

O papel da bicicleta na reconfiguração da cidade: disputas pelo espaço urbano em Campos dos Goytacazes/RJ

Laura Sousa^a, Mayara Souza^b, Danielly Aliprandi^c

Instituto Federal Fluminense, Programa de Pós-graduação em Arquitetura e Urbanismo (PPGAU/IFF),
Campos dos Goytacazes, RJ, Brasil.

^a E-mail: laura.manhaes@gsuite.iff.edu.br

^b E-mail: mayara.borges@gsuite.iff.edu.br

^c E-mail: danielly.aliprandi@iff.edu.br

Submetido em 31 de julho de 2025. Aceito em 30 de setembro de 2025.
<https://doi.org/10.47235/rmu.v13i2.495>

Resumo. A expansão urbana desordenada no Brasil aprofunda desigualdades socioespaciais e restringe o direito à cidade, reforçando um modelo rodoviarista que marginaliza a bicicleta, apesar de sua acessibilidade e eficiência. A carência de infraestrutura adequada contribui para o subaproveitamento deste modal, configurando um problema que se reflete na própria morfologia urbana e na disputa pelos espaços que compõem o tecido social. O objeto de estudo foi o distrito sede do município de Campos dos Goytacazes, na região norte do Rio de Janeiro/Brasil, o objetivo é analisar a relação entre as recentes expansões da malha cicloviária, a população atendida e os conflitos emergentes a partir dessas mudanças morfológicas. A metodologia aplicada no estudo foi a revisão e interpretação de documentos, dados oficiais sobre o perfil dos usuários de bicicleta e registros veiculados a mídia. Desenvolvidas em três etapas: o levantamento das estruturas cicloviárias após a implementação do Plano de Mobilidade Urbana Sustentável; a análise dos locais de implantação; e, a avaliação da relação entre a população e as transformações na morfologia viária. Os resultados evidenciam um conflito pela apropriação diferenciada do espaço urbano, nessa perspectiva, o planejamento urbano pode atuar tanto como ferramenta de resistência como instrumento de reprodução das desigualdades existentes.

Palavras-chave. mobilidade, desigualdade socioespacial, infraestrutura cicloviária, planejamento urbano

Introdução: Cidade, bicicleta e conflitos socioespaciais na mobilidade urbana

A forma como as cidades brasileiras têm crescido nas últimas décadas tem gerado desafios significativos para a mobilidade urbana, aprofundando desigualdades socioespaciais e restringindo o direito à cidade. Esse processo, marcado por uma urbanização acelerada e pela priorização da infraestrutura voltada ao transporte motorizado individual, produziu uma lógica excludente de organização do espaço,

refletida na fragmentação territorial e na hierarquização dos acessos. Como resultado, as populações mais vulneráveis, dependentes do transporte coletivo e dos modos ativos de deslocamento, enfrentam maiores dificuldades de mobilidade cotidiana, o que intensifica barreiras de acesso a oportunidades e serviços essenciais (Harvey, 2012; Santos, 2008; Caribé, 2021).

Em um cenário historicamente dominado pela priorização do transporte motorizado individual e por um modelo rodoviarista

consolidado, alternativas sustentáveis como a bicicleta são frequentemente marginalizadas, apesar de suas vantagens em termos de acessibilidade, eficiência e responsabilidade ambiental (Vasconcellos, 2013). A hegemonia do automóvel na ocupação do espaço público reflete uma lógica que perpetua desigualdades, os incentivos fiscais e políticas públicas voltadas para a expansão da indústria automobilística consolidaram um modelo de desenvolvimento urbano que prioriza o deslocamento individual motorizado em detrimento da humanização das cidades.

Essa cultura do automóvel, associada ao status social e à percepção de superioridade dos seus usuários em relação a outros modais, contribui para a resistência à adoção de soluções sustentáveis e para a marginalização de iniciativas voltadas à mobilidade ativa. Para Lefebvre (1991, p.112), o automóvel constitui um emblema de posição social e prestígio, associado a múltiplas camadas simbólicas — conforto, poder, velocidade e distinção. O autor observa que, nesse objeto, condensam-se elementos de sonho e representação social e afirma que:

O veículo automóvel não se reduz a um objeto material dotado de uma certa tecnicidade, meio e lugar socioeconômico, portador de exigências e de pressões. O automóvel dá lugar às hierarquias: a hierarquia perceptível e sensível (tamanho, potência, preço) e se desdobra numa hierarquia mais complexa e mais sutil, a das performances. (Lefebvre, 1991, p. 111).

A carência de infraestrutura adequada para o uso da bicicleta, como ciclovias seguras e sistemas de integração com outros modais de transporte, contribui para o subaproveitamento deste meio de transporte (Silva & Silveira, 2021). Esse problema se reflete diretamente na morfologia urbana, onde a disputa pelo espaço público se intensifica, evidenciando uma assimetria na destinação e uso do território urbano (Rolnik, 2015). Como resultado, pedestres e ciclistas permanecem em posição de vulnerabilidade em um ambiente urbano predominantemente voltado para os veículos motorizados.

A ausência de planejamento para a mobilidade ativa resulta em vias inadequadas, falta de bicicletários e interações inseguras entre modais, elevando o risco de acidentes.

Como meio acessível e econômico, a bicicleta atua não apenas como transporte, mas como ferramenta de inclusão social e reconfiguração urbana (Gehl, 2013), desafiando a lógica centrada no automóvel e contribuindo para cidades mais democráticas.

A cidade é, antes de tudo, um espaço de disputa. Como afirma Lefebvre (2001), o espaço urbano é uma construção social permeada por práticas cotidianas, interesses econômicos e relações de poder. A apropriação desigual do território expressa os conflitos da urbanização capitalista, onde o acesso à moradia, mobilidade e serviços depende da posição social. As resistências cotidianas — como caminhar ou pedalar por espaços hostis — revelam a luta silenciosa pelo direito à cidade, ainda em disputa a partir das margens (Harvey, 2012).

Compreender as lutas pelo espaço urbano exige atenção às práticas e sujeitos que cotidianamente ressignificam a cidade. A bicicleta, nesse contexto, torna-se um instrumento político de resistência à urbanização neoliberal, que, como observa Rolnik (2015), marginaliza corpos dissidentes e prioriza a lógica automobilística. O ciclista popular, ao ocupar o espaço urbano, confronta essa estrutura excludente e propõe uma estética mais inclusiva e solidária. Pensar a mobilidade ativa, assim, é refletir sobre justiça espacial e reconhecer os conflitos urbanos como parte constitutiva do processo de produção do espaço.

No contexto brasileiro, a migração do campo para a cidade, especialmente a partir da segunda metade do século XX, contribuiu para a expansão desordenada dos centros urbanos, tornando-os mais densos e socialmente fragmentados (Maricato, 2011). O município de Campos dos Goytacazes (Figura 1), localizado na região norte do Rio de Janeiro/Brasil, é um reflexo desse processo, tendo vivenciado um intenso fluxo migratório em decorrência do declínio das atividades agropecuárias. A expansão da mancha urbana, com o crescimento de áreas periféricas cada vez mais distantes, aliada ao inchaço populacional e à insuficiência de um planejamento adequado, resultou na degradação da infraestrutura urbana, ampliando os desafios relacionados à mobilidade. A crescente dependência do

transporte motorizado individual contribuiu para o aumento dos congestionamentos, além de reforçar a exclusão daqueles que não

possuem acesso a esse meio de transporte (Vasconcellos, 2013).



