

## O TRANSPORTE ALTERNATIVO NA PROMOÇÃO DA MOBILIDADE URBANA

### ALTERNATIVE TRANSPORT IN PROMOTING THE URBAN MOBILITY

<sup>1</sup>KURIBAYASHI, M. P.; <sup>2</sup>ARANÃO, A.

<sup>1e2</sup>Departamento de Direito – Faculdades Integradas de Ourinhos - FIO/FEMM

#### RESUMO

Desde os tempos antigos, a locomoção e os meios de transporte vêm associados à evolução do homem. Dessa forma, com o desenvolvimento social e tecnológico, mostrou-se necessária a criação de um conjunto de normas que regulamentasse as relações provenientes das vias destinadas a locomoção, com a finalidade de se estabelecer direitos e deveres entre seus utentes. Para tanto, estruturou-se o Código de Trânsito Brasileiro, responsável por promover diretrizes para um trânsito seguro, com fluidez e comodidade, à medida que se estabelece normas de respeito mútuo, colaborando, por consequência, para a promoção da mobilidade. Ante tais proposições, o presente trabalho visa abordar questões cotidianas enfrentadas pelos ciclistas, considerando-se a posição hipossuficiente e vulnerável que ocupa no trânsito brasileiro. Ao transitar pelas vias públicas, observa-se que, embora haja prestação estatal, esta não é feita de forma satisfatória ou eficiente no que tange à infraestrutura da malha cicloviária existente, ficando aquém das expectativas de segurança e funcionalidade. Não obstante a isso, embora o Código de Trânsito preveja a bicicleta como meio de transporte, muitos ainda a vêem como forma de lazer. Tal conduta, proveniente da influência individualista da cultura do automóvel, serve de motivação ao descaso e desrespeito por parte de condutores de veículos automotores. É fato que, na realidade atual do país, a bicicleta se mostra como alternativa viável à problemática da mobilidade urbana, além de contribuir com a preservação do meio ambiente e melhoria da qualidade de vida de uma cidade. Entretanto, os obstáculos na disseminação em massa desse modal ainda se fazem muito presentes, sendo necessárias não só mudanças nas prestações estatais, como também mudanças de cunho social, a fim de que se supere o ideal individualista e se promova a igualdade e respeito, possibilitando um tráfego seguro e igualitário.

**Palavras-chave:** Bicicleta. Transporte Sustentável. Código de Trânsito Brasileiro. Mobilidade Urbana.

#### ABSTRACT

Since ancient times, the movement and transport means are associated with the evolution of man. Thus, with the social and technological development, it has proved necessary to create a set of rules that regulate relations from the traffic routes intended for locomotion, with the aim of establishing rights and duties among its users. Therefore, it is structured the Brazilian Traffic Code, responsible for promoting guidelines for safe transit, fluidly and convenience, as it establishes rules of mutual respect, contributing as a result to promote mobility. Before such propositions, this work aims to address everyday issues faced by cyclists, considering the weak and vulnerable position it occupies in the Brazilian transit. While roaming the roads, it is observed that, although there are state service, this is not done satisfactorily and efficiently with regard to the infrastructure of the existing cycling network, falling short of security and functionality expectations. Notwithstanding this, although the Traffic Code provides for the bicycle as a means of transport, many still see it as a form of leisure. Such conduct, from the individualistic influence of the car culture, serves as motivation to disregard and disrespect on the part of motor vehicle drivers. It is a fact that in the current reality of the country, the bicycle is shown as a viable alternative to the problems of urban mobility, and contributes to preserving the environment and improving the quality of life of a city. However, the obstacles in the mass dissemination of this mean of transport still being very present, requiring not only changes in state services, as well as changes in social nature, in order that to overcome the individualist ideal and promotes equality and respect, allowing a safe and equal traffic.

**Keywords:** Bicycle. Sustainable Transport. Brazilian Traffic Code. Urban Mobility.

## **INTRODUÇÃO**

O Código de Trânsito Brasileiro reconhece a bicicleta como parte integrante do sistema viário, atribuindo direitos e deveres aos ciclistas, bem como aos demais veículos que fazem uso das vias públicas.

A falta de visibilidade e condição de vulnerabilidade não justificam condutas de desrespeito para com os mesmos, uma vez que a legislação prevê condições de igualdade e respeito mútuo.

