



A  
**BICICLETA NO BRASIL**  
2015

# A BICICLETA NO BRASIL 2015

ALIANÇA  BIKE  
Associação Brasileira do Setor de Bicicletas

BICICLETA  PARATODOS



Apoio:





Realização: Aliança Bike, Bicicleta para Todos,  
Bike Anjo e UCB

Organizadores: André Geraldo Soares, Daniel Guth,  
João Paulo Amaral e Marcelo Maciel

Produção e Direção editorial: Daniel Guth

Revisão: Guilherme Tampieri, Daniel Guth

Design, diagramação e ilustrações: Giovana Pasquini

Foto da capa: Giovana Pasquini

Fotografias: Felipe Baenninger

Textos e pesquisas: Ameciclo (Recife/PE), BH em Ciclo (Belo Horizonte/MG), Ciclocidade (São Paulo/SP),  
CicloIguaçu (Curitiba/PR), Ciclourbano (Aracaju/SE), Ciclovida (Fortaleza/CE), Pedala Manaus (Manaus/AM),  
Rodas da Paz (Brasília/DF), Transporte Ativo (Rio de Janeiro/RJ), ViaCiclo (Florianópolis/SC)

Apoio: Banco Itaú

Ficha catalográfica elaborada por Gisele Alves (CRB 9-1578)

---

B583 A bicicleta no Brasil 2015 / organizadores: André Geraldo Soares ... [et al].  
2015 – São Paulo : D. Guth, 2015.  
114 p. : il. ; 21 cm

Apoio: Itaú  
Vários autores  
Inclui bibliografias  
ISBN 978-85-69165-00-2

1. Bicicletas - Brasil. 2. Qualidade de vida - Brasil. 3. Transporte cicloviário. I. Soares,  
André Geraldo.

CDD 20. ed. – 388.3472



# ÍNDICE

Apresentação .....	05
O veículo do povo: conquistas e desafios do cicloativismo brasileiro .....	07
Transformando as cidades por meio da bicicleta .....	13
Bicicleta, política e nossas leis .....	17
Contexto do mercado de bicicletas no Brasil .....	21
Aracajú-SE .....	24
Belo Horizonte-MG .....	32
Brasília-DF .....	40
Curitiba-PR .....	48
Florianópolis-SC .....	56
Fortaleza-CE .....	64
Manaus-AM .....	72
Recife-PE .....	80
Rio de Janeiro-RJ .....	92
São Paulo-SP .....	102
Para o Brasil pedalar mais e melhor .....	115



# APRESENTAÇÃO

Eis aqui um livro de múltiplos condutores. Seus autores conduzem, no dia a dia do trânsito, um veículo eficiente, ético e encantador. E conduzem também, na sociedade, organizações que defendem os direitos dos ciclistas. Neste sentido, seus autores conduzem a transformação da mobilidade urbana.

Redatores, fotógrafos, designers e revisores são ciclistas. Associações, coletivos civis e empresas, que assinam os artigos ou patrocinam a obra, entrarão para a história como co-responsáveis pela inclusão e reconhecimento social da bicicleta no Brasil.

Esta publicação cumpre a função de reunir conhecimento e pontos de vista sobre a situação atual da bicicleta no Brasil, destacando-se os avanços e desafios da mobilidade urbana, que ainda são imensos, para a efetiva inclusão da bicicleta como um modal de transporte respeitado nas cidades brasileiras.

Seus textos principais, propositalmente sintéticos, compõem uma panorâmica da realidade brasileira pela ótica de ativistas experientes de 10 capitais, selecionados por já atuarem em rede, cujos dados e informações indicam caminhos e inspiram cidadãos e instituições de outras unidades da federação.

O conjunto da obra constitui uma rica diversidade de culturas e costumes de pedalar, de políticas e estratégias para que a bicicleta possa ser aproveitada, em toda sua potencialidade, para gerar qualidade de vida individual, comunitária e natural.

**Boa leitura e boas pedaladas a todos!**



# O VEÍCULO DO POVO: CONQUISTAS E DESAFIOS DO CICLOATIVISMO BRASILEIRO



Quem revisa a última década pode afirmar que o povo está dando a bicicleta de presente ao Brasil.

A bicicleta é uma dádiva sobretudo para quem vive em comunidades urbanas, pois ela desobstrui o espaço público, aumenta a segurança viária, tranquiliza nossas relações, economiza nossa renda e nossos impostos, nos dá autonomia e agilidade. Ela também é uma oferenda para a natureza, pois demanda pouquíssima matéria prima para fabricação, consome poucos recursos para sua infraestrutura viária, não empedeia o ar, é silenciosa e, misturando-se a ela, embeleza a paisagem.

E esta oferta provém do povo. Do povo enquanto somatório de gente, população habitante, que no dia a dia crescentemente incorpora o hábito de pedalar e, nas ruas, dá volume à modalidade. Mas também do povo enquanto conjunto de cidadãos com cultura comum e que, em relação às instituições que lhe governam, só consegue exercer influência quando organizado.

É nesse segmento - a sociedade civil organizada - que devemos reconhecer a causa principal pelo crescimento, ainda tímido mas perceptível, da bicicleta como meio de transporte e lazer no Brasil contemporâneo. Essa parcela do povo não só pratica a bicicleta, mas a adota como um símbolo de singeleza e de igualdade para nos

alertar sobre os deletérios efeitos dos valores e hábitos elitistas – os quais consideram a bicicleta um símbolo de pobreza e de atraso.

Não fosse a ação de ciclistas organizados, autodenominados ou não de cicloativistas, a bicicleta jamais teria ganhado visibilidade como alternativa ao caos generalizado do trânsito que, atravancando milhões cotidianamente e matando milhares anualmente, ainda inacreditavelmente se alastra nas médias e grandes cidades.

Indivíduos conectados apenas por ideais, grupos de ciclistas e também ONGs formalizadas que promovem a bicicleta estão cumprindo importante papel e influenciando políticas públicas em muitas cidades brasileiras, seja com tom mais exigente sobre governantes resistentes ou indiferentes, seja apoiando e respaldando gestores e técnicos públicos sensíveis ou entusiastas do ciclismo.

Estas mesmas pessoas e coletivos civis têm influenciado a economia da bicicleta. Novos negócios surgiram em torno da bicicleta, e empresas, mesmo de ramos diversos, têm buscado aliar sua imagem a ela, inclusive apoiando explicitamente sua expansão.

O cicloativismo é um sistema de ideias que reconhece e investe na atividade, no protagonismo, na participação política em favor da inclusão da bicicleta com segurança e conforto no sistema de mobilidade urbana. Seus adeptos não compõem um bloco uniforme, mas suas diferentes abordagens e concepções, através de diversos canais de relacionamento e de debate, levam ao amadurecimento do conjunto através da amarração de compromissos e da qualificação de métodos.

Com alegria, vivacidade, criatividade, desprendimento e ousadia (e no trânsito, risco) os cicloativistas brasileiros, na esteira do bicycle advocacy e das critical mass do exterior, vêm aprimorando suas capacidades técnicas, comunicativas, educativas e negociativas. Com isso, ampliaram seu reconhecimento social, influenciaram uma nova cultura urbana e conquistaram espaços de participação política em todas as regiões do país.

Contando com as facilidades da internet, cresce a quantidade de pessoas e organizações pró-bicicleta, o que pode ser sentido na evolução do quadro de associados da UCB – União de Ciclistas Brasileiros e referendado por pesquisas descritas neste livro. Atualmente (abril de 2015) a UCB possui, dentre seus associados, 21 entidades formais de ciclistas, 562 pessoas físicas (que são membros de incontáveis grupos locais), 14 empresas privadas e 7 entidades de ramos diversos,

abrangendo 24 estados e o Distrito Federal.

Além disso, o cicloativismo, porque necessário, também está deixando de se dedicar apenas à esfera municipal e alcança as políticas públicas federais. A própria criação e fortalecimento da UCB demonstram este enfoque. Recentemente, durante o período eleitoral, a importância das intervenções transversais foi comprovada com a ótima aceitação da campanha “Carta Compromisso com a Mobilidade Ciclística”, acolhida por quatro das candidaturas à Presidência da República.

Mas ainda há muito – ou quase tudo? – a ser conquistado. A maior parte das cidades ainda é refratária ao ciclismo e, onde ele ganha espaço, ainda faltam planejamento continuado, qualidade e uniformidade nos projetos e medidas educativas e fiscalizatórias complementares.

A sociedade civil, é bom que se diga, não pode relaxar e desmobilizar-se com os seus logros, pois eles ainda ocorrem no ambiente cultural e econômico da mobilidade individual motorizada que é demandada pelos indivíduos e mantidos pelo Estado, todos sob forte domínio da cadeia produtiva automobilística.

Considerados este cenário e este histórico, para poder avançar e consolidar seus anseios de igualdade social e preservação ambiental, o cicloativismo, em seus diversos formatos e matizes, tem diversos desafios, dentre os quais destacam-se:

- Possuir clareza das suas características e especificidades enquanto sociedade civil, bem como das suas distinções ontológicas e institucionais em relação ao Estado e ao mercado;
- Buscar atuação conjunta com representantes dos demais setores para o alcance dos objetivos identificados como comuns;
- Qualificar-se política, educacional, científica e tecnicamente para ampliar sua capacidade de incidência e influência social;
- Preparar-se para eventuais períodos de desaceleração da inclusão ciclística, o que diminuirá a adesão e o ímpeto do engajamento;
- Ampliar o inter-relacionamento entre os ativismos locais para troca de experiências e para a diversificação de táticas de atuação;

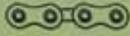
- Dispensar atenção e energia para atuar na esfera federal junto aos três setores (estatal, civil e econômico) e aos três poderes (executivo, legislativo e judiciário);
- Empregar diversas formas de atuação e abordagem – formal e informal, de transporte e lazer – aproveitando os poderes de diálogo com parcelas da sociedade que caracterizam cada uma delas;
- Manter a democracia interna nas suas organizações, praticando nelas o modelo político almejado para toda a vida comunitária;
- Efetuar adequado planejamento e buscar estrutura organizacional mínima de modo a garantir o funcionamento com padrões de qualidade suficientes para o alcance dos objetivos.

Os desafios não são pequenos. Mas eles são compatíveis com o entendimento que o cicloativismo tem a respeito da bicicleta: não apenas um veículo material que serve para nos transportar eficientemente de um lugar ao outro, mas um veículo ideológico que serve para construir uma sociedade que ressignifique eticamente a vida comunitária. Um presente do povo para si próprio.

Associe-se à UCB e fortaleça a luta  
pela mobilidade ciclística no Brasil.



Texto: André Geraldo Soares, Diretor Presidente da UCB. O texto foi discutido com os associados da UCB.





www.bike.com.br

BIKE

# TRANSFORMANDO AS CIDADES POR MEIO DA BICICLETA

Ter mais bicicletas nas ruas é sinônimo de mais segurança para quem optar por esse modo de transporte e para a cidade como um todo. Mas como conseguimos colocar mais bicicletas nas ruas? Existem várias formas e elas são complementares. As ações podem ter responsabilidades exclusivas entre setor público e a sociedade civil ou compartilhadas entre ambos.



## O BIKE ANJO

Nesse cenário de inúmeras possibilidades de ação para levar mais pessoas de bicicleta às ruas é que surgiu o Bike Anjo. À época, em 2010, ele não tinha nome, não era um movimento social e tampouco uma rede. Era uma ação simples e direta: ciclistas experientes levavam iniciantes à Bicletada\* de São Paulo.

Com o passar do tempo, aquela ação simples e direta foi sendo feita por mais pessoas dispostas a colocarem ciclistas de forma segura nas ruas. Nesse momento veio o batismo do nome: Bike Anjo! O grupo de São Paulo criou uma plataforma virtual para facilitar a comunicação de quem queria começar a pedalar e dos voluntários. Veio o momento em que o Bike Anjo extrapolou as ruas da capital paulista e ganhou o Brasil com pessoas, formas e conteúdo diferentes, mas com um objetivo central: mobilizar cada vez mais pessoas por meio da bicicleta para tornar as ruas em um ambiente chamativo, seguro e agradável aos ciclistas.

Tal expansão trouxe no começo de 2014 mais de 1.000 bike anjos por quase 200 cidades do país, e, com isso, os bike anjos começaram a organizar atividades para que pudessem expandir ainda mais o seu alcance. Neste momento o Bike Anjo buscou compreender o potencial dessa rede para além do seu tamanho, identificando necessidades e oportunidades. Era hora de saber mais sobre os elos

dessa rede de pessoas e coletivos em todo o Brasil que se uniram para promover a melhoria da qualidade de vida das cidades usando a bicicleta como instrumento cidadão.

Nesse contexto, o Bike Anjo fez um mapeamento de sua rede e de coletivos que promovem o uso da bicicleta no Brasil em diversas formas.

## O MAPEAMENTO DA PROMOÇÃO DO USO DA BICICLETA NO BRASIL

O objetivo deste projeto foi de compreender onde estão os bike anjos, onde existem mais fragilidades e potenciais para a rede e também levantar quais os grupos que estão promovendo a bicicleta no Brasil e de que modo estão fazendo isso.

O mapeamento foi realizado durante os meses de junho e julho de 2014, quando a rede do Bike Anjo contava com 1.155 membros e 3.625 pedidos de ajuda, além de 527 coletivos de bicicleta que foram analisados. Mas por que mapear esses coletivos?

Temos percebido que grupos de ciclistas têm sido criados por todo o Brasil com um interesse em comum: compartilhar a paixão pela bicicleta. Mas muitos desses grupos têm começado a se organizar de modo a trazer uma real transformação em suas cidades e no país. E mais ainda, percebemos que a rede do Bike Anjo tem sido um canal para os ciclistas se organizarem dessa forma.

Veja alguns dos resultados que obtivemos desse mapeamento:

- As pedaladas recreativas ou esportivas são a principal forma de atuação desses grupos com 31% dos coletivos pesquisados, seguido de ações educativas (11%) e blogs informativos (9%). Por outro lado, apenas 3% realizam pesquisas e 2% fazem ações diretas e intervenções urbanas;
- A atuação destes coletivos se dá majoritariamente (62%) no nível municipal;
- Foram obtidas respostas mais específicas de 35 dos coletivos mais mencionados durante o processo do mapeamento, em que se descobriu que a maioria (48%) ainda não é formalizada com CNPJ; 7 destes grupos atuam em âmbito nacional; 26 dessas organizações nasceram após 2008; e em média contam com 9 pessoas para organizar o seu grupo.

Com estes resultados, pode-se concluir alguns fatos. O primeiro deles é que maioria dos grupos de

bicicleta no Brasil ainda se limitam a pedaladas recreativas ou esportivas, a exemplo dos grupos de pedal noturno. No entanto, muitos desses grupos começaram a expandir sua atuação para incidir em políticas públicas para a bicicleta na cidade, principalmente para reivindicar pela implementação de vias seguras para os ciclistas.

Em um segundo momento, observou-se a escassez de pesquisas sobre o tema da bicicleta para embasar cada vez mais argumentos a estes grupos de bicicleta.

De forma geral, conclui-se que os coletivos de promoção da bicicleta nas cidades brasileiras ainda são muito recentes. Tal fato demonstra que ainda há muito chão para pedalar e que é necessário que as pessoas envolvidas se unam e, em conjunto, pensem e ajam na potencialização da promoção do uso da bicicleta no país.

Deste mapeamento, o Bike Anjo selecionou 10 regiões estratégicas por todo o país. Desde então, tem visitado essas cidades para trabalhar junto aos bike anjos locais e seus grupos para impulsionar essas conexões. Nesse processo, a rede já se ampliou para quase 1.400 bike anjos em 228 cidades do país, além de outros 6 países que já ampliaram a iniciativa para outros idiomas. E este livro é um relevante instrumento para continuar fortalecendo a atuação desses atores e da articulação intersetorial nestas regiões para que possamos ter cidades amigas do ciclista.

\*A Bicletada ou a Massa Crítica é um acontecimento mensal que se iniciou em São Francisco, na década de 90, e que já acontece em centenas de cidade do mundo. Basicamente, o objetivo central é unir pessoas que querem ter acesso à cidade usando transportes a propulsão humana para reivindicar seu espaço nas ruas.

\*\*A pesquisa completa do mapeamento pode ser encontrada em: [bit.ly/mapabikeanjo2014](http://bit.ly/mapabikeanjo2014)

**Texto:** JP Amaral e Guilherme Tampieri, articuladores da rede Bike Anjo.



*FAVOR*  
*ESTACIONE CORRETAMENTE*



# BICICLETA, POLÍTICA E NOSSAS LEIS

Credita-se às crises do petróleo, ao final da década de 1960 e durante os anos 70, a retomada da bicicleta em muitas cidades europeias. Se, lá, fatores externos impulsionaram uma cultura da bicicleta que sempre existiu nas cidades, mas que até então estava sufocada, infelizmente não se pode esperar para o Brasil caminho meramente parecido.

O Brasil vive crises hídricas, econômicas, do setor energético e de representação política, mas não uma crise do petróleo. E apesar das turbulências por que passa a Petrobras atualmente, o Brasil não viverá uma crise nas dimensões da que a Europa viveu - ao menos não tão cedo. O que significa que, para rompermos com a lógica da crescente motorização do Brasil, será preciso muita vontade política e pressão popular.

Foi na segunda metade dos anos 70 - ainda sob efeito da crise do petróleo e observando os movimentos de retomada da bicicleta na Europa - que o governo federal brasileiro fez os primeiros investimentos e divulgações para a necessidade de políticas de mobilidade por bicicleta, a partir do GEIPOP – Grupo Executivo de Integração da Política de Transportes. Deste esforço, já no início dos anos 80, foram criados 5 volumes de um manual para planejamento e desenvolvimento cicloviário - até então inédito no Brasil.

Apesar destes esforços iniciais, a lei que regia a circulação de veículos em território nacional (o Código Nacional de Trânsito, Lei 5.108), até 1997 carregava muitos equívocos relacionados à bicicleta: não reconhecê-la como um veículo dotado de características próprias e associá-la com motocicletas e veículos de tração animal são alguns deles. Outro equívoco, muito comum ao verificar comportamento de ciclistas nas cidades, era a ausência de regramento para circulação de bicicletas. Isso acarretou, por exemplo, na convenção da contramão como sentido natural de circulação de bicicletas, gerando muitos conflitos.

A nova versão do Código de Trânsito Brasileiro (Lei 9.503), promulgada em 1997, foi então um marco para o reconhecimento da bicicleta como veículo, incorporando algumas de suas

especificidades e imputando a correta hierarquia de prioridades na circulação, a partir das relações de força no trânsito.

Por sua vez, a Constituição Federal de 1988, nossa lei-mãe, garantiu o direito de ir-e-vir em todo o território nacional e passou a obrigar, para municípios a partir de 20 mil habitantes, a elaboração de um Plano Diretor Estratégico. Isso fez com que os sistemas de circulação, trânsito e transportes das cidades tivessem que dialogar cada vez mais com o planejamento urbano, a ordenação territorial e os planos de habitação, uso e ocupação do solo.

Em 2001, foi criado o Estatuto da Cidade (Lei 10.257), que regulamenta estes instrumentos urbanísticos previstos na Constituição. Entre as inovações, ele estabelece uma agenda de participação social e passa a exigir, de cidades com mais de 500 mil habitantes, a elaboração de planos de transporte - incorporando a política de mobilidade urbana como um dos instrumentos de desenvolvimento urbano.

