

II Encontro Internacional Participação, Democracia e Políticas Públicas
27 a 30 de abril de 2015, UNICAMP, Campinas (SP)

CICLOATIVISMO E POLITICAS PUBLICAS NO BRASIL

Fernando Henrique Guimaraes Barcellos - UCB

RESUMO

O presente trabalho tem como objetivo estudar as formas de ação e organização do Cicloativismo no Brasil. Busca-se resgatar suas visões e diretrizes, sua capacidade de representar uma diversidade de interesses, identidades e bandeiras de luta. O recorte temporal é demarcado por suas ações nos últimos 30 anos, período que o cicloativismo nasceu e cresceu no Brasil. Num primeiro momento, serão enfatizadas as formas de organização desses movimentos, legalizadas ou não, destacando suas relações com órgãos de planejamento urbano e as ações que ganharam destaque. Serão apresentadas redes internacionais de cooperação e aprendizagem. Destacam-se os diferentes grupos que se formaram nos últimos cinco anos, buscando apresentar conflitos e identidades na relação com poder público. Num segundo momento, serão apresentadas as formas de ação e bandeiras de luta dos Cicloativistas, assim como propostas apresentadas e sendas escolhidas. Serão enfatizadas culturas que se forjaram, em especial, as campanhas contra o carro e a violência no trânsito, o direito ao uso da cidade e de participação em seu planejamento.

Introdução

Em diferentes momentos históricos e contextos nacionais, o uso da bicicleta como meio de transporte, esporte e lazer tem sido terreno fértil para o levantamento de questões referentes ao planejamento urbano e os problemas socioambientais nas cidades. O assunto ganhou amplo espaço na internet, na mídia impressa, televisiva entre outras. Ganhou patrocínio de bancos e agências de fomento mundial. Pesquisas demonstram que a construção de ciclovias faz parte do discurso dos governantes, em diversas escalas. Diversos grupos e partidos políticos apresentam críticas e soluções aos problemas. O papel das universidades na capacitação em transportes não motorizados já foi objeto de análise do Ministério das Cidades, do BID e da ONU.

Múltiplas abordagens focam ora a inserção da bicicleta na agenda da “Sustentabilidade Ambiental”, no Plano Nacional de Mudança do Clima, na Política Nacional de Mobilidade Urbana, no Código de Transito Brasileiro, a construção de ciclovias, a segurança, acentuando-se as responsabilidades pessoais ou coletivas frente problemas enfrentados. Considerando as políticas de mobilidade urbana no Brasil, examinando as sucessivas alterações e reformas nas políticas públicas e seus Planos, pesquisadores tem identificado temas relacionados a alocação dos investimentos públicos que foram objeto de atenção ao longo das ultimas décadas (planejamento urbano, transporte, saúde, meio ambiente, prevenção acidentes, lazer). Pesquisas realizadas indicam a ênfase dada transporte motorizado, em especial o automóvel, a insatisfação da população com o transporte publico, os problemas de saúde e custo financeiro dos engarrafamentos nas medias e grandes cidades, o uso de tecnologias e as lutas políticas na sociedade (Souza, 2000; Paiva Cardoso, 2009; Penãlosa, 2011). Embora variassem os temas estudados, os referenciais teóricos e procedimentos metodológicos, o uso da bicicleta como meio de transporte teve presença nos debates, ao longo dos últimos 30 anos, sobre planejamento urbano, transporte, saúde e mudança no clima.

Apesar do uso da bicicleta ser amplamente estudado e defendido por diversos setores, e nos últimos anos tenham surgido, no Brasil, centenas de grupos cicloativistas, legalizados ou não, percebe-se que são poucas as pesquisas sobre suas visões e valores sobre natureza, sociedade, clima, luta pela cidade, território e políticas públicas, embora estudos destaquem a importância de se estudar os movimentos sociais (GOHN, 2011; Xavier, 2011). Certamente essas ações dos Cicloativistas não acontecem sem conflitos e contradições. Pesquisas preliminares indicam que os Cicloativistas tiveram participação

importante na formação organizações, debates, eventos e ações, rompendo paradigmas e influenciando políticas públicas e decisões da sociedade.

Desse quadro, tentamos conhecer papel Cicloativistas por trás das ações do poder público, que nos últimos anos, passou investir mais em transporte por bicicleta. Procuramos enfatizar as interfaces entre o cicloativismo, suas vivências e o cenário mais geral, registrando indícios de resistência ao pensamento, práticas e valores hegemônicos ao uso do carro como meio de transporte. A preocupação central reside na tentativa de explorar as relações e implicações das ações dos Cicloativistas em ações de educação no trânsito, planejamento das ciclovias, ciclofaixas e ruas de lazer, identificando-se os apelos comportamentais, estruturais, políticos e econômicos para uso da bicicleta.

A primeira seção é dedicada ao surgimento do cicloativismo, suas formas de organização nas últimas décadas, suas relações e redes nacionais e internacionais. Destaca-se saberes e identidades que se formaram em conflitos, em especial, na luta pelo direito uso da cidade e seu planejamento, conquista da cidadania e promoção efetiva da saúde e bem estar, mostrando que as bandeiras de grupos de Cicloativistas são amplas e variadas, as vezes relacionadas e holísticas.

Num segundo momento, aprofundamos e focamos nas formas de ação e bandeiras de luta dos Cicloativistas, com o objetivo de descrever culturas, saberes e identidades formadas frente o planejamento urbano e os problemas socioambientais do meio urbano. Buscaremos caminhos descartados e sendas escolhidas, em especial, suas visões e diretrizes, sua capacidade de representar uma diversidade de interesses e identidades na luta pelo uso da bicicleta como transporte.

Formas de Organização do Cicloativismo e sua interação com Estado

Existem poucas pesquisas sobre o cicloativismo no Brasil, o que dificulta estudar sua interação com o Estado. Como veremos, o cicloativismo e o planejamento cicloviário começaram a ganhar corpo em meados dos anos 1970. Seu crescimento e sua expressão pelos estados brasileiros só ganhou força nos últimos anos, sendo uma das principais razões que acreditamos ser o motivo das poucas pesquisas.