A condição de vulnerabilidade do ciclista faz parecer necessária a adoção de um sistema segregacional, de exclusão da figura do ciclista, à medida que seria fundamental a construção de vias destinadas ao seu uso específico para que pudesse gozar de proteção e segurança.

Os espaços livres destinados a construção de ciclovias nos grandes centros urbanos são praticamente inexistentes, sendo preciso um olhar diferenciado para a problemática, dando enfoque para mudanças de cunho social a fim de que se promova a integração do ciclista ao sistema viário de forma segura e adequada, através do respeito mútuo.

## **MATERIAL E MÉTODOS**

Para a presente pesquisa foram utilizados obras e artigos referentes ao tema, tais como livros e demais materiais físicos pertinentes ao assunto. Posterior ao recolhimento necessário de informações, foram organizados raciocínios com base na legislação vigente e demais posicionamentos doutrinários específicos. Foram utilizadas, ainda, pesquisas em fontes eletrônicas, disponíveis na internet, de forma complementar aos materiais colecionados, proporcionando a defrontação entre dados tradicionais e eletrônicos.

## **RESULTADOS E DISCUSSÃO**

O comportamento humano nos primórdios terrestres era de constante deslocamento, principal característica dos seres nômades da Era Paleolítica.

A progressiva busca por sobrevivência se deu através dos atos da caça, pesca e alimentos fornecidos pela natureza.

Entretanto, como o continuado desenvolvimento e agrupamento da espécie, na Era Neolítica, o comportamento não mais era de deslocamento, mas sim de estabelecimento. As tribos não necessitavam mais de contínuas viagens para garantir sua sobrevivência, passando a se estabelecerem as margens dos rios, o

que lhes permitiu o aprimoramento de técnicas agrícolas que lhes proporcionaram o crescimento populacional.

Acerca das considerações, Rainer Gonçalves Sousa disserta:

Foi nesse contexto que uma profunda transformação passou a se desenvolver no cotidiano do homem pré-histórico. A observância da própria natureza permitiu que as primeiras técnicas de cultivo agrícola fossem pioneiramente desenvolvidas. Com isso, a garantia de alimento se tornava cada vez mais acessível e a constante necessidade de deslocamento se tornou cada vez menor (2016, p. 01).

Tal evolução incitou a busca por novas terras a fim de expandir os povoados. Referida expansão impulsionada pela evolução nos meios de transporte, principalmente com a adoção transportes marítimos.

Assim, nota-se como o progresso da espécie humana se deu concomitantemente ao desenvolvimento nos meios de locomoção desde os primórdios.

Diante de tal cenário, a necessidade de proteção ao direito de locomoção se evidenciou ao longo da história, encontrando visibilidade mundial através da Revolução Francesa, juntamente com os ideais fundados no princípio da igualdade e garantias individuais.

Assim, ao redor do mundo, diversos foram os documentos assinados que traziam em seu bojo a previsão expressa ou implícita de garantia a tal direito, como, por exemplo, a Constituição da Bolívia, a Constituição da República Italiana, Constituição Espanhola, dentre outros.

Entretanto, destaca-se como um dos documentos mais importantes no que tange as garantias, a Declaração Universal dos Direitos Humanos que traz, em seu art. 13, previsão expressa do direito de ir e vir, salvaguardando a soberania de cada Estado no que tange as suas fronteiras. Leia-se:

1. Toda a pessoa tem o direito de livremente circular e escolher a sua residência no interior de um Estado.
2. Toda a pessoa tem o direito de abandonar o país em que se encontra, incluindo o seu, e o direito de regressar ao seu país.

Já no cenário nacional, vale ressaltar que, tanto as Constituições promulgadas quanto as outorgadas trouxeram o direito de locomoção de forma expressa ou implícita, através das garantias individuais, sofrendo alterações, no entanto, de acordo com o cenário político prevalecente na época, como foi o caso da

Constituição de 1967, que teve influência do golpe militar iniciado em 1964, ocasionando algumas restrições a tal garantia.

Na atual conjuntura, o direito de locomoção é tratado como direito de 1ª dimensão pela doutrina, vez que integra o campo das liberdades individuais.

É tido, ainda, como direito de defesa, à medida que o Estado deve respeitar o espaço da autodeterminação do indivíduo (FACHIN, 2015, p. 242), sendo dotado de efeito *erga omnes*, abrangendo todos aqueles que se encontrarem em território nacional.

