistados? -Como acontece o relacionamento da Rodas da Paz com o poder público?
<b>Gestão social</b>	- Construto autóctone -Novas práticas de intervenção social -Transparência nos processos de decisão	Em que medida a Rodas da Paz se caracteriza como gestão social?	A gestão da Rodas - é transparente? - é horizontalizada? - é dialogada?
<b>Problema público</b>	Construto social, pois o problema passa a ser público quando a sociedade reconhece como tal.	Em que medida a Rodas da Paz consegue compreender que faz parte de um processo de construção do trânsito como um problema público?	Como acontecem os esforços de articulação com as arenas públicas.

## 2.4 Panorama histórico da construção da política urbana

Segundo Libório (2003), a política urbana de que trata a Constituição Federal de 1988 (CF/88), no capítulo II, do Título VII, é uma política pública na forma de um programa governamental com o objetivo de abranger tanto o planejamento quanto a gestão das cidades. Os objetivos da política de desenvolvimento urbano são subdivididos em dois: ordenação do desenvolvimento das funções da cidade e a garantia do bem-estar de seus habitantes, (CF/88, art. 182, caput), que mantém estreita relação com os direitos sociais elencados no artigo 6º da Lei Maior. O desenvolvimento das funções sociais da cidade é categorizado como direito difuso, já que os habitantes são afetados por atividades e funções desempenhadas em um mesmo espaço territorial e todos usufruem. A autora enfatiza que os habitantes são sujeitos de direito e podem exigir do poder público o cumprimento do direito à cidade se, por acaso, ocorrerem conflitos de interesses urbanos. Para que esses conflitos sejam resolvidos pacificamente devem ser aplicados os princípios voltados à solução de litígios e controvérsias, em consonância com o princípio das funções sociais da cidade, ou seja, como o princípio da paz, da igualdade e da razoabilidade. De acordo com Libório (2008), a finalidade balizadora da função social das cidades leva à construção de uma nova ética urbana em que predominem

valores constitutivos de uma cidade mais justa e humana. Portanto, este trabalho vislumbra o cenário de uma cidade mais humana, *locus* da mobilidade ativa, sem prescindir da implementação de políticas públicas que viabilizem o uso da bicicleta como meio de transporte sustentável.

De que tipo de cidade precisa o indivíduo para usufruir de seus espaços? Para Harvey (2008), o direito à cidade está além da liberdade individual em ter acesso a recursos urbanos. É o direito de o indivíduo poder moldar-se às mudanças necessárias, que estejam em consonância com o desejo coletivo de moldar o processo de urbanização, uma vez que a liberdade de construir a cidade é um dos mais preciosos e negligenciados direitos humanos. O autor aponta a urbanização como um fenômeno de classe, uma vez que o excedente é extraído de alguns e o controle de sua distribuição está nas mãos de uma minoria dominante, ou seja, há uma estreita relação entre capitalismo e urbanização. O autor reforça sua fala no exemplo dos Estados Unidos (EUA), na década de 1940, em que a mobilização para o esforço de guerra chegou a resolver o problema do capital excedente e do desemprego. Além disso, ainda pairavam as ideias do McCarthismo e da política da guerra fria do início dos anos 1940 somadas à questão de como seria absorvido esse excedente. Uma das medidas adotadas pelo governo estadunidense foi o investimento em programas de infraestrutura e, então, após a Segunda Guerra, iniciou a mudança na escala da concepção de processo urbano. Surgiram os sistemas de autoestrada e transformações de infraestrutura enfim, uma completa reengenharia não apenas na cidade, mas também na região metropolitana. Esse modernismo gerou impactos na sociedade, que passou a considerá-lo inadequado, e no final dos anos 1960 estudantes brancos de classe média se uniram a grupos marginalizados lutando por direitos civis, contra o imperialismo americano, para a construção de um tipo diferente de mundo, inclusive uma nova experiência urbana.

De acordo com pesquisa realizada pela Associação Nacional de Transportes Públicos (ANTP), nas cinco regiões brasileiras, nos 438 maiores municípios do país, foram realizadas durante o ano de 2012, nos modais a pé e de bicicleta, 22,8 bilhões viagens e 2,2 bilhões viagens, respectivamente (Centro de Estudos e Debates Estratégicos – Câmara dos Deputados). Isso comprova que o transporte não motorizado (andar a pé e de bicicleta) é muito utilizado, ao se comparar o número de viagens com outros modais, conforme dados da pesquisa da ANTP, em números: automóveis 17,1 bilhões; ônibus municipal 12,7 bilhões;

motos 2,3 bilhões. Esses dados reforçam a necessidade de infraestrutura adequada para o deslocamento de pedestres e ciclistas.

### **3 PROCEDIMENTOS METODOLÓGICOS**

O presente relatório é fruto de uma pesquisa qualitativa realizada durante uma imersão na Rodas da Paz - Associação civil de direito privado, por meio de um trabalho de campo, para obtenção de dados necessários para a consecução deste trabalho. De acordo com Creswell (2010), esse tipo de pesquisa [qualitativa] adota parâmetros de interpretação com o intuito de entender como indivíduos veem determinado problemas e que pode ser utilizada com diferentes métodos por meio de textos, imagens e análise de dados de forma indutiva.

A imersão realizada na Rodas da Paz foi diferenciada pelo fato de a Organização não ter uma sede fixa com ritos padronizados, mas a Coordenação se dispôs a fornecer todos os documentos necessários para a consecução do referido estudo. Em seu planejamento anual a entidade tem uma agenda de ações e promoção de eventos bastante diversificada, mas a despeito do pouco tempo da posse da nova gestão e questões relacionadas à sustentabilidade financeira, algumas ações estão previstas para acontecerem a partir de meados do mês de agosto. Em toda nova gestão, novos arranjos se fazem necessários.

O trabalho de campo é um exercício etnográfico, característica primeira da pesquisa qualitativa, ainda que existam diferentes enfoques teóricos, metodológicos e epistemológicos, há pontos pacíficos a serem considerados que, segundo Angrosino (2009), se referem ao interesse dos pesquisadores qualitativos por ter acesso a experiências, interações e documentos. Além disso, a abordagem qualitativa admite que tanto a teoria quanto os métodos devem ser adequados ao que se estuda. E mesmo que sejam adequados os métodos empregados, é importante discutir as abordagens de definição e avaliação da qualidade da pesquisa de forma apropriada.

Dessa forma, nesse estudo foram adotados os seguintes procedimentos metodológicos: observação participante, pesquisa documental e bibliográfica, entrevista e questionário. A partir desses instrumentos se tornou possível a análise de conteúdo. Segundo Richardson (1999) a análise de conteúdo é uma técnica de pesquisa que apresenta objetividade, sistematização e inferência.