Bem mais recente, mas igualmente importante, é a Política Nacional de Mobilidade Urbana (Lei 12.587), aprovada em 2012. Ela reforça a correta priorização dos modos ativos e coletivos de transporte e ainda estabelece prazos para que os municípios a partir de 20 mil habitantes elaborem seus planos de mobilidade.

Todo este arcabouço de importantes legislações nacionais visa a pressionar e permitir que os Estados e Municípios revertam o acúmulo histórico de políticas públicas que ainda priorizam quase exclusivamente a circulação de automóveis.

Os desafios são inúmeros e complexos. Levantamento da Associação Nacional de Transportes Públicos, com base no ano de 2012, mostra que o transporte individual motorizado, em todo o Brasil, ainda consome cerca de 80% dos recursos de mobilidade urbana. É evidente o descompasso entre as prioridades garantidas e exigidas nas leis e o que se observa em nossas cidades hoje.

Este livro, portanto, revela este descompasso e aponta soluções de mobilidade urbana - sempre em busca de cidades mais humanas, inclusivas e colaborativas, seja no âmbito do Executivo, do Legislativo ou do Judiciário. A bicicleta, com tantos benefícios inatos que carrega, deve transcender os papéis e leis, os discursos, a euforia e os modismos, para assumir um papel de maior destaque no dia-a-dia das estruturas de poder. É lei, vamos cobrar.



## BICICLETA PARA TODOS

A Rede Bicicleta para Todos (BPT) é uma organização criada em 2013 que tem como objetivo estimular, facilitar e promover o acesso de brasileiras e brasileiros à bicicleta, seja como meio de transporte, lazer ou prática esportiva. Contando com mais de 250 apoiadores diretos, entre entidades e empresas, vem se destacando no cenário nacional com advocacy e articulação política para pautas que visem a ampliar a cultura da bicicleta no Brasil. Dentre suas principais ações estão a campanha “Menos imposto, mais acesso” e a campanha pelo “IPI Zero para Bicycletas”, que já conta com apoio de mais de 110 mil brasileiros e brasileiras.

**Texto:** Daniel Guth, articulador e criador da Rede Bicicleta para Todos







# CONTEXTO DO MERCADO DE BICICLETAS NO BRASIL

A Associação Brasileira do Setor de Bicicletas, Aliança Bike, trabalha desde 2003 para incentivar e proporcionar o uso sustentável da bicicleta no país. O cenário que vemos hoje se mostra positivo e propício para mudanças e o desenvolvimento do setor. Existe espaço para muitas melhorias e crescimento.

As bicicletas passam por um momento decisivo no país. Além de parques, trilhas e estradas, vemos o veículo, cada vez mais, nas ruas das cidades. Muitas vezes associada a um estilo de vida saudável, simples e livre, o uso da bicicleta tem sido cada vez mais impulsionado. Inúmeras prefeituras de grandes capitais nacionais adotaram a bicicleta e programas de incentivo à sua utilização.

Assim, vemos que a sociedade passa a observar as bicicletas com olhos mais interessados, percebendo os benefícios que ela propicia. Cabe ao mercado aproveitar este interesse e contribuir para maximizar a inserção da bicicleta na vida das pessoas. A oportunidade para a sociedade usufruir das bicicletas é muito grande, assim como para aqueles que trabalham este mercado.

A bicicleta é uma solução simples para problemas complexos. É necessário, mais do que nunca, recorrer ao potencial deste meio de transporte na busca de saídas para os desafios que se impõe à nossa sociedade – mobilidade, meio ambiente e saúde. Além destes grandes benefícios, a bicicleta tem o poder de movimentar a economia de uma maneira peculiar e muito positiva, propiciando especialmente a distribuição de renda.

Uma característica onipresente, marcante e rica do mercado de bicicletas é a sua diversidade, que aparece nas variadas formas encontradas para se gerar negócios. O setor é diverso em vários aspectos, bastando observar o número de empresas e a distribuição geográfica das mesmas. Existem desde lojas e oficinas de bairro até empresas de grande porte e multinacionais.

Segundo estimativa de entidades do meio publicada na mídia especializada, o setor de bicicletas é composto por 18.554 empresas que geram 117.550 empregos diretos. Nota-se uma participação significativa de micro e pequenas empresas, que representam mais de 95% deste total. As empresas estão em todos os cantos do país, e as pequenas estão espalhadas virtualmente por todos os municípios.

A diversidade aparece também na variedade de serviços. Além das tradicionais fabricação, distribuição e venda do produto, hoje vemos as bicicletas associadas ao setor alimentício; ao trabalho artesanal de alta tecnologia – como as bicicletas feitas à mão e sob medida para cada usuário; a roupas e acessórios específicos para ciclistas; aos serviços de Park & Shower e sites de registro e seguro para bicicletas.

A bicicleta propicia criatividade, inovação. Nas ruas estreitas de Afuá, no estado do Pará, as bicicletas são o principal meio de transporte usado pela população para transitar, onde os carros são proibidos por lei. Os moradores transformam as bicicletas naquilo que precisam que ela seja – um táxi, uma ambulância e até um açougue.

A bicicleta propicia também a geração de riqueza. Diversas empresas começaram pequenas, fazendo quadros ou peças de bicicleta, e avançaram até atingirem o mercado mundial. A tecnologia presente na bicicleta é simples e acessível – hoje, existem programas de incentivo na internet para os quais é possível contribuir com doações para que estudantes desenvolvam bicicletas inovadoras do outro lado do mundo.

Ainda assim, existem obstáculos limitando o crescimento do uso das bicicletas no Brasil. Conforme analisado pelo estudo sobre o mercado das bicicletas no país, idealizado pela Aliança Bike em 2013, o imposto sobre bicicletas no Brasil é de mais de 40% do preço final do produto. Os números demonstram falta de incentivo para o meio de transporte, que tem seu consumo concentrado em famílias com renda inferior a R\$1.200,00 mensais.

No Brasil, se vende uma das bicicletas mais caras do mundo. Percebendo esta injustiça, a população abraçou a defesa da desoneração tributária das bicicletas, proposta em diversos projetos de lei que tramitam no Congresso Nacional. Mais de 200 entidades e 100 mil pessoas manifestaram publicamente seu desejo de ver a bicicleta desonerada de impostos.

A intervenção do governo tem características conflitantes, apresentando impactos que dificultam a acessibilidade do produto ao grande público e ferem o potencial de desenvolvimento dos negócios no país. Esperamos que as recentes iniciativas positivas originadas nas prefeituras municipais sirvam de exemplo e inspiração para que as esferas federais e estaduais sigam no mesmo rumo.

## SOBRE A ALIANÇA BIKE

A Aliança Bike congrega fabricantes, importadores, fornecedores, distribuidores e lojistas de bicicletas, acessórios, partes e peças, bem como associações, instituições e pessoas que promovem o seu uso. Criada em 2003, a associação trabalha para incentivar o uso sustentável da bicicleta enquanto meio de locomoção efetivo do brasileiro. A associação defende a diminuição das barreiras de acesso ao uso atualmente existentes.

**Texto:** Marcelo Maciel, Presidente da Aliança Bike



# ARACAJU SE



---

623.766

habitantes

181,857  
km<sup>2</sup>

3.430,04  
hab/km<sup>2</sup>

## Clima

Temperatura média  
anual (C): 26,00

O período chuvoso vai  
de março a agosto.



## Relevo e características geográficas

Aracaju localiza-se no litoral e  
possui relevo plano.

## Economia

O PIB sergipano atingiu em 2010 o valor  
de R\$ 23.932 bilhões, um crescimento de  
aproximadamente 5,3% em relação ao ano  
anterior.

## Frota de veículos motorizados

160 mil automóveis.

---

# OS EXTREMOS SE ENCONTRAM EM ARACAJU

A capital do menor estado do Brasil possui uma das maiores frotas de automóveis por pessoa de todo o país, sendo a maior do Nordeste. Essa realidade corresponde a um automóvel para cada 3,1 habitantes e deixa Aracaju à frente de cidades como Rio de Janeiro e Salvador, nesse quesito.

O último levantamento realizado pelo Departamento Estadual de Trânsito de Sergipe (Detran-SE) indicou que a frota da cidade ultrapassou os 160 mil automóveis, mais da metade da frota do estado. A capital sergipana registra uma média de 800 novos carros emplacados mensalmente e o resultado é visível: ruas engarrafadas.



# UM OLHAR SOBRE O USO DA BICICLETA EM ARACAJU

Entre as capitais brasileiras, considerando a extensão territorial e o relevo, Aracaju é uma das principais cidades favoráveis ao uso da bicicleta. Todavia, a falta de planejamento é um problema central e que se agrava com a ausência de uma política pública específica para o trânsito na capital sergipana.

Atualmente não há projetos, seja na esfera estadual ou municipal, relacionado ao incentivo do uso da bicicleta como meio de transporte, mesmo com o gradativo crescimento do número de ciclistas e um aumento tímido na construção de ciclovias.

Em 2003, Aracaju possuía apenas 10,5 kms de malha cicloviária. Após cinco anos, eram 59 kms. De 2010 a 2014 foram construídos 12 kms de vias cicláveis, mas esse número é discreto, quando observa-se sua aplicação: ciclovias pontuais e que não atendem à demanda efetiva dos usuários. A situação se agrava com a ausência de sinalização, manutenção e interligação destas ciclovias. Os ciclistas, além de fazerem travessias com pouca ou nenhuma segurança, arriscam-se em ciclovias, em sua maioria, com trechos perigosos, iluminação precária, grandes rachaduras e protuberâncias na pista.

Diante do cenário, pode-se afirmar que são muitos os desafios relacionados à promoção do uso da bicicleta como meio de transporte na capital sergipana e que não há garantias efetivas e reais para estimular o ciclismo na cidade. Apesar de uma razoável malha cicloviária, Aracaju ainda permanece com um atraso enorme em relação às políticas públicas que nesta área.



# O USO DA BICICLETA EM ARACAJU

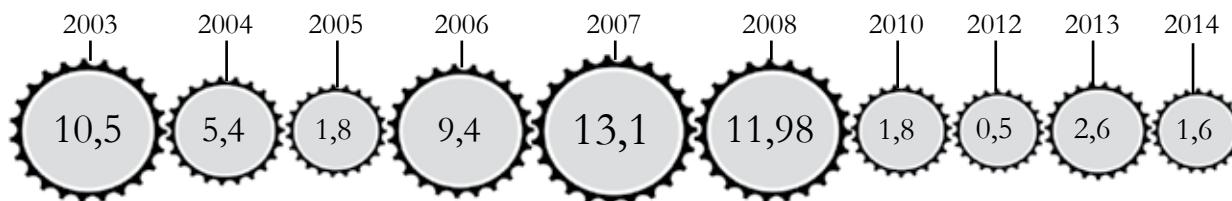
Distância média  
percorrida pelos ciclistas: 7 km

Principais destinos: 17 de Março, Siqueira Campos, Atalaia,  
Olaria, Farolândia, Porto Dantas.

ESTRUTURA CICLOVIÁRIA



Kms de ciclovias implementados entre 2003 e 2014 (em km/ano):





A SMTT, EMSURB e EMURB são os órgãos públicos envolvidos nas discussões sobre o uso ciclismo urbano da cidade.

 59 km  
de ciclovias

 64  
bicicletários contabilizados  
pela ONG Ciclo Urbano

 797  
vagas em  
bicicletários

 20 estações e 200  
bicicletas no sistema de  
bicicletas compartilhadas  
da cidade, o Caju Bike



A Associação Ciclo Urbano foi fundada em 22 de setembro de 2007 e tem por finalidade promover a utilização da bicicleta e também outras formas de locomoção e transporte a propulsão humana, com integração ao transporte público motorizado, fiscalizando-o e propondo melhorias em sua qualidade e eficiência na cidade de Aracaju.

Dentre as principais atuações e características da ONG estão:

- Ação intersetorial, em conjunto com movimentos sociais e organizações não governamentais com objetivos similares e o poder público, tendo como princípio o conhecimento técnico-científico.
- Participação e fomento de programas de educação e conscientização para difusão de

conhecimento sobre os direitos e deveres do ciclista, bem como de motoristas e pedestres.

- Elaboração de projetos e diagnósticos que gerem produtos para subsidiar audiências e outros encontros de atores que promovem o uso da bicicleta na cidade e subsidiem a adoção de soluções na busca pela mobilidade urbana sustentável.
- Mobilização e articulação de uma ampla base social que inclui quadro de afiliados, parceiros e doadores e eficiência e transparência na administração de seus recursos.

## DEMAIS ORGANIZAÇÕES DE CICLISTAS

Além da Associação Ciclo Urbano, em Aracaju existem grupos de ciclistas que promovem passeios pela cidade, sendo os principais: **Os Zuandeiros**, **Aracaju Pedal Livre**, **Vida de Bike** e **Pedal do Zé**.

# ARACAJU: PERSPECTIVAS E POSSIBILIDADES

Como em boa parte das cidades do Brasil, em Aracaju os problemas e os desafios para a promoção da bicicleta são inúmeros, mas as possibilidades para solucioná-los também.

Os problemas perpassam pela parte estrutural, de gestão pública, de falta de recursos financeiros e humanos tanto nos órgãos públicos ligados ao desenvolvimento da bicicleta enquanto modo de transporte.

Para tornar os deslocamentos mais seguros e confortáveis, a cidade ainda precisa integrar as ciclovias entre si e a outras estruturas e processos que promovam o uso da bicicleta: bicicletários, paraciclos e transporte coletivo. Um claro exemplo desta constatação é a travessia da Ponte Godofredo Diniz. Nela, os ciclistas ainda não possuem local dedicado à sua circulação e precisam pedalar pela calçada ou em meio aos carros que trafegam em velocidade alta.

Desde 13 de março de 2009, a cidade conta com a Lei Municipal 3.685-N/2009 que estabelece a obrigatoriedade da instalação de estacionamento de bicicletas, mas ainda não está sendo cumprida. Para ajudar a equalizar essa demanda, há um estudo vigente cujo objetivo é viabilizar uma parceria público privada (PPP) para a instalação de 100 bicicletários públicos, com ajuda da ONG Ciclo Urbano.

Com objetivo de fomentar o uso da bicicleta na cidade e de superar os desafios existentes, a ONG Ciclo Urbano vem trabalhando para criar espaços de discussão e compartilhamento de conhecimento e de ação, como o caso das duas edições do Fórum Sergipano da Bicicleta.

A II edição do Fórum, em outubro de 2014, contou com a presença de inúmeros palestrantes e participantes de várias cidades do Brasil. Além da participação massiva, o Fórum recebeu trabalhos de pesquisa e acadêmicos ligados à bicicleta, que fomentaram o debate em várias esferas do ciclismo e pautaram a discussão de questões relativas à falta de políticas públicas para promoção da mobilidade urbana sustentável e a integração metropolitana.

Outro aspecto que ainda é um desafio para a cidade é criar um Plano Diretor que estimule a redução dos deslocamentos e garanta a distribuição equilibrada de moradias, serviços, empregos, infraestrutura, equipamentos culturais e de lazer por todo o seu território.

Para os próximos dois anos, a Prefeitura prevê a construção de mais 40 kms de ciclovias na capital, superando a marca de 100 kms. Destes 27 serão na Avenida Perimetral Oeste e beneficiará muitas pessoas que passam por ali de bicicleta.

Para aumentar a segurança de quem já utiliza a bicicleta e promover ainda mais o uso desse modo de transporte em Aracaju, ONG Ciclo Urbano está trabalhando num projeto que tem por fim a implementação de rotas cicláveis constituídas entre um par de origem/destino, interligadas por vias com tráfego lento ou forçosamente acalmado, as ciclorrotas.

Apesar da realidade apresentada, a perspectiva é que aconteçam melhorias, seja a nível estrutural, com o aumento e manutenção das ciclovias e bicicletários, ou na realização campanhas para conscientizar motoristas e ciclistas.

**Pesquisa das informações e autoria do artigo:** Arthuro Paganini e Luciano Aranha, ONG Ciclo Urbano.

# BELO HORIZONTE MG



2.491.109

milhões de habitantes

331,40  
km<sup>2</sup>

7.167  
hab/km<sup>2</sup>

## Clima

O clima de Belo Horizonte é agradável durante todo o ano, a temperatura varia de 16° a 31°, sendo a média de 21°. O inverno é seco e o verão chuvoso.

## Economia

PIB : 58.374.103 mil reais

PIB per capita : 24.365,33 Reais

Hoje a cidade tem o quinto maior PIB entre os municípios brasileiros representando 1,33% do total das riquezas produzidas no país.



## Relevo e características geográficas

A cidade de Belo Horizonte possui uma geografia diversificada, com morros e baixadas, as baixadas sempre em vales de rios e que hoje infelizmente são todos canalizados e transformados em avenidas, mas muito propícias à pedalada.

## Frota de veículos motorizados

1.664.487 automóveis, sendo  
1.141.458 carros<sup>1</sup>

# #BHPEDALA

A realidade da bicicleta em Belo Horizonte está diretamente ligada ao enfrentamento de um discurso muito conveniente para alguns setores políticos: a topografia e o relevo de Belo Horizonte não favorecem o uso da bicicleta. Repetir inadvertidamente esse discurso já ultrapassado é fechar os olhos para a realidade da capital mineira. As bicicletas sempre estiveram presentes na cultura urbana da cidade, que hoje está se organizando de forma rica e diversificada.



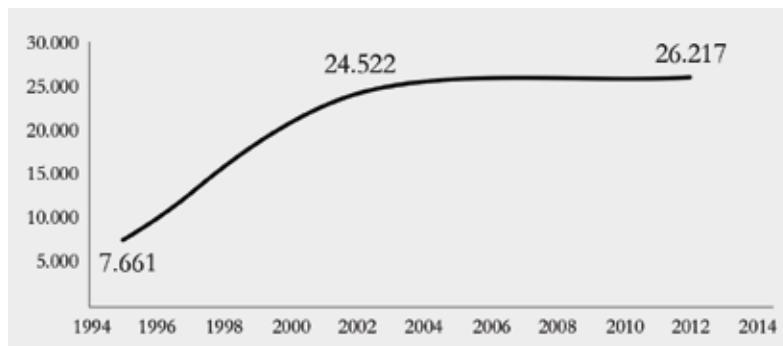
# O USO DA BICICLETA EM BELO HORIZONTE

PERCENTUAL DE VIAGENS EM BELO HORIZONTE ERAM FEITAS DE BICICLETAS<sup>2</sup>:



**6%** é a meta de viagens feitas por bicicletas estabelecidas para 2020.

EM NÚMEROS ABSOLUTOS:



Embora em termos absolutos o número de viagens tenha subido de 2002 para 2012, em função do crescimento geral do número de viagens nos demais modos de transporte, a participação percentual da bicicleta caiu, retornando praticamente ao patamar de 1995.

Em 2013, **0,52%** das pessoas em Belo Horizonte disse utilizar a bicicleta como principal modo de transporte<sup>3</sup>.

Em 2008, esse número era de **0,74%**.

