

MOBILIDADE COMO ATO POLÍTICO

Cicloativismo e a reconfiguração do espaço público

MOBILITY AS A POLITICAL ACT
Cycle activism and the reconfiguration of public space

Denis Ramón Funes Flores¹

Resumo

Este artigo analisa o cicloativismo como prática insurgente frente à hegemonia do urbanismo rodoviarista no contexto do Capitaloceno. A partir de abordagem bibliográfica crítica e análise documental de coletivos como Bike Anjo, CicloCidade, Ameciclo e Pedalinas, investiga-se como essas ações reconfiguram o espaço público por meio de ocupações, bicicletadas e redes de apoio. Os resultados evidenciam que o cicloativismo produz comuns urbanos e tensiona o planejamento oficial, propondo cidades mais justas e ecológicas. Conclui-se que a mobilidade urbana, enquanto ato político, constitui campo fundamental de disputa no Capitaloceno.

Palavras-chave: cicloativismo; Capitaloceno; espaço público; mobilidade urbana; planejamento insurgente.

Abstract

This article examines cycle activism as an insurgent practice that challenges the hegemony of car-centered urbanism within the Capitalocene. Through a critical bibliographic approach and documentary analysis of collectives such as Bike Anjo, CicloCidade, Ameciclo, and Pedalinas, it investigates how these actions reconfigure public space through occupations, mass rides, and support networks. Results show that cycle activism produces urban commons and tensions official planning, proposing more just and ecological cities. The study concludes that urban mobility, as a political act, constitutes a fundamental field of dispute in the Capitalocene.

Keywords: cycle activism; Capitalocene; public space; urban mobility; insurgent planning.

.

Introdução

A crise socioambiental que atravessa o século XXI tem se intensificado de forma dramática nas cidades, territórios onde se condensam as contradições mais agudas do modelo de desenvolvimento capitalista. O espaço urbano, longe de ser apenas cenário, é protagonista na reprodução das desigualdades sociais e ambientais, funcionando como laboratório da acumulação, da segregação e da exclusão. Nesse contexto, o conceito de Capitaloceno, formulado por Moore (2016), emerge como alternativa crítica ao Antropoceno, ao deslocar o foco da “humanidade” genérica para o sistema capitalista como principal responsável pela degradação ecológica e pela crise civilizatória.

O Capitaloceno designa um regime histórico de acumulação que transforma a natureza em mercadoria e submete os territórios urbanos à lógica do lucro (moore, 2016; malm, 2020). Essa lógica se manifesta nas cidades por meio da segregação territorial, da poluição atmosférica e da precarização da mobilidade urbana (harvey, 2012; vasconcellos, 2013). A cidade torna-se, assim, um campo de disputa entre o capital e os corpos que resistem, entre o planejamento hegemônico e as práticas que reivindicam o direito à cidade.

A mobilidade urbana constitui um dos principais vetores dessa disputa. Reconhecida como direito social pela Constituição Federal desde 2015, ela permanece, na prática, como privilégio de poucos. O modelo rodoviarista, centrado no automóvel individual, compromete não apenas a sustentabilidade ambiental, mas também a justiça espacial, ao excluir populações periféricas, racializadas e não motorizadas dos fluxos urbanos (vasconcellos, 2013). A cidade desenhada para o carro acelera a desigualdade, privatiza o espaço público e silencia modos de vida alternativos.

É nesse cenário que emergem práticas insurgentes que desafiam a lógica dominante, entre as quais se destaca o cicloativismo. Mais do que uma defesa da bicicleta como meio de transporte, o cicloativismo constitui um movimento social que articula mobilidade limpa, justiça socioambiental e reapropriação do espaço urbano. Trata-se de uma prática que opera bottom-up, tensionando os limites do planejamento urbano tradicional e propondo novas formas de viver, circular e habitar a cidade (gohn, 2011; miraftab, 2009).