As pesquisas sobre o cicloativismo no Brasil são variadas entre campos administração, engenharia, planejamento urbano, geografia e ciências sociais (Xavier,

2007 e 2011; Zandonade e Moretti, 2009; Chapadeiro, 2011; Dalpian, 2013; Raquel, 2011 e 2013; Silva, Cordeiro e Mello, 2013, Cesar, 2014). Nesses estudos o cicloativismo tangencia a inserção da bicicleta como meio de transporte e lazer, não sendo seu foco. Recentemente, vem crescendo publicações e estudos dos próprios cicloativistas, em parceria entre associações e ONGs, com coletâneas de artigos sobre mobilidade urbana e cicloativismo (Ludd, 2005; Santos e Malta, 2012; Brand, 2013; Soares, 2013 e 2015).

Há diversas lacunas a serem estudadas, começando pela gênese da palavra cicloativismo. Não há relatos precisos sobre o uso dessa palavra. Na língua inglesa, é conhecido como *Bicycle Advocacy*. Xavier (2007 e 2011) foi quem primeiro fez o esforço de resgatar a história do cicloativismo brasileiro nas últimas décadas. Para a autora é a atividade de militância política defendendo melhores condições para o uso da bicicleta, assumindo caráter reivindicatório ou contestatório junto a sociedade e o estado. No relato de Xavier e dos próprios cicloativistas, são considerados uma ampla gama de agentes como ativistas e integrantes de movimentos sociais da bicicleta: grupos e associações, coletivos em redes, agentes e técnicos de diferentes órgãos de governo; associações de Empresários; jornalistas; técnico profissional ou acadêmico; produtor e comerciante de bicicleta e de acessórios; sociedade civil; Ongs nacionais e internacionais.

Nos últimos anos, esses movimentos cresceram. Muitos se autodenominam organizações horizontais, sem lideranças. Usam a internet para se mobilizar. Fazem bicicletadas, pintam seus corpos e fecham ruas. Alguns de seus dirigentes formaram outros grupos de Cicloativistas, afirmando terem tido dificuldades de trabalhar com estrutura extremamente horizontal. Percebe-se que no decorrer do tempo, foram observadas diversas formas de organização entre Cicloativistas.

Parece-nos que o cicloativismo, enquanto categoria analítica, não se enquadra no modelo clássico dos movimentos sociais, que se forjou no materialismo, com preocupação focada na derrubada do poder prático do estado ou de classe. Entretanto, embora concordemos com boa parte dos estados de Touraine (1985 e 1989) que tanto contribuíram para atualização do tema, no caso do cicloativismo nos afastamos de sua teoria dos novos movimentos sociais, pois por mais inovadoras que sejam categorias de classificação social, através de métodos, bandeiras e rupturas do tempo histórico, as ações dos Cicloativistas nos parece ser possível enquadrar em categorias já existentes, por ser variação de tema antigo e consolidado.

Pesquisa inicial indica que os Cicloativistas podem ser vistos como movimentos sociais que constroem traduções entre o discurso da sociedade civil e os processos institucionais específicos de tipo mais particularistas, amplamente observados na América

Latina nas últimas duas décadas. No caso dos movimentos cicloativista, por exemplo, é seminal a relação entre luta cultural e estruturas da sociedade, com continuidades e rupturas nas formas de organização e ação, com dinâmicas de associação heterogêneas e globais. Vários foram os “papeis” assumidos nas últimas décadas. Nos anos 1970 e 80, com modernização e reformas do espaço urbano, os Cicloativistas surgem como técnicos do estado, atentos ao planejamento urbano, transporte e uso da bicicleta no campo e na cidade. O discurso oficial afirma a neutralidade política dos planos, valorizando a racionalização dos recursos e os interesses da população (Xavier, 2011).

No fim dos anos 1980, intensificando-se a organização e mobilização popular, surgem os “militantes sob duas rodas”, afirmando que pouca coisa havia sido feita pela melhor qualidade das vias urbanas. Surgem diversos grupos que defendem bicicleta como meio de lazer e esporte. No início de século, despontam também outros papéis atribuídos aos Cicloativistas, como a “Paz no Trânsito”, feminismo, ecologistas entre outros. No contexto dos Fóruns Sociais Mundiais, da globalização, da ênfase a tecnologia, da privatização dos espaços, Cicloativistas estão fóruns de “lutas sociais e alternativas democráticas”.

Durante a pesquisa, foi possível perceber coexistência de diversos papéis vividos ou esperados dos Cicloativistas. Mesmo sabendo que não poderemos abranger todo o universo do cicloativismo no Brasil, que nos últimos anos cresceu e se espalhou pelo país, apresentam-se alguns agentes e instituições/entidades que têm representatividade no cenário da bicicleta em nível nacional e que se destacam.

No Rio de Janeiro, em 1984, houve a primeira Bicletada, pedalada que vinha pela Orla do Flamengo e ia até o Leblon, com Fernando Gabeira e Alfredo Sirkis na organização. O grupo que se destacou no cicloativismo no Brasil, já nos anos 1980, foi o Night Biker’s Club do Brasil, de São Paulo, liderado por Renata Falzoni. Renata é até hoje aparece como importante expoente do Cicloativismo brasileiro. Em 1998, ela organizou uma pedalada de Paraty a Brasília, que foi chamada de “Campanha Bicicleta Brasil, Pedalar é um Direito” -a intenção era reivindicar o cumprimento do novo Código de Trânsito Brasileiro. Renata e vários Cicloativistas foram recebidos pelo Presidente Fernando Henrique Cardoso. Na ocasião, Renata entregou ao Presidente uma bicicleta

infantil, dizendo-lhe que o presente significava a atenção que era dada à bicicleta como meio de transporte no Brasil. ¹