## ESTRUTURA CICLOVIÁRIA

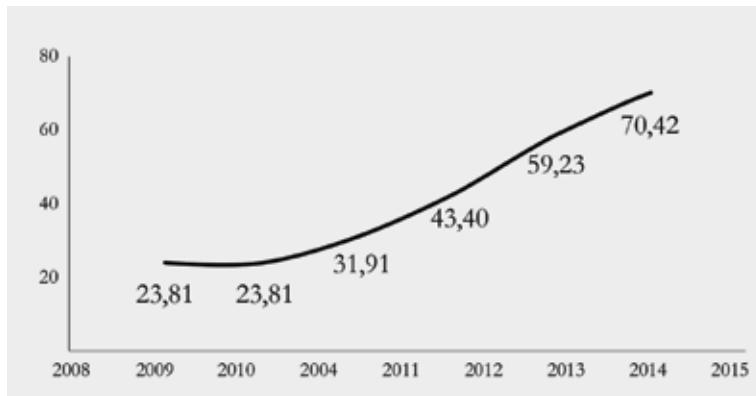


Em dezembro de 2014, a cidade possuía aproximadamente **70 km** de ciclovias e ciclofaixas.

De 2010 a 2013, a extensão das ciclovias da cidade triplicou.

Para 2020, a meta é chegar em **380 km**.

EVOLUÇÃO DA EXTENSÃO DAS CICLOVIAS (BHTRANS, 2014) (em km):



BH possui cerca de 2,4 km de ciclovias para cada 100.000 habitantes<sup>4</sup>.

Em 2014, ciclistas e prefeitura fizeram oficinas para identificar as rotas em que os ciclistas tinham costume de passar: as ciclorrotas. Os resultados ainda estão sendo analisados para, em seguida, virarem projetos urbanísticos.

## A DIVERSIDADE E PLURALIDADE DO CICLISMO É UM BELO HORIZONTE

Os mais antigos grupos de ciclistas da capital mineira promovem as pedaladas noturnas. Podemos citar: Mountain Bike BH realizando o RUTs - Rolé Urbano das Terças, Le Vélo, Minas Riders, Mountain Bike Barreiro, Guimenight, Zoobiker.

Estes coletivos são importantes para o cenário da bicicleta em Belo Horizonte, pois são, junto com o Bike Anjo BH, uma das principais portas de entrada de novos ciclistas nas ruas da cidade.

**Diversas outras iniciativas ligadas à bicicleta têm se tornado cada vez mais frequentes na cidade:**

- EBAs - Escolas Bike Anjo
- Velódromo da Raul Soares (velódromo de rua improvisado)
- Bike Polo BH
- Bloco da Bicletinha (bloco que celebra a bicicleta para além do carnaval)
- Pedal dos Rôia (pedalada para iniciantes promovida pelo Bike Anjo BH)
- Tweed Ride BH (pedalada “Cycle Chic” e retrô)
- Grupos de entrega, como o Dizzy Express
- Ciclo Bazar de Rua
- Bicicine (ciclocina popular)
- Pedal do Chaves (pedalada para crianças promovida pelo Bike Anjo BH)

Para além dos grupos, a cidade também tem tido espaços de referência para quem pedala. Esse é o caso da Praça do Ciclista, batizada assim pelos cidadãos locais em 2012, a Praça Arnaldo Janssen, nome oficial, agora é palco de várias atividades ligadas à promoção do uso da bicicleta.





## A BH EM CICLO

Entendendo que havia uma necessidade de representação e voz ativa de ciclistas nas políticas públicas da cidade, em 2012 foi criada a BH em Ciclo - Associação dos Ciclistas Urbanos de Belo Horizonte.

Desde então foram muitos os desafios e as conquistas para a cidade:

- Proposição proposição e aprovação de emenda ao orçamento municipal que garantiu R\$800.000,00 a serem investidos em 4 campanhas educativas ligadas à bicicleta entre 2015 e 2017
- Participação no processo de implantação do sistema de bicicletas compartilhadas;
- Nomeação da Associação no recém criado Conselho de Mobilidade Urbana;
- Execução do treinamento de instrutores de motoristas de taxi, veículos fretados e ônibus suplementares;
- Realização anual de atividades (vaga viva, café da manhã do ciclista, palestras, workshops e etc) no mês de setembro, em celebração ao Dia Mundial Sem Carro.



## A MAIOR MASSA CRÍTICA DE BH

Com tantas pessoas se organizando na promoção da bicicleta e pedalando pela cidade, aumenta a consciência da necessidade de mais espaço para esse modo de transporte no trânsito da cidade.

Esse contexto teve um reflexo positivo: a realização da maior Massa Crítica da história da capital mineira em janeiro de 2014. Cerca de 500 ciclistas pedalarão por uma cidade mais inclusiva para a bicicleta como meio de transporte e outros modais ativos. Em janeiro de 2015, a Massa Crítica também teve cerca de 500 pessoas.

# A CAPITAL MINEIRA, SEUS DESAFIOS E POSSIBILIDADES

Desde 2006, Belo Horizonte conta com um programa de mobilidade por bicicleta, o Pedala BH, que iniciou a implantação de ciclovias em 2011. À época, o programa era exclusivamente governamental e sem participação da sociedade civil. Insatisfeitos com esse processo unilateral, após várias participações em audiências públicas, elaboração de um relatório de avaliação de ciclovias, ações de controle social e inserções midiáticas com caráter de denúncia, foi criada uma arena para construção coletiva entre poder público (Prefeitura/BHTrans) e cidadãos interessados no desenvolvimento da política pública de mobilidade urbana por bicicletas: o GT Pedala BH<sup>5</sup>. Esse grupo de trabalho vem se reunindo mensalmente há dois anos para tentar superar os desafios de promover o uso da bicicleta em uma cidade com alto índice de uso de veículos motorizados individuais (carros e motocicletas).

Para animar ainda mais os ciclistas belo-horizontinos, uma boa e recente notícia: no final de 2014 foi anunciada a liberação de recursos do PAC II para construção de 150 kms de ciclovias. O planejamento dos pontos que receberão as ciclovias está sendo feito junto com os ciclistas da cidade no âmbito do GT Pedala BH.

**Autores:** Amanda Cristine Alves Corradi, André Maia Schetino, Augusto Diniz de Ulhoa Cintra Schmidt, Carlos Edward Campos



<sup>1</sup> Dados disponíveis em: [www.denatran.gov.br/frota2014.htm](http://www.denatran.gov.br/frota2014.htm). Acesso em 08.02.2015.

<sup>2</sup> Dados do Observatório da Mobilidade Urbana de Belo Horizonte. Disponíveis em <http://www.bhtrans.pbh.gov.br/observatorio>. Acesso em 08.02.2015.

<sup>3</sup> Sistema de Informações da Mobilidade Urbana de Belo Horizonte (SisMob-BH). Disponível em [http://www.bhtrans.pbh.gov.br/portal/page/portal/portalpublicodl/Temas/Observatorio/SISMOBBH-2013/Assunto%202%20Belo%20Horizonte%20e%20RMBH%202\\_1%20Distribuicao%20Modal%20141114.pdf](http://www.bhtrans.pbh.gov.br/portal/page/portal/portalpublicodl/Temas/Observatorio/SISMOBBH-2013/Assunto%202%20Belo%20Horizonte%20e%20RMBH%202_1%20Distribuicao%20Modal%20141114.pdf). Acesso em 07.02.2015.

<sup>4</sup> Observatório da Mobilidade Urbana de Belo Horizonte. Disponível em <http://www.bhtrans.pbh.gov.br/portal/page/portal/portalpublico/Temas/ObservatorioMobilidade/Indicadores/Bicicletas/Quilomentragem%20de%20ciclovias%20por%20habitante%20da%20cidade>. Acesso em 06.02.2015.

<sup>5</sup> Mais informações: <http://bhemiciclo.org/gt-pedala-bh/>.

# BRASÍLIA DF



2,852

milhões de habitantes  
(4ª cidade brasileira mais populosa)

5.778  
km<sup>2</sup>

491,62  
hab/km<sup>2</sup>

## Clima

Temperatura média anual:  
20,6°C

Em alguns dias do ano, a umidade relativa no DF é tão baixa que não é recomendado a realização de atividades físicas nas escolas. Apesar desses dias específicos, o longo período de estiagem (pelo menos 6 meses ao ano) é muito propício para o uso da bicicleta.



## Frota de veículos motorizados

1,586 milhão, sendo 72,3% destes automóveis.

556 veículos motorizados para cada 1 mil habitantes. Cerca de 1 veículo motorizado para cada 2 pessoas.

## Relevo e características geográficas

Com relevo relativamente plano, o DF está localizado no Planalto Central do Brasil, cabeceira de afluentes dos maiores rios brasileiros: Rio Maranhão, afluente do Rio Tocantins; o Rio Preto, afluente do Rio São Francisco; e os rios São Bartolomeu e Descoberto, tributários do Rio Paraná.

## Economia

O DF possui o maior PIB per capita do país e o 7º maior PIB total entre as Unidades da Federação do Brasil.

# CONTRADIÇÕES DE UMA CIDADE MODERNA

Brasília foi construída no período do fortalecimento da indústria automobilística do país nos anos 50 e 60, com desenho recheado de rodovias, ruas largas e de elevada velocidade para facilitar a circulação de automóveis. Em 1973 a cidade teve, inclusive, seu nome dado a um veículo popular (a Volkswagen Brasília). Apesar disso, a bicicleta sempre esteve presente na cidade, que serviu também de inspiração para um modelo local, a famosa Nuvenzinha.

Com o maior PIB per capita do Brasil, o Distrito Federal possui também uma elevada desigualdade regional e social, com o pior índice de Gini entre as unidades federativas. Essa desigualdade se reflete na má distribuição dos empregos e nas formas de deslocamento da população. O DF se caracteriza por ter uma região central (o Plano Piloto) altamente equipada, que concentra cerca da metade de todos os empregos da região. Esta região central é cercada por rodovias, que dão acesso à população das regiões periféricas ao centro.

A ideia moderna de que vias largas garantiriam a fluidez dos automóveis se mostra hoje obsoleta. Com cerca de 1 veículo para cada 2 habitantes, as vias já estão saturadas apesar de todo o investimento em ampliá-las. Os dados do PDTU (Plano Diretor de Transporte Urbano), do ano de 2010, apontam para o colapso do trânsito em 2025, caso não sejam tomadas medidas transformadoras.

Nesse sentido, o uso da bicicleta, que já é uma realidade no DF, precisa ser incorporado

como um elemento dentro de um projeto de cidade e de política de transformação urbana, o que ainda não foi feito. Apesar dos investimentos recentes, que colocam Brasília como a capital com maior quilometragem de ciclovias, a concepção dos projetos ainda reproduz a desigualdade da sociedade nas políticas de mobilidade e tem como referência a fluidez do automóvel.

A grande parte da população que utiliza a bicicleta como meio de transporte (cerca de 2,3% dos deslocamentos) é formada por famílias de baixa renda das regiões fora do Plano Piloto e a maior parte dos atropelamentos envolvendo ciclistas acontece nessas vias, de alta velocidade. Apesar disto, as ações voltadas para a bicicleta no DF até o momento atual (2014) priorizam a construção de ciclovias segregadas na região central (de alta renda) e em vias de baixa velocidade, onde há poucos registros de conflitos com ou sem vítimas.

Desde 2005 o DF conta com um arcabouço legal relativamente amplo, que busca garantir o estímulo ao uso da bicicleta, o que representa um avanço importante (vale destacar, por exemplo, as leis sobre a instalação de ciclovias em rodovias, sobre paraciclos e bicicletários, sobre o transporte de bicicletas no metrô e sobre a política de mobilidade urbana cicloviária). Inclusive, o metrô de Brasília é o único no Brasil sem restrição de dia e horário para transporte de bicicletas.

Com clima e relevo favoráveis ao uso da bicicleta e excelentes condições urbanas para favorecer o deslocamento de pedestres e priorizar o transporte público coletivo, Brasília tem tudo para superar sua condição de “capital dos carros”. O desafio a ser enfrentado é conciliar sua dimensão monumental com a dimensão humana dos espaços urbanos.



# O USO DA BICICLETA NO DISTRITO FEDERAL

DIVISÃO MODAL DOS DESLOCAMENTOS NO DF EM 2009

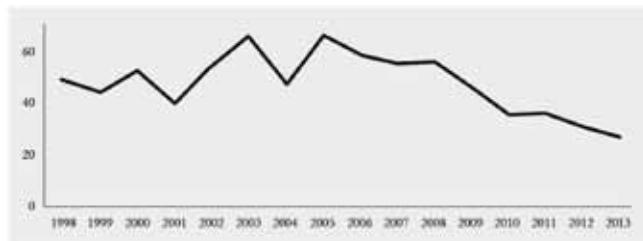


A bicicleta representa **2,3%** dos deslocamentos diários feitos no DF, sendo:

<b>64,2%</b>	<b>32%</b>	<b>3,8%</b>
com destino ao local de trabalho	com destino aos locais de estudo	com outros destinos

Motivo principal:  
Economia no orçamento familiar.

MORTES DE CICLISTAS POR ANO NO DF



Desde 2005, as mortes de ciclistas vêm seguindo tendência de queda, embora lentamente. Para que as fatalidades no trânsito envolvendo ciclistas fossem reduzidas em 50%, levou-se 6 anos (2006-2012).

# SISTEMA CICLOVIÁRIO DO DISTRITO FEDERAL

## ESTRUTURA CICLOVIÁRIA



**40 km**

de ciclovias, ciclofaixas e acostamentos adaptados (executados até 2011)



**400 km**

de ciclovias segregadas (executadas até o final de 2014)



**15,4 km**

de estrutura cicloviária para cada 100.000 habitantes

Aos domingos, há mais duas estruturas para o uso da bicicleta:

Ciclovía de Lazer no eixo monumental, inaugurada em 2013, com **15 km** de extensão.

Eixão do Lazer, em uso desde 1990, com **16 km** de extensão.

## ESTACIONAMENTO PARA BICICLETAS

O DF teve sua primeira lei sobre bicicletários aprovada em 2009 (lei nº 4.423). Infelizmente a lei ficou tão desconhecida que a própria Câmara Legislativa do Distrito Federal aprovou outra lei sobre bicicletários em 2012 (lei Nº 4.800) e apenas no início de 2015 inaugurou seu bicicletário.

## SISTEMA DE BICICLETAS COMPARTILHADAS

Foi anunciado pelo governo a implantação de 40 estações com um total de 400 bicicletas em 2014. As estações estão atualmente localizadas na região central do plano piloto.

## BICICLETAS LOCAIS

Existe um modelo criado em Brasília, conhecido como *Nuvenzinha*, destinada a curtos deslocamentos e ao lazer. As bicicletas mais usadas são modelos simples, com componentes reaproveitados e usados até seu limite pela população de mais baixa renda. A bicicleta fixa vem ganhando adeptos. O uso de bicicletas dobráveis também vem crescendo significativamente, assim como a demanda por modelos mais urbanos.



Criada em 2003, a ONG Rodas da Paz atua em articulação com movimentos diretamente ligados ao tema da mobilidade urbana. Dentre suas principais ações destacam-se:

- O controle social das políticas públicas, com elaboração de relatórios de análises de políticas; participação em conselhos (como o CONTRANDIFE e o CONPLAN - Conselho de Planejamento Territorial) e audiências públicas; e organização de debates e manifestações com a sociedade.
- A organização de eventos e ações de promoção do uso da bicicleta como meio de transporte (como o passeio anual da Rodas da Paz, evento que reúne mais de 5 mil participantes; a organização de bike-valet em grandes festivais e o apoio a organizações públicas e privadas para a instalação de estacionamentos de bicicleta).
- Execução de projetos sociais, como a campanha Doe Bicicleta (que coleta, reforma e distribui cerca de 500 bicicletas por ano a entidades sociais, creches e escolas em áreas rurais), a realização de oficinas de mecânica de bicicleta para jovens, entre outras ações.

## DEMAIS ORGANIZAÇÕES DE CICLISTAS

Além da ONG Rodas da Paz, existem diversos grupos e movimentos diretamente envolvidos com o tema: Bike Anjo DF, Bicletada DF, Sociedade das Bicletas, Nossa Brasília – GT Mobilidade Urbana, Dv na Trilha (projeto social que atua com deficientes visuais).

Existem ainda mais de 50 grupos de pedal organizados no DF, com o propósito de promover o uso da bicicleta relacionado ao lazer e à prática esportiva.

**A relação com o governo** de 2011 a 2014 foi frágil, marcada por sugestões não encaminhadas e má gestão das instâncias de participação e controle social.

**Já a relação com a mídia e a opinião pública**, desde a fundação da entidade, vem sendo muito produtiva de modo que os meios de comunicação local têm feito consultas constantes e a divulgação das ações como pautas positivas. Tem havido também um crescimento constante da participação da população em geral nas mídias sociais, não apenas de pessoas ligadas a bicicleta.

A bicicleta em Brasília pode, com nossos pés, botar em movimento o direito à cidade, a redução das desigualdades e a construção de espaços mais humanos.

## BRASÍLIA: PERSPECTIVAS E POSSIBILIDADES

Há necessidade de se incorporar a bicicleta como um elemento de política urbana de maneira integrada a outras políticas públicas. Além disto, há que se rever a sinalização das travessias das ciclovias já existentes para que se cumpra o art. 214 do Código de Trânsito Brasileiro e que a preferência seja do ciclista; deve-se investir em campanhas educativas constantes sobre o compartilhamento das vias e cumprir com a lei de 3.639/2005 que prevê projetos de ciclovia nas rodovias do DF, vias de alta velocidade e tráfego intenso que fazem a ligação das cidades satélites com o Plano Piloto.

**Pesquisa das informações e autoria do artigo:** Jonas Bertucci e Renata Florentino, ONG Rodas da Paz.



**CURITIBA PR**

1,864

milhão de habitantes  
(8ª cidade brasileira mais populosa)

4.027  
hab/km<sup>2</sup>

430,9  
km<sup>2</sup>

Sua Região Metropolitana  
abrange 14 municípios com  
aproximadamente 3,2 milhões  
de habitantes.

## Clima

Temperatura média anual:  
16,5°C

É a capital mais fria do  
Brasil por conta da sua  
altitude que gira em torno  
de 1.000 metros. No  
inverno, as temperaturas  
podem chegar a 0°C.



## Relevo e características geográficas

Curitiba tem uma média de 164  
dias de chuva por ano. Os dias  
chuvosos estão bem distribuídos  
em todos os meses do ano.  
Possui relevo acidentado apenas  
na região norte da cidade.

## Frota de veículos motorizados

1.475.607 veículos motorizados,  
uma das capitais mais motorizadas  
do país.

## Economia

Com PIB estimado em R\$ 48 bi,  
Curitiba é a 4o maior economia  
do país entre as cidades.

# CURITIBA: AVANÇOS HISTÓRICOS E POLÍTICAS QUESTIONÁVEIS

Nos anos 70, Curitiba deu início ao planejamento da ciclomobilidade de forma pioneira. Contemporâneas ao mundialmente conhecido sistema BRT e ao fechamento da principal via comercial da cidade para uso exclusivo de pedestres, as ciclovias da cidade surgiram quando esta se projetava como um laboratório de inovação urbana. Até boa parte dos anos 2000, a cidade ostentava a maior malha cicloviária do Brasil, mas não pode ser vista como um modelo para outras cidades.

A partir de 2005, influenciados pelos movimentos civis e artísticos que ocorriam em cidades do exterior, começam a acontecer as bicicletadas e intervenções na cidade, culminando em evento que reuniu mais de 3 mil ciclistas no Dia Mundial Sem Carro de 2012, em pleno centro da cidade. Um destes passeios-manifesto, em 2007, realizou a pintura da primeira ciclofaixa de Curitiba, que resultou na condenação de três ciclistas, entre os mais de 50 presentes, por crime ambiental.