Figura 1. Localização do Município (fonte: elaborado pelas autoras)

O presente estudo tem como recorte de análise o distrito sede do município de Campos dos Goytacazes (Figura 2). A cidade, conhecida como Planície Goitacá (Vale, 2020), possui um relevo favorável para o uso da bicicleta, o que a torna um território propício para o desenvolvimento de políticas voltadas para a mobilidade ativa. A recente expansão da infraestrutura cicloviária na cidade ilustra tanto os desafios quanto as oportunidades para ressignificar dinâmicas urbanas historicamente enraizadas em uma matriz viária voltada ao transporte motorizado individual.

A mobilidade urbana tem ganhado destaque nas agendas públicas em diferentes níveis federativos, especialmente com o avanço das políticas de mobilidade sustentável impulsionadas pelo Ministério das Cidades. A promulgação da Lei nº 12.587/2012 — Política Nacional de Mobilidade Urbana — conferiu aos municípios a responsabilidade pelo planejamento e gestão da mobilidade em seus territórios, estabelecendo a obrigatoriedade de elaboração de planos específicos para cidades com mais de 20 mil habitantes, com vistas à integração entre transporte e ordenamento territorial (Brasil, 2012).

A crescente ineficiência do modelo rodoviarista, baseado no transporte individual motorizado, tem impulsionado cidades a

adotarem alternativas mais sustentáveis. Redução de automóveis, integração dos transportes coletivos e expansão das redes cicloviárias são estratégias consolidadas no planejamento urbano contemporâneo. Nesse contexto, Trigueiro (2016, p. 8) afirma que:

Interligar os diferentes modais de transporte emprestando organicidade ao planejamento é outro traço comum a essas cidades que, sem exceção, abriram caminho para as bicicletas. A “magrela” jamais será a solução para todos os problemas de mobilidade, mas sem dúvida alguma, a melhoria da mobilidade passa por ela (Trigueiro, 2016, p. 8).

A bicicleta começa a ganhar destaque no contexto do planejamento de trânsito e transporte das cidades, especialmente com sua inserção na Política Nacional de Mobilidade Urbana (PNMU), reforçando seu papel no discurso de sustentabilidade adotado por diferentes atores urbanos. Apesar dos avanços normativos, a implementação de medidas concretas ainda enfrenta entraves políticos, econômicos e culturais, o que exige um esforço contínuo para consolidar uma agenda de mobilidade ativa efetiva e transformadora.

A promulgação da Lei Municipal 9.137 de 11 de abril de 2022, que instituiu o Plano de Mobilidade Urbana Sustentável de Campos dos Goytacazes (PLAMOBUS), representou um marco no redirecionamento das políticas de

mobilidade local, ao incorporar a bicicleta como componente estratégico da malha urbana. Esse planejamento fortalece a ideia de que a cidade deve ser compartilhada, acessível e acolhedora para todos os modos de transporte. A partir do PLAMOB, novas

ciclovias e ciclofaixas começaram a ser implementadas mais intensamente na cidade, promovendo assim uma mudança de significativa na estrutura viária (Câmara Municipal de Campos dos Goytacazes, 2022).

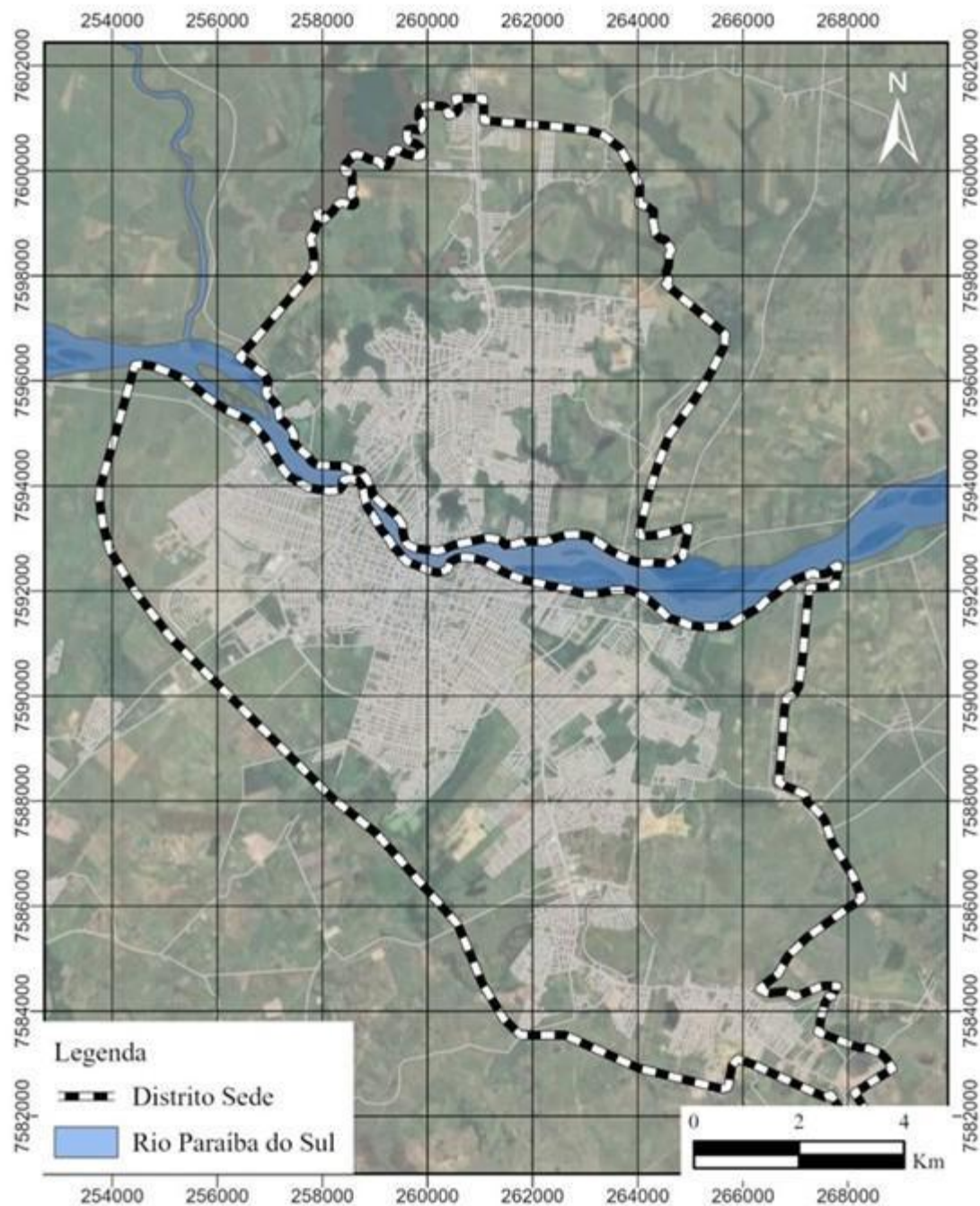


Figura 2. Localização do Distrito Sede (fonte: elaborado pelas autoras)

Nos últimos anos, diferentes segmentos da sociedade têm trazido à tona importantes reflexões sobre a mobilidade urbana, com destaque crescente para o transporte ativo, que gradualmente conquista espaço no debate público. Segundo Vale e Tavares (2020), é

fundamental reconhecer que boa parte do conhecimento produzido sobre transporte ativo no Brasil resulta das lutas empreendidas por organizações da sociedade civil em defesa da mobilidade por bicicleta.

