

Leve a alma carioca com você.

Take the carioca soul with you.

Llévate el alma carioca contigo.



MOBILIDADE E CULTURA DE BICICLETA NO RIO DE JANEIRO

- Gabriela Binatti -

UMA PUBLICAÇÃO TRANSPORTE ATIVO

TEXTO

GABRIELA BINATTI

REVISÃO

TIZA LOBO

ZÉ LOBO

IMAGENS

TRANSPORTE ATIVO E MICHELLE CASTILHO

PROJETO GRÁFICO

FABIANA DROPPA

Impresso em 2016 com patrocínio de



Realização



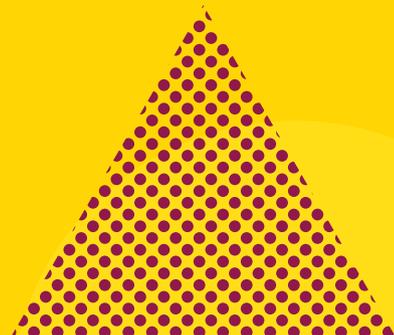


AGRADECIMENTOS

Gostaria de fazer aqui um breve agradecimento, porém não menos valioso, a todos que me acompanharam nesta jornada: A cidade do Rio de Janeiro que me acolheu; Aos meus companheiros de pedal; À grande família que a TA me deu: Arlindo, João, Denir, Edu, Fábio, Michellinha, Mônica, Combat, Rodrigo, Zélia, Jonas e Glauston *in memoriam*. Meu companheiro, Beto; À Simone Costa, Claudia Tavares, Mauro Tavares, Victor Andrade, Maria Lucia Navarro Maranhão e Marcos Cavalcante.

Um agradecimento especial ao meu grande mestre Zé Lobo sem o qual este trabalho jamais haveria se concretizado.





SUMÁRIO

APRESENTAÇÃO	8
A BICICLETA NO RIO	11
A bicicleta na cidade – A modernidade em duas rodas	13
O Retorno da Bicicleta	19
O BRASIL E AS BICICLETAS	21
A Política Nacional de Mobilidade Urbana	22
POLÍTICAS E AÇÕES DE INCENTIVO A MOBILIDADE POR BICICLETA NA CIDADE DO RIO DE JANEIRO	25
Caracterização Geral do Município	26
INFRAESTRUTURA CICLOVIÁRIA CARIOCA	28
Linha do Tempo - Políticas e Ações relativos a Mobilidade por Bicicleta na cidade do Rio de Janeiro	30
Formação Técnica	50
Gestão do planejamento cicloviário carioca	50
Evolução no design dos bicicletários	52
Sistema de Bicicletas Públicas (2008-2016)	54
Infraestrutura Cicloviária	57
SOCIEDADE CIVIL ORGANIZADA	60
Contagens	61
Mapa Cicloviário	62
Ciclo Rotas Centro	63
Pesquisa Perfil do Ciclista	63
OS NÚMEROS DA MOBILIDADE POR BICICLETA NA CIDADE	64
Uso da bicicleta no Rio de Janeiro	65
Perfil do Ciclista Carioca	68
OPÇÕES DE INTEGRAÇÃO INTERMODAL	72
Integração Bicicleta-Metrô	73
Integração Bicicleta-Trem	73
Integração Bicicleta-Barcas	75
Integração Bicicletas-BRT	76
Programa Rio Estado da Bicicleta	76
CONSIDERAÇÕES FINAIS	79
REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS	81



APRESENTAÇÃO



Desde o surgimento da bicicleta, tal qual a conhecemos hoje, que sua utilização é imbuída de valores e estigmas assim como geradora de polêmicas e questionamentos sociais. Seu uso provocou verdadeira revolução na mobilidade social do período de transição do século XIX para o XX. Principal substituta do cavalo enquanto meio de transporte individual, ela permitiu maior autonomia de mobilidade a mulheres e homens, e contribuiu com o apogeu da industrialização tanto como produto quanto como meio de transporte para os operários industriais. Hoje ela é vista como uma das principais bandeiras da “sustentabilidade” quando o assunto é mobilidade urbana devido ao baixíssimo, praticamente inexistente se comparado aos automóveis particulares, impacto ambiental que ela produz.

Leve, econômica, ágil, saudável, eficiente, socializadora, silenciosa ela permite maior fluidez do tráfego - favorecendo os transportes coletivos -, maior segurança viária, autonomia, maior eficácia e eficiência em deslocamentos de curtas distâncias, economia de tempo, custos de aquisição e manutenção e emissão zero de poluentes atmosféricos. Possui impacto positivo sobre a qualidade de vida, melhoria da saúde de seus usuários e reduzido impacto paisagístico e sobre o território, ocupando um espaço urbano muito menor para deslocamentos e estacionamento. Facilita o contato entre as pessoas e gera um clima de convivência entre cidadãos proporcionando a humanização do trânsito. Com tantos benefícios individuais e coletivos a bicicleta tornou-se uma excelente opção para mobilidade social.

Buscando apresentá-la enquanto importante instrumento nesse processo de pensar e agir em prol de um mundo cada vez mais justo social e ambientalmente é que esta publicação foi concebida. Predomina, no entanto, ao longo do seu desenvolvimento, o tom objetivo a fim de registrar os principais fatos e acontecimentos em torno da política ciclovária carioca.

A publicação é resultado e continuidade do trabalho da monografia da Especialização em Gestão Ambiental da Escola Politécnica da UFRJ realizado por Gabriela Binatti em 2012. O trabalho monográfico que teve como título “Mais Amor Menos Motor: Cultura e Mobilidade por bicicleta no Rio de Janeiro”, e foi ganhador do Prêmio Cycling



Visionaries no Velo City em Viena 2013, utilizou-se de dados oficiais e produzidos pela Associação Transporte Ativo e contou com o apoio técnico direto de Zé Lobo, Diretor Presidente da mesma.

Entendendo que ter a memória do planejamento cicloviário carioca documentada é um importante instrumento de informação e divulgação para o público em geral, ciclistas, pesquisadores, técnicos e planejadores da área, optamos por atualizar, revisar e publicar (em formato de livro) o trabalho de monografia realizado.

A publicação encontra-se dividida em duas partes assim organizadas:

Na primeira parte, dedicada a descrever a presença da bicicleta na sociedade desde o seu surgimento até os dias atuais, é apresentado um breve resgate da presença e importância da bicicleta nas cidades, em especial no Rio de Janeiro, e das escolhas e motivos que estão por trás da sua utilização ao longo da história. Passando pela sua relação com questões de classe e status social, o período desenvolvimentista brasileiro baseado no automóvel, até os dias atuais quando esta é reconhecida no âmbito jurídico federal enquanto veículo a propulsão humana.

A segunda parte trata de descrever as políticas e ações municipais que tratam do tema da mobilidade por bicicleta na cidade do Rio de Janeiro, a partir da década de 90 até os dias atuais. Utilizando-se da análise documental e conversas com atores envolvidos apresentada o sistema cicloviário carioca desde as primeiras aspirações e intervenções até as atuais opções de circulação e integração com outros modais.

Esta publicação não possui qualquer intenção de analisar qualitativa ou quantitativamente as políticas cicloviárias cariocas, mas sim de tornar público de forma simples e direta dados relativos a política, ou não, de promoção do uso da bicicleta na cidade do Rio de Janeiro.

O objetivo deste estudo é, a partir da reunião e organização de fatos e datas importantes, contar a história da bicicleta na cidade do Rio de Janeiro. Todas as tabelas e gráficos contidos nesta publicação foram elaboradas com base em dados gerados pela Transporte Ativo ou oficiais repassados pela Gerência de Planejamento Cicloviário.

Boa leitura!



A BICICLETA NO RIO



Foto: Michelle Castilho

A bicicleta, com a imensa quantidade de pessoas que dela se utilizam e sua diversidade de uso, tem presença marcante no mundo. Ela nasce como um dos símbolos do progresso e da modernidade e tem seus sentidos e significados transformados ao longo da história pelos sujeitos que a vivenciam.

O Rio de Janeiro começa a construir sua história com a bicicleta e o ciclismo no período de transição do século XIX para o XX, devido à forte influência do estilo de vida europeu, em especial o estilo francês, vivida no processo de modernização do país. Quando o ciclismo¹ enquanto prática cultural, e não apenas a bicicleta enquanto produto, chegou ao país provocando inclusive modificações na estrutura física da cidade.

Mesmo inicialmente atingindo apenas a elite da sociedade, as novidades tecnológicas agitaram a vida nas grandes cidades como o Rio de Janeiro. As novidades, que vão desde um melhor acesso à água, ao lazer e ao exercício até o surgimento de telégrafos, elevadores, transporte público de massa e da bicicleta, provocaram o surgimento de um novo estilo de vida.

Dentre todas as transformações, invenções e inovações vividas no período de transição do século XIX para o século XX, a renovação do sistema de transporte, até então um sistema de tração animal, com o surgimento do bonde elétrico teve papel fundamental na mobilidade da população e na reorganização dos espaços urbanos.

“Os meios de transporte que surgiram e evoluíram na transição do século XIX para o XX, interferiram na vida de todos os habitantes das metrópoles. De forma concreta, através da utilização dos bondes, passando pelas bicicletas, pelos automóveis, e mesmo no plano da imaginação e do sonho com o surgimento do avião, o homem ganhara asas: logo não existiriam limites ou distancias impossíveis para ele, que começara a experimentar o início de uma revolução nas formas de mobilidade” (SCHETINO 2008).



A bicicleta na cidade – A modernidade em duas rodas

A bicicleta surge junto ao progresso vivido pelas cidades, em Paris, no ano de 1861 o primeiro velocípede é apresentado ao mundo. Adotada pelos entusiastas da modernidade, pouco a pouco vai sendo adotada como meio de transporte em substituição ao uso do cavalo. Conhecida como “cavalo de ferro”, passa a ser prescrita pelos médicos franceses como forma de combate ao alcoolismo, e já em 1899 começam a ser reconhecidas suas vantagens enquanto meio de transporte individual devido à facilidade de deslocamento.

Enquanto no Brasil sua utilização pelas mulheres era mal vista socialmente, em Paris sua utilização era abraçada pelo movimento feminista. O uso da bicicleta pela elite feminina parisiense ditava moda e influenciava o novo design das “bicicletas para senhoras”. Conforme relata Schetino (2008), desde a sua presença nas cidades a bicicleta conquistava um número crescente, mas ainda pequeno de adeptos. A melhor maneira de propagar, legitimar e incentivar o seu uso era através de exemplos, da recomendação de pessoas importantes na sociedade. No Rio de Janeiro, ano de 1892, estudos começaram a ser realizados na busca de melhor entendimento sobre os benefícios de seu uso: exercício útil a respiração; calmante do sistema nervoso; etc.

Artefato de luxo na época de seu surgimento, pouco a pouco foram surgindo novas fábricas resultando em seu barateamento. Enquanto em Paris seu uso se popularizou rapidamente devido às linhas de crédito para trabalhadores e o incentivo das fábricas para que seus operários as adotassem como meio transporte no percurso casa-trabalho, na cidade do Rio de Janeiro, ainda na condição de colônia exportadora, a bicicleta (produto) era utilizada inclusive como parâmetro para dissipar rumores de que a situação econômica da cidade estava ruim².

Na medida em que o número de bicicletas aumentava, aumentavam também os serviços agregados a ela como, mecânica, aluguel (permitindo sua relação com camadas mais populares da sociedade) e compra e venda de bicicletas usadas. Com o surgimento dos serviços de aluguel e compra e venda de bicicletas usadas cada vez mais pessoas passaram a conhecer e se envolver com o novo invento. Mas



apesar de haverem aumentado as possibilidades de se obter uma, na capital da república sua aquisição ainda era símbolo de *status*.

“Antes das bicicletas se tornarem objetos acessíveis a grande parcela da população, elas estiveram nas mãos de um grupo restrito de pessoas, que a exibiam como símbolo de prestígio e de distinção de classe” (SCHETINO, 2008, pág. 89).

Nessa mesma época começaram as críticas e questionamentos com relação ao incentivo de seu uso, jornais publicavam matérias falando sobre a importância da conservação do calçamento das ruas para utilização do novo “elegante e rápido” meio de transporte. Os clubes, fruto da organização dos ciclistas da época, organizavam ações de incentivo a utilização da bicicleta e da prática esportiva na cidade, desempenhando importante papel no processo de tomada das ruas pelas bicicletas.

Conforme relata Schetino (2008), naquela época o ciclista era um ser estranho na cidade, e sua imagem era ligada à do homem moderno, sua presença ainda era um acontecimento raro em determinados pontos da cidade, as pessoas entendiam que o espaço para a prática do ciclismo se restringia aos velódromos e aos parques públicos. No entanto não tardou muito até que alguns ciclistas comesçassem a desbravar e até mesmo extrapolar os limites do urbano, rompendo os limites até então experimentados pelos ciclistas cariocas e a desconfiança da sociedade com relação a estes e suas bicicletas.

Com a decadência e o desinteresse da população pelos velódromos da cidade as bicicletas assumiram seu espaço nas ruas da capital da República. Em 1948 surgiram as primeiras fábricas de bicicleta no Brasil, com isso a bicicleta se popularizou no país, em especial 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.

Entretanto, poucas décadas depois, o país assumiu um modelo de desenvolvimento baseado no automóvel, abandonando os investimentos em meios de transporte de massa e bicicletas. A indústria automobilística rapidamente assumiu o posto de indústria de



base, e o automóvel assumiu o patamar máximo de importância na estratégia desenvolvimentista.

“Desde os anos 50, trilhões de dólares foram investidos em infraestrutura para deslocamento dos automóveis, promovendo a abertura de avenidas, de túneis, a construção de viadutos, pontes, e o alargamento de ruas, em detrimento da melhoria do transporte de massa e da qualidade de vida da população. Apesar de atender a interesses de parte minoritária da população, esta conta sempre foi rateada por todos” (AIBINDER, SIRKIS, 2005).

No Rio de Janeiro foram retirados os trilhos dos bondes, com o objetivo de facilitar a circulação de automóveis, e o sistema de trens foi abandonado. Enquanto os países industrializados voltavam suas atenções ao incentivo do uso da bicicleta a partir do reconhecimento de suas qualidades ambientais os “países em desenvolvimento”, como o Brasil, ainda acreditavam que substituí-las pelos veículos motorizados era sinal de modernização, conforme relata Milton Costa em um periódico da capital mineira datado de 1960:

“Na interminável hierarquia dos veículos, uma bicicleta representa a classe menos favorecida. É a plebeia do trânsito. Tem que ir junto aos meios-fios, como quem pede esmolas nas portas das casas”.