Anos mais tarde, os primeiros 4 km de ciclofaixas foram concluídas, paralelas aos eixos estruturais, segregadas dos ônibus expressos. Não demorou para comerciantes e políticos pedirem a remoção destas e questionar projetos futuros para a bicicleta. Apesar de proibido, as vias expressas exclusivas aos ônibus são utilizadas por ciclistas como rota de deslocamento, desde que foram implantadas na década de 70.

As mobilizações foram seguidas da fundação de diversas instituições e negócios locais

relacionados à bicicleta. Na política local, a bicicleta é vedete: Todos os candidatos a prefeito no ano de 2012 assinaram cartas de compromisso com uma série de itens para fomento ao modal; o prefeito eleito foi pedalando à sua posse; uma lei foi regulamentada obrigando estacionamentos particulares a ter espaço proporcional dedicado a bicicletas; diversas audiências públicas são realizadas tendo a ciclomobilidade como tema; o mês da bicicleta em setembro, atividade organizada há anos pela sociedade civil, foi oficializado no calendário da Assembleia do Paraná, que também recebeu ativistas para apoiar a campanha de redução de tributos incidentes sobre a bicicleta. Depois de reunir 14 mil assinaturas, a plataforma Votolivres.org submeteu em 2014 à apreciação da Câmara a lei da bicicleta, aprovada por unanimidade pelos vereadores.

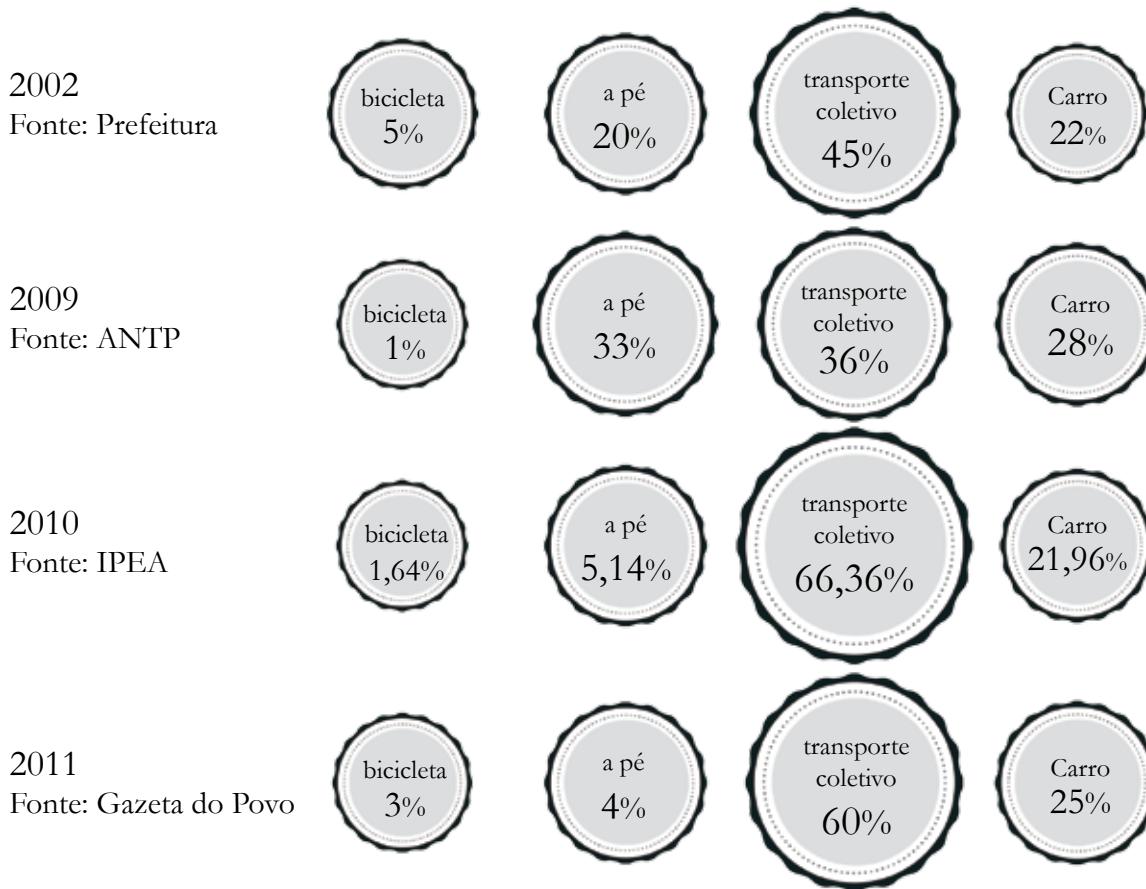
Um novo plano para a ciclomobilidade foi apresentado em setembro de 2013, prevendo a recuperação da malha cicloviária existente e a implantação de mais 300 km de vias; foram anunciados 90 milhões em investimentos e dois cargos são criados no corpo técnico do município com dedicação executiva à bicicleta; um circuito de lazer com 1 km de extensão passou a funcionar todos os domingos e Curitiba sediou a 3ª edição do Fórum Mundial da Bicicleta. Foram implantados 3 km de via calma e foi inaugurada a Praça de Bolso do ciclista, uma parceria entre o poder público, cedendo terreno e materiais, e a sociedade, contribuindo com a gestão, projeto e mão de obra para construção do local.

Em dois anos de nova gestão, um plano genérico, construído sem participação, foi apresentado e menos de um milhão de reais foi aplicado. Não são apresentados as fontes dos investimentos anunciados, o que coloca em cheque o compromisso político e técnico com a execução do plano. A prefeitura anunciou em 2014 a inauguração de mais de 70 km de “ciclovias” quando, na realidade, são vias sobre calçadas, vias não segregadas e com diversos erros técnicos, além da curiosa métrica de medir os dois sentidos da via para dobrar os resultados. São intervenções que aconteceram em vias onde houve intervenção para o automóvel, denotando a falta de agenda própria para a promoção da bicicleta em Curitiba.



# O USO DA BICICLETA EM CURITIBA

## DIVISÃO MODAL DOS DESLOCAMENTOS



Motivo principal, em dias úteis: **86,4% local de trabalho.** (IPPUC, 2008)

Mais da metade de todos os deslocamentos de bicicleta passam pela canaleta exclusiva do ônibus.

# SISTEMA CICLOVIÁRIO DE CURITIBA

ESTRUTURA CICLOVIÁRIA



165 km

80% da malha compartilhada com pedestres



Cicloiguaçu é a principal associação civil voltada para o fomento da ciclomobilidade, tem 6 linhas de atuação: pesquisa, educação, organização de eventos, promoção de pedaladas, articulação política e promoção de espaço público. A associação faz parte de dois conselhos municipais (COMUTRAN e CONCITIBA) e participou da elaboração do Decreto Estadual CicloParaná. Apenas em 2014:

- Foi a vencedora, entre 19 organizações, do Projeto Legado, uma extensa capacitação promovida pelo instituto GRPCOM.
- Apareceu em 86 notícias em jornais, rádio e TV.

- Organizou 16 eventos públicos. Podemos citar como destaque o Fórum Mundial da Bicicleta e a Praça de Bolso do Ciclista.
- A Praça de Bolso do Ciclista realizou mutirões durante 21 fins de semana reunindo em torno de 100 pessoas em cada um deles.

## DEMAIS ORGANIZAÇÕES DE CICLISTAS

Ciclovida-UFPR e Bicicletada Curitiba são grupos que surgiram para dedicar seu tempo a promover o uso da bicicleta, além de organizações com interesses relacionados, como a Sociedad Peatonal, ANAMOB, IPTRAN, MPL-PR entre outros. Kuritbike, Ecobike Courier, Ir e Vir de Bike, Bicicletaria Cultural, SEMCO2, Bicicletaria.Net, passam a ter na bicicleta o centro de seus negócios, bem como uma extensa lista de shoppings, academias, bares e supermercados passam a ter certa estrutura de suporte ao ciclista.

Multiplicaram-se grupos de ciclismo de lazer, com saídas em diversos pontos da cidade dando origem ao Pedal da Integração. Também ampliam-se as competições de MTB e ciclismo de velocidade.



# CURITIBA: DESAFIOS E PERSPECTIVAS

Curitiba é uma das capitais com maior motorização do país. Por certo, a falta de recursos federais, estaduais e municipais para investimento no modal bicicleta, ao largo de incentivos colossais à aquisição de automóveis, tem reflexos no município. A legislação brasileira delega ao ente municipal: o planejamento, o projeto e a gestão da mobilidade urbana. As ações do poder público de Curitiba voltadas à bicicleta nos últimos 40 anos demonstram que os esforços pioneiros não resultaram em níveis de uso diferentes de qualquer outra cidade brasileira, indicando necessidade de intervenções de maior consistência.

O discurso político é o de que a bicicleta veio para ficar, que é uma tendência. Porém, verifica-se grandes pressões pela motorização individual, mudança importante na mobilidade urbana de todas as regiões metropolitanas brasileiras, verificadas a partir da estabilização econômica, incrementos na industrialização e distribuição de renda. A imagem positiva construída recentemente em torno do modal, a mobilização social, favorecem a entrada do tema na pauta política, acadêmica e dos negócios. Poderá ser estímulo suficiente para geração de deslocamentos em bicicleta? Este meio de transporte que recebeu, por décadas, tratamento marginal nos aspectos técnicos, no social e no político. Está aberta uma janela de oportunidade política que incluiu - talvez momentaneamente - a bicicleta na agenda política e de planejamento urbano, podendo resultar em cidades que priorizam e estimulam o uso deste modo.

Luis Claudio Brito Patricio: Colaborador da Cicloiguaçu (Associação de Ciclistas do Alto Iguaçu)

Rafael Milani Medeiros: Doutorando em Gestão Urbana pela PUCPR (Pontifícia Universidade Católica do Paraná)



FLORIANÓPOLIS

SC

461.524  
habitantes

675,409  
km<sup>2</sup>

683,3  
hab/km<sup>2</sup>  
(baixa densidade, cidade espalhada)

## Clima

Temperatura média anual:  
21°C (verão até 33°C e  
inverno de 7,5°C a 12°C)



## Frota de veículos motorizados

174.181 veículos, sendo 129.173  
automóveis <sup>1</sup>

Ou seja, **1** veículo para cada **2,64**  
habitantes.

## Relevo e características geográficas

Ilha larga, estreita e elevada.  
Regiões aplainadas servem  
como bacias cicloviárias

## Vento

Predominância dos ventos  
Nordeste e Sul.

# FLORIANÓPOLIS

## A ILHA DO VENTO E DA BICICLETA

Com grande parte de seu território situado numa porção insular, o que lhe rendeu a alcunha de Ilha da Magia, Florianópolis bem que poderia ser chamada de Terra dos Ventos. O conhecimento dos ventos não é apenas útil para os pescadores artesanais que ainda saem ao mar na singular capital catarinense, mas também revela aos ciclistas os melhores caminhos a se percorrer geográfica e politicamente.

Quando se pensa na moderna reinserção da bicicleta na política de mobilidade urbana, Florianópolis apresenta destaque pelo seu pioneirismo. Foi das primeiras cidades a ter uma legislação municipal prevendo a implantação de ciclovias e bicicletários e foi a segunda cidade brasileira a ter uma versão da Bicletada. É também uma das poucas cidades do país a ter uma Comissão de Mobilidade Urbana por Bicicleta (Pró-Bici), em que técnicos do poder público e ciclistas podem sentar e dialogar sobre os problemas de afigem a sociedade.

### UM POUCO DA HISTÓRIA DA BICICLETA EM FLORIPA

Foram em reuniões, numa sala de sua principal universidade, que começaram a ser pensados os benefícios que podem ser percebidos atualmente por quem pedala em Floripa. Em 1997 aconteceram os primeiros encontros para discutir, de maneira holística, a problemática da mobilidade ciclística na cidade. Por parte de técnicos do poder público, criou-se o ambicioso

plano de 160km de ciclovias por meio do Projeto Rotas Inteligentes. A academia e os setores da educação não ficaram para trás, realizando o Projeto Rotas Seguras para a Escola, através do qual foram mapeados os principais trajetos percorridos por estudantes de escolas públicas da região. Em 2001, foi instituída oficialmente a Associação dos Ciclousoários da Grande Florianópolis (ViaCiclo), uma das mais antigas ONGs que atuam na promoção da bicicleta no país – mais um símbolo do pioneirismo do cicloativismo florianopolitano.



## O USO DA BICICLETA EM FLORIANÓPOLIS

### DIVISÃO MODAL DOS DESLOCAMENTOS



Principal utilização: regiões periféricas e afastadas do centro.

Nestas regiões, há maior intensidade de uso por crianças e mulheres (5,76% nos bairros contra média de 3,11%<sup>2</sup>).

Após uma queda de 90% na travessia da ponte entre 2001 e 2011 (Contagem de Ciclistas e Pedestres - ViaCiclo, 2001 e 2011), os dados da Bici SC e do PLAMUS indicaram o crescimento de usuários entre 2011 e 2014, apesar de as metodologias não serem comparáveis.

Demanda reprimida: entre 70%<sup>3</sup> e 74%<sup>4</sup>.

Ou seja, haveria o crescimento no número de usuários da bicicleta em até caso houvesse mais infraestrutura para se pedalar na cidade e região.



Mais da metade, 58%, das viagens são de até 3km e 88% de até 10km. Ao menos 57% das viagens são para escola, trabalho ou compras.

# SISTEMA CICLOVIÁRIO DE FLORIANÓPOLIS

## ESTRUTURA CICLOVIÁRIA



**26,9 km**  
de ciclovias



**22,46 km**  
de ciclofaixas<sup>5</sup>

### BICICLETÁRIOS:

A Lei Complementar Municipal nº 78 de 2001 obriga uma série de prédios públicos e comerciais a terem vagas de estacionamento de bicicletas. Entretanto, ela tem sido descumprida.

## AS BICICLETAS COMPARTILHADAS DE FLORIPA SÃO UM CASO CURIOSO

O Floribike, como foi apelidado, pode ser considerado o sistema de aluguel de bicicletas compartilhadas mais enolado do mundo para ser implantado. Com seus estudos iniciados em 1997, o sistema ainda está previsão para entrar em operação. O projeto prevê 111 estações em 68 pontos de aluguel, com mais de 660 bicicletas.

## POLÍTICAS PÚBLICAS PARA BICICLETAS:

A legislação e a previsão de orçamento para implantação de políticas ligadas à bicicleta ainda é descumprida. Em 4 anos, mais de R\$15 milhões foram previstos para investimentos e anulados por decreto do prefeito em exercício<sup>6</sup>. Uma das ciclovias da cidade demorou 17 anos para ser implantada e foi feita em condições ruins.

Vários órgãos ligados ao desenvolvimento da bicicleta cada qual com uma atuação e função. O Instituto de Planejamento Urbano de Florianópolis (IPUF) é responsável por projetar a cidade.

Nele, há diálogo com ciclistas por parte dos técnicos, mas a tomada de decisão segue parâmetros políticos. A Secretaria Municipal de Obras é a que executa as obras cicloviárias. Por fim, a Secretaria Municipal de Mobilidade Urbana, que ainda não exerce sua função. Há 10 anos, está sendo adiada a criação de departamento próprio para tratar da bicicleta e/ou dos modais ativos

#### CAMPANHAS DE EDUCAÇÃO:

As campanhas ainda são ocasionais e restritas. Em geral, no mês de setembro, por consequência do Dia Mundial Sem Carro (22/09).

#### CULTURA DE COMPARTILHAMENTO COM MOTORISTAS:

Desde a retomada da Bicletada, em 2008, houve uma perceptível melhora no comportamento geral dos motoristas. A partir de 2013, aconteceram palestras com motoristas de ônibus e elas possibilitaram uma melhor convivência entre esses agentes e os ciclistas no trânsito.

## ORGANIZAÇÕES PROMOVENDO A BICICLETA NA CIDADE

O movimento cicloativista da cidade é plural: a Bicletada é o movimento de rua mais radical, a ViaCiclo é uma associação formalmente constituída, a Pró-Bici é a comissão de diálogo com o poder público, o Pedala Floripa é um projeto acadêmico da UDESC (Universidade do Estado de SC) e o Bike Anjo Floripa é um auxiliar pedagógico para ciclistas aprenderem a pedalar. Com essas peculiaridades de cada grupo, a relação com o poder público varia conforme quem dialoga com a prefeitura.

## BICICLETAS LOCAIS MAIS UTILIZADAS:

Os modelos *mountain bike* são bem mais comuns que as bicicletas praianas, ao contrário de outras cidades litorâneas.



## A IMPORTÂNCIA DA VIACICLO NA PROMOÇÃO DO USO DA BICICLETA NA GRANDE FLORIANÓPOLIS

Desde a criação da Associação, a atuação dos ciclistas tem sido intensa: de pesquisas de trânsito a projetos de urbanismo, de palestras a passeios ciclísticos, da formulação de leis e decretos até pareceres sobre projetos cicloviários.

Algumas ações merecem destaque especial. Os ciclistas estiveram presentes desde o início da formulação do Plano Diretor Participativo da cidade. Também foram importantes no Plano de Mobilidade Urbana Sustentável (PLAMUS)<sup>7</sup> da Região Metropolitana. As Cartas de Compromisso aos candidatos a prefeito deram uma força ao cobrar a concretização de promessas eleitorais. As leis que criam os sistemas cicloviários municipal e estadual tiveram ativa participação dos ciclistas locais.

A participação do Bike Anjo Floripa também contribuiu na questão pedagógica, com destaque ao Projeto Bicicleta na Escola e à EBA - Escola Bike Anjo.

# PRA ONDE O VENTO VAI LEVAR OS CICLISTAS DA ILHA DA MAGIA?

A principal dificuldade enfrentada pelos ciclistas é a falta de ciclovias (51%), seguido do trânsito perigoso (41%), excesso de carros (40%) e desrespeito dos motoristas (31%). A maior dificuldade está na implantação de uma política cicloviária consistente e que seja uma política de estado e não de governo, ou seja, que perspasse as gestões e tenha continuidade e efetividade. A previsão de verbas advindas do Fundo Municipal de Trânsito e a criação de uma diretoria ou gerência exclusiva para lidar com esse assunto é uma meta plausível, mas que requer vontade política inexistente.

A despeito de todos esses desafios, os ventos podem modificar os caminhos que os ciclistas tomam em suas decisões, mas o sentido em que eles pedalam é bem claro: o de contribuir para tornar Florianópolis uma cidade acessível e ciclável.

**Pesquisa das informações e autoria do artigo:** Fabiano Faga Pacheco - Associação dos Ciclousoários da Grande Florianópolis (ViaCiclo).



<sup>1</sup> Denatran Frota 2014. Disponível em: [www.denatran.gov.br/frota2014.htm](http://www.denatran.gov.br/frota2014.htm). Acesso em 04.02.2015.

<sup>2</sup> Pesquisa Bici-SC, 2011, disponível em HACKENBERG, A. M. . Transporte por bicicleta em cidades catarinenses: metodologia para levantamento da realidade e recomendações para incremento da sua participação na mobilidade urbana, Lages. 1a. ed. Joinville: o autor, 2013. v. 01. 55p .

<sup>3</sup> INSTITUTO MAPA. Indicadores de Mobilidade Urbana. 1º Fórum de Indicadores de Mobilidade Urbana. Florianópolis: ALESC, nov/2011.

