
LUTA SIMBÓLICA NA POLÍTICA CICLOVIÁRIA E MOBILIDADE INTELIGENTE

Alexandra Aragão¹

Universidade de Coimbra (UC) |

Tatiana Reinehr de Oliveira²

Instituto de Direito Urbanístico de Brasília (IDUB) |

Grace Ladeira Garbaccio³

Instituto Brasileiro de Ensino, Desenvolvimento e Pesquisa (IDP) |

RESUMO

O presente artigo busca desvendar o jogo simbólico no processo de construção da política cicloviária do Distrito Federal (DF), como parte do planejamento urbano de Brasília, no que tange às políticas de mobilidade ativa implementadas nos últimos 15 anos, relacionada à ressignificação da mobilidade – no contexto da Cidade Humana, Inteligente, Criativa e Sustentável (CHICS) –, com apoio da bicicleta. A análise baseou-se na perspectiva sistêmica e relacional das estruturas de dominação propostas por Pierre Bourdieu, partindo do pressuposto do cotidiano construído socialmente e historicamente. Buscar-se-á elucidar se a política cicloviária no DF teria surgido de microprocessos de construção social que denotaria a formação de uma cultura ciclística local. Ou, por outro lado, se as ações públicas teriam sido fruto da construção simbólica de dominação e de formatação de significados, que incluiria uma agenda voltada à ressignificação de Brasília, no contexto das *smart cities*. Sugere-se uma virada contextual, a partir da alteração da dinâmica entre os diversos atores, com base na teoria ator-rede de Latour, cogitando a formação da consciência coletiva com soluções de mobilidade mais integradas, homogêneas e coesas do contexto urbano CHICS. Parte-se da metodologia da dialética-indutiva, com observância dos diversos posicionamentos na aplicação do instrumento.

Palavras-chave: mobilidade inteligente; poder simbólico; políticas públicas; programa cicloviário; sustentabilidade.

SYMBOLIC STRUGGLE IN CYCLING POLICY AND INTELLIGENT MOBILITY

ABSTRACT

This article intends to disclose the symbolic game involved in the process of development of the cycling policy in the Federal District (DF) of Brazil, as part of the urban planning of Brasília, regarding the active mobility policies implemented in the last 15 years. It is especially related to the redefinition of mobility based on the use of bicycles, in the context of a Human, Intelligent, Creative and Sustainable City (HICS). The analysis is carried out from a systemic and relational perspective of the structures of domination as defined by Bourdieu, and is based on the assumption of a daily life built out of social and historical influences. The research also aims to elucidate whether the cycling policy in the DF would be the result of micro-processes socially responsible for putting together a local cycling culture. Or, on the other hand, if the public actions would be the result of symbolic domination and meaning formatting towards an agenda aimed at reframing Brasília as a smart city. It leads to a contextual turn based on the various actors' dynamics' change as established in Latour's actor-network theory, which considers a collective consciousness formation based on the use of more integrated, homogeneous and cohesive mobility solutions in the urban context of CHICS. The study deals with the dialectic-inductive methodology, observing the different positions in the application of the instrument.

Keywords: *cycling program; intelligent mobility; public policy; sustainability; symbolic power.*

INTRODUÇÃO

O século XXI marca uma virada na mobilidade urbana, até então voltada à multiplicação de políticas rodoviárias apoiadas em uma cultura automobilística proliferadora de modos de transporte motorizados individuais no meio urbano e indissociáveis de suas consequentes externalidade negativas, sobretudo congestionamentos, poluição e fatalidades no trânsito. Tem-se observado um movimento inverso nas cidades contemporâneas, como nas cidades de Amsterdã, Copenhague e Barcelona, que passam a priorizar a elaboração de políticas públicas promotoras de soluções de mobilidade ativa, baseadas na promoção da utilização de meios não motorizados, em especial, a bicicleta, bem como em sua integração aos modais de transporte público, de modo a propiciar a formação de ambientes urbanos mais democráticos, sustentáveis, humanos e inteligentes.

Trata-se de tendência fundada no princípio urbanístico da promoção da sustentabilidade do território, por meio do qual se reconhece o direito de todos à cidade sustentável a partir da convergência das dimensões social, econômica e ambiental. Isso reforça um desenvolvimento urbano atento à necessidade de equilibrar as relações entre o meio ambiente e as atividades humanas, partindo do pressuposto de que a expansão e preservação das áreas verdes, a substituição dos modais motorizados pela mobilidade ativa, e, conseqüentemente, a elaboração de políticas ciclovias podem gerar melhoria nas condições de vida nas cidades.

Apesar disso, Pesquisas Nacionais por Amostra de Domicílio (PNAD), realizadas em 2008 e 2019, revelam que, no Brasil, a mobilidade urbana por bicicletas não se sustenta, necessariamente, em valores socioambientais e de saúde, mas está umbilicalmente relacionada às questões econômicas: a escassez da renda familiar, a deficiência dos sistemas de transporte público e a segregação espacial nas cidades. Corroborando essa assertiva, tem-se o perfil médio do ciclista brasileiro: jovem de baixa renda residente em zonas mais afastadas do centro urbano. Identifica-se, ainda, tendência de diminuição do deslocamento por modos ativos à medida que a renda familiar cresce, trazendo também como consequência o aumento da motorização.

Por outro lado, existe tendência mundial de construção de políticas urbanas fundadas na mobilidade ativa como parte de um processo de resignificação da cidade como espaço inteligente, humano e sustentável. Nas chamadas *smart cities*, propõe-se o enfrentamento dos desafios urbanos

mais eficientemente a partir do emprego de Tecnologias da Informação e Comunicação (TIC) e outros instrumentos, tais como sensores e sistemas computadorizados de gestão inteligente. Nesse ambiente de inovação, o tratamento das informações ocorre em uma Central Integrada de Comando e Controle (CCO), a partir da integração entre os processos da urbe, de modo a fornecer subsídios complementares entre si para a tomada de decisões múltiplas. Assim, visa-se propiciar maior eficiência nas operações e serviços urbanos e, conseqüentemente, a melhora na qualidade de vida dos habitantes e usuários, de modo a atender às necessidades de todas as gerações (atuais e futuras) sob os aspectos econômicos, sociais e ambientais.

Esse fenômeno tem sido confirmado no Brasil, onde, desde 2016, aproximadamente 76% das municipalidades passaram a prever a adoção de tecnologias digitais para otimizar a prestação de serviços públicos. Nesse sentido, em 2019, o governo do Distrito Federal assumiu o compromisso para com a estruturação e implementação da Política Nacional de Desenvolvimento Urbano e da Carta Brasileira para Cidades Inteligentes voltadas à promoção de políticas públicas eficientes e ações sustentáveis a partir do investimento em tecnologia e inovação. Tais ações incluem programas de mobilidade urbana apoiados em valores de mobilidade ativa de incentivo ao uso da bicicleta (e outros modais baseados em propulsão humana, como skates ou trotinetes) em substituição aos veículos automotores.

Nesse contexto, torna-se relevante examinar a viabilidade da implementação de uma política cicloviária em Brasília, como componente de um processo de ressignificação da mobilidade (democrática, inteligente, humana e sustentável). Assim, parte-se da identificação de alguns fatores que tornariam o convite para pedalar na cidade convincente, nos termos de Jan Gehl: viabilidade climática e topográfica, estrutura viária e cultura ciclística local. Em seguida, passa-se a investigar as seguintes hipóteses: (a) se o desenvolvimento de políticas cicloviárias em Brasília teria surgido de micro processos de construção social, que teriam levado à formação de uma cultura ciclística local; ou, por outro lado; e (b) se as ações públicas nesse sentido teriam sido fruto de uma construção simbólica de dominação e de formatação de significados voltados também a justificar soluções próprias do contexto de *smart city*.

Com efeito, o presente estudo visa a analisar o Programa Cicloviário do Distrito Federal nos últimos 15 anos, sob a ótica sistêmica e relacional das estruturas de dominação propostas na fenomenologia de Pierre Bourdieu. Adota-se como pressuposto que o cotidiano é construído socialmente

e historicamente em meio a lutas simbólicas em torno do (re)conhecimento da autoridade legítima para dizer o significado das coisas do mundo, e sobre como resolver problemas socialmente construídos a partir de um sistema de princípios de visão e divisão do mundo, com seus jogos de regras relativamente estruturadas fundadas em referenciais especialmente construídos para determinado contexto. À essa percepção, e com apoio na teoria do ator-rede de Latour, soma-se a lógica de construção de valores socialmente partilhados e reconhecidos pela comunidade como um todo, para validar a formação de uma cultura ciclística capaz de acompanhar políticas públicas cicloviárias mais integradas, homogêneas e coesas.

Nesse sentido, o estudo tem por objetivos: (1) identificar a presença de fundamentos no contexto da cidade (viabilidade climática e topográfica; estrutura viária e cultura ciclística) que justifiquem a implementação e a continuidade da política cicloviária; (2) analisar as políticas locais adotadas nos últimos 15 anos a fim de identificar a ocorrência de lutas simbólicas no processo de construção das ações governamentais; e (3) indicar em que sentido essas políticas públicas desenvolvidas no Distrito Federal poderiam contribuir para a inserção da Capital no contexto das cidades inteligentes.

Relativamente à metodologia, foi realizada uma pesquisa bibliográfica, voltada à construção de uma base teórica sobre tema, com o emprego do método da dialética-indutiva e exploratório-bibliográfico.

1 BRASÍLIA: PALCO FAVORÁVEL AO DESENVOLVIMENTO DE POLÍTICAS CICLOVIÁRIAS?

A adoção de política de mobilidade sustentável e a consequente criação de redes cicloviárias normalmente se justificam a partir da identificação de alguns fatores na urbe. São eles: viabilidade climática e topográfica, integração da estrutura viária e presença de cultura ciclística.

Inicialmente, questiona-se se a Capital Federal apresentaria essas características de modo a favorecer a implementação de uma política cicloviária local. Assim, procedendo-se à análise do requisito viabilidade climática e topográfica, tem-se que a localização no Planalto Central confere a Brasília um relevo plano com leves ondulações em sua extensão territorial. Ademais, seu clima tropical é marcado por uma temperatura amena, com média de 22°C, variando entre 13 °C e 30°C ao longo do ano. Além disso, apresenta uma média pluviométrica anual de 1500 mm (GOVERNO DO

DISTRITO FEDERAL, 2021); com chuvas fortes e de curta duração predominantemente no verão, entre outubro e o início de maio. Já no inverno, entre junho e setembro, ocorre um longo período de seca, que pode chegar a 100 dias sem a presença de chuva.