No período que precedeu ao período desenvolvimentista instaurado pelo governo de Juscelino Kubitschek, a bicicleta continuou a ser ignorada enquanto alternativa de transporte, e apenas com a abertura política na década de 80 é que a situação começou a se modificar.

“Com a abertura política na década de 80 e o retorno de inúmeros exilados, a situação começou a mudar. Depois de passar anos em outros países, os que chegavam traziam experiências totalmente novas na bagagem. Influenciados pelo modo de vida europeu, voltavam com uma visão totalmente diferenciada de cidade, conscientes da relação íntima entre qualidade de vida e meio ambiente urbano já preconizada na primeira conferência das Nações Unidas para o meio ambiente humano, realizada em Estocolmo no ano de 1972.” (AIBINDER, SIRKIS, 2005).



É neste contexto que surgem então as primeiras reivindicações para construção de ciclovias e o incentivo ao uso da bicicleta como meio de transporte na cidade do Rio de Janeiro. Com algumas tentativas frustradas realizadas pouco tempo depois, só 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 existentes até hoje na orla da Zona Sul da cidade. As primeiras obras foram muito questionadas pela população na época, que não entendia muito bem a questão e protestava contra a retirada de espaço antes ocupado pelos automóveis.





Arpoador 1973
Foto: Autor
Desconhecido³



Arpoador 2013

Foi a partir de 1992 que a bicicleta passou a ser reconhecida como um dos subsistemas de transporte da cidade e ganhou espaço em 1993 com a criação do Grupo de Trabalho para o planejamento e implantação do sistema cicloviário, o GT Ciclovias. No ano seguinte os projetos cicloviários em implementação ainda sofriam muitas críticas e provocavam acalorados debates nas ruas, jornais, bares e botequins da cidade. Tratava-se de um projeto pretencioso a época, oferecer através da construção de ciclovias uma opção de transporte às pessoas.

Ainda no mesmo ano foram realizadas pesquisas com a intenção de avaliar o índice de aceitação das obras cicloviárias nos bairros onde estavam sendo implantadas que, surpreendentemente, trouxeram à tona a existência de uma maioria silenciosa que aprovava o projeto, cerca de 85% das pessoas eram favoráveis a realização das obras até então propostas⁴. “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).

Ainda na década de 90, na Zona Oeste da cidade, onde a utilização da bicicleta como meio de transporte ocorre massivamente desde a década de 50, a chegada das obras cicloviárias⁵ eram comemoradas. Apesar da diminuição no número de deslocamentos com bicicleta nas décadas que antecederam as obras cicloviárias da Zona Oeste, a implantação de ciclovias visava estimular a volta e o aumento dos usuários de bicicletas na região.

Com o passar dos anos foi possível inclusive superar a então arraigada cultura pró-automóvel presente nos mais diversos setores da prefeitura carioca.

“Hoje se pode afirmar que a percepção a favor das ciclovias já contaminou diversos setores da administração municipal. Essa é uma conquista importante, pois implantar ciclovias conjuntamente a intervenções de urbanização é a forma mais eficiente do ponto de vista da relação custo-benefício.” (AIBINDER, SIRKIS, 2005)



Utilizando-se de princípios holandeses para projeto de ciclovias: coerência na ligação dos pontos de potencial demanda pelo uso da bicicleta; menor traçado possível entre dois pontos; escolha de percursos mais agradáveis e de maior atratividade; conforto; e maior segurança viária e pessoal para os usuários. O Grupo de Trabalho de Planejamento Ciclovitário do Rio buscava reduzir as principais causas de resistência ao uso da bicicleta.

O Retorno da Bicicleta

Ao mesmo tempo em que os veículos motorizados protagonizavam a vida urbana nas grandes cidades brasileiras, as bicicletas ressurgiam no cenário mundial junto ao debate ambiental do início da década de 90, pois o modelo de desenvolvimento baseado no uso do automóvel trouxe como consequência altos níveis de poluição atmosférica prejudicando a saúde pública e ambiental das cidades, assim como congestionamentos e perda de tempo nos deslocamentos diários da população.

“Cidades saturadas, engarrafamentos constantes, poluição atmosférica, acidentes de trânsito, aumento do estresse, queda da qualidade de vida e a bicicleta retorna como elemento renovador, uma esperança na reumanização das cidades. A bicicleta já ocupou vários degraus na pirâmide social. No início era uma diversão para os nobres, em seguida se tornou o principal veículo das classes operárias, sendo compreendida de diferentes formas ao redor do mundo durante o Século XX.”
(LACERDA & LOBO, 2007)

A bicicleta também ressurge em meio a um movimento de retomada das ruas e dos espaços públicos colonizados pelo automóvel. Sua incorporação ao espaço urbano permite a inclusão social de um maior número pessoas aos equipamentos de lazer, saúde e educação. Ela ganha um novo status na sociedade pós-industrial, ao assumir um papel de alternativa na busca pela qualidade de vida das cidades e seus habitantes se desvencilhando do estigma social de outrora.

A mobilidade se tornou rapidamente um dos maiores desafios a serem enfrentados pelos países desenvolvidos e em desenvolvimento, pois os veículos automotores são responsáveis por uma parte significativa



(algo em torno de 20%⁶) das emissões de gases que provocam o efeito estufa. Muitas cidades ao redor do mundo estão reagindo, e a medida que crescem voltam a descobrir os benefícios do transporte público, de andar em bicicleta e caminhar, e investem nestas áreas.

Com isso a bicicleta passa a cumprir um importante papel como uma das soluções para os problemas urbanos no século XXI.



The background is a solid yellow color. It features several overlapping circles of varying sizes and opacities. A large, semi-transparent yellow circle is at the top. Below it, another semi-transparent yellow circle overlaps it. In the center, a circle with diagonal hatching overlaps the others. At the bottom left, there is a small dashed circle.

O BRASIL E A BICICLETA

No Brasil, o Código de Trânsito Brasileiro, promulgado em 1997, reconhece a bicicleta como veículo a propulsão humana assegurando seu direito de circulação pelas ruas e estradas e recolocando-a como veículo protegido no tráfego urbano.

A Política Nacional de Mobilidade Urbana

No âmbito federal a Lei no. 12.587, de 3 de janeiro de 2012, institui as Diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana (PNMU) com o objetivo de integrar os diferentes modos de transporte e melhorar a acessibilidade e a mobilidade das pessoas e cargas no território dos municípios brasileiros. A nova lei, fundamentada no artigo 21 da Constituição Federal de 1988, está pautada na priorização do transporte público e coletivo em relação ao transporte individual motorizado e aos modos de transporte ativos sobre os motorizados. A lei também determina que os municípios com mais de 20 mil habitantes elaborem seu Plano de Mobilidade em um prazo de até 3 (três) anos⁷ e contemplem obrigatoriamente os princípios, objetivos e diretrizes da mesma.

A PNMU trabalha com três macro objetivos: o desenvolvimento urbano, a sustentabilidade ambiental e a inclusão social. Suas diretrizes preveem entre outras questões a integração entre a política de desenvolvimento urbano e respectivas políticas setoriais, a integração modal dos serviços de transporte urbano e ainda abrange entre seus princípios a acessibilidade universal e a equidade no uso do espaço público de circulação. As questões ambientais também estão entre as prioridades da Lei, que pretende estabelecer diretrizes para a redução da emissão de poluentes.





A Transporte Ativo, juntamente com a Associação Bike Anjo e a União de Ciclistas do Brasil, desenvolveu um guia denominado **Incluindo a Bicicleta nos Planos** com o objetivo de orientar a sociedade civil organizada e cidadãos, bem como técnicos municipais e decisores políticos para a inclusão da bicicleta, enquanto meio de transporte, no planejamento urbano, através da sua inserção nos Planos de Mobilidade Urbana.



Aponte a câmera do seu celular com leitor de QR code ou acesse <http://bicicletanosplanos.org/como-participar/guia/>



**POLÍTICAS E AÇÕES
DE INCENTIVO À
MOBILIDADE POR
BICICLETA NA CIDADE DO
RIO DE JANEIRO**



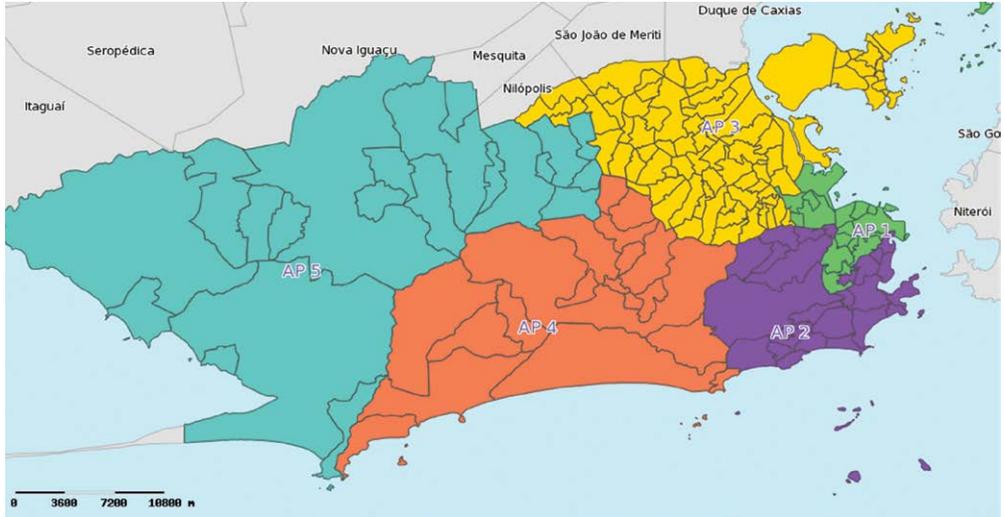
Caracterização Geral do Município

A região onde se localiza a cidade do Rio de Janeiro foi mencionada oficialmente pela primeira vez em 1502, quando a segunda expedição exploratória portuguesa aportou na região em janeiro daquele mesmo ano. A cidade desenvolveu-se graças à sua vocação natural como porto, na mesma época em que o ouro foi descoberto em Minas Gerais. O começo da cidade como tal foi na região do Morro do Castelo e depois na Praça Quinze, até hoje centro vital do Rio. O crescimento continuou durante quase todo o século XIX, inicialmente na direção norte, para São Cristóvão e Tijuca, e depois na direção da zona sul, passando pela Glória, pelo Flamengo e por Botafogo.

Influenciadas pelas reformas comandadas pelo Barão de Haussmann em Paris, as autoridades da cidade do Rio de Janeiro, na época capital da República, conceberam um plano de modernização do porto, saneamento da cidade e reforma urbana. Com isso o Rio transforma sua paisagem e modifica sua estrutura física em prol do crescimento econômico e populacional.

Capital do Estado do Rio de Janeiro, a cidade é um dos principais centros social e cultural do país. Com um dos maiores PIB's do Brasil e uma economia baseada no comércio, turismo, serviços, construção civil e indústria, a cidade conta atualmente com uma população estimada de 6.498.837 habitantes (residentes), segundo dados do IBGE 2016. Sua área é de 1.200,179 Km². A cidade que cresceu em volta de uma grande mancha verde, a Floresta da Tijuca, está dividida em 32 Regiões Administrativas com 159 bairros e conta com um clima tropical, quente e úmido com temperatura média anual de 22° centígrados.





**Mapa da cidade do Rio dividida por Área de Planejamento.
Disponível em: <http://mapas.rio.rj.gov.br/#>**

Suas características de urbanização se devem muito a sua localização entre as montanhas e o Oceano Atlântico, tendo sido construída majoritariamente em áreas planas pouco acima do nível do mar, com exceção das favelas e outros poucos bairros. As ruas transitam em sua maioria em sentido único, com quadras irregulares. Atualmente a permeabilidade urbana da cidade tem se reduzido ainda mais com a construção de grandes condomínios fechados, em especial na região da Barra da Tijuca.

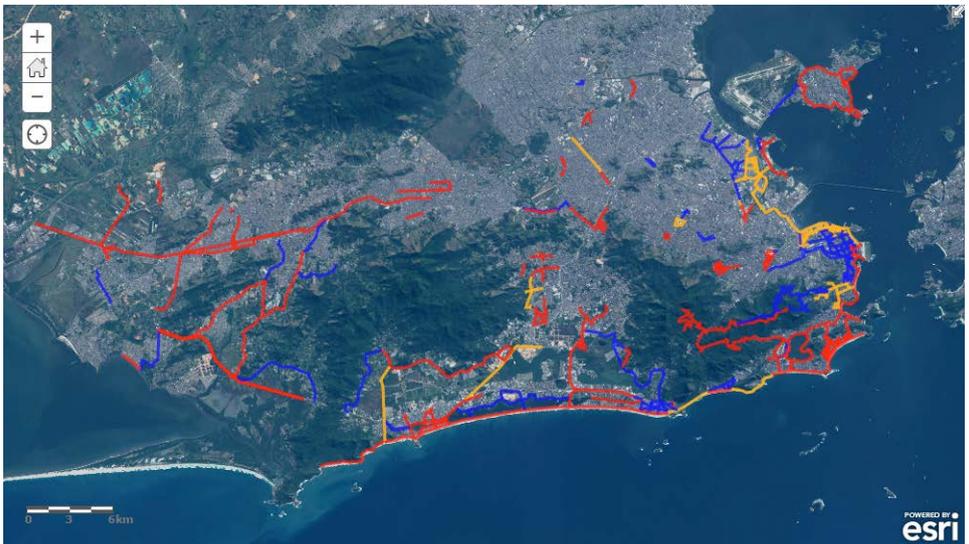


The background is a solid yellow color. It features several overlapping circles of varying sizes and opacities. One large circle is in the upper left, another is in the center, and a third is in the lower right. A fourth circle, smaller and with a dashed outline, is located in the bottom left corner. The text is centered in the middle of the page.