O movimento que mais influenciou adeptos no Brasil foi Bicicletada, iniciativa em nível nacional da rede de atores/agentes da promoção ao uso da bicicleta. A Bicicletada (www.bicicletada.org) é a versão nacional do movimento conhecido mundialmente como Massa Crítica, que nasceu em 1992 na cidade norte-americana de São Francisco e hoje está presente em muitas cidades de todos os continentes (Carlsson, 2008). O movimento se declara sem líderes ou organização formal, e reúne ciclistas uma vez por mês para fazer uso dos seus direitos: pedalar em grupo pela cidade com o objetivo de (re)ocupação das ruas, conscientização e promoção ao uso da bicicleta como transporte. A Bicicletada ocorre em muitas cidades brasileiras. Nas entrevistas com lideranças Cicloativistas, podemos perceber que parte deles começou participar ações do Massa Crítica.²

Pesquisas indicam que a Bicicletada começou em 1992, na cidade de São Paulo (Liberato, 2006; Raquel, 2013). Provavelmente, foi de lá que surgiu sua expressão nacional. Entretanto, pesquisando os arquivos de email do centro de Mídia Independente, descobrimos indicação panfleto do Massa Crítica Blumenau, feito dois anos antes, no ano de 2000. O grupo de e-mails foi criada em 1999. Não temos outros dados sobre esse período, o que demonstra a demanda por mais pesquisas. A Bicicletada de São Paulo ganhou força dentro do Instituto de Cultura e Ação Libertária – ICAL, que tinha nesse momento sua ação focada na “antiglobalização”. O grupo Ciclistas Radicais organizava as atividades dentro do ICAL³.

Grupo importante foi a Associação dos Ciclousuários da Grande Florianópolis – Viaciclo, que surgiu em 2001. Seus organizadores já participavam, desde os anos 70, de debates e atos sobre problemas de trânsito envolvendo a bicicleta. O 1º Encontro Nacional de Cicloativistas, foi uma iniciativa da Viaciclo – em parceria com o grupo CicloBrasil, programa de Extensão Universitária do Centro de Ciências da Saúde e do Esporte – CEFID da Universidade do Estado de Santa Catarina UDESC (criado em 1997 como projeto Pedala Floripa), no âmbito do programa internacional Low Cost Mobility

¹ Em conversa informal com autor no Forum Mundial da Bicicleta, em Medellín, Renata contou que durante o caminho o grupo tinha que parar e ligar de telefones públicos para a Presidencia da Republica, porque ainda não tinham certeza se seriam recebidos.

² Entrevistas com Soares (2015), Guth (2015) e Araujo (2015).

³ Ortellado, Pablo. Dez anos de Bicicletada: memórias da pré-historia. In.

<http://www.gpopai.org/ortellado/2012/06/dez-anos-de-bicicletada-memorias-da-pre-historia>. Acesso setembro de 2014.

Initiatives (LOCOMOTIVES), coordenado pela ONG holandesa *Interface for Cycling Expertise* (Xavier, 2011).

Segunda Xavier (2007 e 2011) o cicloativismo cresceu com o Fórum Brasileiro de Mobilidade por Bicicleta e fora dele, as organizações passaram a se articular, trocar e crescer. Veio o 2º Encontro em SP e a consolidação, movimentos fortes de várias regiões se unem para a criação da UCB - União de Ciclistas do Brasil. A Escola de Bicicletas foi quem organizou o 2º Encontro Nacional de Cicloativistas (ou 2ª reunião do Fórum Brasileiro de Mobilidade por Bicicleta), ocorrido em 22 de julho de 2006, em São Paulo. No Fórum foi decidido que a criação da União de Ciclistas do Brasil (UCB) ocorreria no encontro do ano seguinte. E aconteceu a sua criação, no Rio de Janeiro, em 24 de novembro de 2007, quando do 3º Encontro Nacional de Cicloativistas (ou 3ª reunião do Fórum Brasileiro de Mobilidade por Bicicleta).

A história da União de Ciclistas do Brasil começa em janeiro 2005, quando o cicloativismo teria um espaço no Fórum Social Mundial de Porto Alegre, um stand da Viaciclo - Associação dos Ciclousuários da Grande Florianópolis, que foi viabilizado com o apoio da rede World Carfree Network. O único *stand* de cicloativismo no Fórum, e talvez em todos os Fóruns já acontecidos, se tornou o ponto de encontro dos ciclistas, que se conheceram, trocaram idéias e informações (Xavier, 2011).

Outros importantes segmentos do movimento são os grupos organizados de cicloturismo, que interage com o cicloativismo como atividade educadora e participativa na condição direta de preservação do meio ambiente. Fortalece a idéia das integrações dos meios intermodais, utilizando principalmente a bicicleta no transporte e como forma de turismo nas cidades. Essa cultura desperta por um lado a busca da segurança, onde indivíduos questionadores atuam isoladamente, ou em seu grupo de convívio, nas ações Cicloativistas. O cicloturismo tem representatividade nacional por meio do Clube de Cicloturismo do Brasília (Soares, 2003; Xavier, 2011).

Já o ciclismo de competição é a forma de utilização da bicicleta que mais aparece na mídia. A entidade nacional que congrega as entidades estaduais de ciclismo de competição é a Confederação Brasileira de Ciclismo. Em diversos estados tem importante atuação na luta pela inserção da bicicleta como meio de transporte e lazer. Em vários lugares do Brasil, esses foram os primeiros a participam politicamente para que o ciclista seja respeitado na via, como podemos observar em cidades como Rio de Janeiro, São

Paulo, Niterói, Florianópolis, Brasília, Manaus entre outros⁴. Algumas Federações são bem atuantes, estando o Rio de Janeiro na organização de eventos mundiais como “Um dia sem carro”, que reuni na cidade 15.000 pessoas, no ano de 2012 (Santos e Malta, 2012). É importante destacar que este número é significativo, pois o *record* mundial de ciclistas em eventos foi de 40.000 participantes, na comemoração do Dia da Terra, na cidade de Budapeste, Hungria.