Ao ocupar ruas, promover bicicletadas, criar redes de apoio e pressionar por infraestrutura cicloviária, coletivos como Bike Anjo, CicloCidade, Ameciclo e Pedalinas tornam-se agentes de transformação urbana. Suas ações produzem territórios de reexistência, onde se constroem comuns urbanos e saberes populares que desafiam a lógica da mercantilização. Essas práticas revelam a potência política da mobilidade como ato de resistência ao Capitaloceno.

Este artigo tem como objetivo analisar o cicloativismo como ato político e prática insurgente que reconfigura o espaço público urbano. A partir de uma abordagem bibliográfica crítica e análise documental de coletivos cicloativistas, busca-se compreender como essas ações coletivas desafiam o urbanismo rodoviarista e contribuem para a construção de cidades mais justas, sustentáveis e inclusivas. A pergunta norteadora que guia esta investigação é: como o cicloativismo reconfigura o espaço urbano e desafia a lógica capitalista de mobilidade?

Para responder a essa questão, o artigo está estruturado em quatro seções, além desta introdução e das considerações finais. Na sequência, apresenta-se o referencial teórico, articulando Capitaloceno, mobilidade e insurgência urbana. Em seguida, descreve-se a metodologia de cartografia social e análise documental adotada. Posteriormente,

¹Mestre em Letras pela UFT, educador e linguista especializado no ensino de línguas e no estudo de variações sociolinguísticas. Atualmente leciona na SEDUC-TO, Wizard e IFTO, acumulando experiência em gestão de laboratórios, tradução, interpretação e produção de materiais didáticos. Membro do Núcleo de Estudos da Linguagem (UFT) e fluente em múltiplos idiomas — incluindo LIBRAS —, dedica-se à pesquisa acadêmica e à promoção da educação inclusiva.

analisa-se o urbanismo rodoviarista como expressão da lógica capitalista e, por fim, examinam-se as reconfigurações do espaço público promovidas pelo cicloativismo, com foco nos coletivos estudados.

Referencial teórico

A compreensão da crise socioambiental urbana contemporânea exige uma abordagem crítica que ultrapasse as explicações genéricas do Antropoceno. Embora este conceito tenha se popularizado como marco da era geológica em que as ações humanas impactam decisivamente o sistema Terra, ele é frequentemente acusado de diluir responsabilidades ao atribuir à “humanidade” como um todo os efeitos da degradação ambiental, ignorando as desigualdades estruturais que atravessam esse processo (moore, 2016; malm, 2020).

Nesse sentido, o conceito de Capitaloceno emerge como uma chave teórica mais precisa e politicamente engajada. Cunhado por Jason W. Moore, o termo desloca o foco da espécie humana para o sistema capitalista como principal agente da crise ecológica e da desigualdade socioespacial. O Capitaloceno não designa apenas uma época geológica, mas um regime histórico de acumulação que transforma a natureza em mercadoria, submete os territórios urbanos à lógica do lucro e intensifica a exploração dos corpos racializados, feminilizados e periféricos (moore, 2016; malm, 2020; federici, 2019).

No espaço urbano, essa lógica se materializa por meio de processos de segregação territorial, especulação imobiliária, privatização do espaço público e priorização de infraestruturas voltadas ao transporte motorizado individual. O urbanismo rodoviarista, como modelo dominante de planejamento urbano, consolida uma cidade excludente, poluente e insustentável, onde o automóvel é tratado como protagonista e os modos de mobilidade ativa são marginalizados (vasconcellos, 2013; santos, 2008). A mobilidade urbana, nesse contexto, torna-se um campo de disputa, onde o direito à cidade — conforme formulado por Lefebvre (1968) e retomado por Harvey (2012) — é sistematicamente negado às populações periféricas, que dependem de modos de transporte alternativos e enfrentam barreiras físicas, simbólicas e institucionais para acessar os fluxos urbanos.