INFRAESTRUTURA CICLOVIÁRIA CARIOCA

Foi no início da década de 90, mais especificamente no momento em que a cidade se preparava para receber a Rio-92 – Conferência das Nações Unidas sobre o Meio Ambiente e Desenvolvimento –, que surgiram as primeiras ciclovias da cidade⁸. O projeto denominado “Rio Orla” previa ciclovias nas orlas marítimas do Leme ao Pontal e a faixa compartilhada da Lagoa Rodrigo de Freitas. Sendo que, para a construção dessas vias foi necessário ocupar o espaço que antes era destinado ao estacionamento para automóveis, o que provocou diversas críticas ao projeto na época.

A rede cicloviária carioca já completa 24 anos, e a cidade do Rio de Janeiro conta hoje com a maior malha cicloviária do país, sendo 432,5Km⁹ entre ciclovias, ciclofaixas e faixas compartilhadas de acordo com dados oficiais de agosto de 2016¹⁰. Ainda segundo dados oficiais, existem atualmente¹¹ 77,79 km de infraestrutura cicloviária em construção na cidade.



Infraestrutura Implantada (vermelho), em Construção (amarelo) e Projetos (azul). Mapa Digital, Armazém de dados da Prefeitura

A infraestrutura cicloviária e projetos pode ser visualizada através do Sistema Municipal de Informações Urbanas – Armazém de Dados.



O Mapa Digital, que apresenta as informações da rede cicloviária do município do Rio de Janeiro, e foi elaborado em parceria entre o Instituto Pereira Passos (IPP), a Secretaria de Meio Ambiente (SMAC) e com apoio da Transporte Ativo.

Linha do Tempo - Políticas e Ações relativos a Mobilidade por Bicicleta na cidade do Rio de Janeiro

Serão apresentadas a seguir, em ordem cronológica, os atos legislativos, políticas, ações e eventos que marcaram e marcam a história do planejamento cicloviário carioca.

1991

- O Projeto Rio Orla preparava a cidade para a Rio-92 – Conferência das Nações Unidas sobre o Meio Ambiente e o Desenvolvimento, demandadas por grupos ecológicos junto à gestão municipal, a construção das primeiras ciclovias da capital carioca foram incluídas no projeto. Antigos estacionamentos do lado do mar nas orlas de Copacabana, Ipanema, Leblon, São Conrado e Barra foram substituídos por ciclovias. “A medida teve uma repercussão negativa na mídia, mas contou com o apoio de 88% da população em uma pesquisa realizada posteriormente”, segundo LACERDA, 2009.

1992

- Criação da Secretaria Municipal de Meio Ambiente (SMAC), tendo entre suas responsabilidades a implantação de ciclovias.
- Inclusão do tema no Plano Diretor da Cidade através dos Artigos 171 e 172 da Lei Complementar no. 16, consagrando a mobilidade por bicicleta como um dos subsistemas de transporte da cidade. Incluiu pela primeira vez o desenvolvimento de um programa cicloviário municipal para a utilização segura da bicicleta como veículo de transporte, através da implantação



de sistemas cicloviários, compreendendo ciclovias, ciclofaixas, bicicletários, assim como sinalização adequada e elaboração de normas, regras e campanhas educativas para sua correta utilização.

Nome	Bairros	Tipo de Infraestrutura	Extensão (km)	Área de planejamento
Orla do Leme e Copacabana	Leme e Copacabana	Ciclovía	4,00	2
Orla de Ipanema e Leblon	Leblon e Ipanema	Ciclovía	3,50	2
Lagoa Rodrigo de Freitas	Lagoa	Faixa compartilhada calçada	7,70	2
Orla de São Conrado	São Conrado	Ciclovía	2,00	2
Ciclovía João Saldanha	Copacabana, Ipanema	Ciclovía	0,60	2
Ciclovía do Maracanã (Estádio Mário Filho)	Maracanã	Ciclovía	1,80	2
Orla da Barra da Tijuca	Barra da Tijuca	Ciclovía	7,80	4

Infraestrutura construída entre 1991 e 1992



1993

- Criação do GT Ciclovias, através do Decreto no. 12.218 – subordinado a gerência da SMAC – grupo de trabalho pioneiro no país sobre a temática.
- Criação do Programa Rio-Cidade, posteriormente (2001-2004) responsável pelas obras cicloviárias nas Zonas Norte e Oeste do município.

1994

- Construção da Ciclovia Mané Garrincha provoca acalorados debates pela cidade. A retirada de espaço antes destinado a circulação e estacionamento de automóveis foi o principal fator das reclamações.
- Realização de uma pesquisa, origem-destino, com o objetivo de definir o perfil do usuário de transporte e do padrão de mobilidade da região metropolitana do Rio de Janeiro, aferindo dados de deslocamento por modos “não motorizados”. Foi incluída na pesquisa¹² uma questão sobre a possibilidade de utilização da bicicleta como meio de transporte, o resultado surpreendeu, pois, setenta e quatro por cento dos entrevistados admitiam a possibilidade de utilizá-la como meio de transporte desde que existissem condições favoráveis para tal.



1995

- Promulgação das Leis no. 2.392 e Lei no. 14.483, que regulamentam o uso do Sistema Cicloviário, integrando-o ao sistema municipal de transportes e a utilização de ciclovias e ciclofaixas no município, respectivamente.

Nome	Bairro	Tipo de Infraestrutura	Extensão (km)	Área de planejamento
Enseada da Glória	Centro	Ciclovias	0,50	1
Mané Garrincha	Copacabana, Botafogo, Flamengo	Ciclovias + faixa compartilhada na calçada	14,00	2
Rubro-Negra	Leblon-Gávea	Faixa compartilhada na calçada	2,40	2
Praia de Grumari	Grumari	Faixa compartilhada na pista	3,00	4
Faixas Compartilhadas da Praia da Rosa e Parque Royal	Ilha do Governador	Faixa compartilhada na calçada	1,60	3
Praia do Dendê Corredor Esportivo do Moneró	Ilha do Governador	Ciclovias	1,60	3

Infraestrutura construída entre 1995 e 1996



1998

- O Código de Trânsito Brasileiro passa a reconhecer a bicicleta como veículo (a propulsão humana) assegurando seu direito de circulação pelas ruas e estradas.

1999/2000

Nome	Bairro	Tipo de Infraestrutura	Extensão (Km)	Área de Planejamento
Faixa Compartilhada da Floresta da Tijuca	Tijuca/Alto da Boa Vista	Faixa compartilhada na pista	7,40	2
Parque da Catacumba	Lagoa Rodrigo de Freitas	Faixa compartilhada na calçada	0,30	2
Faixa Compartilhada da Rua Pacheco Leão	Jardim Botânico	Faixa compartilhada na calçada	1,10	2
Ciclovía Alfredo Del Cima	Campo Grande	Faixa compartilhada na calçada	4,50	5
Ciclovía da Est. da Cachamorra	Campo Grande	Faixa compartilhada na calçada	6,00	5
Ciclovía da Est. do Magarça	Campo Grande	Faixa compartilhada na calçada	6,00	5
Nelson Cavaquinho	Jardim América	Ciclovía	1,50	3
Ciclovía Fernando Pinto	Bangu, Padre Miguel	Faixa compartilhada na calçada	3,50	5

Infraestrutura construída entre 1999 e 2000



2001

- Lei no. 20.225, dispõe sobre os usos e atividades na orla marítima do Município. Prevendo advertências e autuações quando desrespeitada alguma das regras de utilização das ciclovias da orla, tanto por parte dos ciclistas quanto por parte de motoristas e pedestres.

Nome	Bairro	Tipo de Infraestrutura	Extensão (Km)	Área de Planejamento
Ciclovía do Rio Jequiá	Ilha do Governador	Ciclovía	1,50	3
Eco - Acari	Acari	Ciclovía	2,00	3
Ciclovía Ayrton Senna	Barra da Tijuca	Faixa compartilhada na calçada	8,00	4
Barra - Jacarepaguá	Barra da Tijuca e Jacarepaguá	Faixa compartilhada na calçada	8,30	4
Eco - Curicica	Curicica	Faixa compartilhada na calçada	0,50	4
Faixa Compartilhada do Riocentro	Jacarepaguá	Faixa compartilhada na calçada	3,00	4
Ciclovía Inhoaíba – Paciência	Campo Grande	Faixa compartilhada na calçada	3,30	5
Eco – Brisa -	Guaratiba	Ciclovía	2,00	5
Rio Cidade Bangu	Bangu	NA	0,30	5
Ciclovía Tricolor	Laranjeiras	Faixa compartilhada na calçada	2,50	2

Infraestrutura construída entre 2001 e 2002



2003

- Ano de fundação da Associação Transporte Ativo, Organização da Sociedade Civil voltada para qualidade de vida através da utilização de meios de transporte à propulsão humana nos sistemas de trânsito.
- A cidade do Rio de Janeiro passa a fazer parte de redes internacionais de cidades que estimulam o uso da bicicleta. Por exigência dessas redes internacionais e reconhecimento por parte dos servidores, representantes da sociedade civil passaram a formar parte do GT Ciclovias.
- Início de um ciclo de capacitações para servidores, integrantes do GT e interessados.



Nome	Bairro	Tipo de Infraestrutura	Extensão (Km)	Área de Planejamento
Rio Cidade Cocotá	Ilha do Governador	Ciclovía	0,90	3
Rio Cidade Marechal Hermes	Marechal Hermes	Ciclovía	0,50	3
Eco – Orla	Barra da Tijuca e Recreio dos Bandeirantes	Faixa compartilhada na calçada	6,80	4
Eco-Macumba	Recreio dos Bandeirantes	Ciclovía	1,40	4
RioCidade Santa Cruz	Santa Cruz	Faixa compartilhada na calçada	1,40	5
Bangu – Campo Grande (trecho 1) Ciclovía	Bangu, Senador Camará, Santíssimo, Senador Vasconcelos e Campo Grande	Faixa compartilhada na calçada	10,00	5
Jardim de Alah	Leblon	Ciclovía	1,80	2
Lagoa – Botafogo	Humaitá, Botafogo	Ciclovía	3,50	2
Orla do Recreio dos Bandeirantes/ Pontal	Recreio dos Bandeirantes	Ciclovía	5,00	4
Pedra Itauna	Recreio dos Bandeirantes	Faixa compartilhada na calçada	4,00	4

Infraestrutura construída entre 2003 e 2004



2005

- Com a promulgação do Decreto Municipal no. 25.679 o GT Ciclovias é criado de forma permanente, grupo de trabalho responsável por coordenar os estudos necessários ao incremento da infraestrutura a ao estímulo do uso da bicicleta como meio de transporte e lazer para o cidadão. Que possui entre suas principais atribuições: fazer levantamentos da malha cicloviária, planos e estudos relacionados ao tema; realizar análises do sistema cicloviário e estratégias para sua expansão e conservação; e encaminhar propostas ao Prefeito para a integração das ciclovias e ciclofaixas e para o estímulo ao uso das ciclovias.
- Promulgação da Lei Park, Lei Complementar Municipal no. 77, que dispõe sobre a obrigatoriedade em destinar áreas para estacionamento de bicicletas em shopping centers e hipermercados.

2006

- O Decreto Municipal no. 26.431 inclui a exigência de bicicletários para licença de funcionamento de Shoppings e Centros Comerciais, e o Decreto Municipal no. 26.448, dispõe sobre o seu uso.
- Resolução 745 regulamenta o cumprimento da Lei Complementar no. 77 de 2005.

Nome	Bairro	Tipo de Infraestrutura	Extensão (Km)	Área de Planejamento
Canal de Marapendi	Barra da Tijuca	Ciclovía	3,50	4

Ciclovía construída no período de 2005 a 2006.



2007

- Promulgado o Decreto no. 28.879, que dispõe sobre a conservação e sinalização das ciclovias.
- Lei no. 4677 que autoriza ao Poder Executivo a realizar a ampliação da pista de rolamento, com implantação de ciclovia na Rua Olinda Elis no bairro de Campo Grande.
- Através da Lei no. 4.678, institui a política de incentivo ao uso da bicicleta no âmbito do Município do Rio de Janeiro, e em seu parágrafo único determina que o incentivo ao uso da bicicleta como forma de mobilidade urbana tem por objetivo proporcionar o acesso amplo e democrático ao espaço urbano, por meio da priorização dos modos de transporte coletivo e ativos.

2008

- O Prefeito do Município, considerando a necessidade de estabelecer uma Rede de ciclo- faixas complementar a rede de ciclovias exclusivas expediu o Decreto nº 29.693 dispondo sobre o Programa Rede de Ciclo-Faixas da Cidade do Rio de Janeiro.
- No início do governo que se iniciou em 2008, foi elaborado um Planejamento Estratégico com o objetivo de tornar o Rio de Janeiro a “melhor cidade para se viver em todo o hemisfério sul no prazo de uma década”. Para os quatro primeiros anos de governo foram definidas inúmeras ações, dentre elas as contidas no programa “Rio Capital da Bicicleta”. Para tanto foi estabelecido como meta dobrar a malha cicloviária da cidade até 2012, tendo como referência os 150 km existentes no ano de 2008¹³, dando prioridade à consolidação do sistema da Zona Oeste.



2009

- A cidade do Rio de Janeiro assume o desafio de desenvolver infraestrutura para o transporte à propulsão humana como alternativa de meio de locomoção não poluente e de duplicação da malha cicloviária, de 150 para 300 km, até o final de 2012.
- O Programa Rio Capital da Bicicleta, vinculado diretamente a Gerência de Cicloviárias da SMAC, um desdobramento do projeto criado em 1993, denominado “Cicloviárias Cariocas”, tem por meta implantar sistemas cicloviários além da elaboração de normas, regras e campanhas educativas para estimular a utilização segura da bicicleta como meio de transporte. Além da expansão dos sistemas cicloviários, o programa também participa e coordena ações ligadas às questões cicloviárias, tais como: licenciamento de bicicletários particulares; instalação de bicicletários públicos; implantação do sistema de aluguel de bicicletas; e conservação da malha cicloviária existente em parceria com outras secretarias do município. Embora a prefeitura não considere a bicicleta a principal solução dos problemas de transporte ela se diz acreditar no seu potencial como uma alternativa a mais no conjunto de medidas que objetivam a construção de uma cidade mais humana com tráfego mais acolhedor e não poluente.
- Considerando que o setor de transportes é uma das principais fontes emissoras de gases de efeito estufa e a urgência da tomada de políticas para atenuar o agravamento das mudanças climáticas, o prefeito da cidade do Rio de Janeiro determina um programa de redução de emissão de gases de efeito estufa no setor de transportes e na política de mobilidade urbana da cidade, através do Decreto Municipal no. 31.417.
- Decreto 30.269, revoga o Decreto no. 25.679 de 2005 e complementa as funções e responsabilidades do GT Cicloviárias assim como determina sua estrutura representativa.