Xavier (2011) destaca que a contribuição da *Interface for Cycling Expertise* (I-CE, ONG holandesa) ao processo do cicloativismo brasileiro foi marcante. A autora afirma que “eles são responsáveis pela internacionalização da rede de atores/agentes”. A partir do início de 2003, a ViaCiclo e o grupo CicloBrasil da UDESC - Universidade do Estado de Santa Catarina, passavam a fazer parte do programa internacional *Locomotives - LowCostMobilityInitiatives*(2003-2006), continuado pelo *BicyclePartnershipProgram- BPP* (2007-2010) coordenados pela I-CE, utilizando-se destes apoios para impulsionar a união dos cicloativistas em nível nacional. O apoio dos holandeses à incipiente organização do cicloativismo nacional foi fundamental para que se realizaram os Encontros Nacionais de Cicloativistas de 2005 a 2008. Depois do encontro em Florianópolis em 2005 e o de São Paulo, em 2006, vieram o IV Encontro, no Rio de Janeiro, em novembro de 2007, com a criação da União de Ciclistas do Brasil (UCB). Em 2008 a União de Ciclistas do Brasil se reunia no evento Bicicultura Brasil em Brasília. A partir de 2009 o Encontro da UCB passou a fazer o papel do que antes era o Encontro Nacional de Cicloativismo ou reunião do Fórum Brasileiro de Mobilidade por Bicicleta.

Em 2009 e em 2010 o II e o III Encontro da União de Ciclistas do Brasil aconteceu em Sorocaba/SP, sendo que em 2010 o encontro se realizou junto com o segundo Bicicultura Brasil. Vale destacar que essa cidade, alias, vem se destacando pelo programa de promoção e uso da bicicleta, tendo implementado 140km de ciclovias e ciclofaixas.

Nesse breve apanhado vale destacar ação de Cicloativistas no grupo Ciclo Brasil, de Santa Catarina. Outro grupo que se destaca é o CicloVida, da Universidade Federal do Paraná. Já a Associação Bike Brasil atua na promoção da bicicleta há mais de 20 anos, sendo mentores do projeto Ciclorede, mapa das rotas mais seguras para pedalar na capital paulista (Xavier, 2011; Raquel, 2013).

⁴ Algumas destas cidades ciclofaixas foram pintadas para os treinos dos ciclistas esportivos, que teriam o direito de pedalar naquela área em determinados horários do dia. Muitos atropelamentos e acidentes fatais de ciclistas foram observados, gerando protestos e reuniões com poder público.

Centenas, talvez milhares de grupos tenham surgido pelo Brasil nos últimos anos, tornando impossível qualquer tentativa relacioná-los. Grande parte destes grupos se formaram em redes, com organização pela internet, sem legalização, sede e estatuto. Muitos fazem votações pela internet sobre as atividades. Só na cidade de Niterói foram computados mais de cinco grupos que atuam pelo uso da bicicleta, fazendo campanhas, pressionando o poder público entre outras atividades. O Mais expressivo é o Pedal Sonoro, que vem se unindo ao Massa Crítica.

Os cicloativistas se vêem envoltos em contradições entre objetivos e diretrizes dos poderes executivo, legislativo e judiciário. Os conflitos na esfera do poder judiciário são menos freqüentes na agenda dos cicloativistas. Já o poder executivo e legislativo sempre fez parte da esfera de ação dos Cicloativistas, em especial na esfera Federal e estadual. Projetos de inserção da bicicleta apresentados pelos Cicloativistas estiveram presentes, primeiro, nessas esferas. No que se refere a violência no trânsito, as questões são encaminhadas para o executivo estadual. Atualmente, é crescente a atuação dos cicloativistas na esfera do legislativo e executivo municipal, com atuação nas diretrizes orçamentárias e nos Planos Diretores, alocação de verbas e projetos de ciclovias e ciclofaixas.

Os cicloativistas denunciam disputas internas existentes dentro da esfera do poder público, em especial aos conflitos de interesse no que tange aos objetivos e ações de políticas ambientais urbanas, de uso do solo, de transporte, lazer e direito a cidade. Os Cicloativistas reclamam que os órgãos públicos não estão integrados, pelo contrario, tem lógicas distintas e pontuais (Soares, 2013; Brand, 2013).

Na primeira década desse século, ampliaram-se os movimentos que ultrapassam as fronteiras da nação; são transnacionais, presentes no Fórum Social Mundial e no Fórum Mundial da Bicicleta, que atuam através de redes de informação. Novíssimos atores entraram em cena, tanto do ponto de vista de propostas que pautam para os temas e problemas sociais da contemporaneidade. No Brasil, uma significativa parte desses militantes tem chegado aos cursos de pós-graduação e, mais recentemente, ocupam posições como professores e pesquisadores nas universidades, especialmente as novas, criadas nessa década na área de ciências humanas. Teses e dissertações vêm sendo produzidas por esses militantes/ativistas/ pesquisadores. Muitas delas são parte das histórias que eles próprios vivenciaram.

Registre-se, entretanto, diferentes correntes ideológicas que sustentam os ideais dos ativistas, que vão das novas formas do anarquismo do século, às concepções de grupos articulados a partidos políticos de esquerda, passando pelas práticas de compromisso e

responsabilidade social das organizações não governamentais (ONGs) e entidades de perfil mais assistencial, aos movimentos populares herdeiros do movimentalismo associativista dos anos 1970-1980 no Brasil.

