

**Associação pela  
Mobilidade Urbana  
em Bicicleta**

## **Relatório de Atividades**

**2024**





## 1. O nosso foco

O nosso foco, definido já há alguns anos e enraizado no último mandato, expõe-se neste diagrama, apresentado na última Assembleia Geral, em Março de 2024.



Figura 1 - O foco da MUBi

De acordo com as duas grandes prioridades, **influenciar medidas de política pública e *MUBilizar* associadas e associados a colaborar mais ativamente**, temos dois campos de ação: a análise crítica de políticas e a comunicação e colaboração com atores políticos e, as ações de sensibilização e protesto.

Convém notar que embora definidos com um enfoque na intervenção da MUBi para fora, isto é, com objetivo de chegar a atores externos, a nossa ação origina-se e tem efeitos dentro da MUBi, ou seja, nas relações entre as pessoas que a compõem e no modo como se organizam. Valorizando a nossa aprendizagem organizacional, observamos e cuidamos também desse campo interno de ação, procurando fortalecer as relações humanas e os fluxos de comunicação. Sabemos que as iniciativas, quer no campo de análise de políticas, quer nas ações de sensibilização, aqui provavelmente com maior impacto, podem influenciar e simultaneamente são influenciadas pela motivação das pessoas envolvidas. Procurámos que estas

influências sejam mutuamente positivas e estamos abertas a sugestões de melhoria das dinâmicas nesse sentido.

Em ambos os campos representados no diagrama, os meios que destacámos foram a colaboração com outras associações e coletivos, a comunicação através dos media e a comunicação via fórum, site newsletter e nas redes sociais.

Procurámos que estes meios, aliados à nossa comunicação interna, por várias vias - como o whatsapp e o contacto interpessoal - que cada vez mais vemos como vital, concretizassem as seguintes opções estratégicas<sup>1</sup>:

- 1. Envolver pessoas comprometidas com o Núcleo de Políticas Públicas;**
- 2. Garantir a articulação entre a Direção, o Núcleo de Políticas Públicas e as Secções Locais;**
- 3. Colaborar com organizações internacionais, nacionais e locais que realizem análise e/ou pressão a medidas de política no âmbito da mobilidade ativa e da sustentabilidade ambiental, particularmente das cidades;**
- 4. Colaborar com Instituições de Ensino Superior e outras entidades que realizem investigação sobre mobilidade em bicicleta;**
- 5. Agendar reuniões dos Grupos de trabalho que sejam divulgadas no fórum com antecedência;**
- 6. Realizar um Plano de atividades** que deve ter em conta:
  - a. as Agendas de Política Nacional e suas implicações locais e Eventos/Campanhas internacionais;
  - b. as necessidades de integração e acompanhamento evidenciadas pelos associados e associadas, bem como as suas disponibilidades de colaboração, de acordo com as suas competências e interesses;
- 7. Divulgar amplamente o Plano de Atividades no Fórum, solicitando participação de associadas e associados;**
- 8. Dinamizar o Grupo de Trabalho “Mais Mulheres a Pedalar”.**

---

<sup>1</sup> A negrito as ações que conseguimos realizar com algum grau de sucesso no ano de 2024.

9. Obter financiamento para projetos que permitam alcançar as prioridades, enquadrando-se nos objetivos, missão e valores da MUBi;
10. Candidatura à concessão do estatuto de Organização Não Governamental de Ambiente (ONGA) de âmbito nacional e ao estatuto de Utilidade Pública;
11. **Aumentar o número de associados e associadas;**
12. **Manter e promover a marca MUBi para fomentar o reconhecimento público.**

### **1.1 A massa associativa**

No fim de 2024, a MUBi contava com 2042 pessoas associadas, superando assim o limite mínimo para o pedido de inscrição como Organização Não Governamental de Ambiente de âmbito Nacional (2000)<sup>2</sup>. Houve, portanto, uma adesão de 172 associados em 2024, o que representa um crescimento da massa associativa de 9% face a 2023; um terço das novas adesões foram de mulheres. O número de associados residentes em Bragança, Coimbra, Porto, Vila Real ou na R.A. dos Açores aumentou 20% ou mais face a 2023; em Braga, Faro e Viana do Castelo, esse aumento foi entre 10 a 20%. Em Beja, Castelo Branco, Guarda, Leiria, Viseu e na R.A. da Madeira, não houve novas adesões.

Globalmente, no fim de 2024, a proporção de homens e mulheres na massa associativa era cerca de 3:1, com um ligeiro aumento da percentagem de mulheres face ao período homólogo (+1%). A moda da idade dos associados<sup>3</sup> situava-se entre os 40 e os 50 anos; 4% dos associados tinha até 30 anos. Atendendo à participação na comunidade, 81% dos associados subscrevia a newsletter mensal, 59% tinha conta no fórum, e 77% dizia poder colaborar pontual ou regularmente nas actividades da associação.

---

<sup>2</sup> [Portal do Estado do Ambiente Portugal](#), consultado em 16/03/2025

<sup>3</sup> Associados que declararam data de nascimento (97% do total).