2010

- São iniciadas diversas obras de infraestrutura ciclovária espalhadas pela cidade.

Nome	Bairro	Tipo de Infraestrutura	Extensão (km)	Área de Planejamento
Ciclofaixa da Xavier da Silveira	Copacabana	Ciclofaixa	0,60	2
Ciclofaixa da Rodolfo Dantas	Copacabana	Ciclofaixa	0,10	2
Faixa Compartilhada estrada Dona Castorina	Horto	Faixa compartilhada na pista	2,00	2
Zona 30 Km de Copacabana (rotas cicláveis)	Copacabana	Sinalização horizontal e vertical	8,20	2
Zona 30 Km de Ipanema (rotas cicláveis)	Ipanema	Sinalização horizontal e vertical	1,05	2
Parques Lineares – Vila dos Pinheiros	Vila dos Pinheiros	Ciclovía	0,42	3
Ciclovía da Ilha Do Fundão *	Ilha do Fundão	Ciclofaixa	5,20	3
Estrada da Soca	Jacarepaguá	Faixa compartilhada na calçada	0,77	4

Infraestrutura construída entre 2009 e 2010

2011

- A cidade do Rio de Janeiro é considerada uma das 20 melhores para se pedalar no mundo, levando a 18ª posição no ranking do site Copenhagenize¹⁴, especializado no transporte por bicicleta.



- Lei no. 34.481, dispõe sobre locais para estacionamento de bicicletas, autoriza o cidadão a estacionar em postes e grades.
- Resolução SMAC 505 – Estabelece os procedimentos relativos às solicitações para autorização de instalação de bicicletários em logradouros públicos no município do Rio de Janeiro. Esta resolução derruba o Art. 20 da Lei 111/2011 e permite que estabelecimentos comerciais instalem bicicletários nos logradouros, mediante autorização da prefeitura, desde que estes sirvam também para fins de uso público.
- Lei Complementar no. 111 - Dispõe sobre a política urbana e ambiental e institui o Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano Sustentável do Município do Rio de Janeiro. Incluindo entre as diretrizes da Política de Transportes o estímulo à utilização segura e responsável da bicicleta, como veículo de transporte e lazer, através da implantação de sistema de ligações cicloviárias articulado ao sistema de transporte e programas de educação para o trânsito. Também prevê a implantação de locais para guarda e estacionamento de bicicletas nos terminais rodoviários, metroviários, aeroportuários e nas edificações. (Artigos 214 e 215)

2012

- É instituída a Política Nacional de Mobilidade Urbana através da Lei Federal no. 12.587.
- A cidade do Rio de Janeiro é sede da Rio+20.
- Cúpula dos prefeitos – Encontro do C40 (Grupo C40 de Grandes Cidades para Liderança do Clima) na Rio+20. As cidades integrantes do C40 comprometeram-se a reduzir as emissões de gases de efeito estufa em 12% até 2016. Para isso a cidade do Rio de Janeiro apresentou as principais medidas a serem tomadas pela prefeitura para a redução das emissões, e estas situam-se na área dos transportes incluindo a construção e integração de ciclovias aos meios de transporte público entre outras medidas.



Nome	Bairro	Tipo de Infraestrutura	Extensão (km)	Área de Planejamento
Zona 30 Km da Cidade Nova	Cidade Nova	Sinalização horizontal e vertical	2,42	1
Stuart Angel Jones	Urca	Ciclovía + faixa compartilhada na pista	1,20	2
Orla de Copacabana - Botafogo	Copacabana - Botafogo	Ciclofaixa + faixa compartilhada na pista + faixa compartilhada na calçada	2,20	2
Orla de Ipanema - Estação do Metrô General Osório	Ipanema	Ciclofaixa + faixa compartilhada na calçada	0,40	2
Faixa compartilhada da rua Pacheco Leão	Jardim Botânico - Gávea	Faixa compartilhada na calçada + ciclofaixa	1,50	2
Ciclovía Pça Saens Peña - Maracanã	Tijuca	Ciclofaixa + faixa compartilhada na pista	3,50	2
Zona 30 Km - Dia Mundial Sem Carro	Ipanema e Grajaú	Sinalização horizontal e vertical	4,27	2
Ciclovía do Grajaú	Grajaú	Ciclofaixa + faixa compartilhada na pista	6,65	2
Ciclovía ao longo do rio Tingui	Marechal Hermes	Faixa compartilhada na calçada	1,80	3
Ciclovía no entorno do Hospital Nise da Silveira	Engenho de Dentro	Faixa compartilhada na calçada	1,10	3
Ciclovía do Parque de Madureira	Madureira	Ciclovía	1,35	3



Zona 30 Km - Dia Mundial Sem Carro	Del Castilho, Ilha do Governador e Anchieta	Sinalização horizontal e vertical	4,30	3
Estrada de Jacarepaguá	Itanhangá	Faixa compartilhada na calçada	1,86	4
Estrada de Meringuava	Jacarepaguá	Faixa compartilhada na calçada	1,56	4
Estrada Rodrigues Caldas	Jacarepaguá	Faixa compartilhada na calçada	2,60	4
Pça Seca/V. Valqueire – TransCarioca	Jacarepaguá	Ciclofaixa + faixa compartilhada na calçada + faixa compartilhada na pista	7,70	4
Zona 30 Km - Dia Mundial Sem Carro	Jacarepaguá	NA	1,13	4
Curicica – TransCarioca	Jacarepaguá	Faixa compartilhada na pista	4,30	4
Estrada da Ligação	Jacarepaguá	Faixa compartilhada na calçada	1,40	4
Estrada de Mapuá	Jacarepaguá	Faixa compartilhada na calçada	1,10	4
Acréscimo na ciclovia do Canal de Marapendi	Barra da Tijuca	Faixa compartilhada na calçada	0,30	4
Estrada dos Bandeirantes	Vargem Grande	Faixa compartilhada na calçada	10,00	4
TransCarioca	Jacarepaguá	Faixa compartilhada na calçada	3,00	4



Ciclovias integradoras da Zona Oeste	S. Cruz, Cosmos, Inhoaíba, Paciência, Campo Grande	Ciclovia + ciclofaixa + faixa compartilhada na calçada + faixa compartilhada na pista	21,50	5
Zona 30 Km Dia Mundial Sem Xarro	Bangu, Campo Grande e Santa Cruz	Faixa compartilhada na pista	3,83	5
Estrada do Encanamento	Inhoaíba	Faixa compartilhada na calçada	1,48	5
Estrada de Inhoaíba, Rua Adolfo Lemos e Rua do Papagaio	Inhoaíba	Faixa compartilhada na calçada	5,60	5
Pal Lama Preta - Hermes	Santa Cruz	Faixa compartilhada na calçada	1,80	5
Estrada de Paciência	Paciência	Faixa compartilhada na calçada	4,20	5
Estrada do Curtume	Santa Cruz	Faixa compartilhada na calçada	1,65	5
TransOeste – Trecho 3	Santa Cruz e Guaratiba	Faixa compartilhada na calçada	18,00	5
Estrada do Mato Alto	Guaratiba, Campo Grande	Faixa compartilhada na calçada	8,50	5
Rio Tintas	Bangu	Faixa compartilhada na calçada	1,27	5

Infraestrutura construída entre 2011 e 2012



2014

- Publicação do *Caderno de Encargos para a Execução de Projetos Cicloviários*¹⁵, com o objetivo de definir um padrão único para a elaboração e execução de projetos de ciclovias na malha urbana.

Nome	Bairro	Tipo de Infraestrutura	Extensão (km)	Área de Planejamento
Ciclorrotas do Centro: MAM - Buraco do Lume 1	Centro	Ciclofaixa	1,30	1
Ciclorrotas do Centro: MAM - Cinelândia	Centro	Faixa compartilhada na calçada	0,50	1
Ciclorrotas do Centro: MAM - Pça. XV	Centro	Ciclofaixa	1,20	1
Floresta da Tijuca e Pacheco Leão	Alto da Boa Vista e Horto	Faixa compartilhada na pista	23,50	2
Extensão Ciclovia Botafogo	Botafogo	Ciclofaixa + faixa compartilhada na calçada	0,75	2
Ciclofaixa da rua Tonelero e ruas de Copacabana (complementação da Zona 30 Km)	Copacabana	Ciclofaixa + faixa compartilhada na pista	4,57	2
Anel Cicloviário da Ilha do Governador	Ilha do Governador	Ciclofaixa + faixa compartilhada na calçada + faixa compartilhada na pista	18,10	3
PAC Manguinhos trecho CCPL	Manguinhos	Faixa compartilhada na calçada	0,70	3



Barrinha	Barra da Tijuca	Faixa compartilhada na pista + ciclofaixa	1,10	4
Corredor Verde	Recreio dos Bandeirantes	Faixa compartilhada na pista	14,45	4
Coronel Tamarindo	Bangu	Faixa compartilhada na calçada	2,42	5
Ligação entre as ciclovias da estrada de Paciência com a da rua Guarujá	Paciência	Faixa compartilhada na calçada	0,16	5
Estrada de Santa Eugênia	Paciência	Faixa compartilhada na calçada + ciclofaixa	6,00	5
Av. Padre Guilherme Decaminada	Santa Cruz	Faixa compartilhada na calçada	3,60	5

Infraestrutura construída entre 2013 e 2014

2015

- A Portaria MA/SUB N° 05 estabelece as diretrizes de acompanhamento do programa de ciclovias implantado no Município do Rio de Janeiro através da concessão de incentivos fiscais dos serviços vinculados aos complexos siderúrgicos instalados na Zona Oeste. Em seu artigo primeiro define que o produto a ser entregue pela empresa beneficiada com o incentivo fiscal, no âmbito da SMAC/Gerência de Programa Cicloviário, é a execução de projeto cicloviário.
- É instituído o Programa Adote um Bicletário, através da Lei N° 5.936, com o intuito de promover a construção, a remodelação e a conservação de bicicletários públicos, às expensas de empresas particulares, conforme critérios estabelecidos pelos órgãos públicos competentes.



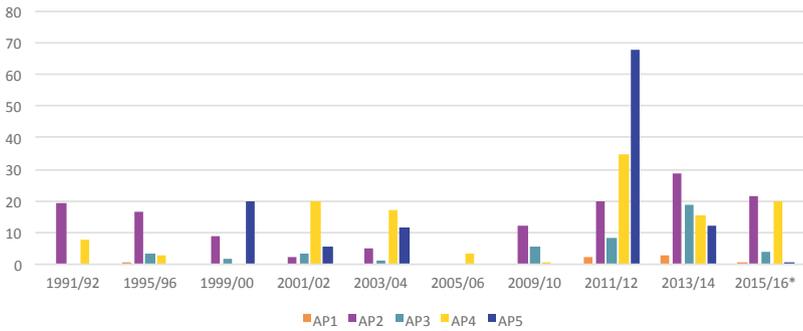
- Decreto Nº 41574 de 18 de abril de 2016, cria o Grupo de Trabalho com o objetivo de elaborar termo de referência para execução do Plano Diretor Cicloviário da cidade do Rio de Janeiro.

Nome	Bairro	Tipo de infraestrutura	Extensão (km)	Área de Planejamento
Ciclovía na av. Rio Branco	Centro	Ciclovía	0,76	1
Ciclovía na av. Niemeyer (complexo cicloviário Tim Maia)	Leblon - São Conrado	Faixa compartilhada na calçada	3,90	2
Rota Cicloviária Cosme Velho - Laranjeiras	Cosme Velho, Laranjeiras, Flamengo e Botafogo	Ciclofaixa + faixa compartilhada na calçada + faixa compartilhada na pista	10,40	2
Ampliação do anel cicloviário do Maracanã	Maracanã	NA	0,30	2
Ampliação da rota cicloviária de Copacabana	Copacabana	Faixa compartilhada na pista	2,18	2
Duplicação do elevador do Joá	São Conrado - Joá - Barra	Ciclovía	5,00	2
Ciclovía no entorno do Engenho	Engenho de Dentro	Faixa compartilhada na calçada	1,80	3
Viário Leopoldo Bulhões	Manguinhos	Faixa compartilhada na calçada	1,30	3
Ciclovía no canal do Cunha	Manguinhos	Faixa compartilhada na calçada	0,83	3
Colônia J. Moreira - Área 1 - PAC	Jacarepaguá	Faixa compartilhada na calçada	3,09	4



Colônia J. Moreira - Área 2 - Minha Casa Minha Vida	Jacarepaguá	Faixa compartilhada na calçada	2,31	4
Duplicação do Elevado do Joá	São Conrado - Barra da Tijuca	Ciclovia	5,00	4
Duplicação das avenidas Salvador Allende e Abelardo Bueno	Barra da Tijuca / Jacarepaguá	Faixa compartilhada na calçada	9,30	4
Av. Ladário	Cosmos	Faixa compartilhada na calçada	0,26	5

Infraestrutura construída entre 2015 e agosto 2016



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

Formação Técnica

Ao longo desses 24 anos de planejamento cicloviário, além de infraestrutura, leis, decretos, etc., foram realizadas campanhas educativas, seminários e treinamentos visando o aperfeiçoamento do corpo técnico da prefeitura, conforme quadro apresentado abaixo.

Data	Descrição
2003/2004	II Seminário de Integração de Bicicleta e Planejamento em Cidades da América Latina, Fórum Internacional "Integração da Bicicleta no Planejamento de Tráfego"
2005/2006	Campanha Educativa Pedale Legal, Campanha Educativa Pedale Legal na Escola, lançamento do livro Ciclovias Cariocas
2007/2008	Workshop Planejamento Cicloviário e Transporte Público, Seminário Sociedade Civil e Poder Público, Treinamento: Integração da bicicleta ao Corredor de Ônibus T5
2009/2010	Espaço Público e Segurança Viária para Pedestres, Seminário Gehl Architects

Quadro de Eventos de Capacitação Realizados 1992/2010. Fonte: SILVA, Simone C. R. da, Et al (2011)

Desde 2007 técnicos da prefeitura do Rio participam das conferências Velo-city e outros eventos¹⁶, complementando sua formação e permitindo o contato com as mais diversas soluções e iniciativas de promoção da mobilidade por bicicleta no mundo.