Segundo preceitos doutrinários, “J. Cretella Júnior destaca que a locomoção apresenta quatro aspectos: um neutro, o direito de permanecer; três positivos, direito de deslocamento, a pé ou por veículos dentro do território nacional, o de sair e o de entrar no território nacional. É o chamado direito de ir e vir.” (CASSALES, 2014, p. 25).

De acordo com José Afonso da Silva, o direito de locomoção abrange tanto a liberdade de locomoção quanto a circulação. Veja-se:

Direito à circulação é manifestação característica da liberdade de locomoção: direito de ir, vir, ficar, parar, estacionar. O direito de circulação (ou liberdade de circulação) consiste na faculdade de deslocar-se de um ponto para outro pela via pública ou afetada ao uso público. Em tal caso, a utilização da via “não constituirá uma mera possibilidade, mas um poder legal exercitável *erga omnes*” (2010, p. 239).

Na Constituição Federal vigente, encontra disposição no art. 5º, inc. XV, sendo considerado direito relativo, passível de restrições, mas não supressão completa, visto que integra o campo das garantias fundamentais.

Vale a ressalva, ainda, de que é garantia dotada de eficácia vertical e horizontal, à medida que deve estar presente tanto nas relações entre Estado e indivíduo, bem como nas relações entre particulares, sendo o remédio constitucional cabível para sua proteção o *habeas corpus*.

Conjuntamente ao direito de locomoção, diversos foram os tipos de veículos desenvolvidos ao longo dos anos para dar continuidade ao processo histórico de evolução e expansão da raça humana.

Nesse viés, em âmbito mundial, o fim da Segunda Grande Guerra e a reestruturação de algumas economias acarretaram o crescimento da indústria automobilística, promovendo a disseminação da chamada cultura do automóvel.

O planejamento das cidades passou a ser voltado para melhor atender aos carros, que eram tidos como sinônimo de status e conforto.

Já em âmbito nacional, a chegada da indústria automobilística se deu no governo de Juscelino Kubtschek através do plano de crescimento conhecido como “50 anos em 5”.

Os reflexos da cultura do automóvel em território brasileiro se tornaram perceptíveis à medida que as cidades foram se projetando de forma a favorecer o uso dos veículos. Como resultado prático, houve também o aumento do contingente de carros, ocasionando o abarrotamento das vias terrestres.

Criou-se então um paradoxo. O instrumento criado e vendido para proporcionar liberdade de deslocamento e encurtamento de distâncias cria tanta distância quanto a transpõe, ao passo que sua adoção em larga escala resultou em prejuízo à boa fluidez do tráfego e maior dispêndio de tempo.

Acerca do assunto, Roberto da Matta faz a seguinte consideração:

Constata-se que, no Brasil, o transporte de massa mais comum é o automóvel, sendo até mesmo exclusivo em alguns casos, em detrimento de todas as outras formas de condução pública. Com efeito, a violência nas ruas e no trânsito tornou-se mais palpável na medida que elegemos formas individualizadas e pessoais de circulação motorizada, em pleno descaso pelo transporte público ou coletivo [...] (2010, p. 17).

O que se observa são os reflexos da cultura do automóvel, provinda de grande influência americana, e enraizada na cultura brasileira até os dias atuais, gerando o descaso pelo transporte público ou coletivo, que são associados as classes mais baixas, como explanado por Roberto da Matta:

O automóvel é uma opção, diga-se logo, que está em harmonia com o estilo aristocrático de evitar contato com a plebe ignara, o povo pobre, chulo e comum, desde os tempos das liteiras e dos palanquins (2010, p. 15).

Portanto, o que se observa na realidade atual do Brasil é que, antes mesmo de mudanças de cunho tecnológicos ou legislativos, faz-se necessário novo arranjo na ordem social, a fim de superar a ideia individualista de *status* proporcionada pelo uso dos carros.

A estruturação do espaço urbano é importante fator apontado como contribuinte para a permanência do automóvel em detrimento do transporte coletivo ou sustentável. Dessa forma, vale-se ressaltar também que, além da garantia constitucional à liberdade de locomoção, deve-se também fazer menção ao trânsito seguro.

