

O CICLOATIVISMO E A CONSTRUÇÃO DA CIDADANIA NO BRASIL

Fernando Henrique Guimarães Barcellos

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. Pesquisas realizadas indicam a ênfase dada ao transporte motorizado, em especial o automóvel, a insatisfação da população com o transporte público, os problemas de saúde e custo financeiro dos engarrafamentos nas médias e grandes cidades, o uso de tecnologias e as lutas políticas na sociedade.¹

No Brasil, o tema da construção da cidadania pelos cicloativistas, proposto pela organização do livro, ganhou ímpeto após a Constituição de 1988, que reconhecia a participação cidadã como central para a construção da democracia no país. Havia esperança que a democratização das instituições melhoraria os problemas nacionais rapidamente. Pensava-se que o fato de termos reconquistado o direito de eleger nossos políticos seria avanço na garantia de liberdade, de participação, de segurança e de justiça social. Mas as coisas não caminharam tão bem como se previa. Pelo contrário. Já passados 30 anos desde o fim da ditadura e os problemas centrais de nossa sociedade continuam sem solução, ou se agravam, ou, quando melhoram, é em ritmo muito lento.

No campo do planejamento cicloviário no Brasil, iniciado na década de 1970, até a última década, pouca coisa havia sido feita. Na maioria dos casos, as vias cicláveis eram desconectadas, sem padronização técnica e, em grande parte, voltadas apenas para o lazer. Nas últimas décadas, cresceu o uso de carros juntamente com o caos urbanos, e as cidades foram feitas dando prioridade a esse modal de transporte. Já nos anos 1990 os cicloativistas perceberam que a mobilização da sociedade, lutando por espaços e interlocuções na sociedade e no poder público, seria um dos caminhos capazes de

¹ O presente artigo é fruto da pesquisa de doutorado em curso no Programa de Pós-graduação em Sociologia e Direito – UFF.

efetivamente interferir na construção de um projeto de cidade mais humana e democrática.

Deste quadro, o artigo busca conhecer papel Cicloativistas por trás das ações do poder público, que nos últimos anos, passou investir mais em transporte ativo (a pé e de bicicleta), absorvendo bandeiras dos cicloativistas. Procura-se 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. O objetivo é mostrar que a UCB e as organizações dos cicloativistas sabem da importância da construção de cidadania participativa, incorporando dinâmicas e bandeiras as suas atividades e campanha.

Formas de organização do cicloativismo

Não há relatos precisos sobre o uso da palavra cicloativismo no Brasil. Na língua inglesa, é conhecido como *Bicycle Advocacy*, o que coloca que o direito e a cidadania estão como tema central. Xavier (2011) foi quem primeiro fez o esforço de resgatar a história do cicloativismo brasileiro. 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 da bicicleta: grupos e associações esportivas, de cicloturismo ou focadas na mobilidade ativa; coletivos em redes, agentes e técnicos de órgãos de governo; técnico profissional ou acadêmico; empresários e Ongs.

Vários foram os “papeis” assumidos nas últimas décadas pelos cicloativistas. Nos anos 1970 e 80, com modernização e reformas do espaço urbano, cicloativistas influenciados pela Conferência de Estocolmo 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 (Barcellos, 2015). 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 melhorar a qualidade das vias urbanas. 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. 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 Transito Brasileiro. Renata e vários Cicloativistas foram recebidos pelo Presidente Fernando Henrique Cardoso. Na ocasião, entregaram bicicleta de criança para Presidente, em sinal e comparação com estagio do uso da bicicleta no Brasil.²

O movimento que mais influenciou adeptos no Brasil foi Massa Crítica, que nasceu em 1992 na cidade norte-americana de São Francisco (Carlsson, 2014). Pesquisas indicam que a Bicletada Massa Critica começou em 2002, na cidade de São Paulo. A Bicletada de São Paulo ganhou força dentro do Instituto de Cultura e Ação Libertaria – ICAL, que tinha nesse momento sua ação focada na “antiglobalização”. O grupo Ciclistas Radicais organizava as atividades³. Entretanto, pesquisando os arquivos de email do Centro de Mídia Independente, foi encontrado panfleto do Massa Critica Blumenau, feito dois anos antes, no ano de 2000. O grupo de e-mails foi criada em 1999. Este dado demonstra que pesquisa ainda precisa ser feita, em especial, sobre o grupo de Ciclistas Radicais, de São Paulo, e o Massa Critica Blumenau dentre outros.