Esse retorno do ator social nas ações coletivas que se propagaram na maioria dos países da América Latina, já observado por Touraine (1984), coloca uma radicalização do processo democrático e o ressurgimento de lutas sociais tidas décadas atrás como tradicionais, pois são propostas de gestão do Estado. Silva, Cordeiro e Mello (2013) destacam que no caso dos cicloativistas brasileiros, a retomada do movimento popular têm eclodido na cena pública como agentes de novos conflitos e renovação das lutas sociais coletivas. Em alguns casos, elegeram suas lideranças para cargos do executivo e legislativo, como podemos observar em alguns municípios brasileiros. Um aspecto importante a registrar é a ampliação das fronteiras dos movimentos, articulando-se com os movimentos ecologistas, que têm composição social multiforme e heterogênea.

É importante destacar que, apesar das diferenças existentes, eles unem à crítica sobre a criação de um consenso que viabilize ações conjuntas. À globalização econômica, os movimentos propõem outro tipo de globalização, alternativa, baseada no respeito às diferentes culturas locais. Com isso, contribuem para construir outra rede de globalização, a da solidariedade. Ela expressa-se não somente nos fóruns mundiais, mas sobretudo nas redes de defesa do direito cidade, igualdade, mobilidade por bicicleta, defesa do meio ambiente entre outros.

O Cicloativismo trabalha com suporte governamental por meio de políticas públicas, com resultados observados como contraditórios pelos Cicloativistas. De um lado, as demandas sociais são postas como direitos (ainda que limitados), abrindo espaço à participação cidadã. De outro, há perdas, principalmente de autonomia dos movimentos e o estabelecimento de estruturas de controle social de cima para baixo, nas políticas governamentais para os movimentos sociais. O controle social instaura-se, mas com sentido dado pelas políticas públicas, ainda que haja a participação cidadã no estabelecimento das normativas. Nesse cenário de redes com apoio institucional, devem-se acrescentar as inúmeras ações atuando em fóruns, conselhos, câmaras, consórcios etc., em escala local, regional e nacional. A análise do novo cenário remete-nos ao tema da institucionalização das práticas e organizações populares, na própria sociedade civil ou por meio de políticas públicas, conferências nacionais co-patrocinadas por órgãos público-

estatais, ou estruturas organizativas criadas no próprio corpo estatal, a exemplo dos conselhos.⁵

Na primeira década deste milênio, fortaleceram-se as ONGs e entidades do terceiro setor – que antes serviam apenas de apoio aos movimentos sociais populares. Estes últimos tiveram de alterar suas práticas, ser mais propositivos – participando dos projetos das ONGs. O terceiro setor passou a atuar com populações tidas como vulneráveis, focalizadas, grupos pequenos, atuando por meio de projetos, com prazos determinados. Novos conceitos foram criados para dar suporte às novas ações, tais como responsabilidade social, desenvolvimento sustentável, empoderamento, protagonismo social, economia social, mobilidade humana etc. Esse cenário resulta em inúmeras ações cidadãs. Pesquisa preliminar indica a emergência de sujeitos plurais.

Numa breve conclusão, percebe-se que o cicloativismo brasileiro cresceu e se institucionalizado nas últimas décadas, com inserção no poder público, na imprensa e na sociedade em geral. O Brasil organizou as três versões do Fórum Mundial da Bicicleta, sendo que a quarta edição ocorrerá em Medellín, na Colômbia, em 2015. Na organização do Fórum estava movimentos sociais, universidade e Ongs, revelando que o cicloativismo no Brasil é multifacetado, reunindo pessoas e grupos de diferentes estratos e interesses.

O que foi possível observar é que, desde seu nascedouro, o cicloativismo dialogou com as estruturas do estado, criando redes de influência dentro de seus órgãos. Esta é uma forma de organização bastante presente, com tensões e constrangimentos inerentes as alianças, coalizões e dinâmicas entre sociedade civil e Estado. Mesmo as redes criadas, mais recentemente, têm foco nos processos político-administrativos, dando lugar ao pragmatismo na gestão urbana que tenta conciliar participação ampliada com gerenciamento efetivo das ações do poder público.

Essas oposições e complementaridades, nas formas de organização, têm reflexos importantes nas bandeiras de luta entre os Cicloativistas. Se por um lado há uma tendência em influenciar políticas públicas, fazer alianças com órgãos do estado, lutar pelo direito a cidade definido em lei, a explosão simplória, prática e política do cicloativismo esta nas suas formas de ação e bandeiras de luta, que desafia valores fundamentais de nossa sociedade.

Essa foi à cultura que se forjou no Brasil até a primeira década do século XXI. Críticas, muitas vezes irônicas e ácidas ao poder público e, ao mesmo tempo, cooperação e diálogo na formulação de propostas.

⁵ Este debate vem permeando os Fóruns Cicloativistas no Brasil e na América Latina, conforme pode ser observado a partir de mesas e debates colocados nos Fóruns Mundiais da Bicicleta.

Formas de ação e luta

Como vimos anteriormente, a cultura, os saberes e identidades presentes entre os Cicloativistas brasileiros têm intenso diálogo com o poder público. Além dessa característica marcante, de modo geral, pesquisas iniciais indicam que os próprios Cicloativistas surgem num mundo interdisciplinar, em que os novos movimentos sociais absorvem vários saberes, em função da facilidade de informações proporcionadas pela mídia e pela difusão da internet. Muitas das lideranças Cicloativistas circulam pelo Brasil e pelo Mundo, com troca de informações, redes de apoio, debates e congressos.