## 2. Calendarização geral e principais iniciativas

		Janeiro	Fevereiro	Março	Abril	Maiο	Junho	Julho	Agosto	Setembro	Outubro	Novembro	Dezembro
Políticas Públicas*	Comunicação com Partidos		Campanha eleitoral		Campanha ECF Eleições Europeias								
Sensibilização e Protesto				Conversas Ciclogística	25 de Abril	Kidical Mass	Dia Mundial da Bicicleta			Semana da Mobilidade		DMMVE	
				Conversa Kidical Mass		"De Bicla para o Festival"							
Engajamento de associados/as	Workshops temáticos				Voluntariado								
	Webinars												
	Outros				Viagem intermodal a Boticas (ENJC); Guia de Boas-Vindas	Convívio, reunião transnacional Safe Cycle4KIDS	Aniversário da MUBi						
Disseminação científica e Colaboração com Instituições do Ensino Superior		Artigo Cycling & Society_ Rocking the Boat		Resumo KISMIF_Rocking the Boat						9 e 10/09, Cycling and Society 2024, Porto			

Figura 2 - Calendarização geral

A imagem acima, apresentada na última AG, expõe uma calendarização muito geral em três grandes eixos que decorrem das prioridades e opções estratégicas e dos campos de ação acima definidos.

É importante ressaltar que há três outras linhas de ação nas **Políticas Públicas**, nomeadamente, a análise das medidas de política e a redação de documentos orientadores, informativos ou tomadas de posição (comunicados, manifestos, etc.), nos quais também se enquadram assuntos de política europeia; a comunicação com o poder político central, e a comunicação com o poder local.

**Na análise de políticas e tomada de posição**, em Fevereiro, a MUBi lançou o [Manifesto para as Eleições Legislativas de 2024](#) de 10 de Março, definindo **10 medidas prioritárias**, à escala nacional, para mudar a mobilidade urbana em Portugal, **que gostaríamos ver assumidas pelo governo**.

Em Maio, [a MUBi contribuiu para e assinou o manifesto Todos a Bordo](#), tomando posição por uma mobilidade para todos e todas, e livre de combustíveis fósseis.

Em Maio e Junho, participámos na campanha da ECF para as eleições europeias, e revelámos que [25 candidatos portugueses ao Parlamento Europeu subscreveram o compromisso de apoiar políticas favoráveis à mobilidade em bicicleta](#).

Em Outubro, [analisámos a proposta do Governo para Orçamento do Estado para 2025](#), que excluía, por completo, os modos activos, demonstrando total falta de visão do futuro desejável a bem da saúde e da justiça humana e ambiental.

No final de Novembro, [analisámos as 28 propostas](#) no âmbito da mobilidade activa que os partidos na Assembleia da República apresentaram de alteração à proposta do Governo para o OE 2025 e os resultados das respectivas votações: 27 chumbadas e uma única aprovada.

Como nota positiva, as candidaturas para os **incentivos do Fundo Ambiental à aquisição de bicicletas utilitárias em 2024**, abriram a 17 de outubro e nós publicamos um [Manual para submissão de candidatura aos incentivos à sua aquisição](#).

Fechámos o ano com [uma contribuição para a transposição da Directiva Europeia relativa ao Desempenho Energético de Edifícios para o ordenamento jurídico português](#).

**Na comunicação com os partidos políticos**, em Janeiro, a MUBi participou numa [sessão de trabalho organizada pelo PEV](#) com a participação de várias organizações de ambiente, em Lisboa

No início de Março fizemos uma extensa análise dos programas eleitorais dos partidos: [Legislativas 2024: a Mobilidade Activa nos Programas Eleitorais](#). No mesmo mês, [cerca de três centenas de candidatos a deputado na Assembleia da República responderam a um questionário que a MUBi enviou às forças políticas que participaram nas Eleições Legislativas de 2024](#).

Em Julho, pedimos reuniões aos partidos com representação na Assembleia da República, com o propósito de expor as nossas preocupações e discutir o alcance das políticas nacionais para a mobilidade activa. Neste âmbito, reunimos com o PCP e o PSD.

No âmbito do processo de discussão do Orçamento do Estado para 2025, a 13 de Novembro, [reunimos com a Comissão de Orçamento, Finanças e Administração Pública da Assembleia da República](#).



Figura 3 - Reunião com a Comissão de Orçamento, Finanças e Administração Pública da AR

**Na comunicação com o governo central**, em Abril, aquando da [tomada de posse do atual governo, lançamos um repto](#) para que os incentivos do Fundo Ambiental à aquisição de bicicletas tivessem continuidade e fossem reforçados em 2024, deixando de haver limite no número de apoios disponíveis. Num tom optimista, reiteramos a nossa expectativa de liderança política do novo governo na implementação da ENMAC 2020-2030, destinando recursos para o cumprimento das suas metas. Foi também nesse mês que [a MUBi foi recebida pela Secretária de Estado da Mobilidade Cristina Pinto Dias](#).