### **3.1 Observação participante**

A observação direta é o olhar livre da formalidade dos documentos, mas útil para compor o diário de campo. Para Quivy (2003), esse método é importante para analisar o que não é dito, mas percebido nas ações e na maneira de se comportar do participante nas diversas situações em sociedade. Creswell (2010) afirma que a observação pode conter informações passíveis de registro e outras que inviabilizam o relato do pesquisador, por ser de natureza privada. A observação aconteceu no âmbito da Associação Civil Rodas da Paz, por meio de acompanhamento de suas atividades como reuniões, debates no fórum de associados no aplicativo *Whatsapp* e as demais mídias da Associação. O diário de campo foi de fundamental importância para estruturar as informações obtidas além de seus aspectos descritivo e analítico – reflexivo. Quivy (2003) assevera que os frutos da observação requerem um confronto entre a lente teórica utilizada e a realidade dos fatos observados.

### **3.2 Pesquisa documental e bibliográfica**

Durante a imersão foram utilizadas fontes que auxiliaram na análise da política pública de Mobilidade Ativa tais como documentos e legislação relacionada ao tema. De acordo com Quivy (2003) é importante que se tenha atenção quanto à autenticidade dos documentos e quanto à sua pertinência com a pesquisa a ser realizada. É um método útil e pode agregar qualidade ao trabalho, uma vez que nem sempre é possível o acesso a quem produziu aquele documento. A coleta dos dados se deu por intermédio da análise do estatuto da Associação Civil Rodas da Paz, da legislação de Mobilidade Urbana, do planejamento de ações, da Ata de fundação da Rodas da Paz (ANEXO B) e do site oficial.

### **3.3 Entrevista e questionário**

No presente relatório, a entrevista é de natureza não estruturada. Para Richardson (1999), é uma maneira de obter do entrevistado o que ele considera de maior relevância no assunto abordado, ou seja, procurar saber como e por que sucede determinado evento. Quivy (2003) ressalta que as perguntas não precisam seguir rigorosamente a sequência como foram redigidas, pois é preferível deixar o ritmo ao sabor do entrevistado. Ademais, infere que não deve ser muito extensa para que isso não desgaste a boa vontade do questionado. Foi realizada entrevista, a respeito da rede de atores atuantes na mobilidade urbana do Distrito Federal, com uma associada da Rodas da Paz que participou, por duas gestões consecutivas, da Coordenação Administrativa.

Outro instrumento utilizado foi o questionário com perguntas abertas e fechadas com alternativas dicotômicas e com respostas múltiplas. O instrumento foi disparado no grupo de associados da Rodas da Paz, por correio eletrônico, e resultou um total de quarenta e quatro respondentes. O objetivo do instrumento foi, principalmente, verificar a percepção dos associados, usuários de bicicleta, quanto à estrutura cicloviária no Distrito Federal. De acordo com Richardson (1999), a informação obtida por meio de um questionário pode ajudar outros especialistas, pois esse instrumento possibilita a descrição das características de um grupo assim como pode contribuir na determinação de variáveis importantes ao estudo de um grupo social.

### **3.4 Análise de dados**

Os dados coletados da entrevista, de documentos e do questionário foram úteis para a análise de conteúdo que pode ser definida como um conjunto de instrumentos metodológicos, aplicados a vários tipos de discurso, além de apresentar objetividade, sistematização e inferência (RICHARDSON, 1999). Ou ainda, segundo Bardin (1996), a análise de conteúdo busca o que está subentendido nas palavras sobre as quais se debruça. Assim, o que foi levantado durante a análise de dados ganha um significado maior, pois traz à luz o que também não foi dito.

## **4 ANÁLISE DA POLÍTICA PÚBLICA**

Com o intuito de atingir os objetivos propostos na pesquisa, que são: 1) identificar as ações da Associação Rodas da Paz na mobilidade urbana do Distrito Federal; 2) identificar os atores da rede na qual a Associação Civil está inserida e 3) averiguar como está consolidada a rede de atores, serão expostos, neste capítulo, os resultados da análise por meio das categorias Política pública, Gestão social e Problema público.

A Rodas da Paz é uma OSC com foro em Brasília, Distrito Federal, criada em 2003, que defende a mobilidade sustentável plural e pacífica como direito de todo cidadão. A Organização é regida por um Estatuto dotado de trinta e três artigos e preconiza:

**ARTIGO 1º** – A Rodas da Paz é uma Associação civil, de Direito Privado, de caráter social, não político-partidária e sem fins lucrativos, de duração indeterminada, regida pelo presente Estatuto e pelas demais disposições legais que lhe forem aplicadas[...]

**ARTIGO 2º** - A Rodas da Paz tem por finalidade promover ações para a conscientização em prol de um trânsito seguro para todos, valorizando o convívio harmônico e respeitoso entre os diferentes modais de transporte, com especial atenção para o usuário da bicicleta, de forma a garantir o direito à mobilidade plural como direito e opção da cidadania, com segurança, qualidade e efetividade, independentemente do meio de locomoção. Objetiva promover o direito à cidade - pedestres, motoristas, ciclistas e portadores de necessidades especiais, por meio da participação, do controle social e iniciativas junto aos poderes Legislativo, Executivo, Judiciário e Ministério Público, na observação das políticas públicas de mobilidade urbana.

.....

**ARTIGO 5º** - A Rodas da Paz não remunera os membros da Coordenação Executiva, do Conselho Consultivo e do Conselho Fiscal pelo exercício das atividades e atribuições dessas funções [...] sendo que eventuais superávits de quaisquer exercícios financeiros serão destinados à consecução de suas finalidades e objetivos estatutários no ano subsequente.

Os recursos da Organização são provenientes das contribuições dos associados, de instituições financiadoras de projetos, de doações e da venda de produtos e serviços. Além disso, pode receber doações, pode firmar convênios no âmbito nacional e também internacional, mas não se vincula, ou se subordina, a interesses conflitantes com os objetivos organizacionais e que afetem sua independência.

Em sua composição, a Rodas da Paz tem incluídos os voluntários, que auxiliam na formação de atividades das ações promovidas, selecionados pela Coordenação Executiva da Associação. O voluntário, amparado pela lei 9608 de 18 de fevereiro de 1998 – lei do Voluntariado, não possui direito de votar, a menos que queira ser associado e, dessa forma, deve contribuir com a anuidade para ser enquadrado na categoria de associado colaborador ou efetivo.

A diferença entre esses dois tipos de associado reside no fato de o primeiro solicitar ingresso na Associação e, após aprovação na Assembleia Geral de Associados, passa a pagar a contribuição anual e com direito a voto. O efetivo difere do colaborador por ter o direito de votar e ser votado, mas segue todos os critérios de aprovação pelos quais o colaborador está sujeito. A assembleia de Associados será convocada por meio de correio eletrônico, pela divulgação no sítio da internet da Associação com uma antecedência de, pelo menos, quinze dias e será realizada com o quórum de 1/3 dos associados efetivos em gozo de seus direitos.