A recente ampliação da infraestrutura cicloviária em Campos dos Goytacazes tem gerado reações divergentes, evidenciando conflitos relacionados à apropriação do espaço urbano e à resistência às mudanças na lógica viária tradicionalmente centrada no automóvel. Essas tensões motivaram a presente pesquisa, cujo objetivo é analisar a relação entre as novas ciclovias implantadas, a população atendida e os conflitos decorrentes dessas intervenções. O método adotado baseia-se na análise morfológica do espaço urbano, com a utilização de documentos oficiais (cartografias, legislação, dados sobre o perfil dos ciclistas) e registros midiáticos. A investigação foi organizada em três etapas: levantamento das estruturas implantadas após o Plano de Mobilidade Urbana Sustentável; análise espacial dos locais de implantação em relação ao perfil socioeconômico dos moradores; e avaliação das transformações morfológicas e seus impactos socioespaciais.

A Implantação de Ciclovias e Ciclofaixas em Campos dos Goytacazes/RJ – Brasil: Conflitos Urbanos e a Disputa pelo Espaço

A reconfiguração dos espaços urbanos por meio da implementação de infraestrutura cicloviária tem se consolidado como um cenário oportuno para a análise de conflitos territoriais, sobretudo em cidades médias brasileiras. No município de Campos dos Goytacazes/RJ – Brasil, cuja topografia predominantemente plana favorece o uso da bicicleta, a recente implantação de ciclovias e ciclofaixas revelou disputas entre diferentes grupos sociais, refletindo interesses divergentes sobre o uso do espaço público.

O Plano de Mobilidade Urbana Sustentável (PLANMOBS) orienta-se por diretrizes que buscam promover uma mobilidade inclusiva, equitativa e sustentável. Entre seus objetivos gerais, destacam-se a priorização dos transportes coletivos e não motorizados, a redução das desigualdades sociais, a ampliação do acesso a serviços básicos, a melhoria da acessibilidade urbana e a mitigação dos impactos ambientais e socioeconômicos dos deslocamentos, conforme trecho da legislação abaixo:

Art.6º. O PLANMOBS possui como objetivos gerais: I- Proporcionar o acesso amplo e igualitário ao espaço da cidade,

priorizando os meios de transporte coletivos e não motorizados, de forma inclusiva; II- Contribuir para a redução das desigualdades e para a promoção da inclusão social; III- promover o acesso aos equipamentos de serviços básicos e sociais; IV- Proporcionar melhoria das condições da cidade no que se refere à acessibilidade, desenho universal e à mobilidade; V- Promover o desenvolvimento com a mitigação dos custos ambientais e socioeconômicos dos deslocamentos de pessoas e cargas no município; VI- Consolidar a gestão participativa como instrumento de garantia da construção contínua do aprimoramento da mobilidade (PLANMOBS, 2022, p.3)

Após a aprovação do Plano de Mobilidade Urbana Sustentável de Campos dos Goytacazes (PLANMOBS), em 2022, a cidade começou a dar passos mais consistentes na construção de uma mobilidade ativa e inclusiva. Uma das mudanças mais visíveis foi a expansão da malha cicloviária, que passou de cerca de 40 km para 51 km em pouco mais de um ano, chegando a mais de 60 km até 2024, além de implementações auxiliares como bicicletários, informações de rotas e outras sinalizações, conforme informações fornecidas pelo Instituto Municipal de Trânsito e Transporte – IMTT, e divulgadas pela imprensa local (Ururau, 2022; 2024).

Entre as intervenções, destaca-se a implantação de uma nova ciclofaixa em uma via estratégica que conecta regiões importantes da cidade, incluindo o acesso ao novo campus da Universidade Federal Fluminense (UFF), recentemente inaugurado, e que se integra a outras vias já adaptadas para bicicletas (Ururau, 2024). Reformas em ciclovias incluíram barreiras de proteção, rebaixamento de passagens e reforço na sinalização, aumentando a segurança (Ururau, 2022). Também foram instalados cerca de 800 paraciclos em parceria com o consórcio intermunicipal (O Dia, 2024). Tais ações evidenciam a aplicação prática do PLANMOBS na valorização da bicicleta. No entanto, as mudanças geraram resistência de moradores, comerciantes e motoristas, principalmente em vias de alto fluxo e relevância econômica.

Entre os principais pontos de contestação, destacam-se a redução de vagas de

estacionamento, o bloqueio parcial de acessos a garagens residenciais e a suposta inadequação dos dispositivos físicos de separação (como tachões), utilizados para demarcar as ciclofaixas. De acordo com os opositores, esses elementos teriam contribuído para a desvalorização comercial de determinados pontos, além de comprometer a logística de carga e descarga nos estabelecimentos locais (Folha1, 2023).

Por sua vez, o poder público, representado pelo Instituto Municipal de Trânsito e Transporte (IMTT), justifica a legitimidade das intervenções com base na normativa federal, especialmente a Resolução nº 843/2021 do Conselho Nacional de Trânsito (Contran). Segundo Nelson Godar, o presidente do IMTT – no período de 2021 a 2024 – a estrutura cicloviária atende às diretrizes técnicas vigentes e tem por objetivo reordenar os fluxos urbanos de maneira mais equitativa, garantindo segurança e acessibilidade aos ciclistas, historicamente negligenciados no planejamento viário da cidade (J3 News, 2024).

Esse contexto revela uma tensão entre o modelo urbano centrado na motorização individual – dominante nas políticas públicas ao longo do século XX – e uma nova agenda pautada na sustentabilidade e na democratização do espaço urbano. A resistência à infraestrutura cicloviária está profundamente enraizada na cultura automobilística e na priorização histórica dos fluxos motorizados em detrimento da mobilidade ativa (Gehl, 2010; Vasconcellos, 2021).

A reação à implantação das ciclofaixas em Campos dos Goytacazes revela uma disputa simbólica pelo direito à cidade, além do conflito técnico sobre o uso do espaço viário. Para Lefebvre (2001), o espaço urbano é resultado de negociações sociais, e a presença da bicicleta desafia as lógicas tradicionais de circulação e apropriação territorial. O corpo técnico da prefeitura destaca, em entrevistas locais, a importância de complementar as ciclovias com sinalização adequada, campanhas de conscientização e participação popular no planejamento. A falta desses elementos compromete a eficácia e aceitação das medidas, perpetuando o conflito como parte do cotidiano urbano (J3 News, 2024).

Por fim, estudos como o de Souza (2023), ao investigarem os desafios e potencialidades do uso da bicicleta em Campos dos Goytacazes, indicam que o incentivo à mobilidade ativa demanda um ecossistema urbano integrado, que articule políticas de transporte, uso do solo, educação e inclusão social. A infraestrutura cicloviária, embora essencial, representa apenas uma das camadas desse sistema, cuja consolidação depende de planejamento de longo prazo e de uma gestão democrática e participativa.

Leituras do território: infraestrutura cicloviária, morfologia urbana e perfil dos usuários

A expansão da malha cicloviária em Campos dos Goytacazes, especialmente após a implementação do Plano de Mobilidade Urbana Sustentável (PLANMOBS), evidencia mudanças significativas na configuração do espaço urbano. Esse processo acompanha uma tendência observada em várias cidades brasileiras, nas quais a mobilidade ativa vem sendo incorporada como elemento estruturante do território (Vasconcellos, 2021; IPEA, 2019). No entanto, em Campos, a distribuição dessas infraestruturas ainda reflete desigualdades históricas na ocupação do solo, revelando um descompasso entre a morfologia urbana e a lógica de conectividade necessária ao pleno funcionamento do sistema cicloviário.

O uso cotidiano da bicicleta também evidencia diferentes formas de apropriação do espaço público, atravessadas por questões sociais e econômicas. A bicicleta não é apenas uma escolha modal, mas muitas vezes uma necessidade, expressando a relação dos sujeitos com a cidade (Gehl, 2010; Silva e Silva, 2022). A mobilidade por bicicleta, nesse contexto, envolve dimensões práticas, simbólicas e territoriais.