O trânsito seguro demanda reorganização do espaço viário, buscando otimizar o uso das vias públicas, de forma a promover melhores adequações a todos que se utilizam delas, bem como proporcionar e assegurar maior proteção daqueles que se encontram em condições de hipossuficiência no tráfego, como pedestres e ciclistas, promovendo a utilização racional do espaço trafegário.

Roberto da Matta traz à luz a problemática da hierarquização no trânsito, que contrasta com a ideia de igualdade pertinente às vias, que são públicas e podem ser utilizadas por todos.

Dessa forma, o art. 6º, inc. I, do Código de Trânsito Brasileiro, visando a desconstrução de tal problemática, apresenta princípios regedores do trânsito, que dizem respeito a todos aqueles que fizerem uso de suas vias, sem distinção ou hierarquização.

A respeito, Nei Mitidiero Pires assevera:

Trânsito necessariamente seguro, frisamos, imposição social sem dúvida procedente, mas, também, de execução árdua, a mais de todas, não fora a movimentação e imobilização das pessoas, dos veículos e dos animais nas vias terrestres abertas à circulação o acontecimento trivial, comum, mas ordinário, mesmo, dos nossos dias, sobretudo, o gerador de maior perigo e risco ao ser humano. [...] A “questão de fato”, [...] e que precisa ser enfrentada e resolvida, então, é a ocupação dessa dimensão espaço-temporal viária, de forma a que se revele o menos possível perigosa e de risco. E o que se pretende evitar é a insegurança viária, extensivamente, as transgressões às normas de segurança precípuas (2005, p. 63).

Em suma, o trânsito como realidade social já é fenômeno que apresenta vários riscos. Mais perigosa se torna a situação se não observados os dispositivos legais, principalmente àqueles que se encontram em posição de maior vulnerabilidade.

Nesse ponto, Roberto da Matta ressalta a adoção dos automóveis por parte da população, mas a não internalização do sistema de normas de segurança, dando espaço a prática de condutas abusivas por parte de alguns utentes. Veja-se:

Fizemos, então, a ginástica de adotar os “carros”, mas, em compensação, não ensinamos os condutores a internalizar um sistema de normas pra consigo próprios, para com seus veículos e, acima de tudo, para com seus companheiros em movimento: os que estão a sua volta como motoristas condutores ou pedestres (2010, p. 28).

Para além de tal crítica, deve-se atentar ao fato de que a figura do ciclista é trazida como elemento do trânsito pelo CTB. Dessa forma, a importância de um

sistema fundado na igualdade e respeito entre todos os utentes é crucial para que se promova a sociabilidade do espaço urbano viário.

À vista disso, o CTB assim dispôs:

Art. 1º. §2º O trânsito, em condições seguras, é um direito de todos e dever dos órgãos e entidades componentes do Sistema Nacional de Trânsito, a estes cabendo, no âmbito das respectivas competências, adotar as medidas destinadas a assegurar esse direito.

Segundo tal viés, Cássio Mattos Honorato (2011, p. 3-4) interpreta o trânsito seguro como direito de segunda dimensão, dotado de eficácia vertical, à medida que requer conduta positiva do Estado para que haja sua promoção efetiva.

Segundo dados estatísticos, o Brasil ocupa a quinta posição entre os países recordistas em mortes no trânsito, o que demonstra a necessidade de efetivação de tal direito, considerando-se a gravidade das consequências de sua violação.

Não obstante a isso, o art. 29, § 2º, do CTB, traz o princípio da maior vulnerabilidade, onde os veículos de maior porte são responsáveis pelos de menor porte, bem como os motorizados pelos não motorizados, e todos pela incolumidade dos pedestres. Acerca do texto legal, Arnaldo Rizzardo destaca:

Esse dispositivo veio de encontro a uma antiga reivindicação dos usuários das vias, que por vezes são jogados para fora das estradas em decorrência de manobras arriscadas e perigosas dos condutores de veículos maiores, que abusam de sua superioridade física para levar vantagem no trânsito (2010, p. 123).

Tal normatização de um comportamento que deveria estar presente no senso comum se fez necessária considerando a posição de fragilidade que os condutores de veículos de menor porte ocupam.

Isso reflete a imprescindibilidade da mudança no senso cultural que permeia o trânsito, dando ênfase a bilateralidade de deveres, onde Estado e população se comprometem em prol de maior segurança e trafegabilidade no espaço viário.