A Bicletada ocorre em muitas cidades brasileiras. Nas entrevistas com lideranças Cicloativistas, podemos perceber que parte deles começou participar ações no Massa Crítica.⁴ De modo geral, onde ocorre bicicletada Massa Crítica 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.

O 1º Encontro Nacional de Cicloativistas foi uma iniciativa da Associação dos Ciclousuários da Grande Florianópolis (VIACICLO), que surgiu em 2001. Segunda Xavier (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 movimentos de várias regiões se unem para a criação da União de Ciclistas do Brasil (UCB). A história da UCB começa em 2005, quando a Viaciclo organiza stand no Fórum Social Mundial, em Porto Alegre (Xavier, 2011). O 2º

² Xavier (2011) e conversa informal do autor com Renata Falzoni no Fórum Mundial da Bicicleta, em Medellín. Renata contou que durante o caminho o grupo tinha que parar e ligar de telefones públicos para a Presidência da Republica, porque ainda não tinham certeza se seriam recebidos.

³ Ortellado, Pablo. Dez anos de Bicletada: memórias da pré-historia. In. <http://www.gpopai.org/ortellado/2012/06/dez-anos-de-bicletada-memorias-da-pre-historia>. Acesso setembro de 2014.

⁴ Entrevista com Andre Soares, Medellin 2015. Entrevista Daniel Guth, Medellin 2015. Entrevista Livia Araujo, Medellin 2015.

Encontro Nacional de Cicloativistas (ou 2ª reunião do Fórum Brasileiro de Mobilidade por Bicicleta) ocorreu em 2006, em São Paulo. O 3º Encontro Nacional de Cicloativistas ocorreu no Rio de Janeiro, em 2007 (Xavier, 2011).

Xavier (2011) destaca que a contribuição da *Interface for Cycling Expertise* (ONG holandesa) ao processo do cicloativismo brasileiro foi marcante. 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.

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. Os encontros seguintes ocorreram em Sorocaba/SP, em 2009 e 2010. Vale destacar que essa cidade, alias, vem se destacando pelo programa de promoção e uso da bicicleta.

Nos últimos anos, dezenas de grupos surgiram no Brasil. Grande parte destes grupos se formou em redes, com organização pela internet, sem legalização, sede e estatuto. Na primeira década desse século, ampliaram-se os movimentos que ultrapassam as fronteiras da nação; são transnacionais. O Brasil organizou as três primeiras versões do Fórum Mundial da Bicicleta, sendo que a quarta edição ocorreu em Medellín, na Colômbia, em 2015. A quinta versão ocorreu no Chile, em 2016.

Os cicloativistas surgem num mundo multidisciplinar, em que os movimentos sociais absorvem vários saberes. Muitas das lideranças cicloativistas circulam pelo Brasil e pelo Mundo, com troca de informações, redes de apoio, debates e congressos. Esse caráter multidisciplinar e cosmopolita marca o cicloativismo desde seu início. Percebe-se que o cicloativismo brasileiro cresceu e se institucionalizou com inserção no poder público e na sociedade em geral. Desde seu nascedouro, o cicloativismo dialogou com as estruturas do estado, criando redes de influência dentro de seus órgãos. Mesmo as organizações cicloativistas criadas, mais recentemente, tentam conciliar participação ampliada com gerenciamento das ações do poder público (Barcellos, 2015).

As formas de ação e bandeiras de luta dos cicloativistas

Como foi possível observar, nos anos de 1980 e 1990 a bicicleta ganhou espaço no centro do debate sobre o meio ambiente, clima e direito a cidade no Brasil e em diversos países do mundo. A Conferência de Estocolmo e a crise do petróleo colocaram

novos desafios e paradigmas para a sociedade. Dentro diversos temas colocados para preservação ambiental e resolução dos problemas enfrentados pelas cidades, cresce a valorização dos deslocamentos realizados por ciclistas e pedestres. No Brasil, a Constituição de 1988 foi outro marco importante no reconhecimento de direitos e da participação cidadã na construção de uma sociedade mais democrática, que acabara de sair de governos militares.

