

# DO DECLÍNIO COMO MEIO DE TRANSPORTE EM MASSA À HISTÓRIA DO PLANEJAMENTO URBANO CICLOVIÁRIO

Burkhard Horn

## O planejamento de trânsito nacional-socialista introduziu a exclusão do tráfego das bicicletas

*Síntese da tese apresentada em 1990, pela Gesamthochschule Kassel [Universidade de Kassel], Departamento de planejamento urbano e arquitetura paisagística*

---

Publicado originalmente em alemão:  
ADFC Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club  
Forschungs Dienst Fahrrad - FDF 136 – 9/3/1991  
<http://www-2.informatik.umu.se/adfc/fdf/fdf-136.html>



Allgemeiner  
Deutscher  
Fahrrad-Club

FDF  
archiv

*[Até 1999, o Serviço de Pesquisa sobre Bicicleta (FDF) do ADFC publicou textos quinzenais sobre questões de trânsito e política cicloviária. Tilman Bracher, Mattias Doffing e Elmar Steinbach gentilmente disponibilizaram estes textos na Internet. O FDF foi encerrado em meados de 1999, sendo substituído pelos "Bicycle Research Reports", cujo acesso pode ser obtido na página da Federação Europeia de Ciclistas, em <http://www.ecf.com> ]*

Tradução para o inglês: Galway Cycling Campaign  
[http://www.eirbyte.com/gcc/info/bhorn\\_abstract.html](http://www.eirbyte.com/gcc/info/bhorn_abstract.html)  
[transcrito abaixo]



Traduzido e editado para o português por Denir Mendes Miranda  
para a ONG Transporte Ativo: <http://www.ta.org.br>  
novembro de 2005



**Pontos chaves:** A motorização em massa era parte da propaganda do regime nazista. Durante e após o regime, em grande parte as mesmas pessoas e organizações tiveram influência significativa nas diretrizes para o planejamento cicloviário na Alemanha. Mesmo após a guerra, a construção de ciclovias baseou-se em dar a prioridade ao tráfego motorizado, de modo que as pistas, livres dos ciclistas, ficassem disponíveis para um grande número de automóveis.

**Conteúdo principal:** O planejamento cicloviário na Alemanha desenvolveu-se em fases distintas, de acordo com a tese "História do planejamento urbano cicloviário", escrita por Burkhard Horn, da Universidade de Kassel. Antes mesmo da Primeira Guerra Mundial, a bicicleta passou de equipamento esportivo das classes superiores a modalidade diária de transporte dos trabalhadores. Na década de 20, viu-se a ascensão da bicicleta até transformar-se numa modalidade de transporte de massa. Até os anos 50 a bicicleta foi capaz de manter-se nesta situação, mas em seguida começou um declínio repentino. Somente após a metade da década de 70 é que houve uma gradual revitalização no uso da bicicleta.

As discussões sobre ciclovias começaram já desde 1890. Essas argumentações exigiam ciclofaixas separadas ou ciclovias e citavam como justificativas a ameaça aos pedestres, os perigos advindos de se espantar os cavalos ou o risco de acidente por causa dos ciclistas descuidados. As primeiras ciclovias foram construídas em Bremen, em 1897. Depois em Hanover, 1889. Extensivos planos para Hamburgo existiam já em 1899.

A base teórica para a posterior construção de ciclovias na Alemanha pode ser atribuída a poucos indivíduos. Na década de 1920, contribuição considerável foi dada pelo Dr. Carl Henneking, Oficial da Construção Urbana de Magdeburg. Por sua vez, o engenheiro de tráfego Hans Joachim Schacht teve papel importante nas décadas de 1930, 40 e 50.

Em 1926, Henneking esboçou as primeiras propostas de "construção de ciclovias" para a bicicleta como meio de transporte em massa, em nome da Associação dos Produtores Alemães de Bicicleta. Baseado neste estudo, o *Studiengesellschaft für Automobilstraßenbau (STUFA)* [Grupo de Estudo para a Construção de Ruas para Automóveis] compilou as primeiras "diretrizes para ciclovias" em 1927. Estes diretrizes não só levaram em consideração as necessidades do tráfego cicloviário como também avaliaram como uma separação fundamental dos diferentes tipos de tráfego poderia ser conseguida para beneficiar o trânsito de automóveis. Entretanto, o valor de 1,5 metros recomendados pelo STUFA para ciclovias bidirecionais foi considerado demasiado estreito por Henneking (que recomendou entre 2 e 2,75 metros).