É nesse cenário que emergem práticas insurgentes que desafiam a lógica dominante, entre as quais se destaca o cicloativismo. Mais do que uma reivindicação por infraestrutura cicloviária, o cicloativismo constitui uma reconfiguração simbólica e material do espaço urbano, pautada na justiça ambiental, na equidade territorial e na democratização do uso das vias públicas. Trata-se de uma ação coletiva que opera bottom-up, articulando saberes locais, redes de apoio, pedagogias urbanas e estratégias de ocupação que tensionam os limites do planejamento oficial (gohn, 2011; marino, 2022).

O conceito de planejamento insurgente, desenvolvido por Miraftab (2009), é fundamental para compreender essas práticas. Ele se refere a formas de planejamento que emergem fora das instituições formais, impulsionadas por sujeitos marginalizados que resistem à exclusão e constroem alternativas urbanas. Segundo a autora, “o planejamento insurgente opera nas brechas do sistema, criando espaços de possibilidade para aqueles que foram excluídos dos processos decisórios oficiais” (miraftab, 2009, p. 38). Essas práticas insurgentes revelam a potência dos comuns urbanos — espaços, recursos e afetos geridos coletivamente — na construção de cidades mais justas, plurais e sustentáveis (federici, 2019). Os comuns urbanos não são apenas espaços físicos, mas também territórios de solidariedade, cuidado e reexistência, onde se

experimentam formas de vida que escapam à lógica da mercantilização.

Além disso, o cicloativismo dialoga com perspectivas decoloniais, feministas e ecológicas que questionam as estruturas de poder que moldam o espaço urbano. Autoras como hooks (1994) e Segato (2016) apontam para a importância de considerar os corpos dissidentes, os saberes ancestrais e as experiências periféricas na luta por territórios inclusivos. Para hooks (1994, p. 123), “o espaço não é apenas um lugar físico, mas um campo de batalha política onde se disputam significados, pertencimentos e possibilidades de existência”. A bicicleta, nesse sentido, torna-se símbolo de resistência, liberdade e reexistência frente ao Capitaloceno — um veículo que não apenas desloca corpos, mas também ideias, afetos e utopias.

Portanto, o referencial teórico deste artigo articula o Capitaloceno como contexto crítico, o urbanismo rodoviarista como expressão da lógica capitalista, e o cicloativismo como prática insurgente que reivindica o direito à cidade e propõe uma reconfiguração do espaço público. Essa abordagem permite compreender a mobilidade urbana como ato político e campo de disputa fundamental na construção de alternativas para o urbano no século XXI, onde o planejamento não se limita ao desenho técnico da cidade, mas à imaginação coletiva de futuros possíveis.

Metodologia

Este artigo adota uma abordagem metodológica de natureza qualitativa, orientada por um compromisso epistemológico crítico e transdisciplinar. A escolha por esse caminho se fundamenta na necessidade de compreender os sentidos políticos, simbólicos e territoriais atribuídos à mobilidade urbana por coletivos cicloativistas que atuam na reconfiguração do espaço público. A pesquisa bibliográfica crítica constitui o eixo central da investigação, permitindo o aprofundamento teórico sobre o Capitaloceno, os comuns urbanos, o planejamento insurgente e os ativismos urbanos. Segundo Gil (2008), esse tipo de procedimento possibilita a sistematização de saberes já consolidados, ao mesmo tempo em que abre espaço para o diálogo com perspectivas emergentes e para a construção de novas interpretações sobre o fenômeno urbano.

Complementarmente à revisão bibliográfica, foi realizada análise documental de registros públicos e digitais produzidos por coletivos cicloativistas, com destaque para Bike Anjo, CicloCidade, Ameciclo e Pedalinas. Os materiais coletados incluem relatórios de atividades, manifestos, campanhas, vídeos, mapas colaborativos, registros de ocupações urbanas e publicações em redes sociais. Conforme orientações de Lakatos e Marconi (2003), esses documentos foram tratados como fontes primárias de investigação, por revelarem diretamente os discursos, as estratégias de mobilização e as práticas cotidianas dos sujeitos envolvidos. A seleção dos materiais seguiu critérios de relevância temática, representatividade de experiências em diferentes escalas territoriais e alinhamento com perspectivas decoloniais e anticapitalistas, permitindo captar a complexidade das formas de resistência e sua expressão territorial.