Se não ocorrer o quantitativo de 1/3, a Assembleia acontecerá com qualquer quórum, em segunda convocação, trinta minutos depois e as deliberações serão tomadas mediante maioria simples dos presentes. A cada dois anos são eleitos entre os membros efetivos, por votação direta, a Coordenação Executiva, o Conselho Consultivo e o Conselho Fiscal durante a Assembleia Geral de Associados, admitida reeleição da chapa uma única vez por igual período. No dia da votação, a equipe da gestão anterior apresenta um balanço das atividades realizadas nos últimos dois anos e a prestação de contas do período correspondente. Os três eixos de ação da Associação Civil Rodas da Paz são:

#### Eixo 1: Promoção do uso da bicicleta e da mobilidade sustentável constituído por

- Passeio anual – Dia de promoção do uso da bicicleta;
- Dia do ciclista – Data estabelecida pela lei 13508 de 22 de novembro de 2017, em homenagem ao ciclista Pedro Davison atropelado em 19 de agosto de 2006;
- GT Semana da Mobilidade/DMSC – Seminários, audiências públicas, exibição de documentários, dia mundial sem carro;
- GT Porão do Rock – Desconto no ingresso para quem for de bicicleta ao festival de rock;
- GT campanha de bike ao trabalho – Iniciativa da rede nacional Bike Anjo;
- Cadastro de boas práticas de bike ao trabalho/à escola –
- GT Educação –
- Palestras em eventos, empresas e escolas –

#### Eixo 2: Controle social das políticas públicas

- Controle social –
- GT de pesquisa e gerenciamento de dados –
- Mapeamento dos órgãos responsáveis –
- Mobilização social –
- Disseminação de informações (sociedade e mídia) –
- Bicicleta no exame da CNH –
- Ação junto às agências de publicidade –
- GT vistoria das bicicletas compartilhadas

#### Eixo 3: Projetos sociais

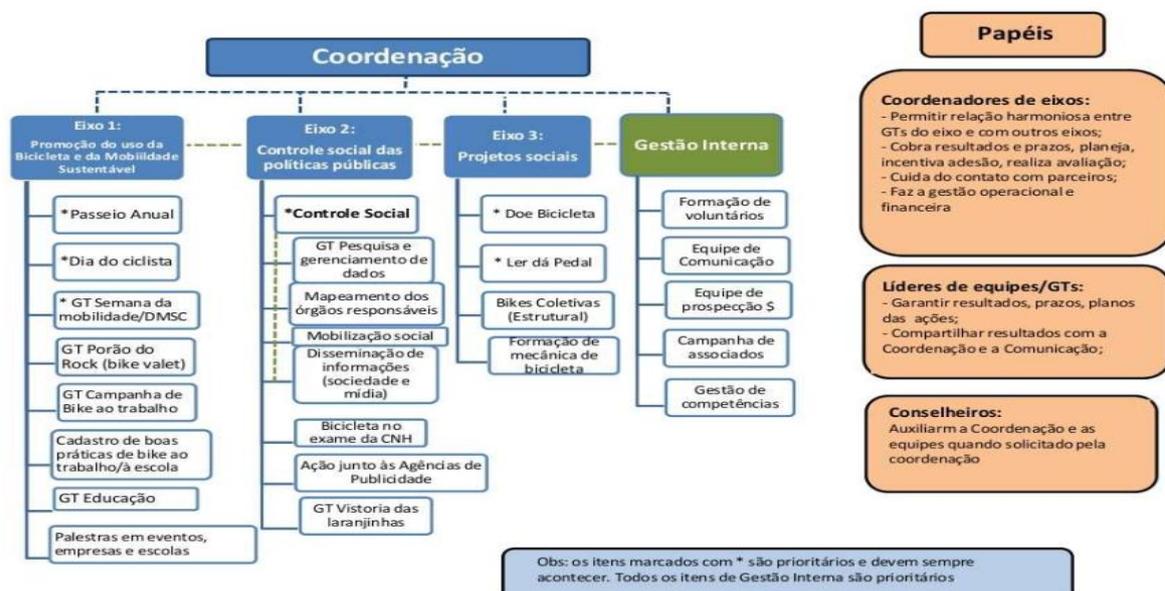
- Doe bicicleta –
- Ler dá pedal –
- Bikes coletivas (Estrutural) –
- Formação de mecânica de bicicleta –

A gestão interna abrange

- Formação de voluntários –
- Equipe de comunicação –
- Equipe de prospecção financeira –
- Campanha de associados –
- Gestão de competências –

A Associação participou dos seguintes Conselhos, na gestão 2017-2019: Conselho de Trânsito do Distrito Federal (CONTRANDIFE), Conselho de Planejamento Territorial e Urbano do Distrito Federal (CONPLAN) - Lei de Uso e Ocupação do Solo (LUOS) e Plano de Preservação do Conjunto Urbanístico de Brasília (PPCUB), e do Conselho de Transporte Público Coletivo do Distrito Federal.

Em seu organograma, a entidade é composta por; Coordenação Executiva, Conselho Fiscal, Conselho Consultivo, Equipe de voluntários. A Coordenação Executiva é constituída por quatro coordenações que são: Coordenador Geral, Coordenador Administrativo, coordenador de Comunicação, Coordenador de Finanças.



## **4.1 Análise dos resultados**

Os resultados apontam que o presente relatório conseguiu alcançar os objetivos específicos, que foram assim estabelecidos: 1) identificar as ações da Associação Rodas da Paz na mobilidade urbana do Distrito Federal; 2) identificar os atores da rede na qual a Associação Civil está inserida e 3) averiguar como está consolidada a rede de atores. Dessa forma, as informações serão expostas pelas categorias definidas na matriz de análise.

### **4.1.1 Política pública**

Política pública é um constructo analítico que vai além da visão estadocêntrica, uma vez que lança um novo olhar sobre um fato social e requer ações que partam de diversos atores. Mas como saber em que medida a mobilidade urbana do Distrito Federal é parte de uma constelação de atores? Para isso, é preciso entender como é o relacionamento da Rodas da Paz com o poder público. De acordo com Renata, associada desde 2012, o maior conflito na rede de relacionamento da Rodas da Paz é com o poder público local, pois a conquista de espaços junto ao poder público depende da vontade política em permitir a intervenção de grupos fora do governo na questão da mobilidade urbana. Exemplifica ainda que há governantes avessos a qualquer tipo de contribuição, enquanto outros se mostram abertos a diálogos com os coletivos urbanos o que facilita a elaboração da agenda de ações da Rodas da Paz.

A agenda da entidade é flutuante, ou seja, alguma parte do planejamento não acontece devido a impedimentos alheios à vontade da organização. No entanto, há eventos de periodicidade anual como, por exemplo, Passeio Ciclístico, Semana da Mobilidade e Porão do Rock que consolidam a ideia do uso da bicicleta. Outra frente de ação é o projeto Doe Bicicleta com um chamamento da população para que bicicletas usadas sejam doadas, em qualquer estado de conservação, pois serão aproveitadas e recuperadas para ações de caráter social. As bicicletas recuperadas são destinadas a alunos da área rural, instituições sociais também e a agência dos Correios são agraciados, para essa última as doações servem como contribuição para a campanha das cartas de natal enviadas por crianças do Distrito Federal. Os pontos de coleta, lugar onde se pode deixar a bicicleta doada, são fruto de parcerias firmadas e estão distribuídos na Asa Norte, na Asa Sul, em Taguatinga, Águas Claras, Vicente Pires, Ceilândia e Sobradinho. Portanto, qualquer pessoa que deseje doar uma bicicleta pode ir em algum dos pontos, cujos endereços estão na página da internet da Associação. O número de bicicletas arrecadadas, recuperadas e distribuídas é, em média, quinhentas ao ano.