Este capítulo analisa como a urbanização dispersa e o planejamento excludente influenciam a implantação e o uso das ciclovias em Campos dos Goytacazes. A investigação articula a forma urbana, o traçado das vias e o perfil socioespacial dos usuários, com base em análises morfológicas e na interpretação de cartografias, legislação, mídia local e dados oficiais.

Levantamento das infraestruturas após a implementação do PLANMOBS

Para a análise da malha cicloviária de Campos dos Goytacazes, foi realizada uma leitura crítica do Plano de Mobilidade Urbana Sustentável (PLANMOBS), com foco na expansão e qualificação da infraestrutura cicloviária. Contudo, o plano apresenta diretrizes genéricas, sem detalhamento técnico sobre sua execução. Por ter sido elaborado como um plano diretivo, o PLANMOBS não define cronogramas, fontes de financiamento, etapas de implantação ou responsabilidades institucionais, o que dificulta o monitoramento e a avaliação da implementação. Essa lacuna compromete a clareza sobre prioridades e a logística das intervenções.

No que se refere especificamente ao ciclista, a análise identificou que o PLANMOBS trata do tema apenas nos artigos 11 e 12, onde se estabelece que o Instituto Municipal de Trânsito e Transporte (IMTT) é o órgão responsável pela implantação da malha cicloviária integrada. Esses artigos elencam elementos essenciais da infraestrutura — como pavimento regular, iluminação, arborização, bicicletários e integração com outros modais —, mas não avançam em termos de detalhamento técnico ou planejamento local adaptado à realidade urbana de Campos dos Goytacazes. As especificações seguem as normativas do Conselho Nacional de Trânsito (CONTRAN), sem indicar estratégias de implementação próprias ou articuladas com as demais políticas urbanas.

Com o intuito de identificar a estrutura cicloviária existente e projetada, foi analisado o "Anexo 1 – Mapa Cicloviário", parte integrante do plano. A partir desse documento, realizou-se um comparativo das vias que já possuem infraestrutura cicloviária e daquelas com previsão de implantação futura. Os dados indicam uma proposta de aumento superior a 178,1% na extensão da malha cicloviária anterior ao plano, o que sinaliza um interesse da área técnica municipal em promover melhorias no sistema de mobilidade por bicicleta.

A proposta de expansão apresentada no plano considera três tipologias de infraestrutura cicloviária: ciclofaixa, ciclorrota e ciclovia.

Cada uma apresenta características próprias de segregação, segurança e integração ao sistema viário, sendo suas definições detalhadas a seguir conforme consta no Plano de Mobilidade Urbana Sustentável.

- XV - CICLOFAIXA: espaço destinado à circulação de bicicletas, contíguo à pista de rolamento de veículos, sendo dela separado por pintura e/ou dispositivos delimitadores;
- XVI - CICLORROTA ou ROTA DE BICICLETA: via com velocidade máxima reduzida, características de volume de tráfego baixo e com sinalização específica, indicando o compartilhamento do espaço viário entre veículos motorizados e bicicletas, criando condições favoráveis para sua circulação, interligando ciclovias, ciclofaixas e pontos de interesse;
- XVII - CICLOVIA: espaço destinado à circulação exclusiva de bicicletas, segregada da via pública de tráfego motorizado e da área destinada a pedestres; (PLANMOBS, 2022).

Analisando-se os dados e mapa do PLANMOBS, observa-se que há uma previsão de expansão significativa da infraestrutura cicloviária no município. O plano estipula, por meio do Anexo I (Figura 3) a implementação de aproximadamente 3 km de ciclovias, 42 km de ciclofaixas e 33 km de ciclorrota. Tais metas indicam uma intenção de ampliar de forma robusta a rede destinada à mobilidade ativa, em especial ao uso da bicicleta como meio de transporte cotidiano, promovendo maior capilaridade territorial.

Considerando que o PLANMOBS foi elaborado em abril de 2022, outra análise realizada foi a comparação entre as propostas de expansão e o que se encontra executado atualmente – levantamento realizado por meio de visitas *in loco* e do software Google Earth –, a fim de verificar em que medida as propostas começaram a se materializar. Para isso, foi elaborado um novo mapa (Figura 4), comparando a malha cicloviária proposta pelo plano com aquela efetivamente executada até o presente momento, o foco dessa etapa metodológica recaiu sobre a identificação das intervenções já realizadas. A partir desse levantamento, verificou-se que houve uma expansão significativa da malha cicloviária do município, sobretudo no que se refere às ciclofaixas. O aumento da extensão da rede cicloviária oferece melhores condições para o deslocamento ativo, especialmente para os

usuários que dependem da bicicleta como meio de transporte principal, conforme levantamento apresentado no Quadro 1, abaixo.

No entanto, ao se observar com maior atenção a distribuição espacial dessa expansão, evidencia-se uma concentração notável dos investimentos na área central da cidade. Cerca de 90% da infraestrutura ciclovitária executada após o plano localiza-se na região central, onde, além da expansão linear, foi promovida uma reestruturação significativa da malha já existente. Por outro lado, nas regiões periféricas, a ampliação foi pouco expressiva, restringindo-se à requalificação de apenas três infraestruturas previamente implantadas. Cabe destacar, ainda, que parte das

intervenções realizadas no centro da cidade ocorreu em vias que sequer estavam previstas no PLANMOBS, o que demonstra uma certa flexibilidade – ou até desvio – na priorização das ações propostas.

Dessa forma, embora o PLANMOBS represente um instrumento fundamental para orientar a política de mobilidade urbana, e as metas previstas estejam, em parte, sendo colocadas em prática, a ausência de um plano de ação estruturado gera incertezas quanto aos critérios que orientam a execução das obras. A falta de clareza sobre os mecanismos de priorização e a desigualdade territorial na distribuição das infraestruturas levantam questionamentos sobre como os fundos públicos vêm sendo empregados.