A superestimação da eficiência de ciclovias estreitas e a exclusão das ciclofaixas marcadas na pista podem ser atribuídas sobretudo a Schacht. Em sua dissertação para a Universidade Técnica de Dresden, em 1933, Schacht justifica a "remoção dos ciclistas de todas as vias em que o tráfego rápido tem um papel significativo" bem como recomenda uma largura padrão de 1m para ciclovias de sentido único, com argumentos baseados na segurança da via e sua eficiência.

Como diretor do *Förderung des Radwegebaus* [Comitê para Construção de Ciclovias], que fazia parte do aparato estatal nazista, Schacht esteve envolvido, de 1934 em diante, na crescente promoção da construção de ciclovias, porque elas eram necessárias tanto para a motorização em massa prometida quanto para ajudar combater o desemprego. Em 1936/1937 ele determinou a elaboração das "Diretrizes para a Construção de Ciclovias" do regime nacional-socialista. Mesmo após a guerra, Schacht defendeu o conceito de que o planejamento de ciclovias deve ser subordinado ao planejamento para tráfego de automóveis. Quando foi líder no antigo STUFA, agora renomeado como *Forschungsgesellschaft für das Straßenwesen FGS* [Instituto de Pesquisas Viárias], foram compiladas sob sua influência, após a Guerra, as "diretrizes" de 1952.

Em 1961 o Comitê do Tráfego de Bicicleta do FGS e foi incorporado ao Comitê do Pedestre. O objetivo do planejamento de ciclovias tornou-se facilitar o trânsito para os motoristas. Por exemplo, "distúrbios" como aqueles causados por ciclistas em junções deviam ser eliminados (fonte: *Vorläufige Richt-linien für Radverkehrsanlagen*, [Diretrizes Preliminares para Facilidades do Tráfego Cicloviário], 1963). Em 1982, quando o renascimento da bicicleta se tornava mais e mais evidente, o Comitê publicou as relativamente não-obrigatórias "recomendações para o planejamento, a construção e a operação de facilidades do tráfego cicloviário." Estas recomendações colocaram maior ênfase no planejamento de ciclo-rede e no significado das bicicletas como modalidade do transporte.

Há muitos e diversos pontos de vista sobre o futuro da bicicleta. Um lado argumenta que a bicicleta pode, uma vez mais, alcançar significado maior como modalidade plenamente desenvolvida de transporte, se for integrada ao transporte público. Na mesma linha, promove a idéia de poder-se andar e passar o tempo nas ruas da cidade e não apóia a restrição disto em favor do tráfego de bicicletas. Na verdade, a imagem que surgiu do ciclista como um "tipo de pedestre" precisa ser corrigida. Os objetivos de "separar" e "não misturar" devem também se tornar menos importantes. Em oposição a isto colocam-se influentes planejadores de trânsito, tais como Konrad Pfundt, chefe do *Schadensstelle für Unfall-verhütung der Autoversicherungen* [Centro para Prevenção de Acidente dos Seguradores de Automóveis], que é contra o que ele denomina de planejamento "não convencional" ou quaisquer "ideologias" que justifiquem restrições ao tráfego motorizado.



Este pôster de 1936 convoca as pessoas a votarem em Hitler, lembrando o que ele fez para promover a produção e aquisição de automóveis na Alemanha, com efeitos sobre a redução do desemprego

[www.calvin.edu/academic/cas/gp/a/posters2.htm](http://www.calvin.edu/academic/cas/gp/a/posters2.htm)

BURKHARD HORN:

FROM THE DECLINE OF A MEANS OF MASS TRANSPORT TO THE HISTORY OF URBAN CYCLE PLANNING

### **National Socialist traffic planning introduced the exclusion of cycle traffic**

**Key points:** Mass motorization was part of the propaganda of the National Socialist regime. Both during and after the regime, largely the same people and organizations had significant influence on the guidelines for cycle planning in Germany. Even after the war, the construction of cycle tracks was based on giving priority to motorized traffic so that lanes freed of cyclists would be available for mass motoring.

**Main content:** Cycle planning in Germany has developed in distinct phases according to "The history of urban cycle planning" a thesis written by Burkhard Horn of the Comprehensive University of Kassel. Even before the First World War, the bicycle went from being the sports equipment of the upper classes to the daily transport mode of the worker. The 1920s saw the rise of the bicycle to become a mass mode of transport. Until the 1950's the bicycle was able to hold its own, after that a sudden decline began. It was not until the middle of the 1970s that there was a gradual revival in bicycle use.