#### 4.1.2 Gestão social

A gestão social é um construto autóctone percebido nas novas práticas de intervenção social e transparência nos processos de decisão, acontece na esfera pública e tem como premissa básica o bem-estar coletivo. Então, em que medida a gestão Rodas da Paz pode ser caracterizada como gestão social?

As decisões são tomadas tanto nas reuniões presenciais quanto nos fóruns por aplicativo, que se dividem em dois grupos de *Whatsapp*, um grupo é o de associados e o outro é o de informes de políticas públicas da Rodas da Paz composto por associados e voluntários. Neles, acontecem debates que chegam a ter horas de duração sempre em busca de novas ideias para se chegar a soluções aquiescidas por todos ou, muitas vezes, pela maioria dos participantes na discussão que tem como ponto pacífico o bem-estar coletivo e a mobilidade sustentável. Nos encontros presenciais, as reuniões duram um tempo predeterminado e, geralmente, ocorrem aos sábados para conveniência daqueles que trabalham durante a semana e, como não há uma sede, acontecem em lugares diversos tais como, salas de *co-working*, salão de festas do condomínio de algum associado, espaço cultural Renato Russo, no salão de uma escola de Yoga em que o proprietário é um associado, ou qualquer espaço que possa ser utilizado para o encontro. Nessas reuniões são apresentados resultados de final de gestão e prestação dos eventos promovidos pela Associação, apreciação de material da divulgação, além da socialização dos membros. Para exemplificar, em uma reunião no mês de maio de 2019, esteve na pauta o lançamento de publicações sobre o perfil do ciclista, além de outros projetos que estão em andamento, discussão sobre o que vai constar em documentos direcionados a atores que constam na rede da Associação ou, como será a redação do ofício para a Embaixada da Suécia sobre a possibilidade de trazer uma ativista, em destaque naquele país, para dar maior visibilidade a determinado evento com previsão de acontecer no segundo semestre do ano.

A última reunião que ocorreu foi para eleição da chapa que vai ficar a frente da Associação e para prestação de contas da gestão 2017-2019. Na eleição, só tem direito a voto quem é associado cuja contribuição é anual, com pagamento pelo pagseguro ou em dinheiro. A Coordenação Executiva eleita é composta por: Coordenador Geral, Coordenador Administrativo, Coordenador de Comunicação e Coordenador de Finanças. As reuniões de eleição de chapa precisam ser presenciais, pois tem a votação aberta e a assinatura da Ata pela Coordenação Executiva da gestão anterior e pela nova Coordenação eleita.

A partir dessas observações, pode-se inferir que a Rodas da Paz está definida como gestão social uma vez que seu processo decisório é transparente e sua gestão é horizontalizada e dialogada.

#### **4.1.3 Problema público**

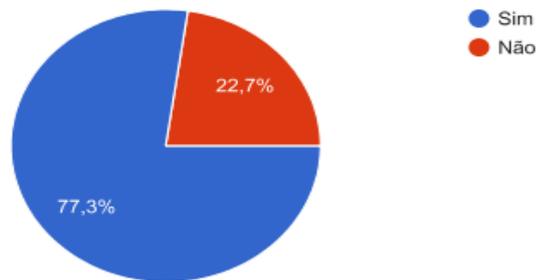
Uma situação problemática somente toma a forma de público quando a sociedade acata tal predicado ao problema que, a partir de então passa a ser um construto social. Dessa forma, a questão norteadora é: Em que medida a Rodas da Paz consegue compreender que faz parte de um processo de construção do trânsito como problema público? Para se chegar a essa resposta é preciso entender os esforços de articulação da Rodas da Paz nas arenas públicas. Conforme respondido pela entrevistada Renata, a meta da Associação é acabar com a violência no trânsito e o desafio é colocar essa ideia em prática, ou seja, mudar o comportamento dos motoristas por meio de campanhas educativas e cobrar ações do governo do Distrito Federal. Outro grande desafio é formar a visão de cidadania em motoristas, pois quem anda de bicicleta tem direito a uma infraestrutura adequada e à segurança no trânsito na mesma proporção de quem dirige um carro. A Associação se articula em arenas públicas e, para que suas ações de enfrentamento desse problema público apontem soluções viáveis, ora encontra consonância de ideias, ora precisa recorrer a argumentos para se chegar a um denominador comum.

O cotidiano da Rodas da Paz é lidar com uma diversidade de atores tais como ciclistas, grupos de pedal, outras organizações que trabalham com mobilidade como, por exemplo, bike anjo, inesc, nossa Brasília e agentes do poder público, principalmente o DETRAN/DF. Há apoios regulares vindos das embaixadas da Austrália, Suécia e Holanda, além de empresas locais como as bicicletarias. As articulações com a Câmara Legislativa do Distrito Federal – CLDF, dependem muito do interesse dos deputados e, muitas vezes das bancadas, pela pauta em questão. Se a pauta da Rodas da Paz é de grande repercussão na mídia, a disputa entre os parlamentares torna-se mais acirrada para ver quem ganha a preferência em ajudar. Ainda que a pauta provoque alguma resistência, o diálogo é mais produtivo do que tensionado.

#### **4.1.4 Perfil dos associados**

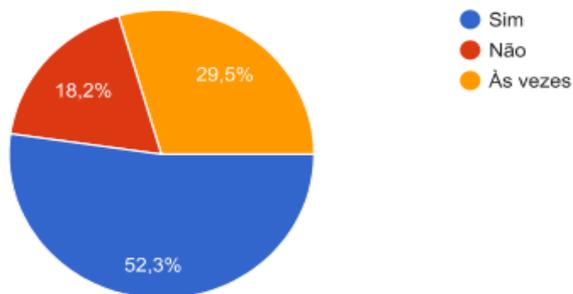
O questionário com perguntas abertas e fechadas, com alternativas dicotômicas e de respostas múltiplas, foi disparado no grupo de *Whatsapp* dos associados da Rodas da Paz e trouxe como resultado um esboço do perfil que apresenta a fala alinhada à prática, pois é no

uso cotidiano da bicicleta que podem constatar a necessidade de uma melhor infraestrutura e um trânsito mais seguro. Os respondentes moram em lugares diversos no Distrito Federal e muitos exercem suas atividades na Região Administrativa I – RA I, que abrange Granja do Torto; SOF Norte; Noroeste; SAAN; SMU; SIG; Vila Planalto; Setor de Clubes; Asa Norte; Asa Sul; Vila Telebrasília. Muitos deles utilizam a bicicleta no seu dia a dia em diversas atividades, inclusive ir ao trabalho. Assim, são esses os resultados:

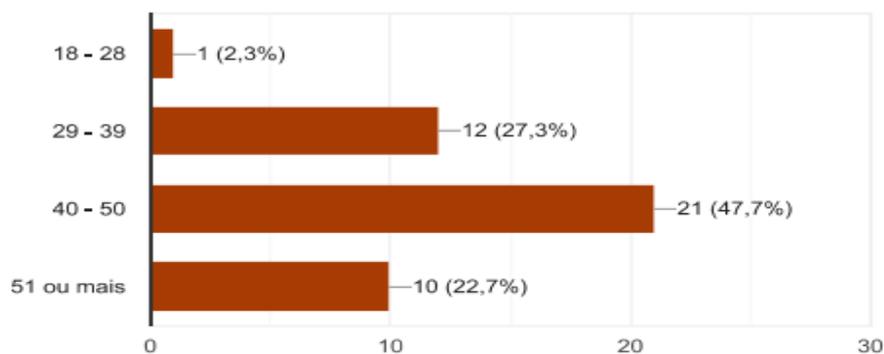


Você trabalha na RA I?