Não obstante ao trânsito seguro, tem-se ainda disposição legal acerca da distância de proteção a ser considerada no momento da passagem ou ultrapassagem de ciclistas, referida no art. 201 do CTB.

Tal disposição se justifica pela diferença na dinâmica existente entre carros e bicicletas e também para a preservação da integridade física do ciclista. O deslocamento de ar provocado pelo carro, um buraco a ser desviado, ou mesmo o

toque provocado pelo retrovisor no guidão da bicicleta são suficientes para provocar a queda e consequentes prejuízos físicos a quem decide adotar esse modal.

Assim, a inobservância da norma prevê penalidade de multa, sendo considerada infração média.

Não obstante aos riscos à incolumidade pública e à integridade física daqueles de maior vulnerabilidade no tráfego, outro fator de grande importância relacionado ao trânsito brasileiro são os impactos no meio ambiente.

Com o aumento do contingente de veículos, um dos maiores problemas enfrentados na atualidade é a grande quantidade de gases poluentes emitidos na atmosfera.

Assim, concomitante ao art. 225, da Constituição Federal, o CTB também traz disposição que assegura o direito ao meio ambiente sadio, sendo um dos princípios salvaguardados por referido diploma o da preservação, proteção e defesa do meio ambiente. Veja-se:

Art. 1º §5º Os órgãos e entidades de trânsito pertencentes ao Sistema Nacional de Trânsito darão prioridade em suas ações à defesa da vida, nela incluída a preservação da saúde e do meio ambiente.

Por conseguinte, a adoção da bicicleta mostra-se como alternativa viável e benéfica, à medida que contribui não só para o desafogamento das vias, como também, para a redução de gases poluentes, tendo em vista ser veículo movido a propulsão humana e, ainda, atua no combate à poluição sonora e visual dos grandes centros.

Outro fator que deve ser ressaltado diz respeito à mobilidade urbana. O trânsito como fenômeno social promove diversos desdobramentos, de forma que a adoção e uso da bicicleta se encontram diretamente ligados à mobilidade urbana como sendo seu reflexo natural.

Dessa forma, interessante se torna analisá-los em conjunto, uma vez que o revérbero sustentável e benefícios promovidos no desenvolvimento viário são demasiadamente expressivos.

Inicialmente, cumpre salientar que um dos movimentos precursores em prol da mobilidade se deu na Holanda, vanguardista nas lutas dos movimentos da contracultura, nos anos de 1960.

Idealizado por Luud Schimmelpennink, consistia em fornecer à população o denominado transporte branco, a fim de incentivar o uso dos transportes públicos,

desafogar o centro de Amsterdã e colaborar para a diminuição da ameaça automobilística, poluidora dos canais e ruas.

Nesse contexto, foram espalhadas bicicletas pelo centro de Amsterdã, para ficarem a disposição de quem quisesse usá-las. O projeto não durou muito, devido a repressões políticas na época, mas serviu de inspiração para o que hoje é conhecido como sistema de compartilhamento ou aluguel de bicicletas (SCHÖRNER, 2015).

Na atualidade, dentre os principais países adotantes desse sistema estão Índia, China, Noruega, Holanda, entre outros. No Brasil, o sistema de compartilhamento é adotado apenas nas grandes capitais, que dispõem de maiores recursos e enfrentam diariamente o problema da mobilidade.

Em linhas comparativas, uma bicicleta ocupa 10% do espaço de um carro ao estacionar. Juntamente com demais vantagens, esse modal se mostra como uma das soluções mais viáveis à problemática da saturação viária e melhora da qualidade de vida de uma cidade.

Tendo em vista a diversidade de culturas, sistemas e organizações políticas de cada Estado, nota-se que vários são os sistemas cicloviários adotados ao redor do mundo.

Em Amsterdã, por exemplo, a estruturação das malhas cicloviárias demanda recursos econômicos, culturais e políticos que foram sendo trabalhados desde a década de 1950. As vias de circulação de cada modal são discriminadas e muito bem sinalizadas (MORAES, 2011), de forma a destacar os ciclistas do restante do trânsito, realidade geograficamente incabível ao sistema brasileiro, ainda que houvesse vontade política.

Sendo assim, a estrutura adotada pelos norte-americanos se adéqua melhor aos parâmetros brasileiros, vez que propõe a integração da figura do ciclista, compartilhando a faixa de rolagem com demais veículos, sem que haja segregação física daqueles (MORAES, 2011).