Sem dúvida, a cidade apresenta clima e geografia, de modo geral, amigáveis para o uso da bicicleta como um modal diário substitutivo do transporte motorizado, denotando, assim, viabilidade climática e topográfica para a implementação de políticas cicloviárias. Por outro lado, não se pode ignorar que seu desenho urbano, fundado em zoneamento e fragmentação, conduziu à formação de grandes vazios e faixas verdes entre as cidades-satélites e a área central – o Plano Piloto (VELLOSO, 2015). Assim, uma estrutura territorial espalhada levou à descontinuidade do tecido urbano resultando em uma expansão urbana desconcentrada, dispersa e pouco densa, o que acabou por incentivar uma mobilidade centrada no automóvel.

Cabe destacar que esse processo resulta em uma forma urbana desconexa e desigual de distribuição dos usos e atividades, bem como da localização das zonas residenciais e das atividades econômicas no território. Com efeito, observa-se que apenas pequena parcela da população reside no Plano Piloto, onde, no entanto, há grande concentração dos empregos formais e informais da cidade (DOWALL; MONKKONEN, 2007). Segundo a Pesquisa Distrital por Amostra de Domicílios (PDAD), de 2018, 7,68% da população urbana do DF reside no Plano Piloto, ao mesmo tempo que este é o local em que 41% das pessoas exercem seu trabalho principal. A pesquisa mostra, ainda, que a renda domiciliar média da população residente no Plano Piloto é de R\$ 15.056,90 (considerada alta renda).

Sem perder de vista esses cenários díspares, é possível encontrar a presença de áreas verdes circundando as quadras residenciais, comerciais e institucionais, notadamente no Plano Piloto, traçando-se um contexto favorável para o uso da bicicleta. Esse fator, aliado às demais características (climáticas e topográficas), traduzem uma vocação natural da Capital para o ciclismo. Resta questionar se a cidade conta com uma estrutura viária compatível e uma cultura suficientemente sólida que justifique o investimento em políticas urbanas nesse sentido.

No que tange à estrutura viária, dos 10.500 km que compõem a malha do DF, 553,95 km – cerca de 5%⁴, correspondem as vias voltadas ao trânsito de bicicletas. Identifica-se, ainda, a presença de 15 microrredes cicloviárias

4 Considerando os dados da MOBILIZE em 2015, em que a estrutura cicloviária media 400 km, ao passo que o sistema viário se estendia por 10.500 km, a relação era de apenas 1,52% (VELLOSO, 2015).

ao longo das Regiões Administrativas do Distrito Federal, que se estendem pelo Plano Piloto (Asa Sul, Asa Norte, Eixo Monumental e Universidade de Brasília), Lago Sul e Lago Norte, além das Regiões Administrativas Sudoeste, Cruzeiro, Octogonal, Taguatinga, Ceilândia, Águas Claras (e a região de Arniqueiras), Sobradinho, Paranoá, Brazlândia, São Sebastião Riacho Fundo e Planaltina (VELLOSO, 2015).

Trata-se da maior malha cicloviária brasileira. No entanto, questiona-se se a estrutura atual seria adequadamente interligada e se ela ofereceria a segurança necessária para o cidadão priorizar o modal da bicicleta em seus deslocamentos diários, havendo, no entanto, sérios indícios de que ambas as respostas seriam negativas.

No que diz respeito à interligação da malha, observa-se no desenho original do Programa Cicloviário do DF o foco no desenvolvimento de uma microrrede cicloviária Brasília (região central, Sudoeste, Cruzeiro), Lago Sul e Lago Norte bem definida e conectada (ABCP, 2014). Cada uma delas conta atualmente com 119,95 km, 54,30 e 25,91 km de extensão, respectivamente. Chama ainda a atenção a estrutura cicloviária do Park Way, atualmente a terceira maior do DF, com 50,15 km de extensão. Essas quatro regiões totalizam 40% da rede cicloviária do DF.

Registram-se, ainda, planos de integração das ciclovias na zona central do Plano Piloto, entre as quadras 900, na Via W5 (Quinta Avenida a oeste do Eixo Rodoviário), e as 600, na Avenida L2 (Segunda Avenida a leste do Eixo Rodoviário), a partir da implantação do Veículo Leve sobre Trilhos (VLT) na W3 (Terceira Avenida a oeste do Eixo Rodoviário) Sul e Norte. Por outro lado, confirmando a distribuição desigual, constata-se grande descontinuidade nas rotas cicláveis nas demais Regiões Administrativas (RA), identificando-se súbitas interrupções em trechos da malha de Ceilândia, Taguatinga e Samambaia, e absolutas desconexões com o restante da rede ciclável, como ocorre em Sobradinho, Gama e Santa Maria.

Tal contexto torna inviável o deslocamento diário centrado no uso da bicicleta entre a maioria das Regiões Administrativas, o que é agravado pelas restrições ao transporte da bicicleta nos modais no DF: o embarque da bicicleta é permitido no metrô, nos veículos leves sobre trilhos (VLP), e sobre pneus (VLP), mas ainda não é viabilizado nos ônibus. Apesar de haver legislação determinando a instalação de suportes ou racks para a colocação de bicicletas com esse propósito, ainda não foi editada norma implementadora por parte da administração local, e, na prática, a lei ainda não é capaz de produzir efeitos na realidade do brasileiro.

Já no que tange ao aspecto (in)segurança no trânsito, observa-se um grande número de fatalidades (colisões, capotamentos ou atropelamentos) envolvendo ciclistas no DF (BERTUCCI, 2016). Só em outubro de 2020, contabilizaram-se 14, uma média de um evento a cada cinco dias. Em comparação com o mesmo período de 2019, haviam-se registrado 19 ocorrências (GARZON, 2020), e em 2005, antes da implementação do programa cicloviário, haviam ocorrido 66 eventos fatais. Isso denota um decréscimo nos casos, mas não minimiza a gravidade da situação, que continua apontando a urgência de políticas públicas consolidadoras de medidas de proteção ao ciclista.

Quando se comparam as ocorrências por RA, relacionando-as com a extensão de rotas cicláveis construídas ou em construção, apura-se que a maioria dos eventos se concentram na Ceilândia (17%), onde há 8,5% de infraestrutura para o ciclista; em Planaltina (16%), que conta com 2,4% das ciclovias; e em Taguatinga (10%), região contemplada com apenas 1,4% das rotas para bicicletas. No outro extremo está a microrrede cicloviária Brasília (região central), Sudoeste, Cruzeiro, Lago Sul e Lago Norte (microrregião), que concentra mais de 40% das ciclovias do DF, onde foram registradas apenas 4% das fatalidades, conforme site da Rodas da Paz (2014).

A partir desses dados, pode-se conduzir à conclusão de que há uma relação direta entre oferta de infraestrutura adequada para o tráfego de bicicletas e promoção de segurança no trânsito, trazendo como resultado um ambiente mais amigável para o ciclista. Assim, pode-se afirmar que a microrregião seria o local mais propício para o tráfego de bicicletas; ao passo que Planaltina seria o menos favorável para se pedalar no DF.

Nesse contexto, impende registrar a presença de um protagonista detentor de significativo capital sócio-político no campo das políticas de mobilidade ativa no DF: a Rodas da Paz. Trata-se de Organização Não Governamental (ONG) com atuação na Capital, desde 2003, em prol da construção de um ambiente seguro no trânsito, e em respeito ao ciclista, com enfoque na promoção da mobilidade sustentável, plural e pacífica por meio da sensibilização e mobilização cidadã, do controle social e da influência sobre as políticas públicas, segundo site da Rodas da Paz. Registra-se seu engajamento nas negociações envolvendo especialmente o interesse de ciclistas, com destaque para a elaboração do Programa Cicloviário do DF e em sua contínua fiscalização ao longo dos anos.

Finalmente, passa-se a investigar o último requisito que permitirá afirmar se Brasília dispõe ou não de um ambiente propício à ciclomobilidade: uma cultura ciclística local, isto é a presença de predisposição dos habitantes para utilizarem a bicicleta em seus diversos deslocamentos diários. Pesquisas apontam que, em todas as Regiões Administrativas do Distrito Federal, os moradores utilizam a bicicleta, em geral, como meio de lazer e recreação, como meio de acesso a equipamentos urbano, bens e serviços, e para realizar circuito de vizinhança – viagens a padarias, farmácias, supermercados e outras atividades no bairro (VELLOSO, 2015). Segundo José Nivaldino Rodrigues (2013), os diversos usos da bicicleta destacam-se a depender da RA, a saber: para o uso do trabalho, há Taguatinga, Samambaia e Gama; para lazer/recreação, encontram-se todas as localidades à exceção de Planaltina; para acesso a bens e serviços, verificam-se todas as localidades à exceção de Brazlândia e Gama; para circuito vizinhança, todas as localidades, exceto Planaltina; como esporte/trilha, há Brazlândia, Planaltina e Paranoá; e como substitutivo do vale transporte, encontram-se também Brazlândia, Planaltina e Taguatinga.

A esse resultado, soma-se a análise obtida por meio da Pesquisa do Perfil Nacional do Ciclista⁵, que incluiu outros critérios, como faixa etária, principais destinos, tempo de viagem e motivações para utilizar a bicicleta – este último mais relevante para determinar a presença de uma cultura ciclística local.

A pesquisa envolveu 433 ciclistas que utilizam a bicicleta ao menos uma vez por semana, majoritariamente com idade entre 25 e 34 anos (37,6% dos entrevistados), com renda média entre 1 e 2 salários-mínimos (22,2% dos entrevistados), e escolaridade do ensino médio (44,4%), e distribuídos em 3 regiões: central (microrregião), intermediária (Vicente Pires, Guará e Águas Claras) e periférica (Taguatinga, Ceilândia e Planaltina). Os resultados revelaram que 81,6% dos entrevistados utilizam a bicicleta para deslocamentos entre casa e trabalho e 76,9 % entre casa e escola ou faculdade; 51,7% ressaltaram a importância do uso integrado ao transporte público, ao passo que apenas 2,8% afirmaram usar a bicicleta exclusivamente para lazer (BERTUCCI *et al.*, 2016).