A partir de 2011, ações educativas com comerciantes, pedestres e ciclistas das regiões beneficiárias das novas infraestruturas implantadas na cidade passaram a ser realizadas.

Gestão do planejamento cicloviário carioca

Desde o começo do planejamento sistemático de infraestrutura cicloviária na capital carioca até os dias atuais sua gestão passou pela tutela de diferentes secretarias e equipes técnicas do município conforme apresentado a seguir:



1993/1996 - Sua gestão esteve sob responsabilidade do *Grupo de Trabalho de Planejamento e Implantação de Ciclovias* subordinado a SMAC e contava com a participação de representantes da SMAC, IPLANRIO, SMU, FPJ, CET-RIO, SMO/DGVU e RIORBE.

1997/1998 - O programa esteve sob a responsabilidade da *Coordenadoria do Projeto Ciclovitário da Fundação de Parques e Jardins*.

1999/2002 – Esteve sob a tutela da SMAC através da *3ª Gerência do Programa Ciclovitário*.

2003/2005 - Passou para o *Grupo de Trabalho de Planejamento Ciclovitário* subordinado ao IPP com a participação de representantes da SMAC, IPP, SMTR, SMO, FPJ, CET-RIO e um representante da sociedade civil.

2005/2009 – O Grupo de Trabalho responsável por coordenar os estudos necessários ao incremento da infraestrutura e ao estímulo do uso da bicicleta como meio de transporte e de lazer para o cidadão passa a atuar sob a coordenação da *Secretaria Municipal de Urbanismo*. Contando com representantes das SMU, SMAC, SMO, SMTR e convidados.

2009/2012 – O Grupo volta a trabalhar sob a coordenação da SMAC – *Gerência de Ciclovias*, mantendo sua formação representativa anterior, mas acrescido de um representante do IPP.



Evolução no design dos bicicletários

Os bicicletários cariocas tem sua história, para cada fase de execução dos projetos cicloviários da capital fluminense, diferentes designs e propostas com relação aos bicicletários foram executados.



Bicicletário Modelo Jujubinha



Bicicletário Modelo Amsterdã



Bicicletário Modelo M





Bicicletário Modelo Praia



Bicicletário Modelo Paliteiro

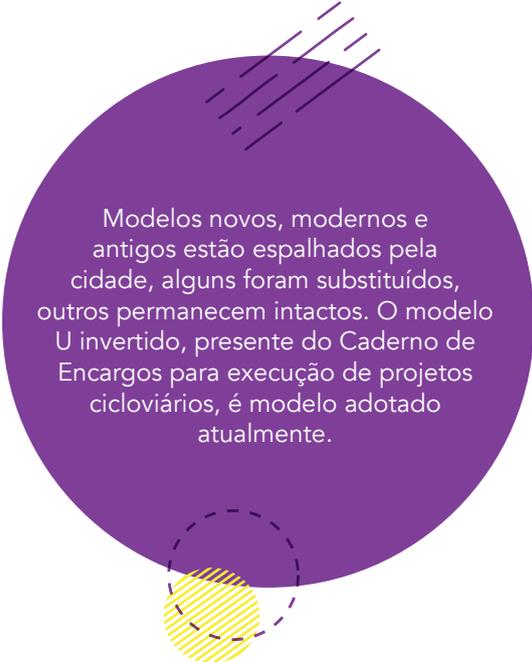


Bicicletário Modelo "Pente"



Bicicletário Modelo U invertido





Modelos novos, modernos e antigos estão espalhados pela cidade, alguns foram substituídos, outros permanecem intactos. O modelo U invertido, presente do Caderno de Encargos para execução de projetos cicloviários, é modelo adotado atualmente.

Não existem dados oficiais com relação ao número de bicicletários implantados na cidade. No mapa digital do Rio, disponível no armazém de dados, é possível ativar a camada bicicletários, mas já que a prefeitura não possui dados oficiais sobre bicicletários públicos instalados a camada é baseada nos dados disponíveis no mapa colaborativo gerido da Transporte Ativo.

Sistema de Bicicletas Públicas (2008-2016)

Pedala Rio – Inaugurada a primeira estação do Sistema Alternativo para Mobilidade por Bicicletas de Aluguel - “SAMBA” no dia 11 de dezembro de 2008, com o projeto Pedala Rio, pouco tempo depois foi paralisado por duas vezes, em dezembro de 2009 devido a atos de vandalismo e em julho de 2011 para passar por uma reestruturação.





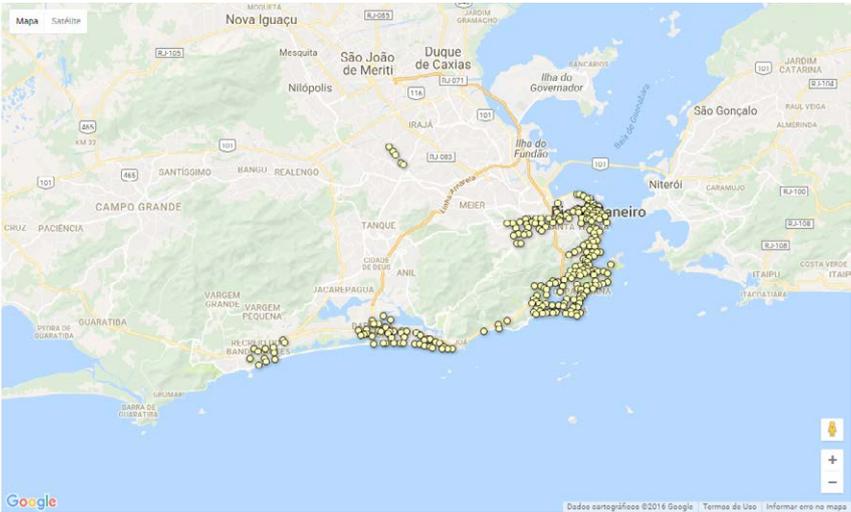
Sistema Bike Rio

Bike Rio – Conforme previsto, reestruturado, o sistema voltou a funcionar no final de outubro de 2011, com diversas modificações como custo mais baixo para os usuários, maior número de estações e bicicletas disponíveis e integração total com smartphones, dando origem ao atual projeto.

O sistema Bike Rio é licitado como permissão para uso do espaço público tendo a instalação e operação do sistema apenas como contrapartida para tal. Trata-se de um sistema com financiamento 100% privado, através de patrocínio e do pagamento de tarifa pelos usuários.

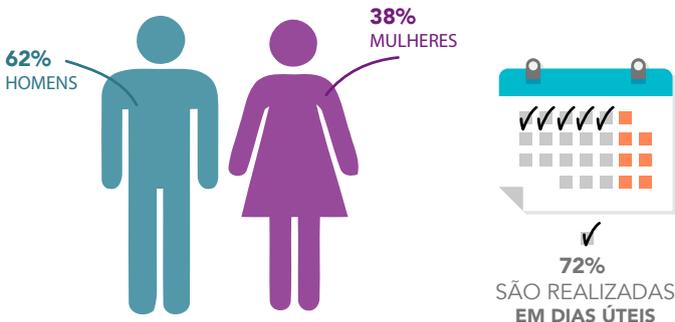
O atual sistema de bicicletas públicas “BikeRio” é um sucesso, com milhares de viagens de bicicleta pelas ruas e ciclovias da cidade. O sistema que no início se concentrava apenas na Zona Sul da cidade registrava uma média de 50 viagens/dia atualmente com as novas bicicletas, apelidadas de “laranjinhas”, expandiu para as Zonas Oeste, Norte e Centro chega a registrar mais de 5 mil viagens em apenas um dia.





Mapa de distribuição das estações Bike Rio. Fonte: Mapa ciclovitário do Rio de Janeiro. Disponível em: <http://ta.org.br/ciclorio/>

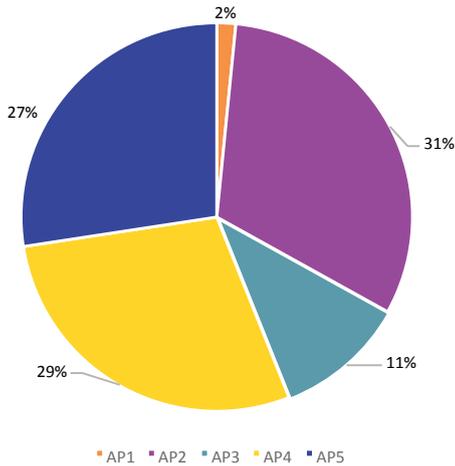
O sistema conta atualmente com 257 estações e contabiliza mais de 8 milhões de viagens. Segundo dados da Serttel, empresa operadora do sistema, a distância média das viagens realizadas em bicicletas Bike Rio é de 2.3 quilômetros. **62% dos usuários são homens e 38% mulheres**, sendo que o número de mulheres que utilizam o sistema diminuiu no último ano., **72% das viagens são realizadas em dias úteis**. Segundo dados da CEBRAP, disponibilizados pelo Itaú, o Bike Rio possui poucas viagens com retirada e devolução na mesma estação tanto em dias úteis (9%) como em finais de semana (12%), o que caracteriza o uso da bicicleta pública como meio de transporte.



Infraestrutura Ciclovitária

O Rio de Janeiro conta atualmente com a maior malha ciclovitária do país. Sua infraestrutura foi construída ao longo dos últimos 24 anos, em grande parte das obras com o acompanhamento do GT Ciclovias.

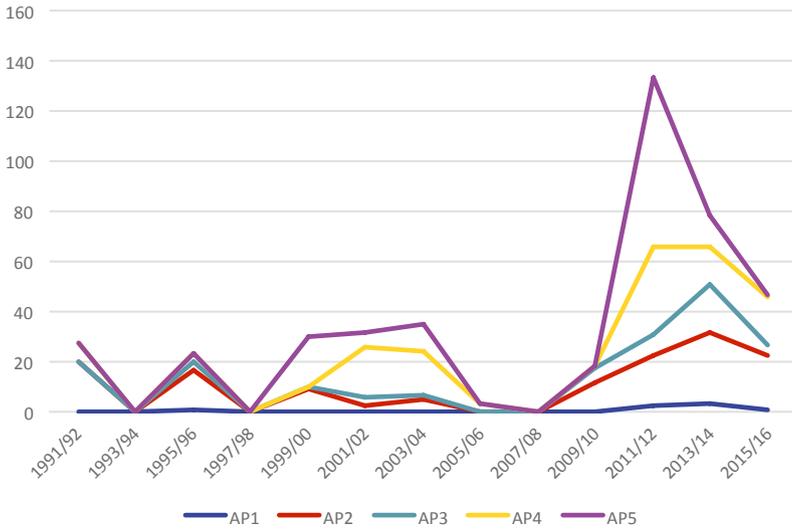
A cidade conta atualmente com 432,5 km de ciclovias construídas, se somadas também as obras em andamento (77,79 km) chegaremos a 510,29 km de infraestrutura ciclovitária na cidade, incluindo Zonas 30. Destes 432,5 km existentes, 1,54 % desse total está localizado na Área de Planejamento (AP) 1, 31,19 % na AP2, 10,38 % na AP3, 29,32 % na AP4 e 27,57% na AP5, conforme gráficos apresentados abaixo:



Distribuição da infraestrutura Ciclovitária por região da Cidade

No gráfico acima é possível constatar que o maior volume de infraestrutura ciclovitária construída ao longo desses anos situa-se na Zona Oeste, APs 4 e 5. Já o gráfico abaixo coloca em evidência que o grande volume de intervenções nesta região é uma tendência que vem crescendo desde o final dos anos 90.





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

Dentre infraestruturas ciclovitárias implementadas na cidade estão as chamadas Zonas 30, conjunto de ruas onde a velocidade máxima é limitada a 30 Km/h, já implantadas em diversos bairros da cidade, visando proporcionar uma maior segurança para ciclistas e pedestres em ruas e regiões onde a velocidade já é baixa e o trânsito de bicicletas já ocorre.

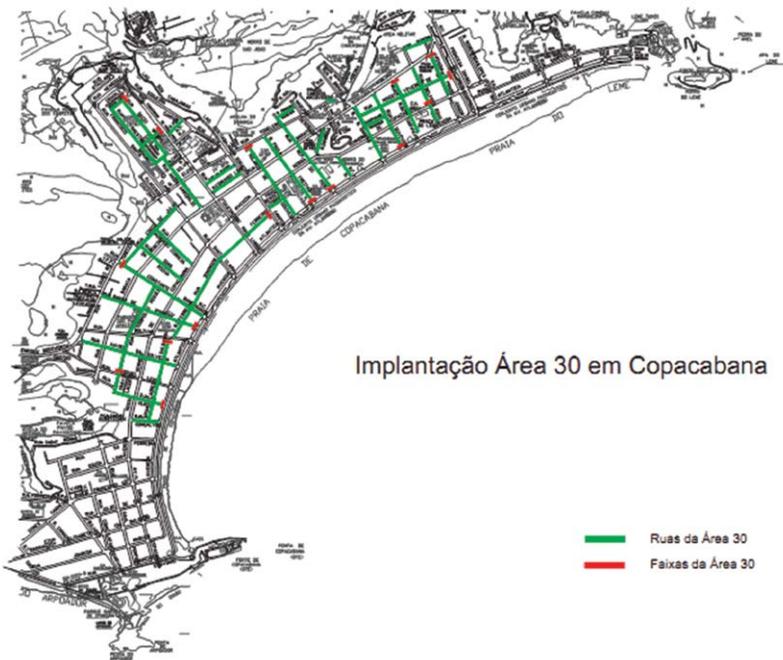
Nome	Bairro	Tipo de infraestrutura	Extensão (km)	Área de Planejamento
Zona 30 Km da Cidade Nova	Cidade Nova	Sinalização horizontal e vertical	2,42	1
Zona 30 Km de Copacabana (rotas cicláveis)	Copacabana	Sinalização horizontal e vertical	8,20	2
Zona 30 Km de Ipanema (rotas cicláveis)	Ipanema	Sinalização horizontal e vertical	1,05	2
Zona 30 Km - Dia Mundial sem carro	Ipanema e Grajau	Sinalização horizontal e vertical	4,27	2



Zona 30 Km - Dia mundial sem carro	Del Castilho, Ilha do Governador e Anchieta	Sinalização horizontal e vertical	4,30	3
Zona 30 Km - Dia mundial sem carro	Jacarepaguá		1,13	4
Zona 30 Km - Dia mundial sem carro	Bangu, Campo Grande e Santa Cruz	Faixa compartilhada na pista	3,83	5

Lista de ruas com Zona 30 por ano de implementação

Existem atualmente mais de 25,2 km de ruas com limite de velocidade de até 30 km/h espalhadas pelas zonas sul, norte, oeste e centro da cidade.



