



## **DIREITO À CIDADE, MOBILIDADE URBANA E CICLOATIVISMO NO BRASIL - UM BREVE PANORAMA**

**Filipe Marino**

---

Nas últimas décadas grande parte dos estudos urbanos se voltaram a analisar o uso do solo das cidades em busca de entender as disputas de sua propriedade e fruição, a partir da perspectiva do “direito à cidade”. Em se tratando do solo público, onde a propriedade é, a priori, coletiva, os embates em torno do seu uso, físico e simbólico, se acirram e evidenciam quais direitos são priorizados no uso e gozo desse espaço. E para acessar todo o acervo disponível nas cidades, a mobilidade urbana é essencial.

Assim, ela pode ser entendida como cerne do ‘direito à cidade’. O acesso a todas as coisas, das quais a cidade é formada, somente é permitida pelo uso das redes de infraestrutura de transportes, o que se traduz na mobilidade dos sujeitos urbanos. Muitas vezes, o direito à mobilidade, garantido pela Constituição Federal como direito social desde 2015, é restringido à parte da população tanto em função da extensão das redes quanto em função de seu custo, limitando a essas pessoas um acesso amplo à vida urbana.

E neste quadro complexo e desigual, os cicloativistas jogam luz na pauta da mobilidade urbana a partir do direito dos ciclistas urbanos em todo o Brasil. Essa pauta, de circular com bicicletas no ambiente urbano com segurança e qualidade (mas não só isso), se mostra ao mesmo tempo óbvia e estabelecida por conta de sua legitimidade e garantias legais e, também, dramática, em função dos entraves impostos tanto pelo ambiente construído quanto pela sociedade que tem no carro individual o modelo de deslocamento idealizado, que se tornou o paradigma da mobilidade nas cidades brasileiras.

Este breve artigo busca através da análise dos avanços legais recentes da observação da importância desta pauta para o “direito à cidade”, da análise da legitimidade da mobilidade ativa como qualificador do meio ambiente urbano, de entrevistas com alguns dos principais cicloativistas brasileiros[1], da observação das ações dos ciclistas no território e das conquistas recentes, entender a importância do cicloativismo na conquista de direitos urbanos.

### **A importância do cicloativismo para a pauta da mobilidade urbana no Brasil**

Nos anos recentes, os direitos urbanos no Brasil, especialmente os concernentes à mobilidade, passaram por grandes avanços. Estes, que necessariamente não se concretizam no



coletiva

cotidiano das cidades brasileiras, emolduram o arcabouço legal da mobilidade urbana e permitem situar o lugar dos seus diferentes tipos na organização do trânsito nas cidades.

O Código de Trânsito Brasileiro de 1997, que substituiu o antigo Código Nacional de Trânsito, tem em seu primeiro artigo duas premissas importantes: as vias são de uso coletivo motorizado ou não, com fins de circulação; o trânsito é direito de todos. Porém, embora haja um claro respaldo ao lugar social garantido pelos ciclistas no trânsito, a lei se restringe a indicar como lugar para o uso da bicicleta “nos bordos da pista de rolamento, no mesmo sentido de circulação regulamentado para a via, com preferência sobre os veículos automotores”, salvo “quando não houver ciclovia, ciclofaixa, ou acostamento, que o trânsito é para todos”.

Nesta lei, bastante operativa na organização do trânsito, escapa o fomento ao modal, um dos principais campos de luta do cicloativismo no Brasil, por conta de dois pontos chave: (1) o uso da bicicleta no ambiente urbano é benéfico para toda a sociedade e para o ciclista e (2) quanto mais ciclistas nas ruas, maior sua visibilidade e segurança.

A Política Nacional de Mobilidade Urbana, instituída em 2012, trouxe um novo advento para o incentivo do uso da bicicleta nas cidades, a partir do estabelecimento de parâmetros como desenvolvimento sustentável, equidade no uso do espaço público e segurança no deslocamento de pessoas - também pautas dos ciclistas urbanos.