Foi nos anos 1970 que começou a crescer a participação de ciclistas nos órgãos de planejamento urbano, em especial na Empresa Brasileira de Planejamento de Transportes (GEIPOT). Essa prática mesmo incipiente e desorganizada, começou com atuação de alguns técnicos-ciclistas que trabalhavam nos órgãos, e que tiveram experiências de pós-graduação na Europa. Nesse período, tiveram contato com a primeira reunião sobre o Meio Ambiente em Estocolmo, em 1972, retornando com a sensação “de que deveriam fazer coisas semelhantes no Brasil” (Xavier, 2011). Já em 1976, houve a publicação do primeiro manual de planejamento cicloviário no Brasil. Nos anos que se seguiram, mesmo com hegemonia do carro na sociedade, o GEIPOT teve diversos técnicos atuando na publicação de estudos e trabalhos denominados “Estudos de Transporte Cicloviários”. As publicações já davam o tom do debate que iria marcar o cicloativismo brasileiro, em quase sua unanimidade: critica a hegemonia dos carros e dos recursos públicos para esse modelo de transporte, colocando a bicicleta como uma alternativa viável ao modelo. ⁶

Nas décadas de 1980 e 90, mesmo que de modo incipiente, essa bandeira ganhou força entre os Cicloativistas, em especial, os que tiveram de contato com o Movimento pela Reforma Urbana na Assembléia Nacional Constituinte, em 1988. Já o ciclismo esportivo aderiu e atuou com vigor na luta contra cultura dominante do carro, embora esta pauta não tenha sido generalizada e forte entre ciclismo esportivo. O direito a cidade, seu uso para esporte, lazer e a luta contra violência e os atropelamentos, no trânsito, foram as bandeiras que unificavam os ciclistas nesse período. É difícil fazer separações e categorizações, pois o ciclismo esportivo e os cicloturistas (fazem passeios e viagens) começaram a se organizar para pedalar em São Paulo a noite, como forma de lazer. Em

⁶ Depoimento de Aziz Ary para Gisele Xavier, 2009.

pouco tempo, começavam a “reivindicar ciclovias, ao invés apenas de pedalar”, afirma Lobo (2007). Esse ativista destaca que foi muito importante, a época, a consultoria prestada pelo ITC – Instituto de Tecnologia para o Cidadão, ONG, elucidando o tipo de aliança e prática de ação que marca o cicloativismo desde os anos 1980.

A bandeira da violência no trânsito, o direito a cidade pelos ciclistas e o fim dos atropelamentos constitui ainda, se não a principal, uma das principais bandeiras dos Cicloativistas nos dias de hoje. Cicloativistas denunciam que com o crescimento do número de ciclistas, ou talvez maior visibilidade na imprensa, os casos de atropelamento tem aumentado. As denúncias são encaminhadas para o poder público, imprensa, delegacias de polícia, redes sociais entre outros. Bicletadas são organizadas nos locais de atropelamento. Campanhas com fotos e depoimento das vítimas se espalham pelas redes (Silva, Cordeiro e Melo, 2013; Dalpian, 2013).

Ao mesmo tempo em que a pauta da violência no trânsito contra ciclistas se consolidava, o que se percebe é que vai ganhando força entre os Cicloativistas diferentes bandeiras e formas de luta. No início dos anos 1990, com a inauguração da ciclovia na orla das praias do município do Rio de Janeiro, em 1991, e posteriormente com a Eco-92 na cidade, a preocupação relacionada aos impactos do transporte no meio ambiente passou a ser mais diretamente discutido, integrando pautas (Sirkis, 2006; Presada, 2007). Nesse período, o uso da bicicleta como parte da agenda ambiental ganhou força e nunca mais saiu da pauta dos Cicloativistas. Entre os anos de 1992 e 1994, além de São Paulo, os passeios noturnos de bicicleta ganharam força no Rio de Janeiro, com até 3.000 mil ciclistas se encontrando para pedalar, fechando a orla e o aterro do Flamengo, importantes vias da cidade.

Nos anos que se passaram, as ciclovias surgem como principal bandeira dos Cicloativistas. A mobilização em diversos municípios brasileiros parece que deu certo, pois grande número de delegados incluiu o pedido de ciclovias e ciclofaixas nas reivindicações da 1ª Conferência das Cidades, em 2003 (Presada, 2007). Após a Conferência, o Ministério das Cidades chamou diversos agentes da sociedade para discutir o Programa Bicicleta Brasil, que teve seu lançamento em novembro de 2003. Segundo documento do Ministério das Cidades, o evento “Um dia sem carro foi o fator gerador da criação do Programa Mobilidade por Bicicleta” (Ministério das Cidades, 2007a, p13).

Essa breve passagem serve para ilustrar ações pouco conhecidas pela sociedade, que levaram 10 anos para serem atendidas pelo poder público, indicando continuidade dos Cicloativistas na luta pela inserção da bicicleta como meio transporte. Como podemos perceber, os Cicloativistas participam de reuniões com o Presidente da República, participam de eventos com órgãos públicos, organizavam atos de protesto.

Segundo Xaxier (2011) foi por meio do Programa Bicicleta Brasil que o Ministério das Cidades definiu a Política Nacional de Mobilidade por Bicicleta. De 2003 a 2005 foram realizadas seis reuniões entre Secretaria Nacional de Transporte e da Mobilidade Urbana (SEMOB) e setores da sociedade civil, técnicos, Cicloativistas, setores da indústria bicicleta e pesquisadores. Além dessas reuniões, O Programa Bicicleta Brasil patrocinou o Bicultura Brasil 2008: bicicletas por um mundo melhor, conjunto de eventos organizados pela UCB em parceria com a ONG Rodas da Paz. A abertura teve a presença e a participação das Embaixadas da Holanda e da Alemanha, do Ministro das Cidades, Márcio Fortes, e do secretário Nacional da Mobilidade Urbana. O Bicultura Brasil 2008 incluiu a Conferência internacional de Mobilidade e o II encontro da UCB, que abordou os seguintes temas: Políticas públicas e mobilidade por bicicleta; Educação, Cidadania, legislação e Fiscalização e; Promoção e incentivo para o uso da bicicleta.