<sup>4</sup> Pesquisa Bici-SC, 2011, disponível em HACKENBERG, A. M. . Transporte por bicicleta em cidades catarinenses: metodologia para levantamento da realidade e recomendações para incremento da sua participação na mobilidade urbana, Lages. 1a. ed. Joinville: o autor, 2013. v. 01. 55p

<sup>5</sup> Disponível em: <https://www.google.com/maps/d/u/0/viewer?mid=z9eFNOHh8OiU.kdTm9fcItz6U&hl=pt>. Acesso em 03.02.2015.

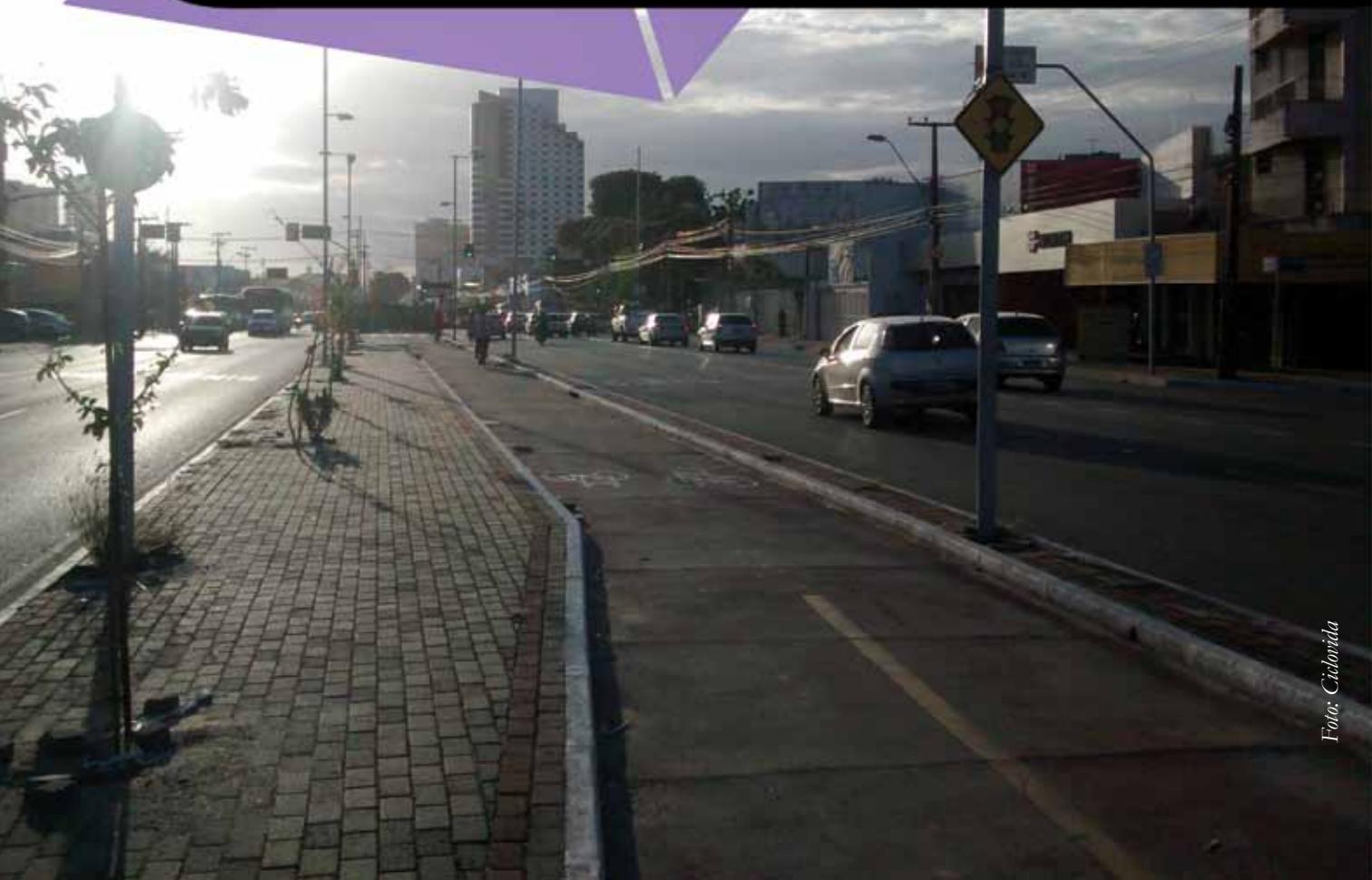
<sup>6</sup> Disponível em: <https://bicicletanarua.wordpress.com/2013/07/22/recursos-para-ciclovias-em-florianopolis-sao-usados-para-outros-fins>. Acesso em 03.02.2015.

<sup>7</sup> Disponível em: <http://www.plamus.com.br/>. Acesso em 04.02.2015.

<sup>8</sup> Pesquisa Bici-SC, 2011, disponível em HACKENBERG, A. M. . Transporte por bicicleta em cidades catarinenses: metodologia para levantamento da realidade e recomendações para incremento da sua participação na mobilidade urbana, Lages. 1a. ed. Joinville: o autor, 2013. v. 01. 55p

# FORTALEZA

# CE



2.571.896<sup>1</sup>

habitantes

314,930<sup>2</sup>

km<sup>2</sup>

7.786,44<sup>3</sup>

hab/km<sup>2</sup>

## Clima

Temperatura média anual: 26°

As chuvas são concentradas entre março e maio<sup>4</sup>. Média pluviométrica de 1467.1mm/ano.



## Relevo e características geográficas

Relevo litorâneo com poucas rampas (altitude média de 15 metros)<sup>5</sup>

## Frota de veículos motorizados

964.724 veículos, sendo 536.895 carros<sup>6</sup>

## Vento

# FORTALEZA DE BICICLETA

Em meio a esta diversidade de possibilidades de uso da bicicleta em Fortaleza, a utilização como modo de deslocamento se sobressai. Diariamente, milhares de trabalhadores, especialmente os de baixa renda, pedalam quilômetros para chegar ao seu destino. Apesar de ser visivelmente maior a quantidade de pessoas que pedalam em zonas periféricas, também as vemos na zona central, seja nos horários de ida e volta ao trabalho, seja no decorrer do dia, quando são comuns as bicicletas cargueiras.

Com os inúmeros grupos de pedaladas noturnas, é comum a vinculação da imagem da bicicleta ao seu uso de lazer. A invisibilidade social do ciclista trabalhador é um elemento fundamental deste imaginário. Este, em geral, é aquele encarregado de realizar tarefas braçais, de baixa escolaridade e pobre. Nestas condições, eles são vistos, porém não são percebidos. Daí ser comum dizer-se que não há ciclistas em Fortaleza. Há. E muitos.

A política de mobilidade da Prefeitura de Fortaleza tem sido voltada ao carro: o veículo mais perceptível em nossas cidades, seja por ser o objeto de consumo da elite e de desejo dos pobres, seja pelo impacto causado em termos de congestionamento e mortes no trânsito.

A Massa Crítica de Fortaleza e o movimento Mobilidade Humana buscaram reverter esta priorização governamental do veículo motorizado, realizando diversas ações entre 2007 e 2010.

Em 2012, cicloativistas elaboraram uma Carta de Compromisso com a Mobilidade por Bicicleta e buscaram a assinatura dos candidatos à prefeitura. Esta movimentação permitiu o ressurgimento da Massa Crítica de Fortaleza no final do mesmo ano e também a fundação da Associação dos Ciclistas Urbanos de Fortaleza (Ciclovida) em março de 2013. As ações realizadas pelos ativistas promovem e qualificam o debate sobre mobilidade humana na cidade, dando maior visibilidade à bicicleta perante a sociedade civil e gestão municipal.

Em julho de 2013, ambientalistas ocuparam o Parque do Cocó, buscando evitar que árvores fossem derrubadas no local para a construção de viadutos. Apesar de as árvores terem sido derrubadas e os viadutos construídos, a mobilização gerou grande repercussão, tornando-se um dos principais temas de debate local ao apresentar argumentos no âmbito da mobilidade humana que demonstravam os malefícios causados pelos viadutos.



## PARA COMPREENDER O USO DA BICICLETA EM FORTALEZA

PESQUISA ORIGEM/DESTINO (OD) DE 1996



das viagens de Fortaleza eram realizadas por bicicleta.

Resultado de políticas públicas ligadas à bicicleta e à recente notoriedade do ciclismo urbano: visível e contínuo aumento no uso da bicicleta desde 2012.

 **46,9%**  
dos pedestres entrevistados disse que a existência de vias cicláveis no trajeto foi o que faria usar a bicicleta

 **13,5%**  
afirmaram que não utilizariam de forma alguma<sup>8</sup>

 **26,4%**  
das pessoas que pedalam são mulheres<sup>9</sup>

 **59,4%**  
dos ciclistas optaram pela bicicleta por ser mais rápido. Apenas 17% alegaram não possuir carro<sup>10</sup>

 **40,8%**  
dos ciclistas apontam o trânsito intenso de veículos motorizados como principal problema<sup>11</sup>

 **55,9%**  
dos ciclistas utilizam a bicicleta 6 a 7 dias por semana

**19,3%**  
utilizam 4 a 5 dias por semana<sup>12</sup>

 **44,3%**  
dos ciclistas têm renda entre R\$ 700 e R\$ 2000

**40,8%**  
têm renda de até R\$ 700<sup>13</sup>

## SISTEMA CICLOVIÁRIO DE FORTALEZA

ESTRUTURA CICLOVIÁRIA



 **75 km**  
de ciclovias

 **38 km**  
de ciclofaixas

(janeiro de 2015)

As ciclofaixas começaram a ser implantadas em 2013, e além de recentes, seguem um bom padrão técnico. Já as ciclovias são mais antigas (grande parte tem mais de 10 anos e sem nenhuma manutenção), muitas são intrasitáveis, e nenhum segue um padrão técnico mínimo.

Em dezembro de 2014 foi implementado o sistema de bicicletas compartilhadas. São com 150 bicicletas em 15 estações. Ele será expandido para 600 bicicletas em 60 estações até junho de 2015. Aos domingos pela manhã tem a ciclofaixa de lazer, com um percurso que varia entre 10 a 15 km de faixas exclusivas, conectando com outras ciclofaixas e ciclovias, e passando por alguns pontos turísticos.

## DA BARRA FORTE AOS QUADROS DE MOUNTAIN BIKE

Os modelos mais utilizados historicamente por trabalhadores de classes mais baixas são as urbanas simples, do tipo Barra Forte, Barra Circular e similares. Dentre as pessoas de classe média e alta, o mais predominante ainda é o mountain bike (MTB), modelo comum nos night bikes<sup>14</sup>.

## MOVIMENTOS CICLÍSTICOS DE FORTALEZA

**Massa Crítica Fortaleza:** atuou de 2007 a 2010 e retornou em 2012. A Massa é um coletivo que realiza ações diretas, como a pintura de ciclofaixas cidadãs. Ela não possui representantes e por isso não tem a função de dialogar com o poder público.



**Associação dos Ciclistas Urbanos de Fortaleza (Ciclovida):** fundada em março de 2013 e tem com uma de suas funções dialogar com o poder público para contribuir com a promoção de uma mobilidade urbana por bicicletas. Com alguns órgãos, o diálogo acontece, mas com outros não. Em 2013, a Ciclovida realizou a Semana da Mobilidade e no ano seguinte o Mês da Mobilidade.

**Bike Anjo Fortaleza:** ensina as pessoas a usarem a bicicleta como modo de deslocamento. Realiza mensalmente a Escola Bike Anjo<sup>15</sup> (EBA) em parceria com a Ciclovida.

**Direitos Urbanos Fortaleza:** movimento formado em julho de 2013 com o objetivo de lutar por políticas democráticas de mobilidade e moradia.

## AS PERSPECTIVAS E DESAFIOS PARA A PROMOÇÃO DA BICICLETA EM FORTALEZA

O cenário para o ciclismo urbano tem tudo para melhorar, mas as principais dificuldades ainda estão na falta de planejamento, de abertura ao diálogo por parte do poder público e em alguns projetos (de pontes, túneis e viadutos) que ainda insistem em ignorar o modo cicloviário.

Com relação às campanhas educativas, importantes para dar visibilidade e levar informação aos cidadãos, pouco se tem feito. O foco ainda está mais em ações midiáticas e superficiais do que em campanhas realmente efetivas.

Em dezembro de 2014 foi aprovado na Câmara Municipal da cidade o Plano Diretor Cicloviário Integrado - PDCI, que prevê, além da criação de um núcleo responsável pelo transporte cicloviário, a expansão da rede atual cicloviária para 520 km. Porém, o prazo desta expansão é demasiadamente lento: 15 anos.

O sistema de bicicletas compartilhadas, mesmo estando atualmente com apenas 15 estações, já realizou mais de 15.800 viagens, em menos de 1 mês<sup>16</sup>, impulsionado pelo turismo.

A instalação de bicicletários por parte da prefeitura teve início em dezembro de 2014 e alguns estabelecimentos privados estão se interessando em melhorar a qualidade e eficiência de seus bicicletários.

O aprimoramento do debate abriu espaço para que fossem implantadas algumas iniciativas pró-bicicleta: vias cicláveis, bicicletários públicos e privados, realização de campanhas educativas, participação social, ações diretas da sociedade civil, instalação do sistema de bicicletas compartilhadas, criação do PDCI. A cada ação e pressão da sociedade civil, mais iniciativas são realizadas pela Prefeitura e a cada iniciativa pública mais a bicicleta consolida-se como um modo de deslocamento na agenda oficial, tornando sem volta o nosso rumo por uma cidade mais ciclável e humana.

**Autoria:** Celso Minoru Sakuraba Junior, Felipe Alberto Martins Alves - Associação dos Ciclistas Urbanos de Fortaleza (Ciclovida).



<sup>1</sup> INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. Cidades. Disponível em: <<http://cidades.ibge.gov.br/xtras/perfil.php?codmun=230440>>. Acesso em 25.12.2014.

<sup>2</sup> INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. Cidades. Disponível em: <<http://cod.ibge.gov.br/234UU>>. Acesso em: 05.02.2015.

<sup>3</sup> INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA, op. cit.

<sup>4</sup> INSTITUTO NACIONAL DE METEOROLOGIA. Períodos de Maiores e Menores Temperaturas e Pluviosidades Climatológicas. Disponível em: <<http://www.inmet.gov.br/portal/index.php?r=clima/mesTempo>>. Acesso em: 30.12.2014.

<sup>5</sup> PREFEITURA DE FORTALEZA. Plano Diretor Cicloviário de Fortaleza. Disponível em: <[http://www.fortaleza.ce.gov.br/sites/default/files/apresentacao\\_diagnostico\\_preliminar\\_pdc\\_i\\_fortaleza.pdf](http://www.fortaleza.ce.gov.br/sites/default/files/apresentacao_diagnostico_preliminar_pdc_i_fortaleza.pdf)>. Acesso em 25.12.2014.

<sup>6</sup> Dados disponíveis em: [www.denatran.gov.br/frota2014.htm](http://www.denatran.gov.br/frota2014.htm). Acesso em 08.02.2015.

<sup>7</sup> PROGRAMA BRASILEIRO DE MOBILIDADE POR BICICLETA – BICICLETA BRASIL. Caderno de referência para elaboração de Plano de Mobilidade por Bicicleta nas Cidades. Brasília: Secretaria Nacional de Transporte e da Mobilidade Urbana, 2007.

<sup>8-13</sup> PREFEITURA DE FORTALEZA

<sup>14</sup> Também conhecidos como passeios noturnos.

<sup>15</sup> Mais detalhes em [www.bikeanho.com.br/eba](http://www.bikeanho.com.br/eba).

<sup>16</sup> [www.bicicletar.com.br](http://www.bicicletar.com.br). Acesso em 07/01/2015, às 16h34min.



# MANAUS AM

2.020.301

habitantes

11.401,09

km<sup>2</sup>

158,06

hab/km<sup>2</sup>

## Relevo e características geográficas

O relevo é caracterizado por planícies, baixos planaltos e terras firmes, com uma altitude média inferior a 100 metros.



## Clima

Equatorial com mais chuvas no verão.

Temperatura média anual de 26,9°C.

Umidade relativa do ar elevada durante o ano: médias mensais entre 76 e 89%.

## Frota de veículos motorizados

622.675 veículos, sendo 328.715 carros.

Manaus tem aproximadamente 1 veículo para cada 3 cidadãos.

# MANAUS, O CENTRO FINANCEIRO DA REGIÃO NORTE

Bem como a maioria das grandes cidades do país, a capital do Amazonas tem sofrido com a concentração populacional em áreas urbanas. Dos 3,8 milhões de habitantes do estado do Amazonas, mais de 2 milhões estão na em Manaus, fazendo com que a cidade passe por uma crise na mobilidade urbana que é alimentada pelo: elevado volume de carros nas ruas, um deficitário sistema de transporte público e ausência de alternativas de locomoção.

A despeito dos problemas urbanos da cidade, Manaus é o principal centro financeiro e econômico da Região Norte, o décimo maior destino turístico do país e a sexta cidade que mais contribui para o PIB com a participação de 1,29%.



## AS URBANIDADES DE MANAUS

A cidade tem um passado de ocupações urbanas irregulares e um problema de ausência de políticas de ordenamento do espaço urbano. A pulverização da cidade obriga a população a se locomover diariamente por longas distâncias até o trabalho, faculdade, escola e em busca de diversão ou lazer, o que atualmente é feito, via de regra, através de carros particulares.

Por parte do poder público, as iniciativas têm sido insuficientes para evitar a evolução desse contexto danoso e propor novas soluções para a resolução destes problemas. Todavia, a cidade vive atualmente uma verdadeira revolução do bem promovida pela sociedade civil organizada.

Mesmo não possuindo nenhum km de ciclovia, a capital assiste uma invasão de ciclistas que adotaram as bicicletas como opção de deslocamento neste cenário complicado da mobilidade urbana.

A pressão causada pelo aumento do número de ciclistas gerou um impacto positivo na gestão pública e, mesmo que timidamente, a prefeitura começou a dar respostas e apresentar soluções para quem optou pela bicicleta para seus deslocamentos, seja para ir ao trabalho, praticar esporte, curtir um passeio ou qualquer outra forma de uso desse veículo.

**O maior desafio ainda estar por vir:** numa cidade em que cresce a cultura da bicicleta, também se busca conscientizar massivamente todos os usuários das vias públicas, especialmente motoristas, profissionais ou não. Neste contexto, a falta de segurança ainda é um fator que contribui negativamente para que mais pessoas optem por esse modo de transporte.

## O USO DA BICICLETA EM MANAUS



da população utiliza a bicicleta como meio de transporte



viagens por dia



é a distância média percorrida

O principal motivo do deslocamento é a trabalho (45%).

74% das viagens acontecem das 06:00 às 08:00 e das 17:00 às 20:00.

90% das viagens são realizadas por pessoas entre 21 e 50 anos.

Desde 2010, os cidadãos e cidadãs de Manaus começaram a retomar o uso da bicicleta em seu cotidiano, especialmente a lazer nas regiões centro, sul e oeste da cidade. Nas regiões norte e leste predomina o uso da bike como modo de transporte, principalmente para ir ao trabalho.

# SISTEMA CICLOVIÁRIO DE MANAUS

ESTRUTURA CICLOVIÁRIA



6 km  
de ciclofaixas



14 km  
estão em obras  
nesse momento

A cidade não conta  
com bicicletários.

## UMA EM CADA CINCO BICICLETAS QUE VOCÊ VÊ NA RUA SAIU DE MANAUS

Manaus concentra aproximadamente 20% da produção nacional, com 797.252 bicicletas produzidas em 2013, segundo a Associação Brasileira dos Fabricantes de Motocicletas, Ciclomotores, Motonetas, Bicicletas e Similares.