Em Junho, alertamos o governo que [a duas semanas do prazo para submissão da versão final da actualização do PNEC 2030, era preocupante que não tivesse sido iniciado o processo de consulta pública e que o relatório da consulta prévia \(de 2023\) não estivesse disponível publicamente](#),

contrariamente ao que Portugal informou à Comissão Europeia. É lamentável que tenha que ser a sociedade civil a chamar a atenção para estas questões básicas.

Em Agosto, assinalamos a triste celebração dos 5 anos da Estratégia nacional para a mobilidade em bicicleta com uma **Carta Aberta ao Governo**.

Em Setembro, submetemos o nosso contributo para a versão final da revisão do PNEC 2030 e entregamos ao Governo e partidos na Assembleia da República um conjunto de recomendações de medidas prioritárias para o Orçamento do Estado para 2025.

Em Outubro, tivemos a segunda reunião com o gabinete da secretária de Estado da Mobilidade, sendo de notar que a presença da responsável foi solicitada pela MUBi.

No âmbito da **comunicação com o poder local**, em Fevereiro estivemos na Assembleia Municipal do Porto a lutar pela devolução do espaço público às pessoas.”

Em Abril, tivemos o gosto de colaborar com a Coimbr’a Pedal, enviando à autarquia um documento com recomendações, no âmbito do período de discussão pública do “Plano ciclável de Coimbra”.

No primeiro de Dezembro, publicámos uma Carta aberta sobre a obra do Metrobus – BRT no Porto, co-assinada por mais de uma dezena de entidades da sociedade civil do Porto, o que revela a perplexidade e incompreensão que esta desconsideração dos modos suaves, naquela avenida emblemática da cidade, tem provocado. Esta carta foi enviada à autarquia e à administração da Metro do Porto.

Como se vê na imagem da calendarização, iniciámos um plano de formação sobre mobilidade ativa em bicicleta, pensado para técnicos de municípios e eventualmente, também para políticos com responsabilidades municipais. Continuamos a necessitar de mais gente e maior disponibilidade para o afinar e poder avançar com esta iniciativa.

Há que ter em conta que as **ações de sensibilização e protesto e o engajamento de associados/as estão interrelacionados**, entre si, pois sair à rua tende a atrair gente, criando oportunidades de diálogo e encontro que geram motivação para a continuidade da ação coletiva. Estas duas frentes têm estado também frequentemente articuladas com a colaboração com outras associações e coletivos.

Assim, das **ações de sensibilização e protesto**, destaca-se que em Março no Porto e em Lisboa, promovemos [conversas sobre a distribuição em bicicleta, os problemas e soluções em entregas nas nossas cidades](#). Ambas as conversas foram precedidas de um [vídeo que realizamos no Porto](#), por intermédio da Bicycle Mayor do Porto, com o patrocínio da Clean Mobility Collective, no âmbito de uma campanha focada na transição para a mobilidade com emissões zero até 2030.

A 8 de Março de 2024, Dia Internacional das Mulheres, celebramos o **[Manifesto “Mulheres a Pedalar: Manifesto por uma Cidade Inclusiva”](#)**, promovido pela MUBi e assinado por vários colectivos. Em Lisboa e no Porto, a MUBi juntou-se, em bicicleta, às marchas organizadas por coletivos feministas, contribuindo para a luta pela igualdade de direitos com as nossas reivindicações.

A 23 de Março, no Porto, a MUBi dinamizou uma [conversa sobre a Kidical Mass](#), na Associação Cultural Macaréu. Com as convidadas, Carina Coelho, doutorada em Ciências da Educação e Gabriela Araújo, ilustradora, discutimos a ampla reivindicação do direito das crianças à cidade, e visitámos o imaginário do livro “Isto não é uma história infantil” (da autoria da Gabriela e da Liliana Madureira). [Um dos livros que divulgámos](#) e oferecemos através de um concurso nas redes sociais, juntamente com “E se esta rua fosse nossa?” de Peter Fussy.

Em Abril, a MUBi envolveu-se na reativação da Massa Crítica do Porto, tal como fez em Lisboa desde Janeiro.

Em Maio tivemos que fazer uma [queixa ao ministério público, porque as Kidical Mass do Porto e Tavira foram impedidas de se realizar pelas forças policiais](#). Felizmente, depois de muitos esforços e reuniões com forças policiais e

responsáveis das autarquias, as duas KM acabaram por acontecer em Setembro, sem incidentes.

Antecipando a Semana Europeia da Mobilidade, no dia 14 de Setembro de 2024, na Casa Comum da Reitoria da Universidade do Porto, a MUBi teve a ocasião de apresentar e debater o documento «[Porto, por uma cidade viva e acessível](#)», baseado no [Manifesto Cidades Vivas](#).