Os dados mostram que os principais motivos para optar por esse modal de mobilidade ativa se relacionam com a preservação da saúde (32,3%),

5 Baseou-se no método empírico de entrevistas: no período de agosto e setembro de 2015, 5.012 ciclistas foram entrevistados em dez cidades: Aracaju, Belo Horizonte, Brasília, Porto Alegre, Manaus, Niterói, Recife, Rio de Janeiro, Salvador e São Paulo – O perfil do ciclista e os mitos sobre o uso da bicicleta no Distrito Federal (BERTUCCI *et al.*, 2016).

a rapidez e a praticidade (30,9%), além do fator econômico (21,6%). Já a motivação para continuar pedalando, para 36,5%, seria a praticidade e rapidez no deslocamento; para 14,5%, seria o custo reduzido, e 8,1% vinculam a opção a uma preocupação ambiental.

No entanto, o desestímulo para a continuar usando esse modal está ligado à precariedade na manutenção, aliada à descontinuidade dos trajetos e à inexistência de um planejamento continuado que leve em conta indicadores de segurança e de demanda. As principais queixas envolvem: a falta de infraestrutura cicloviária (28,7%), seguida de falta de respeito dos motoristas (22,7%) e a insegurança no trânsito (22,5%) (BERTUCCI *et al.*, 2016).

Corroborando esse resultado, pode-se observar, no dia a dia, a precariedade na manutenção das infraestruturas atualmente instaladas em trechos da ciclovia em Samambaia e na Ceilândia; além da falta de coesão ou descontinuidade na malha em trecho da ciclovia em Planaltina, o que torna o convite para pedalar nessas regiões, no mínimo, pouco convidativo.

Ainda no que tange à investigação da presença de cultura ciclística local, importa mencionar a contribuição do sistema de compartilhamento de bicicletas. Em Brasília, foi inaugurado em 2014 por meio de parcerias público-privadas (Projeto + Bike), e, em 5 anos de funcionamento, chegou a registrar mais de 1,3 milhão de viagens, uma média de 35 mil por mês (PMA, 2020)⁶. Conforme relato de usuários, as vantagens desse sistema de compartilhamento incluem: agilidade no deslocamento para o trabalho, estilo de vida saudável, forma econômica, sustentável e saudável de transporte. Por outro lado, apontam fatores inibidores, como a insuficiência de equipamentos para atender a demanda atual, o reduzido âmbito de disponibilização do serviço, dada sua concentração no Plano Piloto, Lago Sul e Águas Claras, precariedade da sinalização no trânsito, além do uso irregular das ciclovias e ciclofaixas por pedestres e animais domésticos, e da ausência de respeito dos motoristas pelos ciclistas (PASSOS, 2019).

Nesse quadro, o uso da bicicleta como complemento ao transporte coletivo, e em substituição aos automóveis, mostra-se como um grande desafio da política cicloviária apoiada em um plano de mobilidade ativa. Especialmente quando se confrontam os números da frota motorizada no

6 Ressalta-se que o Projeto + Bike sofreu interrupção em janeiro de 2020, no entanto lançou-se chamamento público em março de 2021 visando estabelecer nova parceria público-privada para um novo sistema de compartilhamento, de funcionamento mais amplo – 24 horas todos os dias da semana –, e abrangente – espalhado por todas as RA do DF. Atualmente, a Tembici é a responsável pelo sistema de bicicletas compartilhadas na Capital (G1DF, 2020).

DF (mais de 1 milhão⁷ de veículos – uma média de 1 carro a cada 2,3 habitantes), e a quantidade de viagens realizadas por meio de bicicletas (77 mil ou 2% dos deslocamentos diários), evidencia-se, ainda, a existência de forte cultura rodoviarista local, apesar de ser possível identificar uma cultura ciclística, ainda em vagarosa ascensão.

Verificados os requisitos que evidenciaram certa receptividade da cidade e sua população para o uso da bicicleta como modal prioritário, passa-se a analisar em que medida essa cultura ciclística embasaria a implementação e o desenvolvimento das políticas cicloviárias no DF, sobretudo a partir do Programa Cicloviário iniciado em 2005. Ademais, visa-se identificar o grau de participação democrática no processo de formação dessas ações, bem como a presença de modelagem simbólica conduzida por certos grupos privilegiados, dotados de capital sócio-político-econômico.

2 O PODER SIMBÓLICO POR TRÁS DAS POLÍTICAS CICLOVIÁRIAS NO DF NOS ÚLTIMOS 15 ANOS

Desde 2005, a política cicloviária no DF tem sido impulsionada significativamente a partir de um tripé legislativo básico: o Código de Trânsito Nacional (CTN), Lei n. 9.503, de 23 de setembro de 1997, a Lei Orgânica do Distrito Federal (LODF), de 8 de junho de 1993, e um conjunto de leis distritais.

No CTN, em seu art. 24, II, conferiu-se aos municípios a competência de organizar o trânsito local a partir do planejamento, regulamentação e operacionalização do trânsito de veículos, de pedestres e de animais, além da atribuição de promover o desenvolvimento da circulação e da segurança de ciclistas; por isso, essa lei federal é vista como um importante incentivo para o desenho de políticas voltadas ao desenvolvimento da ciclomobilidade no Brasil.

Já em âmbito local, a LODF prevê, no art. 335, *caput*, que “o Sistema de Transporte do Distrito Federal subordina-se aos princípios de preservação da vida, segurança, conforto das pessoas, defesa do meio ambiente e do patrimônio arquitetônico e paisagístico”. Ademais, o § 2º do mesmo artigo dispõe que “o Poder Público estimulará o uso de veículos não poluentes e que viabilizem a economia energética, mediante campanhas educativas e construção de ciclovias em todo o seu território”.

⁷ Em 2018, o IBGE contabilizou a presença de 1.284.710 automóveis nas ruas do DF (IBGE, 2018).

A norma determina, portanto, a necessidade de se compatibilizar a implementação de estruturas cicloviárias e de incentivo ao uso da ciclomobilidade com a proteção dos cidadãos e do meio ambiente, além de frisar o necessário respeito ao tombamento de Brasília – uma questão sempre relevante quando se pensa em inovar as infraestruturas urbanas na cidade. Com efeito, impõe-se o cuidado de observar as limitações advindas da necessidade de proteger do patrimônio histórico-cultural ali presente, sem, no entanto, pressupor que o tombamento teria o condão de congelar o espaço urbano, mas tendo em vista que o processo de revitalização e modernização urbana não pode ocorrer a despeito da memória da cidade (OLIVEIRA, 2020).

Já no que tange às leis distritais sobre o tema, destaca-se, em termos relevância e generalidade, o Plano Diretor do Distrito Federal, Lei Complementar n. 803, de 25 de abril de 2009, que prevê, entre as diretrizes setoriais para o sistema viário e de circulação, a promoção da acessibilidade de pedestres e ciclistas ao sistema de transporte (art. 20). Ademais, determina a identificação da Rede Estrutural de Transporte Coletivo, mediante revisões e adequações no sistema viário, a fim de priorizar deslocamentos seguros e confortáveis de pedestres e de ciclistas (art. 22). E prevê, ainda, a inclusão, nos planos de desenvolvimento local, de estratégias e ações de melhoria das condições de acessibilidade dos ciclistas (art. 152).

Associadas a essas normas locais de maior envergadura, há uma série de leis distritais de apoio à mobilidade urbana por bicicleta, atribuindo-se especial relevância para:

- Lei n. 3.639/2005, que dispõe sobre a implantação de ciclovias em todos os projetos de rodoviários, inclusive nas estradas em fase de construção no DF, sempre que o relevo da região for compatível.
- Lei n. 3.721/2005, que institui a jornada na Cidade Sem Meu Carro e fixa a data 22 de setembro como sendo o dia da mobilidade e da acessibilidade em favor do uso da bicicleta, como meio de incentivo ao uso do transporte alternativo ao automóvel;
- Lei n. 3.885/2006, que assegura a Política de Mobilidade Urbana Cicloviária, fixando diretrizes para incentivo ao uso da bicicleta e sua inserção na mobilidade urbana sustentável de modo a viabilizar a inserção desse modal no sistema viário e sua integração ao sistema de transporte público existente no Distrito Federal a partir da garantia do acesso à tecnologia (bicicleta e mobiliário), da eliminação de barreiras urbanísticas aos ciclistas e da implementação de infraestrutura cicloviária

(ciclovias, ciclofaixas, faixa compartilhada, bicicletário, sinalização etc.), estimulando, ainda, o planejamento espacial e territorial para deslocamentos não motorizados – Plano Diretor baseado na proximidade e na acessibilidade;

- Lei n. 4.030, de 16 de outubro de 2007, que institui a data 26 de outubro como sendo o dia do ciclista no Distrito Federal com vistas a difundir o respeito e a prática do ciclismo na cidade.
- Lei n. 4.216, de 6 de outubro de 2008, que dispõe sobre o transporte de bicicletas no metrô, veículos leves sobre trilhos (VLT) e veículos leves sobre pneus (VLP) como incentivo ao uso de bicicletas para o transporte, e como contribuição ao desenvolvimento sustentável da mobilidade; a lei determina a reserva do último vagão do metrô para tanto, e nos demais modais, em regra, limitam-se o quantitativo para 5 bicicletas por viagem (talvez uma tentativa de equilibrar a necessidade do ciclista com o conforto dos demais passageiros).
- Lei n. 4.397, de 27 de agosto de 2009, que cria o Sistema Ciclovitário do DF como incentivo ao uso de bicicletas como modo de transporte para as atividades do cotidiano e ao desenvolvimento da mobilidade sustentável; trata da rede viária para o transporte por bicicletas (ciclovias, ciclofaixas, faixas compartilhadas e rotas operacionais de ciclismo) e determina a criação de locais específicos para estacionamento (bicicletários e paraciclos).
- Lei n. 4.423, de 10 de novembro de 2009, que complementa em parte a lei anterior ao instituir a obrigatoriedade de instalação de estacionamento de bicicletas em locais de grande fluxo de público, como órgãos públicos distritais, parques, instituições de ensino das redes pública e privada, hospitais, museus e outros de natureza cultural;
- Lei n. 4.566, de 4 de maio de 2011, que dispõe sobre o Plano Diretor de Transporte e Mobilidade, o qual se fundamenta na articulação dos vários modais de transporte a fim de atender às exigências de deslocamento da população, e de atingir a eficiência geral do Sistema de Transporte Público Coletivo do Distrito Federal, garantindo-se, ainda, condições adequadas de mobilidade para os usuários;
- Lei n. 4.757, de 14 de fevereiro de 2012, que dispõe sobre a instituição do Eixão do Lazer na Região Administrativa de Brasília – RA I, abrangendo os Eixos Rodoviários Sul e Norte, que ficarão liberados para a população aos domingos e feriados no horário das 6h às 18h, e

corresponde ao reconhecimento de uma prática que já vigorava na rotina dos cidadãos desde 1991;

- Lei n. 5.458, de 26 de fevereiro de 2015, que determina a instalação de suporte para a colocação de bicicletas nos ônibus do Distrito Federal, abrindo a possibilidade para a integração das redes cicláveis a esse modal de transporte público, apesar de ainda pendente sua implementação na prática.