A grande maioria das pessoas que usam bicicleta como meio de transporte compram modelos nacionais, simples, com preços entre R\$ 200 e R\$ 800,00. Apesar de todos os incentivos e benefícios fiscais por conta da Zona Franca, a venda de bicicleta local não traduz esses números. As vendas internas no atacado em 2013 foram de 782.797 bicicletas.



A cidade possui mais de 40 grupos ou associações de ciclismo com ênfase no lazer e competição e apenas quatro movimentos que promovem a discussão da bicicleta como modo de transporte.

Um desses grupos é o Pedala Manaus, uma organização coletiva da sociedade civil, sem fins lucrativos, que tem por objetivo defender e promover o uso da bicicleta, principalmente como meio de transporte, na capital do Amazonas.

Com o apoio das redes sociais, o Pedala tem trabalhado de forma contínua na conscientização dos diversos atores que estão nas ruas da cidade: motoristas, profissional ou não, motociclistas, pedestres e os próprios ciclistas.

Ainda que as ações da sociedade civil tenham visibilidade, Manaus sente falta de projetos da sociedade civil em parceria com o poder público. Nessa aliança intersetorial, o alcance das campanhas e projetos seria ampliado e ganharia repercussão junto à sociedade manauense.

Um das estratégias adotadas pelo Pedala Manaus para essa aproximação é focar em trabalhos científicos, de levantamento de dados, e pesquisas. Dessa forma, demonstrando seriedade e consistência, o Pedala subsidiará as discussões públicas com dados concisos sobre o uso da bicicleta na cidade e colaborará para que Manaus possa dar boas pedaladas rumo a se tornar uma cidade mais amiga do ciclista.

Suas principais ações são:

- Ações semanais de interação entre ciclistas (passeios e oficinas as terças e quintas)
- Fórum de Bicicleta em Manaus
- Semana da Mobilidade Urbana
- Desafio Intermodal
- Treinamento de Motoristas de Ônibus
- Contagem de ciclistas
- Pesquisa de Origem Destino

# UM FUTURO OTIMISTA PARA O USO DA BICICLETA NA CAPITAL AMAZONENSE

No segundo semestre de 2014, a Prefeitura de Manaus, através do Instituto Municipal de Trânsito, começou a dar passos tímidos, porém importantes, na busca pela promoção e incentivo do uso da bicicleta como modo de transporte: a criação do plano de mobilidade de Manaus, em consonância com a Política Nacional de Mobilidade Urbana.

Com a criação deste plano, as ações do Pedala Manaus e dos demais coletivos e os atores que discutem a bicicleta conversando entre si, a capital do Amazonas dará boas pedaladas para levar um pouco mais de qualidade de vida para as pessoas e resgatará e promoverá o convívio humano e pacífico de todos pelas ruas da ensolarada cidade.

**Autoria das informações e dos artigos:** Paulo Aguiar e Simone Russo, Pedala Manaus



DISTRIBUIDORA  
DO  
ATA L.II.III  
234-3510  
233-6128  
653-0338  
118-5417  
129-8982



# RECIFE PE

1.555.039

habitantes

218

km<sup>2</sup>

7.031,61

hab/km<sup>2</sup>

## Clima, relevo e características geográficas

Clima Tropical - quente e úmido com chuvas concentradas.

67,43% de morros; 23,26% de planícies; 9,31% de aquáticas; e 5,58% de Zonas Especiais de Preservação Ambiental – ZEPA.

Os principais centros urbanos (emprego e moradia) da cidade estão localizados em sua área plana.



## Outras características

40% da população residem ZEIS (Zonas Especiais de Interesse Social); nenhum ponto a mais de 2 km de uma área de baixa renda.

## Economia

PIB R\$ 36.821 898 mil (Posição no Brasil: 15º lugar)

PIB per capita R\$ 23.679,08

# A CULTURA DA BICICLETA NO RECIFE

Chegando à cidade do Recife entre o final do século XIX e início do século XX, a bicicleta era usada essencialmente para a prática do ciclismo. As primeiras infraestruturas para bicicleta em Pernambuco, portanto, foram destinadas ao lazer e ao esporte, e de forma bastante pontual. Somente após a Segunda Guerra Mundial, quando o Brasil passou a produzir bicicletas, esses veículos tornaram-se mais acessíveis e populares, sendo utilizadas também como meio de transporte diário pelos trabalhadores.

O Recife atual sofre com problemas estruturais em sua mobilidade decorrentes, principalmente, da ausência de políticas públicas integradas de transporte, trânsito e de uso e ocupação do solo. São diversos os fatores que travam o trânsito na cidade e geram graves transtornos à população, independente da modalidade de deslocamento que utiliza, um dos pontos críticos é a política de transporte. A cidade do Recife vem sendo construída de modo a priorizar os automóveis, símbolo de status, poder e sucesso financeiro, ao passo que ciclistas e pedestres têm sido marginalizados. Nesse aspecto, amplas e arborizadas calçadas foram sendo substituídas por vias asfaltadas e parques e praças viraram estacionamentos, por exemplo, fazendo com que transitar pelas ruas em carros particulares seja mais confortável do que caminhar pelas calçadas.

Como resultado, os motoristas não possuem uma cultura de compartilhamento dos espaços com os demais modais. Assim, não respeitam os pedestres na faixa ou na conversão,

estacionam sobre as calçadas e ciclofaixas, dirigem frequentemente acima das velocidades, invadem faixas exclusivas para ônibus e buzina ensandecidamente. Como a fiscalização de trânsito é ineficiente, os motoristas comportam-se como donos das ruas, tornando-as perigosas para os demais usuários.

Driblando estas adversidades e a falta de políticas de estímulo, a bicicleta é um importante meio de transporte na cidade, sendo utilizada principalmente pela parcela da população de baixa renda, moradores da periferia, para pequenos deslocamentos (casa-trabalho, compras ou levar crianças à escola). Os ciclistas, geralmente, não têm conhecimento das regras de trânsito, seus direitos e deveres, reforçando sua fragilidade. Costumam realizar adaptações para facilitar o uso da bicicleta no dia-a-dia.

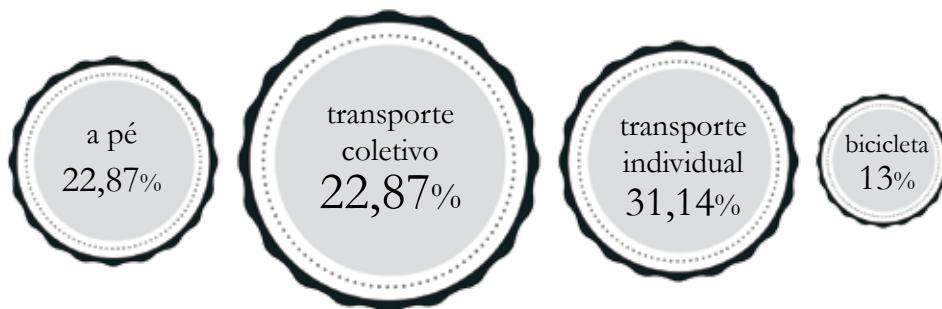
Movimentações em defesa do uso da bicicleta enquanto meio de transporte começaram a surgir com o início da Massa Crítica no Recife em 2008. A Bicicletada tem sido um importante espaço de troca de ideias e de reunião de pessoas tornando-se berço de diversos grupos cicloativistas. Em 2011, se iniciou o projeto do Bike Anjo, que conta com voluntários ativistas que ajudam e auxiliam as pessoas a se deslocar de bicicleta pela cidade. No ano seguinte, nascia o Cicloação Recife, para divulgar ações de cicloativistas e incitar o debate com a sociedade dentro dos temas bicicleta e anti-carrocracia. Em 2013, foi fundada a Ameciclo, primeiro movimento institucionalizado que tem como missão transformar as cidades, através da bicicleta, em ambientes mais humanos, democráticos e sustentáveis.

O trabalho desses e outros movimentos tem impulsionado o diálogo em torno da bicicleta dentro do poder público e da sociedade. Alguns avanços já são notados na cidade, no entanto políticas mais incisivas são necessárias para o crescimento no uso do modal com a consequente melhoria da qualidade de vida do recifense.



# O USO DA BICICLETA NO RECIFE

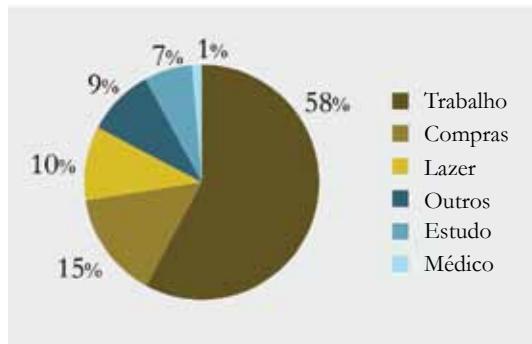
## DIVISÃO MODAL DOS DESLOCAMENTOS



Fonte: Plano Diretor  
Ciclovitário, IDOM/  
Tectran, 2013

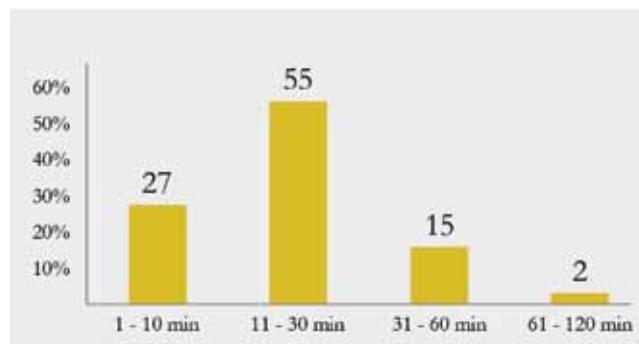
Atenção: Esses dados colocam juntos o transporte individual motorizado ao individual não-motorizado.

## MOTIVO DAS VIAGENS



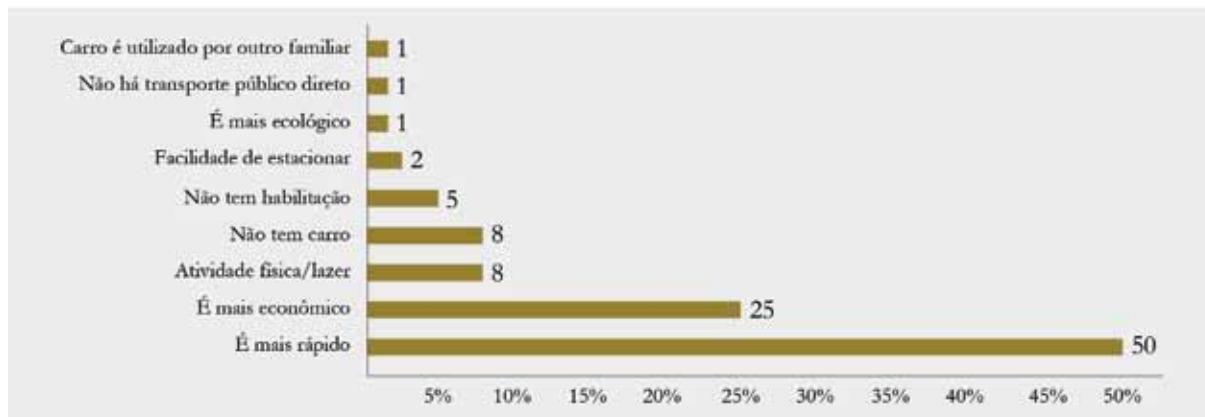
Fonte: Idon/Tectran, 2013

## DURAÇÃO DAS VIAGENS DOS CICLISTAS



Fonte: Idon/Tectran, 2013

## MOTIVO DA ESCOLHA DA BICICLETA COMO MODAL



Fonte: Idon/Tectran, 2013

## CONTAGENS DE CICLISTAS

Dia	Local	Qtd. Ciclistas
25/04/2013	Av. Rui Barbosa x Rua Amélia	1431
25/04/2013	Av. Forte do Bom Jesus x Rua Miguel Vieira Ferreira	3556
25/04/2013	Av. Beberibe x Av. Professor José dos Anjos	3727
30/10/2013	Rua Padre Lemos x Estrada do Arraial	3070
09/04/2014	Av. Mascarenhas de Moraes x Rua Engenheiro Alves de Souza	1386
09/04/2014	Av. Arquiteto Luiz Nunes x Rua Engenheiro Alves de Souza	2282
27/08/2014	Estrada de Belém x Rua Odorico Mendes	2155
Total		17603

## MORTES COM BICICLETAS

Fonte: Datasus



14



12



n/d

Recife está em 7º lugar no Ranking, das capitais do NE, dos menores indicadores de morte de ciclistas. E em 17º lugar no Ranking do Brasil.

## TRADIÇÃO x RETOMADA

Há uma tradição de uso da bicicleta favorecida pela cidade plana, principalmente nas classes mais baixas. Há bairros onde há um grande fluxo de ciclistas, geralmente bairros mais afastados do centro e de classe mais baixa. Essas pessoas transitam todos os dias de bicicleta e podemos observar nas contagens os costumes adotados: são pessoas que transitam sem capacete e com suas barra forte, cargueiras ou de bicicletas de baixo custo (Zummi). Outro costume é vê-las carregando alguém, geralmente a pessoa amada, em seus bagageiros.

Pela classe média e classe média alta, há uma retomada do uso, principalmente como lazer, desde a implantação da ciclofaixa de turismo e lazer. Essa cresceu do número, mesmo que aos domingos, aumentou o número de lojas de comércio e serviço, oficinas e o valor das peças. Também aumentou a quantidade de bicicletários e o uso da bicicleta como itens de decoração.

# SISTEMA CICLOVIÁRIO DO RECIFE

## ESTRUTURA CICLOVIÁRIA



Ciclovía da Orla - **7,9km**

Ciclovía Avenida Norte - **1,5km**

Ciclofaixa Brasília Teimosa - **1,7km**

Ciclofaixa Arquiteto Luiz Nunes - **3,5km**

Ciclofaixa do Binário do Parnamirim - **3,8km**

Ciclofaixa do Cavouco - **2,3km**

Ciclofaixa Tiradentes - **7km**

Ciclofaixa Marquês de Abrantes - **2km**

Ciclofaixa República Árabe Unida - **0,26km**

Ciclofaixa Artur Lima Cavalcanti - **0,75km**



**9,4 km**  
de ciclovias



**21,4 km**  
de ciclofaixas

**30,7 km**  
Total

CICLOFAIXA DE TURISMO E LAZER (estrutura móvel)

**36,5 km** de infraestrutura segregada do tráfego por cones na cidades aos domingos e feriados.

ESTACIONAMENTO PARA BICICLETAS (Fonte: BikeIt)

Total público: **31** / Total privado: **59** / Total público + privado: **90**

SISTEMA DE BICICLETAS COMPARTILHADAS

O sistema de compartilhamento no Recife se iniciou com o Porto Leve (do Porto Digital) com 10 estações e 100 bicicletas no Recife Antigo. Depois, o Bike PE (Governo do Estado em parceria com o Itaú) implantou mais 70 (e 700 bicicletas) na Região Metropolitana do Recife, sendo 60 estações no Recife.

Total do sistema: **80 estações** e **800 bicicletas** (sendo 70 estações no Recife)

Viagens diárias: **2.000** em dia útil e **2.500** aos domingos.

ESCRITÓRIO DA BICICLETA: Órgão criado dentro da esfera estadual para garantir que o Plano Diretor Ciclovitário da Região Metropolitana do Recife seja executado.

PLANO DIRETOR CICLOVIÁRIO DA REGIÃO METROPOLITANA DO RECIFE

O Plano Diretor Ciclovitário da Região Metropolitana do Recife (PDC-RMR) tem por objetivo instrumentalizar os municípios da RMR e o Estado de Pernambuco com diretrizes que nortearão as ações de políticas ciclovitárias na região. Para tanto, este documento busca propor e detalhar iniciativas públicas em nível metropolitano de incentivo ao uso da bicicleta, com horizonte de ação até o ano de 2024.

## CAMPANHAS DE EDUCAÇÃO

Há poucas e pontuais campanhas de educação. A última realizada para os ciclistas realizada pelo Governo do Estado se denominava “Ciclistas e Motoristas - Respeito de Lado à Lado”. A campanha tenta colocar simetria em relações desiguais no trânsito, o que foi bastante criticado pelos ciclistas.

## CULTURA DE COMPARTILHAMENTO COM MOTORISTAS

Ao ultrapassar o ciclista, motoristas quase sempre passam a menos de um metro de distância e costumeiramente buzina. Se o ciclista toma a faixa, geralmente é agredido com uma buzina atrás e aceleradas para ameaçar.

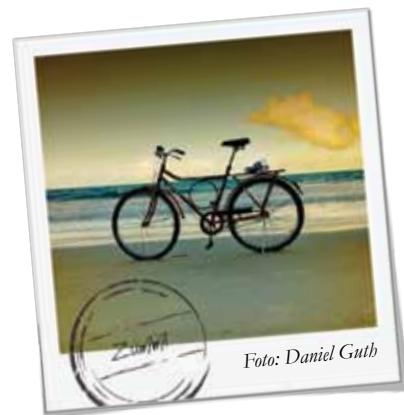
## RECEPTIVIDADE NAS EMPRESAS

Algumas empresas começam a instalar bicicletários na cidade e outras até implantam vestiários.

O Governo do Estado criou o selo “Empresa Amiga do Ciclista” para aquelas que adequem seus espaços para o recebimento adequado de quem chega pedalando. Os requisitos são ter bicicletário e vestiário, além de cumprir questões de acessibilidade. Cerca de 10 empresas ganharam o selo até agora.

## BICICLETAS LOCAIS MAIS UTILIZADAS

Pernambuco possui apenas uma fabricante de bicicletas, a Zummi Comércio e Indústria LTDA, localizada em Paulista (município vizinho à Recife e parte da RMR). Fundada em 2003, a fábrica possui capacidade para produzir 1.300 bicicletas por dia, oferecendo para o mercado cerca de 25 modelos de bicicletas, tendo a primeira colocação no ranking de vendas de bicicletas no estado de Pernambuco e a quinta colocação no Brasil. (<http://www.zummi.com.br/>)



## MODELOS MAIS UTILIZADOS

A maioria dos ciclistas do Recife são de trabalhadores de baixa renda. Portanto, a maioria das bicicletas são simples e baratas, utilitárias ou de longa duração.

- Barra-forte ou barra-circular - bicicletas com quadro reforçado, muitas delas bem antigas, bastante usadas por pessoas mais velhas.
- Cargueiras - bicicletas com dois grandes bagageiros (um na frente e outro atrás), com uma roda aro 26 traseira e uma aro 20 dianteira.
- *Mountain bike* de baixo custo - Geralmente da Zummi (fabricante local), as mountain bikes são comuns, simples e de baixo custo.

Há alguns pequenos produtores de bicicleta, que fazem artesanalmente. Destaque para a Criarte Bike, sediada na comunidade (de baixa renda) de Joana Bezerra. Sua produção é principalmente de triciclos (com duas rodas traseiras), para os mais diversos fins: passeio, carga, deficientes físicos, propagandas, locação, entre muitos outros. Eles fazem todo tipo de personalização em bicicletas.

## ACESSÓRIOS INCORPORADOS PELO USO

Muitos ciclistas adaptam caixas plásticas vazadas (de CEASA) em seus bagageiros para o transporte de carga.