Exemplo: Zona 30 de Copacabana, implantada em 22 de setembro de 2009



The image features a solid yellow background. In the center, there are two overlapping circles. The circle in the foreground is filled with a pattern of diagonal yellow lines. In the bottom-left corner, there is a small dashed circle. The text 'SOCIEDADE CIVIL ORGANIZADA' is centered in white, bold, uppercase letters.

SOCIEDADE CIVIL ORGANIZADA

É impossível falar em descolamentos por bicicleta na cidade do Rio de Janeiro sem citar o trabalho da Transporte Ativo, organização não-governamental, sem fins lucrativos, principal responsável pelos dados utilizados nesta publicação, mas que também subsidia muitas das ações e políticas locais em torno da temática. A ONG fundada em 2003 por um grupo de pessoas que, desde a década de 90, tem usado a bicicleta e afins como meio de transporte, é formada por entusiastas, especialistas, consultores e autoridades em torno da causa da mobilidade sustentável e da qualidade de vida, com o objetivo de defender, divulgar e promover os meios de transporte à propulsão humana como opção de transporte, turismo, trabalho, lazer, saúde e esporte.

A ONG que desde a sua criação, vem desenvolvendo um trabalho de assessoria fundamental ao desenvolvimento e planejamento cicloviário na cidade, não trabalha apenas em colaboração com o conselho de planejamento local, o GT Cicloviarias, mas também 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 do Egito¹⁷, a TA é uma das peças chave na defesa da mobilidade por bicicleta no Rio de Janeiro.

Dentre as ações realizadas pela organização vale destacar as Contagens de Fluxo de Bicicleta, o Mapa Cicloviário Unificado, o projeto Ciclo Rotas Centro e a Pesquisa Nacional Perfil do Ciclista.

Contagens

Desde 2008 a Transporte Ativo realiza contagens de fluxo de bicicletas em diversos pontos da cidade. As contagens de fluxo de bicicleta realizadas pela TA desempenham um papel de fundamental importância para o conhecimento da realidade cotidiana deste modal, mostrando a todos que este já é um meio de transporte de uso significativo na cidade.

A metodologia utilizada nas contagens, bem como nas demais ações desenvolvidas pela associação, estão disponíveis no site da organização e já são replicados em diversas cidades do país.





Aponte a câmera
do seu celular
com leitor
de QR code
<http://www.ta.org.br/Contagens/Index.htm>

Mapa Ciclovário

Em um de seus trabalhos, levando em consideração a inexistência de um mapa completo contendo todas as ciclovias, rotas recomendáveis e pontos de interesse para o ciclista na cidade, a Transporte Ativo, com o intuito de tentar suprir esta deficiência, buscou unificar todos os mapas colaborativos disponíveis na internet ao mapeamento da infraestrutura cicloviária carioca disponível no site da TA.

O resultado deste trabalho é um mapa unificado colaborativo disponível na internet para consulta pública que busca juntar em um único mapa as melhores vias de circulação além de pontos de apoio e estacionamentos. Confira o resultado na figura abaixo:



Aponte a câmera
do seu celular
com leitor
de QR code
<http://www.ta.org.br/ciclorio/>



- Filtros
- Ciclovias
 - Ciclofaixa
 - Calçada Compartilhada
 - Via Compartilhada
 - Todas as vias cicláveis
 - Via Proibida
 - Bicicletas Públicas
 - Biciclovário
 - Lojas e Oficinas
 - Todos os pontos
- Atualiza Mapa

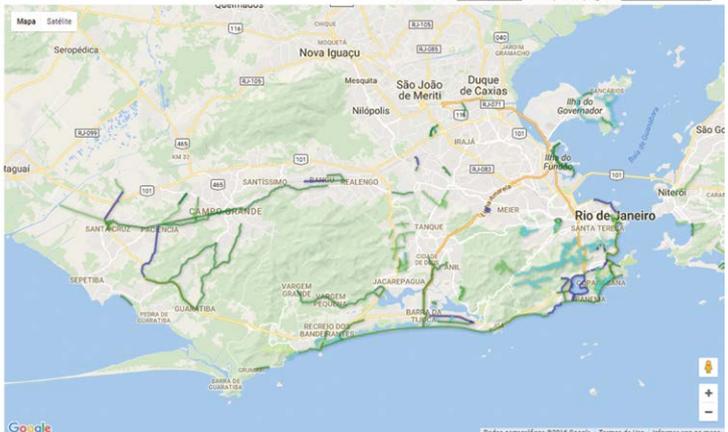
Patrocínio:



Sobre o Mapa
Como Contribuir
Guia de Utilização
Outros Mapas Ciclovários
Entre em Contato
Termos de Uso
Mapa Ciclovário no FB
Como Construir seu próprio Mapa

Mapa Ciclovário do Rio de Janeiro

Uma iniciativa de Transporte Ativo com o apoio do programa Rio Capital de Bicicleta



Mapa Ciclovário Unificado com destaque para as infraestruturas cicloviárias do Rio de Janeiro



O mapa unificado é atualmente uma das ferramentas facilitadoras da mobilidade por bicicleta mais completas que o ciclista pode encontrar na capital da carioca.

Ciclo Rotas Centro

Uma ideia, planejamento colaborativo e resultados que beneficiam uma cidade inteira.

Em outra ação, iniciada em 2012, foi entregue a prefeitura da cidade uma proposta de malha cicloviária para o centro do Rio. Resultado de um processo de colaborativo idealizado pela Transporte Ativo, ITDP Brasil e Studio-X Rio, o Ciclo Rotas Centro foi realizado por diversos atores da sociedade, feito de ciclistas para ciclistas e de cidadãos para cidadãos, e dado de presente a cidade do Rio de Janeiro. Atualmente é possível encontrar alguns quilômetros dos 30km da malha proposta já implementados.

Aponte a câmera
do seu celular
com leitor
de QR code ou acesse
<http://www.ta.org.br/site/news/crc.pdf>



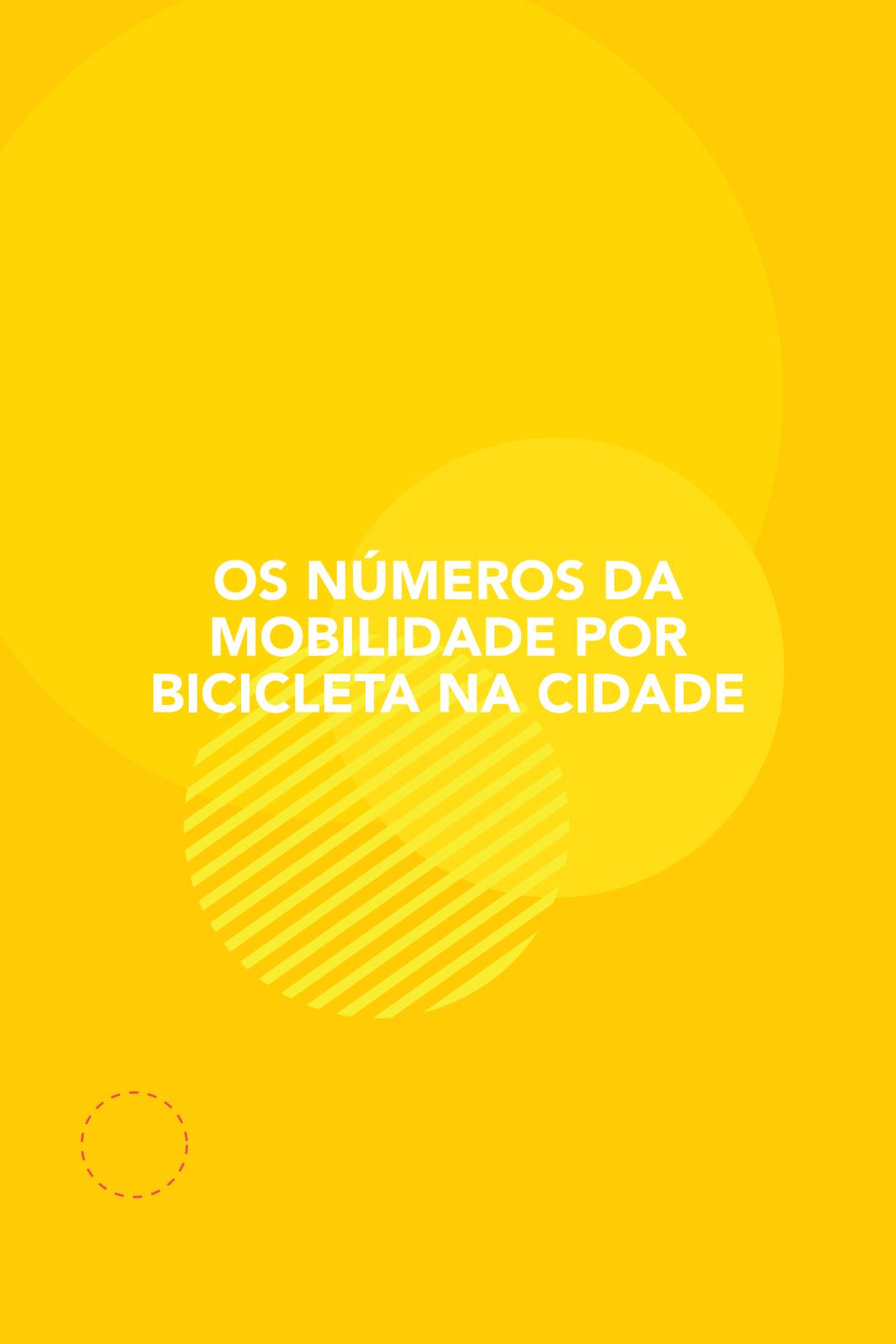
Pesquisa Perfil do Ciclista

Em 2015, nasceu o Perfil do Ciclista Brasileiro. Iniciativa da Parceria Nacional Pela Mobilidade em Bicicleta, cujo objetivo é preencher a lacuna de conhecimento sobre os usuários e o uso da bicicleta como transporte urbano no Brasil.

Ao todo foram entrevistados 5012 ciclistas em dez cidades das diferentes regiões brasileiras. Através desta pesquisa gerou-se dados para subsidiar a formulação de uma agenda mais precisa e robusta de políticas públicas e ações de promoção da bicicleta como modo de transporte.

Aponte a câmera
do seu celular
com leitor
de QR code ou acesse
<http://www.ta.org.br/perfil/perfil.pdf>



The background is a solid yellow color. It features several overlapping circles of varying sizes and opacities. One large circle is in the upper left, another is in the center, and a third is in the lower right. A fourth circle, smaller and with a dashed outline, is located in the bottom left corner. The text is centered in the middle of the page.

OS NÚMEROS DA MOBILIDADE POR BICICLETA NA CIDADE

Uso da bicicleta no Rio de Janeiro

Na cidade do Rio de Janeiro, que possui uma população de 6.453.682 habitantes (IBGE, 2014), são contabilizadas atualmente 420 mil viagens de bicicleta/dia, números que aumentaram significativamente em 18 anos, sendo um aumento de 610% na RMRJ (com 1 2.280.703 habitantes – IBGE, 2015) e 445% no município, conforme é possível verificar na tabela a seguir:

Número de viagens por Bicicleta no Rio de Janeiro		
Ano	Região Metropolitana do RJ	Município do Rio de Janeiro
1994	169 mil viagens/dia	77 mil viagens/dia
2004	649 mil viagens/dia	217 mil viagens/dia
2012	1.200 mil viagens/dia	420 mil viagens/dia

Número de Viagens por Bicicleta no Rio de Janeiro

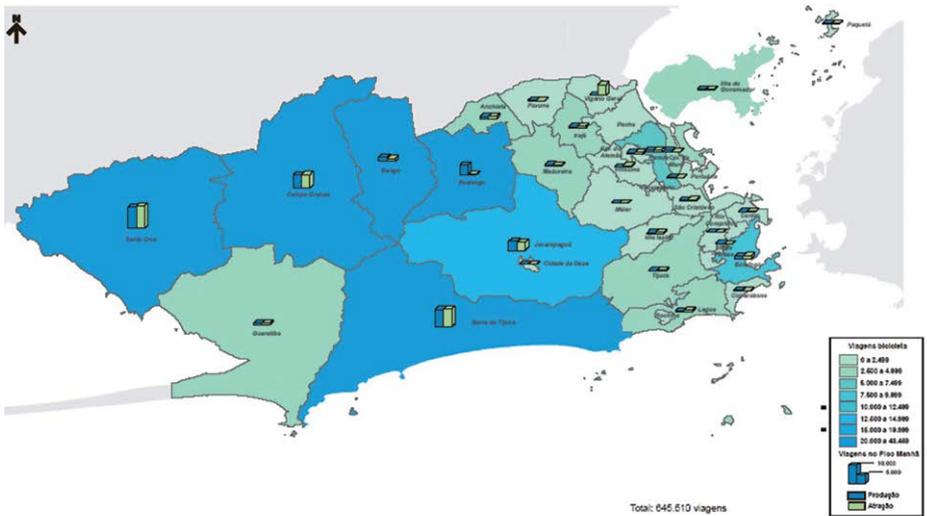
De acordo com os dados, de 1994 a 2004 houve um aumento de 181% no número de viagens diárias de bicicleta só no município do Rio de Janeiro. De 2004 a 2012 esse aumento foi de 84,9% na RMRJ e de 93,5% no município. Representando algo em torno de 5% dos deslocamentos diários na capital.

Os números apresentados, utilizados pela Prefeitura e pela Secretaria de Transportes do Estado, são aproximados e foram gerados pelo cruzamento de contagens realizadas pela Transporte Ativo + frota estimada + percentual de uso nas regiões x população + PDTU. No Rio de Janeiro existe uma grande carência de dados oficiais que realmente transpareçam a realidade quanto a mobilidade por bicicleta no município e região. Os dados do PDTU, principal peça de referência para as ações no âmbito dos transportes da região, sobre os deslocamentos por bicicleta contabilizam apenas o principal meio utilizado nas viagens casa-trabalho, outros deslocamentos e integração entre diferentes modais não são levados em consideração o que gera deficiência nos resultados obtidos relativos aos deslocamentos por bicicleta na cidade e região.