Figura 4 - Documento Porto, Cidade Viva e Acessível

[Querem saber como decorreram as Kidical Mass em setembro?](#)

Em Novembro, lembrámos, novamente, o *Dia Mundial em Memória das Vítimas da Estrada*, com uma campanha nas redes sociais com outras associações e coletivos amigos: [Não esqueceremos: o número de vítimas da estrada não pára de crescer](#). Agradecemos a todas as pessoas que colaboraram nesta campanha!



Figura 5 - Campanha do Dia Mundial em Memória das Vítimas da Estrada

No que respeita, especificamente, ao engajamento de novos associados e associadas, detalharemos abaixo, as viagens a Boticas em Coimbra, e o Manual de Acolhimento a novas pessoas voluntárias. Ainda não foi em 2024 que celebrámos, devidamente, o aniversário da MUBi, num encontro com pessoas de várias localidades. O desafio mantém-se para 2025!

No que toca à **disseminação científica e colaboração com Instituições de Ensino Superior**, co-organizamos o simpósio Cycling and Society, a 9 e 10 de Setembro passado, na Escola Superior de Educação do Instituto Politécnico do Porto. Várias pessoas associadas estiveram presentes, com várias apresentações e moderando sessões, para nosso regozijo.

O [Cycling and Society](https://www.cyclingandsociety.org/) é uma série de simpósios lançada em 2004, por um grupo de investigação informal que promove eventos académicos inclusivos de ativistas e artistas. Este é um grupo com o qual nos identificamos, por isso, tendo já participado na edição anterior, estreitamos assim a nossa colaboração, concretizando a **opção estratégica de colaborar com Instituições de Ensino**

**Superior e outras entidades que realizem investigação sobre mobilidade em bicicleta.**



Figura 6 - Grupo do Cycling and Society 24, no Castelo do Queijo

Esta edição teve como mote “[Cycling and Learning: Skills for Ecological Transition?](#)” Em dois dias intensivos, com sessões paralelas nos âmbitos da educação, história e logística, ecologia e design, política, crianças, cultura, género e diversidade, *advocacy* e inclusão; um passeio em bicicleta e um jantar. Na manhã do segundo dia, fizemos uma dinâmica somática que intitulamos “Our ways out of the caves of culture”, na qual as cavernas serviam de metáfora para a dependência dos automóveis. Nesta dinâmica, com música e algumas palavras de incitação à imaginação, as pessoas foram convidadas a sentir representativamente aquele espaço, como os espaços das suas vidas, enfatizando a falta de espaço nos dias de hoje para o que é efetivamente vivo. As reflexões posteriormente partilhadas foram profícuas e reveladoras do potencial destas dinâmicas, que para lá do *storytelling*, permitem espicaçar, não só a imaginação, mas todos os sentidos, tecendo sensibilidades coletivas. Reflexões gerais do encontro serão atualizadas, em breve, na página do [simpósio](#). A MUBi prevê colaborar na próxima edição do Cycling and Society, em Glasgow, a 3 e 4 de Setembro de 2025.

Na conferência [KISMIF](#), *DIY Cultures, Democracy and Creative Participation*, que aconteceu de 10 a 13 de Julho, na Faculdade de Letras da Universidade do Porto, apresentámos a comunicação “Cycling activism as a journey towards a more participatory democracy. The educative potential and the embodied nature of activism as a journey”, na sessão “Pedagogies Of Care, Activism And Creative Participation”. Esta apresentação deu continuidade a uma análise da ação coletiva da MUBi, iniciada no Cycling and Society de 2023, aprofundando a necessidade de **incorporar a nossa ação comunicativa** (interagir integralmente e não apenas cognitivamente), como exemplo concreto, explorou as viagens que fizemos. Esta conferência enquadra-se também no tipo de evento académico inclusivo de ativistas e artistas, nos quais nos interessa estrategicamente ter presença.

### 3. Os nossos caminhos ----- --- ----

No que respeita à **comunicação**, decidimos **renovar o site da MUBi**, que está, hoje, quase concluído, faltando apenas reorganizar os conteúdos no mesmo. Esta mudança pretende atrair mais pessoas a consultarem o site da MUBi e garantir que o podem fazer comodamente no telemóvel, o que pode fazer toda a diferença, nomeadamente, para a oportunidade de alguém se associar à MUBi.

Alterámos também o nosso **logotipo e a identidade visual**, pois sentimos que para atrair **mais associados e associadas**, particularmente em faixas etárias mais jovens, isso seria importante.



Figura 7: Novo logotipo da MUBi

Estas mudanças concorrem **para o fortalecimento da marca da MUBi**, uma das nossas opções estratégicas, uma vez que a identidade visual e o logotipo anterior não eram contemporâneos. Uma imagem mais atual e jovial ajudará a aumentar a atratividade dos nossos conteúdos. No mesmo sentido se concebeu a campanha de angariação de fundos e novas pessoas associadas deste ano.