A cartografia social foi mobilizada como inspiração metodológica e dispositivo analítico para acompanhar os territórios de resistência construídos pelo cicloativismo. Conforme proposto por Passos, Kastrup e Escóssia (2012), a cartografia ultrapassa a dimensão técnica da representação espacial, constituindo-se como método de pesquisa-intervenção que registra os processos subjetivos, coletivos e instituintes que atravessam o território. Nesse sentido, a análise não se limitou à localização geográfica das ações, mas buscou mapear os fluxos, os afetos, os conflitos e as utopias que atravessam as práticas cicloativistas. Tratou-se, portanto, de uma cartografia viva, que revela os contornos de uma cidade que insiste em ser mais justa, plural e democrática.

A análise dos dados foi orientada por uma perspectiva crítica e interpretativa, buscando identificar os sentidos políticos atribuídos à mobilidade e as estratégias de enfrentamento ao modelo rodoviarista. A triangulação entre referencial teórico, documentos e registros visuais permitiu construir uma leitura aprofundada sobre o cicloativismo como prática insurgente no contexto do Capitaloceno, evidenciando sua potência transformadora na disputa pelo espaço urbano e na construção de alternativas para o futuro das cidades.

Urbanismo rodoviarista: a máquina que engole a cidade

O urbanismo rodoviarista consolidou-se como paradigma dominante na organização das cidades modernas, especialmente a partir da segunda metade do século XX. Essa lógica de planejamento, centrada na fluidez do tráfego motorizado individual, transformou profundamente a morfologia urbana por meio da construção de vias expressas, viadutos, estacionamentos e grandes corredores de circulação. Mais do que uma escolha técnica, tratou-se de um projeto político-econômico que subordinou o desenho da cidade às necessidades do capital industrial e à expansão do consumo de combustíveis fósseis, alinhando-se diretamente à racionalidade extrativista que caracteriza o Capitaloceno (vasconcellos, 2013; moore, 2016).

Como expressão de uma racionalidade que privilegia a velocidade, o isolamento e a fragmentação espacial, esse modelo reconfigura não apenas as ruas, mas também as subjetividades urbanas. Conforme aponta Santos (2008), o espaço é produto de relações sociais, e, nesse sentido, a cidade rodoviarista opera como mecanismo de exclusão, relegando populações de baixa renda, racializadas e não motorizadas a territórios periféricos mal servidos por infraestrutura e transporte público. A priorização do automóvel privatiza de facto o espaço coletivo, convertendo vias públicas em corredores de acumulação e marginalizando os corpos que não se adequam à lógica da motorização individual (harvey, 2012; vasconcellos, 2013).

Do ponto de vista socioambiental, o modelo rodoviarista é um dos principais vetores da crise ecológica urbana contemporânea. A dependência estrutural do petróleo, a emissão contínua de gases de efeito estufa, a impermeabilização do solo, a formação de ilhas de calor e a supressão de áreas verdes constituem impactos diretos dessa matriz de mobilidade (jacobs, 2011; malm, 2020). Tais processos não são acidentes do desenvolvimento, mas resultados previsíveis de um regime histórico que transforma a natureza e o território em mercadorias descartáveis. A cidade desenhada para o carro funciona, portanto, como uma “máquina que engole” não apenas o espaço físico, mas também as possibilidades de convivência, sustentabilidade e justiça territorial.