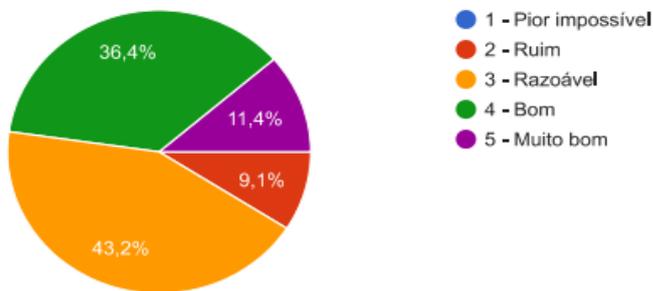
Você utiliza a bicicleta para ir ao trabalho?



Faixa etária dos respondentes



### Percepção da qualidade do trajeto percorrido



Os gráficos mostram que a maioria dos entrevistados do grupo (47,7%) é de pessoas com mais de 40 e menos de 50 anos; 77,7% trabalham na Região Administrativa I; 52,33% utilizam a bicicleta para o trabalho e 79,6% consideram o trajeto percorrido entre bom e razoável. Para esses o percurso percorrido é menor e, portanto, não enfrentam longos trechos de deslocamento. No entanto, para aqueles que percorrem maiores distâncias, as condições do itinerário são precárias.

## 5 CONSIDERAÇÕES FINAIS

A Associação Civil Rodas da Paz é caracterizada por apresentar novas práticas de intervenção social, adotar uma conduta pautada na transparência e no diálogo em seu processo decisório e ter uma gestão horizontalizada. Ainda que haja uma Coordenação Geral, as decisões são compartilhadas e todas as vozes, inclusive dos membros que não compõem o núcleo coordenativo, contribuem para o princípio de uma gestão que viabiliza as ações de fluxos coletivos. A pesquisa apontou que a unidade de análise tem a gestão social como balizadora de suas práticas.

Ao lidar com problemas públicos, a Rodas da Paz se insere em arenas em que o poder de argumentação e a parceria são fundamentais para que a situação problematizada seja reconhecida e os fatos sociais adquiram significação na esfera pública. Assim, a Rodas da Paz busca pôr em pauta o problema com o trânsito, por meio de esforços de articulação, em conjunto com uma constelação de atores dos mais variados segmentos da sociedade e também do governo do Distrito Federal, inclusive com organismos internacionais, mas as ações podem ser proteladas se a vontade política não se fizer presente. Para que sua voz tenha um alcance desejável, sua participação nas arenas públicas deve se consolidar por meio de arranjos democráticos de gestão, uma vez que sua atuação representa um modelo de coletivo com importância política no contexto da mobilidade ativa.

## REFERÊNCIAS

- AGÊNCIA BRASÍLIA.** DF é referência nacional e internacional em ciclovias. Brasília, 10 mar. 2014. Disponível em: <https://www.agenciabrasilia.df.gov.br/noticias/> acesso em maio de 2015.
- ANGROSINO, Michael.** Etnografia e Observação Participante. Porto Alegre: Artmed, 2009.
- ARAÚJO, Edgilson Tavares de.** Terceiro Setor. In: BOULLOSA, Rosana de Freitas (org.). *Dicionário para a formação em Gestão Social*. Salvador: CIAGS/UFBA, 2014. p. 172-175.
- BARBOSA, Raoni Borges.** A construção social do público: disputas morais e jogos de fachada no ritual dramático de produção da dimensão pública da ordem social. *RBSE – Revista Brasileira de Sociologia da Emoção*, v. 18, n. 52, p. 91 – 104, 2019.
- BARDIN, Laurence.** Análise de Conteúdo. Edições 70. Lisboa/Portugal. Tradução de Luís Antero Reto e Augusto Pinheiro. 2002.
- BOULLOSA, Rosana de Freitas.** Políticas Públicas. In: BOULLOSA, Rosana de Freitas (org.). *Dicionário para a formação em Gestão Social*. Salvador: CIAGS/UFBA, 2014. p. 144-148.
- CANÇADO, Airton Cardoso.** Gestão Social. In: BOULLOSA, Rosana de Freitas (org.). *Dicionário para a formação em Gestão Social*. Salvador: CIAGS/UFBA, 2014. p. 80-84.
- CENTRO DE ESTUDOS E DEBATES ESTRATÉGICOS.** *O desafio da mobilidade urbana*. Brasília: Câmara dos Deputados; Edições Câmara, 2015.
- CRESWELL, John W.** Projeto de pesquisa: *métodos qualitativo, quantitativo e misto*; tradução Magda Lopes; 3 ed. Porto Alegre: Artmed, 2010.
- FISCHER, Frank.** Para além do empirismo: *Policy Inquiry na perspectiva pospositivista*. *Revista Nau Social*. v.7, n. 12, p. 163-180. Maio/Nov 2016.
- HARVEY, David.** *O direito à cidade*. São Paulo: Lutas Sociais, n. 29. 2008.
- LIBÓRIO, Daniela Campos.** *Elementos do direito urbanístico*. São Paulo: Manole, 2003.
- OBSERVATÓRIO DAS METRÓPOLES.** Evolução da Frota de Automóveis e Motos no Brasil – (Relatório 2013). Rio de Janeiro: Observatório das Metrópoles 2013. Disponível em: <http://observatoriodasmetrosoles.net.br/wp/dossie-mobilidade-urbana-nas-metrosoles-brasileiras> acesso em março de 2015.
- QUIVY, Raymond. CAMPENHOUDT, LucVan.** *Manual de investigação em ciências a sociais*; tradução: João Minhoto Marques, Maria Amália Mendes e Maria Carvalho. 3 ed. Lisboa: Gradiva, 2003.
- RICHARDSON, Roberto Jarry.** Pesquisa Social: métodos e técnicas. São Paulo: Atlas, 1999.

**SEBRAE** <http://www.sebrae.com.br/sites/PortalSebrae/artigos/o-que-e-uma-organizacao-nao-governamental-ong,ba5f4e64c093d510VgnVCM1000004c00210aRCRD> acesso em março de 2019.