Apostámos, também, em continuar a valorizar a **newsletter** e começamos a envolver mais pessoas na dinâmica da mesma, começando por convidar mais pessoas para a categoria de comunicação do fórum, num total de 5 novos contribuidores. Algumas pessoas voluntárias das secções locais foram também convidadas a escrever artigos para o site, que posteriormente, são anunciados na newsletter. Em Dezembro de 2024, o número de subscritores da newsletter era 1731, ou seja, mais 3% face ao período homólogo. Em 2024, a cada número da newsletter, em média, 105 subscritores consultaram pelo menos um dos temas ou sugestões divulgados (-7% face ao período homólogo). Destacou-se o número de Novembro de 2024 (interacção de 185 subscritores), quando se divulgou o manual de candidatura aos incentivos de compra de bicicletas.

Continuamos a valorizar o **fórum**, enquanto plataforma de trabalho que sendo autónoma da MUBi, pode ser gerida com maior liberdade e segurança do que

plataformas externas. Em 2024, foram criadas 113 contas no fórum e houve 33 pessoas que contribuíram pela primeira vez com publicações; geraram-se 201 tópicos de discussão, representando 3% daqueles que foram criados desde 2015. Em 2024, contaram-se, em média, 6 utilizadores activos no fórum a cada dia, o que representa um decréscimo de 25% face a 2023; esta observação contribui para a tendência dos últimos anos (variação 2019-2024: -54%), que poderá, em parte, ser explicada por uma maior utilização de outros meios de discussão, como os canais Whatsapp informais. Os canais de *chat* tem a desvantagem de a informação não ser guardada de forma perene nem ser organizada numa forma que possa ser consultada, acrescentada e debatida facilmente. Para contrariar essa tendência, **procurámos envolver mais pessoas no fórum**, nomeadamente, no núcleo de Políticas Públicas (opção estratégica), registando-se este ano a participação de três pessoas novas e de um membro mais antigo aquando da campanha das legislativas, e de outro associado numa reunião acima exposta (fig.3) e na elaboração do manual sobre os apoios do Fundo Ambiental. Como já dito acima, também participaram mais associados no núcleo de comunicação.

Guiados pela prioridade de **MUBilizar** associados e associadas, redigimos um **Manual de Boas-vindas a novas pessoas voluntárias**, mediante revisão de um modelo já iniciado, anteriormente. Este manual será mote para um workshop temático com associadas e associados mais recentes que queiram conhecer as pessoas dos órgãos sociais da MUBi, conversar connosco sobre a associação e conhecer melhor as nossas práticas.

[\(Manual de Boas-vindas\)](#)

Tendo em conta a opção estratégica de **colaborar com organizações internacionais, nacionais e locais** que realizem análise e/ou pressão a medidas de política no âmbito da mobilidade ativa e da sustentabilidade ambiental, participamos na organização do 9º Encontro Nacional pela Justiça Climática que foi realizado em Boticas, Vila Real, entre 5 e 7 de Abril de 2024. No qual, [partilhámos o nosso testemunho](#), num vídeo sobre o encontro, realizado pelo antropólogo visual, Fernando Antunes Amaral.



A imagem acima é uma nuvem de significados, criada a partir das três palavras que definiram a viagem para as pessoas que pedalarão conosco. Não é surpreendente que **comunidade** seja a palavra mais repetida na memória de todas.

Comunidade é um sentimento, muitas vezes, em falta, particularmente nos territórios marcados pela automobilidade dominante e pela sobreocupação do espaço por edificado, por ruas e estradas. As sociedades modernas, industrializadas construíram-se pela dominação da natureza - não só a natureza dos ecossistemas, entendidos como exteriores e inferiores aos seres humanos, mas também da nossa própria natureza enraizada e simbolizada pelos nossos corpos, vistos como instrumentos da mente. Como resultado, diversas sensibilidades e capacidades sensoriais e comunicativas foram limitadas, as nossas “pedagogias do corpo” reduziram a nossa percepção somática e, logo, a amplitude e profundidade da nossa experiência da realidade (Shilling, 2016). **Temos evidências de que a utilização da bicicleta permite contrariar esta tendência redutora**, ampliando a nossa percepção somática, a nossa consciencialização corporal, percepção das sensações internas (interocepção), e a nossa percepção de movimento (propriocepção) (Johnson, 2023) que nos conecta com o território onde nos movemos.

O corpo socializado acumula “saber cinético” dotado de um poder estruturante”, ou seja, “de uma capacidade geradora e criadora” (Bourdieu & Wacquant, 1992) que conduz as interações sociais. Portanto, **é importante socializar os nossos corpos no sentido** das interações, das formas de comunicação e **da qualidade das relações humanas que desejamos**. A MUBi sente que as ciclovias e as dinâmicas somáticas que começamos a fazer, em momentos de encontro presencial, contribuem para esta mudança. Uma mudança que só pode acontecer se continuarmos estes esforços de aproximação entre pessoas, de introspecção pessoal e coletiva, de auto-análise organizacional, bem como de colaboração inter-organizacional, de modo estratégico, intersectorial, consequente e sistemático.