Segundo dados divulgados recentemente no site da prefeitura do Rio já são registradas mais de 1,5 milhão de viagens em bicicleta por dia no Rio, tanto para pequenos deslocamentos como para o uso por parte do comércio na realização de entregas domiciliares e prestações de serviço.

Seu uso mais intenso como meio de transporte acontece na Zona Oeste da cidade do Rio de Janeiro, conforme ilustra o mapa de distribuição de viagens por bicicleta apresentado a seguir:



Mapa de Distribuição das Viagens por Bicicleta / Fonte: PDTU 2004

A prática do ciclismo no Rio de Janeiro é muito comum, principalmente em áreas mais carentes como a Zona Oeste, onde andar de bicicleta muitas vezes não é uma escolha, mas acontece devido a restrições econômicas e de acesso ao transporte público de qualidade.

Os números de 2014 apresentam uma queda de 0,84%, de 3,24% para 2,4%, no número de deslocamentos por bicicleta na RMRJ. Tais números não refletem a realidade dos deslocamentos totais realizados em bicicleta na cidade e região metropolitana do Rio de Janeiro devido a metodologia de coleta dos dados utilizada.





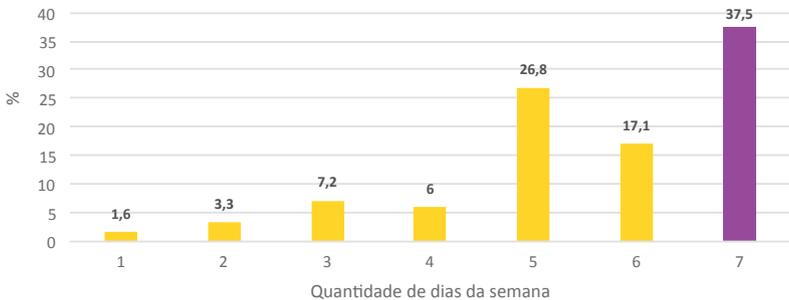
Entregas por Bicicleta

De acordo com o relatório da “Contagem de Estabelecimentos Comerciais com Entregas por Bicicleta em Copacabana” realizada pela TA em janeiro de 2011 são realizadas 11.541 entregas/dia só no bairro de Copacabana. No total o estudo contabilizou 372 estabelecimentos com entrega por bicicleta no bairro que somam uma frota de 732 veículos entre bicicletas de carga, triclos e bicicletas normais. O estudo ainda aponta que a grande maioria (95%) das entregas ocorre num raio de até 3 km.

Perfil do Ciclista Carioca

Os resultados da Pesquisa Perfil do Ciclista, realizada em âmbito nacional, nos permitem verificar algumas características sobre os usuários da bicicleta como meio de transporte na cidade do Rio de Janeiro.

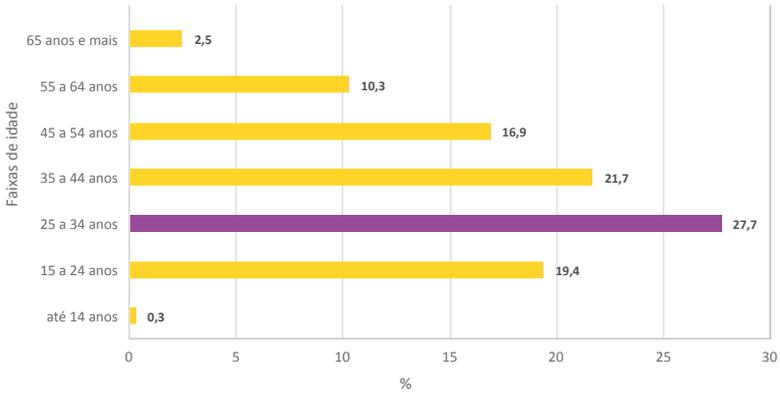
Do total de 968 ciclistas usuários da bicicleta como meio de transporte entrevistados na cidade do Rio de Janeiro, 81,2% utilizam a bicicleta pelo menos 5 dias por semana.



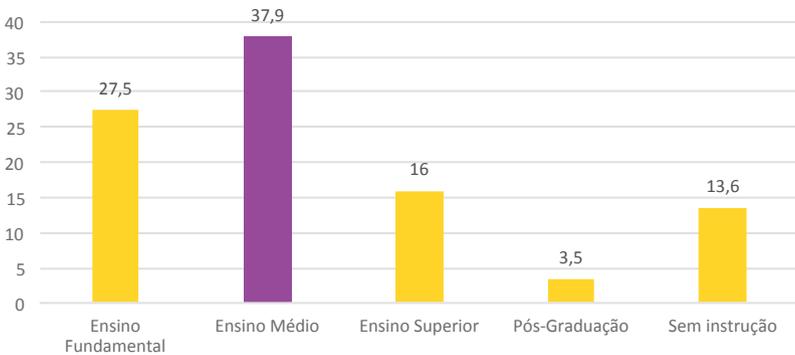
Número de dias que o usuário utiliza a bicicleta como meio de transporte. Percentual sem resposta 0,6%. Fonte: Parceria Nacional pela Mobilidade por Bicicletas, Transporte Ativo 2015

Nos gráficos apresentados a seguir é possível observar algumas características como faixa etária, escolaridade, taxa de utilização da bicicleta em combinação com outro meio de transporte e faixa de renda dos ciclistas cariocas.



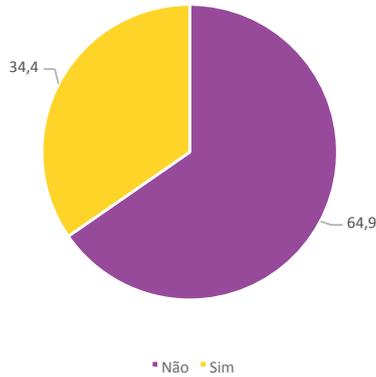


Pessoas que utilizam a bicicleta como meio de transporte por faixa de idade. Percentual sem resposta 1,2%. Fonte: Parceria Nacional pela Mobilidade por Bicicletas, Transporte Ativo 2015



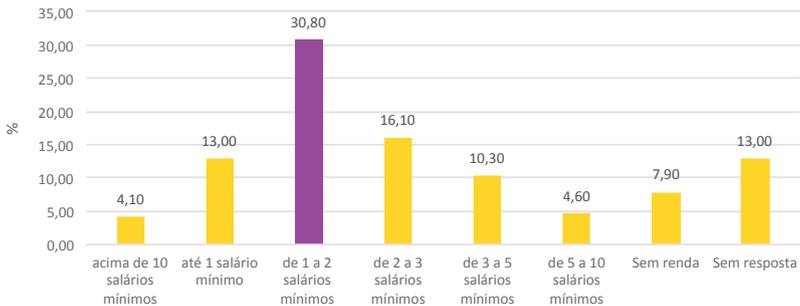
Escolaridade. Sem resposta 1,5%. Fonte: Parceria Nacional pela Mobilidade por Bicicletas, Transporte Ativo 2015





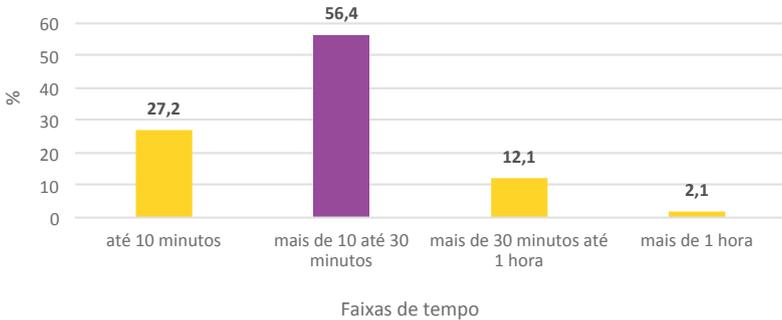
Taxa de utilização da bicicleta em combinação com outro meio de transporte. Sem resposta 0,7%. Fonte: Parceria Nacional pela Mobilidade por Bicicletas, Transporte Ativo 2015

34,4% dos ciclistas entrevistados utilizam a bicicleta em combinação com outro meio de transporte, o que demonstra a importância da bicicleta para percorrer distâncias menores e de seu planejamento pensado de forma combinada com meios de transporte de alta capacidade.

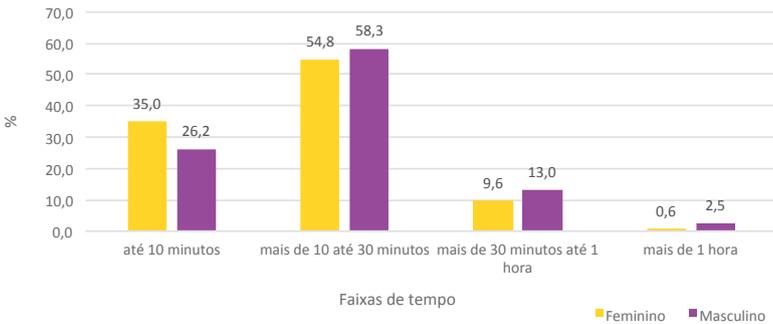


Pessoas que utilizam a bicicleta como meio de transporte por faixa de renda. Fonte: Parceria Nacional pela Mobilidade por Bicicletas, Transporte Ativo 2015





Tempo de viagem no trajeto mais frequente. Sem resposta 2,2%. Fonte: Parceria Nacional pela Mobilidade por Bicicletas, Transporte Ativo 2015



Tempo de viagem segundo gênero. Fonte: Parceria Nacional pela Mobilidade por Bicicletas, Transporte Ativo 2015

As viagens realizadas por mulheres, apesar da pequena diferença, são em média mais curtas que as realizadas por homens, e são maioria nas viagens de até 10 minutos.

OPÇÕES DE INTEGRAÇÃO INTERMODAL



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.

Integração Bicicleta-Metrô

A possibilidade de integração está mais fácil devido à instalação de bicicletários em algumas estações e a instalação de bicicletários e estações do sistema Bike Rio nos seus arredores, nos bairros e regiões onde o sistema foi implantado.

O Metrô possui um total de 35 estações sendo que 14 delas possuem bicicletários. Essas 14 estações provêm um total de 226 vagas com destaque para Estação Pavuna com 100 vagas. Demais estações possuem entre 5 e 30 vagas.

Também é possível transportar bicicletas nas composições do metrô nos dias de semana após as 21h, e nos sábados, domingos e feriados durante todo o dia, com algumas exceções.

Integração Bicicleta-Trem

Nos trens que viajam diariamente na região metropolitana da cidade é permitido embarcar com bicicleta nos dias úteis a partir das 21h e aos sábados, domingos e feriados durante todo o dia.

Também estão disponíveis bicicletários nas estações de Japeri, Santa Cruz, Realengo, Bangu, Engenheiro Pedreira e Saracuruna, estes são gratuitos para quem pega o trem e formam parte de uma ação que visa facilitar a integração entre os dois modais. Com exceção do bicicletário de Lages, em que o serviço é externo e não precisa de cadastro, os bicicletários funcionam das 4h às 0h nos dias úteis e das 4h às 23h aos sábados. Aos domingos e feriados o serviço não está disponível.

Além de vagas os usuários contam com uma oficina para pequenos reparos, bombas de ar e bebedouros.





**Já conhece nossos
bicicletários?**
Veja como se cadastrar.

supervia
Trens Urbanos

SuperVia Fone 0800 726 9494
www.supervia.com.br
@SuperVia_trens
superviafone@supervia.com.br
(Deficientes auditivos)

Material Campanha SuperVia

De acordo com estudos da concessionária, a bicicleta é o principal meio de transporte utilizado pelos passageiros da Baixada Fluminense e da Zona Oeste para chegar às estações.

Estas ações fazem parte do programa "O Trem Passa Na Sua Porta", que segundo informações disponíveis no site da empresa "tem por objetivo incentivar o uso da bicicleta não só como integração ao trem, mas também como opção de lazer e alternativa de transporte limpo".

Integração Bicicleta-Barcas

As barcas, que são o principal transporte público de ligação entre o centro do Rio e Niterói, já permitem o embarque de bicicletas há algum tempo, mas antes este embarque só era autorizado, nos dias úteis da semana, mediante o pagamento de uma taxa. A concessionária foi pioneira no transporte de bicicletas gratuitamente. Inicialmente, esse benefício foi concedido durante os fins de semana, depois, em dias úteis, nos horários de contrafluxo e de menor movimento, a partir de 12 de setembro de 2013, ficou permitido o transporte de bicicletas convencionais para usuários da linha Praça XV-Praça Arariboia-Praça XV, sem custo adicional, em qualquer horário. Para quem utiliza bicicleta dobrável, o benefício já existia em todas as linhas. Para completar, novas barcas com bicicletários foram agregadas a frota.

Acesso Barcas

Segundo matéria veiculada no jornal O Globo, em dois anos (entre 2012 e 2014), o número de ciclistas na travessia de barcas entre Niterói e Praça Quinze cresceu 125%. Maior infraestrutura e fim da cobrança de tarifas para bicicletas estão entre os fatores que contribuíram para o aumento.¹⁸



Integração Bicletas - BRT

Não é possível transportar bicicleta nos ônibus da cidade do Rio de Janeiro, no entanto algumas estações de BRT possuem bicicletários. No total entre BRT Transoeste e TransCarioca são 65 estações equipadas com bicicletários totalizando 1420 vagas. Estes dados foram retirados do Mapa Ciclovitário do Rio de Janeiro já que não existem números oficiais disponíveis.

Programa Rio Estado da Bicicleta¹⁹

Ter bicicletas circulando como meio de transporte nas cidades, este é o principal objetivo do Programa Rio - Estado da Bicicleta (PREB) da Secretaria Estadual de Transportes do Rio de Janeiro (SETRANS).

O programa busca promover a integração da bicicleta com os outros modos de transportes, elaborar projetos/fomentar a implantação de infraestrutura ciclovitária, implantar em parceria com municípios, órgãos públicos, empresas e sociedade civil organizada, políticas e campanhas educacionais, além de promover e apoiar eventos esportivos, culturais e institucionais que incentivem o uso da bicicleta. As atividades e projetos são desenvolvidos com seus parceiros em diferentes regiões do Estado.