Diante desse cenário, torna-se urgente recuperar a perspectiva do direito à cidade como prática coletiva e emancipatória. Como destaca Lefebvre (2001, p. 45), “o direito à cidade implica a apropriação coletiva do espaço urbano”, condição que se torna inviável sob um paradigma que prioriza a eficiência do tráfego em detrimento da vida em comum. A hegemonia rodoviarista nega esse direito ao silenciar modos de habitar mais lentos, solidários e ecologicamente integrados, perpetuando a invisibilização de corpos dissidentes e de territorialidades alternativas.

Nesse contexto, a ruptura com a lógica do automóvel exige não apenas mudanças infraestruturais, mas uma transformação epistemológica e política no planejamento urbano. É precisamente nesse território de disputa que o cicloativismo emerge como força de reconfiguração material e simbólica, propondo uma cidade onde a mobilidade seja expressão de cuidado, equidade e reexistência frente ao Capitaloceno.

O cicloativismo como prática insurgente

O cicloativismo configura-se como um movimento social que transcende a reivindicação por infraestrutura cicloviária ou a defesa da bicicleta como mero modal de transporte. Trata-se de uma prática política e cotidiana que articula mobilidade limpa, justiça socioespacial e reapropriação democrática do espaço urbano. Ao ocupar vias, promover pedaladas coletivas e desenvolver redes de solidariedade, esses grupos tensionam os limites do planejamento urbano hegemônico e propõem formas alternativas de habitar e circular na cidade (gohn, 2011; miraftab, 2009).

A análise documental dos registros produzidos por coletivos como BikeAnjo, CicloCidade, Ameciclo e Pedalinas revela padrões de atuação que vão além da mobilização pontual. No caso do Bike Anjo, a documentação de suas oficinas comunitárias e campanhas de sensibilização evidencia uma pedagogia urbana baseada no cuidado, na autonomia técnica e na inclusão de ciclistas iniciantes. Seus materiais publicitários e registros em redes sociais destacam a bicicleta como ferramenta de emancipação e de construção de vínculos comunitários, deslocando o foco do desempenho individual para a convivência coletiva (bike anjo, 2023).

Em São Paulo, a atuação da CicloCidade, documentada em relatórios de incidência política e registros de campanhas públicas, demonstra uma estratégia de diálogo conflituoso com o poder municipal. Entre 2014 e 2016, o coletivo articulou dados técnicos, mobilizações de rua e propostas de desenho urbano que influenciaram diretamente a expansão da malha cicloviária da cidade. Diferentemente de uma abordagem meramente reivindicatória, a documentação do grupo mostra como o cicloativismo incorpora ferramentas de planejamento participativo, transformando a demanda por ciclovias em projeto político de direito à cidade (ciclo cidade, 2016).

Na região Nordeste, o coletivo Ameciclo, sediado em Recife, produziu mapeamentos colaborativos que cartografaram rotas seguras e barreiras urbanas em territórios periféricos. Esses documentos, disponíveis em plataformas digitais e relatórios de atividades, evidenciam como a infraestrutura cicloviária é entendida não como um item de modernização estética, mas como política de equidade territorial. Ao dar visibilidade aos percursos cotidianos de trabalhadores e estudantes das periferias, o grupo desafia a lógica centro-periferia e amplia o acesso à mobilidade ativa como direito social (ameciclo, 2022).

Essas práticas se articulam diretamente com o conceito de planejamento insurgente (miraftab, 2009), que reconhece a potência de ações originadas de sujeitos marginalizados na construção de alternativas urbanas fora dos canais institucionais tradicionais. Simultaneamente, elas materializam os comuns urbanos descritos por Federici (2019): espaços, saberes e afetos geridos coletivamente, que escapam à lógica da mercantilização e da propriedade privada. Oficinas de reparo, bicicletadas noturnas, ciclovias ativadas e redes de apoio tornam-se territórios de reexistência, onde se experimentam modos de vida mais lentos, solidários e ecologicamente integrados.