### ***Auto-análise da ação coletiva da MUBi***

Partilhamos, em seguida, a auto-análise que já fizemos à nossa ação coletiva, tendo por base o esquema de Melucci (1996) adaptado por Cox (2023), representado na

figura 9. Esta base analítica, mapeia as formas de ação coletiva tendo em conta três eixos e as suas polaridades. Um primeiro eixo que varia da solidariedade à agregação, sendo que a agregação não gera identidade comum, enquanto as formas de ação coletiva baseadas na solidariedade envolvem uma identificação entre os seus membros e um reconhecimento de que são parte de um grupo com características comuns. Consideramos que **a ação coletiva da MUBi se baseia na solidariedade** entre pessoas que escolhem, ou gostariam de escolher, a bicicleta como modo de transporte. **Fortalecer estes laços de solidariedade é uma das nossas apostas para energizar o nosso ativismo.** O sucesso desta aposta depende de todas as associadas e associados.

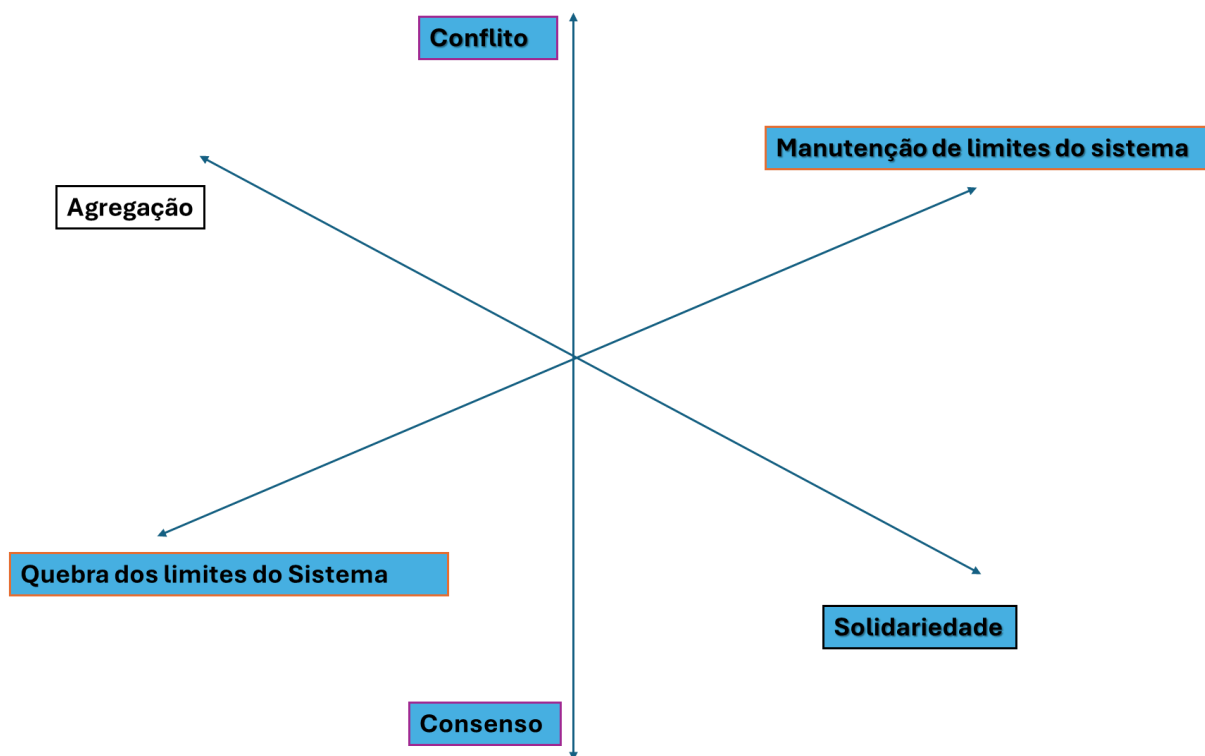


Figura 9: Orientações da ação coletiva

O segundo eixo tem como pólos diferenciadores o conflito com as normas sociais e consenso com as mesmas. Em Portugal, lamentavelmente, o simples ato de usar a bicicleta como modo de transporte é ainda contrário às práticas de mobilidade dominantes. Assim, a ação coletiva da MUBi, ao promover esta forma de mobilidade

e a aproximação entre pessoas que a partilham, está a contrariar as normas sociais inscritas nos costumes institucionalizados. No entanto, quando agimos dentro das estruturas democráticas, nomeadamente, exigindo que as políticas e legislação oficialmente definida seja aplicada e fiscalizada, estamos em consenso com estas normas vigentes. Frequentemente, como no caso da participação e reivindicação no âmbito da ENMAC, **estamos em maior consenso com as normas democraticamente definidas do que os governantes que as deveriam concretizar**. Sentimos que esta observação merece mais visibilidade, podendo enquadrar-se em ações satirizantes da realidade política neste domínio. Para tal, será útil envolver artistas na nossa causa, de modo a comunicar de outra forma e com maior alcance.