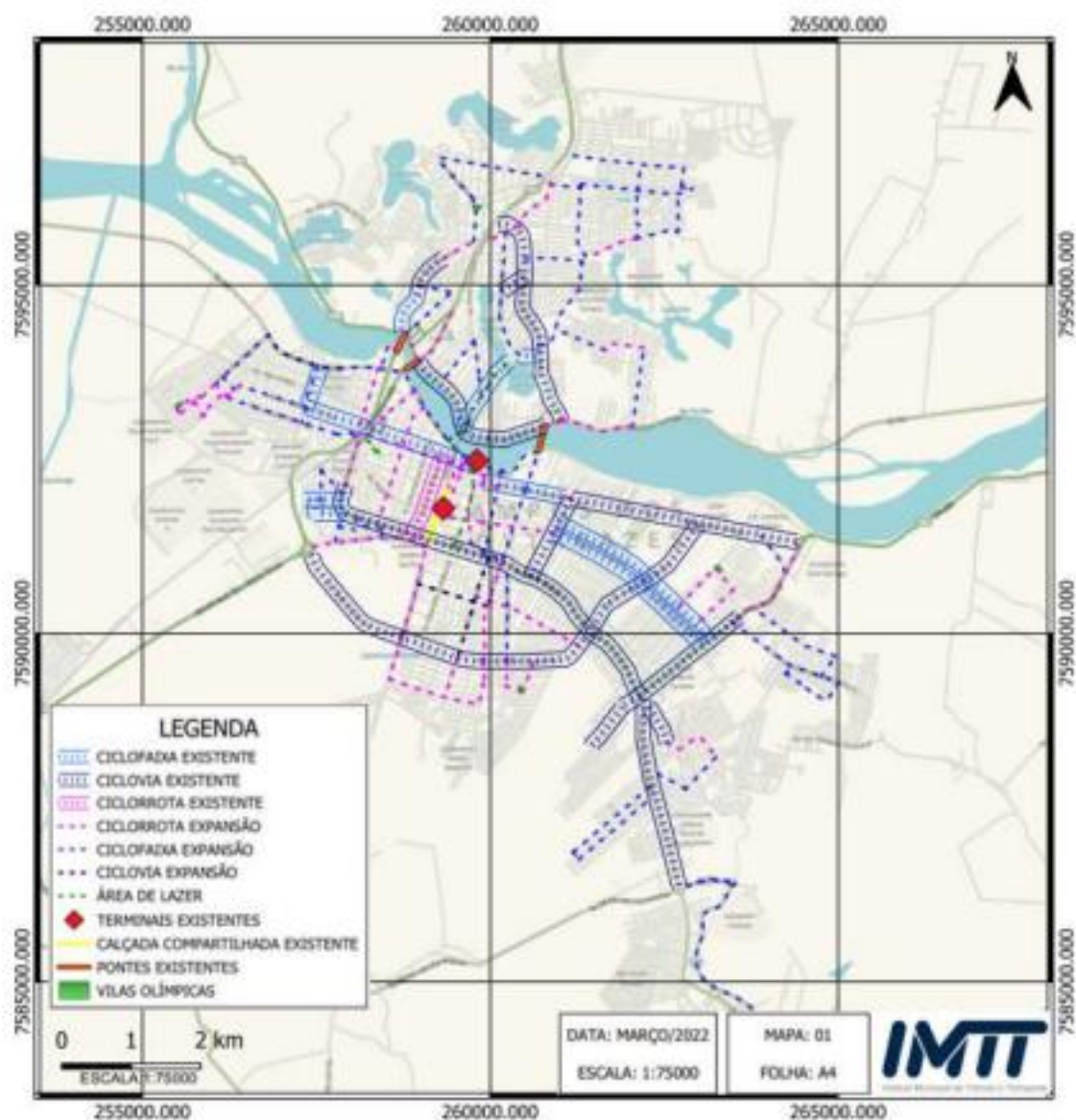


Figura 3. Mapa Ciclovitário (fonte: PLANMOBS)

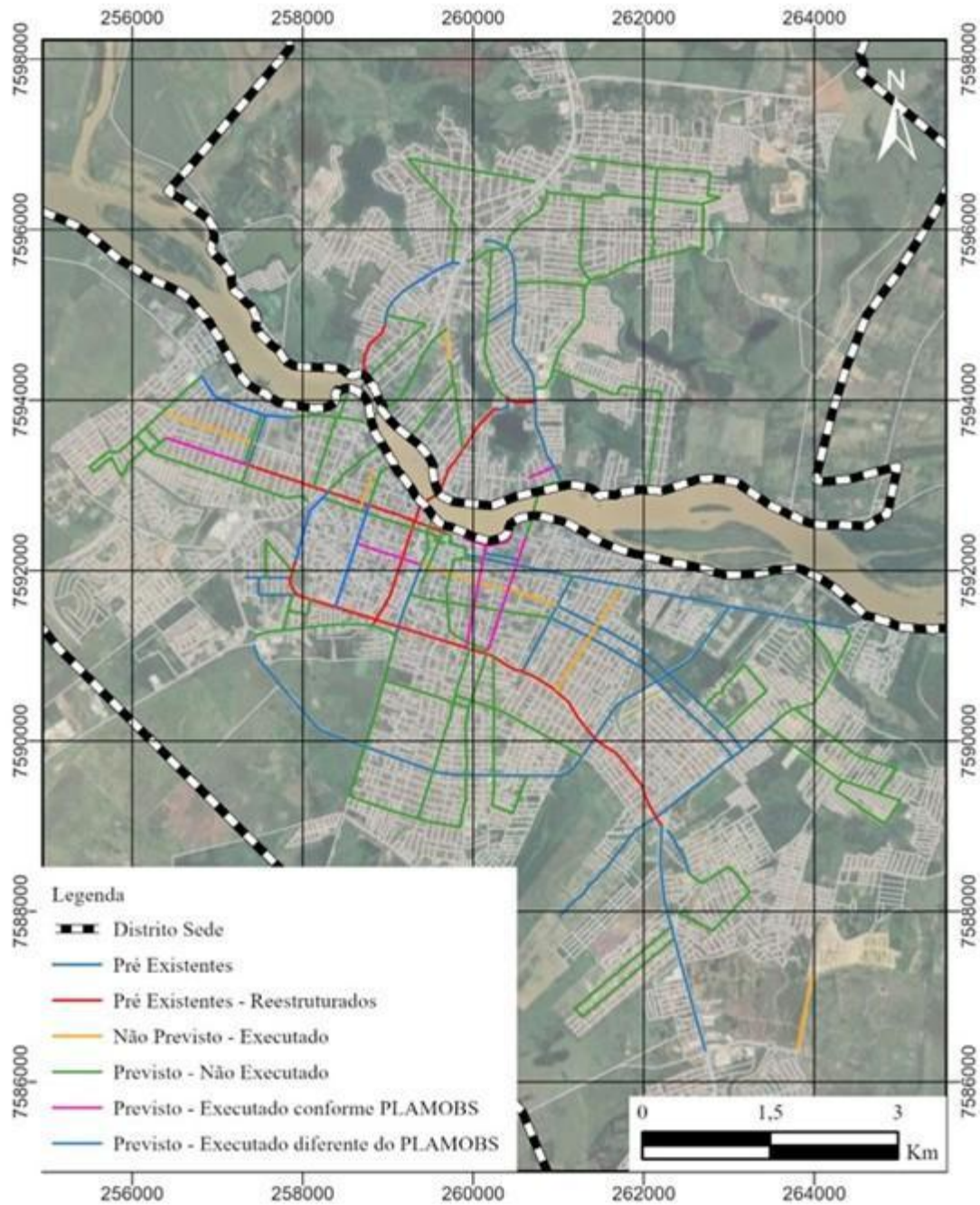


Figura 4. Malha Ciclovitária Levantamento Atual (fonte: elaborado pelas autoras)

Quadro 1. Levantamento da Estrutura atual (fonte: elaborado pelas autoras)

Levantamento da Estrutura Atual	Comprimento
Executado – Conforme PLAMOBS	5.558,46 km
Executado – Infraestrutura Diferente do PLAMOBS	3.667,98 km
Executado – Não Previsto no PLAMOBS	3.907,77 km
Não Executado	69.431,86 km
Pré Existentes	30.721,41 km
Pré Existentes - Reestruturados	13.746,94 km

Perfil dos usuários e desigualdades territoriais: locais de implantação X dados socioeconômicos e perfil dos ciclistas

A análise da distribuição da infraestrutura cicloviária em cidades brasileiras exige mais do que um olhar descritivo sobre o traçado urbano: requer uma abordagem integrada que considere os sujeitos que se apropriam desses espaços, os territórios que habitam e as dinâmicas sociais que moldam as escolhas do planejamento urbano. No contexto de Campos dos Goytacazes, essa perspectiva ganha ainda mais relevância diante de um cenário marcado por desigualdades territoriais históricas, urbanização dispersa e centralidades fragmentadas.