Com isso, se estabelece uma grande correlação entre a luta para uma cidade mais ciclável e inclusiva e o “direito à cidade”, uma vez que a mobilidade urbana pode ser entendida como um dos componentes centrais desse conceito. O chamado para a luta, explicitada pelo geógrafo David Harvey, nos dá a dimensão da importância que os cicloativistas desempenham dentro da pauta:

A questão de qual cidade que queremos não pode se divorciar da que tipo de laços sociais, relação com a natureza, estilo de vida, tecnologia e valores estáticos nós desejamos. O direito à cidade é muito mais do que o direito individual à liberdade de acessar os recursos urbanos: é o direito de nos mudarmos através da mudança da cidade. É o direito comum sobre o individual uma vez que essa transformação depende inevitavelmente do exercício de um poder coletivo de redesenhar os processos de urbanização. A liberdade de fazer e refazer nossas cidades e nós mesmos é, eu quero discutir, uma das coisas mais preciosas e também mais negligenciadas nos direitos humanos.[2]

Com base nessa perspectiva, a luta por uma cidade mais gentil com os ciclistas se transforma numa metonímia para a construção de uma cidade mais democrática como um todo, onde todos tenham mais direitos e estes sejam respeitados. Mas o que seria uma cidade mais ativa, com mais bicicletas? Para o educador físico e pesquisador Alex Florindo:

Ciclovias, um ambiente seguro para o ciclismo, integração da bicicleta com outras formas de transporte, bicicletários, propriedade da bicicleta e intervenções baseadas na educação e na mídia de massa são fatores importantes para o aumento do uso deste modo de transporte.[3]



coletiva

O uso da bicicleta no ambiente urbano já se mostrou um excelente meio de transporte numa época em que velocidade, tempo e conforto não definem mais o bom deslocamento intraurbano, segundo o engenheiro Manuel Herce, professor da Universidade Politécnica de Madri. Acreditava-se no século passado que o futuro seria das grandes velocidades atingidas em deslocamentos quase instantâneos e com máximo conforto, a exemplo de desenhos como “Os Jetsons” (1962) e filmes como “De Volta para o Futuro” (1985). Mas a realidade se descortina de maneira mais dramática, e a velocidade do ciclista se equipara a do trânsito motorizado nos horários de pico, permitindo que a bicicleta se transforme num equipamento viável, prático, e, porventura, mais eficiente.

Além disso, a bicicleta apresenta externalidades positivas tanto para seus usuários quanto para o ambiente urbano. Os ciclistas melhoram seus índices de condicionamento físico e saúde a partir das pedaladas e as cidades se beneficiam de sua presença, uma vez que, como afirma o historiador Eric Hobsbawm: “os ciclistas se deslocam à velocidade das reações humanas.”

Essa simbiose entre o passageiro e seu equipamento mecânico acaba por configurar um novo sujeito híbrido, mecanizado, pluripotente, absolutamente móvel, com velocidade maior que a do pedestre, mas que se relaciona com o ambiente urbano praticamente na mesma condição, atuando no entorno de forma substantiva, interagindo com o comércio local e com os equipamentos públicos.

É justamente deste sujeito, o ciclista - e suas reivindicações - que tratamos com especial atenção neste artigo para dar foco à importância da mobilidade urbana no “direito à cidade”.

## **Cicloativismo no Brasil**

Construção de ciclovias, medidas educativas de motoristas e ciclistas, diminuição da velocidade máxima permitida nas ruas, incentivos fiscais às empresas para usarem bicicletas em suas entregas, mais bicicletários, acessibilidade de pedestres e ciclistas em todas as pontes e viadutos, intermodalidade total com os sistemas de transporte e os sistemas de bicicleta pública, IPI zero para a bicicleta, menos violência no trânsito – muitas das pautas dos cicloativistas se confundem com a do cidadão comum – a busca por mais ‘direito à cidade’, ou seja, por uma cidade melhor e mais inclusiva.

A União de Ciclistas do Brasil (UCB) tem cadastradas, atualmente, 37 associações de cicloativismo, um número que, embora expressivo, não condiz com a quantidade de inúmeras organizações não governamentais (ONG) que se estabelecem em torno da mobilidade ativa e da bicicleta. De acordo com André Geraldo Soares[4], diretor presidente da UCB:

Um dos maiores avanços da organização do ativismo é “a sua própria constituição enquanto movimento social (em que pese sua multifacetação) e seu reconhecimento social, que varia de cidade para cidade (em muitas cidades o cicloativismo realmente se converteu em um movimento social importante).



coletiva

Se por um lado há uma organização da luta e a estruturação na reivindicação da pauta, por outro o quadro que se apresenta em função das demandas não cumpridas é trágico: enquanto o número de acidentes fatais no trânsito diminui de forma geral, o número de ciclistas mortos em acidentes aumenta a cada ano. Dados da maior cidade brasileira apontam que [no ano de 2017 foram 32 ciclistas mortos no trânsito de São Paulo](#).