Discussions on cycle tracks began as far back as 1890. These early discussions demanded separate cycle lanes or cycle tracks and cited the endangerment of pedestrians, dangers due to horses taking fright or the risk of accident due to careless cyclists as their justification.

The first cycle tracks were constructed in Bremen in 1897. Hanover followed in 1899 and there were extensive plans for Hamburg as early as 1899.

The theoretical basis for the further construction of cycle tracks in Germany can be attributed to single individuals. In the 1920s the Magdeburg Urban Construction Officer, Henneking, contributed considerably. In the 1930s, 40s and 50s the traffic engineer, Hans Joachim Schacht, also played an important role.

In 1926, Henneking drafted the first proposals for "the construction of cycle tracks" for the bicycle as a mass means of transport on behalf of the Association of German Bicycle Producers.

Drawing on his influence, the Study Group for the Construction of Roads for Automobiles (STUFA) compiled the first "Guidelines for Cycle Tracks" in 1927. These guidelines took into consideration the needs of cycle traffic and considered how the fundamental separation of different types of traffic could be achieved in the interest of automobile traffic. However, Henneking felt the value of 1.5 metres recommended by STUFA for bi-directional cycle tracks was too narrow (he recommended between 2 and 2.75 metres).

The overestimation of the efficiency of narrow cycle tracks and the turn away from cycle lanes marked on the roadway can be attributed above all to Schacht. In his 1933 thesis for the Technical University of Dresden, Schacht used arguments regarding road safety and efficiency to justify the "removal of cyclists from all roads on which fast traffic played a significant role" as well as recommending a standard width of 1m for one-way cycle tracks. In his role as the director of the "Committee for cycle track construction", which was attached to the National Socialist apparatus, Schacht was involved from 1934 onward in the increased promotion of the construction of cycle tracks because they were necessary for both the mass motorisation that was being proposed and to help combat unemployment. In 1936/1937 he commissioned the "Guidelines for the construction of cycle tracks."

Even after the war, Schacht advocated the concept that cycle track planning must be subordinated to planning for automobile traffic. In 1952 "guidelines" were compiled under his influence in his role as district works leader for STUFA; by now the Roads Research Institute (FGS). In 1961 the bicycle and pedestrian traffic committees of the FGS were combined into one. The goal of cycle track planning became the unhindered travel of motorists. For example, "disturbances" such as those caused by cyclists at junctions were to be eliminated (Source: 1963 Preliminary Guidelines for Cycle Traffic Facilities.) In 1982, as the revival of cycling was becoming more and more evident, the committee published the relatively non-binding "Recommendations for the planning, construction and operation of cycle traffic facilities." These recommendations placed greater emphasis on cycle-network planning and the significance of bicycles as a mode of transport.

There are many varying points of view on the future of cycling. One side argues that the bicycle can once more achieve greater significance as a fully-fledged mode of transport if it is allied with public transport. It also promotes the idea of being able to walk and linger on city streets and does not support restricting this in favour of cycle traffic. Admittedly the image that has emerged of the cyclist as a "kind of pedestrian" must be corrected. The objectives of "demerging" and "unmixing" must also become less important. In opposition stand influential traffic planners such as Konrad Pfundt, head of the automobile insurers' centre for accident prevention, who does not support what he terms "unconventional" planning or any "ideologies" that justify hindrances to motorized traffic.

Thesis: "From the decline of a means of mass transport to the history of urban cycle planning", Comprehensive University of Kassel, Department of Town Planning and Landscape Architecture, 1990

Author: Burkhard Horn

(Translated by Shane Foran Jan 2004 with some help from friends in Germany)

Until 1999, the ADFC's Bicycle Research Service published reports on traffic issues and cycle politics on a fortnightly basis. Many thanks to Tilman Bracher, Mattias Doffing and to Elmar Steinbach, who have published these reports on the Internet.

The Bicycle Research Service was discontinued mid-1999. It was superseded by the Bicycle Research Reports which can be subscribed from the ECF ([www.ecf.com](http://www.ecf.com)).  
European Cyclists' Federation ECF - Rue de Londres 15 (b 3) - B-1050 Brussels - Phone: +32-2-512 98 27 - Fax: +32-2-511 52 24, e-mail: [office@ecf.com](mailto:office@ecf.com)

---