Este subitem analisa a implantação de ciclovias e ciclofaixas em Campos dos Goytacazes à luz da distribuição de renda por região, defendendo que políticas de mobilidade ativa devem priorizar territórios onde a bicicleta é necessidade, não opção. Como destacam Vasconcellos (2021) e Harvey (2012), o planejamento urbano deve promover justiça espacial, especialmente ao tratar de modais sustentáveis e acessíveis. Nesse sentido, a análise aqui desenvolvida confronta os dados do perfil dos ciclistas, extraídos da Pesquisa Nacional Perfil do Ciclista 2024, organizada pela Transporte Ativo, colaboração técnica do Observatório das Metrópoles e apoio de uma extensa rede de organizações colaboradoras que mobilizou mais de 250 pesquisadores para realizar

11.956 entrevistas, em 18 cidades de diferentes regiões brasileiras, incluindo Campos dos Goytacazes.

O cenário reforça a necessidade de redesenhar a malha cicloviária com base nos fluxos pendulares reais, conectando periferias às centralidades com segurança e equidade. Ao integrar planejamento urbano e diagnóstico socioeconômico, busca-se evidenciar as limitações do modelo atual e oferecer subsídios para uma mobilidade mais inclusiva e democrática em Campos dos Goytacazes.

A leitura do perfil dos usuários de bicicleta em Campos dos Goytacazes revela um quadro marcadamente popular e periférico da mobilidade ativa no município. Segundo a Pesquisa Nacional Perfil do Ciclista 2024, realizada com 1.002 entrevistados na cidade, mais de 80% dos ciclistas utilizam a bicicleta há mais de cinco anos e 59,2% pedalam cinco dias por semana, majoritariamente para fins de deslocamento ao trabalho (79,8%) e, em menor proporção, para estudo (21,3%) e compras (58,9%).

Esses dados demonstram que, em Campos, a bicicleta não é apenas uma alternativa de lazer ou de mobilidade sustentável, mas um instrumento cotidiano de sobrevivência e acesso a direitos básicos. Ainda segundo a pesquisa, mais de 80% dos ciclistas possuem renda de até dois salários-mínimos e 60,9% têm apenas o ensino médio completo, conforme a Figura 5, abaixo.

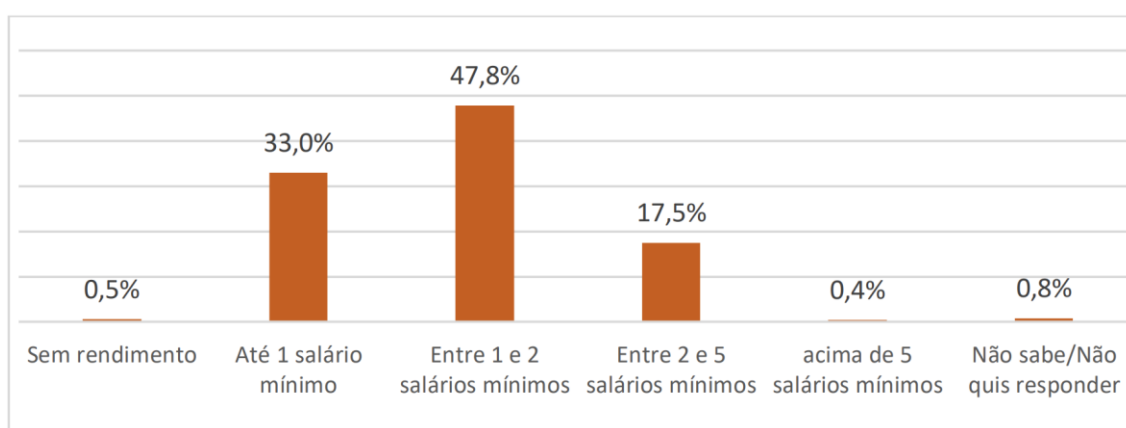


Figura 5. Renda mensal declarada pelos entrevistados (fonte: Transporte Ativo, 2024)

Isso corrobora as análises de Vasconcellos (2021), que apontam a forte correlação entre uso da bicicleta e vulnerabilidade econômica, sobretudo em contextos urbanos periféricos, onde o transporte público é insuficiente e o automóvel é financeiramente inacessível.

Além disso, o perfil etário reforça a predominância da juventude e da população economicamente ativa no uso desse modal: 70,2% dos usuários estão entre 20 e 39 anos, conforme a Figura 6, abaixo:

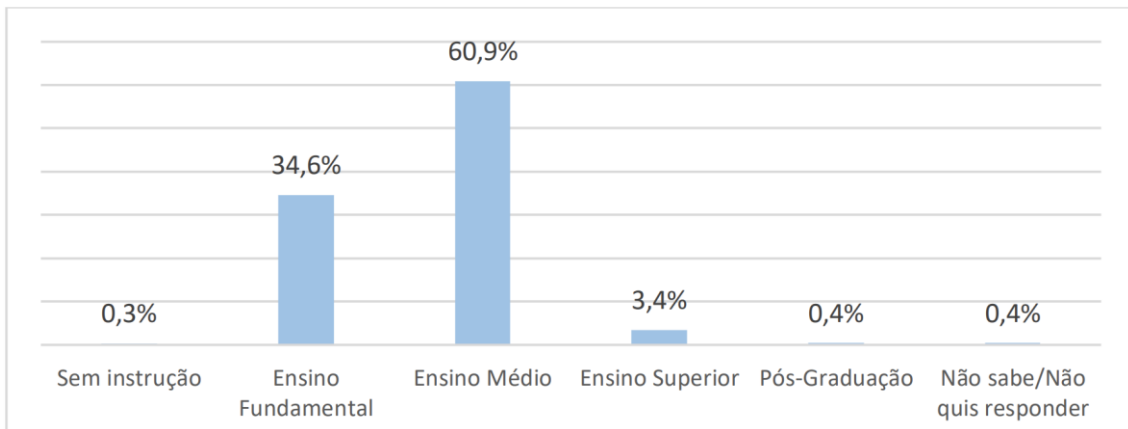


Figura 6. Nível de escolaridade declarado pelos entrevistados (fonte: Transporte Ativo, 2024)

Em termos raciais, destaca-se a expressiva presença de pessoas pretas e pardas, que juntas somam quase 60% dos ciclistas entrevistados (Figura 7), o que aponta para

uma sobreposição entre raça, classe e modal utilizado, conforme discutido por Silva e Silva (2022).

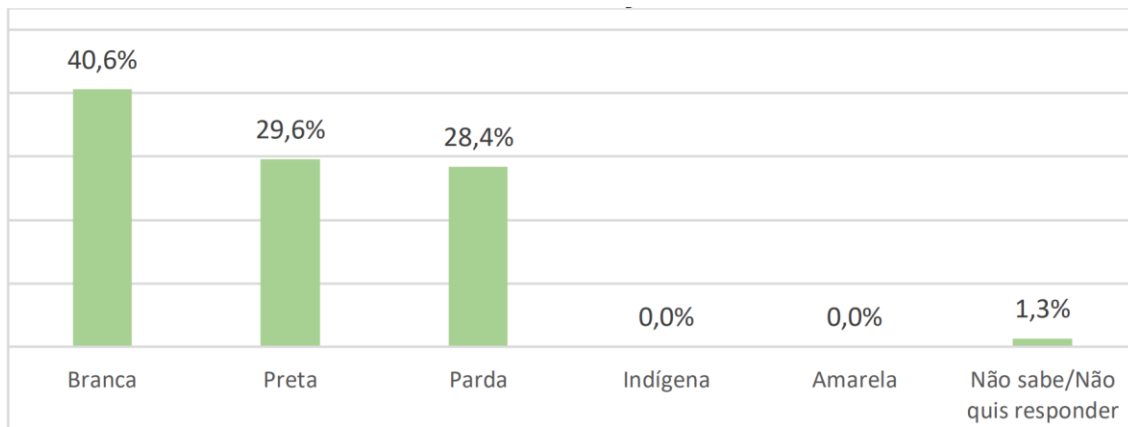


Figura 7. Proporção de entrevistados segundo cor/raça (fonte: Transporte Ativo, 2024)

Esses dados revelam que a mobilidade por bicicleta em Campos dos Goytacazes está profundamente enraizada em realidades socioespaciais desiguais. A justaposição entre a distribuição da renda média mensal e a implantação da malha cicloviária em Campos dos Goytacazes revela um cenário emblemático das contradições do planejamento urbano contemporâneo em cidades médias brasileiras.