A dimensão interseccional dessas lutas é particularmente visível na atuação de coletivos como o Pedalinas, que reúne mulheres ciclistas em ações de ocupação e visibilidade. A análise de seus manifestos, registros fotográficos e narrativas em mídias digitais mostra como o ato de pedalar se transforma em gesto de afirmação corporal e enfrentamento às violências de gênero que estruturam o espaço público. Conforme apontam hooks (1994) e Segato (2016), a luta por territórios inclusivos exige o reconhecimento dos corpos dissidentes e a valorização de saberes periféricos. O cicloativismo feminista, nesse sentido, não apenas reivindica vias seguras, mas desnaturaliza a cidade patriarcal e rodoviarista, propondo uma mobilidade atravessada

pelo cuidado, pela escuta e pela diversidade.

Portanto, o cicloativismo deve ser compreendido como prática que não apenas resiste, mas reexiste. Ao transformar o cotidiano urbano por meio de ações autogeridas e descentralizadas, esses movimentos revelam que a mobilidade é um campo de disputa simbólica e material. A bicicleta, nesse contexto, opera como linguagem política, ferramenta de pedagogia urbana e vetor de reconfiguração do espaço público, apontando para a possibilidade de cidades menos centradas no automóvel e mais orientadas pela vida em comum.

Reconfigurações do espaço público: entre o asfalto e a utopia

Historicamente concebido como lugar de encontro, circulação e expressão democrática, o espaço público urbano tem sido progressivamente capturado pela lógica do capital e pela hegemonia do automóvel. Ruas, praças e avenidas, que outrora funcionavam como palcos de convivência e trocas culturais, foram transformadas em corredores de deslocamento acelerado, onde o tempo e o território são subordinados à eficiência, à velocidade e à mercantilização da vida cotidiana (harvey, 2012; moore, 2016). No contexto do Capitaloceno, essa apropriação intensifica a exclusão de corpos dissidentes, periféricos e não motorizados, convertendo o urbano em mercadoria e negando o direito à cidade como prática coletiva e emancipatória (lefebvre, 2001; malm, 2020).

A análise documental e cartográfica das ações cicloativistas revela que essas práticas operam uma reconfiguração simultaneamente material e simbólica do espaço público. O mapeamento colaborativo de rotas, a ocupação performativa de vias e a ativação de praças por meio de bicicletadas não apenas visibilizam a presença da bicicleta, mas ressignificam o território como lugar de cuidado, encontro e produção de comuns urbanos. Os registros coletivos — incluindo mapas digitais, vídeos de ocupações, relatórios de incidência e narrativas em redes sociais — evidenciam como o cicloativismo desafia a segregação espacial ao conectar periferias a centros, criando fluxos alternativos que subvertem a lógica rodoviarista e inauguram novas territorialidades baseadas na lentidão, na acessibilidade e na solidariedade.

Em resposta a essas pressões sociais, diversas cidades brasileiras incorporaram políticas cicloviárias à sua agenda urbana. Conforme apontam Saccaro Junior e Coelho Filho (2017), municípios como São Paulo, Recife, Porto Alegre e Belo Horizonte registraram expansões significativas na implantação de ciclovias, ciclofaixas e sistemas de bicicletas compartilhadas. Em São Paulo, a articulação entre a CicloCidade e a gestão municipal resultou em corredores de mobilidade ativa que, embora incipientes, representam conquistas diretas do ativismo organizado. No Recife, os mapeamentos produzidos pelo Ameciclo influenciaram a alocação de recursos em bairros periféricos, deslocando o eixo tradicional de investimentos cicloviários e ampliando o acesso à mobilidade limpa como política de equidade territorial.