Para Daniel Guth, cicloativista paulistano, [em depoimento ao artigo a jornalista Karina Ninni](#):

Promover uma cidade diferente do ponto de vista da mobilidade significa lançar mão de um cardápio de políticas públicas. Isoladamente, a infraestrutura produz um efeito bem mais tímido do que se combinada com outras políticas, como a formação de ciclistas urbanos.

Aparentemente a pauta do cicloativismo brasileiro se apresenta bastante fragmentada. Para a pesquisadora Giselle Xavier:

Se a indústria e comércio da bicicleta somassem esforços com grupos organizados que lutam pela preservação ambiental, pelos pedestres, ciclistas e pelo transporte público, teria condições de investir em campanha de conscientização, gerando uma maior massa crítica – e um uso do carro mais racional.

A luta por maior espaço das bicicletas na mobilidade urbana é apontada como central por todos os cicloativistas. Murilo Casagrande, diretor da ONG Aromeiazero[5], aponta que embora os resultados das reivindicações tenham aparecido nos últimos anos, tais como “a Lei XX no Senado, a Descida da Anchieta, em São Paulo e a manutenção da construção da Ciclovia da Paulista”, a pauta ainda é “pouco diversa nas abordagens/discursos e ainda bastante centrada em poucas figuras.” Murilo aponta ainda a importância do uso da bicicleta no meio ambiente urbano, uma vez que:

É fundamental para diminuir um pouco da desigualdade absurda em nossas cidades: a humanização das relações; prevenção de uma nova geração ainda mais sedentária; acesso a tudo o que a cidade oferece, posto que a maioria dos equipamentos públicos e privados são espalhados de forma desigual; fomento de relações intergeracionais; geração de renda de forma cooperada e solidária; acesso ao turismo e ferramenta indispensável para fomento do debate sobre “direito à cidade”.

Para JP Amaral, diretor da ONG Bike Anjo, há uma urgência na redução das desigualdades uma vez que “a bicicleta tem a ver com o acesso à cidade a baixo custo financeiro e ambiental. Ela é uma forma de integrar a população de todas as classes sociais à cidade. E isso é direito à cidade.”[6] Fica implícito que, embora o quadro brasileiro seja mais dramático que os dos países de capitalismo desenvolvido, especialmente no que tange a desigualdade socioeconômica e o acesso à mobilidade, há de se pensar o baixo custo do modal e sua inclusão.



Porém, essa discussão, onde se alia a pauta da mobilidade ativa e da inclusão, dada a sua complexidade, se apresenta muitas vezes incipiente e superficial, sendo que se impõe ao Brasil uma séria e ampla discussão sobre a mobilidade ativa nas cidades brasileiras, uma vez que os sistemas de mobilidade são vitais para as cidades e centrais no “direito à cidade”, desde o nível mais primários de abastecimento até as formas mais inclusivas e democráticas de deslocamento de pessoas e produtos. Frente ao exposto, para o pesquisador norte-americano Zack Furness:

Mas, uma vez que se vá além dos debates localizados sobre ciclofaixas ou, talvez, sobre propostas para programas urbanos de compartilhamento de bicicleta politicamente controversos, raramente ouvem-se discussões sérias sobre políticas de transporte por bicicleta fora dos círculos ativistas, dos blogs sobre transporte ou das conferências anuais organizadas por e para defensores profissionais da bicicleta.

Assim, fica evidente que a pauta dos direitos dos ciclistas e a pauta dos direitos urbanos se entrelaçam, onde há de se pensar e estruturar uma verdadeira política de mobilidade de promoção e adequação das cidades ao modal cicloviário. A partir das perspectivas dos cicloativistas, é evidenciado que há avanços substanciais, porém, ainda estamos longe de vivenciar na prática uma cidade mais inclusiva para as bicicletas.

## **Formas de ação**

Diversas são as formas de ação que os cicloativistas utilizam para reivindicar suas pautas. Muitas vezes são intermediadas por organizações grandes e bastante profissionais, que contam com organograma bem estabelecido, estrutura contábil e grandes aportes de financiamento. Porém, o maior número se encontra nas organizações amadoras, que existem graças ao financiamento coletivo de seus associados, e que acabam por dar destaques às reivindicações locais dos ativistas.

Essa atuação no território pode ser dividida, à grosso modo, em duas modalidades: as ações de protesto e confronto dos parâmetros vigentes para o transporte, tratadas neste artigo, e as ações de reivindicação institucionalizada, educação e sensibilização da sociedade e poder público. Na maior parte das vezes, as primeiras se colocam contra o estado e as segundas com apoio/financiamento deste[7], e que por vezes ocorrem dentro do estado.