**TAVARES**, Augusto de Oliveira. Participação. In: BOULLOSA, Rosana de Freitas (org.). *Dicionário para a formação em Gestão Social*. Salvador: CIAGS/UFBA, 2014. p. 133-135.

**TEODÓSIO**, Armindo dos Santos de Sousa. Organizações da Sociedade Civil. In: BOULLOSA, Rosana de Freitas (org.). *Dicionário para a formação em Gestão Social*. Salvador: CIAGS/UFBA, 2014. p. 128-132.

## APÊNDICE A – QUESTIONÁRIO

### O Uso da bicicleta na Região Administrativa I - RA I

RA I é composta por: Granja do Torto; SOF Norte; Noroeste; SAAN; SMU; SIG; Vila Planalto; Set de Clubes; Asa Norte; Asa Sul; Vila Telebrasil

\*Obrigatório

**1. Você trabalha na RA I? \***

*Marcar apenas uma oval.*

- Sim  
 Não

**2. Você utiliza a bicicleta para ir ao trabalho? \***

*Marcar apenas uma oval.*

- Sim  
 Não  
 Às vezes

**3. Qual sua faixa etária? \***

*Marque todas que se aplicam.*

- 18 - 28  
 29 - 39  
 40 - 50  
 51 ou mais

**4. Onde inicia seu deslocamento? \***

\_\_\_\_\_

**5. Onde termina seu deslocamento? \***

\_\_\_\_\_

**6. Você faz seu trajeto em ciclovia? \***

*Marcar apenas uma oval.*

- Sim  
 Não  
 Em alguns trechos

**7. Quais as vantagens em utilizar a bicicleta para o trabalho? \***

\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_

8. Quais as desvantagens em utilizar a bicicleta para o trabalho? \*

---

---

---

---

---

9. Na escala de 1 a 5, qual nota você atribui ao trajeto percorrido? \*

*Marcar apenas uma oval.*

	1	2	3	4	5	
Pior impossível	<input type="radio"/>	Muito bom				

10. Escala \*

*Marcar apenas uma oval.*

- 1 - Pior impossível
- 2 - Ruim
- 3 - Razoável
- 4 - Bom
- 5 - Muito bom

11. Você considera importante a implantação de ciclovias? \*

*Marcar apenas uma oval.*

- Sim
- Não

12. O que você solicitaria ao governo do Distrito Federal para tornar seu trajeto mais agradável? \*

---

---

---

---

---

13. Em apenas uma palavra resuma sua opinião sobre a atual condição do trecho que você percorre. \*

---

## APÊNDICE B – ROTEIRO DE ENTREVISTA

Como você conheceu a Associação Civil Rodas da Paz? Qual sua trajetória até o presente momento? Enfim, conte um pouco como tudo aconteceu.

Partindo do princípio que a Rodas da Paz é um instrumento dentro do fluxo de políticas públicas e que ela faz parte de uma rede de atores, em uma arena de ações, é comum que nesses espaços haja algumas tensões. Então, questiono

- Quais são os desafios percebidos, na trajetória da Rodas da Paz, para entender o universo de atores de sua rede?
- Com quais desses atores a Rodas mais se relaciona, ou com quais desses atores as articulações fluem melhor?
- Com quais desses atores a Rodas tem mais tensões/conflitos?
- Como esses atores estão articulados?
- Como são articuladas as pautas com a CLDF, a argumentação é sob tensão ou há mais consenso?
- Em que medida a participação nos Conselhos é importante para a consecução dos objetivos da Associação?

## ANEXO A - Elementos constitutivos de uma estrutura cicloviária



1. Ciclovía. Fonte: <https://www.g1.globo.com>



2. Ciclofaixa. Fonte: <https://www.google.com.br>

## ANEXO A - Elementos constitutivos de uma estrutura cicloviária



3. Ciclorrota. Fonte: [https:// www.google.com.br](https://www.google.com.br)

## ANEXO B – ATA DA FUNDAÇÃO DA RODAS DA PAZ

### **ATA DA ASSEMBLÉIA GERAL DE FUNDAÇÃO DA ONG RODAS DA PAZ.**

Brasília, 17 de fevereiro de 2003.

Missão: educar o ciclista, conscientizar os motoristas e fazer com que o Poder Público cumpra as leis, criando uma cultura de respeito e proteção ao ciclista no trânsito.

Aos 17 de Fevereiro de 2003, em Brasília-DF, no salão de eventos do Pedacinho Pizzas, SCLS 105, estiveram reunidas, a partir das 20 horas, as pessoas constantes da lista de presença, para a Assembléia Geral de fundação da ONG Rodas da Paz. Às 20:40 horas, Elizabeth Veloso, jornalista, esposa de atleta ciclista e uma das idealizadoras da ONG Rodas da Paz, abriu os trabalhos da Assembléia, agradecendo a presença dos participantes e convidando para compor a mesa as seguintes pessoas, além da própria: André Arantes, ciclista, integrante do grupo Coroas do Cerrado e assessor do Ministro dos Esportes Agnelo de Queiroz; David Duarte, professor e Doutor em transportes urbanos e coordenador do Fórum Permanente Pela Paz no Trânsito; e Denise Direito, jornalista.

Elizabeth Veloso apresentou as motivações e finalidades da organização Rodas da Paz. Apresentou a missão da ONG, conforme descrita aqui inicialmente. Elizabeth Veloso descreveu que o movimento nasceu em decorrência de suas preocupações como esposa de Agnaldo Bocchino que é ciclista e que treina pelas ruas de Brasília. Após ocorrência de um acidente em dezembro de 2002 com Agnaldo Bocchino, iniciou as ações de mobilização para uma iniciativa coletiva de consciência do trânsito e de todos. Em seguida tomou a palavra o Prof. David Duarte, que repassou dados sobre acidentes e características psicológicas do trânsito.

Segundo dados da Abraciclo, existem 45 milhões de ciclistas no Brasil. Segundo David Duarte, “se não houver mobilização e exigência dos direitos pelos próprios ciclistas, não serão os motoristas que farão algo. Há uma disputa por espaço e os ciclistas não podem se curvar e ficarem quietos”. Em seguida falou André Arantes, que contou das suas experiências de treinamentos e competições aqui e no exterior. Falou da facilidade de transformação da cidade para atendimento das exigências dos ciclistas com baixos custos. Segundo André Arantes, o mais caro e importante é o custo cultural. Em seguida, Denise Direito abriu espaço para debate, observações e sugestões dos presentes, que, por ordem de inscrição, fizeram uso da mesma.

Maurício Gonçalves (Coroas do Cerrado) disse que o sucesso das faixas de pedestres em Brasília deu-se em função das multas e questionou o Prof. David Duarte sobre como o mesmo vê a questão das multas. David Duarte disse que o problema é do trânsito em geral, sendo este um espaço da impunidade. É a forma mais impune de homicídio. Disse ainda que se o movimento quiser conquistas deverá buscar o apoio do poder público, buscar que se cumpra a lei e obter o apoio da imprensa, no mais não há fórmula pronta e as estratégias e ações são desenvolvidas com o desenrolar das atividades. Ivam Melo (Coroas do Cerrado e Azimute Aventuras) sugeriu que devemos desenvolver as

estratégias de ações: inclusão das autoridades de trânsito e mobilização da comunidade de ciclistas e mídia. Ivam Melo propôs adotar o movimento Bicletada que já ocorre desde outubro de 2002 em Brasília, e que possui os mesmos objetivos da ONG Rodas da Paz, como a primeira válvula de escape da ONG para atividades efetivas.