Neste período, os cicloativistas perceberam que embora o planejamento cicloviário viesse ganhando espaço desde a década de 1970, crescendo os olhares dos planejadores urbanos e de transporte, as ações do poder público sempre estiveram aquém de suas possibilidades. Cicloativistas destacam que na década 1990, fica claro que o poder público vinha favorecendo o transporte motorizado individual em detrimento do transporte público e do ativo e não motorizado.⁵ Neste momento, começa surgir um fundamento que norteia o cicloativismo até os dias de hoje: é fundamental e insubstituível a participação da sociedade civil organizada, interferindo efetivamente na construção dos rumos da sociedade. A luta pela lei nas basta. É só a primeira batalha. Depois vem a luta por reconhecimento e implantação dos direitos.

Na década 1990, novas bandeiras e conceitos foram alinhados a valorização dos deslocamentos realizados por ciclistas e pedestres. Neste período, 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). O uso da bicicleta como parte da agenda ambiental ganhou força e nunca mais saiu da pauta dos Cicloativistas. Começaram a surgir os eventos que posteriormente ficaram conhecidos como “Um dia sem carro”.⁶

O evento “Um dia sem carro” começou na Franca, em 1998, e ganhou corpo em todo o mundo. O evento teve 40 mil participantes na cidade de Budapeste, na Hungria, alcançando seu Record mundial neste evento. No Brasil, até os dias de hoje o evento é organizado em várias cidades pelo Brasil. Conta com apoio da UCB e consegue reunir milhares de ciclistas. A Federação de Ciclismo do Estado do Rio de Janeiro é atuante, conseguindo colocar 15 mil ciclistas nas ruas neste evento (Santos e Malta, 2012).

⁵ Conversa informal entre Renata Falzoni e o autor no Fórum Mundial da Bicicleta, em Medellín, 2015.

⁶ O autor apoiou e participou de evento com este caráter na cidade de Niterói em fins dos anos 1990.

A luta contra violência e os atropelamentos, no trânsito, foram bandeiras que começavam a ganhar corpo entre ciclistas neste período. Estas bandeiras ainda são, nos dias de hoje, uma das principais bandeiras dos Cicloativistas. Cicloativistas denunciam que com o crescimento do número de ciclistas, os casos de atropelamento tem aumentado. As denúncias são encaminhadas para o poder público, imprensa, delegacias de polícia e redes sociais. Bicletadas são organizadas nos locais de atropelamento. Campanhas com fotos e depoimento das vítimas se espalham pelas redes.

Neste período, os cicloativistas 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 que trouxe a experiência do Desafio Intermodal pro Brasil em 1993, na cidade do Rio de Janeiro. O nome "Desafio Intermodal" só veio depois, em 2006, e vem de iniciativa feita no exterior com o mesmo propósito. O Desafio Intermodal é uma ferramenta para divulgar a necessidade de alternativas de deslocamentos para os cidadãos. Mais do que medir o tempo dos deslocamentos urbanos à pé, por carro, moto, bicicleta, ônibus entre outros modais interligados, ele mede as diferenças de custo e eficiência dos deslocamentos das pessoas, independente de qual modal. Desde então os resultados tem sido bastante similares: a bicicleta é sempre mais eficiente, econômica e sem emitir poluentes. O desafio Intermodal ocorre até os dias de hoje, e conta com apoio da UCB.⁷

Nos anos que se passaram, as ciclovias e ciclofaixas se consolidam 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. Xavier (2011) com base em documento do Ministério das Cidades, que o evento Um dia sem carro foi o fator gerador da criação do Programa Bicicleta Brasil.

Segundo Xavier (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

⁷ Documentos disponíveis em <http://www.uniaodeciclistas.org.br/biblioteca/desafio/> - Acesso julho de 2016.