O terceiro eixo permite diferenciar as ações que procuram manter os limites dos “sistemas sociais, políticos, organizacionais e de comunalidade” (Cox, 2023), daquelas que procuram quebrar, furar ou alargar esses mesmos limites, gerando mudança social e política. Como afirmado acima, **agimos frequentemente dentro das estruturas democráticas**, nos espaços de participação existentes para diálogo e influência de partidos e responsáveis políticos. Logo, **reforçamos a manutenção desse sistema**. Quando propomos alterações legislativas, estamos a motivar uma quebra ou alargamento de alguns limites desse sistema, no que respeita à mobilidade, urbanismo, ou ambiente. É fundamental ter em conta que o sistema se configura pela lei **e pelas convenções**, os costumes e práticas comuns. A cultura democrática portuguesa, com altos níveis de abstenção eleitoral e, em geral, limitada mobilização política (Cabral, 2014), é permissiva do incumprimento das normas legalmente instituídas e da ausência (ou quase ausência) de efetivo fomento da participação democrática, num modelo de governança inclusivo. Assim, **a MUBi age também no sentido de alargar os limites do sistema institucional, procurando efetivar e dignificar os espaços de participação formalmente existentes e ampliar a profundidade das práticas participativas**. Fazemo-lo na interação com representantes institucionais, na sensibilização para problemas invisibilizados socialmente, como a violência rodoviária. Fazemo-lo ao colaborar em iniciativas que criam respostas não devidamente institucionalizadas, como o ensino da condução da bicicleta, na [Bicircular](#), no Porto. Também o fazemos, indirectamente, incitando associadas e associados a participar em consultas públicas de documentos estratégicos, ou favorecendo a votação informada, quando

divulgamos análises dos programas dos partidos para as eleições. Sentimos que esta última abordagem deverá, na medida dos recursos disponíveis, ser adoptada mais amplamente, pois cada vez é necessária maior pressão para nos fazermos ouvir e, não só, colocar os temas que nos movem na agenda mediática, como **demonstrar maior representatividade de modo a alargar influência política.**

### *Análise das relações interorganizacionais*

A participação no 9º ENJC, permitiu efetivamente criar laços que, de momento, se afiguram duradouros, pois o planeamento do 10º encontro envolveu a dinamização de encontros locais de modo a fortalecer a rede de organizações, gerando mais oportunidades de partilha e colaboração. O primeiro destes encontros locais, aconteceu [ainda em 2024 no Porto](#), tendo como proposta principal a mobilização aquando da participação pública no âmbito do muito tardio Plano Municipal de Ação Climática, previsto até final do primeiro trimestre de 2025.

Estas experiências motivaram-nos a começar analisar de modo mais sistemático as nossas relações com outras organizações. Um esboço deste exercício será apresentado nesta AG de Março de 2025, num sociograma que não se inclui neste relatório, por não ter sido realizado em 2024.

## **4. Notas conclusivas**

Como exposto no ponto 1, evidenciamos que demos passos importantes de concretização das seguintes opções estratégicas:

- Envolver pessoas comprometidas com o Núcleo de Políticas Públicas; Nesta frente, houve participação de novas pessoas, embora a continuidade do seu envolvimento não indique ainda um comprometimento perene, o que tende a ser uma dificuldade comum no ativismo.
- Garantir a articulação entre a Direção, o Núcleo de Políticas Públicas e as Secções Locais;
- Colaborar com organizações internacionais, nacionais e locais que realizem análise e/ou pressão a medidas de política no âmbito da

mobilidade ativa e da sustentabilidade ambiental, particularmente das cidades;

- Colaborar com Instituições de Ensino Superior e outras entidades que realizem investigação sobre mobilidade em bicicleta;
- Agendar reuniões dos Grupos de trabalho que sejam divulgadas no fórum com antecedência (no caso da direção e da SL Porto, ainda que nem sempre anunciadas no fórum);
- Realizar um Plano de atividades que deve ter em conta:
  - as Agendas de Política Nacional e suas implicações locais e Eventos/Campanhas internacionais;
  - as necessidades de integração e acompanhamento evidenciadas pelos associados e associadas, bem como as suas disponibilidades de colaboração, de acordo com as suas competências e interesses;

Neste aspecto, conseguimos seguir uma calendarização geral e acompanhar fases importantes das agendas políticas. Contudo, pela própria natureza dinâmica dos ciclos políticos, é impossível realizar um plano estabilizado, ao contrário, é necessário um planeamento estratégico, flexível e faseado. Temos ainda que reconhecer que a escassez de tempo voluntário do número reduzido de pessoas que se têm envolvido neste planeamento é uma limitação. Esperamos que os passos dados no engajamento associados/as, nomeadamente a entrada de novas pessoas nos Núcleos de Políticas e de Comunicação, e o Manual de Acolhimento, concorram para que o envolvimento a nível mais estratégico se concretize também.

- Manter e promover a marca MUBi para fomentar o reconhecimento público (novo site e identidade visual).
- Aumentar o número de associados e associadas.

Conforme exposto acima, tivemos nova adesão de 172 associados em 2024, o que representa um crescimento da massa associativa de 9% face a 2023.