Nos anos seguintes, a União dos Ciclistas Brasileiros (UCB) continuou tendo papel importante junto órgãos governamentais. Participou da formulação do texto base do projeto “Bicicleta Brasil: avanços e desafios”, do Ministério das Cidades, produzido a partir de oficinas realizadas em dezessete Estados do Brasil, uma conferência virtual e uma oficina ampliada em Brasília, em 2009. Foi a SEMOB que esteve a frente organização, compilando o resultado e o transformando em cinquenta e sete medidas ou ações programáticas. A União dos Ciclistas Brasileiros apresentou várias propostas, com destaque para “estímulo para que os municípios criem divisões ou departamentos voltados ações destinadas veículos não-motorizados, com ênfase a mobilidade de ciclistas e portadores de necessidades especiais”; Infra-estrutura cicloviária nos conjuntos habitacionais; Instituir o vale-transporte para trabalhadores que utilizem a bicicleta; pesquisar o estado da mobilidade por bicicleta no Brasil (Soares, 2013 e 2015; Xavier, 2011)

Nos últimos cinco anos, o cicloativismo cresceu muito em todo o Brasil. Os grupos se diversificaram, juntamente com suas pautas e métodos de organização e luta. Algumas bandeiras se consolidaram, entre elas as campanhas educativas e de conscientização

dos ciclistas e motoristas. A pressão sobre o poder público continua forte, sendo uma das principais formas de atuação dos Cicloativistas. A bandeira indo contra a cultura do carro ganhou força, ganhando reforço com campanhas contra sedentarismos, os engarrafamentos, o caos urbano, e a necessidade de transportes menos poluentes.

O tema da equidade e da cidadania vem ganhando força, seja porque Cicloativistas vem sendo objeto de preconceito de setores da sociedade, seja porque grande parte deles acredita que a bicicleta pode ser fator de promoção da igualdade e coesão social no uso do espaço público.

Conforme os anos se passaram, pesquisa preliminar indica que cada vez mais a pauta da integração com o transporte coletivo vem ganhando força, tanto no início quanto no final da viagem, em especial nas de pequenos e médios deslocamentos, seguindo modelo Holanda, Alemanha e Bélgica, que tanto influenciou os Cicloativistas brasileiros.

A infraestrutura para o uso da bicicleta tem aparecido como problema chave para os Cicloativistas brasileiros. Se em países com a França é normal as vias compartilhadas, no Brasil, o uso da bicicleta com segurança, através de ciclovias, ciclofaixas ou ruas de lazer se tornou ponto chave da grande parte dos grupos existentes no Brasil, mesmo os grupos criados mais recentes. Os Cicloativistas participam de debates acalorados nas redes sociais, com diferentes percepções sobre ciclovias e ciclofaixas. Pesquisa preliminar indica a existência de grupos e setores críticos às ciclofaixas, defendendo uma segregação mais efetiva do ciclista. Outros setores defendem sistemas integrados com ciclofaixas e ciclovias. Na pesquisa, o que foi possível perceber como consenso é que os Cicloativistas denunciam que o conjunto das políticas não são coordenadas, não se reforçam mutuamente. Nas redes sociais, o que se percebe é que todo ciclista virou agente do planejamento urbano, com críticas, elogios e sugestões. Esse tem sido o caráter das redes que se espalharam por todo o Brasil, influenciando culturalmente a sociedade e as ações do poder público.

Como vimos, os Cicloativistas se aliam ao poder público, trocam pesquisas, apresentam orientações. Pesquisas iniciais indicam que esses estudos servem em muitas campanhas apresentadas pelos Cicloativistas, que buscam atuar sempre com base em estudos. Alguns cicloativismo indicam que esse modo de operar ajuda na luta cultural contra a sociedade do automóvel. Outros destacam a necessidade de “campanhas pela bicicleta”, visto como símbolo de “resistência e opção ao desenvolvimento não sustentável”.

Recentemente, foram identificados casos de boicote econômico contra estabelecimentos comerciais, que não respeitam a ciclovia. Essa prática, difundida em alguns países da Europa e nos EUA, tem entusiasmadas defesas nas redes do Brasil, obtendo sucesso em diversas ações. Alguns grupos defendem programas de “créditos do ciclismo”, onde empresas e governos poderiam comprar certificados de créditos de redução de carbono. É importante destacar que a política de crédito de carbono sofre fortes objeções entre grupos de Cicloativistas, entre eles alguns diretores da UCB.

Grande parte dos Cicloativistas brasileiros defende haver moderação de tráfego, com zonas de 30km/h em áreas residenciais. Debatem se as interseções e os semáforos das vias devem ser modificados de forma a dar prioridade e segurança aos ciclistas, havendo desvios para os ciclistas que queiram virar a direita. Acreditam que toda cidade deve ser provida de estacionamentos para bicicletas de todos os tipos, com especial atenção bicicletas de carga e paraciclos. A integração com o transporte público deve ser uma prioridade, havendo bicicletários e bicicletas públicas disponíveis.

O poder público deve disponibilizar amplo acesso sobre tudo que se refira a bicicleta, como mapas, alugueis, estacionamentos, festivais, serviços de internet com rotas, campanhas de conscientização permanentes. Alguns grupos agem de forma mais independente, outros acreditam que é papel do poder público estimular a participação popular por meio de pesquisas, conselhos, universidades.

A educação e o treinamento para o uso da bicicleta no trânsito devem fazer parte da educação formal das crianças. O ponto polêmico entre os Cicloativistas é a necessidade de realização de teste do conhecimento e de habilidades realizados pelo poder público.

Outro ponto de debate entre os Cicloativistas é se as leis devem ou não enquadrar, os motoristas de veículos motorizados, como responsáveis por sinistros que venham a ocorrer com ciclistas, especialmente crianças e idosos. Nas vias compartilhadas, defendem Cicloativistas, a preferência é dos ciclistas, com restrições a uso e estacionamento de carros. Deve-se reduzir o número de vagas de estacionamentos de carros em áreas centrais da cidade. Criar vagas exclusivas para ônibus e bicicletas.

Alguns grupos com influência nacional defendem que se deva taxar a compra, posse e uso do carro. Estimulam o uso misto do território, com áreas comerciais, de serviços e residenciais. Alguns grupos incentivam que as lideranças públicas andem de

bicicleta, dando exemplo para a população. Diferentes grupos de Cicloativistas foram críticos e resistentes ao modelo de cidade global e dos megaeventos.