Acrescenta-se a essa lista, mais recentemente, o Decreto n. 40.877, de 9 de junho de 2020, que define a interdição da quadra 702 a 716 sul para o trânsito de veículos aos domingos e feriados, reservando o espaço na Avenida W3 Sul para a livre circulação de pedestres e veículos não motorizados, com destaque para a bicicleta.

Todo esse referencial normativo compõe a base do Programa Cicloviário do Distrito Federal, que tem por fim o desenvolvimento de projetos e ações destinados à efetivação do uso da bicicleta como modo de vida saudável e sustentável e sua integração com os demais modais de transporte público, prevendo ações voltadas à promoção da segurança no trânsito e da redução do número de acidentes envolvendo ciclistas. Em complemento, o Plano de Mobilidade Ativa⁸ tem por objetivo valorizar o cidadão do transporte ativo, demonstra uma posição política afirmativa de um planejamento voltado para o deslocamento de pessoas, e não veículos motorizados. Com efeito, o plano fixa objetivos em torno da melhoria e da expansão das infraestruturas de mobilidade ativa, visando transformar as Regiões Administrativas do Distrito Federal em cidades mais humanas (DISTRITO FEDERAL, 2020).

Desenhado o cenário do sustentáculo normativo do programa de mobilidade do DF, nesse ponto, cumpre expandir a análise a fim de desvendar as estruturas de poder que estariam por trás das políticas cicloviárias no DF. Assim, busca-se colocar em xeque as verdades cientificamente aceitas, bem como apreender a lógica da dominação simbólica presente no campo onde se desenvolvem as relações sociais voltadas à elaboração das ações governamentais correlatas.

Traz-se o foco para os fenômenos de percepção social, da percepção simbólica e das relações informais de poder desenvolvidas a partir do capital de distinção (em especial o social, o econômico e o político), fazendo-se

⁸ O Plano de Mobilidade Ativa (PMA) corresponde a instrumento de planejamento e gestão da Secretaria de Transporte e Mobilidade (SEMOB) em conformidade com o Estatuto da cidade (Lei Federal n. 10.257/2001, art. 41, § 3º), com a Política Nacional de Mobilidade Urbana (Lei Federal n. 12.587/2012, art. 6º, II), e com o Plano Diretor de Transporte Urbano e Mobilidade do Distrito Federal – PDTU/DF (Lei Distrital n. 4.566/2011, arts. 19 a 23) (DISTRITO FEDERAL, 2020).

um corte metodológico para considerar como campo o espaço social de debate que antecedeu a elaboração das políticas públicas cicloviárias no DF. Nesse contexto, busca-se identificar os mecanismos de diferenciação ou de afirmação da distância pelos grupos sociais dominantes, inicialmente num conflito simbólico pela imposição de uma dada representação da sociedade (BOURDIEU, 1989).

Cumprido complementar que os sistemas simbólicos, sendo estes instrumentos estruturados e estruturantes de comunicação e de conhecimento, atuam como ferramentas políticas de imposição ou de legitimação da dominação de uma classe sobre outra, numa espécie de “domesticação dos dominados” – no sentido dado por Max Weber –, gerando uma violência simbólica. Em outras palavras, ocorreria uma luta simbólica pela imposição da definição do mundo social que iria ao encontro dos interesses das classes dominantes (BOURDIEU, 1989).

Com efeito, ao analisar o contexto de implementação das políticas cicloviárias no DF, é possível identificar a apropriação de bens de distinção – a bicicleta como modal de transporte sustentável e saudável –, que puxaria atrás de si um novo mundo, mais sustentável e mais humano. Isso traduz um jogo simbólico que tem promovido avanços institucionais e legais, bem como mudanças nas normatizações que têm impulsionado as políticas cicloviárias afirmativas à ciclomobilidade, mas que, ao mesmo tempo, traz à tona desequilíbrios, desigualdades e seletividades na concretização das ações governamentais.

Ademais, no campo de construção do Programa Cicloviário no DF, identifica-se a presença de protagonistas envolvidos nas lutas simbólicas de definição dos significados (demanda, prioridades, diretrizes, entre outros). Inicialmente, no grupo de trabalho que deu origem à definição da agenda em torno da política em questão, identifica-se uma grande maioria de representantes de órgãos do Distrito Federal. Entre eles: representantes de Secretarias de Estado, com destaque para a de Infraestrutura e obras, de Transportes, e de Coordenação das Administrações Regionais; do Departamento de Trânsito, e do Departamento de Estradas de Rodagem. Em atuação conjunta, estava uma reduzida representação da sociedade civil organizada: um membro da Organização Rodas da Paz, outro da Federação Brasileira de Triátlon, e um da Federação Metropolitana de Ciclismo (VELLOSO, 2015).

Nesse ponto, cumpre ressaltar que, a ausência de participação de grupos representativos das administrações regionais ou de associações de

moradores que poderiam beneficiar-se diretamente da implementação da política, reflete um déficit democrático na gestão da cidade, e, ao mesmo tempo, evidencia os poucos protagonistas que estariam no palco das lutas de poder em torno da implementação das infraestruturas cicloviárias. No entanto, não se pode olvidar a presença de “atores de bastidores”, igualmente detentores de capital simbólico para influenciar a formação das agendas e as definições de prioridades (COELHO FILHO, 2016).

Numa tentativa de desvendar as apropriações, códigos e redes de relação subjetivas escondidas por trás do processo de construção da política pública em questão, busca-se isolar a estrutura que emana de algumas produções simbólicas, tendo-se selecionado 4 (das 13) diretrizes do programa cicloviário, resultantes daquele estudo inicial realizado em 2005. O intuito é proceder a uma leitura não alegórica (BOURDIEU, 1989), em torno da formação do consenso entre os atores responsáveis pelo desenho do programa.

Assim, a primeira diretriz determina que a infraestrutura cicloviária deverá voltar-se prioritariamente para atender aos ciclistas que usam a bicicleta para o trabalho e/ou escola. Visivelmente, destina à promoção da ciclomobilidade como modalidade de transporte de uso diário prioritário em substituição aos veículos automotores. Isso conduz naturalmente à seguinte indagação: estaria a diretriz sendo considerada nas ações governamentais de implementação do programa, tendo em vista a demanda pelo uso da bicicleta e a efetiva implementação das rotas cicláveis?

Nesse sentido, torna-se útil considerar o resultado da pesquisa elaborada por José Nivaldino Rodrigues (2013), que mostrou os usos da bicicleta nas várias regiões do DF. No que tange propriamente ao deslocamento casa-trabalho, verificou-se a maior concentração da demanda nas RA Taguatinga, Samambaia e Gama – regiões onde há menos de 10% das estruturas cicloviárias totais. Por outro lado, observam-se as maiores concentrações de redes cicloviárias no Plano Piloto, Lago Sul e Park Way, totalizando 174,95 km de extensão ou 31,6% das redes construídas ou em construção.

O Plano Piloto, uma das regiões mais nobres de Brasília, concentra a maior extensão da rede cicloviária do DF, com 119,95 km de rotas cicláveis ou 21,65% do total da malha. É onde também se concentram 46,33% das oportunidades em todo o DF (CODEPLAN, 2019), o que poderia justificar o investimento na região. As outras 2 regiões que detêm as maiores extensões de ciclovias, o Lago Sul e o Park Way, também são uma das áreas mais cobiçadas para morar no DF. Lá se concentram quase 20% das

estruturas cicloviárias (CARVALHO, 2019), no entanto, a pesquisa revela que seus usuários, em geral, não usam a bicicleta como transporte diário em substituição ao automóvel, mas sim para fins de lazer ou esporte nos fins de semana, o que demonstra não se enquadrarem no parâmetro desenhado no programa sob análise.

Esses dados corroboram os resultados obtidos na avaliação das estruturas cicloviárias com base na demanda por RA realizado em 2005, que apontou a liderança do rank de fluxo diário de bicicletas pelas regiões Planaltina, Ceilândia e Samambaia, onde se contabilizaram 4.038, 2.533 e 2.500 viagens, respectivamente⁹.

Em contrapartida, registraram-se diariamente apenas 1.253 viagens por bicicleta no Plano Piloto e 101 no Lago Sul (VELLOSO, 2015). Paradoxalmente, observa-se maior concentração das ciclovias construídas ou projetadas (mais de 40% do total) na área central do Plano Piloto (119,95 km), no Lago Sul (54,30 km) e no Park Way (50,15 km); ao passo que as regiões de maior demanda somam pouco mais de 60 km de ciclovia: Planaltina, com 7,84 km; Ceilândia, com 36,01 km, e Samambaia, com 17,15 km de ciclovia. Tais dados levam a concluir pela ocorrência de uma grande inconsistência entre o desenho inicial do Programa Cicloviário, baseado na demanda, e a consequente definição dos locais de implantação das estruturas correspondentes.

Ademais, o cruzamento dos dados entre os locais elegidos para a instalação das estruturas e o capital socio-político-econômico dos moradores do DF permite identificar grande disparidade envolvendo a implementação do programa ao longo das 33 Regiões Administrativas do DF. Cinco dessas RA concentram quase a metade da renda gerada pelas famílias brasilienses, são elas: Lago Sul, Sudoeste/Octogonal, Park Way, Lago Norte e Plano Piloto, com renda per capita média superior a R\$5.000; no outro extremo, encontram-se Planaltina, Ceilândia e Samambaia, contabilizando renda per capita média em torno de R\$700 (CODEPLAN, 2014).

Ressalta-se que há pesquisas correlacionando a baixa renda com o uso mais frequente da bicicleta como meio de transporte primordial diário. Assim, pode-se concluir que as RA onde se registram as menores rendas do DF corresponderiam às áreas urbanas com grande potencial para o uso da bicicleta, considerando também a topografia favorável e/ou a precariedade e elevado custo do sistema de transporte público (VELLOSO, 2015).