Cumprase asseverar que, na legislação atual, a bicicleta é considerada modal integrante das vias de transporte. Entretanto, diversos são os problemas enfrentados quanto da tentativa de interação entre os demais veículos. Muitos são os que ainda vêem a bicicleta como meio de lazer, e não como meio de transporte que é, possibilitando o excesso por parte de condutores de outros modais.

Assim, a idéia de incorporar o ciclista a um sistema cicloviário como o brasileiro pode ser considerada imprudente e sem propósito, devido a questões de cunho cultural e de educação no trânsito.

Acerca das aplicações dos recursos para a efetivação da mobilidade nas grandes cidades, Ugo Nogueira Castañon explana:

A distribuição dos equipamentos relacionados à mobilidade e acessibilidade no meio urbano é definida pelo poder público, conforme fatores políticos de distribuição de poder, recursos financeiros, equipamentos já existentes no momento das decisões, disponibilidade da terra e serviços públicos de infraestrutura como água e esgoto e pelo setor privado que deve atender à legislação de uso e ocupação do solo e fatores de mercado, isto é, pela indicação da rentabilidade dos investimentos. (2011, p. 11)

Não obstante à reduzida quantidade de ciclovias e ciclofaixas nas cidades brasileiras, o que se percebe no país é a falta de diálogo entre os responsáveis pela sua implementação e os próprios ciclistas, através da falta de um sistema unificado de medidas e parâmetros, bem como da otimização e sinalização adequada dos locais destinados a tal serventia.

Sendo assim, é possível perceber que há a prestação estatal no que tange aos serviços cicloviários, mas a mesma não é efetiva, uma vez que não atende às finalidades a que se destinam. Diante de tal proposição, reconhece-se que,

[...] sistemas de mobilidade ineficientes pioram as desigualdades socioespaciais e pressionam as frágeis condições de equilíbrio ambiental no espaço urbano, o que demanda, por parte dos governantes, a adoção de políticas públicas alinhadas com o objetivo maior de se constituir uma mobilidade urbana sustentável do ponto de vista econômico, social e ambiental. (IPEA, 2011, p. 01).

Diante de tal proposição, há que se questionar as vantagens de um serviço prestado à população de forma deficiente. A adoção da bicicleta aponta diversas vantagens não só à saúde daquele que a utiliza como meio de transporte, mas também do meio ambiente relacionado a todos.

Dentre os principais benefícios a serem citados, em pesquisa realizada pela Associação Brasileira dos Fabricantes de Motocicletas, Ciclomotores, Bicicletas e Similares - ABRACICLO (2015, p. 12), destacam-se os benefícios à saúde dos usuários, contribuindo na prevenção da obesidade, hipertensão, baixa do colesterol, estresse, dentre outros.

Tem-se também o benefício econômico, considerando-se que o valor de uma bicicleta é expressivamente mais baixo comparado ao de um automóvel,

principalmente em custos de manutenção. O gasto de um automóvel movido à gasolina equivale a aproximadamente R\$0,73 por quilômetro rodado, enquanto que uma bicicleta custa R\$0,12 na mesma distância (ABRACICLO, 2015), ressalvando-se a dispensa de pagamento com combustível, seguro e Imposto sobre Propriedade de Veículo Automotor (IPVA).

Além dos valores economizados, cita-se também a melhora na produtividade daqueles que decidem ir pedalando. Estudos realizados na Universidade de Bellarmine, nos Estados Unidos, demonstram que a realização de atividade física por 150 minutos por semana colabora na melhoria de 65% da qualidade do sono (RODRIGUES, 2014, p. 01), influenciando também na melhora do humor.

Uma vez que promovido o contato entre cidadão e espaço urbano, este passa a compreender e interagir melhor com seu meio social. A adoção da bicicleta possibilita que o indivíduo deixe o ambiente exclusivo do interior de seu carro e passe a observar e absorver o ambiente urbano como um todo, ajudando na evolução do pensamento individualista que permeia os usuários de veículos automotores.

Em suma, nota-se que, para além da melhora na qualidade de vida, a adoção do transporte sustentável proporciona o exercício de cidadania, à medida que possibilita o contato direto entre o indivíduo e seu meio coletivo, auxiliando na utilização racional do espaço urbano.