Contudo, essas reconfigurações enfrentam limites estruturais impostos pela lógica neoliberal de produção do espaço. A infraestrutura cicloviária é frequentemente implementada de forma fragmentada, desarticulada do transporte público e concentrada em áreas centrais ou de maior poder aquisitivo, o que pode reforçar desigualdades socioespaciais. Além disso, observa-se uma tendência de mercantilização da prática ciclística, associada a estilos de vida elitizados e ao consumo de equipamentos especializados, esvaziando parcialmente o potencial emancipador do cicloativismo (vasconcellos, 2013; malm, 2020). A utopia ciclável, portanto, não se realiza apenas pela presença de asfalto pintado ou pela instalação de bicicletários, mas pela construção de

uma cidade que reconheça a mobilidade como direito fundamental e o espaço público como bem comum inalienável.

Mais do que uma alternativa técnica, o cicloativismo propõe uma ética e uma estética urbanas distintas. Ele convida a imaginar e construir espaços onde a mobilidade seja expressão de liberdade, onde o tempo urbano seja desacelerado e onde o território seja vivido como lugar de diversidade e cuidado. Entre o asfalto herdado do rodoviarismo e a utopia de uma cidade compartilhada, pedalar torna-se um ato de reexistência e um convite à reinvenção democrática do espaço público.

Considerações finais

Ao longo deste artigo, buscou-se compreender o cicloativismo como prática insurgente que desafia a hegemonia do urbanismo rodoviarista e propõe uma reconfiguração simbólica e material do espaço público urbano. Partindo da crítica ao modelo de cidade centrado no automóvel — expressão territorial da lógica de acumulação e consumo que caracteriza o Capitaloceno (moore, 2016; malm, 2020) —, a análise documental dos coletivos Bike Anjo, CicloCidade, Ameciclo e Pedalinas evidenciou que suas ações produzem comuns urbanos, tensionam o planejamento oficial e articulam mobilidade limpa à justiça socioespacial (gohn, 2011; marino, 2022).

Os resultados indicam que o cicloativismo não se limita à ocupação física das vias, mas opera como dispositivo de transformação territorial. Por meio de pedaladas coletivas, mapeamentos colaborativos e oficinas comunitárias, esses grupos ressignificam o espaço público como território de cuidado, reexistência e produção democrática. A bicicleta, nesse contexto, transcende sua função instrumental para se tornar uma linguagem política que desacelera o tempo urbano, visibiliza corpos marginalizados e confronta a mercantilização da mobilidade. A utopia ciclável, portanto, não se concretiza apenas pela implantação de infraestrutura, mas pela ruptura com a cidade neoliberal e pelo reconhecimento do direito à cidade como prática cotidiana e coletiva (lefebvre, 2001; federici, 2019).

Contudo, os avanços observados enfrentam limites estruturais. A fragmentação das políticas cicloviárias, a concentração de investimentos em áreas centrais e a apropriação mercadológica da bicicleta revelam a persistência de desigualdades socioespaciais. Nesse sentido, a consolidação de uma mobilidade verdadeiramente emancipatória exige a integração entre ativismo de base, planejamento público participativo e políticas de equidade territorial que priorizem as periferias e os corpos historicamente excluídos.

Para futuras pesquisas, recomenda-se o aprofundamento em estudos etnográficos sobre a organização interna dos coletivos, análises cartográficas longitudinais das redes de mobilidade alternativa e investigações sobre os impactos das políticas cicloviárias em territórios racializados e periféricos. É fundamental, ainda, ampliar o diálogo entre saberes acadêmicos e populares, reconhecendo a potência dos comuns urbanos na construção de alternativas concretas ao Capitaloceno. A escuta ativa dos territórios, a valorização de pedagogias insurgentes e a articulação intersetorial entre movimentos sociais constituem caminhos promissores para a reinvenção democrática das cidades.

Finaliza-se este artigo com uma provocação que ecoa a chamada temática desta edição: e se a cidade fosse desenhada a partir da bicicleta e não do carro? Essa interrogação não apenas desafia os paradigmas hegemônicos de planejamento, mas convoca à imaginação radical de futuros urbanos onde a mobilidade seja expressão de liberdade, cuidado e justiça. Pedalar, nesse sentido, é mais do que deslocar-se — é resistir, reivindicar e reinventar o urbano.