⁹ Dados utilizados na elaboração do Programa Cicloviário do DF, com base na Pesquisa domiciliar de transporte, 2000. Pesquisas incluindo outras RA criadas mais recentemente, revelam que outras 3 regiões superam ainda mais o tráfego de bicicletas: Itapoã (6.555) e Varjão (3.970).

Outro fator relevante a se considerar é a proximidade geográfica de Regiões Administrativas mais nobres às moradias de trabalhadores informais que vivem nas RA de população de baixa renda. Exemplifica-se: com 25,91 km de ciclovias, o Lago Norte recebe caseiros, piscineiros e outros trabalhadores domésticos que moram a 10 km dali, na região do Varjão, que detém apenas 0,44 km de ciclovias construídas ou em construção. Semelhante interação pode-se encontrar entre moradores do Lago Sul (com 54,30 km de estruturas cicloviárias) e Paranoá (com 13,11 km de ciclovias). Para esses trabalhadores, a bicicleta constitui a forma mais econômica e prática de deslocamento, sinalizando a necessidade de investimento em infraestrutura de apoio à ciclomobilidade interligando as regiões que apresentam essa relação de dependência de prestação de serviços informais.

Assim, considerados os fatores concentração de estruturas cicloviárias, desigualdade de renda, acúmulo de demanda e relação de dependência de serviços informais, seria possível cogitar a presença de estruturas de poder na priorização das ações de incentivo à ciclomobilidade no DF. Isso porque, na contramão das diretrizes do programa, há evidente priorização de ações que acabam por beneficiar os moradores das regiões mais nobres da cidade. Por outro lado, as populações mais distantes do campo de negociações, coincidentemente, são aquelas que habitam as regiões periféricas. Em razão de seu limitado capital simbólico, parecem permanecer alheias à construção das estruturas e significados que definem as políticas nesse campo.

Avançando, no que diz respeito à segunda diretriz, estabelece-se um compromisso em torno da formação de uma rede cicloviária adequada e suficientemente interligada com os terminais rodoviários e metroviários. É possível observar uma relação direta entre extensão das ciclovias e capacidade de aproximação dos usuários aos terminais que servem ao transporte público.

Nesse sentido, ao analisar a malha viária do DF, não se pode perder de vista que o acesso às linhas metroviárias se limita às RA Ceilândia, Taguatinga, Águas Claras, Samambaia e Plano Piloto (Asa Sul) – as RA que concentram a demanda cicloviária majoritária do DF, além do Gama, excluído do planejamento da malha metroviária, mas servido pelo *Bus Rapid Transit* (BRT). Em verdade, o BRT ultrapassa o metrô no quesito alcance, tendo em vista que serve os usuários até a Asa Norte, ao passo que o metrô se limita à Asa Sul e tem como ponto final a Rodoviária do Plano Piloto. No entanto, esse modal é igualmente capaz de promover a integração de

seus moradores com a região central de Brasília – como já se mencionou, é onde ocorre a maior concentração das oportunidades de trabalho no DF. Assim, nesse ponto, pode-se afirmar que as estruturas de poder resultaram numa configuração que coincidiu em grande parte com o programa, sobretudo no aspecto referente à integração da malha a fim de que os usuários de maior demanda possam servir-se da ciclomobilidade como meio de acesso ao trabalho.

Já no que tange à terceira diretriz, determinou-se que deverá ser feito um acompanhamento sistemático dos acidentes de trânsito com ciclistas a fim de se definirem e implementarem medidas mitigadoras. Isso impõe a realização de constantes avaliações das ocorrências no trânsito, incluindo, por exemplo, informações acerca dos quantitativos, locais, motivos, respeito às normas e sinalizações de trânsito, e perfil dos envolvidos (idade, escolaridade, renda familiar, uso da bicicleta).

Ademais, denota a importância da fiscalização e atualização das políticas públicas de modo que venham a cumprir com seus objetivos de proteção aos usuários da rede viária, em especial os ciclistas – a parte mais vulnerável nessa relação. Nesse contexto, é de grande relevo o estudo realizado pela ONG Rodas da Paz no período de 2011 a 2014, voltado à contagem das ocorrências no trânsito do DF. Procedeu-se à análise da relação entre quilômetros construídos (ou em construção) de ciclovias por RA e as fatalidades envolvendo ciclistas. Por conseguinte, foi possível traçar o mapa das vias mais perigosas que, conseqüentemente, demandam maior investimento em infraestrutura. Apontaram-se as principais como sendo: Ceilândia, com 17% das fatalidades e 8,5% das ciclovias; Planaltina absorvendo 16% das ocorrências e apenas 2,4% das estruturas; Samambaia, com 11% de eventos e 4,7% das vias destinadas à ciclomobilidade, e Taguatinga, totalizando 10% das fatalidades e 1,4% das ciclovias (RODA DA PAZ, 2014).

Finalmente, com relação à quarta diretriz, determinou-se que as políticas do GDF de transporte por bicicletas deverão ser sempre discutidas com a sociedade civil, destacando a importância da gestão democrática em torno da elaboração de toda política pública, notadamente as de fins urbanísticos. Isso normalmente se dá por meio da participação da população e de associações representativas dos vários segmentos da comunidade na formulação, execução e acompanhamento de planos, programas e projetos de desenvolvimento urbano (Lei n. 10.257, de 10 de julho de 2001, art. 2º, II), como o Programa Ciclovário do DF.

Refere-se ao direito de participar das tomadas de decisões que envolvem a construção das ações públicas de modo a possibilitar o engajamento dos interessados nos diálogos e debates com chances de espelharem seus anseios e suas necessidades nesses mesmos planos, programas ou projetos. Nesse sentido, seria possível encontrar no urbanismo o instrumento de conciliação entre os consensos e os conflitos dos protagonistas da organização do território, o que permitiria a produção de uma ação concertada entre esses atores, em função de objetivos coletivamente definidos (GUERRA, 2003).

Nesse aspecto, ao proceder à análise do modelo adotado para a discussão na fase inicial de implementação do programa cicloviário, questiona-se se a participação popular teria sido suficientemente ampla para viabilizar a discussão, ao menos, pela maioria dos interessados na construção da política em questão. Quando se verifica que a elaboração das diretrizes praticamente se restringiu ao âmbito da administração, tendo contado com escassa participação da sociedade civil – Rodas da Paz, Federação Brasileira de Triátlon, e Federação Metropolitana de Ciclismo (MOBILIDADE, 2014)¹⁰ –, permite-se sinalizar uma fraca oportunidade de participação dos atores diretamente interessados e atingidos pela ação governamental.

Isso porque, naquele momento inicial de desenho da política, não haveria registros de participação popular: nem em forma de audiências públicas, que teria oportunizado o engajamento das administrações e de associações de moradores das RA representativas da maior demanda por ciclomobilidade, nem de consultas públicas voltadas à construção da política pública em questão. Esse distanciamento da população das lutas simbólicas e a ausência de seu protagonismo na definição das políticas cicloviárias no DF repercutem diretamente nos resultados obtidos e nos desvios da intenção original do programa, que acabam por privilegiar certos grupos dotados de maior capital (social, econômico e político), e também de maior consciência da importância do símbolo em jogo.

Por conseguinte, seria possível inferir a existência de um poder (simbólico) que estaria sendo exercido, de um lado, com a cumplicidade daqueles que o ignoram, alheios à construção dessas políticas, e, de outro lado, daqueles que efetivamente o exercem. Esse último grupo seria composto de protagonistas, mas também de atores mais discretos. Os primeiros responderiam àqueles efetivamente envolvidos nas lutas pelas construções

¹⁰ Impende, no entanto, anotar certa abertura para participação da sociedade nas decisões políticas sobre mobilidade a partir da criação do grupo de Trabalho Pedala DF e do Comitê Gestor de Políticas Cicloviárias.

dos significados e dos processos de apropriação de bens de distinção – no caso, a bicicleta como modo de transporte sustentável – como os membros Rodas da Paz, Federação Brasiliense de Triátlon, e Federação Metropolitana de Ciclismo, que participaram da elaboração do programa cicloviário local (RODRIGUES, 2013). Já os mais discretos, quase imperceptíveis, seriam dotados de capital sócio-político-econômico fundamental para as negociações de bastidores, possibilitando o controle dos resultados de modo que as ações possam lhes conferir maior benefício – nesse contexto, mais acesso a rotas cicláveis (como os moradores das RA que receberam maiores infraestruturas cicloviárias: Plano Piloto, Lago Sul e Park Way).

Consequentemente, o jogo simbólico por trás das políticas cicloviárias, reforçado pelas estruturas de distribuição e pela força dos grupos detentores de maior capital, teria direcionado a concordância das subjetividades estruturantes a uma distribuição estratégica, desigual e seletiva das redes cicláveis e demais infraestruturas de ciclomobilidade para as regiões mais nobres da cidade.

No entanto, na dinâmica de poder simbólico que envolve o desenvolvimento das políticas cicloviárias no DF, aqueles que fazem uso diário da ciclomobilidade, despidos de capital cultural, econômico e político, “permanecem em uma condição de invisibilidade social, sem o necessário reconhecimento como integrantes do sistema de trânsito e do ambiente de circulação” (VASCONCELOS, 2012, p. 58). Isso leva à conclusão de que o espaço de circulação existente no ambiente urbano do DF não favorece o uso da bicicleta, nem contribui para a inclusão social dos ciclistas que dependem desse modal para deslocarem-se diariamente de casa para o trabalho.

Com efeito, observa-se um descompasso entre a real necessidade dos ciclistas e as ações governamentais, resultando na ausência de políticas públicas cicloviárias adequadas para as regiões onde a demanda pela ciclomobilidade é maior. Nesse sentido, observa-se que, na passagem do enredo discursivo para a ação, desenvolve-se um desenho conceitual que transmite normas de cognição em torno das ações públicas (SILVA, 2019) – como a priorização das RA com maior demanda e cultura ciclística prioritária do deslocamento casa-trabalho –, que podem não ser utilizadas em condições relacionais nos processos de tomada de decisões – na prática, o incentivo à construção de infraestruturas cicloviárias em RA de baixa demanda (ou seja, poucos usuários) –, onde a cultura ciclística está voltada para os não usos essenciais como lazer ou esporte.