Dentre as ações de protesto e confronto, algumas são notórias – fechamento de vias, protestos em locais estratégicos, manifestações de ciclistas nus, passeios noturnos, ações em reuniões e comitês, etc.

A interrupção do trânsito pela ação de ciclistas protestando contra acidentes[8] é tida como uma medida de grande visibilidade e impacto, uma vez que geralmente são programadas para ocorrer na hora do pico de congestionamento das grandes cidades, atraindo a atenção da mídia e das pessoas que ficam prejudicadas pelos atrasos impostos pelos bloqueios de deslocamento.



coletiva

Já as “[pedaladas peladas](#)”, que atingiram no ano de 2018 sua 11ª edição, são manifestações onde os ciclistas pedalam nus ou seminus, muitas vezes com os corpos pintados, para chamar atenção para as pautas cicloativistas. Essa forma de protesto tem na nudez o sinônimo da vulnerabilidade dos ciclistas expostos na cidade e se contrapõe à agressividade observada no trânsito motorizado, onde o nu se configura “um campo de batalha em plena ebulição. ”, segundo afirma Paula Sibília, pesquisadora argentina. Essa iniciativa, inspirada no *World Naked Bike Ride*, que acontece em várias cidades do mundo, chama atenção, como aponta a autora, “para a situação de fragilidade e quase invisibilidade de quem pedala nas ruas, tanto em relação aos motoristas quanto nas ações (e inações) do poder público.”

Outra forma de ação, mais antiga e menos midiática, é a organização de passeios de ciclistas noturnos, cujo grupo mais conhecido é o Night Biker’s Club, o primeiro grupo de pedal noturno do Brasil. Iniciado a mais de 25 anos no Brasil[9], os ciclistas noturnos se reúnem em grupos para experimentar a cidade durante a noite, no contra fluxo do trânsito de automóveis. Esse movimento, que deu visibilidade para o prazer de pedalar no ambiente urbano, traz algumas prerrogativas, que é a união de ciclistas a partir da apropriação da cidade.

Nesse sentido, há especificidades ainda maiores de ciclistas se apropriando do território urbano, cujo recorte é dado pela identidade de gênero, por exemplo. O grupo Bike Anja, sediado em São Paulo (SP), com um ano de existência, reúne mulheres em prol do deslocamento por bicicleta e contra o machismo, que se expressa em todos os segmentos da sociedade, inclusive na pauta de reivindicações dos ciclistas. Uma das demandas deste grupo é a ampliação da representação de mulheres no cicloativismo.

Dentro da luta generificada, há ainda o das minorias, como por exemplo o Grupo Pedal, um grupo de homens gays que se organizam em torno de passeios de bicicleta onde podem expressar sua sexualidade. O grupo, fundado em 2014 e sediado em Brasília (DF), tem o ciclismo como sua principal motivação, e permite que gays desta cidade se encontrem para pedalar, ter encontros sociais e sexuais pautados pela bicicleta.

São amplas as formas de ação e as reivindicações da sociedade civil organizada. Para André Soares:

Sem a ação organizada de ciclistas, o pequeno recente avanço em políticas cicloinclusivas não teria ocorrido. Bicletadas, abaixo-assinados, petições, instrução da imprensa, campanhas educativas e pesquisas, entre outras ações executadas por organizações formais ou coletivos informais foram marcos divisórios na nossa sociedade.[10]

Assim, fica evidente a importância da luta por mais mobilidade urbana, através da pauta dos ciclistas, no “direito à cidade”. E outras lutas se somam a estas, como a do transporte urbano gratuito (Movimento Passe Livre – MPL), gratuidade para estudantes, obrigatoriedade de ar condicionado em ônibus de cidades quentes (como exemplo o caso do Rio de Janeiro), moradia no centro para redução de custos de transporte, criação de postos de trabalho na periferia, etc. A



ampliação do direito da mobilidade, em suas múltiplas formas, é o que beneficia o cidadão garantindo um acesso mais amplo e democrático a toda cidade.

---

## Notas

[1] Foram entrevistados, através de e-mail, os cicloativistas: André Geraldo Soares, diretor da União Nacional dos Ciclistas; JP Amaral, diretor da ONG Bike Anjo; e Murilo Casagrande, diretor da ONG Aromeiazero.

[2] No original em inglês: “The question of what kind of city we want cannot be divorced from that of what kind of social ties, relationship to nature, lifestyles, technologies and aesthetic values we desire. The right to the city is far more than the individual liberty to access urban resources: it is a right to change ourselves by changing the city. It is, moreover, a common rather than an individual right since this transformation inevitably depends upon the exercise of a collective power to reshape the processes of urbanization. The freedom to make and remake our cities and ourselves is, I want to argue, one of the most precious yet most neglected of our human rights.”. Tradução do autor.