Vale frisar, ainda, que, embora sejam muitos os benefícios trazidos pela bicicleta, há fatores subsistentes, de cunho prático, que dificultam sua adoção em larga escala.

A falta de vias destinadas a circulação de bicicletas e a falta de verbas públicas para a execução de projetos geram um antagonismo. A ideia de via relaciona-se à espaço público, destinado a todos aqueles que se encontrarem em atividade de locomoção, promovendo a igualdade. Entretanto, em virtude dos impasses apresentados, o ciclista se vê incomodando o trânsito de forma que o uso das calçadas põe em risco os pedestres e o uso das vias os deixam em condições de vulnerabilidade.

Assim, mais do que melhora nas vias, na sinalização ou legislação, faz-se necessária a conscientização. A adoção de um código mais avançado de nada adianta se a população não corresponder às disposições. Nesse viés, Roberto da Matta expõe:

Também era fundamental ir além de pontos como a continuamente invocada necessidade de forte repressão (prender e tirar a carteira dos maus motoristas, por exemplo), as mais do que utópicas mudanças legislativas, as queixas sobre o estado das ruas, avenidas e estradas defeituosas, cheias de perigosos buracos ou sem calçamento adequado e a ausência de recursos para a modernização de equipamentos urbanos destinados a gerenciar o tráfego. [...] vale muito pouco clamar por novas leis que eventualmente nos levem a um código de trânsito mais adiantado do que o sueco, o alemão, ou o britânico, assim como de nada adianta instalar equipamentos americanos de última geração e transformar nossas ruas em bulevares parisienses sem ter suecos alemães, ingleses, americanos e franceses para transitar nelas, obedecendo e honrando os códigos (2010, p. 12).

Uma das soluções viáveis ao Brasil é a reeducação social, de forma a integrar o ciclista como elemento do trânsito que é, sem a necessidade de sua exclusão através de vias destinadas ao seu uso privativo para que seja respeitado e receba a devida visibilidade.

Dessa forma, antes mesmo do clamor por melhorias na infraestrutura, deve-se atentar a conscientização de que o sujeito ao lado, ainda que figura desconhecida, existe como cidadão, sendo o respeito um exercício de cidadania, e não uma opção.

Isso reflete um dos princípios mais importantes trazidos pelo Código de Trânsito, como assevera Nei Mitidiero Pires (2005, p. 66), qual seja o princípio da confiança, onde se pressupõe respeito mútuo entre os utentes e também às normas de trânsito, tendo em vista a posição de igualdade ocupada por todos.

Destarte, o cicloativismo atua como uma das soluções alternativas para a sociedade moderna. Como atividade de militância em diversos seguimentos sociais (XAVIER, 2011, p. 210), busca melhores condições para o uso da bicicleta. Apesar de todos os problemas enfrentados pelos movimentos sociais, são eles ainda os principais responsáveis por mudanças na consciência crítica social.

Destaca-se, também, a adoção de bicicletários. Deve haver estudos prévios acerca da viabilidade de cada setor, dando-se preferência a pontos estratégicos como perto de shoppings, bancos, prédios públicos, comércio em geral, além de locais próximos a pontos de ônibus e metrô, a fim de promover a integração entre transporte coletivo e sustentável.

No que tange a melhoria e aumento das ciclovias e ciclofaixas, é necessário, também, que se realizem estudos precedentes às obras, para que haja máxima efetivação na prestação estatal. Não basta a simples construção de ciclovias e ciclofaixas, deve haver efetividade na disponibilização destas, através de estudo de rotas e pesquisas no campo prático, a fim de promover a otimização das verbas

públicas no que tange a sua aplicação, oferecendo prestações de qualidade, de forma à tratar e integrar o ciclista de maneira digna e igualitária ao trânsito.

## CONCLUSÕES

Mais do que melhorias na infraestrutura da malha cicloviária, é necessária a reeducação e conscientização acerca do trânsito brasileiro, com a finalidade de promover o respeito mútuo entre os utentes, efetivando-se os princípios regentes da legislação e promovendo a integração do ciclista de forma segura.

A prestação estatal deve atender aos anseios sociais, uma vez que o fornecimento de um serviço deficiente equivale a uma não prestação, à medida que não se têm efetivadas as garantias trazidas pela legislação vigente.

É necessário que a população tenha conhecimento das leis que a ampara, como forma de promover um trânsito consciente, seguro e de respeito para todos os seus utentes.