Essa dinâmica evidencia que a posição em um campo é fator fundamental para a interação entre crenças, hábitos, tradições e práticas. Vista por outro ângulo, é possível vislumbrar o protagonismo de certos atores em prol da formação de valores e crenças favoráveis a toda a coletividade, isso a depender da formação de uma consciência coletiva nesse sentido. Sua influência no campo poderia contribuir para a construção de crenças que passariam a ser conhecidas e aceitas por todos, e que, por isso mesmo, suscitariam paixões, temores e respeito (LATOUR; WOOLGAR, 1997). Nesse sentido, poder-se-ia vislumbrar o nascimento de uma cultura ciclística local forte o suficiente para exigir uma resposta séria dos governantes em torno da implementação do programa cicloviário no DF.

Mas como isso poderia ser construído? Com apoio na teoria do ator-rede de LATOUR, o despertar para a importância da integração das redes cicloviárias no DF pode emergir caso a população das Regiões Administrativas central e economicamente mais favorecida, e mais aceitas como atores sociais influentes, interagisse com o poder público e defendesse a ampliação da rede cicloviária no interesse das outras RA do entorno (representam RA ao redor do Plano Piloto e cuja população é economicamente menos favorecidas). Viabiliza-se, assim, a participação dos atores relegados a um plano subsidiário no jogo de disputa do poder simbólico (LATOUR, 2012).

Assim, seria possível agregar os atores na construção do objeto social, em termos de valores partilhados e reconhecidos pelo grupo – o valor da bicicleta, das redes cicláveis e suas externalidades positivas para toda a comunidade, compondo um todo indissociável em prol de políticas cicloviárias mais integradas, homogêneas e coesas.

Com isso em mente, passa-se a investigar em que sentido as políticas públicas cicloviárias desenvolvidas nas duas últimas décadas no DF poderiam contribuir para a inserção da Capital no contexto das cidades inteligentes, e se haveria uma luta simbólica por trás desse processo de ressignificação da cidade.

3 O PROGRAMA CICLOVIÁRIO NO PROCESSO DE RESSIGNIFICAÇÃO DE UMA BRASÍLIA CHICS

Pensar em uma Cidade Humana, Inteligente, Criativa e Sustentável (CHICS)¹¹ é imaginar um ecossistema urbano inovador marcado pelo uso

¹¹ Conceito adotado pela Rede Brasileira de Cidades Humanas, Criativas, Inteligentes e Sustentáveis (REDE CHICS).

generalizado da Tecnologia da Informação e Comunicação (TIC) na gestão de seus recursos, infraestrutura e serviços, de modo a incrementar a economia, a governança, a mobilidade, e, sobretudo, a promover o meio ambiente e a qualidade de vida das pessoas (moradores e usuários da urbe). A transformação de um espaço urbano em *smart city* requer todo um processo de ressignificação e modificação da infraestrutura urbana tradicional, tendo como principal força propulsora a criatividade, responsável pelos aprimoramentos e inovações no ambiente urbano; um processo que considera e envolve as complexidades e diferentes dimensões da cidade, sobretudo: a econômica, a ambiental, e a política.

As soluções inteligentes envolvem estruturas ou serviços básicos, que incluem: iluminação pública inteligente, mobilidade urbana ativa e inteligente, pontos de ônibus *smart*, bicicletas e carros elétricos compartilhados e suas respectivas estações de carregamento, semáforos inteligentes, vagas públicas inteligentes, monitoramento por câmeras e zona de Wi-Fi (BRASIL, 2018).

Mas também incluem os recursos culturais ou componentes mais subjetivos e intangíveis da cidade, como cultura, tradição, valores e identidade. Sua dimensão simbólica pode ser expressa em narrativas que descrevem a cidade e contribuem para configurá-la como espaço imaginado. E, assim, a cidade passa a ser compreendida em sua dimensão representacional sob três aspectos: primeiro, como realidade material, construída socialmente, habitável, com a qual se estabelece uma relação simbólica; segundo, como um conjunto de práticas, estruturas e instituições específicas que, tanto precede as pessoas, quanto as produz – e que, às vezes, são reproduzidas; terceiro, como uma representação imaginária, uma construção simbólica discursiva, produto da imaginação e, especialmente, da linguagem (DEPINÉ, 2018).

Nesse sentido, a cidade inteligente poderia ser encarada como palco de experimentos, ou uma espécie de produto criado como uma máquina para (re)inventar a modernidade, estendê-la e reproduzi-la: um verdadeiro artefato ideológico da modernidade. E, assim, as cidades contemporâneas seriam mais que o acúmulo de capital e trabalho, mas se tornariam espaços para o florescimento de fenômenos sociais, culturais e políticos, os quais se cristalizariam de diversas maneiras e gerariam processos de interação e modelagem das dimensões da vida urbana.

Esses processos e dimensões evoluem à medida que as transformações nos meios de criação de riqueza alteram também a ordem social nas

idades. Por conseguinte, surgem novos aprendizados, demandas e a necessidade de diferentes recursos. Nesse sentido, o conceito de cidades inteligentes (REDE CHICS) representa um impulso visionário rumo ao novo urbanismo, baseando-se, principalmente, em um planejamento ligado ao avanço tecnológico e apoiado pelos atores do espaço urbano, como: cidadãos, governo, empresas e academia (DEPINÉ, 2018).

E, assim, desenvolver cidades mais inteligentes não seria um mero ideal, mas teria se tornado (ou fabricado) uma necessidade conduzida principalmente pelas novas tendências em urbanização, crescimento econômico, progresso tecnológico e sustentabilidade ambiental. Ao mesmo tempo, *smart cities* representam também cidades mais humanas e mais sustentáveis, denotando a preocupação com a preservação e equilíbrio do meio ambiente e com a qualidade de vida das pessoas nas cidades.

Nesse sentido, surge (ou cria-se) o conceito de cidades para pessoas, um ambiente sustentável, com áreas para caminhar e andar de bicicleta, espaços públicos agradáveis, saudáveis e repletos de vida; uma cidade humana, com ruas, praças e parques detalhadamente planejados de modo a promover a interação saudável entre as pessoas que ali moram ou passam (GEHL, 2013). Isso faz associar a noção de mobilidade inteligente e sustentável centrada na bicicleta, como modal limpo e saudável, que requer um planejamento urbano voltado à otimização do espaço viário e à humanização e sustentabilidade das cidades.

Com efeito, o ciclismo urbano surge como importante estratégia para melhoria das condições da mobilidade no contexto das cidades contemporâneas, e tem sido promovido a partir de programas de incentivo e implantação de infraestrutura, além da inserção desse modal nas requalificações viárias. Assim, a partir da inclusão de pistas cicláveis no sistema viário com a integração efetiva, coesa, conectada e continuada das malhas no sistema de mobilidade urbana, a cidade qualifica-se como cicloinclusiva (KUNZ, 2018).

Trata-se de tendência adotada ao longo do globo em várias cidades *smart*, com destaque para Copenhague e Amsterdã. Em Copenhague, atualmente 62% da população utiliza a bicicleta nos deslocamentos diários casa-trabalho/escola, ao passo que apenas 9% utilizam o automóvel, motivo que lhe rendeu o título de capital mundial do ciclismo urbano. Impende destacar que a cidade conta com um plano carbono neutro, que se apoia na bicicleta como ferramenta central para a promoção das mudanças iniciadas na década de 1970, quando se passou a priorizar políticas de planejamento

urbano que favoreçam o deslocamento eficiente das pessoas pela cidade, e não dos carros.

E, assim, o governo local passou a investir massivamente¹² em infraestruturas e serviços para os ciclistas, que incluem 429 km de ciclovias, um sistema automatizado para semáforos que prioriza os ciclistas, meios-fios elevados para separação das ciclovias das pistas de carros, e 16 pontes exclusivas para pedestres e ciclistas; um real incentivo para a ciclomobilidade, ao ponto de que, atualmente, contabilizam-se 650 mil bicicletas, em uma proporção de cinco para cada carro na cidade. Há, ainda, políticas públicas voltadas a tornar o uso da bicicleta seguro, simples e atrativo, com campanhas associando o ato de pedalar a valores como liberdade, saúde e energia. Criou-se, inclusive, o lema “*Let’s make cycling sexy again!*” – “Vamos tornar o pedalar sexy de novo!” (tradução livre).

Em Amsterdã, a infraestrutura cicloviária foi incorporada no planejamento urbano de maneira bem orgânica, de modo que as redes cicloviárias não coincidem necessariamente com o caminho das ruas, mas se prioriza o caminho dos ciclistas para ser o mais rápido, agradável e belo possível. Na cidade das bicicletas esta é a primeira opção de mobilidade urbana para 58% da população local; estima-se, inclusive, que o número desses veículos à propulsão humana exceda o quantitativo populacional; são 880 mil bicicletas para 800 mil habitantes. Isso seria o resultado de um plano de mobilidade urbana, iniciado também na década de 1970, que prioriza os pedestres e ciclistas por meio da implementação de infraestrutura cicloviária coesa e acessível à população, totalizando 760 km de ciclovias, além de outras infraestruturas, como amplo estacionamento para bicicletas ao longo da cidade – são 10 mil vagas nas proximidades da estação central de trem, por exemplo. Nos últimos anos, registra-se um investimento de 120 milhões de euros em políticas cicloviárias da capital holandesa (EM MOVIMENTO, 2018).

No entanto, quando se compara a realidade cicloviária do DF com as de Copenhague e de Amsterdã, por exemplo, é possível encontrar um grande *gap* nos resultados obtidos. Isso porque, em Brasília as ações governamentais têm se concentrado na implementação de estruturas cicloviárias, não necessariamente coesas e integradas ao sistema de transporte. São 554 km de redes cicláveis; no entanto, observam-se descontinuidades na malha, concentração em áreas nobres em detrimento dos locais onde

¹² Nos últimos 10 anos, contabilizam-se investimentos superiores a € 134 milhões em infraestrutura e serviços para os ciclistas (GUILLIOD, 2018).

se encontra a maior demanda. Há bicicletários e paraciclos em lugares estratégicos, sobretudo próximo às estações de metrô, porém, verifica-se a ausência de equipamento de apoio ao tráfego de bicicletas (semáforos inteligentes que incluem ciclossemáforos) voltado à integração no restante da malha viária. Em contrapartida, ainda se verificam grandes investimentos em políticas rodoviaristas – como a construção de viadutos e duplicação de rodovias (VINHOTE, 2021)¹³, além da descontinuidade em alguns programas importantes, como o de bicicletas compartilhadas, interrompido em janeiro de 2020.