A Ameciclo, fundada em 2013, tem como principais eixos de ação o fomento ao uso de bicicletas e a democratização das vias públicas. Nesses termos, pretende atuar politicamente por meio de pesquisas, atividades educacionais e culturais num único mosaico em que a prioridade seja a conscientização do caráter público do tecido urbano e a necessidade de humanizá-lo por meio da convivência pacífica entre as diferentes modalidades de transporte.

Em relação ao poder público, a Ameciclo colaborou com o governo do Estado de Pernambuco na construção do Plano Diretor Ciclovitário da Região Metropolitana do Recife e participa das reuniões do escritório da bicicleta. A Ameciclo já participou de várias reuniões com a Secretaria de Mobilidade e Controle Urbano da Prefeitura do Recife.

A Associação possui uma boa relação com a imprensa local, sendo considerada uma referência nos temas bicicleta e mobilidade. A Ameciclo tem, ainda, parceria com o Observatório do Recife, coordenando seu Grupo de Trabalho de Mobilidade.

Em um ano e seis meses de criação, a associação já contempla várias conquistas: participação na Conferência Municipal das Cidades no Recife e do Pacto Pela Vida do Recife, plataformas onde contribuiu com os ideais cicloativistas, realização e divulgação de diversas pesquisas, sendo sete de Contagem de Ciclistas em diferentes pontos da cidade e uma qualitativa sistêmica na Ciclofaixa de Lazer e Turismo, participação e apoio a movimentos e eventos sociais, promoção e participação de debates, dentre diversas outras ações.

## OUTRAS ORGANIZAÇÕES E MOVIMENTOS

**Bike Anjo e Escola Bike Anjo (EBA).** A EBA acontece todo último domingo no Parque da Jaqueira.

**Bicicletada Recife,** cuja primeira edição aconteceu em 2008.

**Cicloação** - é uma ferramenta de gerenciamento das ações de cicloativistas na cidade, além de ser uma biblioteca de documentos e mapas produzidos colaborativamente.

# RECIFE:

## PERSPECTIVAS E POSSIBILIDADES

Construção de 590 Km de infraestrutura cicloviária na Região Metropolitana, sendo 250 Km na cidade do Recife a serem implantados até 2024 - previstos no Plano Diretor Cicloviário; 484 aparelhos de estacionamento público de bicicletas (com 10 vagas cada), também previstos no Plano Diretor Cicloviário; 12 rotas ciclísticas - o projeto municipal prevê a implantação de 76 km de infraestrutura cicloviária na cidade até 2016. Duas rotas já foram implantadas, totalizando 5,5 km.

**Educação:** falta de conhecimento do Código de Trânsito Brasileiro pelos atores do trânsito; desconhecimento dos ciclistas a respeito de seus direitos e deveres; poucas campanhas educacionais, pontuais e de conteúdo falho ou superficial.

**Classe política:** negação das prioridades elegidas na PNMU; despreparo no planejamento do trânsito municipal; dificuldade em ouvir a população (seus problemas e propostas); indisposição para enfrentar a classe média motorizada; discurso favorável à bicicleta não refletido nas ações dos governos; falta de coordenação entre os órgãos públicos e poderes executivo municipal e estadual.

**Cultura:** ciclistas tratados como cidadãos de segunda classe; crença de que os problemas de trânsito são sempre decorrência de fatores externos.

**Infraestrutura:** cidade adaptada para a circulação de veículos motorizados individuais; fiscalização de trânsito ineficiente; desconhecimento técnico do poder público a respeito de infraestrutura cicloviária.

**Pesquisa de informações e autoria do artigo:** Daniel Valença, Lígia Lima e Lourenço Brandão, AMECICLO.

*Carioca*  
VAI DE  
CAMELO

RIO DE JANEIRO RJ

---

6.453.682  
de habitantes<sup>1</sup>

1.255,3  
km<sup>2</sup>

491,62  
hab/km<sup>2</sup>

## Clima

Temperatura média anual de 22° C. Clima tropical, quente e úmido

## Economia

Um dos maiores PIB's do Brasil e uma economia baseada no comércio, turismo, serviços, construção civil e indústria



## Relevo e características geográficas

Construída majoritariamente em áreas planas pouco acima do nível do mar, com exceção das favelas e outros poucos bairros

## Frota de veículos motorizados

2.576.947 veículos, sendo 1.894.528 automóveis<sup>2</sup>

---

# O INÍCIO DA HISTÓRIA DAS BICICLETAS NO BRASIL PASSOU PELO RIO DE JANEIRO

O Rio de Janeiro constrói sua história com a bicicleta e o ciclismo no período de transição do século XIX para o XX, devido a forte influência do estilo de vida europeu, em especial o estilo francês. Quando o ciclismo<sup>3</sup> enquanto prática cultural, e não apenas a bicicleta enquanto produto chegaram ao país provocando inclusive modificações na estrutura física da cidade.

Em 1948 surgiram as primeiras fábricas de bicicleta no Brasil, com isso a bicicleta se popularizou no Rio de Janeiro, tornando-se um dos principais meios de transporte utilizados nas zonas industriais da cidade. Assim como havia acontecido em Paris algumas décadas antes, indústrias passaram a financiar e incentivar seu uso para o deslocamento casa-trabalho de seus funcionários.

No início da década de 90, com os preparativos da cidade para a Rio-92 (Conferência das Nações Unidas sobre o Meio Ambiente e Desenvolvimento), é que foram construídos os primeiros 27km de ciclovias<sup>4</sup> na orla da Zona Sul da cidade. As primeiras obras foram questionadas pela população, que não entendia a questão e protestava contra a retirada de espaço ocupado pelos automóveis<sup>5</sup>. Neste período foram retiradas as vagas de estacionamento de carros a beira mar para implantação das ciclovias.

A partir de 1992 a bicicleta passou a ser reconhecida como um dos subsistemas de transporte



da cidade e em 1993 foi criado o Grupo de Trabalho para o planejamento cicloviário, o GT Ciclovias.

São 3 gerações de infraestrutura para bicicletas na cidade com diferenças físicas e conceituais, no início eram uma grande linha contínua cobrindo grandes distâncias, hoje o conceito prevê pequenas redes nos bairros e suas interligações, percorrendo um caminho de evolução no pensamento com relação a bicicleta enquanto meio de transporte.

Para cada fase de execução dos projetos cicloviários, bicicletários com diferentes designs e propostas foram executados. A integração da bicicleta com outros modais de transporte no Rio de Janeiro vem avançando, mas ainda tem muito para evoluir.

A instituição do GT Ciclovias juntamente com a participação da sociedade civil organizada na figura da ONG Transporte Ativo, desde 2003, foi de fundamental importância para a evolução do planejamento cicloviário carioca.

A rede cicloviária carioca já completa 22 anos, e a cidade do Rio de Janeiro conta hoje com 374Km entre ciclovias, ciclofaixas e faixas compartilhadas.



# AS BICICLETAS MAIS USADAS NO RIO DE JANEIRO

Os modelos mais utilizados são simples. Muitas das bicicletas que circulam na cidade são montadas, sem marca e, via de regra, com qualidade muito baixa. Todavia, o carioca tem buscado bicicletas de melhor qualidade, mais ainda com dificuldade para encontrá-las. As bicicletas mais comuns no Rio de Janeiro são:

- Beach Cruisers, muitas vezes sem marchas;
- Bicicletas Dobráveis, pela facilidade de guardá-las em casa;
- Cargueiras adaptadas para diversos tipos de serviços;
- Triciclos que fazem entregas e prestam serviços em diversas regiões da cidade.

4 milhões é o número estimado de bicicletas na cidade.



Fotos: Transporte Ativo

# O USO DA BICICLETA NO RIO DE JANEIRO



viagens de  
bicicleta por dia



é o valor aproximado de viagens  
feitas de bicicleta por dia na capital  
fluminense com destaque para o  
uso intenso na Zona Oeste.

Esse número vem crescendo significativamente nos últimos 20 anos.

610% e 445% foram os respectivos aumentos no uso da bicicleta se compararmos os dados de 1994 e 2012 na RMRJ e no município, respectivamente.

## SISTEMA CICLOVIÁRIO CARIOCA E SUAS ZONAS 30

ESTRUTURA CICLOVIÁRIA



374 km

de ciclovias em 2014



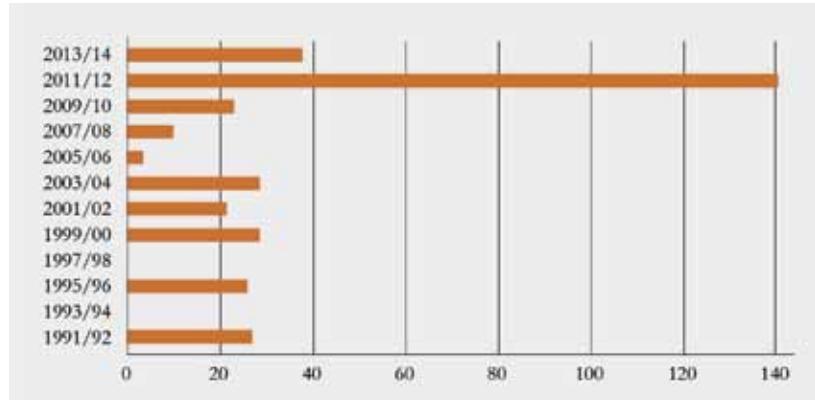
493 km

de ciclovias é o número que a prefeitura  
espera alcançar ao final de 2015

O dado dos atuais 374 kms fazem o Rio de Janeiro ser a cidade brasileira com maior malha cicloviária do país e uma das 20 cidades mais engajadas na promoção do uso de bicicletas no mundo. Essa infraestrutura vem sendo construída ao longo dos últimos 22 anos, na maior parte das obras com o acompanhamento do GT Ciclovias.

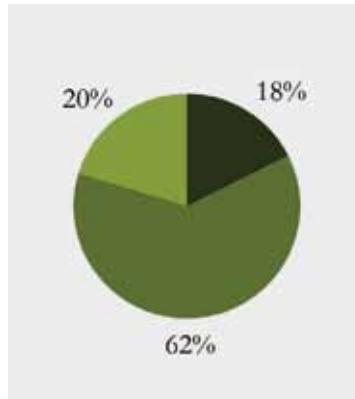
### GRÁFICO 1

Km de Infraestrutura Ciclovitária Construída por ano de Execução e região de Intervenção



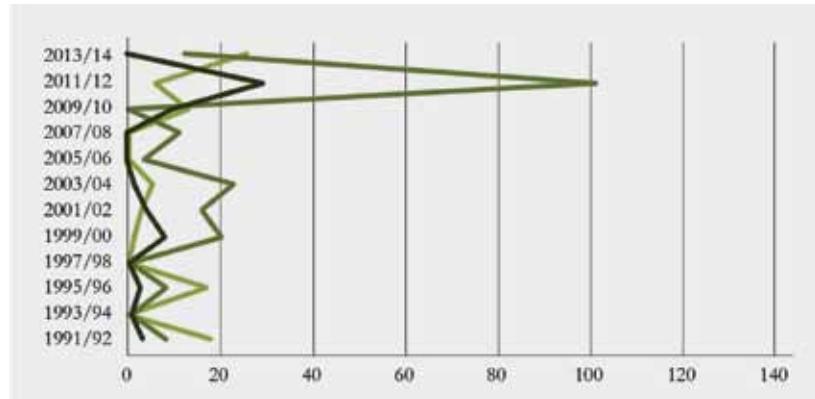
### GRÁFICO 2

Distribuição das Ciclovias por região da Cidade



### GRÁFICO 3

Construção de Infraestrutura Ciclovitária por Região da Cidade ao longo do tempo



■ Zona Norte ■ Zona Oeste ■ Zona Sul

No GRÁFICO 2 é possível constatar que o maior volume de infraestrutura ciclovitária construída ao longo desses anos situa-se na Zona Oeste.

O GRÁFICO 3 coloca em evidência que o grande volume de intervenções nesta região é uma tendência que vem crescendo desde o final dos anos 90.



**30km/h** é a velocidade máxima!

Esse limite foi estabelecido para circulação de veículos automotores dentro das chamadas Zonas 30. Essas zonas são conjunto de ruas com velocidade limitada que tem sido implantadas em diversos bairros da cidade, com objetivo de proporcionar mais segurança para ciclistas e pedestres.

Estima-se que existam atualmente mais de 30 km de ruas com limite de velocidade de até 30 km/h espalhadas em 12 bairros pelas zonas sul, norte, oeste e centro da cidade.

## BIKE RIO, O SISTEMA DE BICICLETAS PÚBLICAS

Inicialmente, o Bike Rio se chamava SAMBA - Sistema Alternativo para Mobilidade por Bicicletas de Aluguel. Após sua reestruturação e dois processos licitatórios, ele possui números interessantes<sup>10</sup>:



estações



bicicletas



viagens por dia  
em média



de viagens  
desde 2011

Está prevista uma expansão que dará ao sistema mais 100 estações e 1000 bicicletas até meados de 2015

806 bicicletários foram mapeados pela Transporte Ativo num processo contínuo em busca de saber quantos bicicletários há na cidade.

Esses bicicletários podem ter entre quatro vagas (dois suportes) descobertas na rua até galpões fechados com 800 vagas em estações de trem (uso gratuito).

O formato em U invertido é o modelo padrão nas áreas públicas da cidade.

A cada nova infraestrutura para circular implantada, novos bicicletários públicos são instalados na região. A demanda ainda permanece bem maior que a oferta e por isso o Município tem uma legislação que permite o estacionamento de bicicletas em postes e mobiliário urbano, mas proíbe o uso de árvores para tal.

Segundo a Prefeitura, mais de quatro mil vagas para bicicletas foram instaladas entre 2013 e 2014.



## A TRANSPORTE ATIVO VEM AJUDANDO A ESCREVER A HISTÓRIA DO CICLISMO URBANO NO RIO

Fundada em 2003, a T.A., como é conhecida, é uma organização não-governamental sem fins lucrativos e a principal responsável pelos dados que subsidiam muitas das ações e políticas locais em torno da temática. A ONG vem desenvolvendo um serviço de assessoria ao desenvolvimento e planejamento ciclovitário na cidade.

Além disso, a Transporte Ativo trabalha em colaboração com o conselho de planejamento local, o GT Ciclovias, coleta e produz dados, traduz literatura técnica, realiza seminários e colabora com grupos de pesquisa internacionais, entre outros. Segundo análise realizada por pesquisadores da Áustria e Egito<sup>11</sup>, a TA é uma das peças chave na defesa da mobilidade por bicicleta no Rio de Janeiro.

# DESAFIOS DE UMA CIDADE QUE É CONSIDERADA REFERÊNCIA

Atualmente só é possível realizar integração entre diferentes modais de transporte – bicicleta, metrô, trem e barcas – sob algumas condições e em regiões específicas da cidade. Elaborar um processo de intermodalidade eficiente e sistêmico é um dos desafios que precisam ser superados pela Cidade Maravilhosa.

**Autores:** Zé Lobo e Gabriela Binatti - Associação Transporte Ativo



<sup>1</sup> Dados disponíveis em: <http://cidades.ibge.gov.br/xtras/perfil.php?codmun=330455>. Acesso em 08.02.2015.

<sup>2</sup> Dados disponíveis em: [www.denatran.gov.br/frota2014.htm](http://www.denatran.gov.br/frota2014.htm). Acesso em 08.02.2015.

<sup>3</sup> Apesar de a palavra ciclismo remeter muitas vezes a prática esportiva, o termo será utilizado aqui também como referência a arte de locomover-se de bicicleta.

<sup>4</sup> Em meados das décadas de 70 e 80, influenciados pelo modo de vida europeu, surgiram as primeiras manifestações para construção de ciclovias e o incentivo ao uso da bicicleta como meio de transporte, que após as primeiras experiências isoladas foram abandonadas.

<sup>5</sup> “Quando as obras foram inauguradas, as críticas silenciaram. As ciclovias foram absorvidas como parte da paisagem urbana e transformaram-se em símbolo da cidade, reafirmando o caráter alegre e despojado do carioca” (AIBINDER & SIRKIS, 2005).

<sup>6</sup> <http://transporteativo.org.br/wp/2013/05/27/doi-retratos-da-orla-carioca/>

<sup>7</sup> Números do PDTU 2103, revelam diminuição dos deslocamentos por bicicletas na região metropolitana, provavelmente devido ao aumento do poder aquisitivo da população local e facilidades para a compra de veículos automotores.

<sup>8</sup> Na Revista O Globo de 02 de setembro de 2012, foi divulgado o montante de 1 milhão de deslocamentos/dia na capital.

<sup>9</sup> Índice elaborado pela consultoria Copenhagenize. Disponível em: <http://copenhagenize.eu/index/>. Acesso em 07.05.2015.

<sup>10</sup> Decreto nº 34481 de 22 de SETEMBRO de 2011.

<sup>11</sup> AICHINGER, Wolfgang; REINBACHER, Eva. Cycling Policy and Practice in Mega-cities Rio de Janeiro and Cairo: A Case Study. Disponível em: <<http://www.ta.org.br>> Acesso em: 10 jul. 2012.

# SÃO PAULO SP



11.253.503<sup>1</sup>

milhões de habitantes  
(cidade brasileira mais populosa)

1.530<sup>2</sup>  
km<sup>2</sup>

7.398,26  
hab/km<sup>2</sup>

## Clima

Temperatura média anual: 19°C

De clima tropical ameno, São Paulo tem 78% de umidade relativa do ar na média anual.

Com chuvas pontuais e mais concentradas nos dias de verão, a cidade tem clima muito propício para o uso de bicicleta.

## Frota de veículos motorizados

Frota de 7,6 milhões de veículos individuais motorizados. Destes, 5,4 milhões são carros.

Aproximadamente 600 veículos/  
1 mil habitantes.

## Relevo e características geográficas<sup>3</sup>

Com 860m de altitude e cortada por três importantes rios - Tietê, Pinheiros e Tamanduateí - a cidade de São Paulo fica na região conhecida como planalto atlântico. Com morros, colinas, serras, fundos de vale, cursos de rios e planícies aluviais (várzeas) São Paulo tem na diversidade de relevos possibilidade interessantes para favorecer os deslocamentos por modos ativos de transporte.



## Economia

A cidade de São Paulo possui o maior PIB do país, responsável por quase 12% de toda riqueza nacional, e o 2º maior PIB per capita, perdendo apenas para o Distrito Federal.

# 0 ANO DE 2015 E AS POLÍTICAS DIRIGIDAS À BICICLETA

Historicamente relegada a um papel secundário - até insignificante - nas políticas públicas da cidade de São Paulo, a bicicleta vem pouco a pouco consolidando seu papel como parte da solução de mobilidade urbana.

O ano de 2014 pode ser considerado, em São Paulo, um ano histórico. A cidade saltou de 63 para mais de 200 km de ciclovias em cerca de 7 meses; o plano para 2015 é chegar a 463 km de vias exclusivas e segregadas; o Plano Diretor Estratégico, cuja revisão se iniciou em 2013 e foi concluída em 2014, teve a participação direta de ciclistas na construção dos capítulos concernentes à bicicleta e na priorização dos modos ativos de transporte em detrimento dos motorizados. Este atual cenário de importantes avanços nos traz duas questões centrais: Como alcançamos esse estágio que muitos pensavam estar tão distante e como os movimentos em torno da bicicleta devem se posicionar daqui em diante?