As opções estratégicas abaixo elencadas são as que não conseguimos concretizar:

- Divulgar amplamente o Plano de Atividades no Fórum, solicitando participação de associadas e associados;

- Dinamizar o Grupo de Trabalho “Mais Mulheres a Pedalar”.
- Obter financiamento para projetos que permitam alcançar as prioridades, enquadrando-se nos objetivos, missão e valores da MUBi;
- Candidatura à concessão do estatuto de Organização Não Governamental de Ambiente (ONGA) de âmbito nacional e ao estatuto de Utilidade Pública;

Os motivos pelos quais estas opções não foram priorizadas prendem-se com limitações de tempo e de recursos humanos. Sentimos, também, que as outras opções eram mais estruturantes, podendo ser condição para concretizar estas, pois ao envolver mais pessoas associadas e desenvolver mais relações de parceria, agregamos mais possíveis voluntários para tarefas mais burocrático-legais e mais aliados para futuros projetos.

### **Desafios**

Os nossos caminhos apresentam desafios que podem também ser fonte de inspiração, dado que “o ativismo é uma viagem” (Cox, 2023). Qualquer viagem depende principalmente das pessoas que a encetam, por isso uma das nossas apostas para energizar o nosso ativismo é **fortalecer os laços de solidariedade que nos sustentam**. Para tal, a realização de encontros e reuniões presenciais é fundamental, bem como, a prática de ciclovagens em grupo associadas a eventos colaborativos, e a introdução de dinâmicas somáticas em alguns encontros, iniciadas este ano.

Portanto, as formas e canais de comunicação entre pessoas associadas são, em si, um desafio, uma vez que as atuais tendências de preferência de canais de chat como o *whatsapp* não são benéficas à atração das pessoas para o fórum, cujas vantagens na organização de trabalho coletivo já foram indicadas. No entanto, a MUBi precisa de fazer uma reflexão mais aprofundada sobre os modos de utilização do *whatsapp* e encetar estratégias mais sistemáticas de captação das pessoas para o fórum, através do mesmo.

As nossas formas de comunicação são também cruciais para a atração de novas pessoas associadas, sendo visível na análise exposta no ponto 1.1 que a MUBi tem sido pouco procurada por pessoas menores de 30 anos de idade. O novo site e a

nova identidade visual foram concebidos com a preocupação de mudar esta tendência. Contudo, será necessário mudar também outros aspetos da nossa comunicação, nomeadamente, em termos de linguagem e imagens transmitidas nas redes sociais.

Um grande desafio é **demonstrar maior representatividade de modo a alargar influência política**. Um caminho possível para o conseguir, será dar mais visibilidade ao incumprimento de políticas, como a ENMAC e à nossa luta pela sua concretização, com outras formas de comunicação, nomeadamente ações de sensibilização satirizantes com a colaboração de artistas. Este tipo de ação pode ajudar o trabalho da **MUBi em alargar os limites do sistema institucional, procurando efetivar e dignificar os espaços de participação formalmente existentes e ampliar a profundidade das práticas participativas**. Pode, simultaneamente, atrair mais pessoas, nomeadamente mais jovens, a associar-se.

Outras formas de mudar as práticas instituídas no âmbito da mobilidade, particularmente, na promoção e proteção da mobilidade ativa, são a colaboração em ofertas de ensino do uso da bicicleta e outras formas de apoio como o *Bike Buddy*; a interação direta com representantes institucionais e políticos; e a pressão indireta, incitando pessoas associadas a participar em consultas públicas e informando-as com análises de programas políticos, podendo também recorrer a táticas como o *email bombing*.

O facto de 77% das pessoas associadas ter declarado poder colaborar, pontual ou regularmente, nas actividades da associação deve servir de motivação.

Qualquer viagem depende também, em boa parte, das pessoas que encontramos pelo caminho. Por isso, **a comunidade que a MUBi quer ser e pode ser depende de todas as pessoas associadas** e daquelas que ainda o vão ser, e mesmo das que não o serão, colaborando de múltiplas outras formas connosco.

## Referências

Bourdieu, P. & Wacquant, L (1992), *Pour une Anthropologie Réflexive*. Paris: Ed. SEUIL. (Tradução de Eduardo Jorge Esperança), disponível em <http://home.dsoc.uevora.pt/~eje/reponses.htm>

Cabral, M. (2014) *Dimensões da Cidadania. A mobilização política em Portugal numa perspetiva comparada*. Porto: Afrontamento.

Cox, P. (2019). *Cycling: Toward a sociology of vélomobility*. Abingdon: Routledge.

Cox, P. (2023) *Cycling Activism. Bike Politics and Social Movements*. Routledge.

Johnson, R. (2023). *Embodied Activism. Engaging the body to cultivate liberation, justice and authentic connection*. Berkeley: North Atlantic Books.

Shilling, C. (2016) The rise of body studies and the embodiment of society: A review of the field. *Horizons in Humanities and Social Sciences: An International Refereed Journal*, 2 (1), 1-14.