Há ainda um longo caminho a percorrer a fim de transformar a mobilidade da Capital em inteligente, humana e sustentável. Mesmo assim, não se pode negar que o Programa Cicloviário do DF pode ser considerado um componente das políticas urbanas de incentivo à ciclomobilidade, as quais, por sua vez, se coadunam com ações governamentais próprias do contexto de cidades inteligentes. Nesse sentido, é possível afirmar, ainda, que o programa integraria o processo de ressignificação da cidade voltado à incorporação de soluções smart e, progressivamente, a sua transformação em cidade humana, inteligente, criativa e sustentável.

CONCLUSÃO

O presente estudo ofereceu uma análise do Programa Cicloviário do Distrito Federal sob a ótica sistêmica e relacional das estruturas de dominação propostas na fenomenologia de Pierre Bourdieu. Buscou-se analisar as ações de mobilidade urbana realizadas nos últimos 15 anos na Capital, sobretudo o Programa Cicloviário do DF, partindo da observação do desenho da política, e incluindo a leitura do repertório normativo embasador das ações governamentais para que seja possível avaliar o estado atual da arte.

Foi possível identificar a presença de lutas simbólicas em torno do (re)conhecimento da autoridade legítima para eleger os significados e as prioridades em torno das ações governamentais voltadas à implementação do plano de mobilidade ativa. Ademais, buscou-se evidenciar o processo de validação da bicicleta como bem de distinção, que carrega em si o símbolo da sustentabilidade e de vida saudável. Essa narrativa, própria das cidades contemporâneas, constrói-se em torno e de seu discurso de

¹³ GDF investe R\$ 160 milhões para reformar 40 viadutos e construir quatro, e ainda para construir duas pontes, sob o slogan “o Governo auxilia fluxo de veículos, movimenta economia e gera empregos e renda” (VINHOTE, 2021).

repúdio à mentalidade rodoviarista, de preservação do meio ambiente e de humanização das cidades. Afinal, incentivar deslocamentos não motorizados tende a melhorar a relação das pessoas com o espaço público, resulta na diminuição da poluição, promove melhorias na saúde pública e contribui para a redução de gastos (públicos e privados).

Assim, no que tange ao processo de construção do programa cicloviário do DF, observou-se que ele nasceu em meio às dinâmicas do campo de lutas simbólicas, que ressaltou (e ressalta), por um lado, a preponderância de um protagonismo de entes governamentais na definição do mundo social que vai ao encontro dos interesses de classes dominantes – nesse contexto, os moradores e os usuários da microrrede Plano Piloto, Lago Sul, Cruzeiro e Sudoeste, e do Park Way, onde a política tem se aprimorado virtuosamente. Por outro lado, nota-se um déficit na gestão participativa decorrente de fraca participação da sociedade civil na gestão da cidade, o que tem resultado em ações governamentais distanciadas das diretrizes do programa.

Isso denota, ao mesmo tempo, a apatia dos atores diretamente interessados na implementação de infraestruturas de mobilidade ativa – notadamente os moradores das RA de mais baixa renda –, que utilizam a bicicleta prioritariamente como modal de deslocamento diário, onde se localiza de fato a demanda pelas ações cicloviárias, mas também evidencia a força dos grupos de maior capital (socio-econômico-político) em fazer prevalecer seus interesses na instalação das redes cicloviárias e em influenciar na concentração das infraestruturas em regiões mais nobres da cidade, resultando em uma distribuição desigual e seletiva da política urbana de mobilidade ativa. Por outro lado, vislumbrou-se a aplicação da teoria ator-rede de LATOUR para cogitar uma possível agregação dos atores – moradores representantes das 33 RA –, na construção do objeto social, tendo por base os valores partilhados e reconhecidos pelo grupo em torno da bicicleta, das redes cicláveis e de suas externalidades positivas para toda a comunidade, de modo a promover políticas cicloviárias mais integradas, homogêneas e coesas.

Ademais, seria possível identificar uma agenda política voltada à validação das soluções inteligentes na cidade, assim como o início de um processo de ressignificação do espaço urbano, preparando-o para receber as estruturas próprias de uma *smart city*. Nesse sentido, reconhece-se também um discurso afirmativo apoiado nos sucessos de várias cidades do mundo que implementaram soluções de mobilidade ativa associadas à Tecnologia

da Informação e Comunicação (TIC) para validar a adoção de ações semelhantes pelo governo local.

No entanto, há ainda um longo caminho pela frente, que inclui a adoção de ações governamentais mais coesas na ampliação da rede cicloviária e na integração dos vários modais de transporte público, além da promoção do fortalecimento da participação dos vários atores sociais no processo de institucionalização da política cicloviária a fim de promover uma gestão verdadeiramente democrática. Isso exige também do governo uma posição mais vinculada aos planos e diretrizes da mobilidade ativa, de modo que as políticas públicas possam vir a atender aos interesses da coletividade, mas sobretudo daqueles que mais necessitam das ações públicas. Assim, seria possível equilibrar as forças e jogos que envolvem o poder simbólico no campo de definição das políticas urbanas locais, fazer cumprir com ideários próprios do Estado Democrático de Direito, abrir espaço para uma ressignificação da cidade e, assim, inserir Brasília no contexto das cidades criativas, humanas, inteligentes e sustentáveis.

REFERÊNCIAS

ABCP – ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE CIMENTO PORTLAND. Programa Soluções para Cidades. *Programa cicloviário do Distrito Federal*: sistema cicloviário intermunicipal, integrado com outros modais de transporte e ação educativa. Brasília, DF: ABCP, 2014. Disponível em: <https://bit.ly/3SAh66R>. Acesso em: 4 out. 2022.

BERTUCCI, J. *et al.* O perfil do ciclista e os mitos sobre o uso da bicicleta no Distrito Federal In: CODEPLAN. Mobilidade Urbana: múltiplos modos de deslocamento. *Brasília em Debate*, v. 13, Brasília, DF, p. 32-37, 2016. Disponível em: <http://www.codeplan.df.gov.br/wp-content/uploads/2018/03/Bras%C3%ADlia-em-Debate-13.pdf>. Acesso em: 1 jul. 2021.

BOURDIEU, P. *O poder simbólico*. Lisboa: Difel, 1989.

BRASIL. *Lei n. 9.503, de 23 de setembro de 1997*. Institui o Código de Trânsito Brasileiro. Brasília, DF: Presidência da República, [2021]. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/19503compilado.htm. Acesso em: 1 jul. 2022.

BRASIL. *Lei n. 10.257, de 10 de julho de 2001*. Institui o Estatuto da Cidade. Brasília: Presidência da República, [2001]. Disponível em: <http://>

www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/leis_2001/110257.htm. Acesso em: 1 jul. 2021.

BRASIL. Ministério da Indústria, Comércio Exterior e Serviços. *Ambiente de demonstração de tecnologias para cidades inteligentes*. Brasília, DF: MDIC, 2018.

CODEPLAN – COMPANHIA DE PLANEJAMENTO DO DISTRITO FEDERAL. *PDAD 2018*. Brasília, DF: CODEPLAN, 2019. Disponível em: http://www.codeplan.df.gov.br/wp-content/uploads/2019/03/PDAD_DF-Grupo-de-Renda-compactado.pdf. Acesso em: 1 jul. 2021.

CODEPLAN – COMPANHIA DE PLANEJAMENTO DO DISTRITO FEDERAL. *População, renda e ocupação nas Unidades de Planejamento Territorial: população total e urbana, renda per capita e renda total da população urbana em 2013 nas unidades de planejamento territorial segundo regiões administrativas integrantes*. Brasília, DF: CODEPLAN, 2015. Disponível em: <http://www.codeplan.df.gov.br/wp-content/uploads/joomla/735bf60ff91937e4b8e7158564003fdb.pdf>. Acesso em: 5 mar. 2021.

COELHO FILHO, O. *Cidades cicláveis: avanços e desafios das políticas cicloviárias no Brasil*. Brasília: IPEA, 2016.

COLVILLE-ANDERSON, M. *Copenhagize: the definite guide to global bicycle urbanism*. Washington, DF: Island Press, 2018.

DEPINÉ, A. *et al.* Cidade inteligente: a transformação do espaço urbano pela tecnologia. In: DEPINÉ, A.; TEIXEIRA, C. *Habitats de inovação: conceito e prática*. v. I. São Paulo: Via Estação Conhecimento, 2018. p. 32-66.

DISTRITO FEDERAL. *Decreto n. 40.155, de 8 de outubro de 2019*. Cria Grupo Executivo para realizar estudos sobre o projeto “W3 Comércio e Lazer”. Brasília, DF: GDF, [2021]. Disponível em: http://www.sinj.df.gov.br/sinj/Norma/0ee4751f811440b1879ecfa8a67af2ce/Decreto_40155_08_10_2019.html. Acesso em: 5 jul. 2021.

DISTRITO FEDERAL. *Decreto n. 40.877, de 9 de junho de 2020*. Determina o fechamento do Eixo Rodoviário (DF-002) e da via W3 Sul para veículos aos domingos e feriados. Brasília, DF: GDF, [2021]. Disponível em: http://www.sinj.df.gov.br/sinj/Norma/0ee4751f811440b1879ecfa8a67af2ce/Decreto_40877_06_09_2020.html. Acesso em: 5 jul. 2021.

www.sinj.df.gov.br/sinj/Norma/09339d4545e548089c01082d87c51701/Decreto_40877_09_06_2020.html. Acesso em 05 jul. 2021.

DISTRITO FEDERAL. *Lei n. 3.639, de 28 de julho de 2005*. Dispõe sobre a implantação de ciclovias nas rodovias do Distrito Federal. Brasília, DF: GDF, [2021]. Disponível em: http://www.sinj.df.gov.br/sinj/Norma/51566/Lei_3639_28_07_2005.html. Acesso em: 1 jul. 2021.

DISTRITO FEDERAL. *Lei Complementar n. 803, de 25 de abril de 2009*. Aprova a revisão do Plano Diretor de Ordenamento Territorial do Distrito Federal – PDOT e dá outras providências. Brasília, DF: GDF, [2021]. Disponível em: http://www.sinj.df.gov.br/sinj/DetalhesDeNorma.aspx?id_norma=60298. Acesso em: 1 jul. 2021.