A leitura combinada dos dois mapas apresentados — o primeiro, representando a segmentação socioespacial por faixa de renda; o segundo, detalhando a localização das ciclovias e ciclofaixas previstas e executadas — permite identificar um descompasso crítico entre demanda social e ação institucional.

Observa-se que a maior concentração da infraestrutura cicloviária — destacada nos traçados azul, verde e vermelho — está localizada principalmente nas regiões centrais

da cidade, que também correspondem a áreas com renda média mais elevada, conforme indicado pelas faixas mais escuras do primeiro mapa (com rendas superiores a R\$ 2.185,18 mensais). Embora essas regiões desempenhem um papel relevante na conexão da malha urbana e possam ser intensamente utilizadas por ciclistas, elas não contemplam plenamente os territórios periféricos, onde a bicicleta é, muitas vezes, o principal meio de transporte para populações de baixa renda. De acordo com a Pesquisa Nacional Perfil do Ciclista 2024, mais de 80% dos usuários do modal em Campos dos Goytacazes pertencem a esse grupo social. Nesse sentido, a efetividade da malha cicloviária depende também da sua expansão e integração com essas áreas periféricas, garantindo acesso equitativo e funcionalidade ao sistema como um todo.

Em contrapartida, bairros periféricos como Guarus, Parque Santa Rosa, Esplanada e

partes da Baixada Campista — identificáveis nas zonas mais claras do primeiro mapa, com rendas abaixo de R\$ 1.356,82 — apresentam baixíssima cobertura cicloviária, ou mesmo ausência completa de infraestrutura dedicada. Isso revela uma tendência recorrente nas políticas de mobilidade: o atendimento às regiões centrais ou “visíveis”, em detrimento dos territórios mais afastados, onde as condições de deslocamento são mais precárias e a dependência da bicicleta é mais acentuada. Trata-se, portanto, de uma urbanização que naturaliza o privilégio espacial e restringe o direito à cidade.

Essa lógica reitera o que Lefebvre (2001) denuncia como apropriação desigual do espaço urbano, um espaço produzido socialmente, mas cuja materialidade favorece certos grupos em detrimento de outros. Ao negligenciar as áreas de menor renda na distribuição das ciclovias, o planejamento cicloviário de Campos dos Goytacazes, ainda que tecnicamente estruturado, reproduz desigualdades históricas de acesso ao território urbano, contrariando os princípios da equidade territorial e da justiça espacial defendidos por autores como Harvey (2012) e Soja (2010).

Para que a bicicleta seja efetivamente reconhecida como instrumento de inclusão social e democratização do espaço urbano (Gehl, 2010; Vasconcellos, 2021), sua infraestrutura deve ser implantada de forma coerente com as realidades locais. No entanto, a aplicação dos recursos em Campos dos Goytacazes revela uma priorização de áreas centrais e de maior renda, em detrimento das periferias onde a bicicleta é usada por necessidade. Embora o Plano de Mobilidade preveja expansão da malha cicloviária, a execução favorece espaços de maior visibilidade política, refletindo uma lógica de valorização simbólica e seletiva do território, como aponta Lefebvre (2001).

A implantação de infraestrutura cicloviária nas áreas centrais é estratégica, pois essas regiões concentram serviços e destinos cotidianos dos ciclistas das periferias. Garantir segurança nesses trajetos é essencial para viabilizar os fluxos pendulares. A crítica não está na presença de ciclovias nos centros, mas na falta de continuidade e equilíbrio territorial, que compromete a lógica de rede e

a equidade no acesso à cidade.

Esse desequilíbrio revela um viés estrutural das políticas de mobilidade: os investimentos priorizam áreas de maior prestígio simbólico ou econômico, em vez das regiões com maior demanda. Com isso, a infraestrutura cicloviária acaba reforçando a visibilidade institucional da gestão, em vez de transformar efetivamente as condições de deslocamento dos que mais dependem da bicicleta.

Portanto, o cruzamento entre os dados socioeconômicos e a geografia das ciclovias implantadas não apenas revela os limites do modelo vigente, mas também evidencia a superficialidade na execução do planejamento, que acaba por comprometer os princípios de justiça territorial e equidade social. Essa desconexão entre o que foi idealizado e o que foi efetivamente implementado reforça a urgência de um olhar mais comprometido e inclusivo na operacionalização das políticas públicas, garantindo que as intervenções urbanas atendam verdadeiramente às necessidades dos territórios e das populações mais vulneráveis.

Avaliação da relação entre a população e as transformações na morfologia viária.

Por fim, a avaliação da relação entre a população e as transformações na morfologia viária evidenciou não apenas mudanças físicas no espaço urbano, mas, sobretudo, os conflitos e tensões que emergem da disputa pelo território. Registros veiculados pela mídia local revelam manifestações de resistência expressivas por parte de moradores, comerciantes e motoristas diante da implantação das ciclovias e ciclofaixas, especialmente em áreas centrais com intenso fluxo de pessoas e veículos e elevada relevância econômica conforme a Figura 8, abaixo.

Entre as principais reclamações destacam-se a redução significativa de vagas de estacionamento, o bloqueio parcial de acessos a garagens residenciais e a contestação quanto à adequação e efetividade dos dispositivos físicos — como tachões, placas e barreiras — usados para demarcar o espaço ciclável. Esses elementos, além de provocarem incômodo prático, são símbolos visíveis de uma mudança profunda na forma de apropriação do espaço público, que historicamente esteve

orientada para o transporte motorizado individual. A resistência manifestada reflete, portanto, um choque cultural e social, no qual o espaço urbano é percebido como palco de um conflito por poder, controle e privilégio.



Figura 8. Registros veiculados pela mídia local (fonte: elaborado pelas autoras)

Essa cultura urbana fortemente ancorada na hegemonia do automóvel não se restringe a questões técnicas de mobilidade, mas traduz relações sociais mais amplas, onde o direito ao uso do espaço público se vincula a desigualdades históricas e a processos de exclusão simbólica. Como discutem Santos (1996) e Vilaça (2001), o espaço urbano é uma construção social carregada de significados e poder, e as transformações nas infraestruturas ciclovias representam uma reconfiguração desses sentidos, colocando em xeque as formas tradicionais de apropriação do território.

É nesse cenário de tensão que o planejamento urbano deve assumir um papel político e mediador, promovendo não apenas a adequação física das infraestruturas, mas sobretudo a construção de consensos sociais e a participação cidadã efetiva. A falta de diálogo e a imposição unilateral de mudanças podem intensificar os conflitos, dificultando a consolidação de uma mobilidade ativa democrática e inclusiva.

Considerações Finais

A análise dos dados revela que a mobilidade urbana não é neutra, mas profundamente marcada por disputas socioespaciais que expressam e reproduzem desigualdades

históricas. A segregação espacial, nesse contexto, se configura como um dispositivo de controle e dominação, restringindo o acesso aos recursos urbanos e limitando a circulação de determinados grupos sociais. A apropriação desigual do espaço não é fruto do acaso, mas resultado de escolhas políticas e práticas urbanísticas que favorecem interesses específicos, frequentemente em detrimento das populações periféricas e de baixa renda.