[3] No original em inglês: “bike paths, a safe riding environment, integration of the bicycle with other forms of transportation, bike parking, bicycle ownership, and interventions based on education and mass media are important factors for increasing the use of this mode of transportation.”. Tradução do autor.

[4] Trecho da entrevista concedida por André Geraldo Soares por e-mail para a produção deste artigo em 13 de Out. de 2018.

[5] Trecho da entrevista concedida por Murilo Casagrande por e-mail para a produção deste artigo em 08 de Out. de 2018.

[6] Trecho da entrevista concedida por JP Amaral por e-mail para a produção deste artigo em 09 de Out. de 2018.

[7] O financiamento de ONGs e associações cicloativistas são, muitas vezes, acusadas de *greenwash*, ou seja, grandes corporações que majoritariamente atuam danificando o meio ambiente e o ambiente urbano e que ao mesmo tempo financiam essas organizações que lutam por melhores condições urbanas e ambientais, utilizando esse fato como marketing positivo. No Brasil, o caso mais emblemático é do banco Itaú, o maior financiador das iniciativas de mobilidade ativa brasileiro, que inclusive custeia parte das operações dos cinco maiores sistema de bicicletas compartilhadas do país: São Paulo, Rio de Janeiro, Recife/Olinda, Salvador e Porto Alegre.

[8] [800 ciclistas protestam contra morte na Paulista](#). O Estado de São Paulo, 07 de Mar. de 2012, BULGARELLI; [Ciclistas protestam contra morte de empresário atropelado e pedem paz no trânsito do Rio](#). Portal G1, 02 de Sete. de 2017, MENDONÇA; [Ciclistas de Curitiba agendam protesto contra morte em briga no trânsito](#). Gazeta do Povo, 07 de Dez. de 2013, WALTRICK,.

[9] Retrato da repórter Renata Falzoni, uma cicloativista que tem um canal no Youtube dedicado ao assunto, o “[Vá de Bike é Legal](#)”.



[10] Trecho da entrevista concedida por André Geraldo Soares por e-mail para a produção deste artigo em 13 de Out. de 2018.

---

## Para Saber Mais:

HARVEY, D. *The Right to the City*. Revista New Left Review, nº 53, Set-Out 2008. Disponível em: <<https://newleftreview.org/II/53/david-harvey-the-right-to-the-city>>. Acesso em 10 de Nov. 2018.

HARVEY, David. *A produção capitalista do espaço*. São Paulo: Annablume, 2005.

\_\_\_\_\_. *Rebel Cities: From the Right to the City to the Urban Revolution*. Londres: Editora Verso, 2012.

HEINEN, Eva *et al.* *Commuting by Bicycle: An Overview of the Literature*. Transport Reviews: A Transnational Transdisciplinary Journal, Vol. 30, No. 1, p. 59–96, Janeiro de 2010.

HERCE, Manuel. *Sobre la movilidad en la ciudad: propuestas para recuperar un derecho ciudadano*. Barcelona: Reverte, 2009.

HOBSBAWM, E. *Tempos Interessantes – uma vida no século XX*. São Paulo: Companhia das Letras, 2002.

LEFEVRE, Henry. *O direito à cidade*. Editora Centauro, 2011 (1967).

FLORINDO *et al.* *Cycling for Transportation in Sao Paulo City: Associations with Bike Paths, Train and Subway Stations*. International Journal of Environmental Research and Public Health. Nº 15(4), Abril de 2018.

FURNESS, Z. Não temos nada a perder, exceto nossas correntes (de bicicleta): Contemplando o futuro do cicloativismo e do carro. Brasília: Revista Pós UNB, V. 12, Janeiro de 2013.

SIBÍLIA, P. *A politização da nudez: Entre a eficácia reivindicativa e a obscenidade real*. Trabalho apresentado ao GT "Comunicação e Sociabilidade" do XXIII Encontro Anual da Compós, na Universidade Federal do Pará, Belém, de 27 a 30 de maio de 2014.





coletiva

## Autor



**Filipe Marino** é arquiteto e urbanista formado pela UNICAMP, especialista e mestre em Planejamento Urbano e Regional pelo IPPUR/UFRJ, com aperfeiçoamento em *aménagement* pela Universidade de Montreal (Canadá) e doutorando em Urbanismo pelo PROURB/UFRJ, e atualmente é professor e pesquisador.