João Paulo (Pedal Clube de Brasília e BikeTech) opinou que o ponto principal é a educação e mudança de consciência. Disse ainda que “a bicicleta deve ser encarada como um meio de transporte e não como um brinquedo de calçada”. Comentou ainda sobre o sucesso do Passeio da Lua Cheia, que reúne ciclistas para pedalar à noite com segurança. Questionado sobre a programação do Pedal da Lua Cheia, comentou que o evento será retomado em março.

Emmanuel Ricardo (ciclista e triatleta) sugeriu a criação de uma cartilha com dicas básicas que contenham as leis relativas à bicicleta e orientações gerais de comportamento do ciclista. Sugeriu também a identificação dos ciclistas para facilitar o contato com parentes e amigos em caso de acidentes. André Tatu (Mountain Bike Brasília e Bicletada) reforçou as palavras de Ivam e divulgou a realização da próxima Bicletada que ocorrerá no dia 22/02 às 9h com saída da Administração do Parque de Cidade.

Paulo César (professor em transportes urbanos da Universidade de Brasília) disse que devemos trabalhar junto à Câmara Legislativa e que o movimento está com visão e proposição de atuações tímidas. Segundo Paulo devemos promover o ciclismo como forma de meio de transporte auto-sustentável para atração de novos ciclistas. A ONG deve promover o crescimento da atividade de ciclismo na cidade. Agnaldo Bocchino (ciclista) sugeriu a captação de pessoas que tenham penetração para promover o movimento e que devemos buscar convencer os demais grupos de ciclistas a participarem do movimento.

Rodrigo Anthero (Mountain Bike Brasília e Bicletada) tratou da importância do foco na educação dos próprios ciclistas com o mesmo peso das atividades destinadas a mudança de consciência e conhecimento dos motoristas. Disse ainda ser importante adotar a estratégia de obtenção do apoio do motorista ao movimento. José Roberto Dias (ciclista) reforçou e apoiou a campanha de educação junto às companhias de ônibus e taxistas para pedir apoio na campanha de proteção ao ciclista. Propôs a distribuição de adesivos a serem afixados nos veículos para indicar que o motorista é sensível à causa. Comentou que não deveria haver várias tribos no ciclismo, mas uma única tribo dos ciclistas vivos.

Túlio Leal (mestre em transportes urbanos, com trabalhos de construção de estruturas urbanas dedicadas à bicicleta) comentou que os ciclistas podem ser divididos em três grupos: os de passeio (esporádicos), os de competição (atletas) e os que utilizam a bicicleta como meio de transporte. Disse ainda deve-se trabalhar a idéia que o mais importante é a consciência de uma melhor qualidade de vida, e que a sociedade considera o ciclista um cidadão de 2ª categoria, que não tem dinheiro nem para o ônibus. Enfatizou a importância de conscientizar que a bicicleta é um veículo para transporte auto-sustentável e que outro ponto importante é coibir a impunidade nos acidentes envolvendo bicicletas.

Frederico Gall (atleta de corridas de aventura e web designer) informou o interesse da Administração do Lago Sul em participar da ONG. Frederico se dispôs ainda a ajudar na confecção

da página web da ONG. Gláucio Mello (atleta) contou da sua experiência fora do país, das limitações impostas tanto a motoristas quanto a ciclistas na Bélgica. Enfatizou que a conscientização e a educação são importantes para o sucesso da campanha.

Geraldo Eustáquio (ciclista com 30 anos de atividade) trouxe a informação de um seminário que participou, que, segundo juristas, é essencial a multa como forma de mudança de atitude. Comentou sobre as afrontas e a impunidade, e que a alternativa é a punição para quem transgride a lei. Disse que além da conscientização, o importante é a definição dos espaços para esclarecimento sobre os itens que dizem respeito à utilização da bicicleta. Propôs trabalho junto a escolas para conscientização. Maurício Gonçalves complementou sua fala, comentando a respeito da idéia de educação dos profissionais do trânsito e propôs a criação de um cadastro dos ciclistas da cidade.

Rodrigo Anthero reforçou a idéia de criação de um curso/palestra para motoristas de transportes coletivos, associações de taxistas e transportes comunitários sobre os cuidados e responsabilidades destes em relação aos ciclistas. Sugeriu ainda a aproximação junto ao Detran-DF para reforço da parte relativa à bicicleta no curso obrigatório de formação de motoristas. Antônio Júnior (presidente da Federação Brasiliense de Triathlon e técnico de equipe) parabenizou a iniciativa da ONG e colocou o apoio da Federação ao movimento. Propôs a realização de uma festa e/ou passeio para divulgação do movimento. Mencionou a importância de um trabalho conduzido junto às escolas para conscientização. Disse que é importante trazer a mídia e imprensa para divulgar os eventos.

Sérgio Barbosa (Coroas do Cerrado e Sindicato dos Policiais Civis) levantou três locais importantes da cidade, onde o movimento deve encaminhar propostas de criação de faixas destinadas aos ciclistas (ciclofaixas): Lago Sul, Lago Norte e Parque da Cidade. Falou da aproximação do Sindicato dos Policiais Civis com a atividade ciclística e da possibilidade de apoio do sindicato ao movimento.

Ruyter Thuin (Coroas do Cerrado) falou das limitações do poder público e sugeriu o apoio da iniciativa privada em troca de patrocínio. Denise Direito disse que não participa de nenhum grupo de ciclista específico e conclama a participação e apoio de todos os grupos e tipos de atividades relativas à bicicleta. Leandro Salim (triatleta) informou já estar acontecendo na cidade um cadastramento de ciclistas e aconselhou a transformação do cadastro existente no cadastro do movimento criado pela Rodas da Paz. Leandro Salim propôs também um estudo sobre a existência ou criação de seguros para ciclistas pertencentes a associações e em competições.

Após a participação da assembléia presente passou-se à divulgação da proposta de estatuto. A partir deste ponto da reunião Patrícia Luque apresentou as providências a serem tomadas e os custos previstos para a criação efetiva e formalização da ONG. A saber: registro em cartório (R\$ 74,00), emissão do CNPJ, abertura de conta corrente, desenvolvimento logomarca (R\$ 250,00),

domínio web org.br (R\$ 80,00 + R\$ 20,00 mensais), desenvolvimento site web (R\$ 400,00). Total dos custos para as atividades iniciais em torno de R\$800,00. Ivam Melo propôs a adoção de custos

inicialmente somente para formalização da ONG. Foi proposta, votada e aprovada semestralidade para os sócios da ONG no valor de R\$ 30,00. Os presentes foram considerados sócios fundadores da ONG Rodas da Paz.