Nesse cenário, o planejamento urbano adquire um papel ambivalente: pode tanto reforçar as barreiras espaciais e sociais existentes quanto servir como um instrumento de transformação e justiça territorial. Quando orientado por uma perspectiva crítica e inclusiva, o planejamento pode promover o direito à cidade por meio de políticas que incentivem modos de transporte sustentáveis e acessíveis, como a mobilidade ativa. Ao incorporar a bicicleta nas políticas urbanas, não apenas como alternativa técnica, mas como uma escolha política, abre-se espaço para a reconfiguração das dinâmicas urbanas em favor da equidade e da participação social.

Nesse sentido, a bicicleta assume uma função que ultrapassa sua dimensão utilitária. Ela se inscreve como um vetor de democratização do espaço urbano, viabilizando deslocamentos autônomos e acessíveis, especialmente em trajetos curtos e médios, muitas vezes negligenciados pelo transporte coletivo tradicional. Ao desafiar a lógica excludente do uso intensivo do automóvel e a fragmentação dos territórios urbanos, o uso da bicicleta contribui para a construção de cidades mais democráticas. Assim, a mobilidade ativa não apenas estrutura fisicamente o espaço urbano, mas redefine as relações sociais nele inscritas, revelando seu potencial transformador.

Referências

Brasil (2012) *Lei nº 12.587*. Institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana.

Câmara Municipal de Campos dos Goytacazes (2022) *Plano de Mobilidade Urbana Sustentável de Campos dos Goytacazes (PLANMOBS)*.

Câmara Municipal de Campos dos Goytacazes (2022) *Lei nº 9.137*. Institui o Plano de Mobilidade Urbana Sustentável de Campos dos Goytacazes. Disponível em:

- <https://leismunicipais.com.br/a/rj/c/campos-dos-goytacazes/lei-ordinaria/2022/914/9137/lei-ordinaria-n-9137-2022-institui-o-plano-de-mobilidade-urbana-sustentavel-de-campos-dos-goytacazes-rj> (Acesso em: 10 maio. 2025).
- Caribé, C. R. (2021) *Mobilidade urbana e desigualdades socioespaciais: os conflitos do transporte nas cidades brasileiras*. (EDUFBA, Salvador).
- Folha1 (2023) “Ciclovias causam polêmica no Centro de Campos”, *Folha da Manhã*. <https://www.folha1.com.br> (Acesso em: 10 maio 2025).
- Gehl, J. (2013) *Cidades para pessoas* (Perspectiva, São Paulo).
- Gehl, J. (2010) *A vida entre edifícios: usando o espaço público*. (Perspectiva, São Paulo).
- Harvey, D. (2012) *Cidades rebeldes: do direito à cidade à revolução urbana*. (Martins Fontes, São Paulo).
- IPEA – Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (2019) *A mobilidade urbana no Brasil* (IPEA, Brasília).
- J3 News (2024) “IMTT responde críticas às ciclofaixas” *J3 News*. <https://www.j3news.com.br> (Acesso em: 10 maio 2025).
- Lefebvre, H. (2001) *O direito à cidade*. (Centauro, São Paulo).
- Lefebvre, H. (1991) *A produção do espaço* (Editora da Unesp, São Paulo).
- Maricato, E. (2011) *O impasse da política urbana no Brasil* (Vozes, Petrópolis).
- O dia (2024) *Campos instala 800 vagas para bicicletas em parceria com consórcio*. <https://odia.ig.com.br> (Acesso em: 10 maio 2025).
- Transporte Ativo (2024) *Pesquisa Nacional Perfil do Ciclista 2024*. <https://www.transporteativo.org.br> (Acesso em: 10 maio 2025).
- Rolnik, R. (2015) *Guerra dos lugares: a colonização da terra e da moradia na era das finanças* (Boitempo, São Paulo).
- Santos, M. (2008) *A natureza do espaço: técnica e tempo, razão e emoção* (Edusp, São Paulo).
- Santos, M. (1996) *Metamorfoses do espaço habitado* (Hucitec, São Paulo).
- Silva, G. H. S.; SILVA, L. R. (2022) *Mobilidade e desigualdade: raça, classe e o uso da bicicleta em cidades brasileiras* (UFMG, Belo Horizonte).
- Silva, P. H. L.; SILVEIRA, L. S. (2021) *Infraestrutura cicloviária e exclusão urbana: o caso de Salvador* (EDUFBA, Salvador).
- Soja, E. W. (2010) *Seeking spatial justice* (University of Minnesota Press, Minnesota).
- Souza, R. A. (2023) “Pedalando na desigualdade: infraestrutura cicloviária e justiça espacial em Campos dos Goytacazes”, *Dissertação de Mestrado*, Universidade Federal Fluminense, Campos dos Goytacazes.
- Trigueiro, A. (2016) *Cidades e soluções: como construir uma sociedade sustentável* (Globo Livros, Rio de Janeiro).
- Ururau (2024) Campos amplia malha cicloviária e garante mais segurança aos ciclistas. *Ururau* - <https://www.ururau.com.br/noticias/cidades/campos-amplia-malha-cicloviaria-e-garante-mais-seguranca-aos-ciclistas/50749/> (Acesso em: 10 maio 2025).
- Ururau (2024) IMTT, segue ampliando a estrutura cicloviária e implementa mais uma ciclofaixa em Campos. *Ururau*. <https://www.ururau.com.br/noticias/cidades/imtt-segue-ampliando-a-estrutura-cicloviaria-e-implementa-mais-uma-ciclofaixa-em-campos/67303/> (Acesso em: 10 maio 2025).
- Vale, E.A.D.; TAVARES, E. (2020) *Desafios da Mobilidade Urbana no Brasil e o Uso da Bicicleta como uma alternativa de transporte em Campos dos Goytacazes*. (Anais – XVIII Seminário de Integração – 2019).
- Vale, M. G. (2020) *Campos dos Goytacazes: do açúcar ao petróleo* (EdUENF, Campo dos Goytacazes).
- Vasconcellos, E. A. (2021) *Mobilidade urbana: espaço-tempo, justiça e equidade* (Edições Sustentáveis, São Paulo).
- Vasconcellos, E. A. (2013) *Transporte urbano, espaço e equidade* (Annablume, São Paulo).
- Vilaça, F. (2001) *Espaço intra-urbano no Brasil* (Studio Nobel, São Paulo).

Tradução do título, resumo e palavras-chave

The role of bicycles in reshaping cities: disputes over urban space in Campos dos Goytacazes, Rio de Janeiro

Abstract. Disorderly urban expansion in Brazil deepens socio-spatial inequalities and restricts the right to the city, reinforcing a road-based model that marginalises cycling, despite its accessibility and efficiency. The lack of adequate infrastructure contributes to the underutilisation of this mode of transport, creating a problem that is reflected in the urban morphology itself and in the dispute over the spaces that make up the social fabric. The object of study was the district headquarters of the municipality of Campos dos Goytacazes, in the northern region of Rio de Janeiro/Brazil. The objective is to analyse the relationship between recent expansions of the cycle path network, the population served, and the conflicts emerging from these morphological changes. The methodology applied in the study was the review and interpretation of documents, official data on the profile of bicycle users, and media reports. It was developed in three stages: a survey of bicycle infrastructure after the implementation of the Sustainable Urban Mobility Plan; an analysis of the locations where it was implemented; and an assessment of the relationship between the population and the changes in road morphology. The results show a conflict over the differentiated appropriation of urban space. From this perspective, urban planning can act both as a tool of resistance and as an instrument for reproducing existing inequalities.

Keywords. Mobility, socio-spatial inequality, bicycle infrastructure, urban planning

Editor responsável pela submissão: Ana Mélice Dias.

Licenciado sob uma licença Creative Commons.