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 Bicicultura 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 do Brasil. O Bicicultura Brasil 2008 incluiu a Conferência internacional de Mobilidade e o II encontro da UCB.

A infraestrutura para o uso da bicicleta tem aparecido como problema chave para os Cicloativistas brasileiros. Os Cicloativistas participam de debates acalorados nas redes sociais, com diferentes percepções sobre ciclovias, ciclofaixas e ciclorotas. 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 ciclorotas. Na pesquisa, o que foi possível perceber como consenso é que os Cicloativistas avaliam, de modo geral, que o planejamento cicloviário dos municípios é incipiente, sem diretrizes de conectividade, linearidade, intermodalidade, funcionalidade e hierarquia viária, parâmetros definidos na Política Nacional de Mobilidade Urbana, Lei 12.587, do ano de 2012 (Barcellos, 2015).

O tema ganhou importância dentro do cicloativismo que a UCB criou o Ranking das Administrações Municipais Cicloamigas (RAMC). O objetivo da campanha é lançar, anualmente, uma avaliação sobre as gestões municipais de cidades brasileiras no que diz respeito às ações voltadas para a promoção do uso da bicicleta. Os indicadores contidos no RAMC foram criados a partir da análise, cruzamento e sistematização de vários dados municipais relativos à ciclomobilidade, cada qual com seu peso.⁸

Outra atividade que vem crescendo elaborada pela UCB – União de Ciclistas do Brasil é a campanha Bicicleta nas Eleições nos municípios brasileiros. Ela é baseada em experiências exitosas anteriores que foram executadas em cidades como São Paulo/SP e Curitiba/PR, bem como na campanha com os candidatos à presidência da república em 2014. Na campanha Bicicletas nas eleições 2016, já consta no site da UCB quarenta cidades participando. A ideia principal da campanha é pegar apoio de “prefeitos e prefeitas e também vereadores e vereadoras de todas as cidades brasileiras”. A

⁸ Documentos disponíveis em <http://www.uniaodeciclistas.org.br/atuacao/ramc/> - Acesso julho de 2016.

“Bicicleta nas Eleições contribui para que as organizações de ciclistas adquiram mais experiência em participação política, clareiem para si mesmo as demandas locais e se tornem mais conhecidas pela sociedade”.⁹

No texto descrito acima é possível perceber com uso das palavras “prefeitas” e “vereadoras” que as bandeiras feministas ganham força dentro da UCB. O texto faz questão de destacar a participação de pessoas do gênero feminino nas lutas políticas e culturais propostas. De modo geral, as bandeiras colocadas pelas mulheres dentro do cicloativismo latino americano têm ganhado espaço e eco dentro do movimento. Nos fóruns mundiais da bicicleta, tanto no Brasil quanto no exterior, assim como eventos brasileiros, em especial o Bicicultura, é crescente a ação feminina, com participação na liderança de vários eventos, temas, mesas, conferências e debates.

Os cicloativistas nos últimos anos ampliaram suas alianças com o setor privado. Foram várias ações. Uma delas foi o “Protocolo Brasileiro pela Bicicleta”, acordo multissetorial entre representantes de empresas privadas, do poder público e da sociedade civil organizada, reunidos em Sorocaba-SP, em novembro de 2014. O texto destaca que a bicicleta contribui para a qualidade de vida urbana, para a democratização do espaço público, para a sustentabilidade ambiental, para a diversificação do mercado, para a economia de recursos públicos, para a saúde e para a autonomia de deslocamento das pessoas. Foram muitas as organizações que assinaram o Protocolo. Eles se comprometeram desenvolver ações para promover o uso da bicicleta e sua integração com as demais modalidades de mobilidade ativa e com o transporte coletivo; cumprir a legislação brasileira que regula a tributação, comércio e normas técnicas em toda a cadeia produtiva do ciclismo; cumprir e fazer cumprir a legislação brasileira concernente ao planejamento urbano e de trânsito para a inclusão da ciclomobilidade.¹⁰

O trabalho da União dos Ciclistas Brasileiros (UCB) de organizar e fortalecer as associações que estimulam o uso da bicicleta tem gerado frutos na articulação dos cicloativistas. Atualmente a UCB com 30 associações filiadas e atuantes. Também são próximas de 30 unidades as associações e empresas apoiadoras. O número de sócios individuais chega, aproximadamente, a mil indivíduos. A UCB também vem ampliando

⁹ O autor assistiu a apresentação da campanha que a UCB fez no Fórum Mundial da Bicicleta, em Medellín, no ano de 2015. Documentos disponíveis <http://bicicletanaseleicoes.org.br/>. Acesso em julho de 2016.