Foi feita a proposta de exploração comercial da logomarca da ONG para obtenção de recursos para a mesma. Em seguida, passou-se à eleição da Diretoria e dos Conselhos Consultivo e Fiscal e aprovação do Estatuto. Com aproximadamente 40 participantes, as decisões foram tomadas em votações separadas, todas elas por ampla maioria. Com relação ao estatuto, o destaque é que a diretoria e os conselhos terão mandatos de dois anos, permitida uma única recondução para o mesmo cargo.

### **COMPOSIÇÃO DA DIRETORIA**

Os nomes aprovados foram:

Presidente – Elizabeth Veloso Bocchino (RG. 593.308-SSP/DF; CPF 472.999.321-72; Data de nascimento: 08/02/69; casada, jornalista, brasileira, endereço: SQS 113, bloco E, apt. 203, CEP 70.376.050).

Vice-presidente – Sérgio Luiz Barbosa Silva (RG. 1542833-SSP/DF; CPF 221.141.221-15; data de nascimento: 14/01/1961; separado; brasileiro; endereço: AOS 07, bloco A, apt. 108, CEP 70.660-071).

Secretário Executivo – Ruyter Kepler D. Thuin (R.G. 7.544/DCREA-DF; CPF 284.946.951-34; data de nascimento: 15-09-62; solteiro; brasileiro; endereço: HIGS 704, bloco C, casa 27.

Secretário Administrativa – Denise do Carmo Direito (RG 601.650SSP/DF; CPF 410.855.581-34; Data de nascimento: 21/03/67; casada; brasileira; endereço SQS 303, bloco G, apt. 608)

Secretária de Comunicação – Valéria Cristina da Trindade Feitoza (RG 147.403-7, SSP/DF; CPF 789.433.841-00; solteira; brasileira; data de nascimento: 24/05/76; endereço: SQN 210, bloco I, apt. 505, CEP 70.862-090)

Secretário de Finanças – Marcos Humberto Vieira (RG. M3244661, SSP/MG; CPF 422.311.166-34; data de nascimento: 17/09/1964; separado; brasileiro; endereço: AC 02, lote 03, residencial Topázio Imperial, ap. 608, Riacho Fundo I, CEP 71.810-200)

Secretário Institucional – Leandro Salim Kramp (RG 1635186/SSP-DF; CPF 808.782.451-20; solteiro; brasileiro; data de nascimento: 10.02.77; endereço: SQN 309 Bloco G Apto 601, CEP 70.755-070

### **CONSELHO CONSULTIVO**

Para o conselho consultivo (todos efetivos, sem suplentes), foram aprovados os seguintes nomes, num total de dez integrantes:

André Arantes

Cláudio Villalva Civatti

David Duarte Lima  
 João Paulo de Luca Oliveira Ribeiro  
 Leandro Corrieri Macedo  
 Edmar Machado Veloso  
 Eustáquio Miroir  
 Rogério Aviani de Carvalho  
 Sylvio Otávio Baptista de Carvalho  
 Túlio A. Castelo Branco Leal

### **CONSELHO FISCAL**

Para o conselho fiscal, foram eleitos:  
 Gilvan João da Silva  
 Pablo Ricardo Cavalhieri Dias  
 André Borges Sabino Tatú

### **PLANO DE AÇÃO PARA O SEMESTRE**

Também foi aprovado plano inicial de ações, que obteve a concordância de todos. Pelo cronograma de tarefas expostos, os próximos passos serão:

1. Formalizar a ong e criação do site
2. Discussão e definição evento lançamento ong
3. Agendamento audiência Agnelo Queiroz
4. Agendamento audiência com Alexandre Garcia – campanha na globo de informação
5. Cadastramento geral de ciclistas, bicicletas e grupos de ciclistas
6. Produção de material de identidade da ong – adesivos, banner para atletas, camisetas, bonés, etc (parcerias e patrocinadores)
7. Definição de data do forum de debate sobre segurança no trânsito – junho
8. Discussão de uma campanha de outdoors
9. Definição do passeio envolvendo as bicicletas

Essas ações serão detalhadas e desencadeadas pela diretoria, que se reunirá após o carnaval. Todos os associados serão informados, passo a passo, dos acontecimentos e decisões tomadas.

### **NOVAS FILIAÇÕES**

As pessoas que participaram desta reunião e se filiaram à Ong terão a prerrogativa de serem sócios-fundadores, com algumas prerrogativas descritas no Estatuto. Para quem ainda quiser se filiar, em breve, estaremos lançando o site na internet, para inscrições *on line*.

### **FORUM PERMANENTE DE DISCUSSÃO**

Também foi aprovado que o grupo de debate na internet [HYPERLINK "mailto:rodasdapaz@yahoogrupos.com.br"](mailto:rodasdapaz@yahoogrupos.com.br) [rodasdapaz@yahoogrupos.com.br](mailto:rodasdapaz@yahoogrupos.com.br) ficará restrito aos filiados do grupo, pelo fato de ser um espaço da entidade para discussão de estratégias, ações, mobilização e continuidade do movimento. O grupo funcionará como um **forum permanente** de contato entre os integrantes

da Rodas da Paz, para troca de experiência, afinamento do discurso, revisão de objetivos, divulgação de novas ações e, sobretudo, sugestão de iniciativas que possam manter vivo o movimento.

### **NÚMERO DE FILIADOS**

Foi agendada para o próximo dia 24 de março, no Pedacinho da 105 Sul, a próxima Assembléia Geral da Rodas da Paz, para avaliar o andamento da Campanha de Respeito e Proteção aos Ciclistas e definir as próximas ações. Maurício Gonçalves, do Coroados do Cerrado, informou a todos que a Rede Globo decidiu produzir, gratuitamente, a logomarca da campanha, que será desenvolvida pelo departamento de arte da emissora e deverá ser apresentada ao grupo até o final de março.

### **FILOSOFIA DE TRABALHO**

Também ficou claro a todos os participantes que, independente das próximas reuniões e da formalização de um corpo diretivo, a Rodas da Paz é um espaço democrático de discussão e de ação. O objetivo principal é unir forças de todos os interessados pelo uso da bicicleta, seja qual for a sua finalidade, para reduzir a violência contra os ciclistas no trânsito, além de conquistado o lugar decidido pela legislação à bicicleta no espaço viário. **Por isso, a ong estará sempre aberta a quaisquer sugestões que faça com que tenhamos um trânsito mais civilizado para os usuários da bicicleta. Nesse sentido, toda e qualquer colaboração será bem-vinda. Sem a participação de todos, será impossível conquistar o espaço das bicicletas nas ruas.**

Por fim, foi dada a palavra a Marcos Humberto, colaborador da Bicletada, que apresentou o movimento aos presentes, dizendo que ele têm por objetivo conscientizar motoristas e ciclistas para a importância de conhecer e respeitar os direitos do ciclista no trânsito. Foi feito o convite aos presentes para comparecimento à 3ª Bicletada. Nada mais havendo a tratar, foi dada por encerrada a reunião.