Referências

- AMECICLO. *Mapeamentos colaborativos e infraestrutura cicloviária*. Recife, 2022. Disponível em: <https://ameciclo.org>. Acesso em: 9 out. 2025.
- BIKE ANJO. *Quem somos*. São Paulo, 2023. Disponível em: <https://bikeanjo.org>. Acesso em: 9 out. 2025.
- CICLOCIDADE. *Relatórios de incidência política e campanhas*. São Paulo, 2016. Disponível em: <https://ciclocidade.org.br>. Acesso em: 9 out. 2025.
- FEDERICI, Silvia. *O ponto zero da revolução: trabalho doméstico, reprodução e luta feminista*. São Paulo: Elefante, 2019.
- GIL, Antônio Carlos. *Métodos e técnicas de pesquisa social*. 6. ed. São Paulo: Atlas, 2008.
- GOHN, Maria da Glória. *Movimentos sociais e educação*. São Paulo: Cortez, 2011.
- HARVEY, David. *Cidades rebeldes: do direito à cidade à revolução urbana*. São Paulo: Martins Fontes, 2012.
- HOOKS, Bell. *Ensinando a transgredir: a educação como prática da liberdade*. São Paulo: WMF Martins Fontes, 2013.
- JACOBS, Jane. *Morte e vida de grandes cidades*. São Paulo: WMF Martins Fontes, 2011.
- LAKATOS, Eva Maria; MARCONI, Marina de Andrade. *Fundamentos de metodologia científica*. 5. ed. São Paulo: Atlas, 2003.
- LEFEBVRE, Henri. *O direito à cidade*. São Paulo: Centauro, 2001.
- MALM, Andreas. *O progresso do Capitaloceno: sobre natureza e revolução*. São Paulo: Autonomia Literária, 2020.
- MARINO, Filipe. Direito à cidade, mobilidade urbana e cicloativismo no Brasil: um breve panorama. *Coletiva.org*, São Paulo, 2022. Disponível em: <https://www.coletiva.org/dossie-direito-a-cidade-n24-artigo-direito-a-cidade-mobilidade-urbana-e-ciclo-ativismo-no-brasil>. Acesso em: 9 out. 2025.
- MIRAFETAB, Faranak. Insurgent planning: situating radical planning in the global south. *Planning Theory*, v. 8, n. 1, p. 32-50, 2009.
- MOORE, Jason W. O Capitaloceno e a Crise da Civilização Moderna. *Revista Ecologias*, v. 1, n. 1, p. 15-30, 2016.
- PASSOS, Eduardo; KASTRUP, Virgínia; ESCÓSSIA, Lílana. Cartografia: composição de um método. In: PASSOS, Eduardo; KASTRUP, Virgínia; ESCÓSSIA, Lílana (org.). *Pistas do método da cartografia: pesquisa-intervenção e produção de subjetividade*. Porto Alegre: Sulina, 2012. p. 15-30.
- PEDALINAS. *Manifestos e registros digitais*. São Paulo, 2024. Disponível em: <https://pedalinas.org>. Acesso em: 9 out. 2025.

SACCARO JUNIOR, Nilo Luiz; COELHO FILHO, Osmar. *Cidades cicláveis: avanços e desafios das políticas cicloviárias no Brasil*. Brasília: Ipea, 2017. Disponível em: <https://repositorio.ipea.gov.br>. Acesso em: 9 out. 2025.

SANTOS, Milton. *A urbanização brasileira*. São Paulo: Edusp, 2008.

SEGATO, Rita Laura. *La guerra contra las mujeres*. Madrid: Traficantes de Sueños, 2016.

VASCONCELLOS, Eduardo Alcântara de. *Mobilidade urbana e políticas públicas*. São Paulo: Cortez, 2013.