A Bicicletada paulistana, também inspirada pelo pioneirismo dos night bikers - ainda na década de 80 - foi talvez a mais importante catalizadora dos desejos e demandas de ciclistas, com significativa capacidade de reunir e organizar o que se possa chamar de movimento pela bicicleta na cidade. Esse movimento rapidamente se multiplicou em diversas iniciativas, passando pela constituição de entidades representativas, coletivos e de negócios ligados à bicicleta, construindo uma legitimidade social para a presença desse modal nas ruas. O acúmulo gerado na última década também se expressa na capacidade de realizar o

diálogo qualificado com o poder público, ocupar espaços de participação política, elaborar documentos, levantar informações sobre o uso da bicicleta e a mobilidade urbana, construir agendas e apontar prioridades.

Se o poder público teve também avanços importantes no período, desde as primeiras leis que obrigavam a construção de ciclovias em toda nova avenida e reforma desta, do final da década de 80, passando pela Lei nº 12.587/2012 que institui a Política Nacional de Mobilidade Urbana, e por iniciativas pioneiras como as ciclofaixas de lazer, tudo isso se deve muito a tudo o que conquistamos em termos de amadurecimento da sociedade civil organizada. Em que pese que tais avanços também foram acompanhados de perdas, como o do papel da própria Bicicletada, que deixou de ter a mesma importância como espaço de organização horizontal e espontânea do movimento.

É fundamental percebermos que não há avanço no poder público que não tenha elo estreito com a capacidade de organização social, e que o movimento pela bicicleta continua sendo protagonista das mudanças que vem acontecendo na cidade. Basta ver participação da Ciclocidade e de ciclistas na revisão do Plano Diretor e na assinatura pelo prefeito, em 2012, da Carta de Compromisso com a Bicicleta - fruto da parceria entre as principais entidades da cidade, Ciclocidade e CicloBR - até a atual constituição de um espaço formal de diálogo com o governo a partir da Câmara Temática da Bicicleta, sempre coube aos movimentos organizados abrir os caminhos para que nossos desejos se concretizassem.



# O USO DA BICICLETA NA CIDADE DE SÃO PAULO

DIVISÃO MODAL DAS VIAGENS (atualizada em 2012)<sup>4</sup>:



viagens de  
bicicleta por dia

A participação da bicicleta na divisão modal das viagens em São Paulo é subdimensionada pela pesquisa de Mobilidade realizada pelo Metrô de São Paulo, pois ela desconsidera a bicicleta na sua relação de intermodalidade.

**32%**

dos paulistanos são ciclistas habituais ou eventuais, segundo pesquisa do Instituto Ibope/ Rede Nossa São Paulo.

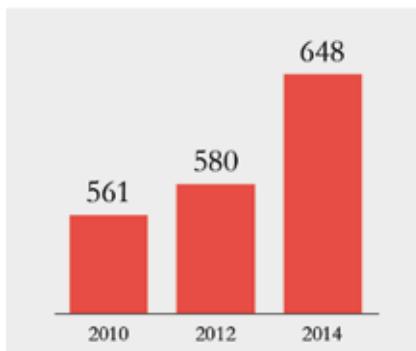
Todos os domingos, 120 mil ciclistas passam pelas Ciclofaixas de Lazer, implantadas desde 2009 na cidade, segundo o Movimento Conviva/Ciclofaixa de Lazer.

## DEMANDA REPRIMIDA<sup>5</sup>

- **7 em cada 10** paulistanos considera o trânsito ruim/péssimo.
- **71%** dizem que largariam o carro caso houvesse uma boa alternativa de transporte, incluindo uma rede ciclovária.
- **Mais de 50%** dos paulistanos considera “construção de ciclovias” e “mais segurança” como questões essenciais para o uso de bicicleta na cidade.
- **80%** dos paulistanos apoia a construção de ciclovias na cidade.

Contagens de ciclistas feitas pela Ciclocidade, em diversos pontos da cidade, apontam para demanda real bastante elevada. Nos locais onde foram implantadas estruturas segregadas, o aumento de ciclistas foi vertiginoso.

DESLOCAMENTOS EM BICICLETA  
NA AV. ELISEU DE ALMEIDA  
(das 6h às 20h)



CONTAGENS DE CICLISTAS

Avenida Faria Lima (2015):

**1974** ciclistas (das 6h às 20h) - **132 ciclistas/hora**

Avenida Inajar de Souza (2014):

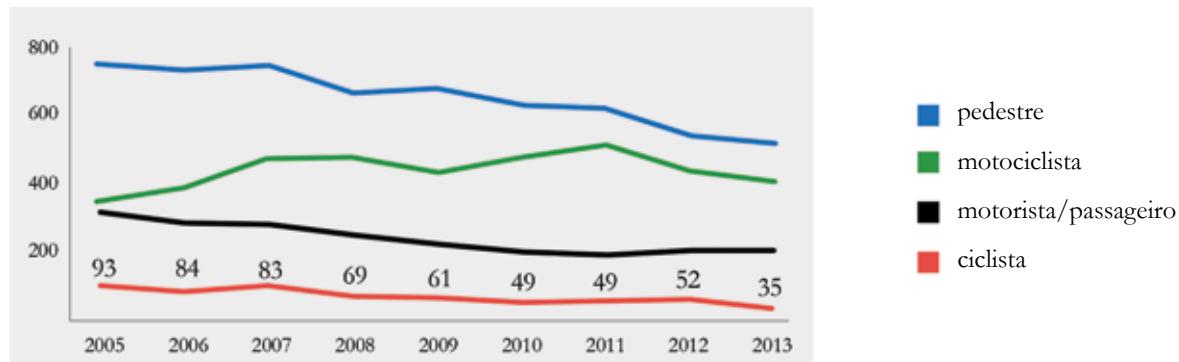
**1410** ciclistas (das 6h às 20h) - **94 ciclistas/hora**

Rua Vergueiro (2014):

**1021** ciclistas (das 6h às 20h) - **73 ciclistas/hora**



## MORTES NO TRÂNSITO (CET)



Em oito anos o total de ciclistas mortos caiu 62,4% na cidade. Há inúmeros fatores que poderiam ser elencados para justificar esta queda, mas os principais são o aumento de ciclistas nas ruas, a introdução de algumas políticas públicas, a diminuição das velocidades em decorrência dos engarrafamentos e campanhas de promoção ao uso e respeito ao ciclista.

## SISTEMA CICLOVIÁRIO DE SÃO PAULO

ESTRUTURA CICLOVIÁRIA  
(atualizado em janeiro de 2015)



**219,5 km**  
de ciclovias



**3,3 km**  
de ciclofaixas  
permanentes



**67,5 km**  
de ciclorrotas

+120 km de ciclofaixas de lazer, que são instaladas todos os domingos e feriados nacionais.

São Paulo possui um decreto (55.790/14) que permite a circulação de outros modos ativos de transporte nas ciclovias e ciclofaixas da cidade, tais como skate, patins, patinetes e cadeiras de rodas.

## SISTEMA DE BICICLETAS COMPARTILHADAS

São Paulo possui dois sistemas de bicicletas compartilhadas: **Bike Sampa** e **CicloSampa**.

**212 estações** do sistema Bike Sampa, com 980 mil viagens já realizadas.

**18 estações** do sistema CicloSampa.

## ESTACIONAMENTO PARA BICICLETAS

**5 mil vagas** ofertadas em bicicletários da SPTrans, do Metrô e da CPTM.

Centenas de suportes para prender bicicletas espalhados pela cidade.

São Paulo possui um arcabouço legal confuso acerca de estacionamento para bicicletas. Há diversas leis esparsas, com pouca ou nenhuma fiscalização para suas efetivas aplicações. É de 1991 a primeira lei sobre o tema, obrigando o poder público a instalar bicicletários em parques municipais. A última movimentação da cidade, neste tema, foi a inclusão de bicicletários e paraciclos como parte do sistema ciclovitário dentro do Plano Diretor Estratégico e a obrigatoriedade destas estruturas em todos os terminais de ônibus e estações de trem e metrô.

[2012] Lei 15.649 - Bicicletários em estacionamentos

[2011] Resolução 9/11 - CPPU/SMDU - Paraciclo como mobiliário urbano

[2010] Lei 15.200 - Seguro para bicicletas em estacionamentos

[2010] Decreto 51.622 - Regulamenta Rota de Ciclo-turismo Márcia Prado

[2005] Lei N° 13.995 - Bicicletários em locais públicos de grande fluxo

[1998] Decreto 37.651 - regulamenta lei 12.044 - Semana da Bicicleta

[1991] Lei 11.005 - bicicletários em parques municipais

## BICICLETAS LOCAIS

São Paulo tem na sua história uma predominância pelos modelos *mountain bike* adaptados para uso urbano. A cidade conta também com fabricantes e montadoras de bicicleta, que produzem desde bicicletas cargueiras até *handmade* customizadas e triciclos para pessoas com deficiência. Segundo estimativas da Aliança Bike, em 2013 foram comercializadas 229 mil bicicletas na cidade de São Paulo.



A Ciclocidade é uma associação sem fins lucrativos que tem como missão contribuir para a construção de uma cidade mais sustentável, baseada na igualdade de acesso a direitos, promovendo a mobilidade e o uso da bicicleta como instrumento de transformação.

Foi fundada em novembro de 2009, a partir da reunião de dezenas de cidadãos atuantes na defesa da mobilidade por bicicletas, que perceberam a necessidade de uma entidade representativa para ampliar o alcance de suas ações individuais.

Suas áreas de atuação são:

- **Pesquisa:** Levantamento, produção e difusão de informações, conhecimento e dados úteis para a melhoria das condições de mobilidade urbana em São Paulo.
- **Participação:** Relações com organizações da sociedade civil e com o poder público. Participação em fóruns, espaços e grupos relacionados à mobilidade urbana.
- **Cultura da Bicicleta e Formação do Ciclista:** Desenvolvimento e realização de atividades, ações e eventos que propaguem a cultura da bicicleta e auxiliem na formação do ciclista urbano.

Dentre as ações da Ciclocidade, destacam-se:

- Mão na Roda: oficina comunitária de bicicletas em três locais da cidade
- Dia Mundial Sem Carro
- Contagens de ciclistas em diversos pontos da cidade
- Cadeira no Conselho Municipal de Trânsito e Transporte (CMTT), criação da Câmara Temática da Bicicleta no CMTT, cadeira no Conselho Municipal de Política Urbana (CMPU) e participação no Conselho da Cidade
- Relatórios técnicos, avaliação de estruturas, histórico de pontes e viadutos, realização de dossiês, dentre outras ações de produção de conteúdo sobre a bicicleta na cidade
- Inserção da bicicleta no Plano Diretor Estratégico (PDE) e a garantia de recursos anuais para infraestrutura cicloviária
- Carta de compromisso aos candidatos a Prefeito (2012)
- Criação de uma Frente Parlamentar em Defesa da Mobilidade Humana conjuntamente com Vereadores
- Ciclobates, contando com temas e palestrantes de interesse de ciclistas (Mona Caron, Elly Blue, Alexandre Delijaicov, Chris Carlsson, Gary Fischer, Janette Sadik-Khan, Jon Orcutt, Paulo Saldiva, Caroline Samponaro e Denis Russo foram alguns dos nossos palestrantes)

## DEMAIS ORGANIZAÇÕES DE CICLISTAS

São Paulo tem uma infinidade de coletivos, grupos, associações e iniciativas espontâneas da sociedade civil em prol da bicicleta. Destacam-se o Instituto CicloBR, Bike Anjo, oGangorra, Vá de Bike, Bike é Legal, Instituto Mobilidade Verde, Instituto Aromeiazero, Escola de Bicicleta, Rede Nossa SP - GT Mobilidade, ITDP, Pedal Verde, Coletivo Cru, Pedalinas, Pedala São Paulo, WRI, dentre tantos outros.

Dando continuidade ao inédito trabalho dos Night Bikers, SP tem hoje mais de uma centena de grupos de pedal noturno. Destacam-se o Saia na Noite, CAB, Anderson Bicicletas, Total Bike, Starbikers, Bike n' Beer, Lokobikers, Olavo bikers, Bike Party dentre outros.

# SÃO PAULO: PERSPECTIVAS E POSSIBILIDADES

Com amplo apoio da população as estruturas cicloviárias devem ganhar cada vez mais espaço na cidade. Será importante, a nosso ver, que o movimento organizado impulse a construção de uma Política Cicloviária, que compreenda não apenas as estruturas em si, mas o aperfeiçoamento da capacidade de gestão governamental do que virá a ser um sistema cicloviário, as metas de participação das viagens de bicicleta para o curto, médio e longo prazos, a realização de ações educativas, o compartilhamento público de bicicletas, estacionamentos e estruturas para acondicionar bicicletas, controle de velocidades e medidas de acalmamento do tráfego, a produção de dados e estudos específicos e tantas outras dimensões.

É hora de cuidar do que ficará para além da atual gestão municipal, bem como garantir os avanços até aqui conquistados. Se a significativa ampliação das ciclovias responde a parte das necessidades dos e das ciclistas, também é certo que a sua implementação e manutenção necessitarão ser melhoradas. O recado da sociedade é simples e objetivo, como é a própria bicicleta: nenhum passo para trás, avançando na direção de uma cidade menos dependente do motor, oportunizando segurança, conforto e facilidade a mais pessoas em cima de mais bicicletas.

**Pesquisa das informações e autoria do artigo:** Gabriel di Pierro e Daniel Guth, da Ciclocidade - Associação dos Ciclistas Urbanos de São Paulo.



<sup>1</sup> IBGE (2010)

<sup>2</sup> Prefeitura de São Paulo

<sup>3</sup> Atlas ambiental do município de São Paulo

<sup>4</sup> Pesquisa de Mobilidade da Região Metropolitana de São Paulo (Metrô, 2012)

<sup>5</sup> Pesquisa Dia Mundial Sem Carro. Ibope/Nossa SP (2014)

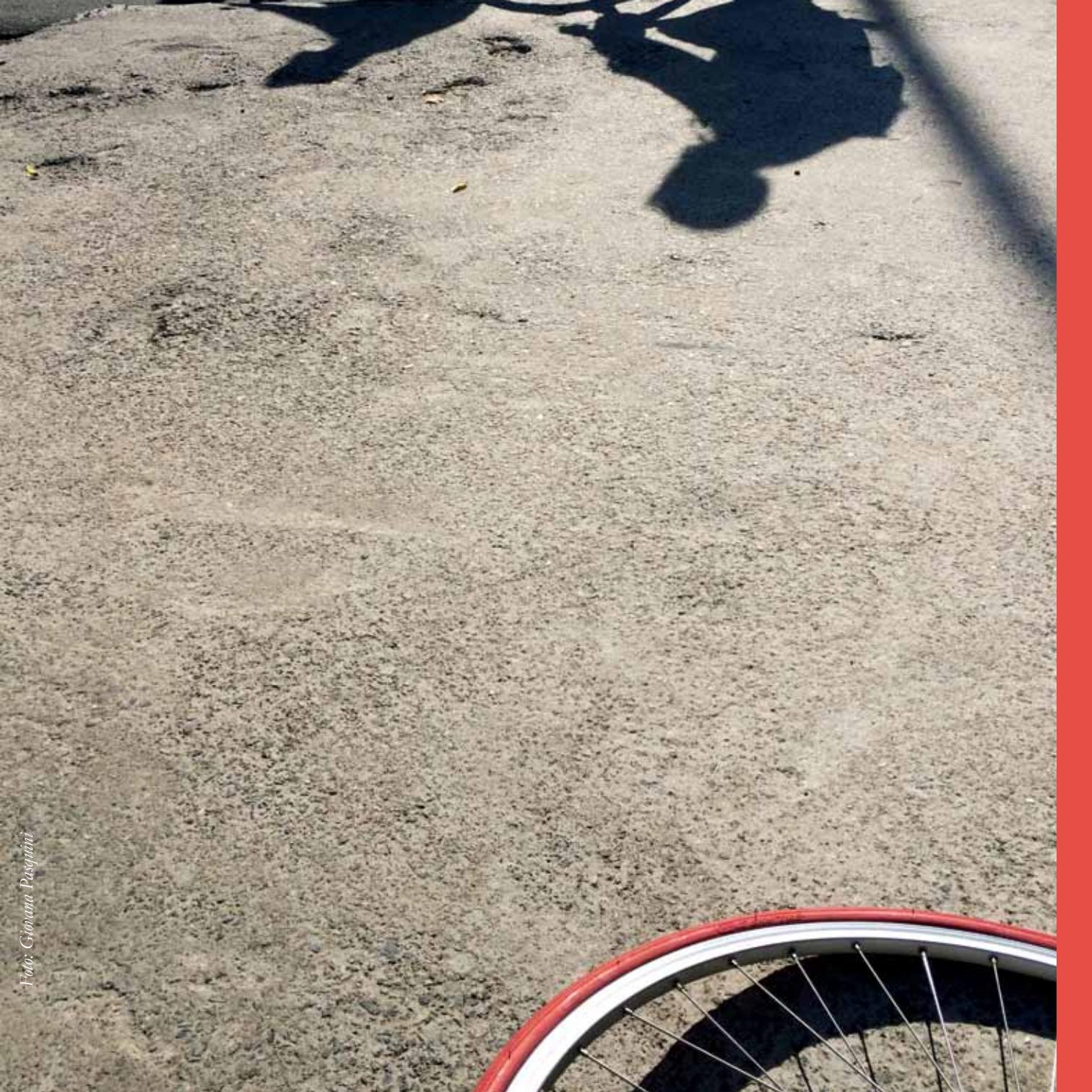


Foto: Giannina Pasquini

# PARA O BRASIL PEDALAR MAIS E MELHOR

Não existe uma receita pronta para incluir efetivamente, com segurança e conforto, a bicicleta na mobilidade urbana. As cidades possuem características geográficas, demográficas, históricas e econômicas diferentes, a cada qual cabendo medidas específicas.

Entretanto, com base na experiência já adquirida internamente e nos bons exemplos estrangeiros e considerando a necessidade de políticas transversais e multissetoriais, para o Brasil pedalar mais e melhor, em linhas gerais, precisamos:

- **Da iniciativa privada:** Incentivo aos funcionários para utilizarem a bicicleta como meio de transporte e oferta de bicicletários adequados para os clientes.
- **Da cadeia produtiva da bicicleta:** Garantia de qualidade, durabilidade e segurança das bicicletas, seus componentes e acessórios, oferecendo produtos acessíveis a todas as camadas socioeconômicas.
- **Da população:** Diminuição do uso dos veículos automotores individuais para os casos de necessidade, cumprimento da legislação de trânsito e respeito à prioridade dos ciclistas e pedestres no trânsito.
- **Do poder público:** Baseando-se em constantes pesquisas e monitoramento, elaboração de plano de metas mensurável e continuado para o aumento da participação da bicicleta na mobilidade urbana e para a redução das mortes de ciclistas no trânsito, contando com ampla participação social; acalmamento geral do trânsito e construção de infraestrutura cicloviária suficiente e com qualidade visando o conforto dos ciclistas, integrando-a com as demais modalidades de transporte urbano; desoneração da cadeia produtiva da bicicleta e de seus acessórios e criação de facilidades para a aquisição do veículo; criação, na estrutura administrativa, de setores para a gestão da mobilidade ciclística, integrando-a com políticas educativas e fiscalizatórias continuadas visando alterar a cultura da mobilidade urbana.



Agência Brasileira do ISBN  
ISBN 978-85-69165-00-2



9 788569 165002

 **ALIANÇA OTOBIKE**  
Associação Brasileira de Setor de bicicletas

**BICICLETA**  **PARA TODOS**



**UCB** 