Suas ações e objetivos se desenvolvem a partir de 3 Subprogramas:

- ✓ **Educacional;**
- ✓ **Operacional;**
- ✓ **Promocional.**

Na área educacional o PREB atua com seus parceiros na realização de programas para estudantes da rede pública e para motoristas de ônibus do Estado (projetos Pedalando na Escola, Motorista Amigo do Ciclista e RECICLETA – reciclagem de bicicletas por detentos das escolas prisionais), no desenvolvimento de campanhas de estímulo e de respeito ao uso da bicicleta junto à sociedade e em parceria com entidades do setor privado (FETRANSPOR) e na elaboração/ disponibilização de material didático/técnico, em ações elaboradas com a sociedade civil organizada (Transporte Ativo e ITDP).



No Subprograma Operacional, com órgãos de fomento (Banco Interamericano de Desenvolvimento – BID e Banco Mundial) também foram desenvolvidas ações em prol da bicicleta:

- Com o BID, foram elaborados 06 projetos básicos de ciclovias para os municípios do Rio de Janeiro, Niterói, Maricá, Volta Redonda, Barra Mansa e Resende, o desenvolvimento do Plano Diretor de Transporte Não Motorizado do Estado do Rio de Janeiro (PDTNM), pioneiro no Brasil, além de um Manual de Referências para Projetos de Transporte Não Motorizado (TNM) para ser utilizado pelos municípios.

- Com o Banco Mundial, encontra-se em processo de desenvolvimento um Programa de Gestão para Bicicletas Integradoras ao Sistema Ferroviário, no qual se pretende disponibilizar bicicletas aos usuários do sistema em um contexto de integração modal.

Em uma parceria com as concessionárias de transporte e com o objetivo de facilitar a integração da bicicleta com os outros modos de transporte, foi garantida, através do PREB, a entrada gratuita da bicicleta em dias e horários específicos, além de serem oferecidos bicicletários internos e no entorno das estações de trem, metrô e barcas. No total são 5.272 vagas espalhadas entre praças, parques, centros de cultura, escolas estações de trem e barcas e etc.

Foram desenvolvidos ainda, projetos conceituais de ciclovias/ ciclofaixas para municípios do Estado, ecovias (ciclovias margeando os rios e impedindo a ocupação desordenada de suas margens), ciclofaixas nas rodovias estaduais (RJ's), bicicletários internos nas novas embarcações adquiridas pelo Estado e projetos de bicicletários para municípios, universidades e UPP's (Unidades de Polícia Pacificadora).

Na área promocional, o PREB desenvolveu parcerias com instituições internacionais de fomento ao uso da bicicleta, como o *World Bike Tour*, que em duas edições, distribuiu mais de quinze mil bicicletas aos participantes do evento, promovendo debates sobre a utilização das bicicletas. Com a concessionária SuperVia, em dois passeios ciclísticos, foram distribuídas 850 bicicletas aos participantes do evento.



O programa também é parceiro de grandes eventos como a pedalada pelo Dia Mundial Sem Carro, desenvolvido em conjunto com a Federação de Ciclismo do Estado do Rio de Janeiro (FECIERJ).

Também foram desenvolvidas ações culturais²⁰ (Exposição com o tema História da Bicicleta, Exposição de Bicicletas Antigas, Exposição Fotográfica sobre Bicicletas e Concurso de Curta-metragem/vídeos sobre Mobilidade de Bicicleta) além de participações em palestras e seminários voltados para a promoção da bicicleta.

Recentemente foi desenvolvido um mapa (RIO MAPA – Edição especial para ciclistas) idealizado para divulgar roteiros, horários e demais informações sobre o transporte público de passageiros na Região Metropolitana do Rio de Janeiro, dando destaque à infraestrutura existente e às facilidades oferecidas pelos modais de transporte público (barcas, metrô, trens e ônibus) às bicicletas.



CONSIDERAÇÕES FINAIS

Ao longo de sua história a bicicleta teve papel central na mobilidade da classe trabalhadora, revolucionando e tornando-se um dos mais versáteis meios de transporte nas grandes cidades. E, apesar de ainda vivermos em uma sociedade onde a cultura do automóvel é dominante, a política de incentivo ao seu uso é algo que está acontecendo no mundo todo, resultado do reconhecimento dos numerosos benefícios ambientais e sociais que sua utilização pode proporcionar em áreas urbanas.

Na década de 90, no Rio de Janeiro, a bicicleta passou a ser encarada como meio de transporte, leis surgiram com o objetivo de alcançar a sua utilização segura. A instituição do GT Ciclovias juntamente com a participação da sociedade civil organizada na figura da ONG Transporte Ativo foi de fundamental importância para a evolução do planejamento ciclovitário carioca.

O começo das ciclovias cariocas encontra-se intimamente ligado às Conferências das Nações Unidas sobre Meio Ambiente e Desenvolvimento, o que marca de forma bem clara a relação direta estabelecida entre o incentivo ao uso deste modal de transporte e o debate ambiental. Atualmente o uso da bicicleta como meio de transporte tem presença garantida no debate público devido ao um forte apelo ambiental por cidades mais saudáveis e redução das emissões de Gases de Efeito Estufa (GEE's) nas áreas urbanas.

No Rio de Janeiro o Programa Rio Capital da Bicicleta está ligado ao Programa de despoluição do ar do município e a Política Municipal sobre Mudanças Climáticas prevê que o planejamento do setor de transportes e de mobilidade urbana do município do Rio de Janeiro incorpore medidas de mitigação das emissões de gases de efeito estufa através da oferta de diferentes modais de transportes, do desestímulo do uso do transporte individual motorizado, do estímulo aos modos de transporte ativos, e a valorização da articulação entre diferentes modos de transporte, entre outros.



As 3 (três) gerações de infraestrutura cicloviária existentes na cidade se diferem em características físicas e conceituais. No início, as ciclovias eram uma grande linha contínua cobrindo grandes distâncias. Hoje, o conceito prevê pequenas redes nos bairros e suas interligações, percorrendo assim, um caminho de evolução no pensamento com relação à bicicleta enquanto meio de transporte. Se utilizando inicialmente de um conceito de segregação do espaço até os dias atuais onde a mobilidade por bicicleta passa a ser encarada como importante ferramenta para melhoraria da qualidade de vida na cidade.

A bicicleta é o um meio de transporte ideal para ser utilizado enquanto sistema alimentador dos sistemas de transporte urbano coletivo de alta capacidade e sua integração com outros modais de transporte no Rio de Janeiro apesar de já ter avançado bastante, ainda tem muito a evoluir para atender seus moradores.

Atualmente é fácil perceber o ritmo quase desenfreado com que a bicicleta vem ganhando espaço na mídia brasileira. Blogs dedicados a questão multiplicam-se diariamente e ganham cada vez mais credibilidade, instituições bancárias disputam espaços de publicidade diretamente ligados a temática por todo o país. Estes fatos traduzem de forma prática a mudança cultural que vem ocorrendo ao longo dos últimos anos com relação à sua utilização como meio de transporte nas cidades.

Andar de bicicleta é rápido em distâncias curtas, saudável e livre de emissões, ajuda a preservar os recursos naturais e não oprime a mobilidade e a qualidade de vida de outros cidadãos. A mobilidade por bicicleta favorece a população com menor poder aquisitivo permitindo participação na vida social sem criar custos sociais negativos. Portanto, a principal vantagem do seu uso enquanto meio de transporte está na transformação da relação do indivíduo com o espaço em que vive.



REFERÊNCIAS

AINBINDER, Roberto, SIRKIS, Alfredo. **Ciclovias Cariocas**. Rio de Janeiro: Prefeitura Municipal do Rio de Janeiro – Instituto Pereira Passos, 1ª. Edição, 2005.

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.

BINATTI, Gabriela. **Mais amor Menos Motor: Mobilidade e Cultura de Bicicleta no Rio de Janeiro**. Trabalho de Conclusão de Curso (Especialização em Gestão Ambiental) – Escola Politécnica, Universidade Federal do Rio de Janeiro e Instituto Brasil PNUMA, Rio de Janeiro, 2012.

BRIESE, Volker. **Ciclovias para a expansão do tráfego motorizado**. Publicado originalmente em alemão: ADFC Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club / Forschungs Dienst Fahrrad – FDF 218 – 28/05/1994. (Traduzido e editado para português por Denir Mendes Miranda para a ONG Transporte Ativo. Disponível em: <<http://www.ta.org.br>> Acesso em: 12 jun. 2012.

CARVALHO, Mauren Lopes de; FREITAS, Carlos Machado de. **Pedalandando em busca de alternativas saudáveis e sustentáveis**. Ciênc. Saúde Coletiva, Rio de Janeiro, v. 17, n. 6, jun. 2012. Disponível em: <http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1413-81232012000600024&lng=pt&nrm=iso>. Acesso em: 28 jul. 2012.

COSTA, Milton. **A Plebeia do Trânsito**. Revista Alterosa nº 366. Belo Horizonte, 1960. Disponível em: <http://ateondedeuprairdebicicleta.com.br/bicicleta-a-plebeia-do-transito/>

LACERDA, João. **Sete Mandamentos Ciclovitários**. Disponível em: <transporteativo.org.br> Acesso em: 01 jul. 2012.



LACERDA, João. LOBO, Fernando José. **Um panorama da bicicleta no século XXI**. Série Cadernos Técnicos ANTP, Volume 7. Ed.: ANTP/BNDES. São Paulo, set. 2007, pág. 10-19.

LAMBERT, Benoît. **El retorno de la bicicleta**. (Pedal Power) In: Correo de la UNESCO. Janeiro de 1998, p. 30-32. Disponível em: <unesdoc.unesco.org> Acesso em: 28 mar. 2012.

LOBO, José Fernando. **Bicicletários na contramão**. Blog da TA. Rio de Janeiro, 15 de maio de 2012. Disponível em: <<http://transporteativo.org.br>> Acesso em: 09 jul. 2012.

PNUMA. **Transporte Sostenible: por el amino correcto**. Revista Nuestro Planeta de setembro de 2009. UNEP. Disponível em: <<http://pt.scribd.com/doc/56252144/PNUMA-Nuestro-Planeta-2009-09-Transporte-Sostenible>> Acessado em: 20 de setembro de 2009.

PREFEITURA DA CIDADE do RIO de JANEIRO. **Caderno de Encargos para execução de projetos cicloviários**. Rio de Janeiro, julho de 2014. Disponível em: <http://www.rio.rj.gov.br/dlstatic/10112/91265/4124033/CADERNO.DE.ENCARGOS.FINAL.062014.pdf>

SCHETINO, André Maia. **Pedalando na Modernidade: a bicicleta e o ciclismo na transição do século XIX para o XX**. Rio de Janeiro: Apicuri, 2008.

SILVA, Simone C. R. da, Et al. **A importância do GT Ciclovias para a consolidação da malha cicloviária da Cidade do Rio de Janeiro**. - Comunicação Técnica 215/18°. Congresso Brasileiro de Transporte e Trânsito. Prefeitura do Rio de Janeiro, 2011.

TRANSPORTE ATIVO. **Contagem de Estabelecimentos Comerciais com Entrega por Bicicleta em Copacabana**. Rio de Janeiro, janeiro de 2011. Disponível em: <<http://transporteativo.org.br>> Acesso em: 05 de maio de 2012.

TRANSPORTE ATIVO. **Perfil do Ciclista Brasileiro**. Parceria Nacional pela Mobilidade por Bicicleta, Rio de Janeiro, 2015.



NOTAS

¹ Apesar de a palavra ciclismo remeter muitas vezes à prática esportiva, o termo será utilizado aqui também como referência a arte de locomover-se de bicicleta.

² Schetino, 2008, pág. 59.

³ <http://transporteativo.org.br/wp/2013/05/27/dois-retratos-da-orla-carioca/>

⁴ Neste período, a ciclovia Mané Garrincha estava em construção e as ciclovias cariocas se concentravam na Zona Sul da cidade, com exceção da ciclovia de uso compartilhado do Maracanã.

⁵ No final da década de 90 as obras cicloviárias concentraram-se nas Zonas Norte e Oeste da cidade.

⁶ Dado de 2009. Fonte: Revista Nuestro Planeta / PNUMA / Setembro de 2009.

⁷ O prazo foi recentemente estendido para 7 anos

⁸ Em meados das décadas de 70 e 80, surgiram as primeiras manifestações para construção de ciclovias e incentivo ao uso da bicicleta como meio de transporte, que após as primeiras experiências isoladas, foram abandonadas.

⁹ É importante informar que existem muitos questionamentos relacionados à qualidade, à manutenção e até mesmo a existência de alguns trechos de infraestrutura cicloviária contabilizados oficialmente pela prefeitura do Rio.

¹⁰ Dados disponibilizados pela Gerência de Planejamento Cicloviário em setembro de 2016. Ainda segundo os dados disponibilizados, as Zonas 30 Km não foram consideradas para efeito de atingimento de meta. Só foram assim consideradas nos anos de 2009 e 2010.

¹¹ Setembro de 2016.

¹² SIRKIS, 2005. Pag. 149.

¹³ Já em 2005 a meta era chegar aos 300km de ciclovias no ano de 2008, o que não ocorreu. (SIRKIS, 2005).

¹⁴ <http://copenhagense.eu/index/index.html>

¹⁵ Disponível em: <http://www.rio.rj.gov.br/dlstatic/10112/91265/4124033/CADERNO.DE.ENCARGOS.FINAL.062014.pdf>

¹⁶ Nos anos de 2007, 2009, 2010 e 2012 a 2016 houve participação de algum funcionário ou técnico ligado ao planejamento cicloviário nos eventos Velo-city. Em 2009 houve participação de técnica da prefeitura no Encontro do Bicycle Partnership Program em Soesterberg. Dados obtidos através de entrevista.

¹⁷ 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.

¹⁸ Disponível em: <http://oglobo.globo.com/rio/bairros/em-dois-anos-numero-de-ciclistas-na-travessia-de-barcas-entre-niteroi-praca-quinze-cresceu-125-16501882>

¹⁹ Todas as informações aqui descritas foram repassadas pela coordenação do Programa Rio Estado da Bicicleta - PREB

²⁰ As ações do programa tiveram início em 2008, data de sua criação.



1ª Edição: Novembro de 2016
Papel de miolo: Offset LD 90g/m²
Papel de capa: Supremo alta alvura 300g/m²
Tipologia Avenir

Patrocínio



Realização