DISTRITO FEDERAL. *Lei Orgânica, de 8 de junho de 1993*. Organiza os Poderes do Distrito Federal, estabelece suas competências, e dá outras providências. Brasília, DF: GDF, [2021]. Disponível em: http://www.sinj.df.gov.br/sinj/DetalhesDeNorma.aspx?id_norma=66634. Acesso em: 1 jul. 2021.

DISTRITO FEDERAL. *Lei n. 3.721, de 19 de dezembro de 2005*. Institui no Distrito Federal a jornada na cidade sem meu carro, bem como o dia da mobilidade e da acessibilidade em favor do uso da bicicleta. Brasília, DF: GDF, [2005]. Disponível em: http://www.sinj.df.gov.br/sinj/DetalhesDeNorma.aspx?id_norma=51648. Acesso em: 1 jul. 2021.

DISTRITO FEDERAL. *Lei n. 3.885, de 7 de julho de 2006*. Assegura, na forma que especifica, política de mobilidade urbana cicloviária de incentivo ao uso da bicicleta no Distrito Federal. Brasília, DF: GDF, [2006]. Disponível em: http://www.ta.org.br/site2/Banco/4leis/LeisDistritais_MobilidadeUrbana.pdf. Acesso em: 1 jul. 2021.

DISTRITO FEDERAL. *Lei n. 4.030, de 16 de outubro de 2007*. Institui o Dia do Ciclista no Distrito Federal. Brasília, DF: GDF, [2007]. Disponível em: http://www.sinj.df.gov.br/sinj/DetalhesDeNorma.aspx?id_norma=56044. Acesso em: 1 jul. 2021.

DISTRITO FEDERAL. *Lei 4.216, de 6 de outubro de 2008*. Dispõe sobre o transporte de bicicletas no metrô, veículos leves sobre trilhos (VLTs) e veículos leves sobre pneus (VLP). Brasília, DF: GDF, [2008]. Disponível em: http://www.sinj.df.gov.br/sinj/Norma/58771/Lei_4216_2008.html. Acesso em: 1 jul. 2021.

DISTRITO FEDERAL. *Lei N. 4.397, de 27 de agosto de 2009*. Dispõe sobre a criação do Sistema Cicloviário no âmbito do Distrito Federal e dá outras providências. Brasília, DF: GDF, [2009]. Disponível em: http://www2.tc.df.gov.br/sinj/Norma/61217/Lei_4397_27_08_2009.pdf. Acesso em: 1 jul. 2021.

DISTRITO FEDERAL. *Lei 4.566, de 4 de maio de 2011*. Dispõe sobre o Plano Diretor de Transporte Urbano e Mobilidade do Distrito Federal – PDTU/DF e dá outras providências. Brasília, DF: GDF, [2011]. Disponível em: http://www.sinj.df.gov.br/sinj/Norma/68571/Lei_4566_04_05_2011.html. Acesso em: 1 jul. 2021.

DISTRITO FEDERAL. *Lei 4.757, de 14 de fevereiro de 2012*. Dispõe sobre a instituição do Eixão do Lazer na Região Administrativa de Brasília – RA I. Brasília, DF: GDF, [2012]. Disponível em: http://www.sinj.df.gov.br/sinj/Norma/70576/Lei_4757_14_02_2012.html. Acesso em: 1 jul. 2021.

DISTRITO FEDERAL. *Lei n. 5.458, de 26 de fevereiro de 2015*. Determina a instalação de suporte para a colocação de bicicletas nos ônibus do Distrito Federal. Brasília, DF: GDF, [2015]. Disponível em: <http://www.sinj.df.gov.br/sinj/Norma/79149/269b372d.pdf>. Acesso em: 1 jul. 2021.

DISTRITO FEDERAL. Secretaria de Transporte e Mobilidade. *Plano de Mobilidade Ativa do Distrito Federal PMA – DF 2020*: caderno 1. Brasília, DF: SEMOB, 2020.

DOWALL, D. E.; MONKKONEN, P. Consequences of the Plano Piloto: the urban development and land markets of Brasília. *Urban Studies*, Glasgow, v. 44, n. 10, p. 1871-1887, set. 2007. Disponível em: <https://bit.ly/3SXgisy>. Acesso em: 30 ago. 2022.

EM MOVIMENTO. Sete cidades no mundo que são modelos de mobilidade urbana. *G1 Em Movimento*, 9 fev. 2018. Disponível em: <https://g1.globo.com/especial-publicitario/em-movimento/noticia/sete-cidades-no-mundo-que-sao-modelos-de-mobilidade-urbana.ghtml>. Acesso em: 30 ago. 2022.

IBGE – INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. *Frota de veículos*, 2018. Rio de Janeiro: IBGE, 2018. Disponível em: <https://cidades.ibge.gov.br/brasil/df/brasil/pesquisa/22/28120>. Acesso em: 1 jul. 2021.

G1 DF. GDF lança edital para criar novo sistema de bicicletas e patinetes compartilhados. *G1 Distrito Federal*, 19 nov. 2020. Disponível em: <https://g1.globo.com/df/distrito-federal/noticia/2020/11/19/gdf-lanca-edital-para-criar-novo-sistema-de-bicicletas-e-patinetes-compartilhados.ghtml>. Acesso em: 1 jul. 2021.

GARZON, M. Em outubro, um ciclista morreu a cada cinco dias em acidentes no DF. *Metrópoles Distrito Federal*, 14 nov. 2020. Disponível em: <https://www.metropoles.com/distrito-federal/em-outubro-um-ciclista-morreu-a-cada-cinco-dias-em-acidentes-no-df>. Acesso em: 30 ago. 2022.

GEHL, J. *Cities for people*. Washington, DC: Island Press, 2013.

GEOGRAFIA. In: Governo do Distrito Federal [Sobre Brasília]. Disponível em: <http://www.df.gov.br/333/>. Acesso em: 1 jul. 2021.

GUILLIOD, L. Copenhagen: a cidade mais bike friendly do mundo. *Chicken or Pasta?*, 22 maio 2018. Disponível em: <https://chickenorpasta.com.br/2018/copenhagen-a-cidade-mais-bike-friendly-do-mundo>. Acesso em: 1 jul. 2021.

KUNZ, M. *Cidades cicloinclusivas: diretrizes para projeto urbano com base na experiência de Curitiba, Nantes e Copenhagen*. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo) – Faculdade Meridional, Passo Fundo, 2018.

LATOUR, B.; WOOLGAR, S. *A vida de laboratório: a construção de fatos científicos*. Rio de Janeiro: Relume Dumará, 1997.

LATOUR, B. *Reagregando o social: uma introdução à teoria do ator-rede*. Salvador: Editora Universidade Federal da Bahia, 2012.

NIEUWKAMP, R.; SCHOETERS, A. *Dossier thématique sécurité routière n. 2: cyclistes*. Bruxelles: Institut Vias – Centre Connaissance de Sécurité Routière. 2018. Disponível em: <https://bit.ly/3yecgDW>. Acesso em: 30 ago. 2022.

OLIVEIRA, T. R. *Revitalização da Avenida W3 em Brasília a partir de operações urbanas consorciadas*. Belo Horizonte: Dialética, 2020.

PASSOS, Larissa. GDF incentiva uso de bicicletas como meio de transporte para servidores. *G1 Distrito Federal*, 22 maio 2019. Disponível em:

<https://g1.globo.com/df/distrito-federal/noticia/2019/05/22/gdf-incentiva-uso-de-bicicletas-como-meio-de-transporte-para-servidores.ghtml>. Acesso em: 30 ago. 2022.

PROGRAMA ciclovitário do Distrito Federal: sistema ciclovitário intermunicipal, integrado com outros modais de transporte e ação educativa. *In*: ABCP, Associação Brasileira de Cimento Portland. Soluções Pra Cidades. [2014]. (Iniciativas Inspiradoras: Mobilidade). Disponível em: https://www.solucoesparacidades.com.br/wp-content/uploads/2014/10/AF_WEB_20_DF%20Plano%20ciclovionario%20de%20brasil.pdf. Acesso em: 30 ago. 2022.

REDE CHICS – REDE BRASILEIRA DE CIDADES HUMANAS, CRIATIVAS, INTELIGENTES E SUSTENTÁVEIS. Disponível em: www.ibrachics.org.br. Acesso em: 1 jul. 2021.

RODAS DA PAZ. Disponível em: <https://www.rodasdapaz.org.br>. Acesso em: 1 jul. 2021.

RODRIGUES, J. N. *Mobilidade urbana por bicicleta no Distrito Federal: uma análise do Programa Ciclovitário*. Tese (Doutorado em Sociologia) – Departamento de Sociologia, Instituto de Ciências Sociais, Universidade de Brasília, Brasília, 2013. Disponível em: <https://repositorio.unb.br/handle/10482/14594>. Acesso em: 30 ago. 2022.

SILVA, F. A. B. As práticas no campo do raciocínio sociológico. *In*: SILVA, F. A. B. (org.). *Patrimônios de práticas na cultura brasileira*. Rio de Janeiro: IPEA, 2019. p. 31-53. Disponível em: http://repositorio.ipea.gov.br/bitstream/11058/9408/1/Patrimonios_praticas_cultura_brasileira.pdf. Acesso em: 30 ago. 2022.

VASCONCELOS, E. A. *Mobilidade urbana e cidadania*. Rio de Janeiro: SENAC, 2012.

VELLOSO, M. S. Planejamento ciclovitário do DF: passado, presente e futuro. *Texto para discussão: CODEPLAN*, Brasília, DF, n. 2, p. 1-47, abr. 2015. Disponível em: www.codeplan.df.gov.br/images/CODEPLAN/PDF/TD/TD_2_Planejamento_Ciclovionario_no_DF_2015.pdf. Acesso em: 1 jul. 2021.

VINHOTE, A. L. GDF investe R\$ 160 milhões para reformar 40 viadutos e construir quatro. *Agência Brasília*, 2021.

Artigo recebido em: 01/07/2021.

Artigo aceito em: 04/10/2022.

Como citar este artigo (ABNT):

ARAGÃO, A.; OLIVEIRA, T. R.; GARBACCIO, G. L. LUTA SIMBÓLICA NA POLÍTICA CICLOVIÁRIA E MOBILIDADE INTELIGENTE. *Veredas do Direito*, Belo Horizonte, v. 19, n. 45, p. 157-190, set/dez. 2022. Disponível em: <http://www.domhelder.edu.br/revista/index.php/veredas/article/view/2195>. Acesso em: dia mês. ano.