¹⁰ Documentos disponíveis em <http://www.uniaodeciclistas.org.br/atuacao/protocolo-bicicleta/>. Acesso julho de 2016.

diálogo com grupos não legalizados, que vem atuando de forma sistemática. Nos últimos anos, muito grupos surgiram. Esta articulação nacional ganhou força em alguns eventos, em especial do Fórum Nordestino da Bicicleta e o Fórum de Bicicletas Manaus, que já vai pra sua quinta edição neste ano de 2016. Outro momento importante de organização e articulação dos cicloativistas foi o evento Bicicultura 2016, que ocorreu na cidade de São Paulo, em maio de 2016. Com apoio e realização das associações locais, como a Ciclocidade, a UCB e o Poder Público, o evento contou com participação de pessoas e grupos de todo o Brasil, especialistas, artistas entre outros.

Outra atividade quem vem ganhando espaço nacional é o Mapa Cicloviário, que tem a organização da UCB e Transporte Ativo, realizadora atividade desde 2012. Na página da UCB, atualmente consta o Mapa Cicloviário de 30 cidades brasileiras. Os Mapas Cicloviários mostram toda a malha cicloviária da cidade, incluindo bicicletários, oficinas e pontos de apoio. Na página consta também tutorial de como fazer o mapa, buscando qualificar e integrar as associações e os grupos com plataformas tecnológicas.

São muitos os objetivos e as diretrizes dos cicloativistas, dentre eles a integração com o transporte ativo com o transporte coletivo. 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. Grande parte dos Cicloativistas brasileiros defende haver moderação de tráfego, com zonas de 30km/h em áreas residenciais. Debatem modificações em interseções e semáforos das vias. Acreditam que toda cidade deve ser provida de estacionamentos para bicicletas de todos os tipos, com especial atenção bicicletas de carga e paraciclos.

O poder público deve disponibilizar acesso sobre tudo que se refira a bicicleta, como mapas, alugueis, estacionamentos, festivais, rotas, campanhas de conscientização. A educação e o treinamento para o uso da bicicleta no trânsito devem fazer parte da educação das crianças. Deve-se reduzir o número de vagas de estacionamentos de carros em áreas centrais da cidade. Estimulam o uso misto do território, com áreas comerciais, de serviços e residenciais. Diferentes grupos de Cicloativistas foram críticos e resistentes ao modelo de cidade global e dos megaeventos.

Os cicloativistas destacam que a participação deve ser entendida como processo contínuo, no qual os diferentes segmentos, integrantes de poder público, entre outros,

tomam parte nos diversos momentos do processo de planejamento e execução (Chapadeiro, 2011). Portanto, a participação deve ser ajustada a cada localidade.

Como foi possível observar, as organizações cicloativistas têm contribuído para mudanças de paradigma dos modelos de nossas cidades, mediante a repactuação na distribuição do espaço urbano, pensando-se prioritariamente nas alternativas de transportes ativos, não motorizados, para a construção de cidades mais humanas.

Referencias bibliográficas

ALCORTA, Arturo. *Relatório do 2º Encontro Nacional de Cicloativismo*, São Paulo: [s.e], 2006, 5p.

BARCELLOS, Fernando. *Cicloativismo e Políticas Públicas no Brasil*. Anais II Encontro Internacional Participação, Democracias e Políticas Públicas. UNICAMP, 2015.

BRASIL. Ministério das Cidades. 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.

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

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 -*Transporte Cicloviário*, São Paulo, v. 7, set. 2007.

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

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

SIRKIS, Alfredo. Construindo as ciclovias cariocas. In: *Ciclovias cariocas*.

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