## REFERÊNCIAS

ABRACICLO. **O uso de bicicleta no Brasil: qual o melhor modelo de incentivos?** Documento eletrônico (online), Disponível na internet via < <https://drive.google.com/folderview?id=0ByXblivD1esJUK1sbS11RzR4ZVU&usp=sharing> >. Acesso em: 03/08/2016.

CASSALES, Luíza Dias. **OPINIÃO: O direito de ir e vir e suas limitações.** Documento eletrônico (online), Disponível na Internet via < <http://www.douranews.com.br/opiniao/item/73012-opini%C3%A3o-o-direito-de-ir-e-vir-e-as-suas-limita%C3%A7%C3%B5es?tmpl=component&print=1> >. Acesso em: 23/07/2016.

CASTAÑON, Ugo Nogueira. **Uma Proposta de Mobilidade Sustentável: O uso da bicicleta na cidade de Juiz de Fora.** Rio de Janeiro: UFRJ/COPPE, 2011.

FACHIN, Zulmar. **Curso de Direito Constitucional.** Rio de Janeiro: Forense, 2015.

HONORATO, Cássio Mattos. **Trânsito Seguro: Direito Fundamental de Segunda Dimensão.** Documento eletrônico (online), Disponível na Internet via < [http://www.stf.jus.br/arquivo/cms/processoAudienciaPublicaAdin4103/anexo/TRAN\\_SITO\\_SEGURO\\_Direito\\_Fundamental\\_\\_CASSIO\\_HONORATO\\_\\_Texto\\_impreso\\_RT\\_911\\_em\\_Set\\_2011.pdf](http://www.stf.jus.br/arquivo/cms/processoAudienciaPublicaAdin4103/anexo/TRAN_SITO_SEGURO_Direito_Fundamental__CASSIO_HONORATO__Texto_impreso_RT_911_em_Set_2011.pdf) >. Acesso em: 23/07/2016.

MATTA, Roberto da. **Fé em Deus e pé na tábua, ou, Como e por que o trânsito enloucece no Brasil.** Rio de Janeiro: Rocco, 2010.

MITIDIERO, Nei Pires. **Comentários ao Código de Trânsito Brasileiro: (direito de trânsito e direito administrativo de trânsito).** Rio de Janeiro: Forense, 2005.

MORAES, Sérgio. **Planejamento, desigualdade e o uso de bicicletas nas cidades brasileiras**. Documento eletrônico (online), Disponível na Internet via < <http://urbanidades.arq.br/2011/03/planejamento-desigualdade-e-o-uso-de-bicicletas-nas-cidades-brasileiras/> >. Acesso em: 04/08/2016.

RIZZARDO, Arnaldo. **Comentários ao Código de Trânsito Brasileiro**. São Paulo: Revista dos Tribunais, 2010.

RODRIGUES, Anna Carolina. **5 razões para adotar a bike**. Documento eletrônico (online), Disponível na Internet via < <http://planetasustentavel.abril.com.br/noticia/atitude/cinco-razoes-para-adotar-a-bike-827389.shtml> >. Acesso em: 04/08/2016.

SCHÖRNER, Anderson Ricardo. **Plano das Bicicletas Brancas**. Documento eletrônico (online), Disponível na Internet via < [http://www.revistabicicleta.com.br/bicicleta.php?plano\\_das\\_bicicletas\\_branças&id=4623262](http://www.revistabicicleta.com.br/bicicleta.php?plano_das_bicicletas_branças&id=4623262) >. Acesso em: 04/08/2016.

SILVA, José Afonso da. **Curso de Direito Constitucional Positivo**. São Paulo: Malheiros Editores, 2010.

SOUSA, Rainer Gonçalves. **Revolução Neolítica**. Documento eletrônico (online), Disponível na Internet via < <http://mundoeducacao.bol.uol.com.br/historiageral/revolucao-neolitica.htm> >. Acesso em: 25/07/2016.

XAVIER, Giselle Nocetti Ammon. **O Desenvolvimento e a Inserção da Bicicleta na Política de Mobilidade Urbana Brasileira**. Documento eletrônico (online), Disponível na Internet via < <https://repositorio.ufsc.br/bitstream/handle/123456789/95554/297106.pdf?sequence=1&isAllowed=y> >. Acesso em: 05/08/2016.