A luta municipalizada, que faz parte das bandeiras da UCB, ganha força nos grupos de Cicloativistas que surgiram. Os grupos lutam por verba nos municípios, pressionando o legislativo para o empenho de verbas para aumentar a ciclabilidade das cidades.

Referências bibliográficas

ANTP. Associação Nacional de Transportes Públicos. *Perfil da mobilidade do transporte e do trânsito 2009*. Sistema de Informações da Mobilidade Urbana, 2009.

ALCORTA, Arturo Condomí. *Relatório do 2º Encontro Nacional de Cicloativismo*, São Paulo: [s.e.], 2006, 5p. SOUZA, M. L. 2003. *Mudar a cidade: uma introdução crítica ao planejamento e à gestão urbanas*. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil.

AZIZ ARY, José Carlos. *Surgimento e evolução do planejamento cicloviário no Brasil*. Fortaleza: [s.e.], 2009.

BRASIL. Ministério das Cidades. *1ª Conferência das Cidades*. Conselho das Cidades.

_____. Secretaria Nacional de Transporte e da Mobilidade Urbana. *Convite Seminário "Dia sem Carros"*, 2009a.

_____. Secretaria Nacional de Transporte e da Mobilidade Urbana. *Página de apresentação do Programa Bicicleta Brasil*, [s.d]-e..

_____. Secretaria Nacional de Transporte e da Mobilidade Urbana. *Página inicial da Secretaria*, [s.d]-d.

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

BRASIL. Ministério dos Transportes. Empresa Brasileira de Planejamento de Transportes. *Manual de planejamento cicloviário*, 2001b, 126p.

CALRSSON, Chris. Nowtopia. Porto Alegre, Tomo Editorial, 2014.

CASTRO, Fábio. Especial bicicleta na cidade: atores sociais unem esforços para viabilizar mobilidade alternativa. *Agência Repórter Social*, 8 nov. 2005a.

CHAPADEIRO, Fernando. Limites e possibilidades do planejamento cicloviário: um estudo sobre participação cidadã. Dissertação de Mestrado. UNB, 2011.

DALPIAN, Paulo Roberto. A contra-hegemonia e a resistência ao consumo. Tese de Doutorado. UFRS, 2013.

FALZONI, Renata. *Renata Falzoni*: site oficial, [s.d.].

I-CE. Interface for Cycling Expertise. *Locomotives full steam ahead*. Cycling planning and promotion, v. 1, Utrecht, 2007.

I-CE; GTZ-SUTP. Interface for Cycling Expertise; Sustainable Urban Transport Project from Gesellschaft für Technische Zusammenarbeit. *Cycling-inclusive Policy Development: A Handbook*, The Netherlands, 2009.

LOBO, Fernando José (Zé). *Fernando José Lobo: entrevista e Depoimento*, fev. 2007.

MIRANDA, Antonio. Se eu tivesse que ensinar a projetar ciclovias. Série Cadernos Técnicos da ANTP - Associação Nacional de Transportes Públicos. *Transporte Cicloviário*, São Paulo, v. 7, p. 68 -110, set. 2007b.

CONFERÊNCIA INTERNACIONAL SOBRE O USO DA BICICLETA. *Anais velocity*. Alemanha, 2007.

PAIVA, Reginaldo Assis de. Integração da bicicleta com outros modos de transporte. Sessão Temática 4 - bicicleta e qualidade de vida. In: SEMINÁRIO "A BICICLETA E A PRESADA, Bill. Cicloativismo: a expansão da bicicleta. Transporte Cicloviário. Cadernos Técnicos da ANTP, 2007.

PIVA, André T. Fórum social mundial à pedal. *Revista BikeAction*, n. 55, p. 40-43, 2005b.

_____. Militância sob duas rodas: a bicicleta como símbolo de respeito. *Revista BikeAction*, n. 51, p. 46-49, 2005a.

PRESADA, Bill. Cicloativismo: a expansão da bicicleta. Transporte Cicloviário. Série Cadernos Técnicos da ANTP, v. 7, p. 132-137, 2007.

RAQUEL, Roberta. O papel do cicloativismo na construção de políticas públicas. In anais ENAPEGS. Belém, 2013.

SANTOS e MALTA. O Rio pedala. Rio de Janeiro. Amplifica, 2012.

SGARIONNI, Mariana. Os pioneiros: vá de bicicleta. *Revista Vida Simples*, ed. 5, p. 42-9, set. 2008.

SILVA, CORDEIRO E MELLO, Cedrick. Cicloativismo, disputas políticas e a ditadura do automóvel. In. Anais SBS. Salvador, 2013.

SIRKIS, Alfredo. Construindo as ciclovias cariocas. In: *Ciclovias cariocas*. PREFEITURA DA CIDADE DO RIO DE JANEIRO, 2006.

Janeiro: Instituto Municipal de Urbanismo Pereira Passos, 2006, 188p.

SOARES, André Geraldo. *A natureza, a cultura e eu: ambientalismo e transformação social*. Santa Catarina: Ed. da Univali, 2003, 163p.

_____. *Circuitos de cicloturismo: manual de incentivo e orientação para os municípios brasileiros*. Florianópolis: UDESC/IOESC, 2010a.

Touraine, Alain. *Social Movements, revolution and democracy*. Buffalo, State University of New York Press, 1985.

_____. *Os novos conflitos sociais*. In, Lua Nova – Revista de Cultura e política. São Paulo, 1989.

UCB. União de Ciclistas do Brasil. *Propostas enviadas para o projeto Bicicleta Brasil: avanços e desafios*, out. 2010.

XAVIER, G. N. O desenvolvimento e a inserção da bicicleta na política nacional de mobilidade urbana. Tese de Doutorado. Florianópolis, 2011.